

Economische betekenis Nederlandse zeehavens 2002

Ten behoeve van Havenmonitor 2002

Eindrapportage

Opdrachtgever: Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer (namens
het Directoraat-Generaal Goederenvervoer)

ECORYS Nederland B.V.

Arjan Koopman
Martijn Schot
Sjaak Boeckhout
Hein van Haselen

Rotterdam, 16 februari 2004

ECORYS-NEI
Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
W www.ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

Voorwoord

De Nederlandse zeehavens zijn belangrijk voor de Nederlandse economie. Niet alleen vanwege de industrie functie (een aanzienlijk deel van de voor Nederland belangrijke chemische industrie bevindt zich in de zeehavens), maar ook als knooppunt voor overslagactiviteiten zijn de havens van grote betekenis. Zeehavens hebben een belangrijke schakelfunctie in industriële en logistieke ketens van economische activiteiten, die op wijd verspreide plaatsen gevestigd zijn in Nederland en ver daarbuiten.

Belangrijke maatstaven om de economische betekenis van de zeehavens te meten zijn de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. Dit zijn echter niet de enige maatstaven om de economische betekenis te meten, maar wel de meest voor de hand liggende. Door de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid te meten, wordt duidelijk hoe zeehavens zich ontwikkelen. Zodoende wordt het mogelijk om beleid gericht af te stemmen op de daadwerkelijke en gewenste ontwikkelingen in de zeehavens en op de ontwikkeling van de zeehavens als geheel.

In opdracht van de Adviesdienst Verkeer en Vervoer, namens het Directoraat-Generaal Goederenvervoer, van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat en de Nationale Havenraad heeft ECORYS dit onderzoek uitgevoerd. Onderhavig onderzoek is een update van eerdere studies en heeft als eindjaar 2002.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat herijkt de doelstellingen en beleidsinstrumenten van het zeehavenbeleid met het oog op de voortzetting van dit beleid na 2004. In het kader van de ontwikkeling van een nieuw beleidskader voor het nemen van beleidsbeslissingen wordt een Havenvisie opgesteld. Voor deze visie is de onderbouwing van de economische en maatschappelijke waarde van de zeehavens van belang. De Havenmonitor, die jaarlijks wordt opgesteld, levert belangrijke (kwantitatieve) input voor de Havenvisie.

Ook voor de afzonderlijke zeehavens is het onderzoek een waardevolle informatiebron, die antwoord geeft op vragen als:

- Wat is het economische belang van een specifieke zeehaven?
- Wat is de sectorstructuur van de zeehaven?
- Hoe ontwikkelt de zeehaven zich, zowel absoluut als relatief?
- Hoe verhouden de ontwikkelingen in de verschillende zeehavens zich ten opzichte van elkaar?

In samenwerking met de begeleidingscommissie is een zo groot mogelijke zorgvuldigheid betracht ten aanzien van de resultaten. De keuzes die daarbij zijn gemaakt, zijn besproken en geaccordeerd door de begeleidingscommissie.

ECORYS is de begeleidingscommissie zeer erkentelijk voor haar constructieve bijdragen. In de begeleidingscommissie hebben de volgende personen zitting gehad:

- De heer H.J. Fontein (Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam);
- De heer F.J. Faes (Zeeland Seaports);
- De heer A.M.J. Langeveld (Nationale Havenraad, secretaris);
- De heer L.B. Monninkhof (Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam);
- Mevrouw M.E.P. Odekerken-Smeets (CBS, voorzitter);
- De heer J.M. Troost (Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam);
- Mevrouw M. Visser (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat-Generaal Goederenvervoer);
- De heer J.A. Winter (Nationale Havenraad);
- De heer F.W. Winterwerp (Gemeente Dordrecht);
- Mevrouw P.M. Wortelboer van Donselaar (Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, projectleider) en
- Mevrouw M.J.R. Zwerver (Groningen Seaports).

Het onderzoek is uitgevoerd door de heren A. Koopman, M. Schot, I.J. Boeckhout en H.W.J. van Haselen, medewerkers van ECORYS.

Namens het onderzoeksteam,

Drs. I.J. Boeckhout

Directeur ECORYS-NEI Regionale en Stedelijke Ontwikkeling

Inhoudsopgave

Voorwoord	5
Samenvatting en conclusies	9
1 Inleiding	15
1.1 Aanleiding en probleemstelling	15
1.2 Leeswijzer	16
2 Definities en onderzoeksmethode	17
2.1 Onderzoeksmethode in vogelvlucht	17
2.2 Geografische en sectorale afbakening	18
2.2.1 Definitie zeehavengebieden	18
2.2.2 Definitie maritieme activiteiten	19
2.3 Bepaling directe toegevoegde waarde	20
2.3.1 Locatiegebonden activiteiten	20
2.3.2 Niet-locatiegebonden activiteiten (achterlandvervoer)	21
2.4 Correcties voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen	23
2.4.1 Bedrijfsgrootte	23
2.4.2 Regionale verschillen	24
2.5 Bepaling indirecte samenhang	24
3 Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in 2002	25
3.1 Inleiding	25
3.2 Macro-economische betekenis maritieme activiteiten in 2002	25
3.3 Maritieme bedrijvigheid naar sectoren	26
3.3.1 Uitsplitsing van de toegevoegde waarde	29
3.3.2 Uitsplitsing van de werkgelegenheid	30
3.3.3 Multipliers	30
3.4 Economische betekenis per zeehavengebied	31
3.4.1 Noordelijke zeehavens	33
3.4.2 Noordzeekanaalgebied	34
3.4.3 Scheveningen	36
3.4.4 Rijn- en Maasmondgebied	37
3.4.5 Scheldebekken	40
3.5 Zeehavengebieden ten opzichte van de provincie	41
3.6 Conclusies	47
4 Ontwikkeling van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens tussen 1997 en 2002	49

4.1	Inleiding	49
4.2	Ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens 1997-2002	49
4.2.1	Algemeen	49
4.2.2	Sectoren	54
4.3	Ontwikkeling per zeehavengebied	61
4.3.1	Noordelijke zeehavens	63
4.3.2	Noordzeekanaalgebied	67
4.3.3	Scheveningen	70
4.3.4	Rijn- en Maasmondgebied	73
4.3.5	Scheldebekken	77
4.4	Trendmatige ontwikkeling	80
4.5	Ontwikkeling van de indirecte samenhang	82
4.6	Ontwikkeling totale maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de zeehavens	85
4.7	Conclusies	89
Bijlage 1	Zeehavengebieden in Nederland	91
Bijlage 2	Overzicht van sectoren met maritieme activiteiten	93
Bijlage 3	Begrippenlijst	97

Samenvatting en conclusies

Kader

Dit onderzoek gaat in op de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. De economische betekenis is hierbij uitgedrukt in toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de als maritiem aangeduide sectoren in de zeehavens. Het onderzoek is een update van voorgaande onderzoeken naar de economische betekenis van de zeehavens en richt zich op 2002 als eindjaar. Door aanpassingen in CBS-basisgegevens zijn ook sommige cijfers voor het voorgaande jaar bijgesteld. Voor de beoordeling van de ontwikkelingen in de zeehavens voor de periode 1997-2002 dient daarom gebruikt gemaakt te worden van de resultaten uit onderhavig onderzoek.

Dit onderzoek gaat in op de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. De economische betekenis is hierbij uitgedrukt in toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de als maritiem aangeduide sectoren in de zeehavens. Op basis van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde worden de prestaties van de Nederlandse zeehavens bekeken en beoordeeld.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat herijkt de doelstellingen en beleidsinstrumenten van het zeehavenbeleid met het oog op de voortzetting van dit beleid na 2004. In het kader van de ontwikkeling van een nieuw beleidskader voor het nemen van beleidsbeslissingen wordt een Havenvisie opgesteld. Voor deze visie is de onderbouwing van de economische en maatschappelijke waarde van de zeehavens van belang. De onderzoeksresultaten geven een goed beeld van (ontwikkelingen in) de economische betekenis en structuur van de zeehavens in Nederland in totaal en ten opzichte van elkaar.

Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in 2002

In 2002 hebben de Nederlandse zeehavens 12,8 miljard euro aan directe maritieme toegevoegde waarde (in lopende prijzen) gegenereerd met een directe maritieme werkgelegenheid van 144.000 werkzame personen. De indirecte maritieme toegevoegde waarde is in 2002 9,6 miljard euro groot. Het totaal aan toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens komt hiermee afgerond op 22,5 miljard euro (in lopende prijzen). De totale maritieme werkgelegenheid bedraagt 264.700 werkzame personen.

De vijf zeehavengebieden, te weten de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, Scheveningen, het Rijn- en Maasmondgebied en het Scheldebekken, leveren elk een bijdrage aan de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid. De omvang en de sectorstructuur van de zeehavengebieden zijn verantwoordelijk voor de verschillen tussen de gebieden. In tabel 1 wordt de omvang van zowel de directe als de indirecte en totale toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de

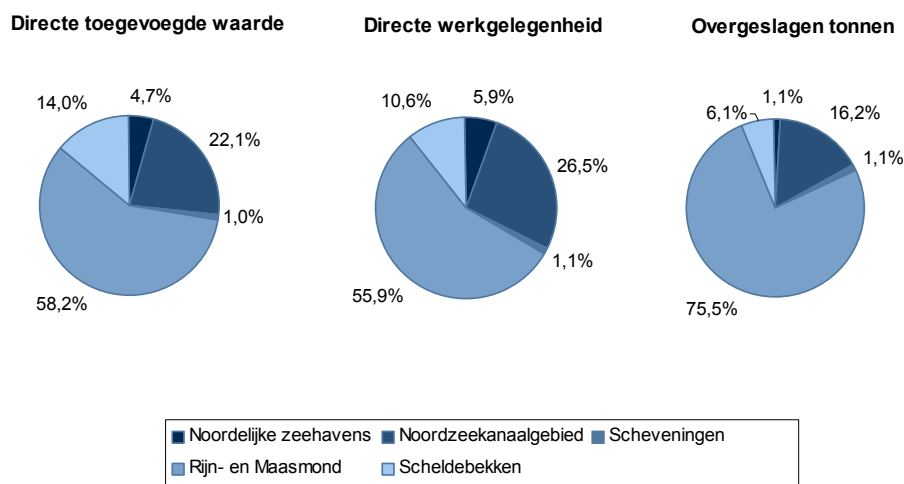
Nederlandse zeehavens weergegeven, terwijl in figuur 1 de stand grafisch weergegeven is voor de directe werkgelegenheid, de directe toegevoegde waarde en de overslag. Voor de volledigheid is de overslag in de zeehavens opgenomen.

Tabel 1 Omvang van de directe, indirecte en totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens in 2002 en de overslag in de Nederlandse zeehavens

Zeehavengebieden	Toegevoegde waarde (in mrd euro, lopende prijzen)			Werkgelegenheid (in werkzame personen)			Overslag X1.000 ton
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal	
Noordelijke zeehavens	0,6	0,4	1,0	8.500	8.400	16.900	4.700
Noordzeekanaalgebied	2,8	1,9	4,7	38.100	29.100	67.200	70.400
Scheveningen	0,1	0,1	0,2	1.600	1.100	2.700	4.700
Rijn- en Maasmondgebied	7,5	5,6	13,1	80.500	64.600	145.100	328.900
Scheldebekken	1,8	1,7	3,5	15.300	17.500	32.800	26.700
Nederlandse zeehavens	12,8	9,6	22,5	144.000	120.700	264.700	435.400

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS, LISA en Nationale Havenraad

Figuur 1 Aandeel van de Nederlandse zeehavens in het totaal van de directe toegevoegde waarde, de directe werkgelegenheid en de overgeslagen tonnen in de Nederlandse zeehavens in 2002



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS, LISA en Nationale Havenraad

Wanneer gekeken wordt naar de toegevoegde waarde in de zeehavens dan zijn vooral de sectoren aardolie-industrie, chemische industrie en dienstverlening ten behoeve van het vervoer sterk vertegenwoordigd. Wat betreft aantallen werkzame personen zijn de sectoren chemische industrie, basismetaal- en metaalproductenindustrie, wegvervoer en dienstverlening ten behoeve van het vervoer de grootste sectoren.

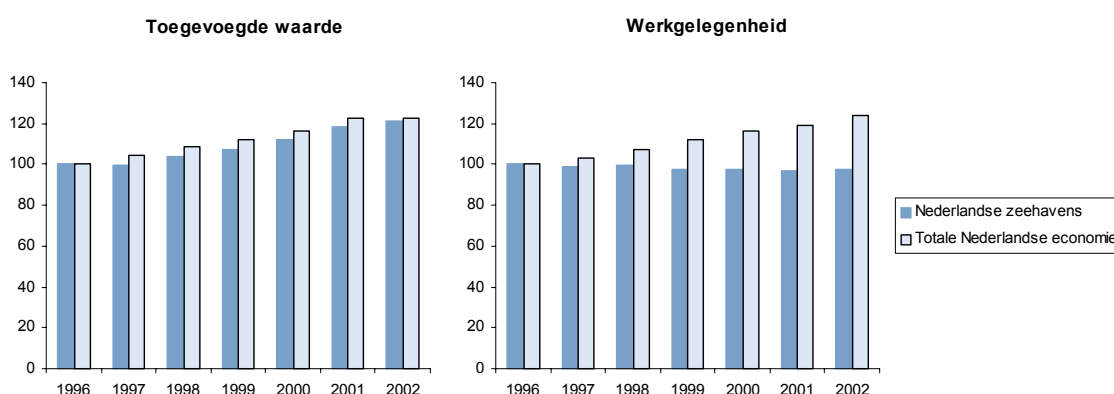
Ontwikkeling economische betekenis van de Nederlandse zeehavens 1997-2002

Ondanks de stagnerende economie was 2002 een goed jaar voor de zeehavens. Zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde namen toe. Desondanks hebben niet alle sectoren te maken gehad met groei. Doordat enkele sterk in de zeehavengebieden vertegenwoordigde sectoren goed gepresteerd hebben, is de toegevoegde waarde in de zeehavens harder gestegen dan de Nederlandse economie als geheel (respectievelijk 2,7%

en 0,2%). Bezien over de periode van 1996 tot 2002 is de groei van de toegevoegde waarde in de zeehavens net kleiner geweest dan de groei van de Nederlandse economie gedurende deze periode (respectievelijk 21% en 23%).

In figuur 2 wordt de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid weergegeven.

Figuur 2 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde (in constante prijzen) en werkgelegenheid van zeehavens, afgezet tegen ontwikkeling totale Nederlandse economie indexcijfers (1996=100)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Zowel de directe toegevoegde waarde als de indirecte toegevoegde waarde zijn in de zeehavens licht toegenomen. Als gevolg hiervan is het belang van de Nederlandse zeehavens in de Nederlandse economie wat betreft de toegevoegde waarde gestegen. Ondanks de lichte stijging in werkgelegenheid in de zeehavens is het belang van de zeehavens in de totale Nederlandse werkgelegenheid verder afgenomen.

Voor een aantal sectoren was 2002 een goed jaar. Vooral de aardolie-industrie petrochemie, natte waterbouw, delfstoffenwinning en de overheidsdiensten hebben in 2002 bovengemiddeld gepresteerd. De visserij, transportmiddelenindustrie, groothandel en transport en distributie beleefden een minder goed jaar. Een belangrijke reden voor het achterblijven van deze sector is de stagnerende economie.

In de periode 1997-2002 is de totale werkgelegenheid in de zeehavengebieden met ruim 7.000 werkzame personen afgenomen. In 2001 is de werkgelegenheid in de zeehavens met 3,5 procent afgenomen tot 264.300 werkzame personen. In 2002 is sprake van een lichte stijging tot 264.700 werkzame personen. Met 277.800 werkzame personen was 1998 het jaar waarin de zeehavengebieden de meeste werkgelegenheid boden in de periode 1997-2002.

De werkgelegenheid is in het Noordzeekanaalgebied tussen 1996 en 2002 met 4.000 personen toegenomen tot 67.200 werkzame personen. De overige zeehavengebieden, met uitzondering van Scheveningen, hebben te maken met een daling van de werkgelegenheid in deze periode.

De toegevoegde waarde is in de periode 1997-2002 toegenomen van 18,8 tot 23,3 miljard euro. Onder andere de teruggang van de economie heeft zijn effect gehad op de ontwikkeling van de toegevoegde waarde. Vooral in 2001 was de groei van de toegevoegde waarde slechts beperkt. Door de goede prestaties van enkele sectoren in 2002 is de toegevoegde waarde met 2,8 procent toegenomen.

Alle zeehavengebieden, met uitzondering van de Noordelijke zeehavens, hebben te maken gehad met een stijging van de toegevoegde waarde in de periode 1997-2002. De stijging van de toegevoegde waarde is in het Rijn- en Maasmondegebied het grootst geweest. Voor al de sector industrie is verantwoordelijk voor de stijging van de toegevoegde waarde.

De indirecte toegevoegde waarde is in 2002 opnieuw gestegen na de daling in 2001. De indirecte werkgelegenheid is in 2002 verder gedaald. Veranderingen in onder andere de mate van afstoten van activiteiten, import, export, ontwikkeling van de dollarkoers en aardolieprijs en economische ontwikkeling zijn van invloed op de ontwikkeling van de indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid.

Context

De methode die in deze studie is gehanteerd kent een stringente afbakening wat tot gevolg heeft dat de '*economische betekenis*' zich beperkt tot het meten van de omvang van de belangrijkste zeehavengerelateerde activiteiten. Voor het beoordelen van het daadwerkelijk functioneren van de zeehavens in de Nederlandse economie kent deze werkwijze een tweetal beperkingen:

- In veel zeehavens vinden ook economische activiteiten plaats die in dit onderzoek als *niet maritiem* worden beschouwd. Deze activiteiten dragen vanzelfsprekend wel bij aan de economische betekenis van de afzonderlijke zeehavengebieden;
- In dit onderzoek wordt niet gekeken naar de betekenis van de zeehavens voor het aantrekken en functioneren van andere sectoren in de Nederlandse dan wel Europese economie. Voor deze zogenaamde *voorwaartse effecten* zou gekeken moeten worden welke veranderingen er optreden in de Nederlandse c.q. Europese economie als gevolg van adequaat functionerende zeehavens (schakelfunctie en imago).

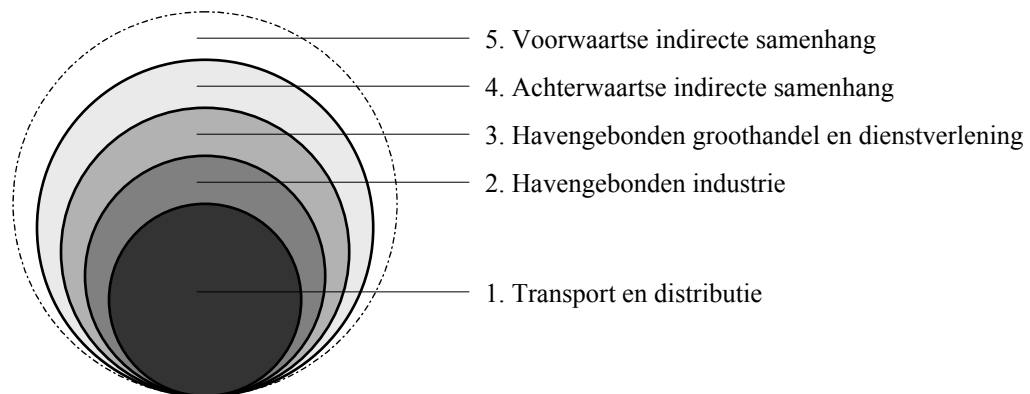
Ondanks deze beperkingen geeft dit onderzoek een goed beeld van de economische betekenis en ontwikkelingen binnen de Nederlandse zeehavens sec. Doordat inmiddels een consistente reeks is ontstaan over meerdere jaren wordt het mogelijk belangrijke trends voor de zeehavens te laten zien:

- In de zeehavens zitten een aantal conjunctuur gevoelige sectoren, die gezien hun omvang van belang zijn voor de ontwikkeling van de zeehavens. Veranderingen in de conjunctuur hebben zodoende direct neerslag op de zeehavens;
- De dalende werkgelegenheidscijfers duiden onder andere op het feit dat in de zeehavens steeds efficiënter wordt gewerkt, aangezien de toegevoegde waarde blijft stijgen;
- De sectorstructuur van de zeehavens is veelal leidend voor de ontwikkeling van de zeehavens. De ontwikkelingen van de sterk vertegenwoordigde sectoren in de zeehavens bepalen voor een groot deel de ontwikkeling van de zeehavens.

Het geheel van de maritieme activiteiten kan worden beschouwd als een bol die uit meerdere schillen bestaat (zie figuur 3). De eerste schil - de kern - bestaat uit de activiteiten die zijn gericht op de primaire functie van de zeehaven: de op- en overslag en de aan-, af- en doorvoer (de transport- en distributiesector). Daaromheen zit een tweede schil: de industrie. Talloze industrieën hebben zich in en nabij zeehavens gevestigd, omdat de aanwezigheid van een zeehaven voor deze ondernemingen vanwege de aard van hun activiteiten een doorslaggevende vestigingsplaatsfactor was. Voorbeelden van havengebonden industrieën zijn de (petro)chemische basisindustrie, de basismetalaalindustrie en de grote scheepsbouw. De groothandel en de zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening - voor zover gericht op de zeehavens - vormen een derde schil. Deze activiteiten zijn facilitair ten behoeve van de eerste twee schillen, waarbij overigens moet worden opgemerkt dat een deel van de groothandelsactiviteiten nauw verwant is met de distributie (eerste schil). De directe economische betekenis van zeehavens in deze studie heeft betrekking op deze drie schillen.

Naast deze drie schillen zijn nog andere schillen denkbaar, zoals de relaties van eerder genoemde schillen met toeleveranciers en de eerder genoemde voorwaartse economische samenhang. Van deze twee opties wordt alleen de achterwaartse samenhang (met toeleveranciers) in dit onderzoek meegenomen bij de berekening van de indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid. De voorwaartse samenhang valt buiten het bestek van dit onderzoek, maar heeft wel een grote omvang, zoals enige jaren geleden is aangetoond in studies naar de voorwaartse economische effecten van de Rotterdamse haven.

Figuur 3 Schillenbenadering van het belang van zeehavens



Bron: ECORYS

Conclusies en aanbevelingen

De Nederlandse zeehavens hebben in 2002 in termen van toegevoegde waarde beter gepresteerd dan de Nederlandse economie. De toegevoegde waarde is in de zeehavens met 2,7 procent toegenomen, terwijl het bruto binnenlands product slechts met 0,2 procent is gestegen.

De sectorstructuur van de zeehavens verschilt van de sectorstructuur van de Nederlandse economie. De goede prestaties van enkele in de zeehavens sterk vertegenwoordigde

sectoren hebben dan ook een grote invloed gehad op de groei van de toegevoegde in de zeehavens. Vooral de aardolie-industrie, petrochemie, natte waterbouw, delfstoffenwinning en overheidsdiensten kenden een goed jaar. De mindere prestaties in andere sectoren konden zodoende opgevangen worden.

De totale werkgelegenheid in de zeehavens is licht gestegen in 2002. Ondanks de lichte stijging van de werkgelegenheid is het belang van de zeehavens in de Nederlandse economie gedaald.

Hoewel de cijfers in deze studie een goed beeld geven van de economische ontwikkelingen in de zeehavens moet voor het daadwerkelijke belang van de zeehavens voor de Nederlandse economie 'breder' gekeken worden. Andere indicatoren als haveninvesteringen, bedieningsgebied, exportpositie, benutting infrastructuur bepalen mede de economische functionaliteit van de zeehavens. Daarnaast dient ook gekeken worden naar de betekenis van de zeehavens voor het aantrekken en functioneren van andere sectoren in de Nederlandse dan wel Europese economie. Voor deze zogenaamde *voorwaartse effecten* zou gekeken moeten worden welke veranderingen er optreden in de Nederlandse c.q. Europese economie als gevolg van adequaat functionerende zeehavens (schakelfunctie en imago).

Voor komende onderzoeken is het wellicht raadzaam om te kijken of gekozen kan worden voor een andere (striktere) afbakening van maritieme activiteiten. Het deelonderzoek 'natte terreinen', als onderdeel van het onderzoek naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens TWZ/BER'98 (1999) kan hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden. In dat onderzoek is gekeken naar de mogelijkheid om te bepalen welk deel van de maritieme activiteiten op natte terreinen is gevestigd en welk deel op droge terreinen. Op basis van de cijfers is te zien in hoeverre natte terreinen ruimte bieden aan niet-maritieme activiteiten.

Van belang is om ook enkele andere indicatoren mede in beschouwing te nemen. Naar een van deze indicatoren (investeringsniveau in de zeehavens) is reeds een verkennend onderzoek gestart.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en probleemstelling

Dit onderzoek gaat in op de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. De economische betekenis is hierbij uitgedrukt in toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de als maritiem aangeduide sectoren in de zeehavens. Op basis van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde worden de prestaties van de Nederlandse zeehavens bekeken en beoordeeld. De onderzoeksresultaten geven een goed beeld van (ontwikkelingen in) de economische betekenis en structuur van de zeehavens in Nederland in totaal en ten opzichte van elkaar. Het onderzoek wordt jaarlijks uitgevoerd en is een update van de voorgaande onderzoeken naar de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens.

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat herijkt de doelstellingen en beleidsinstrumenten van het zeehavenbeleid met het oog op de voortzetting van dit beleid na 2004. In het kader van de ontwikkeling van een nieuw beleidskader voor het nemen van beleidsbeslissingen wordt een Havenvisie opgesteld. Voor deze visie is de onderbouwing van de economische en maatschappelijke waarde van de zeehavens van belang. De Havenmonitor, die jaarlijks wordt opgesteld, levert belangrijke (kwantitatieve) input voor de Havenvisie. Dit onderzoek levert input voor de Havenvisie

Naast het inzicht in de economische betekenis in de Nederlandse zeehavens vormt deze monitor ook input voor de verantwoordingsrapportage van de Begroting. Het Directoraat-Generaal Goederenvervoer wordt steeds meer afgerekend op het behalen van gekozen doelen. Dit past binnen het kader van de VBTB-begroting (Van Beleidsbegroting Tot Beleidsverantwoording). Het VBTB-proces vereist het monitoren van indicatoren. De indicatoren in dit rapport worden gebruikt voor het meten van de doelstelling: het versterken van het netwerk van de mainport Rotterdam en de overige zeehavens. Het onderzoek levert beleidsrelevante informatie op over de ontwikkeling van de maritieme economische activiteiten.

Naast de input die gebruikt wordt voor de verantwoordingsrapportage vormt dit onderzoek ook voor de afzonderlijke zeehavens een waardevolle informatiebron. Zo geeft het onderzoek antwoord op vragen als:

- Wat is het economische belang van een specifieke zeehaven?
- Wat is de sectorstructuur van de zeehaven?
- Hoe ontwikkelt de zeehaven zich, zowel absoluut als relatief?
- Hoe verhouden de ontwikkelingen in de verschillende zeehavens zich ten opzichte van elkaar?

Het doel van het onderzoek kan als volgt worden omschreven:

Bepaal de directe en indirecte economische betekenis van de zeehavens in de Nederlandse economie in termen van werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor 2002 in lijn met deze bepaling voor de jaren 1997-2001;

Dit onderzoek is uitgevoerd in nauwe samenwerking met de begeleidingsgroep, de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad. De begeleidingsgroep, waarin vertegenwoordigers van alle betrokken zeehavens zitting hebben, heeft een belangrijke bijdrage geleverd aan het tot stand komen van dit rapport.

Parallel aan dit onderzoek heeft een verkenning plaatsgevonden van de toepassingsmogelijkheden van een aanvullende indicator omtrent de economische betekenis van Nederlandse zeehavens, te weten het investeringsniveau in de zeehavens. Hierover zal in een afzonderlijke rapportage verslag worden gedaan.

1.2 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** staat de gehanteerde methodologie centraal. Hierbij wordt ingegaan op de stappen die gemaakt zijn om te komen tot de bepaling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens.

De maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de zeehavens in 2002 worden behandeld in **hoofdstuk 3**. Gekeken wordt naar de betekenis van de maritieme activiteiten binnen het geheel van de Nederlandse economie, ten opzichte van de betreffende provincie, de economische structuur van de zeehavens en de omvang van de afzonderlijke zeehavengebieden.

De ontwikkeling van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens gedurende de periode 1997-2002 worden in **hoofdstuk 4** geanalyseerd. Uit deze analyse komen trends en ontwikkelingen naar voren die aangrijpingspunten voor nieuw beleid kunnen vormen. Aparte aandacht wordt besteed aan de ontwikkeling van de indirecte samenhang.

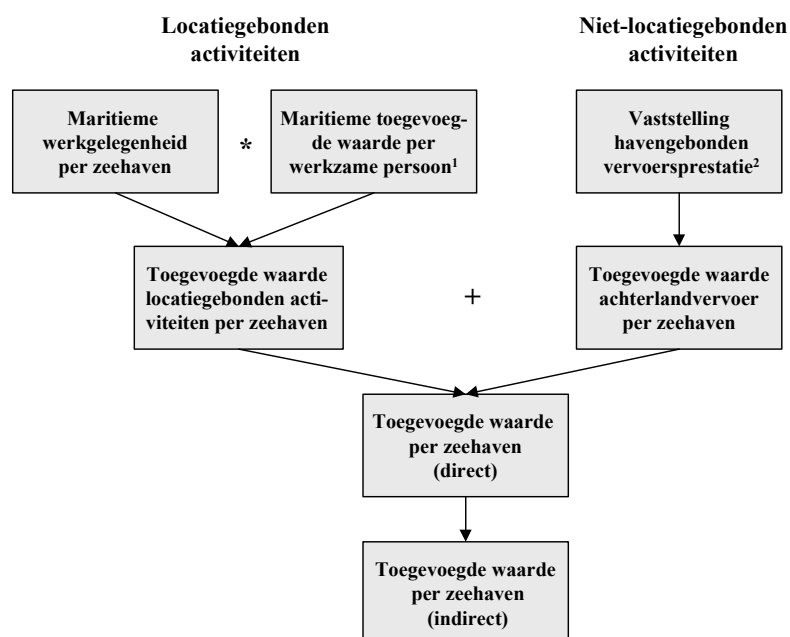
Als **bijlagen** zijn een overzicht van de zeehavengebieden en de bijbehorende COROP-regio's, een overzicht van de maritieme activiteiten en een begrippenlijst opgenomen.

2 Definities en onderzoeksmethode

2.1 Onderzoeksmethode in vogelvlucht

In deze paragraaf wordt de gehanteerde onderzoeksmethode uiteengezet. De belangrijkste stappen worden in figuur 2.1 weergegeven. Deze methodiek is dezelfde als de in de voorgaande rapportages gebruikte methodiek. Omwille van de duidelijkheid zijn de tussenstappen (correcties en aanpassingen) niet in het schema opgenomen. In het vervolg van dit hoofdstuk wordt gekeken naar de belangrijkste stappen.

Figuur 2.1 Schematische en vereenvoudigde weergave van de onderzoeksmethode



Bron: ECORYS

Uit bovenstaande figuur kan het basisprincipe afgelezen worden van de gebruikte onderzoeksmethode. Voor de locatiegebonden activiteiten wordt de toegevoegde waarde (TW) bepaald door de toegevoegde waarde per werkzaam persoon (TW/WP) te vermenigvuldigen met de maritieme werkgelegenheid (WP). Vaststelling van de directe toegevoegde waarde van niet-locatiegebonden activiteiten vindt plaats aan de hand van de per zeehavengemeente gegenereerde vervoersprestaties. Sommatie van beide delen (locatiegebonden en niet-locatiegebonden) levert de totale directe maritieme toegevoegde

waarde en werkgelegenheid op. Met behulp van een multiplier wordt de indirecte toegevoegde waarde afgeleid van de directe toegevoegde waarde.

Voor dit onderzoek zal de topdown benadering met een strikte afbakening van maritieme sectoren en zeehavengemeenten (zie paragraaf 2.2), die in voorgaande onderzoeken als uitgangspunt gebruikt is, wederom toegepast worden. In paragraaf 2.3 wordt de methode, die gebruikt is voor het bepalen van de toegevoegde waarde, nader uiteengezet. Tevens wordt in deze paragraaf de benadering van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in niet-locatiegebonden sectoren (achterlandvervoer) behandeld. In paragraaf 2.4 zal ingegaan worden op enkele tussenstappen in de methodiek die niet in figuur 2.1 voorkomen, maar wel van groot belang zijn in het geheel van het onderzoek. Deze tussenstappen zorgen voor een goede regionale inpasbaarheid en houden rekening met de omvang van de bedrijven. Vervolgens wordt in paragraaf 2.5 gekeken naar de indirecte samenhang.

Ten opzichte van de voorgaande onderzoeken is de methodiek dezelfde gebleven. Hierdoor is het mogelijk om een consistente tijdreeks voor de periode 1997-2002 te laten zien. Voor de cijfers van 2002 geldt dat deze in een volgend onderzoek aangepast kunnen worden als gevolg van correcties in het bronmateriaal (LISA-gegevens, CBS-statistieken, etc.).

2.2 Geografische en sectorale afbakening

2.2.1 Definitie zeehavengebieden

Het onderzoek richt zich op de maritieme activiteiten binnen een aantal zeehavengemeenten. In navolging van de voorgaande onderzoeken worden alleen zeehavengemeenten in het onderzoek betrokken die zijn aangesloten bij de Nationale Havenraad. Een gevolg van dit onderscheid is dat specifieke vissershavens en een aantal gemeenten, waarbinnen weliswaar maritieme activiteiten worden ondernomen (zoals scheepsbouw) maar die niet in een zeehaven gelegen zijn, niet tot een zeehavengebied worden gerekend¹.

Deze zeehavengebieden omvatten een aantal zeehavens en een aantal zeehavengemeenten. In het onderzoek gaat het om vijftien zeehavens en negentien zeehavengemeenten. In tabel 2.1 zijn de drie schaalniveaus – zeehavengebieden, zeehavens en zeehavengemeenten – weergegeven.

Het onderscheid van zeehavengebieden, zeehavens en zeehavengemeenten is noodzakelijk om aansluiting te vinden tussen de geografische schaal van de statistieken bij de verschillende zeehavengebieden. Vanuit het niveau van de zeehavengemeenten worden de gegevens (met name over de werkgelegenheid) vervolgens gesommeerd tot het niveau van de zeehavengebieden.

¹ Een uitzondering op deze regel is Distripark Eemhaven. Dit terrein valt buiten de gemeente Rotterdam, maar maakt wel deel uit van het havenbeheersgebied van de Rotterdamse haven. De activiteiten op dit terrein worden daarom wel meegenomen in dit onderzoek.

Tabel 2.1 Zeehavengebieden, zeehavens en zeehavengemeenten

Zeehavengebieden	Zeehaven	Zeehavengemeenten
Noordelijke Zeehavens	Groningen Seaports	Delfzijl Eemshaven
Noordzeekanaalgebied	Harlingen	Harlingen
	Den Helder	Den Helder
	Amsterdam	Amsterdam
	Beverwijk	Beverwijk
	Velsen/IJmuiden	Velsen/IJmuiden
Scheveningen	Zaanstad	Zaanstad
	Scheveningen	Scheveningen (stadsdeel van de gemeente Den Haag) ¹
Rijn- en Maasmond	Rotterdam	Rotterdam
	Schiedam	Schiedam
	Vlaardingen	Vlaardingen
	Maassluis	Maassluis
	Dordrecht	Dordrecht
	Moerdijk	Moerdijk
Scheldebekken	Zeeland Seaports	Vlissingen Borsselo
		Terneuzen ²

1 In vergelijking met de haven van Scheveningen is de gemeente Den Haag dermate groot dat hier is afgeweken van het principe dat de maritieme werkgelegenheid in de gehele gemeente wordt meegenomen. Daarom wordt in dit geval de grens van het *stadsdeel* Scheveningen gehanteerd.

2 Sas van Gent is per 01/01/2003 opgegaan in Terneuzen.

2.2.2 Definitie maritieme activiteiten

Niet alle economische activiteiten binnen een zeehavengemeente kunnen als maritiem worden bestempeld, aangezien een groot aantal economische activiteiten, die binnen zeehavengemeenten plaatsvinden, niet direct in relatie staan met de aanwezigheid van de haven. Om een onderscheid tussen maritieme en niet-maritieme activiteiten te kunnen maken, worden maritieme activiteiten (in dit onderzoek) gedefinieerd als ‘economische activiteiten waarvoor de nabijheid van een zeehaven van essentieel belang is’.

Een strikte toepassing van deze definitie leidt echter tot een probleem. In veel gevallen is slechts een deel van de bedrijfsvoering maritiem. In de praktijk is het echter vrijwel onmogelijk om aan te geven welk deel van een bedrijfsvoering maritiem is en welk deel niet. Daarom is voor een ‘wel/niet’ oplossing gekozen. Een activiteit is maritiem als deze voor meer dan 50% geacht wordt hangebonden te zijn. Voor iedere activiteit op bedrijfssubgroepniveau is door de Nationale Havenraad bepaald of deze activiteit maritiem is of niet. Op deze wijze is een lijst met 97 activiteiten vastgesteld als zijnde maritieme activiteiten. De toegevoegde waarde van deze activiteiten wordt toegeschreven aan de aanwezigheid van de haven. De gehele lijst wordt vermeld in bijlage 2.

Door bovenstaande toewijzing van maritieme sectoren worden activiteiten meegenomen die niet in de haven zitten of havengerelateerd zijn. Bovengenoemde activiteiten worden

nu wel meegenomen, omdat geen onderscheid gemaakt kan worden. Voor komende onderzoeken is het wellicht raadzaam om te kijken of gekozen kan worden voor een andere (striktere) afbakening. Het deelonderzoek ‘natte terreinen’, als onderdeel van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens TWZ/BER’98 (1999) kan hierbij als uitgangspunt gehanteerd worden. In dit onderzoek wordt gekeken naar de mogelijkheid om te bepalen welk deel van de maritieme activiteiten op natte terreinen is gevestigd en welk deel op droge terreinen. Op basis van de cijfers is te zien in hoeverre natte terreinen ruimte bieden aan niet-maritieme activiteiten.

In de analyse zijn enkele exogene activiteiten meegenomen, waarvan bekend is dat ze sterk maritiem van karakter zijn (bijvoorbeeld productinspecties en douaneactiviteiten). Tenslotte is een drietal individuele bedrijven uit niet-maritieme sectoren opgenomen, waarvan bekend is dat deze sterk afhankelijk zijn van een zeehaven. De exogene activiteiten en deze drie bedrijven zijn niet volgens de normale procedure opgenomen in het onderzoek, omdat de bijbehorende SBI-code teveel niet-maritieme bedrijvigheid bevat. Aangezien ze echter zonder twijfel in dit onderzoek moeten worden meegenomen, is het aantal werkzame personen van deze organisaties in het onderzoek meegenomen op basis van het LISA vestigingsregister en informatie van de havenbeheerders. Ook deze activiteiten staan vermeld in bijlage 2.

2.3 Bepaling directe toegevoegde waarde

Bij de bepaling van de maritieme toegevoegde waarde wordt onderscheid gemaakt tussen locatiegebonden en niet-locatiegebonden activiteiten. Hiervoor wordt een verschillende benadering gevolgd om te komen tot de bepaling van de directe maritieme toegevoegde waarde (zie figuur 2.1).

2.3.1 Locatiegebonden activiteiten

De werkgelegenheid is gebaseerd op gegevens van het Landelijk Informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en Vestigingen (LISA). De input hiervan is afkomstig uit de regionale vestigingsregisters. In de diverse regio’s worden verschillende peildata gehanteerd, maar voor alle regio’s geldt dat de gegevens in het voorjaar van 2002 zijn verzameld. De LISA-gegevens zijn niet uitsluitend als input gebruikt voor de berekeningen. Voor een aantal havens zijn correcties gemaakt op basis van informatie die door de havenbeheerders is aangeleverd:

- Op de cijfers voor Amsterdam zijn correcties toegepast wegens foutieve coderingen en verschuivingen binnen sectoren.
- De werkgelegenheidscijfers van Beverwijk en Velsen hebben een correctie ondergaan op basis van data van plaatselijke experts.
- Voor Dordrecht zijn enkele correcties uitgevoerd wegens incorrecte SBI-coderingen en vanwege wijzigingen van de SBI-code.
- In Rotterdam zijn in enkele sectoren de werkgelegenheidscijfers aangepast. Het betrof hier echter geen verschuiving, maar een verkeerde weergave van de werkgelegenheid als gevolg van het verkeerd opnemen van een aantal ondernemingen.

- Door het ontbreken van een aantal bedrijven die wel maritieme activiteiten ontplooiën, zijn de werkgelegenheidscijfers in betreffende gevallen aangepast. Verder zijn enkele correcties toegepast door de beschikbaarheid van adequatere data.

De *locatiegebonden maritieme toegevoegde waarde* is bepaald door de toegevoegde waarde per werkzaam persoon (TW/WP) te vermenigvuldigen met de maritieme werkgelegenheid in de haven. Er zijn meerdere manieren om de TW/WP te bepalen. In dit onderzoek is de volgende benadering gehanteerd:

- Uit de productiestatistieken (CBS) is de totale toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten) per maritieme activiteit bepaald. Daar waar de productiestatistieken te kort schieten door een te grove afbakening of daar waar nog geen informatie beschikbaar was (vaak voor het meest recente jaar) is gebruik gemaakt van andere bronnen (samenvattend overzicht van de industrie, statistieken detailhandel).
- Door de toegevoegde waarde per maritieme activiteit te delen door het aantal werkzame personen in deze activiteit (afkomstig uit de productiestatistieken) wordt de TW/WP per activiteit bepaald.
- Vervolgens is de TW/WP per activiteit vergeleken met de TW/WP, zoals deze is te berekenen met behulp van de Nationale Rekeningen van het CBS.
- Waar nodig is de toegevoegde waarde per werkzame persoon gecorrigeerd aan de hand van de gegevens uit de Nationale Rekeningen. Dit is met name het geval voor activiteiten die door een klein aantal ondernemingen worden verricht of een groot aantal kleine ondernemingen. De productiestatistieken zijn voor deze activiteiten (<20 werkzame personen) niet of slechts op een hoog aggregatieniveau beschikbaar. Het betreft hier slechts enkele aanpassingen.
- Tenslotte is de TW/WP geregionaliseerd en gecorrigeerd voor de bedrijfsgrootte (zie paragraaf 2.4.1).

De transport- en distributiesector kan worden onderverdeeld in locatie- en niet-locatiegebonden activiteiten. Locatiegebonden zijn die activiteiten waarvoor de vestigingsplaats relevant is voor de bedrijfsvoering (te weten de zeevaart², de passagiersvaart en veerdiensten (op binnenwateren)³ en de dienstverlening ten behoeve van het vervoer). De toegevoegde waarde van deze activiteiten wordt bepaald als onder 'locatiegebonden activiteiten'.

2.3.2 Niet-locatiegebonden activiteiten (achterlandvervoer)

Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering niet 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. Hiermee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende gemeente, hoewel de activiteit van het bedrijf wel degelijk door de aanwezigheid van de haven worden bepaald. De door LISA

² Hoewel de 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 de zeevaart in het algemeen wel gebonden aan vestiging in een van de zeehavengemeenten. De zeevaart is daarom als locatiegebonden activiteit behandeld.

³ 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.

geregistreerde werkgelegenheid als toedelingscriterium van de toegevoegde waarde is hier dan ook minder toereikend. Daarom is voor de volgende activiteiten gekozen voor toedeling op basis van het maritieme deel van de ‘aan de havengemeente’ 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 afstand waarover de goederen worden vervoerd en wordt uitgedrukt in ladingtonkilometers. Hiervoor worden statistieken van het goederenvervoer per spoor, weg en binnenvaart gebruikt (CBS). De vervoersprestatie wordt berekend voor het Nederlands beroepsgoederenvervoer (in binnen- en buitenland). Nederlands omdat het nationaal product wordt berekend op basis van de bijdragen van Nederlandse bedrijven. Beroepsvervoer omdat het eigen vervoer van bedrijven al toegerekend wordt aan de sector waarin het bedrijf is ingedeeld.

Bij de bepaling van het havengebonden aandeel van de vervoersprestaties is aangesloten bij de methodiek van de voorgaande onderzoeken. In verband met het wegvallen van de Europese binnengrenzen zijn de statistieken van de aan-, af- en doorvoer minder betrouwbaar geworden. Dit is – evenals vorige jaren – ondervangen door de maritieme quota van de studie van 1995 integraal over te nemen. De quota werden toen als volgt bepaald. Per NSTR-goederenhoofdstuk is het maritieme aandeel gedefinieerd als de verhouding van de doorvoer in de totale aan- en afvoer (CBS, Statistiek van de Aan-, Af- en Doorvoer). Dit maritieme aandeel is in feite een onderschatting omdat ook van de in- en uitvoer een deel als havengebonden moet worden beschouwd. Daarom zijn de maritieme quota voor de gehele zeevaart en de NSTR-goederenhoofdstukken ‘aardolie(producten)’, meststoffen, chemische industrie, minerale brandstoffen, ertsen en metaalresiduen en de metalen (halfabrikaten) op 1 gesteld. Evenals vorige jaren is een aandeel van 1 genomen voor het hoofdstuk ‘ruwe mineralen en bouwmaterialen’ ten behoeve van een individueel bedrijf in de Noordelijke zeehavens en voor de hoofdstukken ‘landbouwproducten’, ‘voedingsproducten en veevoeder,’ ten behoeve van een individueel bedrijf in het Scheldebekken.

Aan de hand van de vervoersprestatie (zie tabel 2.2) kan vervolgens de toegevoegde waarde worden bepaald. De ladingtonkilometers – of, in het geval van de zeevaart, het aan-/afgevoerde gewicht – per NSTR-goederenhoofdstuk zijn per gemeente bekend en vermenigvuldigd met de maritieme aandelen. Gerelateerd aan het landelijk totaal wordt het aandeel van de betreffende gemeente bepaald, hetgeen vervolgens vermenigvuldigd wordt met de totale Nederlandse toegevoegde waarde per modaliteit. De resultaten van deze exercitie zijn in tabel 2.2 weergegeven:

Tabel 2.2 Toegevoegde waarde per tonkilometer (in constante prijzen)

Modaliteit	Toegevoegde waarde per tonkilometer					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Spoorvervoer	€ 0,050	€ 0,052	€ 0,042	€ 0,038	€ 0,035	€ 0,035
Wegvervoer	€ 0,077	€ 0,081	€ 0,082	€ 0,087	€ 0,093	€ 0,097
Binnenvaart	€ 0,016	€ 0,017	€ 0,012 ⁴	€ 0,012 ⁴	€ 0,011	€ 0,012

Bron: ECORYS op basis van gegevens van CBS

De bijbehorende werkgelegenheid is afgeleid met behulp van de – op basis van CBS-statistieken bepaalde – toegevoegde waarde per persoon: de toegevoegde waarde per modaliteit gedeeld door de toegevoegde waarde per persoon. Wanneer in dit rapport een werkgelegenheidscijfer voor het achterlandvervoer wordt gepresenteerd, gaat het altijd om de op deze wijze berekende werkgelegenheid.

Ten aanzien van het goederenvervoer per spoor geldt dat met de gekozen methodiek slechts het vervoer door Nederlandse beroepsgoederenvervoerders is meegenomen en niet het vervoer via buitenlandse maatschappijen. Dit betekent voor de gemeente Terneuzen dat de toegevoegde waarde in het railvervoer laag uitvalt. Een tweede punt van aandacht hierbij is dat niet alle gemeenten een station hebben. Verder blijkt een aantal industrieën hun producten via andere stations (gelegen in niet-havengemeenten) in de regio aan of af te voeren. Hiervoor is gecorrigeerd.

Voor het vervoer per pijpleiding is evenals in voorgaande jaren verondersteld dat 50 procent van de totale vervoersprestatie als maritiem is te bestempelen en geheel kan worden toegeschreven aan Rotterdam.

2.4 Correcties voor bedrijfsgrootte en regionale verschillen

De grootte van de verschillende bedrijven alsmede de regionale ligging zijn van invloed op de bepaling van de locatiegebonden maritieme toegevoegde waarde. Zo blijkt de toegevoegde waarde per werkzaam persoon in grote bedrijven veelal hoger te zijn dan in kleine bedrijven, terwijl ook regionale verschillen optreden.

2.4.1 Bedrijfsgrootte

In het geval uit de productiestatistieken blijkt dat er verschillen in TW/WP zijn tussen kleine en grote bedrijven dan zijn er correcties aangebracht op de TW/WP. Deze correcties gebeuren op basis van de verdeling van de bedrijven naar grootteklasse (< of >= 100 werkzame personen). Voor een aantal activiteiten is dit onderscheid niet zinvol. Zo is de bedrijfsgrootte in de visserij veelal kleiner dan 100 werkzame personen, terwijl in de aardolie-industrie de bedrijfsgrootte bijna altijd groter is dan 100 werkzame personen. In deze sectoren wordt daarom niet gecorrigeerd voor bedrijfsgrootte. Tevens

⁴De cijfers voor de jaren 1999 en 2000 zijn opnieuw berekend aangezien in de brondata enkele fouten zaten, die significante verschillen in de toegevoegde waardes per tonkilometer ten gevolge hadden. Hierdoor zijn ook de cijfers met betrekking tot de toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor het achterlandvervoer veranderd. Dit heeft voornamelijk gevolgen voor de cijfers in hoofdstuk 4.

maken de productiestatistieken niet voor iedere sector een onderscheid van bedrijven naar grootteklasse. Ook in die sectoren is (noodgedwongen) geen groottecorrectie toegepast.

2.4.2 Regionale verschillen

Uit de Regionaal Economische Jaarcijfers (REJ) van het CBS blijkt dat tussen regio's verschillen bestaan. Deze verschillen zijn het gevolg van verschillen in de sectorstructuur en/of de structuur van kosten en opbrengsten. Voor zover mogelijk is de TW/WP hiervoor gecorrigeerd. In het merendeel van de gevallen is de omvang van de regionale correctiefactor gering⁵.

2.5 Bepaling indirecte samenhang

De indirecte toegevoegde waarde (toeleveringseffect) is het gevolg van toeleveringen aan de maritieme bedrijven. De omvang van deze invloed wordt geschat met behulp van een gedetailleerd input-outputmodel van de Nederlandse volkshuishouding over 2002. Met behulp van multipliers wordt de omvang van deze invloed bepaald. Een multiplier is een vermenigvuldigingsfactor die de mate van doorwerking of uitstraling weergeeft. Een multiplier van bijvoorbeeld 1,5 geeft aan dat behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,5 optreedt. De effecten kunnen daarbij uitgedrukt zijn in termen van werkgelegenheid (werkgelegenheidsmultiplier) en/of toegevoegde waarde (toegevoegde waarde multiplier).

Verschillen in multipliers tussen havengebieden worden verklaard door verschillen in de sectorstructuur. In feite bestaat er per sector één landelijke multiplier. In sectoren waarin relatief veel wordt geïmporteerd of de winstopslag hoog is, is de multiplier relatief laag. De relatieve omvang van de verschillende sectoren bepaalt de multiplier van het zeehavengebied. Als de sectoren met een hoge multiplier sterk zijn vertegenwoordigd in een gebied, is de totale multiplier van het gebied relatief hoog. Voor zeehavengebieden met sectoren die overwegend lage multipliers hebben, geldt het tegenovergestelde.

De huidige stand van dataverzameling en techniek laat het niet toe om per zeehaven en per sector multipliers te bepalen zonder dat omvangrijke dubbeltellingen optreden. Daarom wordt per zeehavengebied één multiplier bepaald en gepresenteerd. Deze multiplier is – zoals gezegd – gebaseerd op de nationale input-outputtabel van 2002 en wordt beïnvloed door de regionale sectorstructuur.

Behalve de achterwaartse effecten 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, hetgeen gebruikelijk is bij macro-economische analyses.

⁵ Hoewel voor de afzonderlijke zeehavens ook direct gebruik zou kunnen worden gemaakt van de Regionaal Economische Jaarcijfers, is gekozen voor het gebruik van nationale productiestatistieken plus regionale correctiefactoren, omdat de Regionaal Economische Jaarcijfers met een time-lag (thans zijn de cijfers 2000 beschikbaar) beschikbaar komen en bovendien minder gedetailleerd zijn.

3 Economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in 2002

3.1 Inleiding

De belangrijkste resultaten van het onderzoek naar de maritieme werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens in 2002 worden in dit hoofdstuk gepresenteerd. In paragraaf 3.2 wordt ingegaan op de macro-economische betekenis van maritieme activiteiten: Wat is het belang van de zeehavens in de Nederlandse economie? De maritieme bedrijvigheid per sector wordt in paragraaf 3.3 behandeld. Paragraaf 3.4 besteedt afzonderlijk aandacht aan de onderscheiden zeehavengebieden: de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, Scheveningen, het Rijn- en Maasmondgebied en het Scheldebekken.

De beschrijving is opgebouwd rond enkele tabellen en figuren, waarin naast de maritieme toegevoegde waarde ook gegevens zijn opgenomen met betrekking tot de werkgelegenheid. Met behulp van multipliers wordt bovendien inzicht gegeven in de omvang van de indirecte economische betekenis van de maritieme activiteiten in de Nederlandse zeehavens.

Voor alle zeehavens is in dit onderzoek gewerkt met een uniforme methode. Als gevolg hiervan kunnen resultaten van individuele studies van de respectievelijke havens zelf enigszins afwijken van de uitkomsten van dit onderzoek. Verschillen kunnen voortkomen uit een andere definitie van zeehavengebieden (geografische afbakening), een andere definitie van maritieme activiteiten (sectorale afbakening) en andere bronnen voor de achterliggende data (bijvoorbeeld regionale productiestatistieken).

3.2 Macro-economische betekenis maritieme activiteiten in 2002

De maritieme sector heeft in 2002 12,8 miljard euro aan toegevoegde waarde geproduceerd die direct is toe te schrijven aan de Nederlandse zeehavens. De totale toegevoegde waarde is goed voor 3,3% van het totaal dat in Nederland aan toegevoegde waarde geproduceerd wordt. De overgrote meerderheid (11,3 miljard) van de toegevoegde waarde wordt verdiend in de zeehavens zelf, de rest (1,5 miljard) kan worden toegeschreven aan het achterlandvervoer. Het economisch belang van de Nederlandse zeehavens is echter nog groter, omdat ook rekening moet worden gehouden met het indirecte effect. De totale macro-economische betekenis (zowel directe als indirecte toegevoegde waarde) is 22,5 miljard euro, dat is 5,7% van het totale bruto binnenlands product. Zie voor de beschreven uitkomsten tabel 3.1.

In totaal werken 144.000 personen in de maritieme sector in de Nederlandse zeehavens. Van deze totale directe maritieme werkgelegenheid zijn 114.600 personen werkzaam in de locatiegebonden sectoren en 29.300 personen werken voor het achterlandvervoer. De directe maritieme werkgelegenheid maakt 1,9 procent uit van de totale werkgelegenheid in Nederland. Als verder nog rekening wordt gehouden met toeleveranciers e.d. (de indirecte werkgelegenheid) dan is de totale maritieme werkgelegenheid bijna 265.000 werkzame personen, dit is 3,5% van het Nederlands totaal.

Tabel 3.1 Macro-economische betekenis maritieme activiteiten in 2002

	Toegevoegde waarde (mrd euro, in lopende prijzen, bruto tegen factorkosten)	Werkgelegenheid
Directe havengebonden toegevoegde waarde en werkgelegenheid zeehavens	11,3	114.600
Havengerelateerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid in het achterlandvervoer	1,5	29.300
Directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid zeehavens	12,8	144.000
In % van totaal in Nederland	3,3%	1,9%
Indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid (toeleveringsrelaties)	9,6	120.700
In % van totaal in Nederland	2,4%	1,6%
Totale maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid	22,5	264.700
In % van totaal in Nederland	5,7%	3,5%
Bruto binnenlands product en Nederlandse werkgelegenheid	393,9	7.661.300

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

In de hiervoor gepresenteerde cijfers is de sector aardolie- en aardgaswinning (SBI-code 1110) niet opgenomen, omdat dit strikt genomen niet in de zeehavens plaatsvindt. De directe toegevoegde waarde in lopende prijzen is inclusief deze sector 13,5 miljard euro wat neerkomt op 3,4 procent van de totale nationale toegevoegde waarde. De totale maritieme toegevoegde waarde is inclusief deze sector 23,2 miljard euro groot. De werkgelegenheid in de aardolie- en aardgaswinning is gering. Het totaal aan directe werkgelegenheid neemt met slechts 300 werkzame personen toe.

3.3 Maritieme bedrijvigheid naar sectoren

Om scherper inzicht te krijgen in de totstandkoming van de toegevoegde waarde productie en werkgelegenheidsverdeling, gaan we in deze paragraaf kort in op de belangrijkste sectoren. Een aantal sectoren manifesteert zich sterk. Dit geldt met name voor de transportsector, de energie- en waterleidingbedrijven en de industrie. Binnen de industrie nemen de aardolie- en chemiesector een prominente plaats in. In tabel 3.2 wordt het aandeel (directe) toegevoegde waarde en werkgelegenheid binnen een sector

gerelateerd aan het nationale niveau. De sectoren die de Nederlandse zeehavens sterk vertegenwoordigd zijn, zijn in tabel 3.2 gemakkelijk te traceren.

Tabel 3.2 Aandelen van de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid van zeehavens in de nationale economie per sector, 2002

Sector	Toegevoegde waarde	Werkgelegenheid
Landbouw, bosbouw en visserij	1,2%	0,5%
Delfstoffenwinning	1,6%	12,9%
Industrie	9,9%	4,7%
<i>Waarvan in:</i>		
<i>Voedingsmiddelenindustrie (exclusief visserij)</i>	1,1%	0,5%
<i>Aardolie industrie</i>	2,7%	0,4%
<i>Chemische industrie</i>	3,6%	1,5%
<i>Basismetaal- en metaalproductenindustrie</i>	2,1%	1,8%
<i>Transportmiddelenindustrie</i>	0,3%	0,5%
<i>Overig (exclusief delfstoffenwinning en natte waterbouw)</i>	0,1%	0,1%
Energie- en waterleidingbedrijven	6,3%	8,9%
Bouwnijverheid	0,4%	0,2%
Handel, horeca en reparatie	1,5%	0,8%
Vervoer, opslag en communicatie	13,9%	13,2%
Financiële en zakelijke dienstverlening	0,2%	0,2%
Overheid	0,9%	0,5%
Zorg en overige dienstverlening	0,8%	0,2%
Totaal	3,3%	1,9%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Sectorindeling

De onderstaande sectorindeling zal in het vervolg van dit onderzoek worden gehanteerd:

- Industrie (inclusief visserij, delfstoffenwinning, nutsbedrijven en bouw);
- Groothandel;
- Transport en distributie;
- Zakelijke diensten en openbaar bestuur.

Deze sectorindeling correspondeert met de SBI'93 codes, die in tabel 3.3 staan. Alle SBI-codes, die voor dit onderzoek gebruikt zijn, zijn terug te vinden in bijlage 2. Voor de duidelijkheid: alleen de SBI-codes, die vermeld staan in de bijlage, zijn meegenomen in de bepaling van de maritieme economische betekenis. De sector industrie heeft een codering tussen 05 en 45, alleen de codes die in bijlage 2 vermeld staan, zijn daadwerkelijk meegenomen in het onderzoek.

Tabel 3.3 Overzicht SBI-sectorindeling en codering

Sector	Code
Industrie	05 t/m 45
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	05 en 15
Aardolie industrie	23
Chemische industrie	24
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	27 en 28
Transportmiddelenindustrie	34 en 35
Elektriciteitsproductie	40
Overig (inclusief delfstoffenwinning en natte waterbouw)	11, 14 ,20 ,21, 26, 37 en 45
Groothandel	50 en 51
Transport en distributie	60 t/m 63
Spoorvervoer	6010
Wegvervoer	6024.2
Zeevaart	6110
Binnenvaart	6120
Vervoer via pijpleiding	6030
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	63
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	71 t/m 91

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS

Tabel 3.4 toont het aandeel toegevoegde waarde of werkgelegenheid aan van een (sub)sector in de totale toegevoegde waarde of werkgelegenheid van de nationale zeehavens.

Tabel 3.4 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) en werkgelegenheid in Nederlandse zeehavens in 2002

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	Mln euro	%	personen	%
Industrie	6.777	52,9%	56.017	38,9%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	792	6,2%	6.625	4,6%
Aardolie industrie	1.598	12,5%	3.942	2,7%
Chemische industrie	2.140	16,7%	15.529	10,8%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1.257	9,8%	18.249	12,7%
Transportmiddelenindustrie	190	1,5%	5.318	3,7%
Elektriciteitsproductie	456	3,6%	3.123	2,2%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	343	2,7%	3.231	2,2%
Groothandel	935	7,3%	12.610	8,8%
Transport en distributie	4.083	31,9%	65.035	45,2%
Spoorvervoer	110	0,9%	2.372	1,6%
Wegvervoer	926	7,2%	20.677	14,4%
Zeevaart	622	4,9%	6.242	4,3%
Binnenvaart	362	2,8%	7.136	5,0%
Vervoer via pijpleidingen	119	0,9%	100	0,1%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	1.944	15,2%	28.508	19,8%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	1024	8,0%	10.306	7,2%
Totaal	12.819	100%	143.968	100%
Multiplifier	1,75		1,84	

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

3.3.1 Uitsplitsing van de toegevoegde waarde

Het aandeel in de toegevoegde waarde varieert aanzienlijk tussen sectoren. De industrie levert met meer dan de helft (52,9%) van de totale toegevoegde waarde productie het belangrijkste aandeel. Goede nummer twee is de sector transport en distributie met 31,9% van de maritieme toegevoegde waarde.

Om het aandeel tussen sectoren niet te veel te laten vertekenen, worden de grootste sectoren (industrie en transport) nader uitgesplitst. Dan blijken, binnen de industrie, de aardolie- en chemiesector samen al ruim 50% van de (directe) maritieme toegevoegde waarde voor hun rekening te nemen.

Binnen de transport- en distributiesector is de dienstverlening ten behoeve van het vervoer (op- en overslag e.d.) verantwoordelijk voor bijna 48% van de gegenereerde toegevoegde waarde. De grote omvang van deze sector is verklaarbaar, omdat veel van deze dienstverleners actief zijn voor bedrijven van buiten de havengebieden. In 2001 was het aandeel zeevaart gestegen boven het aandeel wegvervoer, 2002 zet de verhoudingen nadrukkelijk in de oude stand. Ruim 22% van de toegevoegde waarde in de transport- en distributiesector wordt geproduceerd door de sector wegvervoer, de sector zeevaart zit daar met ruim 15% duidelijk onder. De binnenvaart, het spoorvervoer en het vervoer via pijpleidingen leveren respectievelijk een bijdrage van 2,8%, 0,9% en 0,9% aan de totale maritieme toegevoegde waarde.

De groothandel laat een stijging zien ten opzichte van het jaar 2001. Dit komt, omdat het aandeel in de toegevoegde waarde van de groothandel gelijk blijft, maar de totale toegevoegde waarde productie over alle sectoren licht is gedaald. Veel bedrijven in deze sector zijn niet gevestigd in de zeehavengebieden, maar meer in de directe nabijheid van de zeehavengebieden of nabij belangrijke aan- of afvoerroutes voor de havens. Vaak zijn deze bedrijven wel in belangrijke mate afhankelijk van de aanvoer uit deze havens.

3.3.2 Uitsplitsing van de werkgelegenheid

Kijken we naar de sectorstructuur op basis van de werkgelegenheidscijfers dan ziet de structuur er anders uit in vergelijking met de structuur op basis van de toegevoegde waarde als in voorgaande subparagraaf. Het aandeel industrie verliest met 38,9% haar koppositie aan de transport- en distributiesector die goed is voor 45,2%. Hier komt het belang van vervoer en logistiek voor de Nederlandse zeehavens nadrukkelijk naar voren. Binnen de transport- en distributiesector zijn de transportdienstverlening (19,8%) en het wegvervoer (14,4 %) zeer sterk vertegenwoordigd. In totaal werken er in de transport- en distributiesector ruim 65.000 mensen.

In de industriector zijn de meeste maritieme banen aan te treffen in de basismetaal- en metaalproductenindustrie (12,7%) en de chemische industrie (10,8%). In het oog springt het geringe relatieve aantal mensen (2,7%) dat in de aardolie industrie nodig is om 12,6% van de toegevoegde waarde in de zeehavens te produceren. Deze (sub)sector is zeer kapitaalintensief en arbeidsproductief.

De sectoren groothandel en zakelijke diensten blijven qua werkgelegenheid achter bij de sectoren industrie en transport en distributie. Dat neemt niet weg dat deze sectoren respectievelijk goed zijn voor 8,8% (12.610 werkzame personen) en 7,2% (10.306 werkzame personen) van de werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens.

Uit tabel 3.4 blijkt dat de sectorstructuur van een zeehaven erg bepalend kan zijn voor de totale toegevoegde waarde of werkgelegenheid. Het blijkt namelijk dat hoe groter het aandeel van een zeehaven in de industriector is, hoe groter de productie van toegevoegde waarde, maar hoe kleiner het werkgelegenheidsaandeel in deze haven is. Paragraaf 3.4 gaat in op de havengebieden afzonderlijk.

3.3.3 Multipliers

Multipliers geven de verhouding weer tussen de directe toegevoegde waarde en de totale toegevoegde waarde. Het verschil is de indirecte toegevoegde waarde, die het gevolg is van *toeleveringen* aan de maritieme bedrijven vanuit andere bedrijvigheid.

De multiplier voor toegevoegde waarde is 1,75. Dit betekent dat voor 1 euro in de zeehavens geproduceerde directe toegevoegde waarde 0,75 euro wordt geproduceerd in de toeleverende sectoren. Dit betekent dat het met de 12,8 miljard aan toegevoegde waarde geproduceerd in de Nederlandse zeehavens niet ophoudt. Er komt nog eens 9,6 miljard toegevoegde waarde bij die toeleverende partijen produceren. De totale aan de maritieme sector gerelateerde toegevoegde waarde bedraagt derhalve afgerond 22,5 miljard euro.

Voor werkgelegenheid is de redenering ten aanzien van de multiplier hetzelfde. De multiplier van 1,84 betekent dat de bijna 144.000 werkzame personen in de Nederlandse zeehavens zorgen voor zo'n 120.700 werkzame personen in de toeleveringssector. De totale aan de maritieme sector gerelateerde werkgelegenheid bedraagt derhalve 264.700 werkzame personen.

3.4 Economische betekenis per zeehavengebied

De Nationale Havenraad onderscheidt binnen de Nederlandse zeehavens vijf zeehavengebieden. Dit zijn: de Noordelijke zeehavens, het Noordzeekanaalgebied, Scheveningen, het Rijn- en Maasmondgebied en het Scheldebekken (zie ook paragraaf 2.2.1). Een grafische weergave van de zeehavengebieden in Nederland staat in bijlage 1. In deze paragraaf passeren de vijf zeehavengebieden de revue. Per zeehavengebied wordt in termen van toegevoegde waarde en werkgelegenheid een beschrijving gegeven van omvang en samenstelling van de maritieme activiteiten in 2002. Tabel 3.5 presenteert per zeehavengebied en zeehavengemeente de totalen van de directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid in 2002.

Met kop en schouders steekt het Rijn- en Maasmondgebied uit in zowel toegevoegde waarde (58,2%) als werkgelegenheid (55,9%) ten opzichte van de andere zeehavengebieden. In volgorde van grootte volgen de andere zeehavengebieden in het kielzog van het Rijn- en Maasmondgebied als volgt: Noordzeekanaalgebied (toegevoegde waarde: 22,1% en werkgelegenheid: 26,5%), Scheldebekken (14,0% en 10,6%), Noordelijke zeehavens (4,7% en 5,9%) en Scheveningen (1,0% en 1,1%).

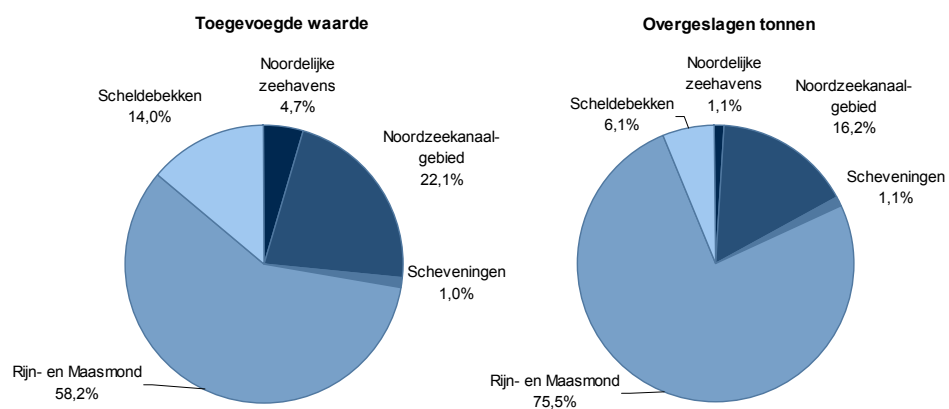
Figuur 3.1 zet het aandeel toegevoegde waarde dat een zeehavengebied geproduceerd heeft in 2002 naast het aantal tonnen overslag. De verdeling blijkt stevige verschillen op te leveren. Het is dus duidelijk niet zo dat het aandeel overgeslagen tonnen in een zeehavengebied het aandeel toegevoegde waarde bepaalt. In het Scheldebekken bijvoorbeeld wordt 6,1% ton overgeslagen, maar 14,0% toegevoegde waarde geproduceerd. De niet-overslag gebonden sectoren genereren veelal meer directe toegevoegde waarde, waardoor het aandeel in de directe toegevoegde waarde van het Rijn- en Maasmondgebied lager ligt dan het aandeel in de overslag.

Tabel 3.5 Directe toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) en werkgelegenheid per zeehavengebied in 2002

Zeehavengebied	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	Mln euro	%	personen	%
Noordelijke Zeehavens	604	4,7%	8.496	5,9%
Delfzijl	362		5.061	
Eemshaven	53		709	
Harlingen	81		1.385	
Den Helder	107		1.341	
Noordzeekanaalgebied	2.827	22,1%	38.091	26,5%
Amsterdam	1.083		15.030	
Beverwijk	116		1.250	
Velsen/IJmuiden	1.198		15.872	
Zaanstad	430		5.938	
Scheveningen	125	1,0%	1.585	1,1%
Rijn- en Maasmondgebied	7.467	58,2%	80.496	55,9%
Rotterdam	6.346		65.600	
Schiedam	173		2.407	
Vlaardingen	105		1.701	
Maassluis	40		547	
Dordrecht	276		4.197	
Moerdijk	527		6.043	
Scheldebekken	1.796	14,0%	15.300	10,6%
Vlissingen	359		5.430	
Borssele	276		2.022	
Terneuzen	1.161		7.848	
Totaal	12.819	100%	143.968	100%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Figuur 3.1 Vergelijking aandelen directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) versus overgeslagen tonnen van over zee aan- en afgevoerde goederen in 2002 (in procenten)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS, LISA en Nationale Havenraad

Doordat de sectorstructuur per zeehavengebied verschilt, differentiëren de multipliers eveneens per zeehavengebied. Tabel 3.6 toont dit aan. Als 1 euro aan directe toegevoegde waarde wordt geproduceerd in een zeehavengebied dan betekent dat er met een marge

van 0,48 tot 0,87 euro aan indirecte toegevoegde waarde wordt geproduceerd, afhankelijk van het zeehavengebied. De marge voor de werkgelegenheidsmultiplier ligt voor de vijf zeehavengebieden tussen 0,69 en 1,14. Verschillen zijn toe te schrijven aan de verschillende sectorstructuur van de zeehavens.

Tabel 3.6 Toeleveringsmultipliers per zeehavengebied (op basis van nationale input-output tabel 2002)

Zeehavengebieden	Toegevoegde waarde	Werkgelegenheid
Noordelijke zeehavens	1,70	1,98
Noordzeekanaalgebied	1,62	1,77
Scheveningen	1,48	1,69
Rijn- en Maasmond	1,82	1,80
Scheldebekken	1,87	2,14
Nederlandse zeehavens	1,75	1,84

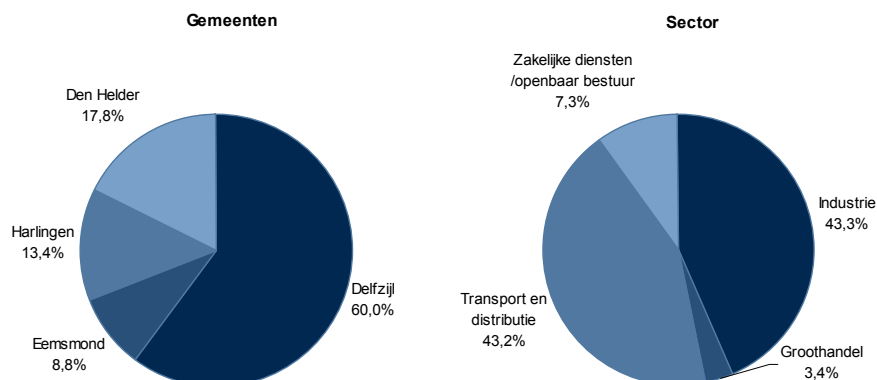
Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

In onderstaande subparagraaf wordt dieper ingegaan op de afzonderlijke zeehavengebieden.

3.4.1 Noordelijke zeehavens

- Het zeehavengebied 'Noordelijke zeehavens' bestaat uit de gemeenten Delfzijl, Eemsmond, Harlingen en Den Helder. Eemsmond vormt samen met Delfzijl het havenschap Groningen Seaports. Zie ter illustratie figuur 3.2 en tabel 3.7.
- De Noordelijke zeehavens produceerden met bijna 8.500 werkzame personen, 604 miljoen euro toegevoegde waarde (direct).
- Delfzijl is in termen van toegevoegde waarde de grootste zeehaven van dit zeehavengebied met 60%. In volgorde van grootte volgen de andere gemeenten met: Den Helder (18%), Harlingen (13%) en Eemsmond (9%).
- De transport- en distributiesector komt in 2002 langszij de traditioneel grootste sector industrie wat betreft toegevoegde waarde. Beide sectoren produceren ruim 43%.
- De belangrijkste subsector binnen de transport- en distributiesector is met afstand 'de zeevaart'. Deze sector produceert in 2002 155 miljoen (26%) toegevoegde waarde met behulp van 1.573 werkzame personen (19%). Het grote aandeel van de sector zeevaart is in belangrijke mate te verklaren door de aanwezigheid van een grote reder.
- De belangrijkste industriële sectoren zijn de chemische industrie, de basismetaalindustrie en de overige industrie.
- De multiplier voor toegevoegde waarde (1,70) is voor de Noordelijke zeehavens even groot als het Nederlands gemiddelde. De werkgelegenheidsmultiplier (1,98) ligt hoger.

Figuur 3.2 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) in de Noordelijke zeehavens naar zeehavengemeenten en sectoren in 2002 (in procenten)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 3.7 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) en werkgelegenheid in de Noordelijke zeehavens in 2002

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	Mln euro	%	personen	%
Industrie	262	43,3%	3.504	41,2%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	23	3,8%	402	4,7%
Aardolie industrie	8	1,4%	24	0,3%
Chemische industrie	49	8,1%	839	9,9%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	68	11,3%	933	11,0%
Transportmiddelenindustrie	24	4,0%	667	7,9%
Elektriciteitsproductie	25	4,1%	160	1,9%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	64	10,6%	479	5,6%
Groothandel	21	3,4%	426	5,0%
Transport en distributie	261	43,2%	3.807	44,8%
Spoorvervoer	6	1,0%	128	1,5%
Wegvervoer	51	8,4%	1.135	13,4%
Zeevaart	155	25,7%	1.573	18,5%
Binnenvaart	14	2,3%	342	4,0%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening ten behoeven van het vervoer	35	5,8%	628	7,4%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	61	10,0%	759	8,9%
Totaal	604	100%	8.496	100%
Multiplier	1,70		1,98	

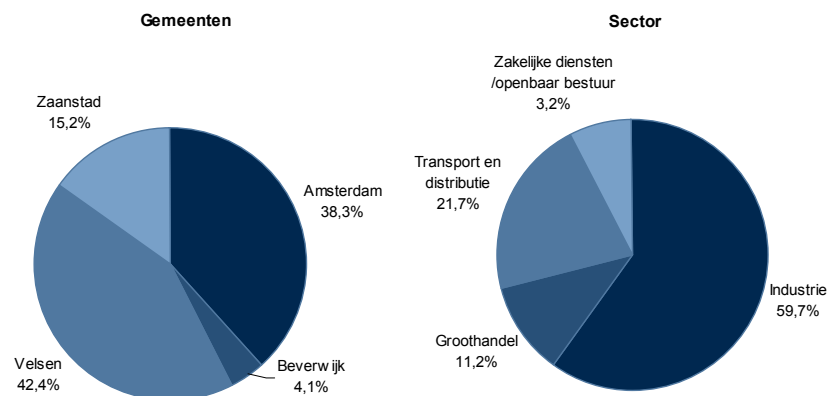
Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

3.4.2 Noordzeekanaalgebied

- Het zeehavengebied 'Noordzeekanaalgebied' bestaat uit de gemeenten Amsterdam, Velsen (inclusief IJmuiden), Zaanstad en Beverwijk. Zie ter illustratie figuur 3.3 en tabel 3.8.

- Het Noordzeekanaalgebied produceert met ruim 38.000 werkzame personen, ruim 2,8 miljard euro toegevoegde waarde (direct).
- Amsterdam en Velsen zijn het belangrijkste in het Noordzeekanaalgebied met een productie van respectievelijk 38% en 42% van de toegevoegde waarde. Na Amsterdam en Velsen volgen Zaanstad en Beverwijk met respectievelijk 15% en 4%.
- De industrie is veruit de belangrijkste sector in het Noordzeekanaalgebied. Hier werken ruim 20.000 mensen, die ruim 1,7 miljard euro toegevoegde waarde genereren. Een belangrijke (sub)sector binnen de industrie is de basismetaal- en metaalproductenindustrie waar 945 miljoen euro toegevoegde waarde (33%) wordt geproduceerd door ruim 12.000 mensen (32%).
- De transport- en distributiesector is relatief klein met 22% toegevoegde waarde, maar weer groter met 31% werkgelegenheid. Belangrijkste subsector is de dienstverlening ten behoeve van het vervoer.
- De multipliers voor toegevoegde waarde (1,62) en werkgelegenheid (1,77) liggen lager dan het Nederlands gemiddelde (respectievelijk 1,75 en 1,84) doordat de sectoren met lagere multipliers (voedingsmiddelenindustrie, groothandel en transport en distributie) relatief sterk vertegenwoordigd zijn in dit gebied.

Figuur 3.3 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) in het Noordzeekanaalgebied naar zeehavengemeenten en sectoren in 2002 (in procenten)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 3.8 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) en werkgelegenheid in het Noordzeekanaalgebied in 2002

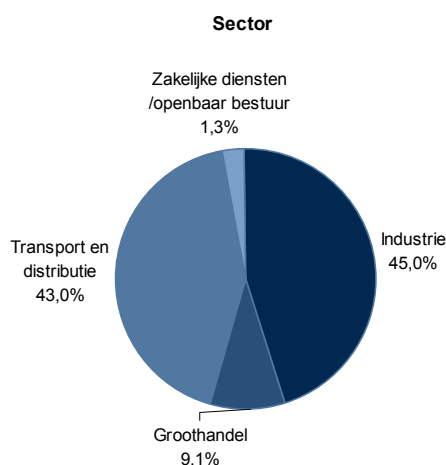
Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	Mln euro	%	personen	%
Industrie	1.687	59,7%	20.337	53,4%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	366	12,9%	3.261	8,6%
Aardolie industrie	49	1,7%	293	0,8%
Chemische industrie	97	3,4%	2.262	5,9%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	945	33,4%	12.057	31,7%
Transportmiddelenindustrie	18	0,6%	708	1,9%
Elektriciteitsproductie	43	1,5%	240	0,6%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	169	6,0%	1.516	4,0%
Groothandel	316	11,2%	4.101	10,8%
Transport en distributie	614	21,7%	11.654	30,6%
Spoorvervoer	12	0,4%	250	0,7%
Wegvervoer	159	5,6%	3.541	9,3%
Zeevaart	89	3,2%	952	2,5%
Binnenvaart	69	2,5%	1.370	3,6%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening ten behoeven van het vervoer	286	10,1%	5.541	14,5%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	210	7,4%	1.999	5,2%
Totaal	2.827	100%	38.091	100%
Multiplier	1,62		1,77	

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

3.4.3 Scheveningen

- De zeehaven van Scheveningen is het kleinste zeehavengebied. Er werkten in 2002 1.585 personen, die samen 125 miljoen euro toegevoegde waarde genereerden. Zie ter illustratie figuur 3.4 en tabel 3.9.
- De industrie en transport en distributie zijn met afstand de grootste sectoren in Scheveningen.
- De sectorstructuur in Scheveningen wijkt erg af van de sectorstructuur in de andere zeehavengebieden. Zo produceert de (sub)sector voedingsmiddelenindustrie (in casu de visserij en visverwerking) met 27% van de totale werkgelegenheid 44% van de totale toegevoegde waarde.
- (Sub)sectoren die eruit springen in de transport- en distributiesector zijn wegvervoer en zeevaart (ferry diensten op Engeland).
- De multipliers voor toegevoegde waarde (1,48) en werkgelegenheid (1,69) liggen lager dan het Nederlands gemiddelde (respectievelijk 1,75 en 1,84).

Figuur 3.4 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) in Scheveningen naar sectoren in 2002 (in procenten)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 3.9 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) en werkgelegenheid in Scheveningen in 2002

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	Mln euro	%	personen	%
Industrie	56	45,0%	456	28,8%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	56	44,4%	433	27,3%
Aardolie industrie	0	0,0%	0	0,0%
Chemische industrie	0	0,3%	5	0,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	0	0,0%	0	0,0%
Transportmiddelenindustrie	0	0,3%	18	1,1%
Elektriciteitsproductie	0	0,0%	0	0,0%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	0	0,0%	0	0,0%
Groothandel	11	9,1%	234	14,8%
Transport en distributie	54	43,0%	847	53,4%
Spoorvervoer	0	0,0%	0	0,0%
Wegvervoer	21	16,5%	462	29,1%
Zeevaart	31	24,5%	356	22,5%
Binnenvaart	0	0,0%	1	0,1%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening ten behoeven van het vervoer	3	2,0%	28	1,8%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	4	2,9%	48	3,0%
Totaal	125	100%	1.585	100%
Multiplier	1,48		1,69	

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

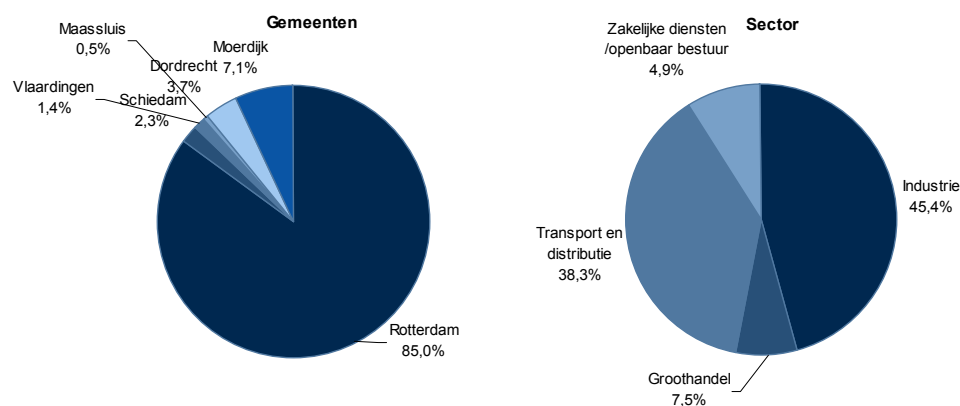
3.4.4 Rijn- en Maasmondgebied

- Het meest dominante zeehavengebied van Nederland is het Rijn- en Maasmondgebied. Het Rijn- en Maasmondgebied bestaat uit zes gemeenten:

Rotterdam, Schiedam, Vlaardingen, Maassluis, Dordrecht en Moerdijk. Zie ter illustratie figuur 3.5 en tabel 3.10.

- In 2002 genereert het Rijn- en Maasmondgebied ruim 7,5 miljard euro aan toegevoegde waarde (direct). De werkgelegenheid in het Rijn- en Maasmondgebied bedraagt zo'n 80.500 werkzame personen.
- Rotterdam is in termen van toegevoegde waarde de grootste zeehaven van het Rijn- en Maasmondgebied met 85%. In volgorde van grootte volgen de andere gemeenten: Moerdijk (7%), Dordrecht (4%), Schiedam (2%), Vlaardingen (1%) en Maassluis (1%).
- In de industriector wordt in 2002 het meest geproduceerd, namelijk 3,4 miljard euro aan toegevoegde waarde (45%). In de transport- en distributiesector wordt in 2002 het meest gewerkt, namelijk door bijna 44.000 werkzame personen (55%).
- Van essentieel belang is de industriector in het Rijn- en Maasmondgebied. Het grootste aandeel in de toegevoegde waarde productie leveren de sectoren aardolie-industrie (19%) en chemische industrie (14%). Qua werkgelegenheid is de chemische industrie met 10% het meest nadrukkelijk aanwezig.
- De belangrijkste subsectoren binnen de transport- en distributiesector zijn de dienstverlening t.b.v. vervoer en wegvervoer. Samen produceren deze sectoren een kwart van de toegevoegde waarde in het Rijn- en Maasmondgebied met ruim 40% van de totale werkgelegenheid. Dit zeehavengebied vervult een belangrijke logistieke functie in de Nederlandse economie.
- Op zich werken er in de sectoren groothandel (7.304) en zakelijke dienstverlening (6.579) een aanzienlijk aantal mensen. Alleen valt het relatieve aandeel (groothandel 9% en zakelijke dienstverlening 8%) enigszins in het niet bij de grote sectoren industrie en transport en distributie.
- De multiplier voor toegevoegde waarde (1,82) ligt voor het Rijn- en Maasmondgebied boven het Nederlands gemiddelde. Het toeleveringseffect van het Rijn- en Maasmondgebied tikt dus aanzienlijk door gezien de omvang van de toegevoegde waardeproductie. De werkgelegenheidsmultiplier (1,80) ligt juist net iets lager.

Figuur 3.5 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) in het Rijn- en Maasmondgebied naar zeehavengemeenten en sectoren in 2002 (in procenten)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 3.10 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) en werkgelegenheid in het Rijn- en Maasmondgebied in 2002

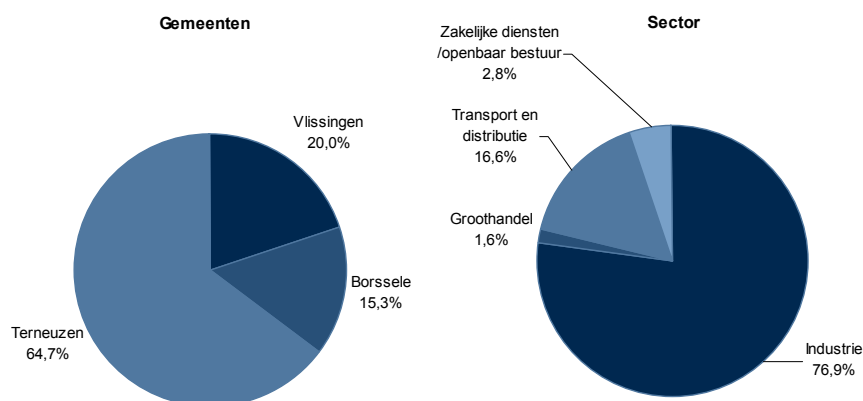
Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	Mln euro	%	personen	%
Industrie	3.392	45,4%	22.651	28,1%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	274	3,7%	1.987	2,5%
Aardolie industrie	1.403	18,8%	3.270	4,1%
Chemische industrie	1.070	14,3%	8.059	10,0%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	162	2,2%	3.637	4,5%
Transportmiddelenindustrie	87	1,2%	2.473	3,1%
Elektriciteitsproductie	292	3,9%	2.033	2,5%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	105	1,4%	1.192	1,5%
Groothandel	557	7,5%	7.304	9,1%
Transport en distributie	2.857	38,3%	43.962	54,6%
Spoorvervoer	89	1,2%	1.915	2,4%
Wegvervoer	632	8,5%	14.112	17,5%
Zeevaart	341	4,6%	3.315	4,1%
Binnenvaart	227	3,0%	4.297	5,3%
Vervoer via pijpleidingen	119	1,6%	100	0,1%
Dienstverlening ten behoeven van het vervoer	1.448	19,4%	20.223	25,1%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	661	8,9%	6.579	8,2%
Totaal	7.467	100%	80.496	100%
Multiplier	1,82		1,80	

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

3.4.5 Scheldebekken

- Het zeehavengebied Scheldebekken bestaat uit de gemeenten Vlissingen, Borssele, Terneuzen. Sas van Gent is per 1 januari 2003 opgegaan in Terneuzen. Zie ter illustratie figuur 3.6 en tabel 3.11.
- De maritieme toegevoegde waarde (direct) van het Scheldebekken bedraagt in 2002 ruim 1,8 miljard euro en wordt gerealiseerd door 15.300 werkzame personen.
- Terneuzen is in termen van toegevoegde waarde de grootste zeehaven van het zeehavengebied Scheldebekken met 65%. De andere zeehavens volgen in volgorde van grootte als volgt: Vlissingen (20%) en Borssele (15%).
- Hoewel het aandeel industrie gedaald is ten opzichte van 2001, blijft het aandeel toegevoegde waarde en werkgelegenheid opvallend groot in 2002. Van de 1,8 miljard euro toegevoegde waarde wordt 1,4 miljard euro gerealiseerd door de industriector. Binnen de industrie is het de chemische industrie die met ruim 4.300 mensen goed is voor 51% van de totale toegevoegde waardeproductie. Daarmee is de chemische industrie de belangrijkste industriële sector.
- Qua werkgelegenheid is de transport- en distributiesector goed vertegenwoordigd in het Scheldebekken. Er werken bijna 4.800 mensen (31%) in deze sector, voornamelijk in de dienstverlening t.b.v. vervoer. Het aandeel toegevoegde waarde blijft hierbij achter met 17% (0,3 miljard).
- De multiplier voor toegevoegde waarde (1,87) en werkgelegenheid (2,14) liggen in het Scheldebekken boven het Nederlands gemiddelde, wat veroorzaakt wordt door de sterke aanwezigheid van de industrie in het havengebied.

Figuur 3.6 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) in het Scheldebekken naar zeehavengemeenten en sectoren in 2002 (in procenten)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 3.11 Directe maritieme toegevoegde waarde (bruto tegen factorkosten in lopende prijzen) en werkgelegenheid in het Scheldebekken in 2002

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		Werkgelegenheid	
	Mln euro	%	personen	%
Industrie	1.380	76,9%	9.069	59,3%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	74	4,1%	542	3,5%
Aardolie industrie	138	7,7%	355	2,3%
Chemische industrie	924	51,4%	4.364	28,5%
Basismetale- en metaalproductenindustrie	82	4,6%	1.622	10,6%
Transportmiddelenindustrie	61	3,4%	1.452	9,5%
Elektriciteitsproductie	96	5,4%	690	4,5%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	4	0,2%	44	0,3%
Groothandel	30	1,6%	545	3,6%
Transport en distributie	298	16,6%	4.765	31,1%
Spoorvervoer	4	0,2%	78	0,5%
Wegvervoer	64	3,6%	1.427	9,3%
Zeevaart	6	0,3%	46	0,3%
Binnenvaart	52	2,9%	1.126	7,4%
Vervoer via pijpleidingen	0	0,0%	0	0,0%
Dienstverlening ten behoeven van het vervoer	173	9,6%	2.088	13,6%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	89	4,9%	921	6,0%
Totaal	1.796	100%	15.300	100%
Multiplier	1,87		2,14	

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

3.5 Zeehavengebieden ten opzichte van de provincie

De economische betekenis van de zeehavens tezamen is in paragraaf 3.2 reeds afgezet tegen de nationale economie. Voor de zeehavengebieden kan de economische betekenis afgezet worden tegen de provincie waarin de zeehavens gesitueerd zijn. Het belang van de zeehavens voor de provinciale economie kan zodoende bepaald worden.

In deze paragraaf wordt de economische betekenis van de zeehavengebieden Rijn- en Maasmondgebied⁶, Noordzeekanaalgebied en Scheldebekken afgezet tegen de provincies waarin zij gelegen zijn, respectievelijk Zuid-Holland, Noord-Holland en Zeeland. Voor elk van deze provincies zijn de directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde bepaald in de sectoren, waarin maritieme activiteiten plaatshebben. Het aandeel van het zeehavengebied in de provincie geeft weer wat de invloed van de zeehavengebieden is op de provinciale economie. Dit veronderstelt dat de maritieme sectoren sterk vertegenwoordigd zijn in de provinciale cijfers.

Gekozen is voor deze drie gebieden, omdat deze zeehavengebieden in hun geheel in de betreffende provincie liggen (met uitzondering van Havenschap Moerdijk). Voor de Noordelijke zeehavens is de situatie complexer, aangezien de zeehavens verspreid liggen

⁶ Exclusief Havenschap Moerdijk

over meerdere provincies. Hierdoor wordt dit gebied buiten beschouwing gelaten. Mocht uit de vergelijking van de andere zeehavens blijken dat nuttige informatie naar boven komt, dan kan in volgende onderzoeken gekozen worden om de regio voor deze zeehaven nader te bepalen, opdat een zinnige vergelijking mogelijk is. Scheveningen is eveneens buiten beschouwing gelaten aangezien de omvang van de zeehaven dermate gering is dat afzetten tegen de provinciale cijfers weinig informatie oplevert.

Rijn- en Maasmondgebied⁷ vs. Provincie Zuid-Holland

In de tabellen 3.12 en 3.13 wordt het Rijn- en Maasmondgebied⁷ afgezet tegen de provincie Zuid-Holland. De totale werkgelegenheid in het zeehavengebied maakt 5% uit van de totale werkgelegenheid in de provincie. Als gekeken wordt naar de totale werkgelegenheid in de sectoren waarin maritieme activiteiten geconcentreerd zijn, dan maakt het zeehavengebied 32% uit van de provincie. De aandelen van de toegevoegde waarde liggen iets hoger, respectievelijk 9% en 36%. De sectoren aardolie industrie, chemische industrie, zeevaart, binnenvaart, vervoer via pijpleiding en dienstverlening ten behoeve van het vervoer zijn sterk vertegenwoordigd in dit zeehavengebied. Het aandeel zakelijke diensten en openbaar bestuur is in de zeehavens gering. De meeste activiteiten die deze sector ontplooit, zijn dan ook niet maritiem gebonden.

Tabel 3.12 Aandeel directe werkgelegenheid Rijn- en Maasmondgebied⁷ in de provincie Zuid-Holland (in werkzame personen)

Hoofdsector en subsector	Directe werkgelegenheid		
	Provincie Zuid-Holland	Rijn- en Maasmondgebied ⁷	Aandeel
Industrie	48.129	20.095	42%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	3.900	1.917	49%
Aardolie industrie	3.336	3.230	97%
Chemische industrie	9.976	6.858	69%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	10.268	2.547	25%
Transportmiddelenindustrie	8.111	2.379	29%
Elektriciteitsproductie	4.625	2.033	44%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	7.913	1.131	14%
Groothandel	19.868	6.800	34%
Transport en distributie	61.667	41.581	67%
Spoorvervoer	2.664	1.903	71%
Wegvervoer	24.278	12.622	52%
Zeevaart	4.067	3.306	81%
Binnenvaart	5.260	4.192	80%
Vervoer via pijpleidingen	105	100	95%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	25.293	19.458	77%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	105.011	6.015	6%
Totaal sectoren	243.675	74.491	32%
Totale werkgelegenheid Provincie	1.517.545	74.491	5%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens LISA

⁷ Exclusief Havenschap Moerdijk

Tabel 3.13 Aandeel directe toegevoegde waarde Rijn- en Maasmondgebied⁸ in de provincie Zuid-Holland (in mln euro, bruto tegen factorkosten, in lopende prijzen)

Hoofdsector en subsector	Directe toegevoegde waarde		
	Provincie Zuid-Holland	Rijn- en Maasmondgebied ⁸	Aandeel
Industrie	5.680	3.096	55%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	438	268	61%
Aardolie industrie	1.493	1.398	94%
Chemische industrie	962	842	88%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	493	114	23%
Transportmiddelenindustrie	258	85	32%
Elektriciteitsproductie	1.113	292	26%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	923	98	11%
Groothandel	1.551	528	34%
Transport en distributie	3.690	2.752	75%
Spoorvervoer	135	88	65%
Wegvervoer	1.192	565	47%
Zeevaart	413	340	82%
Binnenvaart	295	221	75%
Vervoer via pijpleidingen	120	119	99%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	1.534	1.417	92%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	8.288	567	7%
Totaal sectoren	19.179	6.943	36%
Totale toegevoegde waarde Provincie	81.342	6.943	9%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens LISA en CBS

⁸ Exclusief Havenschap Moerdijk

Noordzeekanaalgebied vs. Provincie Noord-Holland

Het belang van het Noordzeekanaalgebied binnen de provincie Noord-Holland is 3% qua werkgelegenheid en 4% qua toegevoegde waarde. Indien gekeken wordt naar de sectoren waarin maritieme activiteiten ontplooid worden, dan is het aandeel van de zeehavens in de provincie voor beide indicatoren 29%. De basismetaal- en metaalproductenindustrie is een belangrijke sector in dit zeehavengebied, zowel qua werkgelegenheid als qua toegevoegde waarde. De tabellen 3.14 en 3.15 geven het aandeel van een sector in het Noordzeekanaalgebied op de totale sector in de provincie Noord-Holland weer.

Tabel 3.14 Aandeel directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied in de provincie Noord-Holland (in werkzame personen)

Hoofdsector en subsector	Directe werkgelegenheid		
	Provincie Noord-Holland	Noordzee-kanaalgebied	Aandeel
Industrie	29.567	20.337	69%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	4.384	3.261	74%
Aardolie industrie	399	293	73%
Chemische industrie	4.784	2.262	47%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	13.232	12.057	91%
Transportmiddelenindustrie	2.750	708	26%
Elektriciteitsproductie	1.636	240	15%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	2.382	1.516	64%
Groothandel	9.162	4.101	45%
Transport en distributie	32.120	11.654	36%
Spoorvervoer	2.444	250	10%
Wegvervoer	11.331	3.541	31%
Zeevaart	1.429	952	67%
Binnenvaart	1.911	1.370	72%
Vervoer via pijpleidingen	19	0	0%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	14.986	5.541	37%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	61.640	1.999	3%
Totaal sectoren	132.489	38.091	29%
Totale werkgelegenheid Provincie	1.295.882	38.091	3%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens LISA

Tabel 3.15 Aandeel directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied in de provincie Noord-Holland (in mln euro, bruto tegen factorkosten, in lopende prijzen)

Hoofdsector en subsector	Directe toegevoegde waarde		
	Provincie Noord-Holland	Noordzee-kanaalgebied	Aandeel
Industrie	2.503	1.687	67%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	460	366	79%
Aardolie industrie	67	49	73%
Chemische industrie	220	97	44%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1.006	945	94%
Transportmiddelenindustrie	89	18	20%
Elektriciteitsproductie	323	43	13%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	336	169	50%
Groothandel	836	316	38%
Transport en distributie	1.738	614	35%
Spoorvervoer	128	12	9%
Wegvervoer	575	159	28%
Zeevaart	117	89	76%
Binnenvaart	87	69	79%
Vervoer via pijpleidingen	26	0	0%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	805	286	35%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	4.583	210	5%
Totaal sectoren	9.663	2.827	29%
Totale toegevoegde waarde Provincie	68.697	2.827	4%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens LISA en CBS

Scheldebekken vs. Provincie Zeeland

Het zeehavengebied Scheldebekken is vooral met betrekking tot de toegevoegde waarde erg belangrijk voor de provincie Zeeland. Wat betreft werkgelegenheid maakt het gebied 10% van de totale werkgelegenheid uit, maar het aandeel in de toegevoegde waarde is 24%. De werkgelegenheid buiten het zeehavengebied levert verhoudingsgewijs minder toegevoegde waarde dan de werkgelegenheid in het zeehavengebied door de lagere toegevoegde waarde per werknemer. De aardolie industrie, chemische industrie, transportmiddelenindustrie en binnenvaart zijn de sectoren met de grootste aandelen in termen van zowel werkgelegenheid als toegevoegde waarde. De onderstaande tabellen geven de aandelen van het zeehavengebied in de provincie weer.

Tabel 3.16 Aandeel directe werkgelegenheid Scheldebekken in de provincie Zeeland (in werkzame personen)

Hoofdsector en subsector	Directe werkgelegenheid		
	Provincie Zeeland	Scheldebekken	Aandeel
Industrie	12.528	9.069	72%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	1.927	542	28%
Aardolie industrie	374	355	95%
Chemische industrie	4.668	4.364	93%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	2.406	1.622	67%
Transportmiddelenindustrie	1.731	1.452	84%
Elektriciteitsproductie	1.260	690	55%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	162	44	27%
Groothandel	2.670	545	20%
Transport en distributie	7.247	4.765	66%
Spoorvervoer	115	78	68%
Wegvervoer	2.803	1.427	51%
Zeevaart	336	46	14%
Binnenvaart	1.292	1.126	87%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	2.701	2.088	77%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	9.234	921	10%
Totaal sectoren	31.679	15.300	48%
Totale werkgelegenheid Provincie	158.114	15.300	10%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens LISA

Tabel 3.17 Aandeel directe toegevoegde waarde Scheldebekken in de provincie Zeeland (in mln euro, bruto tegen factorkosten, in lopende prijzen)

Hoofdsector en subsector	Directe toegevoegde waarde		
	Provincie Zeeland	Scheldebekken	Aandeel
Industrie	1.832	1.380	75%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	188	74	39%
Aardolie industrie	160	138	86%
Chemische industrie	1.053	924	88%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	127	82	65%
Transportmiddelenindustrie	69	61	88%
Elektriciteitsproductie	217	96	44%
Overig (inclusief delfstoffenw. en natte waterbouw)	19	4	23%
Groothandel	169	30	18%
Transport en distributie	507	298	59%
Spoorvervoer	5	4	67%
Wegvervoer	127	64	50%
Zeevaart	54	6	11%
Binnenvaart	66	52	78%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	255	173	68%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	1.005	89	9%
Totaal sectoren	3.513	1.796	51%
Totale toegevoegde waarde Provincie	7.480	1.796	24%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens LISA en CBS

Samenvattend beeld

De zeehavens leveren een belangrijke bijdrage aan de provinciale economie als gekeken wordt naar de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Vooral de industrie en transport en distributie zijn belangrijke sectoren voor de zeehavens. Dit komt overeen met het nationale beeld, zoals beschreven in de paragrafen 3.2 en 3.3. In de zeehavengebieden is de productie als gevolg van de specifieke sectorstructuur gemiddeld kapitaalintensiever, waardoor de arbeidsproductiviteit er aanzienlijk hoger ligt dan elders in de provincie. Het toegevoegde waarde aandeel ligt daardoor hoger dan het werkgelegenheidsaandeel. De zeehavengebieden overheersen de provincies niet als gekeken wordt naar de totale omvang van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid. In een aantal sectoren is dit echter wel het geval als gevolg van de sterke concentratie van deze sectoren in de zeehavengebieden. Ontwikkelingen op provinciaal niveau wijken dan ook af van ontwikkelingen in de zeehavens. Dit maakt vergelijking aantrekkelijk.

3.6 Conclusies

In 2002 hebben de Nederlandse zeehavens met elkaar 12,8 miljard euro aan directe toegevoegde waarde geproduceerd. Dat is 3,3% van de totale nationale toegevoegde waarde. Als het indirecte effect op toeleveranciers van 9,6 miljard euro hierbij wordt

opgeteld, komt de totale maritiem gerelateerde toegevoegde waarde uit op 22,5 miljard euro. Dat is 5,7% van de totale nationale toegevoegde waarde.

In totaal zijn 144.000 mensen werkzaam in maritieme activiteiten in de Nederlandse zeehavens. Inclusief de indirecte werkgelegenheid komt dit op zo'n 265.000 werkzame personen. Dat betekent dat van alle in Nederland werkzame personen er 3,5% direct in of indirect voor de Nederlandse zeehavens werkzaam zijn.

Binnen de Nederlandse zeehavens domineert het Rijn- en Maasmondgebied en binnen Rijn- en Maasmond overheerst Rotterdam. Dit zeehavengebied produceert 58% van de toegevoegde waarde en hier komt 56% van de werkgelegenheid in de zeehavens vandaan. Goede nummer twee is het Noordzeekanaalgebied (met name Amsterdam en Velsen). Het aandeel toegevoegde waarde is hier 22%, het aandeel werkgelegenheid 27%. Daarna volgen de zeehavengebieden Scheldebekken (14% en 11%), de Noordelijke Zeehavens (5% en 6%) en Scheveningen (beiden 1%).

In de Nederlandse zeehavens zijn in termen van toegevoegde waarde vooral de sectoren chemische industrie, aardolie industrie en dienstverlening ten behoeve van vervoer sterk vertegenwoordigd. In termen van werkgelegenheid zijn vooral de chemische industrie, basismetaal- en metaalproductenindustrie, wegvervoer en dienstverlening t.b.v. vervoer belangrijke sectoren. Ieder voor zich produceren deze sectoren meer dan 10% van de totale toegevoegde waarde of werkgelegenheid.

Door de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de zeehavengebieden te vergelijken met directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de provincies wordt gekeken naar de invloed van de zeehavengebieden op de provinciale economie. De zeehavens leveren een belangrijke bijdrage aan de provinciale economie als gekeken wordt naar de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De zeehavengebieden overheersen de provincies echter niet wanneer gekeken wordt naar de totale omvang van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid. In een aantal sectoren is dit wel het geval als gevolg van de sterke concentratie van deze sectoren in de zeehavengebieden. Ontwikkelingen op provinciaal niveau kunnen dan ook afwijken van ontwikkelingen in de zeehavens, wat de vergelijking aantrekkelijk maakt.

4 Ontwikkeling van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens tussen 1997 en 2002

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk wordt ingegaan op de ontwikkeling van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens in de periode 1997-2002. Om vergelijkingen tussen de jaren mogelijk te maken, zijn de toegevoegde waarde resultaten in prijzen van 1996 weergegeven. Om dit mogelijk te maken zijn sectorspecifieke deflatoren (productenprijzen) gebruikt, die afkomstig zijn uit de nationale rekeningen (CBS). De toegevoegde waarde cijfers in dit hoofdstuk verschillen dan ook van de toegevoegde waarde cijfers in hoofdstuk 3, waarin de cijfers zijn weergegeven in lopende prijzen. Veelal zijn de cijfers in lopende prijzen hoger dan die in constante prijzen vanwege inflatie. Echter in de economie als geheel kan er sprake zijn van prijsinflatie, maar als er in een paar (voor de havens) grote sectoren sprake is van deflatie kan per saldo de toegevoegde waarde van de havensector als geheel in lopende prijzen lager zijn dan in constante prijzen.

In paragraaf 4.2 wordt ingegaan op de ontwikkelingen voor de zeehavens in z'n totaliteit en in paragraaf 4.3 zal ingegaan worden op de ontwikkelingen van de afzonderlijke zeehavens. De ontwikkelingen van de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de overslag worden in paragraaf 4.4 naast elkaar gezet. De indirecte samenhang wordt in paragraaf 4.5 besproken. De totale maritieme (direct+indirect) ontwikkeling in toegevoegde waarde en werkgelegenheid wordt in paragraaf 4.6 getoond.

4.2 Ontwikkeling van de Nederlandse zeehavens 1997-2002

4.2.1 Algemeen

In de periode 2001-2002 is de arbeidsproductiviteit in de Nederlandse economie noch gestegen noch gedaald, aangezien de werkgelegenheidsgroei even groot was als de productiegroei (CBS, De Nederlandse economie 2002, 2003). De stagnatie in de arbeidsproductiviteitsgroei is niet het gevolg van het wegvallen van innovaties, maar is in hoofdzaak het gevolg van een afkoelende economie. Was het in de voorgaande jaren moeilijk voor ondernemers om vacatures te vullen, door de omslag in de economie was het mogelijk om openstaande vacatures te vullen. In de loop van 2002 nam de werkloosheid toe na zeven jaren van dalende aantallen werklozen.

Wanneer naar de verschillende sectoren gekeken wordt, is een divers beeld zichtbaar. De belangrijkste sectoren in de zeehavengebieden zijn de sectoren industrie en vervoer, opslag en communicatie. Deze sectoren hebben te maken gehad met een stijging van de arbeidsproductiviteit van respectievelijk 0,5 procent en 3,0 procent. De arbeidsproductiviteit van de overheid en bouwnijverheid zijn in 2002 gedaald ten opzichte van 2001 als gevolg van een sterkere stijging van de arbeidskosten ten opzichte van de productiviteitsgroei. De grootste stijging van de arbeidsproductiviteit heeft plaatsgevonden in de sector energie- en waterleidingbedrijven.

Tabel 4.1 Mutatie arbeidsproductiviteit in verschillende sectoren in de periode 2001-2002

Sector	Mutatie 2001-2002
Landbouw, bosbouw en visserij	0,2%
Delfstoffenwinning	1,2%
Industrie	0,5%
Energie- en waterleidingbedrijven	3,4%
Bouwnijverheid	-2,6%
Handel, horeca en reparatie	-0,3%
Vervoer, opslag en communicatie	3,0%
Financiële en zakelijke dienstverlening	0,3%
Overheid	-0,9%
Zorg en overige dienstverlening	0,7%
Totaal	0,0%

Bron: CBS

Ondanks de stagnerende economie heeft een aantal bedrijfstakken binnen de sector industrie in 2002 een goed jaar gekend. Vooral de chemische industrie (zowel basis- als eindproducten), de papierindustrie en de voedings- en genotmiddelenindustrie kenden een goed jaar door stijgende productiewaardes in deze sectoren. De metaalsector heeft te maken gehad met een zwaar jaar. Binnen de metaalindustrie was de ferro-industrie de enige branche die een lichte groei liet zien als gevolg van een stabiele wereldstaalmarkt. De non-ferro-industrie (metalen zoals aluminium, zink, koper, lood en tin alsmede legeringen daarvan) had een slecht jaar als gevolg van lage afzetprijzen.

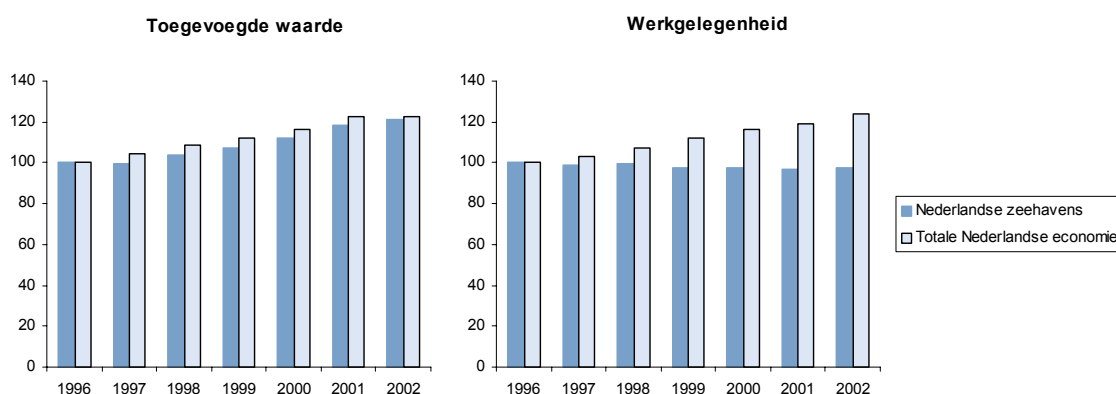
De transportsector heeft een lastig jaar doorgemaakt. Door stijgende loonkosten en onder druk staande prijzen in deze sector kwam de winstgevendheid onder druk te staan. Een positieve uitzondering binnen deze sector is de zeevaart, waarvoor 2002 een uitstekend jaar was.

Voor de conjunctuurgevoelige sectoren groothandel en zakelijke dienstverlening was 2002 een zwaar jaar, mede door de stagnerende economie. Voor de sector overheid was 2002 ondanks een dalende arbeidsproductiviteit een goed jaar. De ontwikkeling van de toegevoegde waarde van de sector overheid overstijgt de ontwikkeling van het bruto binnenlands product.

De voor de zeehavens belangrijke sectoren hebben redelijk standgehouden. De directe toegevoegde waarde van de zeehavens heeft dan ook te maken gehad met een grotere groei dan het bruto binnenlands product (respectievelijk 2,0 procent en 0,4 procent). Na de daling van de afgelopen jaren is sprake van een stijging van de werkgelegenheid in de

zeehavens met 1,1 procent. Deze groei wordt vooral veroorzaakt door een groei aan werkgelegenheid in het achterlandvervoer. De groei van de werkgelegenheid in de zeehavens is afgenomen en blijft derhalve achter bij de werkgelegenheidsgroei van de totale Nederlandse economie.

Figuur 4.1 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde (in constante prijzen) en werkgelegenheid van zeehavens, afgezet tegen ontwikkeling totale Nederlandse economie indexcijfers (1996=100)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

De Nederlandse zeehavens hebben in de periode 1996-2002 een groei aan totale toegevoegde waarde gecreëerd van 4,7 miljard euro. De totale maritieme toegevoegde waarde is in 2002 23,3 miljard euro. De directe maritieme toegevoegde waarde is in deze periode gestegen tot 13,4 miljard euro. Zowel de directe havengebonden toegevoegde waarde in de zeehavens als de directe havengerelateerde toegevoegde waarde in het achterlandvervoer zijn in 2002 gegroeid. Dit wordt vooral veroorzaakt door de chemische industrie en delfstoffenwinning. De indirecte toegevoegde waarde van de zeehavens is na de daling van 2001 weer gestegen en draagt 9,9 miljard euro bij aan de totale maritieme toegevoegde waarde.

De groei in toegevoegde waarde in de zeehavens is groter dan de beperkte groei van het bruto binnenlands product. Als gevolg hiervan is het belang van de Nederlandse zeehavens in de Nederlandse economie toegenomen. De aanwezigheid van enkele goed presterende sectoren in de zeehavens is verantwoordelijk voor deze betere voortgang ten opzichte van de Nederlandse economie.

Tabel 4.2 Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 1996 tot 2002 (in mrd euro's, prijzen van 1996)

	Toegevoegde waarde						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Directe havengebonden toegevoegde waarde zeehavens	9,9	9,7	10,2	10,6	11,1	11,9	12,0
Havengerelateerde toegevoegde waarde in het achterlandvervoer	1,2	1,3	1,4	1,3	1,3	1,3	1,4
Directe toegevoegde waarde zeehavens	11,1	11,0	11,6	11,9	12,4	13,2	13,4
<i>In % van het BBP</i>	3,9%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,8%	3,9%
Indirecte toegevoegde waarde (toeleveringsrelaties)	7,5	7,8	8,1	8,7	9,8	9,6	9,9
<i>In % van het BBP</i>	2,7%	2,6%	2,6%	2,8%	3,0%	2,8%	2,9%
Totale maritieme toegevoegde waarde	18,6	18,8	19,7	20,7	22,3	22,7	23,3
<i>In % van het BBP</i>	6,6%	6,4%	6,4%	6,5%	6,8%	6,6%	6,7%
Bruto binnenlands product (BBP)	281,9	293,5	305,8	316,3	327,2	344,8	346,0

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.3 Ontwikkeling toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens van 1996 tot 2002 (in procenten)

	% mutatie					
	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Directe havengebonden toegevoegde waarde zeehavens	-1,8%	5,2%	3,9%	4,6%	7,1%	1,0%
Havengerelateerde toegevoegde waarde in het achterlandvervoer	8,7%	1,4%	-1,8%	1,4%	-5,0%	11,4%
Directe toegevoegde waarde zeehavens	-0,7%	4,7%	3,2%	4,2%	6,2%	2,0%
Indirecte toegevoegde waarde (toeleveringsrelaties)	3,7%	4,2%	8,0%	12,3%	-2,5%	3,7%
Totale maritieme toegevoegde waarde	1,1%	4,5%	5,2%	7,6%	1,9%	2,7%
Bruto binnenlands product (BBP)	4,1%	4,2%	3,4%	3,4%	5,4%	0,4%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

De werkgelegenheid in de zeehavens is in 2002 licht afgenomen tot 114.600 werkzame personen. De daling, die sinds 1998 is ingezet, zet zich voort in 2002, al is wel sprake van een afvlakking. De werkgelegenheid in het achterlandvervoer is daarentegen fors gestegen met 6,1 procent tot 29.300 werkzame personen door een toename in het gebruik

van het achterlandvervoer. Als gevolg hiervan is de directe maritieme werkgelegenheid in de zeehavens toegenomen met 1,1 procent. De indirecte werkgelegenheid is gedaald, waardoor de totale maritieme werkgelegenheid licht is gestegen met 0,1 procent. Het belang van de Nederlandse zeehavens in de Nederlandse economie wat betreft de werkgelegenheid is afgenomen tot 3,5 procent.

Tabel 4.4 Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavens van 1996 tot 2002 (in aantallen werkzame personen)

	Werkgelegenheid						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Directe havengebonden werkgelegenheid zeehavens	118.200	115.800	117.500	117.000	116.400	114.700	114.600
Havengerelateerde werkgelegenheid in het achterlandvervoer	29.200	30.000	29.000	27.300	27.500	27.700	29.300
Directe werkgelegenheid zeehavens	147.400	145.900	146.500	144.200	143.800	142.300	144.000
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>2,4%</i>	<i>2,3%</i>	<i>2,2%</i>	<i>2,1%</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,9%</i>
Indirecte werkgelegenheid (toeleveringsrelaties)	118.300	126.300	131.300	131.000	130.000	122.000	120.700
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>1,9%</i>	<i>2,0%</i>	<i>2,0%</i>	<i>1,9%</i>	<i>1,8%</i>	<i>1,7%</i>	<i>1,6%</i>
Totale maritieme werkgelegenheid	265.700	272.100	277.900	275.200	273.800	264.300	264.700
<i>In % van totale Nederlandse werkgelegenheid</i>	<i>4,3%</i>	<i>4,3%</i>	<i>4,2%</i>	<i>4,0%</i>	<i>3,8%</i>	<i>3,6%</i>	<i>3,5%</i>
Totale Nederlandse werkgelegenheid ⁹	6.171.000	6.372.000	6.631.000	6.900.000	7.188.000	7.363.000	7.661.000

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

⁹ werkgelegenheid volgens LISA

Tabel 4.5 Ontwikkeling werkgelegenheid Nederlandse zeehavens van 1996 tot 2002 (in procenten t.o.v. vorige jaar)

	% mutatie					
	'96-'97	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Directe havengebonden werkgelegenheid zeehavens	-2,0%	1,5%	-0,5%	-0,5%	-1,4%	0,0%
Havengerelateerde werkgelegenheid in het achterlandvervoer	2,9%	-3,4%	-6,0%	0,7%	0,7%	6,1%
Directe werkgelegenheid zeehavens	-1,1%	0,5%	-1,6%	-0,3%	-1,0%	1,1%
Indirecte werkgelegenheid (toeleveringsrelaties)	6,8%	4,0%	-0,3%	-0,7%	-6,2%	-1,0%
Totale maritieme werkgelegenheid	2,4%	2,1%	-0,9%	-0,5%	-3,5%	0,1%
Totale Nederlandse werkgelegenheid	3,3%	4,1%	4,1%	4,2%	2,4%	4,1%

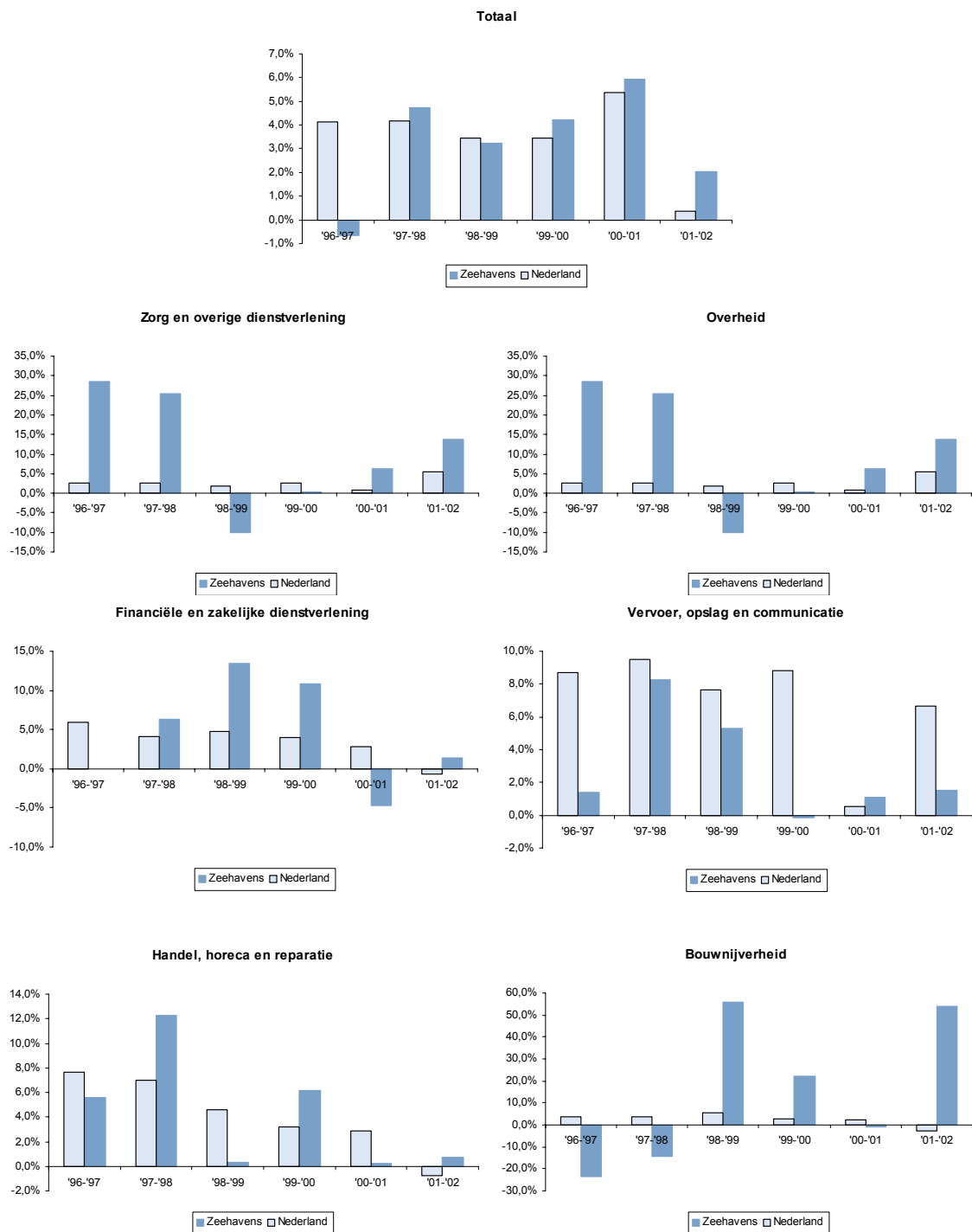
Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

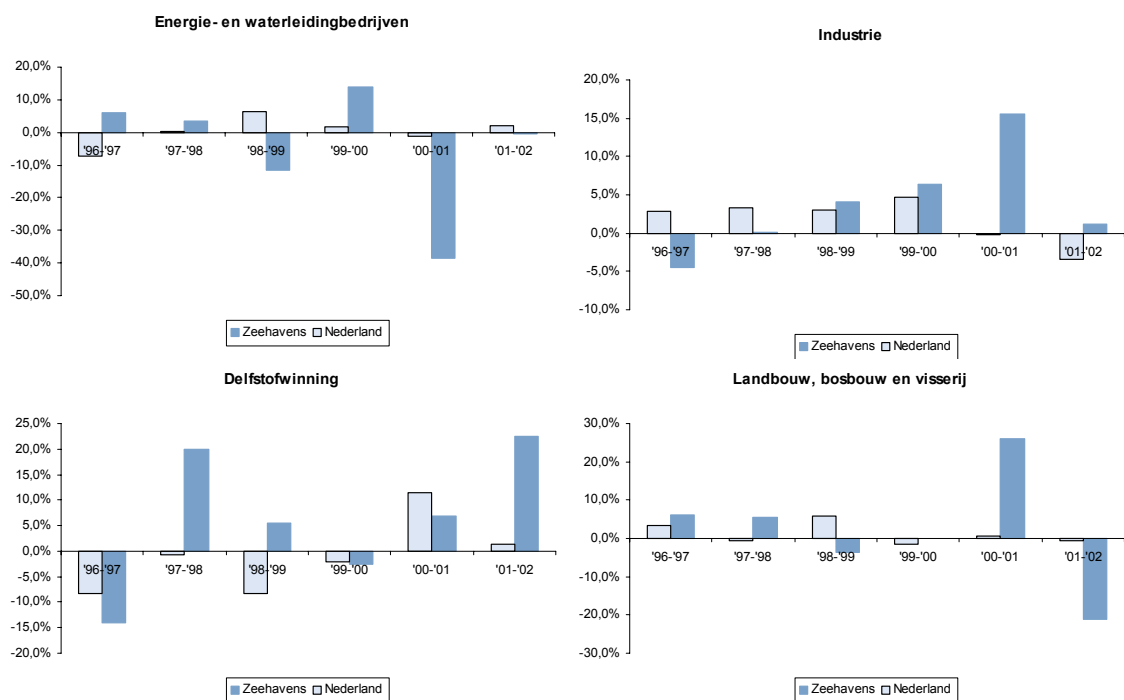
4.2.2 Sectoren

Door de toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de nationale economie te bekijken, wordt duidelijk zichtbaar dat sprake is van verschillende ontwikkelingen. Naast de ontwikkelingen in de (inter)nationale economie is de sectorstructuur van de zeehavens bepalend voor de ontwikkelingen van de toegevoegde waarde in de zeehavens.

In figuur 4.2 wordt de ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde per brede sector in de zeehavens afgezet tegen de ontwikkeling van de toegevoegde waarde in de nationale economie. Met uitzondering van de ontwikkeling tussen de jaren 1996-1997 en 1998-1999 is de groei van de toegevoegde waarde in de zeehavens groter geweest dan de groei van de toegevoegde waarde in de nationale economie. De groei is in 2002 ten opzichte van 2001 zelfs veel groter dan de groei van de nationale economie (zie paragraaf 4.2.1). Vooral de sectoren bouwnijverheid, delfstoffenwinning en industrie laten een positief beeld zien voor de zeehavens, terwijl de sector vervoer, opslag en communicatie achter blijft bij de nationale ontwikkeling. Het achterblijven van de sector vervoer, opslag en communicatie wordt vooral veroorzaakt door een daling van de toegevoegde waarde in het spoorvervoer en de dienstverlening ten behoeve van het vervoer als gevolg van stijgende lonen en hevige concurrentie. De ontwikkeling van beide bedrijfstakken komt overeen met de nationale ontwikkeling in deze sectoren.

Figuur 4.2 Ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde per brede sector in de zeehavens en de nationale economie tussen 1996 en 2002 (in % mutatie ten opzichte van voorgaand jaar, in constante prijzen)





Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

In tabel 4.6 is een meer gedetailleerd beeld van de ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde weergegeven. In tabel 4.7 wordt een zelfde beeld weergegeven voor de werkgelegenheidsontwikkeling.

Tabel 4.6 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens, 1997-2002 (in prijzen van 1996)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde (in mln euro)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	6.020	6.073	6.226	6.656	7.327	7.437	0,9%	2,5%	6,9%	10,1%	1,5%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	654	632	748	804	711	709	-3,4%	18,2%	7,6%	-11,6%	-0,3%
Aardolie industrie	869	1.101	779	1.101	1.398	1.460	26,8%	-29,2%	41,2%	27,0%	4,4%
Chemische industrie	2.302	1.979	2.294	2.209	2.762	2.963	-14,0%	15,9%	-3,7%	25,0%	7,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	1.061	1.205	1.316	1.342	1.573	1.165	13,5%	9,2%	2,0%	17,2%	-25,9%
Transportmiddelenindustrie	248	225	202	223	178	167	-9,6%	-9,9%	10,1%	-20,2%	-6,2%
Elektriciteitsproductie	633	654	578	659	406	403	3,4%	-11,6%	14,0%	-38,4%	-0,7%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	252	277	309	319	300	369	9,7%	11,6%	3,1%	-6,0%	23,0%
Groothandel	714	802	804	853	856	862	12,3%	0,3%	6,1%	0,4%	0,7%
Transport en distributie	3.555	3.850	4.055	4.048	4.091	4.154	8,3%	5,3%	-0,2%	1,1%	1,5%
Spoorvervoer	119	125	118	126	107	100	5,3%	-5,6%	6,3%	-15,1%	-6,5%
Wegvervoer	702	731	790	789	764	882	4,1%	8,2%	-0,2%	-3,2%	15,4%
Zeevaart	601	639	662	667	650	857	6,4%	3,5%	0,8%	-2,5%	31,8%
Binnenvaart	417	404	335	346	319	348	-3,1%	-17,1%	3,0%	-7,8%	9,1%
Vervoer via pijpleidingen	111	111	110	115	117	121	-0,7%	-0,2%	3,9%	1,7%	3,4%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	1.606	1.840	2.039	2.006	2.134	1.846	14,6%	10,8%	-1,6%	6,4%	-13,5%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	745	834	845	877	897	987	12,0%	1,3%	3,8%	2,3%	10,0%
Totaal	11.034	11.558	11.930	12.434	13.171	13.440	4,7%	3,2%	4,2%	5,9%	2,0%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.7 Ontwikkeling directe werkgelegenheid per sector in de Nederlandse zeehavens, 1997-2002

Hoofdsector en subsector	Werkgelegenheid (in werkzame personen)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	60.878	61.503	59.355	57.993	56.861	56.017	1,0%	-3,5%	-2,3%	-2,0%	-1,5%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	6.553	6.432	6.503	6.525	6.389	6.625	-1,8%	1,1%	0,3%	-2,1%	3,7%
Aardolie industrie	5.237	5.129	4.778	4.243	3.981	3.942	-2,1%	-6,8%	-11,2%	-6,2%	-1,0%
Chemische industrie	18.148	18.467	16.437	16.113	16.223	15.529	1,8%	-11,0%	-2,0%	0,7%	-4,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	18.545	19.488	19.486	19.087	19.123	18.249	5,1%	0,0%	-2,0%	0,2%	-4,6%
Transportmiddelenindustrie	6.596	6.293	5.950	5.724	5.345	5.318	-4,6%	-5,5%	-3,8%	-6,6%	-0,5%
Elektriciteitsproductie	3.501	3.271	3.177	3.233	2.763	3.123	-6,6%	-2,9%	1,8%	-14,5%	13,0%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	2.298	2.423	3.024	3.068	3.037	3.231	5,4%	24,8%	1,5%	-1,0%	6,4%
Groothandel	12.383	13.181	12.937	13.155	12.809	12.610	6,4%	-1,9%	1,7%	-2,6%	-1,6%
Transport en distributie	62.297	61.161	61.293	61.898	62.524	65.035	-1,8%	0,2%	1,0%	1,8%	4,0%
Spoorvervoer	3.133	3.065	2.927	3.048	2.659	2.372	-2,2%	-4,5%	4,1%	-12,8%	-10,8%
Wegvervoer	18.295	17.638	18.118	17.959	18.485	20.677	-3,6%	2,7%	-0,9%	2,9%	11,9%
Zeevaart	6.358	5.892	6.281	6.820	6.413	6.242	-7,3%	6,6%	8,6%	-6,0%	-2,7%
Binnenvaart	9.000	8.728	6.803	7.105	7.205	7.136	-3,0%	-22,0%	4,4%	8,7%	-1,0%
Vervoer via pijpleidingen	90	100	100	100	100	100	11,3%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	25.421	25.738	27.064	26.867	27.662	28.508	1,2%	5,2%	-0,7%	3,0%	3,1%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	10.293	10.674	10.658	10.781	10.149	10.306	3,7%	-0,2%	1,2%	-5,9%	1,5%
Totaal	145.851	146.519	144.242	143.827	142.343	143.968	0,5%	-1,6%	-0,3%	-0,7%	1,1%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Belangrijke aandachtspunten bij de interpretatie van de tabellen 4.6 en 4.7 zijn:

- Voedingsmiddelenindustrie:
De toegevoegde waarde is licht gedaald als gevolg van een dalende productiewaarde in vijf branches binnen deze sector. De visserij, visverwerking en raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten hebben te maken met een daling als gevolg van een dalende productiewaarde. Voor de visserij geldt dat sprake was van een forse afname van de visvangst. De beperkte afname van de toegevoegde waarde komt doordat de toegevoegde waarde van de branche 'Vervaardiging van margarine' sterk is gestegen als gevolg van gemiddeld hogere afzetprijs en een gemiddeld lagere verbruiksprijs.
- Aardolie industrie:
De stijging van de toegevoegde waarde wordt veroorzaakt door de aardolieraffinage. Door ongunstige prijsontwikkelingen en als gevolg hiervan lagere gemiddelde prijzen is in andere sectoren de toegevoegde waarde gedaald.
- Chemische industrie:
Voor de chemische industrie was 2002 een goed jaar. Vooral de petrochemische industrie laat een flinke stijging zien in toegevoegde waarde als gevolg van een flinke omzetstijging in de belangrijkste afzetproducten (koolwaterstoffen). Voor de overige branches geldt dat de veranderingen minimaal zijn.
- Basismetaal- en metaalproductenindustrie:
De slechte marktsituatie zorgt ervoor dat de toegevoegde waarde is gedaald. Vooral de non-ferro-industrie (metalen zoals aluminium, zink, koper, lood en tin alsmede legeringen daarvan) had het zwaar te verduren. De ferro-industrie presteerde in 2002 vrij goed en wist een lichte stijging van de toegevoegde waarde te realiseren.
- Transportmiddelenindustrie:
De afzet van in Nederland geproduceerde auto's daalde in 2002 verder. Deze daling en een verdere daling van de nieuwbouw en reparatie van schepen, booreilanden en baggermaterieel zijn verantwoordelijk voor de dalende toegevoegde waarde. De internationale markt is verantwoordelijk voor deze verslechterde situatie, waardoor zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid terugloopt. Als gevolg van de internationale concurrentie is het enorm lastig om orders binnen te halen en tevens winstgevend te blijven.
- Elektriciteitsproductie:
De elektriciteitsproductie in de zeehavengebieden is op het niveau van 2001 blijven hangen. De toename aan werkgelegenheid heeft niet geresulteerd in een stijging van de toegevoegde waarde als gevolg van lagere energieprijzen en daardoor lagere winsten.
- Overige industrie:
De belangrijkste branches binnen de overige industrie zijn de delfstoffenwinning en natte waterbouw. De toegevoegde waarde is in beide branches in 2002 fors gestegen. In de delfstoffenwinning komt de groei vooral door een gestegen toegevoegde waarde per werkzaam persoon als gevolg van het achterblijven van het intermediair verbruik bij de productie waardoor het exploitatieoverschot is toegenomen. Het stijgen van het exploitatieoverschot zorgt voor een toegenomen toegevoegde waarde. In de sector natte waterbouw is door een stijging van het aantal werkzame personen de toegevoegde waarde toegenomen, doordat de toegevoegde waarde per werkzaam persoon nauwelijks is veranderd.

- **Groothandel:**
De sector groothandel in de zeehavens is in 2002 nauwelijks gegroeid in termen van toegevoegde waarde. De neergang van de economie zorgt voor druk op de prijzen, waardoor de toegevoegde waarde negatief beïnvloed wordt. Op enkele uitzonderingen na hebben alle branches te maken met een lichte daling van de toegevoegde waarde.
- **Transport en distributie:**
Doordat de werkgelegenheid en de daarbij behorende loonsom in de transport en distributie sector in 2002 behoorlijk is gestegen, is de winstgevendheid van de ondernemingen onder druk komen te staan. De toegevoegde waarde stijgt in 2002 slechts licht, omdat 2002 voor de zeevaart en wegvervoer een goed jaar is geweest. De verslechterde economische situatie is eveneens van invloed op de ontwikkeling van deze sector.
- **Zakelijke diensten en openbaar bestuur:**
De stagnerende groei in de zakelijke dienstverlening laat ook in de zeehavens zijn sporen achter. Echter doordat de overheidsdiensten harder gegroeid zijn dan de zakelijke diensten, is er toch sprake van een toename van de toegevoegde waarde. Vooral bij het openbaar bestuur is ook sprake van een toename aan werkgelegenheid.

In de tabellen 4.8 en 4.9 worden de sectorale ontwikkelingen nogmaals weergegeven. De ontwikkelingen zijn in deze tabellen geïndexeerd.

Tabel 4.8 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens in indexcijfers (1996 =100)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Industrie	100	96	97	100	107	117	119
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	100	123	119	140	151	134	133
Aardolie industrie	100	81	103	73	103	130	173
Chemische industrie	100	101	87	101	97	121	121
Basismetale- en metaalproductenindustrie	100	92	104	114	116	136	101
Transportmiddelenindustrie	100	78	71	64	70	56	53
Elektriciteitsproductie	100	106	110	97	110	68	68
Overig (inclusief delfstoffenwinning en natte waterbouw)	100	87	96	107	110	104	128
Groothandel	100	106	119	119	126	127	127
Transport en distributie	100	101	110	116	115	117	118
Spoorvervoer	100	107	113	107	113	96	90
Wegvervoer	100	100	104	113	113	109	126
Zeevaart	100	110	117	121	122	119	157
Binnenvaart	100	130	126	105	108	100	109
Vervoer via pijpleiding	100	102	101	101	105	108	111
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	100	93	107	119	117	124	107
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	100	110	123	124	129	132	145
Totaal	100	99	104	107	112	119	121

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.9 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens in indexcijfers (1996 =100)

Hoofdsector en subsector	Werkgelegenheid						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Industrie	100	96	97	94	92	90	89
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	100	103	101	102	102	100	104
Aardolie industrie	100	96	94	88	78	73	73
Chemische industrie	100	98	99	88	87	87	83
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	100	97	102	102	100	100	95
Transportmiddelenindustrie	100	90	86	81	78	73	73
Elektriciteitsproductie	100	100	93	90	92	79	89
Overig (inclusief delfstoffenwinning en natte waterbouw)	100	82	86	108	109	108	115
Groothandel	100	102	109	107	109	106	104
Transport en distributie	100	100	98	101	99	100	104
Spoorvervoer	100	113	110	105	110	96	85
Wegvervoer	100	100	96	99	98	101	113
Zeevaart	100	92	85	91	98	93	90
Binnenvaart	100	107	104	81	85	86	85
Vervoer via pijpleiding	100	92	103	103	103	103	103
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	100	98	99	105	104	107	110
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	100	106	110	110	111	105	106
Totaal	100	99	99	98	98	97	98

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.3 Ontwikkeling per zeehavengebied

De zeehavengebieden maken elk hun eigen ontwikkeling door aangezien de sectorstructuur per zeehavengebied verschilt. In tabel 4.10 staat de ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde per zeehavengebied weergegeven en in tabel 4.11 wordt de ontwikkeling van de directe werkgelegenheid getoond.

In de Noordelijke zeehavens is na enkele jaren van daling de toegevoegde waarde weer gestegen. In het Noordzeekanaalgebied en het Scheldebekken is de toegevoegde waarde gedaald ten opzichte van 2001. Het niveau van de toegevoegde waarde van deze zeehavengebieden ligt echter nog wel ruim boven het niveau van 1996. Net als in de voorgaande jaren is de toegevoegde waarde in het Rijn- en Maasmondgebied verder gestegen.

Met uitzondering van het Noordzeekanaalgebied is in alle zeehavengebieden sprake van een toename van werkgelegenheid. In totaal is de werkgelegenheid toegenomen met ruim 1.600 werkzame personen.

Tabel 4.10 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per zeehavengebied, 1997-2002 (in prijzen van 1996)

Zeehavengebieden	Toegevoegde waarde (in mln euro)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	708	713	632	595	593	669
Noordzeekanaalgebied	2.479	2.785	2.839	3.015	3.140	2.734
Scheveningen	109	119	109	106	130	133
Rijn- en Maasmondgebied	6.089	6.350	6.706	6.976	7.271	7.878
Scheldebekken	1.650	1.590	1.643	1.742	2.038	2.026
Totaal Ned. zeehavens	11.034	11.558	11.930	12.434	13.171	13.440
% verandering ten opzichte van vorig jaar						
Noordelijke zeehavens	-	0,7%	-11,3%	-5,9%	-0,4%	12,9%
Noordzeekanaalgebied	-	12,4%	1,9%	6,2%	4,1%	-12,9%
Scheveningen	-	9,4%	-8,1%	-2,9%	22,3%	2,8%
Rijn- en Maasmondgebied	-	4,3%	5,6%	4,0%	4,2%	8,4%
Scheldebekken	-	-3,6%	3,3%	6,0%	17,0%	-0,6%
Totaal Ned. zeehavens	-	4,7%	3,2%	4,2%	5,9%	2,0%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

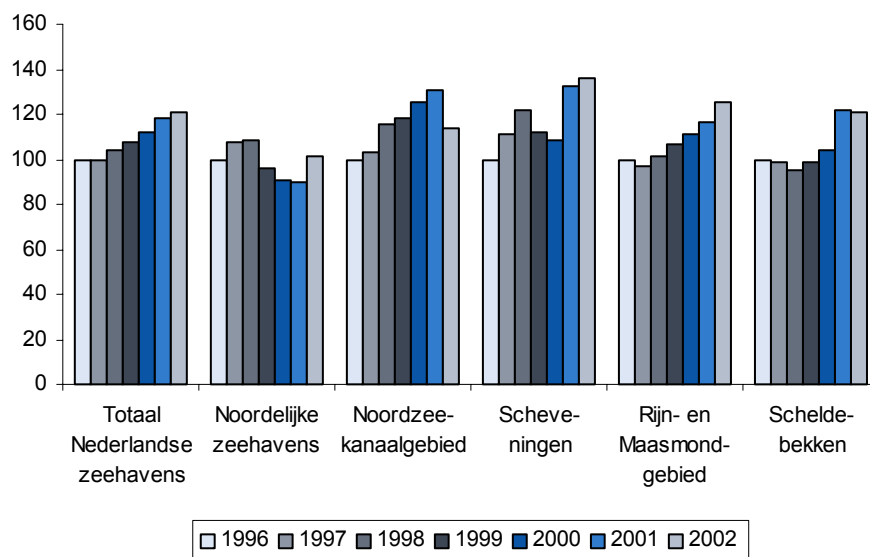
Tabel 4.11 Ontwikkeling directe werkgelegenheid per zeehavengebied, 1997-2002

Zeehavengebieden	Werkgelegenheid (in werkzame personen)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	9.956	9.936	8.480	8.078	8.003	8.496
Noordzeekanaalgebied	35.243	37.582	37.337	38.005	38.724	38.091
Scheveningen	1.561	1.534	1.314	1.328	1.394	1.585
Rijn- en Maasmondgebied	82.581	80.868	81.283	80.805	79.107	80.496
Scheldebekken	16.510	16.599	15.828	15.610	15.116	15.300
Totaal Nederlandse zeehavens	145.851	146.519	144.242	143.827	142.343	143.968
% verandering ten opzichte van vorig jaar						
Noordelijke zeehavens	-	-0,2%	-14,7%	-4,7%	-0,9%	6,2%
Noordzeekanaalgebied	-	6,6%	-0,7%	1,8%	1,9%	-1,6%
Scheveningen	-	-1,8%	-14,3%	1,1%	5,0%	13,7%
Rijn- en Maasmondgebied	-	-2,1%	0,5%	-0,6%	-2,1%	1,8%
Scheldebekken	-	0,5%	-4,6%	-1,4%	-3,2%	1,2%
Totaal Nederlandse zeehavens	-	0,5%	-1,8%	-0,3%	-1,0%	1,1%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

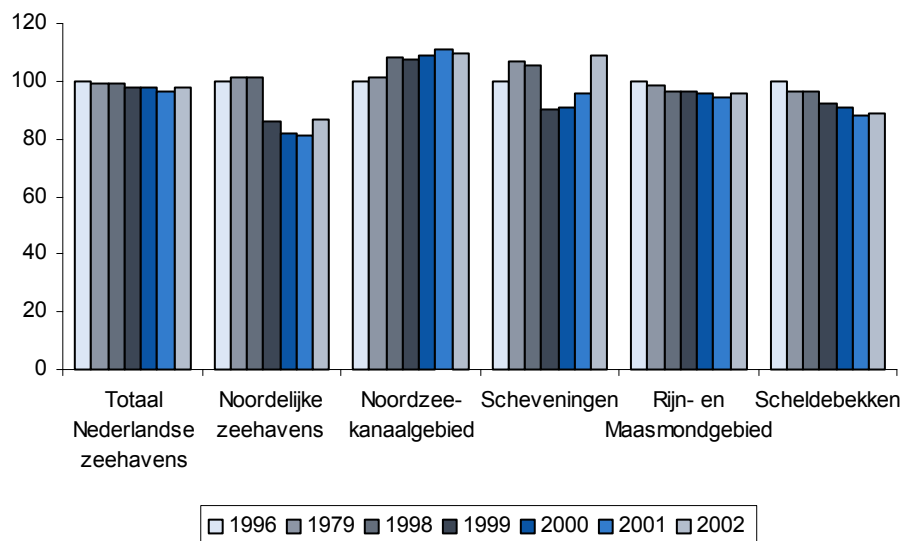
Per zeehavengebied en voor het totaal van de Nederlandse zeehavens worden in de onderstaande figuren de geïndexeerde ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde (figuur 4.3) en de directe werkgelegenheid (figuur 4.4) weergegeven.

Figuur 4.3 Ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde van de zeehavengebieden in indexcijfers voor 1996-2002 (1996=100, in constante prijzen)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Figuur 4.4 Ontwikkeling van de directe werkgelegenheid in de zeehavengebieden in indexcijfers voor 1996-2002 (1996=100)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.3.1 Noordelijke zeehavens

De daling van de toegevoegde waarde tussen 1998 en 2001 is omgeslagen in een groei. De eerste tekenen van herstel waren in 2001 al zichtbaar. In 2002 is zelfs sprake van een forse groei aan toegevoegde waarde. Hetzelfde kan gezegd worden over de werkgelegenheid in de Noordelijke zeehavens.

In paragraaf 4.2.2 zijn de algemene aandachtspunten voor de Nederlandse zeehavens besproken. Deze aandachtspunten zijn samen met de onderstaande specifieke aandachtspunten van belang voor de interpretatie van de ontwikkeling van de toegevoegde waarde (tabel 4.12) en werkgelegenheid (tabel 4.13) in de Noordelijke zeehavens.

- Voedingsmiddelenindustrie:
De branches visserij en visverwerking hebben in 2002 te maken met een dalende toegevoegde waarde. Door de slechte visvangst is de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in deze sector gedaald.
- Chemische industrie:
De toegevoegde waarde is in 2002 gestegen als gevolg van de goede prestaties van de bedrijven in deze sector. Tevens is de werkgelegenheid licht gestegen.
- Basismetaal- en metaalproductenindustrie:
Door de slechte marktsituatie van deze sector is ook in dit zeehavengebied de toegevoegde waarde gedaald. De goede prestaties van een aantal branches binnen deze sector kunnen niet verhelpen dat de toegevoegde waarde is gedaald.
- Overige industrie:
De stijging van de toegevoegde waarde komt voor rekening van de delfstoffenwinning. De algemene ontwikkeling (zoals beschreven in 4.2.2) is van invloed op de ontwikkeling in de Noordelijke zeehavens. Het gaat hierbij vooral om de distributie van aardgas.
- Wegvervoer:
Het wegvervoer heeft zowel op het gebied van werkgelegenheid als toegevoegde waarde in 2002 een flinke groei doorgemaakt. Ondanks dat de winstgevendheid van de ondernemingen onder druk staat is het wegvervoer vanuit de Noordelijke zeehavens toegenomen.
- Zeevaart:
Dat 2002 voor de zeevaart een goed jaar is geweest, is in de Noordelijke zeehavens duidelijk te zien. De toegevoegde waarde stijgt behoorlijk terwijl de werkgelegenheid licht daalt.

Tabel 4.12 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per sector in de Noordelijke zeehavens, 1997-2002 (in prijzen van 1996)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde (in mln euro)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	408	398	287	283	276	277	-2,7%	-27,8%	-1,3%	-2,5%	0,3%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	29	23	21	23	28	21	-22,5%	-7,2%	9,6%	22,1%	-23,8%
Aardolie industrie	5	7	5	6	7	10	45,5%	-37,6%	34,8%	140,8%	36,9%
Chemische industrie	164	150	45	36	54	63	-8,8%	-69,7%	-19,6%	47,4%	16,9%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	54	60	75	74	76	63	12,1%	23,9%	-0,5%	3,3%	18,9%
Transportmiddelenindustrie	36	33	29	29	25	22	-8,5%	-12,1%	2,1%	-16,0%	-12,6%
Elektriciteitsproductie	74	63	51	51	21	22	-14,7%	-18,8%	0,1%	-58,3%	2,1%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	46	62	61	62	64	76	32,9%	-0,5%	2,1%	5,2%	19,0%
Groothandel	26	24	30	25	18	19	-6,5%	22,6%	-17,9%	-26,8%	6,6%
Transport en distributie	230	251	267	233	249	314	9,2%	6,2%	-12,7%	6,8%	26,3%
Spoorvervoer	8	9	7	7	6	5	5,3%	-18,1%	3,7%	-20,3%	-6,2%
Wegvervoer	34	36	38	38	33	48	5,7%	6,6%	-1,0%	-14,1%	49,1%
Zeevaart	127	146	157	137	160	214	15,2%	7,5%	-12,9%	17,2%	33,4%
Binnenvaart	9	10	12	12	12	13	16,7%	16,2%	3,7%	-3,9%	12,2%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	53	51	53	39	38	33	-3,9%	3,8%	-26,5%	-1,1%	-13,2%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	43	39	49	54	50	59	-8,7%	23,3%	11,9%	-7,6%	17,6%
Totaal	708	713	632	595	593	669	0,7%	-11,3%	-5,9%	-0,3%	12,9%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.13 Ontwikkeling directe werkgelegenheid per sector in de Noordelijke zeehavens, 1997-2002

Hoofdsector en subsector	Werkgelegenheid (in werkzame personen)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	5.165	5.399	3.641	3.515	3.570	3.504	4,5%	-32,6%	-3,5%	1,6%	-1,9%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	536	491	468	497	484	402	-8,4%	-4,7%	6,2%	-2,6%	-16,9%
Aardolie industrie	34	39	33	28	24	24	14,7%	-15,4%	-15,2%	-14,3%	0,0%
Chemische industrie	1.997	2.261	622	588	797	839	13,2%	-72,5%	-5,5%	35,5%	5,3%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	858	920	891	880	872	933	7,2%	-3,2%	-1,2%	-0,9%	7,0%
Transportmiddelenindustrie	933	890	835	743	729	667	-4,6%	-6,2%	-11,0%	-1,9%	-8,5%
Elektriciteitsproductie	397	306	277	243	142	160	-22,9%	-9,4%	-12,3%	-41,6%	12,7%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	410	492	515	536	522	479	20,0%	4,7%	4,1%	-2,6%	-8,2%
Groothandel	549	474	614	520	409	426	-13,7%	29,5%	-15,3%	-21,3%	4,2%
Transport en distributie	3.470	3.440	3.589	3.347	3.407	3.807	-0,9%	4,3%	-6,7%	1,8%	11,8%
Spoorvervoer	213	209	173	176	144	128	-2,2%	-17,1%	1,6%	-18,3%	-10,8%
Wegvervoer	884	865	877	861	786	1.135	-2,1%	1,4%	-1,8%	-8,7%	44,4%
Zeevaart	1.331	1.336	1.489	1.411	1.577	1.573	0,4%	11,5%	-5,2%	11,8%	-0,3%
Binnenvaart	217	248	262	277	289	342	14,1%	5,7%	5,8%	4,2%	18,6%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	825	783	788	622	611	628	-5,1%	0,6%	-21,1%	-1,8%	2,8%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	772	623	637	696	617	759	-19,3%	2,2%	9,4%	-11,4%	23,0%
Totaal	9.956	9.936	8.398	8.078	8.003	8.496	-0,2%	-14,7%	-4,7%	-0,9%	6,2%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.3.2 Noordzeekanaalgebied

Voor het Noordzeekanaalgebied is 2002 een slecht jaar geweest. Na een lichte stijging van de toegevoegde waarde in 2001 is de toegevoegde waarde gedaald. De werkgelegenheid is in 2002 gedaald tot ruim 38.000 werkzame personen.

De onderstaande punten zijn van belang bij de interpretatie voor de tabellen 4.14 en 4.15, waarin de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid worden weergegeven:

- Chemische industrie:
Ondanks dat de chemische industrie een goed jaar heeft gehad, heeft dit niet zijn weerslag gehad op het Noordzeekanaalgebied. Enkel de vervaardiging van overige organische basischemicaliën en kunststof in primaire vorm laten een stijging van de toegevoegde waarde zien als gevolg van uitbreiding van de activiteiten in het zeehavengebied. De toegevoegde waarde voor vervaardiging van industriële gassen en kleur- en verfstoffen is in 2002 sterk gedaald. De oorzaken van deze daling kunnen gevonden worden in de dalende werkgelegenheid (reorganisaties) en een licht dalende toegevoegde waarde per werkzaam persoon. De markt zorgt ervoor dat enkele bedrijven slecht presteren.
- Basismetaal- en metaalproductenindustrie:
De slechte situatie op de metaalmarkt heeft zijn weerslag op het Noordzeekanaalgebied aangezien hier de belangrijkste onderneming binnen de sector in Nederland zit. Een dalende toegevoegde waarde is met name toe te schrijven aan de internationale ontwikkeling op de metaalmarkt. De onrustige situatie bij deze onderneming is eveneens van invloed geweest op de ontwikkelingen in deze sector.
- Overige industrie:
De sterk gestegen toegevoegde waarde in de delfstoffenwinning is verantwoordelijk voor de stijging van de toegevoegde waarde in de overige industrie. De natte waterbouw laat een lichte daling van de toegevoegde waarde zien. Wat betreft de werkgelegenheid is in alle branches een daling waarneembaar.
- Groothandel:
De sector groothandel laat na jaren van toenemende toegevoegde waarde een daling van de toegevoegde waarde zien. Enerzijds is een daling van de werkgelegenheid hiervoor verantwoordelijk, anderzijds wordt de daling veroorzaakt door de slechte economische situatie, die voor druk op de winstgevendheid zorgt.
- Transport en distributie:
De toegevoegde waarde in deze sector stijgt licht. De branche dienstverlening ten behoeve van het vervoer heeft echter te maken gehad met een forse daling van de toegevoegde waarde. Deze daling wordt grotendeels gecompenseerd door de toename van de toegevoegde waarde in het wegvervoer. De forse werkgelegenheidsgroei in het wegvervoer is van grote invloed op de stijging van de toegevoegde waarde. De verslechterde economische situatie heeft vooral zijn weerslag op de dienstverlening ten behoeve van het vervoer.

Tabel 4.14 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per sector in het Noordzeekanaalgebied, 1997-2002 (in prijzen van 1996)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde (in mln euro)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	1.649	1.790	1.878	1.946	2.015	1.616	8,5%	4,9%	3,7%	3,5%	-19,8%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	363	358	439	470	356	327	-1,4%	22,8%	7,0%	-24,3%	-8,1%
Aardolie industrie	35	59	28	37	48	57	67,5%	-52,0%	31,1%	29,7%	18,7%
Chemische industrie	200	165	171	168	158	132	-17,4%	3,6%	-2,1%	-6,0%	-16,4%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	736	868	920	934	1.182	856	17,9%	6,0%	1,5%	26,6%	-27,6%
Transportmiddelenindustrie	24	22	15	20	16	15	-8,2%	-29,1%	29,4%	-20,0%	-8,2%
Elektriciteitsproductie	121	131	109	126	85	38	8,1%	-17,1%	15,9%	-32,5%	-55,3%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	170	186	194	192	170	191	9,8%	4,3%	-1,4%	-11,5%	12,8%
Groothandel	208	261	265	317	311	291	25,3%	1,4%	19,7%	-1,9%	-6,5%
Transport en distributie	440	512	503	545	618	623	16,4%	-1,7%	8,3%	13,4%	0,9%
Spoorvervoer	16	17	14	13	11	11	5,3%	-16,8%	-3,2%	-15,4%	-6,2%
Wegvervoer	81	83	93	93	97	151	2,6%	11,0%	0,6%	4,3%	55,7%
Zeevaart	107	113	92	117	115	123	4,9%	-18,7%	28,2%	-1,7%	7,3%
Binnenvaart	51	62	53	61	69	67	22,2%	-14,8%	14,8%	13,1%	-3,7%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	185	238	252	260	325	272	28,6%	6,2%	3,2%	25,0%	-16,4%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	181	222	193	206	195	203	22,7%	-13,1%	6,9%	-5,3%	3,8%
Totaal	2.479	2.785	2.839	3.015	3.140	2.734	12,4%	1,9%	6,2%	4,1%	-12,9%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.15 Ontwikkeling directe werkgelegenheid per sector in Noordzeekanaalgebied, 1997-2002

Hoofdsector en subsector	Werkgelegenheid (in werkzame personen)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	20.483	21.589	21.580	21.446	21.329	20.337	5,4%	0,0%	-0,6%	-0,5%	-4,7%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	3.525	3.452	3.532	3.496	3.342	3.261	-2,1%	2,3%	-1,0%	-4,4%	-2,4%
Aardolie industrie	219	286	278	286	275	293	30,6%	-2,8%	2,9%	-3,8%	6,5%
Chemische industrie	2.382	2.400	2.368	2.447	2.655	2.262	0,8%	-1,3%	3,3%	8,5%	-14,8%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	11.590	12.562	12.410	12.220	12.152	12.057	8,4%	-1,2%	-1,5%	-0,6%	-0,8%
Transportmiddelenindustrie	751	763	687	740	720	708	1,6%	-10,0%	7,7%	-2,7%	-1,7%
Elektriciteitsproductie	588	575	494	516	471	240	-2,2%	-14,1%	4,5%	-8,7%	-49,0%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	1.429	1.551	1.811	1.741	1.714	1.516	8,5%	16,8%	-3,9%	-1,6%	-11,6%
Groothandel	4.040	4.578	4.244	4.551	4.433	4.101	13,3%	-7,3%	7,2%	-2,6%	-7,5%
Transport en distributie	8.440	8.887	9.138	9.702	10.953	11.654	5,3%	2,8%	6,2%	12,9%	6,4%
Spoorvervoer	415	406	341	324	281	250	-2,2%	-15,9%	-5,1%	-13,3%	-11,0%
Wegvervoer	2.119	2.014	2.125	2.119	2.348	3.541	-5,0%	5,5%	-0,2%	10,8%	50,8%
Zeevaart	1.033	941	909	1.251	1.179	952	-8,9%	-3,4%	37,6%	-5,8%	-19,3%
Binnenvaart	1.109	1.348	1.069	1.256	1.568	1.370	21,6%	-20,7%	17,5%	24,8%	-12,6%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	3.765	4.178	4.694	4.752	5.577	5.541	11,0%	12,4%	1,2%	17,4%	-0,6%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	2.280	2.528	2.375	2.306	2.009	1.999	10,9%	-6,1%	-2,9%	-12,9%	-0,5%
Totaal	35.243	37.582	37.337	38.005	38.724	38.091	6,6%	-0,7%	1,8%	1,9%	-1,6%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.3.3 Scheveningen

Voor Scheveningen zijn de tabellen 4.16 en 4.17 van belang. De toegevoegde waarde is in 2002 op het niveau van 2001 gebleven, terwijl de werkgelegenheid is gestegen. De stijging van de werkgelegenheid heeft vooral in de sector transport en distributie plaatsgevonden. De gestegen loonsom en de economische situatie zorgen ervoor dat de winstgevendheid van ondernemingen onder druk komt te staan. De stijging van de toegevoegde waarde is dan ook kleiner dan de stijging van de werkgelegenheid.

Door de daling van de toegevoegde waarde in de visserij en visverwerking is de toegevoegde waarde in de industrie in Scheveningen gedaald. Door de eenzijdige sectorstructuur kan de daling van de toegevoegde waarde niet gecompenseerd worden door andere industriële sectoren.

Tabel 4.16 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per sector in Scheveningen, 1997-2002 (in prijzen van 1996)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde (in mln euro)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	45	44	45	46	71	55	-0,4%	0,4%	3,0%	54,3%	-22,5%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	44	44	44	45	70	54	-0,4%	0,2%	2,8%	55,6%	-22,7%
Aardolie industrie	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Chemische industrie	0	0	0	0	0	0	61,8%	-5,5%	-4,5%	-8,5%	47,0%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	0	0	0	0	0	0	-100,0%	-	-	-	-
Transportmiddelenindustrie	0	0	0	1	0	0	-12,6%	-2,5%	28,6%	-4,3%	-25,9%
Elektriciteitsproductie	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Groothandel	13	13	11	11	11	10	-3,8%	-14,8%	-1,7%	3,4%	-7,1%
Transport en distributie	40	48	40	42	44	64	21,8%	-16,4%	4,4%	4,8%	45,2%
Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	5,3%	-100,0%	-	-	-
Wegvervoer	11	13	9	11	10	20	13,0%	-27,6%	22,0%	-9,1%	102,1%
Zeevaart	26	30	28	28	32	42	18,4%	-8,1%	0,1%	14,3%	33,5%
Binnenvaart	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	3	5	3	3	3	2	84,3%	-37,2%	-7,4%	-7,3%	-19,4%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	12	14	14	7	3	3	19,8%	-0,3%	-46,7%	-57,1%	12,7%
Totaal	109	119	109	106	130	133	9,4%	-8,1%	-2,9%	22,6%	2,8%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.17 Ontwikkeling directe werkgelegenheid per sector in Scheveningen, 1997-2002

Hoofdsector en subsector	Werkgelegenheid (in werkzame personen)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	419	346	333	338	469	456	-17,4%	-3,8%	1,5%	38,8%	-2,8%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	394	322	309	312	442	433	-18,3%	-4,0%	1,0%	41,7%	-2,0%
Aardolie industrie	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Chemische industrie	3	4	4	4	4	5	33,3%	0,0%	0,0%	0,0%	25,0%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	2	0	0	0	0	0	-100,0%	-	-	-	-
Transportmiddelenindustrie	20	20	20	22	23	18	0,0%	0,0%	10,0%	4,5%	-21,7%
Elektriciteitsproductie	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Groothandel	371	338	271	272	269	234	-8,9%	-19,8%	0,4%	-1,1%	-13,0%
Transport en distributie	622	669	536	603	610	847	7,5%	-19,9%	12,5%	1,2%	38,8%
Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0	-2,2%	-100,0%	-	-	-
Wegvervoer	290	304	209	253	236	462	4,7%	-31,2%	21,0%	-6,6%	95,7%
Zeevaart	285	295	296	319	347	356	3,5%	0,3%	7,8%	8,8%	2,6%
Binnenvaart	0	0	0	0	0	1	-	-	-	-	-
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	47	70	31	31	27	28	48,9%	-55,7%	0,0%	-12,9%	3,7%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	149	181	174	115	46	48	21,5%	-3,7%	-33,8%	-60,1%	4,3%
Totaal	1.561	1.534	1.314	1.328	1.394	1.585	-1,8%	-14,3%	1,1%	5,0%	13,7%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.3.4 Rijn- en Maasmondgebied

Het Rijn- en Maasmondgebied is het belangrijkste en grootste zeehavengebied van Nederland. In de afgelopen jaren is sprake geweest van een vrij constante groei van de toegevoegde waarde. De werkgelegenheid is na twee jaren van afname, weer toegenomen. In de tabellen 4.18 en 4.19 wordt de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid weergegeven. Onderstaande punten zijn van belang voor de interpretatie van de tabellen:

- Voedingsmiddelenindustrie:
De stijging van de toegevoegde waarde in deze sector komt vooral voor rekening van de branches vervaardiging van margarine en vervaardiging van chocolade- en suikerwerk. In deze branches is zowel sprake van een stijging van de toegevoegde waarde als wel van de werkgelegenheid.
- Aardolie industrie:
De aardolieraffinage heeft in 2002 een goed jaar gekend. Door de aanwezigheid van aardolieraffinaderijen in dit gebied, is de toegevoegde waarde in 2002 flink gestegen.
- Chemische industrie:
De aanwezigheid van de petrochemische industrie in dit zeehavengebied is van grote invloed op de ontwikkeling van de toegevoegde waarde in 2002. Deze industrie maakte een uitstekend jaar door, waarvan de resultaten zichtbaar zijn in de stijging van de toegevoegde waarde. Voor de overige branches zijn de veranderingen slechts gering. De dalende werkgelegenheid wordt door een stijgende toegevoegde waarde per werkzaam persoon gecompenseerd.
- Transportmiddelenindustrie:
De daling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in deze sector wordt veroorzaakt door het faillissement van een scheepswerf.
- Elektriciteitsproductie:
In de elektriciteitsproductie is de werkgelegenheid in 2002 flink toegenomen als gevolg van een toename aan activiteiten in het Rijn- en Maasmondgebied. De toegevoegde waarde is echter minder sterk gestegen doordat de toegevoegde waarde per werkzaam persoon is gedaald.
- Overige industrie:
De groei in de overige industrie wordt veroorzaakt door de natte waterbouw. De groei aan werkgelegenheid in de natte waterbouw is een belangrijke oorzaak voor de gestegen toegevoegde waarde.
- Transport en distributie:
Binnen de sector transport en distributie is de dienstverlening ten behoeve van het vervoer de belangrijkste branche. Doordat 2002 voor deze branche een minder jaar is geweest, heeft dit gevolgen voor de ontwikkeling van de gehele sector. De groei van de toegevoegde waarde in de zeevaart en het wegvervoer is niet voldoende om de daling in de dienstverlening ten behoeve van het vervoer goed te maken. Het spoorvervoer en de dienstverlening ten behoeve van het vervoer hebben als gevolg van de druk op de winstgevendheid te maken gehad met een dalende toegevoegde waarde.
- Zakelijke diensten en openbaar bestuur:
De stijging van de toegevoegde waarde ligt in 2002 hoger dan in de voorgaande jaren. Oorzaak hiervan is de ontwikkeling van het openbaar bestuur. De nationale groei van de toegevoegde waarde zorgt ervoor dat het openbaar bestuur in het Rijn-

en Maasmondgebied een behoorlijke stijging van de toegevoegde waarde heeft gekend. Binnen de sector ligt de nadruk vooral op het openbaar bestuur, waardoor het achter blijven van de zakelijke diensten slechts een beperkte invloed heeft.

Tabel 4.18 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per sector in Rijn- en Maasmond, 1997-2002 (in prijzen van 1996)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde (in mln euro)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	2.613	2.628	2.745	3.013	3.296	3.859	0,6%	4,4%	9,8%	9,4%	17,1%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	146	147	180	193	191	241	1,1%	21,8%	7,6%	-1,0%	25,9%
Aardolie industrie	711	889	666	970	1.225	1.633	25,0%	-25,1%	45,7%	26,3%	33,3%
Chemische industrie	1.133	995	1.306	1.183	1.274	1.390	-12,1%	31,2%	-9,4%	7,7%	9,1%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	147	147	166	165	161	164	-0,3%	12,7%	-0,3%	-2,4%	1,3%
Transportmiddelenindustrie	123	108	97	108	91	76	-12,5%	-10,1%	11,7%	-15,7%	-17,1%
Elektriciteitsproductie	318	314	281	332	193	258	-1,4%	-10,6%	18,3%	-41,9%	34,2%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	34	28	51	61	61	98	-19,5%	83,4%	20,7%	0,0%	61,1%
Groothandel	439	475	472	473	487	514	8,3%	-0,8%	0,3%	3,0%	5,5%
Transport en distributie	2.597	2.766	2.976	2.954	2.919	2.868	6,5%	7,6%	-0,7%	-1,2%	-1,7%
Spoorvervoer	88	93	93	100	86	81	5,3%	-0,2%	8,6%	-14,0%	-6,2%
Wegvervoer	534	558	604	602	576	602	4,5%	8,3%	-0,5%	-4,3%	4,5%
Zeevaart	337	344	377	377	336	470	2,2%	9,5%	0,0%	-10,9%	39,8%
Binnenvaart	320	289	227	232	203	218	-9,6%	-21,4%	2,5%	-12,5%	7,6%
Vervoer via pijpleidingen	111	111	110	115	117	121	-0,7%	-0,2%	3,9%	1,7%	2,9%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	1.208	1.372	1.565	1.528	1.600	1.376	13,6%	14,0%	-2,4%	4,7%	-14,0%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	439	481	514	536	570	637	9,5%	6,9%	4,2%	6,3%	11,9%
Totaal	6.089	6.350	6.706	6.976	7.271	7.878	4,3%	5,6%	4,0%	4,2%	8,4%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.19 Ontwikkeling directe werkgelegenheid per sector in het Rijn- en Maasmondgebied, 1997-2002

Hoofdsector en subsector	Werkgelegenheid (in werkzame personen)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	24.026	23.333	23.472	22.690	21.772	22.651	-2,9%	0,6%	-3,3%	-4,0%	4,0%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	1.575	1.638	1.638	1.652	1.604	1.987	4,0%	0,0%	0,9%	-2,9%	23,9%
Aardolie industrie	4.293	4.145	3.832	3.567	3.325	3.270	-3,4%	-7,6%	-6,9%	-6,8%	-1,7%
Chemische industrie	9.076	9.064	9.079	8.696	8.322	8.059	-0,1%	0,2%	-4,2%	-4,3%	-3,2%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	3.659	3.599	3.757	3.508	3.706	3.637	-1,6%	4,4%	-6,6%	5,6%	-1,9%
Transportmiddelenindustrie	3.177	2.913	2.896	2.817	2.716	2.473	-8,3%	-0,6%	-2,7%	-3,6%	-8,9%
Elektriciteitsproductie	1.807	1.608	1.605	1.694	1.372	2.033	-11,0%	-0,2%	5,6%	-19,0%	48,2%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	439	366	665	756	727	1.192	-16,6%	81,7%	13,7%	-3,8%	64,0%
Groothandel	6.831	7.200	7.221	7.213	7.109	7.304	5,4%	0,3%	-0,1%	-1,4%	2,7%
Transport en distributie	45.638	44.011	44.099	44.143	43.685	43.962	-3,6%	0,2%	-0,1%	-1,0%	0,6%
Spoorvervoer	2.321	2.271	2.293	2.439	2.147	1.915	-2,2%	1,0%	6,4%	-12,0%	-10,8%
Wegvervoer	13.920	13.469	13.870	13.692	13.945	14.112	-3,2%	3,0%	-1,3%	1,8%	1,2%
Zeevaart	3.674	3.281	3.536	3.785	3.265	3.315	-10,7%	7,8%	7,0%	-13,7%	1,5%
Binnenvaart	6.817	6.168	4.534	4.700	4.501	4.297	-9,5%	-26,5%	3,7%	-13,7%	-4,5%
Vervoer via pijpleidingen	90	100	100	100	100	100	11,3%	0,0%	0,0%	4,2%	-3,6%
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	18.816	18.722	19.766	19.427	19.727	20.223	-0,5%	5,6%	-1,7%	1,5%	2,5%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	6.086	6.324	6.491	6.758	6.541	6.579	3,9%	2,6%	4,1%	-3,2%	0,6%
Totaal	82.581	80.868	81.283	80.805	79.107	80.496	-2,1%	0,5%	-0,6%	-2,1%	1,8%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.3.5 Scheldebekken

Na twee jaren van dalende werkgelegenheid is in 2002 de werkgelegenheid weer toegenomen. In 2002 is de toegevoegde waarde licht gedaald. De tabellen 4.20 en 4.21 tonen de ontwikkeling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor het Scheldebekken. Voor de interpretatie van de tabellen zijn de volgende punten van belang:

- Basismetaal- en metaalproductenindustrie:
De mindere prestaties van de metaalindustrie zorgen voor een afname aan toegevoegde waarde per werkzaam persoon. Mede door een afname van de werkgelegenheid daalt de toegevoegde waarde.
- Overige industrie:
De afname aan toegevoegde waarde en werkgelegenheid wordt veroorzaakt door het wegvallen van een bedrijf uit deze sector.
- Transport en distributie:
Het wegvervoer en de binnenvaart hebben in 2002 een goed jaar doorgemaakt. Een toename van de activiteiten in deze sector zorgt ervoor dat zowel de toegevoegde waarde als de werkgelegenheid zijn toegenomen.

Tabel 4.20 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde per sector in het Scheldebekken, 1997-2002 (in prijzen van 1996)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde (in mln euro)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	1.305	1.213	1.272	1.367	1.669	1.629	-7,0%	4,9%	7,5%	22,1%	-2,4%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	73	61	64	73	65	65	-16,6%	5,2%	14,7%	-11,0%	-0,2%
Aardolie industrie	117	146	81	87	118	161	24,5%	-44,7%	8,1%	35,6%	36,1%
Chemische industrie	804	668	772	822	1.176	1.117	-17,0%	15,5%	6,5%	43,1%	0,1%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	124	130	155	168	152	83	4,6%	19,5%	8,4%	-9,5%	-45,5%
Transportmiddelenindustrie	65	62	61	64	45	54	-5,1%	-1,9%	6,2%	-29,7%	19,9%
Elektriciteitsproductie	119	146	137	149	107	85	22,7%	-5,8%	8,9%	-28,2%	-20,3%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	2	1	3	3	5	4	-34,8%	118,1%	14,0%	66,7%	-27,9%
Groothandel	27	28	27	28	28	27	2,9%	-2,9%	3,7%	5,8%	-4,4%
Transport en distributie	248	272	268	273	262	284	9,4%	-1,3%	1,9%	-4,0%	8,7%
Spoorvervoer	7	7	5	4	4	3	5,3%	-34,1%	-7,5%	-7,4%	-6,2%
Wegvervoer	42	41	46	45	48	61	-1,6%	12,7%	-1,3%	6,7%	26,0%
Zeevaart	5	7	8	8	7	8	39,4%	23,9%	-3,7%	-12,5%	20,0%
Binnenvaart	38	43	43	40	35	50	13,9%	0,7%	-8,5%	-12,5%	40,8%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	157	174	166	176	168	163	10,5%	-4,7%	6,1%	-4,5%	-3,2%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	70	77	75	73	79	85	10,7%	-2,8%	-2,8%	8,2%	7,9%
Totaal	1.650	1.590	1.643	1.742	2.038	2.026	-3,6%	3,3%	6,0%	17,0%	-0,6%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.21 Ontwikkeling directe werkgelegenheid per sector in het Scheldebekken, 1997-2002

Hoofdsector en subsector	Werkgelegenheid (in werkzame personen)						% mutatie				
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	'97-'98	'98-'99	'99-'00	'00-'01	'01-'02
Industrie	10.785	10.836	10.328	10.003	9.721	9.069	0,5%	-4,7%	-3,1%	-2,8%	-6,7%
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	523	529	556	568	517	542	1,1%	5,1%	2,1%	-9,0%	4,8%
Aardolie industrie	691	659	635	362	357	355	-4,6%	-3,6%	-43,0%	-1,4%	-0,6%
Chemische industrie	4.691	4.738	4.364	4.378	4.445	4.364	1,0%	-7,9%	0,3%	1,5%	-1,8%
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	2.436	2.407	2.428	2.479	2.393	1.622	-1,2%	0,9%	2,1%	-3,5%	-32,2%
Transportmiddelenindustrie	1.715	1.707	1.512	1.402	1.157	1.452	-0,5%	-11,4%	-7,3%	-17,5%	25,5%
Elektriciteitsproductie	709	782	800	778	778	690	10,3%	2,4%	-2,6%	0,0%	-11,3%
Overig (incl. delfstofw. en natte waterbouw)	20	14	33	35	74	44	-30,0%	135,7%	6,1%	111,4%	-40,5%
Groothandel	592	591	587	599	589	545	-0,2%	-0,7%	2,0%	-1,7%	-7,5%
Transport en distributie	4.127	4.154	3.931	4.103	3.870	4.765	0,7%	-5,4%	4,4%	-5,7%	23,1%
Spoorvervoer	184	180	120	109	88	78	-2,2%	-33,3%	-9,3%	-19,3%	-10,8%
Wegvervoer	1.082	986	1.037	1.034	1.170	1.427	-8,9%	5,1%	-0,3%	13,2%	22,0%
Zeevaart	35	39	51	54	45	46	11,4%	30,8%	5,9%	-16,7%	2,2%
Binnenvaart	857	964	938	871	847	1.126	12,4%	-2,6%	-7,2%	-2,8%	32,9%
Vervoer via pijpleidingen	0	0	0	0	0	0	-	-	-	-	-
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	1.968	1.985	1.758	2.035	1.720	2.088	0,9%	-10,1%	14,0%	-15,5%	21,4%
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	1.006	1.018	981	905	936	921	1,2%	-3,6%	-7,8%	3,4%	-1,6%
Totaal	16.510	16.599	15.828	15.610	15.116	15.300	0,5%	-4,6%	-1,4%	-3,2%	1,2%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.4 Trendmatige ontwikkeling

Een haven zou geen haven zijn als er geen goederen overgeslagen zouden worden. Een deel van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de zeehavens komt voort uit de overslag. In de onderstaande tabellen worden de ontwikkelingen van de directe werkgelegenheid, de directe toegevoegde waarde en overslag in de zeehavengebieden weergegeven.

Tabel 4.22 Ontwikkeling van de directe werkgelegenheid per zeehavengebied van 1996 tot 2002 in indexcijfers (1996=100)

Zeehavengebieden	Werkgelegenheid						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	100	101	101	86	82	81	86
Noordzeekanaalgebied	100	101	108	107	109	111	109
Scheveningen	100	107	105	90	91	96	109
Rijn- en Maasmondgebied	100	98	96	97	96	94	96
Scheldebekken	100	96	97	92	91	88	89
Totaal Nederlandse zeehavens	100	99	99	98	98	97	98

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van LISA

In de periode 1996-2002 is de werkgelegenheid alleen in het Noordzeekanaalgebied en Scheveningen toegenomen. In de overige zeehavens is in deze periode de werkgelegenheid afgenomen. Vooral de Noordelijke zeehavens hebben te maken gehad met een daling van werkgelegenheid. In 2002 is de werkgelegenheid echter weer gestegen ten opzichte van het voorgaande jaar. Uitzondering hierop is het Noordzeekanaalgebied waar de werkgelegenheid in 2002 is gedaald. Voor oorzaken van de veranderingen wordt verwezen naar de voorgaande subparagrafen waarin de ontwikkeling per zeehaven wordt besproken.

Tabel 4.23 Ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde (in constante prijzen van 1996) per zeehavengebied van 1996 tot 2002 in indexcijfers (1996=100)

Zeehavengebieden	Directe toegevoegde waarde						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	100	107	108	96	90	90	101
Noordzeekanaalgebied	100	103	116	118	125	130	113
Scheveningen	100	111	122	112	109	132	136
Rijn- en Maasmondgebied	100	97	101	107	111	116	126
Scheldebekken	100	99	95	98	104	122	121
Totaal Nederlandse zeehavens	100	99	104	107	112	119	121

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

In alle zeehavens is de directe toegevoegde waarde in de periode 1996-2002 gestegen. In Scheveningen en het Rijn- en Maasmondgebied is de directe toegevoegde waarde harder gestegen dan voor de Nederlandse zeehavens als totaal. In de Noordelijke zeehavens is de directe toegevoegde waarde na enkele mindere jaren weer terug op het niveau van 1996. In 2002 is de directe toegevoegde waarde in het Noordzeekanaalgebied en het Scheldebekken gedaald ten opzichte van 2001. De overige zeehavens hebben in 2002 een groei doorgemaakt.

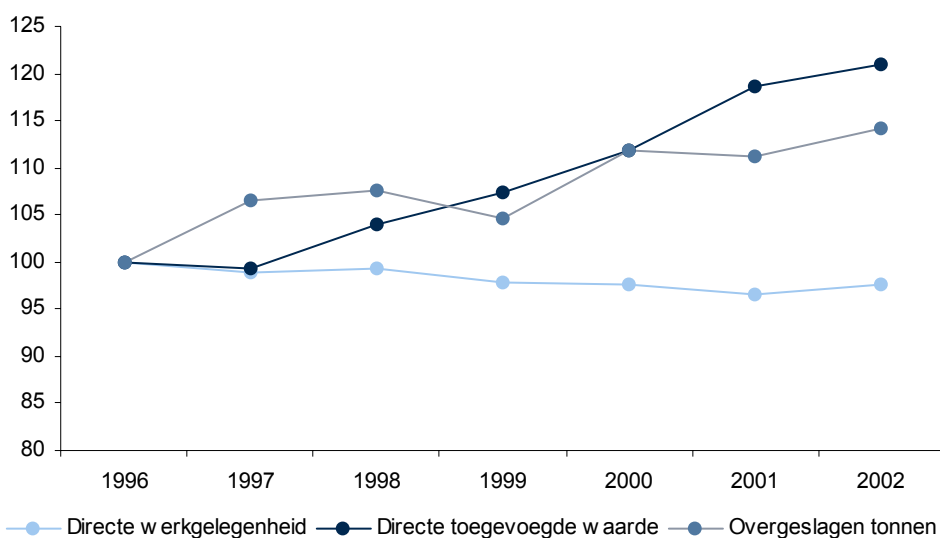
Tabel 4.24 Ontwikkeling van de overgeslagen tonnen per zeehavengebied van 1996 tot 2002 in indexcijfers (1996=100)

Zeehavengebieden	Overgeslagen tonnen (*1000)						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	100	107	109	104	115	120	118
Noordzeekanaalgebied	100	103	102	102	117	125	129
Scheveningen	100	206	259	255	272	286	282
Rijn- en Maasmondgebied	100	107	108	104	111	108	111
Scheldebekken	100	106	104	105	102	104	109
Totaal Nederlandse zeehavens	100	107	108	105	112	111	114

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Na de daling in overgeslagen tonnen in 2001 is in 2002 weer sprake van een groei in het aantal overgeslagen tonnen. Door deze groei is in 2002 de overslag het grootst gedurende de periode 1996-2002. Met uitzondering van Scheveningen en de Noordelijke zeehavens is de overslag toegenomen in de zeehavens in 2002. Vooral het Noordzeekanaalgebied heeft een flinke groei doorgemaakt in deze periode. De overslag in het Rijn- en Maasmondgebied is absoluut gezien echter veruit het grootst en bepaalt daarmee in hoge mate de ontwikkeling voor geheel Nederland. In 2002 is na een inzinking het peil van 2000 weer bereikt. De terugval van de overslag in Rotterdam in 2001 is voornamelijk te vinden in een sterke vraagreductie van staal op de wereldmarkt. Voor Duitse producenten betekende dit minder export en tegelijkertijd werden minder ertsen geïmporteerd. Hiernaast was er een beperkte terugloop in de containeroverslag als gevolg van een concurrentieslag met Hamburg en vooral Antwerpen. Beide factoren hebben zich gedeeltelijk hersteld in 2002.

Figuur 4.5 Geïndexeerde ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde, directe werkgelegenheid en overgeslagen tonnen (1996=100)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van Nationale Havenraad

In bovenstaand figuur wordt de geïndexeerde ontwikkeling voor de totale Nederlandse zeehavens weergegeven. De ontwikkeling van de toegevoegde waarde, werkgelegenheid

en overgeslagen tonnen lopen uiteen. De ontwikkeling van de overslag brengt dan ook niet direct een gelijke ontwikkeling van de toegevoegde waarde of de werkgelegenheid met zich mee.

4.5 Ontwikkeling van de indirecte samenhang

In de voorgaande paragrafen is ingegaan op de directe effecten die de activiteiten in de zeehavens genereren. Naast de directe effecten zijn er echter ook indirecte effecten. In deze paragraaf zal ingegaan worden op de indirecte effecten in de zeehavens.

Aan de hand van een gedetailleerd input-outputmodel van de Nederlandse volkshuishouding wordt de omvang van de indirecte effecten geschat. De focus ligt hierbij op de achterwaartse effecten oftewel de toeleveringen voor de activiteiten in de zeehavens. Vanuit het input-outputmodel worden de multipliers voor de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid berekend. Deze multipliers worden vervolgens op de directe effecten gezet om de indirecte effecten te berekenen. Op deze manier wordt de indirecte betekenis van de Nederlandse zeehavens bepaald.

Voor de zeehavengebieden zijn geen afzonderlijke input-outputmodellen beschikbaar, waardoor gewerkt wordt met het nationale input-outputmodel. Voor elke sector in de nationale economie wordt de multiplier bepaald. Deze multiplier wordt vervolgens gebruikt voor de bepaling van de indirecte effecten in de zeehavens. Het is niet mogelijk om per zeehaven sectorspecifieke multipliers te bepalen zonder dat omvangrijke dubbeltellingen optreden.

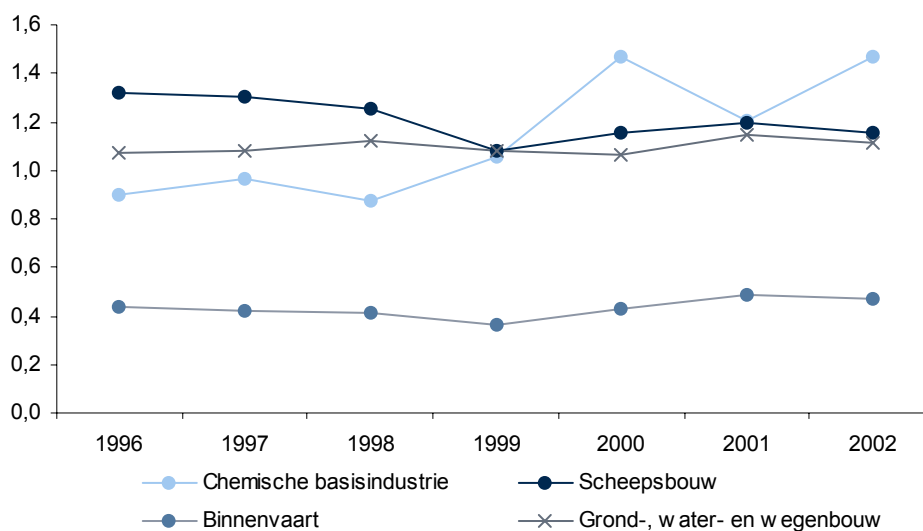
Multipliers zijn opgebouwd uit vele variabelen. Deze achterliggende variabelen omvatten onder meer de mate van afstoten van activiteiten, efficiency, prijspeil, import, export, dollarkoers, aardolieprijs, economische ontwikkeling en internationale concurrentie. De invloeden van deze variabelen kunnen per sector verschillen. Veranderingen in de multipliers zijn niet eenduidig toe te rekenen aan één specifieke verandering in één of meerdere variabelen. De som van de verandering van de variabelen is verantwoordelijk voor de verandering van de multiplier. Voor de verandering van de multiplier kan een aantal ontwikkelingen gesignaleerd worden dat van invloed is op de verandering van de multiplier. Deze ontwikkelingen zijn tezamen verantwoordelijk voor de verandering van de multipliers. Voor de verandering van de multipliers in 2002 zijn de volgende ontwikkelingen van belang:

- stagnerende economie
- dalende dollarkoers ten opzichte van de euro
- dalende aardolie- en aardgasprijzen
- export blijft steken op niveau van voorgaand jaar
- forse afname visvangst
- lage prijzen in de non-ferro-industrie
- wederuitvoer groeit niet
- hogere overheidsconsumptie

De veranderingen in de multipliers verschillen per jaar op basis van onder andere bovengenoemde ontwikkelingen. In figuur 4.5 wordt de ontwikkelingen van de nationale

multiplier van een viertal sectoren weergegeven. Duidelijk is te zien dat de multipliers niet dezelfde ontwikkeling hebben doorgemaakt in de periode 1996-2002.

Figuur 4.6 Ontwikkeling van de nationale multiplier van een viertal sectoren (1996-2002)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS

Ter bepaling van de multipliers voor de zeehavengebieden is de relatieve omvang van de sectoren in de zeehavengebieden van belang. Wanneer sectoren met een hoge multiplier sterk vertegenwoordigd zijn in een zeehavengebied, dan zal de totale multiplier voor het betreffende zeehavengebied relatief hoog zijn. Het omgekeerde geldt voor gebieden waar sectoren met lage multipliers sterk vertegenwoordigd zijn.

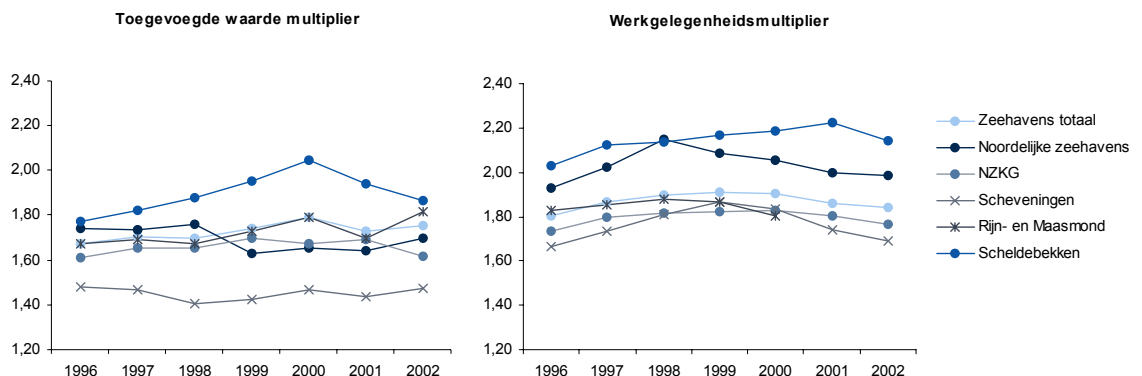
In de tabel 4.25 wordt de ontwikkeling van de multipliers van de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid per zeehavengebied weergegeven. In figuur 4.7 wordt de ontwikkeling van de multipliers grafisch weergegeven.

Tabel 4.25 Ontwikkeling van de multipliers tussen 1996 en 2002

Zeehavengebieden	Toegevoegde waarde multiplier						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	1,74	1,73	1,76	1,63	1,65	1,64	1,70
Noordzeekanaalgebied	1,61	1,65	1,66	1,70	1,67	1,69	1,62
Scheveningen	1,48	1,47	1,41	1,42	1,47	1,44	1,48
Rijn- en Maasmondgebied	1,67	1,69	1,68	1,73	1,79	1,70	1,82
Scheldebekken	1,77	1,82	1,88	1,95	2,05	1,94	1,87
Totaal Nederlandse zeehavens	1,67	1,70	1,70	1,74	1,79	1,73	1,75
	Werkgelegenheidsmultiplier						
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	1,93	2,02	2,15	2,09	2,06	2,06	1,98
Noordzeekanaalgebied	1,74	1,79	1,82	1,83	1,84	1,80	1,77
Scheveningen	1,67	1,74	1,81	1,87	1,83	1,74	1,69
Rijn- en Maasmondgebied	1,77	1,83	1,85	1,87	1,87	1,80	1,80
Scheldebekken	2,03	2,12	2,14	2,18	2,19	2,22	2,14
Totaal Nederlandse zeehavens	1,80	1,87	1,90	1,91	1,90	1,86	1,84

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Figuur 4.7 Ontwikkeling van de multipliers in de zeehavengebieden (1996-2002)



Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS

Net als bij de ontwikkeling van de multipliers voor de toegevoegde waarde en werkgelegenheid, geldt voor de zeehavengebieden ook dat de ontwikkeling van de multiplier per zeehavengebied verschilt. Het Scheldebekken is een zeehaven waar veel indirecte effecten gegenereerd worden. In dit havengebied is de industrie sterker vertegenwoordigd in vergelijking met de andere zeehavengebieden en in de industrie liggen de multipliers over het algemeen hoger dan in de andere sectoren.

De complexiteit van de multipliers maakt het niet mogelijk om op sectorniveau in de zeehavengebieden een multiplier te bepalen. Dit heeft derhalve ook consequenties voor de diepgang van de analyse van de (sector)ontwikkelingen in relatie tot de indirecte effecten.

Door de multipliers op de directe effecten te zetten, wordt de omvang van de indirecte effecten bepaald. In tabel 4.26 wordt de indirecte toegevoegde waarde weergegeven voor

de jaren 1997 tot en met 2002 en tabel 4.27 toont de ontwikkeling van de indirecte werkgelegenheid gedurende deze periode.

Tabel 4.26 Ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde (in prijzen van 1996) van 1997 tot en met 2002

Zeehavengebieden	Indirecte toegevoegde waarde (in mrd euro)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	0,52	0,54	0,40	0,39	0,39	0,38
Noordzeekanaalgebied	1,62	1,83	1,96	2,03	2,05	1,90
Scheveningen	0,05	0,05	0,05	0,02	0,05	0,06
Rijn- en Maasmondgebied	4,22	4,29	4,79	5,53	5,06	5,94
Scheldebekken	1,36	1,40	1,55	1,82	1,99	1,62
Totaal Nederlandse zeehavens	7,77	8,10	8,74	9,82	9,55	9,91
	% verandering ten opzichte van het vorige jaar					
Noordelijke zeehavens	-	4,1%	-26,8%	-2,1%	1,7%	-3,1%
Noordzeekanaalgebied	-	12,9%	7,3%	3,7%	1,1%	-7,2%
Scheveningen	-	-5,4%	-4,4%	-51,4%	13,,16%	12,2%
Rijn- en Maasmondgebied	-	1,5%	11,8%	15,4%	-8,5%	17,5%
Scheldebekken	-	2,7%	11,2%	17,5%	9,3%	-18,5%
	-	4,2%	8,0%	12,3%	-2,7%	3,7%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.27 Ontwikkeling indirecte werkgelegenheid van 1997 tot en met 2002

Zeehavengebieden	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	10.200	11.400	9.200	8.600	8.100	8.400
Noordzeekanaalgebied	28.000	30.700	30.700	31.800	31.000	29.100
Scheveningen	1.100	1.200	1.200	1.100	1.000	1.100
Rijn- en Maasmondgebied	68.400	69.100	71.100	69.900	63.300	64.600
Scheldebekken	18.500	18.900	18.600	18.600	18.500	17.500
Totaal Nederlandse zeehavens	126.300	131.300		130.000	122.000	120.700
	% verandering ten opzichte van het vorige jaar					
Noordelijke zeehavens	-	12,1%	-19,1%	-7,2%	-5,8%	2,9%
Noordzeekanaalgebied	-	9,8%	0,6%	2,9%	-2,5%	-6,1%
Scheveningen	-	8,0%	-8,3%	-2,7%	-9,1%	6,9%
Rijn- en Maasmondgebied	-	1,0%	2,9%	-1,6%	-9,4%	2,1%
Scheldebekken	-	1,9%	-1,3%	0,0%	-0,5%	-5,2%
Totaal Nederlandse zeehavens	-	4,0%	-0,3%	-0,7%	-6,2%	-1,0%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.6 Ontwikkeling totale maritieme toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de zeehavens

In de periode 1997-2002 is de totale werkgelegenheid in de zeehavengebieden met ruim 7.000 werkzame personen afgenomen. In 2001 is de werkgelegenheid in de zeehavens met 3,5 procent afgenomen tot 264.300 werkzame personen. In 2002 is sprake van een

lichte stijging tot 264.700 werkzame personen. Met 277.800 werkzame personen was 1998 het jaar waarin de zeehavengebieden de meeste werkgelegenheid boden.

De werkgelegenheid is in het Noordzeekanaalgebied in de periode 1997-2002 met 4.000 personen toegenomen tot 67.200 werkzame personen. De overige zeehavengebieden, met uitzondering van Scheveningen, hebben te maken met een daling van de werkgelegenheid in deze periode.

In tabel 4.28 wordt de totale werkgelegenheid per zeehavengebied weergegeven voor de jaren 1997 tot en met 2002. De ontwikkeling van de totale werkgelegenheid wordt in tabel 4.29 in indexcijfers weergegeven.

Tabel 4.28 Ontwikkeling totale werkgelegenheid van 1997 tot en met 2002 per zeehavengebied

Zeehavengebieden	Totale werkgelegenheid (in personen)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	20.100	21.100	17.600	16.700	16.100	16.900
Noordzeekanaalgebied	63.200	68.300	68.000	69.800	69.700	67.200
Scheveningen	2.600	2.700	2.500	2.400	2.400	2.700
Rijn- en Maasmondgebied	151.000	150.000	152.400	150.700	142.400	145.100
Scheldebekken	35.000	35.500	34.400	34.200	33.600	32.800
Totaal Nederlandse zeehavens	272.200	277.800	275.200	273.800	264.300	264.700
	% verandering ten opzichte van het vorige jaar					
Noordelijke zeehavens	-	4,9%	-16,7%	-5,2%	-3,4%	4,9%
Noordzeekanaalgebied	-	8,0%	-0,4%	2,6%	-0,1%	-3,6%
Scheveningen	-	6,8%	-8,0%	-3,4%	-1,4%	12,2%
Rijn- en Maasmondgebied	-	-0,7%	1,6%	-1,1%	-5,5%	1,9%
Scheldebekken	-	1,4%	-3,0%	-0,6%	-2,4%	-2,4%
Totaal Nederlandse zeehavens	-	2,1%	-0,9%	-0,5%	-3,5%	0,1%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.29 Ontwikkeling totale werkgelegenheid van 1997 tot en met 2002 per zeehavengebied in indexcijfers (1996=100)

Zeehavengebieden	Totale werkgelegenheid					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	106	111	93	88	85	89
Noordzeekanaalgebied	104	113	112	115	115	111
Scheveningen	104	108	100	96	96	108
Rijn- en Maasmondgebied	101	101	102	101	96	97
Scheldebekken	100	102	99	98	96	94
Totaal Nederlandse zeehavens	102	105	104	103	99	100

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

De toegevoegde waarde is in de periode 1997-2002 toegenomen tot 23,3 miljard euro. Onder andere de teruggang van de economie heeft zijn effect gehad op de ontwikkeling van de toegevoegde waarde. Vooral in 2001 was de groei van de toegevoegde waarde slechts beperkt. Door de goede prestaties van enkele sectoren in 2002 is de toegevoegde waarde met 2,7 procent toegenomen.

Alle zeehavengebieden, met uitzondering van de Noordelijke zeehavens, hebben te maken gehad met een stijging van de toegevoegde waarde in de periode 1997-2002. De stijging van de toegevoegde waarde is in het Rijn- en Maasmondgebied het grootst geweest. Voor al de sector industrie is verantwoordelijk voor de stijging van de toegevoegde waarde.

Tabel 4.30 geeft de ontwikkeling van de toegevoegde waarde weer voor de jaren 1997 tot en met 2002 per zeehavengebied. In tabel 4.31 wordt de ontwikkeling in indexcijfers weergegeven.

Tabel 4.30 Ontwikkeling totale toegevoegde waarde van 1997 tot en met 2002 per zeehavengebied (in prijzen van 1996)

Zeehavengebieden	Totale toegevoegde waarde (in mrd euro)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	1,23	1,25	1,03	0,99	0,98	1,05
Noordzeekanaalgebied	4,10	4,62	4,80	5,05	5,19	4,65
Scheveningen	0,16	0,17	0,16	0,13	0,18	0,19
Rijn- en Maasmondgebied	10,31	10,64	11,50	12,51	12,33	13,80
Scheldebekken	3,03	2,99	3,19	3,56	4,03	3,65
Totaal Nederlandse zeehavens	18,80	19,65	20,67	22,25	22,72	23,34
Zeehavengebieden	% verandering ten opzichte van het vorige jaar					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	-	2,0%	-17,6%	-4,6%	-0,2%	6,7%
Noordzeekanaalgebied	-	12,6%	4,0%	5,1%	2,9%	-10,7%
Scheveningen	-	6,3%	-5,9%	-20,8%	42,9%	7,2%
Rijn- en Maasmondgebied	-	3,2%	8,0%	8,8%	-1,4%	11,9%
Scheldebekken	-	-0,7%	6,8%	11,6%	13,1%	-9,5%
Totaal Nederlandse zeehavens	-	4,5%	5,1%	7,7%	2,1%	2,7%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Tabel 4.31 Ontwikkeling totale toegevoegde waarde van 1996 tot en met 2002 per zeehavengebied in indexcijfers (1996=100)

Zeehavengebieden	Totale toegevoegde waarde					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Noordelijke zeehavens	107	109	90	86	85	91
Noordzeekanaalgebied	105	119	123	130	133	120
Scheveningen	108	115	108	88	122	128
Rijn- en Maasmondgebied	99	102	110	120	118	132
Scheldebekken	102	101	107	120	136	123
Totaal Nederlandse zeehavens	101	106	111	120	122	126

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

In de tabellen 4.32 en 4.33 wordt de ontwikkeling van respectievelijk de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde per sector getoond.

De daling van de werkgelegenheid heeft zich vooral in de industrie voorgedaan. Voor de overige sectoren geldt dat ze in 2002 rond het niveau van 1997 zitten. Nadat in 2001 in alle sectoren een daling van de werkgelegenheid heeft plaatsgehad, hebben in 2002 de sectoren transport en distributie en zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur te

maken gehad met een stijgende werkgelegenheid. Deze stijging was iets groter dan de daling van de werkgelegenheid in de andere sectoren.

Tabel 4.32 Ontwikkeling totale werkgelegenheid van 1997 tot en met 2002 per sector

Sector	Totale werkgelegenheid (in personen)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Industrie	136.700	139.200	136.600	134.200	129.800	128.200
Groothandel	17.000	18.300	17.800	18.100	17.600	17.100
Transport en distributie	101.200	101.900	102.700	103.400	99.200	101.300
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	17.200	18.600	18.000	18.100	17.700	18.000
Totaal	272.200	277.800	275.200	273.800	264.300	264.700
	% verandering ten opzichte van het vorige jaar					
Industrie	-	1,8%	-1,9%	-1,8%	-3,3%	-1,2%
Groothandel	-	7,6%	-2,7%	1,7%	-2,8%	-2,8%
Transport en distributie	-	0,7%	0,8%	0,7%	-4,1%	2,1%
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	-	8,1%	-3,2%	0,6%	-2,2%	1,7%
Totaal	-	2,1%	-0,9%	-0,5%	-3,5%	0,1%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

Ondanks de daling van de werkgelegenheid in de industrie is de toegevoegde waarde in deze sector gestegen. De aanwezigheid van een aantal goed presterende branches in de zeehavens en efficiencyverbeteringen, mede als gevolg van kapitaalinvesterings, zijn de voornaamste reden voor deze groei. Ook de overige sectoren hebben een groei doorgemaakt in de periode 1997-2002. In 2002 hebben de sectoren groothandel en transport en distributie te maken met een lichte daling van de toegevoegde waarde. De stagnerende economie is in deze sectoren goed voelbaar en heeft zijn invloed op de winstgevendheid van de ondernemingen.

Tabel 4.33 Ontwikkeling totale toegevoegde waarde van 1997 tot en met 2002 per sector (in prijzen van 1996)

Sector	Totale toegevoegde waarde (in mrd euro)					
	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Industrie	11,58	11,82	12,48	13,80	14,21	14,75
Groothandel	0,96	1,08	1,09	1,18	1,18	1,17
Transport en distributie	5,14	5,45	5,80	5,92	5,92	5,90
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	1,12	1,30	1,30	1,42	1,42	1,53
Totaal	18,80	19,65	20,67	22,25	22,72	23,35
	% verandering ten opzichte van het vorige jaar					
Industrie	-	2,1%	5,6%	10,6%	3,0%	3,8%
Groothandel	-	12,3%	1,0%	7,7%	-0,2%	-0,9%
Transport en distributie	-	6,0%	6,5%	2,4%	-0,3%	-0,4%
Zakelijke dienstverlening en openbaar bestuur	-	15,8%	-0,5%	3,1%	6,2%	7,9%
Totaal	-	4,5%	5,1%	7,7%	2,1%	2,8%

Bron: ECORYS, op basis van gegevens van CBS en LISA

4.7 Conclusies

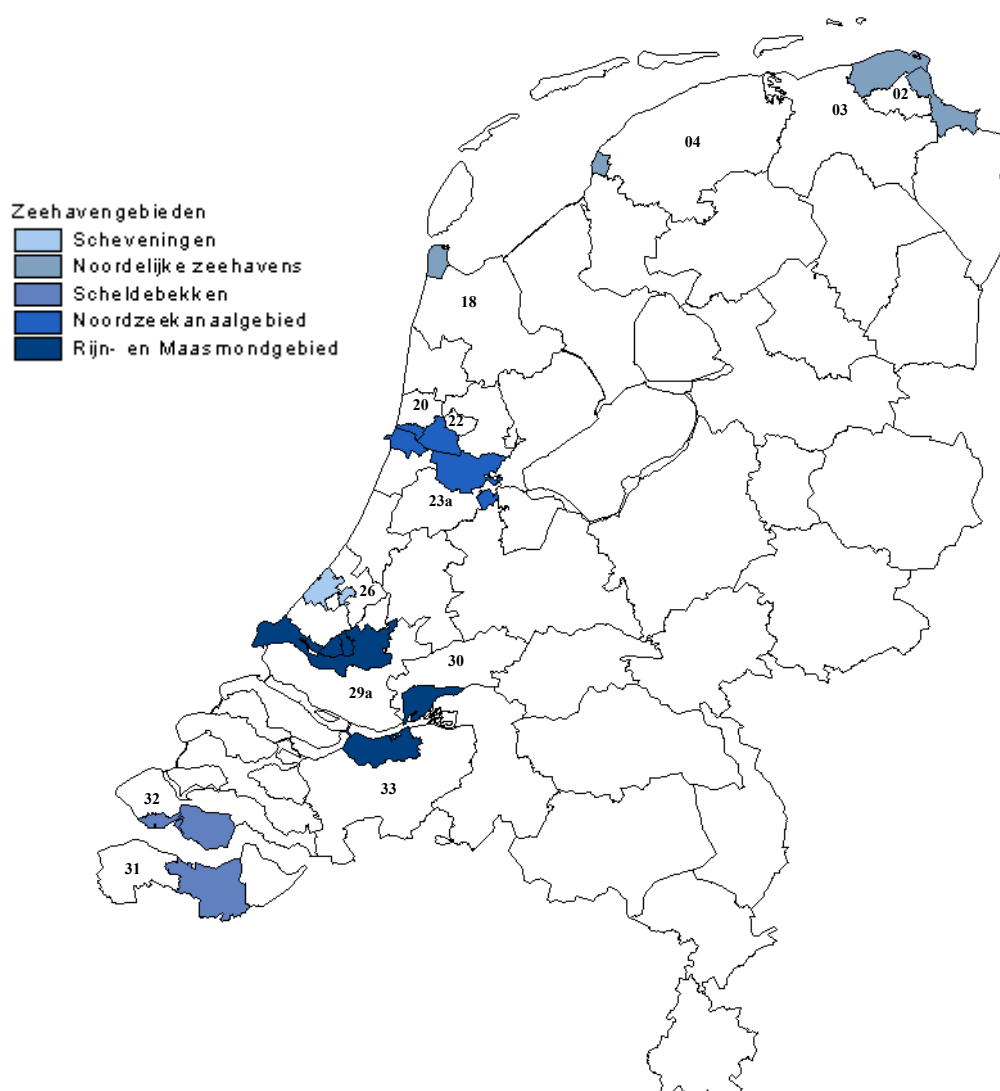
Ondanks de stagnerende economie was 2002 een goed jaar voor de zeehavens. Zowel de werkgelegenheid, de toegevoegde waarde als de overgeslagen tonnen namen toe. Dit komt door de aanwezigheid van een aantal sterke sectoren in de zeehavens. Niet alle sectoren hebben dus te maken gehad met groei. Doordat enkele sterk in de zeehavengebieden vertegenwoordigde sectoren goed gepresteerd hebben, is de toegevoegde waarde harder gestegen dan de Nederlandse economie als geheel.

De totale toegevoegde waarde komt in 2002 uit op 23,3 miljard euro (in prijzen van 1996). Ten opzichte van 2001 is sprake van een stijging van 2,7 procent, welke vooral gegenereerd werd door de aardolieraffinage, petrochemie, delfstoffenwinning, natte waterbouw en overheidsdiensten. De visserij, transportmiddelenindustrie, groothandel en transport en distributie beleefden een minder goed jaar. De werkgelegenheid is in 2002 licht gestegen tot 264.700 werkzame personen, maar gezien over de periode 1997-2002 is sprake van een daling van ruim 7.000 werkzame personen.

Zowel de directe toegevoegde waarde als de indirecte toegevoegde waarde is in de zeehavens licht toegenomen. Als gevolg hiervan is het belang van de Nederlandse zeehavens in de Nederlandse economie weer toegenomen. Ondanks de lichte stijging in werkgelegenheid in de zeehavens is het belang van de zeehavens in de totale Nederlandse werkgelegenheid verder afgenomen.

De indirecte toegevoegde waarde is in 2002 weer gestegen na de daling in 2001. De indirecte werkgelegenheid is in 2002 verder gedaald. Veranderingen in onder andere de mate van afstoten van activiteiten, import, export, ontwikkeling van de dollarkoers en aardolieprijzen en de economische ontwikkeling zijn van invloed op de ontwikkeling van de indirecte toegevoegde waarde.

Bijlage 1 Zeehavengebieden in Nederland



Bron: ECORYS

Nr.	COROP-regio	Zeehavengebied
02	Delfzijl en omstreken	Noordelijke zeehavens
03	Overig Groningen	Noordelijke zeehavens
04	Noord-Friesland	Noordelijke zeehavens
18	Kop van Noord-Holland	Noordelijke zeehavens
20	IJmond	Noordzeekanaalgebied
22	Zaanstreek	Noordzeekanaalgebied
23a	Amsterdam	Noordzeekanaalgebied
26	Agglomeratie 's-Gravenhage	Scheveningen
29a	Rijnmond	Rijn- en Maasmondgebied
30	Zuidoost-Zuid-Holland	Rijn- en Maasmondgebied
31	Zeeuwsch-Vlaanderen	Scheldebekken
32	Overig Zeeland	Scheldebekken
33	West-Noord-Brabant	Rijn- en Maasmondgebied

Bijlage 2 Overzicht van sectoren met maritieme activiteiten

	Omschrijving
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
1120	Dienstverlening ten behoeve van 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 (exclusief zetmeel)
1584.1	Verwerking van cacaobonen
1584.2	Vervaardiging van chocolade- en suikerwerk
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 (exclusief grafisch en voor verpakking)
23	Aardolie- en steenkoolverwerkende industrie
2310	Vervaardiging van cokesovenproducten
2320.1	Aardolieraffinage
2320.2	Aardolieverwerking (exclusief raffinage)
24	Vervaardiging van chemische producten
2411	Vervaardiging van industriële gassen
2412	Vervaardiging van kleur- en verfstoffen
2413	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
2414.1	Vervaardiging van petrochemische producten
2414.2	Vervaardiging van overige organische basischemicaliën
2415	Vervaardiging van meststoffen en daarmee samenhangende stikstofverbindingen
2416	Vervaardiging van kunststof in primaire vorm
2417	Vervaardiging van synthetisch rubber in primaire vorm
2420	Vervaardiging van landbouwchemicaliën

SBI'93-code	Omschrijving
2461	Vervaardiging van kruit- 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
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 van ferro-legeringen (EGKS)
2721	Vervaardiging van gietijzeren buizen
2722	Vervaardiging van stalen buizen
2731	Koudtrekken van ijzer en staal
2732	Koudwalsen van bandstaal
2733	Koudvervormen van ijzer en staal
2734	Draadtrekken uit ijzer en staal
2741	Vervaardiging van edele metalen
2742	Vervaardiging van aluminium
2743	Vervaardiging van lood, zink en tin
2744	Vervaardiging van koper
2745	Vervaardiging van overige non-ferrometalen
28	Vervaardiging van producten van metaal
2811	Vervaardiging van metalen constructiewerken
2821	Vervaardiging van tanks en reservoirs
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
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 akkerbouwproducten en veevoeders algemeen assortiment
5121.8	Groothandel in overige akkerbouwproducten
5131.1	Groothandel in groenten en fruit
5131.2	Groothandel in consumptieaardappelen
5138.2	Groothandel in vis, schaal- en schelpdieren
5151.1	Groothandel in vaste brandstoffen
5151.2	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen
5151.3	Groothandel in minerale producten (exclusief brandstoffen)

SBI'93-code	Omschrijving
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 industriële toepassing
5155.2	Groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen
5155.3	Groothandel in rubber en overige chemische producten
5157.2	Groothandel in ijzer- en staalschroot en oude non-ferrometalen
5171.2	Groothandel in scheepsbenodigdheden en visserijartikelen
61	Vervoer over water
6110.1	Vracht- en tankvaart (zeevaart)
6110.2	Sleepvaart en veerdiensten (zeevaart)
6120.4	Passagiersvaart en veerdiensten
63	Dienstverlening ten behoeve van het vervoer
6311.1	Laad-, los en overslagactiviteiten ten behoeve van zeeschepen
6311.2	Laad-, los- en overslagactiviteiten (niet ten behoeve van 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 ten behoeve van het vervoer over water n.e.g.
6340.1	Expeditie, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
6340.2	Weging en meting
71	Verhuur van transportmiddelen, machines en werktuigen zonder bedienend personeel
7121	Verhuur van transportmiddelen voor vervoer over land (exclusief 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
9000.3	Afvalbehandeling
Exogeen	
4000	Productie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water
7460	Beveiliging en opsporing
7511	Algemeen overheidsbestuur (alleen havengerelateerd)
7524	Politie (alleen havengerelateerd)
911	Maritieme bedrijfs-, werkgevers- en beroepsorganisaties
912	Maritieme werkgeversorganisaties
Overig	
1562	Cerestar
2662	Lafarge
5010	Nissan Motor Company
Niet-locatiegebonden sectoren (achterland vervoer)	
6010	Spoorvervoer
6024.2	Wegvervoer
6030	Vervoer via pijpleidingen
6120	Binnenvaart

Bijlage 3 Begrippenlijst

Begrip	Verklaring
Aanbodtabel	De tabel in een input-outputtabel waarin het aanbod van goederen en diensten door een regio wordt weergegeven.
Bruto toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde inclusief afschrijvingen
Directe toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde in maritieme activiteiten. De totale directe toegevoegde waarde is de optelsom van de havengebonden toegevoegde waarde en de havengebonden toegevoegde waarde in het achterlandvervoer.
Directe werkgelegenheid	Aantal werkzame personen in maritieme activiteiten.
Gebruiktabel	De tabel in een input-outputtabel die laat zien hoe de vraag naar goederen en diensten in een regio is samengesteld.
Handels- en vervoersmarges	De handels- en vervoersmarges vertegenwoordigen het verschil tussen productenprijzen (waarderingsgrondslag van de aanbodtabel) en de aankoopwaarde (uit de gebruiktabel). De rij met handels- en vervoersmarges in de input-outputtabel laat zien hoeveel een sector of huishoudens in totaal hebben betaald voor handels- en vervoersdiensten. De kolom met handels- en vervoersmarges laat zien welke sector ze heeft geproduceerd.
Havengebonden toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde bij maritieme bedrijvigheid in locatiegebonden sectoren.
Havengebonden werkgelegenheid	Aantal werkzame personen bij maritieme bedrijvigheid in locatiegebonden sectoren.
Havengerelateerde toegevoegde waarde in het achterlandvervoer	Toegevoegde waarde bij maritieme bedrijvigheid in niet-locatiegebonden sectoren.
Havengerelateerde werkgelegenheid in het achterlandvervoer	Aantal werkzame personen bij maritieme bedrijvigheid in niet-locatiegebonden sectoren.
Indirecte toegevoegde waarde	Toegevoegde waarde bij toeleveranciers van maritieme bedrijven/sectoren.
Indirecte werkgelegenheid	Aantal werkzame personen bij toeleveranciers van maritieme bedrijven/sectoren.
Locatiegebonden activiteit	Economische activiteit waarvoor de vestigingsplaats relevant is voor de bedrijfsvoering. Met betrekking tot deze activiteit wordt in dit onderzoek allen gekeken naar maritieme bedrijven, die in zeehavengemeenten zijn gevestigd.
Maritieme activiteit	Economische activiteit waarvoor de nabijheid van de zeehaven van essentieel belang is. Zie bijlage 2 voor een overzicht van de maritieme activiteiten.

Begrip	Verklaring
Multiplier	Vermenigvuldigingsfactor die de mate van doorwerking of uitstraling weergeeft. Een multiplier van bijvoorbeeld 1,5 geeft aan dat er behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel effect van 0,5 optreedt.
Niet-locatiegebonden activiteit	Sectoren die voor hun activiteiten niet gebonden zijn aan één bepaalde locatie. In dit onderzoek worden de activiteiten van transportbedrijven bedoeld. Deze bedrijven kunnen zich op grote afstand van de zeehaven vestigen en tegelijkertijd volledig gericht zijn op aan- en afvoer naar en van de haven.
NSTR-goederenhoofdstuk	Een indeling in goederengroepen, waarbij NSTR staat voor: Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Révisée.
SBI-code	Standaard BedrijfsIndeling, een door het CBS ontwikkelde standaardindeling van economische activiteiten.
Toegevoegde waarde	Inkomen dat in het productieproces wordt gevormd. Het kan worden berekend als het verschil tussen de productiewaarde en het intermediair verbruik. Het is daarmee gelijk aan het inkomen dat beschikbaar is voor de beloning van de betrokken productiefactoren. Grosso modo komt dit neer op de optelsom van lonen, winsten en afschrijvingen.
Toegevoegde waarde tegen factorkosten	Toegevoegde waarde exclusief indirecte belastingen en prijsverlagende subsidies.
Verbruikswaarde	De verbruikswaarde bestaat uit kosten voor de grond- en hulpstoffen en verbruikte energie.
Vervoersprestatie	Vervoerd gewicht vermenigvuldigd met de afstand waarover de goederen worden vervoerd.
Werkzame personen	Alle personen die 1 uur of meer per week werken (inclusief zelfstandigen en meewerkende gezinsleden, maar exclusief uitzendkrachten).