

Economische betekenis van Nederlandse zeehavens 2002

Investerings in Nederlandse zeehavens

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

ECORYS Nederland B.V.

Arjan Koopman
Sjaak Boeckhout
Martijn Schot

Rotterdam, 30 januari 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

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
1.1 Aanleiding en doel	4
1.2 Leeswijzer	4
2 Aanvullende economische indicatoren	6
2.1 Potentiële aanvullende economische indicatoren	6
2.2 Investerings in de Nederlandse zeehavens	7
2.3 Gebruiksmogelijkheden indicator	9
3 Investerings in de Nederlandse zeehavens	12
3.1 Inleiding	12
3.2 Private investeringen	12
3.2.1 Investerings in 2000	12
3.2.2 Investerings in 2001	16
3.2.3 Ontwikkeling	18
3.2.4 Investerings afgezet tegen werkgelegenheid en toegevoegde waarde	19
3.3 Publieke investeringen	21
3.3.1 Havenschappen en Havenbedrijven	21
3.3.2 Overige overheidsinstanties	24
4 Samenvatting en conclusies	26
Bijlage 1 Stappen naar eindmatrix	29

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel

Dit onderzoek is een aanvulling op de rapportage ‘Economische betekenis Nederlandse zeehavens 2002’, die in oktober 2003 is uitgevoerd. In genoemde rapportage wordt aan de hand van een tweetal indicatoren de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens uitgedrukt. Deze indicatoren betreffen de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde.

De doelstellingen en beleidsinstrumenten van het zeehavenbeleid worden, met het oog op de voortzetting van dit beleid na 2004, herijkt door het Ministerie van Verkeer en Waterstaat. In het kader van de herijking is bij de opdrachtgever AVV de behoefte ontstaan om inzicht te krijgen in aanvullende economische indicatoren naast de thans gehanteerde economische indicatoren. Het gaat hierbij vooral om indicatoren die beleidseffecten kunnen meten of inzicht kunnen geven in de economische betekenis van de havens. In het kader van de Havenmonitor gaat het met name om het weergeven van de economische betekenis van de zeehavens.

Door de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad is een werkgroep geformeerd die zich bezig heeft gehouden met het in kaart brengen van mogelijke aanvullende economische indicatoren. Deze werkgroep (Werkgroep Indicatoren) heeft een groslijst van mogelijke indicatoren opgesteld. Uit deze groslijst is een drietal kansrijke indicatoren geselecteerd. Besloten is om de indicator ‘investeringen in de Nederlandse zeehavens’ uit te diepen. Aan ECORYS is gevraagd om de betekenis en toepassingsmogelijkheden van deze indicator te beschrijven en indien mogelijk de indicatorwaarden te presenteren.

Het doel van dit onderzoek kan als volgt worden omschreven:

Onderzoek en beschrijf de toepassingsmogelijkheden van de indicator “investeringen in de Nederlandse zeehavens” en presenteer zo mogelijk de indicatorwaarden voor 2000, 2001 en 2002.

1.2 Leeswijzer

In **hoofdstuk 2** wordt gekeken naar mogelijke potentiële economische indicatoren en wordt de aandacht geconcentreerd op de indicator ‘investeringen in de Nederlandse zeehavens’. Hierbij wordt gekeken naar de betekenis en de toepassingsmogelijkheden van de indicator.

Het investeringsniveau in de zeehavens staat in **hoofdstuk 3** centraal. Onderscheid zal hierbij gemaakt worden naar private investeringen en publieke investeringen. Allereerst

wordt gekeken naar het niveau van de private investeringen voor de jaren 2000 en 2001 en vervolgens worden deze jaren naast elkaar gelegd. Vervolgens is een analyse gemaakt van de publieke investeringen waarbij een onderscheid gemaakt wordt naar investeringen gedaan door de Havenschappen, Havenbedrijven en overige overheidsinvesteringen.

Hoofdstuk 4 sluit het onderzoek af met conclusies over de bruikbaarheid en toepassingsmogelijkheden van de indicator ‘investeringen in de Nederlandse zeehavens’.

2 Aanvullende economische indicatoren

2.1 Potentiële aanvullende economische indicatoren

Het Ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft in het kader van de herijking van de doelstellingen en beleidsinstrumenten behoefte aan inzicht in economische indicatoren die informatie opleveren over het economische belang van de Nederlandse zeehavens. Deze indicatoren zijn aanvullend ten opzichte van de indicatoren werkgelegenheid en toegevoegde waarde, die reeds in de Havenmonitor gebruikt worden. De ontwikkeling van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens leveren namelijk maar een deel van de informatie op waarmee de effecten van het zeehavenbeleid of het economisch belang kunnen worden gevolgd.

In aanvulling op de indicatoren werkgelegenheid en toegevoegde waarde is door de Werkgroep Indicatoren van de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad onderzoek gedaan naar mogelijke aanvullende economische indicatoren. Deze werkgroep is na een aantal bijeenkomsten gekomen tot een groslijst met mogelijke aanvullende indicatoren. Deze groslijst bevatte de indicatoren haveninvesteringen, concurrentie-index, impex-quote (import/export/doorvoer/wederexport), havengoederenketen, bedieningsgebied, modal split, congestiegevoeligheid of ontsluitingsquote en pakketbinding of footlooseheid¹.

Met deze indicatoren zijn verschillende onderdelen van het zeehavenbeleid in kaart te brengen. De concurrentie-index is bijvoorbeeld bruikbaar om de concurrentiepositie van de havens in kaart te brengen, de impex-quote kan gebruikt worden om de havenpositie in de internationale handel te bepalen, en de modal split kan inzicht verschaffen in de achterlandmodaliteit van de zeehavens. De Werkgroep Indicatoren heeft na het samenstellen van de groslijst besloten om de indicatoren uit de lijst nader uit te werken. Bij de keuze voor de uitwerking van één of meerdere indicatoren is vooral gekeken naar de mogelijkheid om met behulp van de betreffende indicator beleidseffecten in beeld te brengen, maar tegelijkertijd ook inzicht te geven in de economische betekenis van de zeehavens. Uit de opgestelde groslijst is een drietal 'kansrijke' indicatoren gelicht, te weten:

- import/export via Nederlandse zeehavens,
- doorvoer via Nederlandse zeehavens en
- investeringen in Nederlandse zeehavens.

¹ Indicatoren Economische Functionaliteit Zeehavens (IEFZ), voortgangsrapportage van de Werkgroep Indicatoren (SK 014), 2003

Uitgangspunt voor nadere uitwerking van deze indicatoren is dat gebruik gemaakt kan worden van publiek toegankelijke statistieken. Hierbij wordt als eerste gedacht aan gegevens van het CBS. Het CBS beschikt over vele databases met statistieken. Een belangrijk voordeel van deze statistieken is het feit dat sprake is van openbare informatie, die vaak op jaarlijkse basis beschikbaar is. Deze databases vormen dan ook een belangrijk uitgangspunt bij de nadere detaillering van de indicatoren. Naast de gegevens van het CBS kan onder andere gebruik gemaakt worden van begrotingen en jaarverslagen van overheidsinstanties en bedrijven. Nadeel van laatstgenoemde bronnen is dat de gegevens bij elkaar geharkt dienen te worden en dat op bedrijfsniveau niet alle gegevens openbaar zijn. Verder beschikken diverse onderzoeksbureaus over databases. Deze databases zijn echter niet openbaar en voor zover dat wel het geval is, doen zich daarbij soms definitieverschillen voor. Als belangrijkste bron zal derhalve uitgegaan worden van statistieken van het CBS.

De werkgroep Indicatoren heeft contact opgenomen met het CBS omtrent de mogelijkheden van de gekozen indicatoren. Het CBS heeft in een tweetal reacties gereageerd op de vragen van de werkgroep². In deze reacties gaat het CBS in op de beschikbaarheid van de betreffende statistieken en op welk schaalniveau deze statistieken gepubliceerd kunnen worden. Wat betreft de beschikbaarheid van de statistieken is uitgegaan van beschikbare CBS-statistieken en met betrekking tot het schaalniveau is gekeken naar verbijzondering van de statistieken naar haven of havenregio, naar bedrijfssectoren en naar soorten investeringen. Op basis van de bevindingen van deze exercities is besloten om de indicator 'investeringen in de Nederlandse zeehavens' verder uit te diepen, omdat deze indicator als de meest kansrijke indicator wordt beschouwd in termen van beschikbare informatie en zeggingskracht van de indicator.

2.2 Investerings in de Nederlandse zeehavens

De indicator 'investeringen in de Nederlandse zeehavens' is bruikbaar als indicator voor de bepaling van de economische voortgang van het zeehavengebied en bedrijven in havengerelateerde sectoren. Investerings worden gedaan door bedrijven die vestigingen openen in het havengebied en door bedrijven die hun huidige activiteiten uitbreiden of activa vervangen om de activiteiten te kunnen blijven voortzetten. Vooral nieuwe investeringen en uitbreidingsinvesteringen zijn interessant, aangezien deze investeringen een impuls betekenen voor het havengebied. Deze investeringen vinden namelijk alleen plaats als het gebied aantrekkelijk is en kunnen zodoende gezien worden als signaal van vertrouwen in het zeehavengebied. Hierbij dient wel opgemerkt te worden dat bedrijven vanwege forse investeringen in het verleden niet gemakkelijk de activiteiten kunnen verplaatsen en daardoor blijven investeren. Het zal hierbij echter vooral om vervangingsinvesteringen en minder om uitbreidingsinvesteringen gaan. Voor uitbreidingsinvesteringen zal gekeken worden naar andere locaties om te investeren aangezien dat voor het bedrijf voordeliger kan zijn.

² Het betreft de emailberichten 'Antwoord op de vragen over nieuwe indicatoren: export/import en waarde van goederen' van 13 mei 2003 (SK 012-02) en 'Uitwerking indicatoren zeehavens: investeringen' van 14 mei 2003 (SK 012-03).

Ontwikkelingen in het investeringsniveau zijn van invloed op de positie van de zeehavengebieden als vestigingslocatie. Is sprake van een toename of een afname van het niveau van investeringen? Een toename van de investeringen geeft aan dat bedrijven de activiteiten in het havengebied willen continueren, terwijl een afname een indicatie kan zijn voor (relatieve) achteruitgang van het gebied. In het laatste geval kunnen andere gebieden interessantere opties zijn geworden voor het uitvoeren van de bedrijfsactiviteiten.

Een afname van de investeringen betekent echter niet per definitie een (relatieve) achteruitgang van het gebied. Een jaar met minder investeringen hoeft dit namelijk nog niet te impliceren, omdat het niveau van investeringen jaarlijks kan verschillen. De overheid en het bedrijfsleven investeren het ene jaar meer dan het andere jaar. Oorzaken hiervoor zijn onder andere de economische (wereld) situatie, de bedrijfseconomische situatie, de economische levensduur van de activa en innovaties. Investeringsniveau van het bedrijfsleven zijn bovenal gericht op de eigen onderneming, terwijl investeringen van de overheid gericht zijn op voorwaardenscheppende voorzieningen als bijvoorbeeld infrastructuur. Het gaat hierbij om het uitvoeren van de taken van de overheid (aanleggen voorzieningen, wegen, etc.) en niet om het beleid van de overheid. Als blijkt dat bezien over een aantal jaren het investeringsniveau is gedaald, dan is dit een duidelijk signaal voor de economische vitaliteit van het zeehavengebied.

Investeringsniveau zijn in de nationale input-output tabel opgenomen. In cijfermatige zin komen investeringen via afschrijvingen in de toegevoegde waarde. Dit vormt de relatie tussen investeringen en toegevoegde waarde. In Nederland zijn de afschrijvingen in omvang gemiddeld zo'n 15 procent van de toegevoegde waarde. Per sector is het aandeel van de afschrijvingen in de toegevoegde waarde verschillend. In de industrie ligt het aandeel rond het nationaal gemiddelde, terwijl het aandeel (25 %) in de transport en distributie sector hoger ligt. Veranderingen in de investeringen hebben dus gevolgen voor de toegevoegde waarde, waardoor de investeringsindicator gebruikt zou kunnen worden als een 'early-warning' ten opzichte van de (mogelijke) ontwikkeling van de toegevoegde waarde. Investeringsniveau zullen met enige tijdsvertraging leiden tot het in stand houden of toenemen van de toegevoegde waarde.

Investeringsniveau creëren tijdelijke werkgelegenheid om de betreffende activa te bouwen en te vervangen. Eveneens kunnen de investeringen gericht zijn op het creëren van structurele werkgelegenheid, maar dat is sterk afhankelijk van het type investering (nieuw, uitbreidings- of vervangingsinvesteringen). Indien sprake is van kapitaalintensieve sectoren, wat in de havengebieden veelal het geval is, dan is de kans groot dat vervangingsinvesteringen verlies aan structurele werkgelegenheid met zich meebrengen. Vervangingsinvesteringen zijn investeringen waarbij de afgeschreven activa vervangen worden voor nieuwe activa. Veelal gebeurt dit aan het eind van de economische levensduur van de activa. Door technologische ontwikkelingen is het mogelijk dat evenveel of zelfs meer geproduceerd wordt met evenveel of minder mensen als gevolg van efficiency verbeteringen.

Uitbreidingsinvesteringen zijn een capaciteitsuitbreiding van de onderneming. Door het plaatsen van nieuwe activa kan de productie aanzienlijk verhoogd worden. Deze productieverhoging brengt werkgelegenheid met zich mee.

Nieuwe investeringen zorgen ervoor dat nieuwe activiteiten ontplooid worden. Het betreft de investeringen die nodig zijn om een onderneming op te starten. Het kan gaan om een startende onderneming, maar ook om ondernemingen die een nieuwe vestiging openen.

Onderscheid zou hierbij nog gemaakt kunnen worden tussen Nederlandse bedrijven en buitenlandse bedrijven. Het onderscheid tussen de investeringen van Nederlandse en buitenlandse bedrijven geeft een indicatie van de concurrentiepositie van het gebied. Voor Nederlandse bedrijven geldt dat de markt waarop geopereerd wordt (regionaal, nationaal, internationaal) van belang is voor de locatiekeuze. Indien internationaal geopereerd wordt zal ook gekeken worden naar locaties buiten Nederland. Om hiervan een beeld te krijgen, zouden de investeringen in Nederland afgezet moeten worden tegen de investeringen in het buitenland door Nederlandse ondernemingen. Indien veel geïnvesteerd wordt in het buitenland, zou dit kunnen betekenen dat de Nederlandse concurrentiepositie niet zo gunstig is. Buitenlandse bedrijven zullen zich vestigen op de voor het bedrijf meest gunstige locatie. Hierbij wordt gekeken naar meerdere locaties dan alleen de locaties in Nederland. Hoe meer buitenlandse ondernemingen in Nederland investeren, des te beter is de Nederlandse concurrentiepositie.

2.3 Gebruiksmogelijkheden indicator

Voor de indicator ‘investeringen in de Nederlandse zeehavens’ is onderscheid te maken tussen private investeringen en publieke investeringen. Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van ondernemingen, investeringen die direct gericht zijn op de prestaties van de eigen onderneming. Publieke investeringen hebben geen directe invloed op de prestaties van een onderneming. Publieke investeringen zijn veelal investeringen met een voorwaardenscheppend karakter, die het bedrijven mogelijk maken om te kunnen presteren. Zonder deze investeringen zal het gebied minder aantrekkelijk zijn als vestigingslocatie. Het beleid van de overheid is hierbij veelal dat ze de markt volgt. Dit houdt in dat als de markt vraagt om overheidsinvesteringen, zoals infrastructuur en voorzieningen, de overheid deze investeringen pleegt om voor de ondernemingen de voorwaarden te creëren om te presteren.

Bij het in kaart brengen van de investeringen is uitgegaan van publiek toegankelijke bronnen. De belangrijkste bron met openbare statistieken is het CBS. De investeringsstatistieken van het CBS zijn dan ook gebruikt voor uitwerking van de indicator. Deze statistieken omvatten echter niet alle sectoren in de economie, waardoor tevens gebruikt is gemaakt van enkele aanvullende bronnen. De aanvullende bronnen zijn vooral gebruikt voor de publieke investeringen en betreffen veelal jaarverslagen en begrotingen van overheidsinstanties als ministeries, provincies en Havenschappen en Havenbedrijven.

Investeringen door publieke instanties

Voor de publieke investeringen wordt gekeken naar de investeringen die de Havenschappen en Havenbedrijven doen in het zeehavengebied en naar de investeringen die door de andere overheidsinstanties gedaan zijn. In de investeringsstatistieken van het CBS zijn deze investeringen namelijk niet opgenomen, waardoor gebruik gemaakt dient

te worden van andere bronnen. Investeringsgegevens van de Havenschappen en Havenbedrijven worden door de betreffende instanties aangeleverd en zullen als zodanig gepresenteerd worden. Voor de nationale/provinciale overheidsinvesteringen zal een overzicht gemaakt worden van mogelijke bronnen van de overheidsstatistieken. Doordat uit verschillende bronnen geput wordt, beperkt dit echter wel de vergelijkbaarheid van de gegevens.

Investeringsstatistieken door private ondernemingen

De CBS-investeringsstatistieken zijn gebruikt voor het in kaart brengen van de private investeringen in Nederland. De investeringsstatistieken hebben betrekking op investeringen van in Nederland gevestigde ondernemingen. Dit kunnen zowel ondernemingen van Nederlandse origine of buitenlandse origine zijn. Uitgangspunt bij het in kaart brengen van het investeringsniveau is dat deze indicator op een gelijkwaardige wijze wordt gepresenteerd als de andere indicatoren (werkgelegenheid en toegevoegde waarde). Zowel de sector- als de gebiedsafbakening die gehanteerd wordt, komt niet overeen met de statistieken die het CBS openbaar maakt. De sector- en gebiedsafbakening zijn veel gedetailleerder dan de gepubliceerde statistieken.

Het CBS heeft vanaf het jaar 2000 investeringsstatistieken in gedetailleerde vorm beschikbaar. De investeringsstatistieken vóór 2000 zijn in minder gedetailleerde vorm verzameld. Om een zo volledig mogelijk beeld te krijgen en aan te sluiten bij de wijze waarop de indicatoren werkgelegenheid en toegevoegde waarde gerapporteerd worden, is besloten om 2000 als basisjaar te kiezen. De mate van detaillering van de investeringsstatistieken maakt het gebruik van gegevens van voor 2000 namelijk niet mogelijk. Op dit moment zijn alleen de statistieken over investeringen in materiële vaste activa voor 2000 en 2001 beschikbaar. De investeringsstatistieken voor 2002 zullen in het voorjaar van 2004 gepubliceerd worden. Als gevolg hiervan zal alleen over de jaren 2000 en 2001 gerapporteerd worden.

De investeringsstatistieken van het CBS worden verkregen door enquêtering bij bedrijfseenheden die investeringen gedaan (kunnen) hebben. De waarneming geschiedt op steekproefbasis met behulp van enquêteformulieren. Zodoende is de statistiek erg gedetailleerd. Dit detailniveau is echter alleen te gebruiken indien geaggregeerd wordt naar een zodanig niveau dat bedrijfsspecifieke gegevens niet uit de statistieken te halen zijn. Het CBS heeft namelijk een geheimhoudingsverplichting, wat inhoudt dat ze geen concurrentiegevoelige informatie mag onthullen. De statistieken dienen uit minstens drie ondernemingen te bestaan en geen van deze ondernemingen mag meer dan 70 procent van het totaal uitmaken.

Om toch gebruik te maken van de investeringsstatistieken is aan het CBS in een specifieke opdracht gevraagd om een 4x5-matrix op te stellen (zie bijlage 1). In deze matrix wordt het investeringsniveau van de maritieme activiteiten in de vier hoofdsectoren industrie (inclusief delfstofwinning, bouw en nutsbedrijven, exclusief visserij), groothandel, transport en distributie en zakelijke dienstverlening in de zeehavengebieden gegeven voor de zeehavengebieden (Noordelijke zeehavens, Noordzeekanaalgebied, Rijn- en Maasmond en Scheldebekken) en Nederland. Scheveningen is bij het Rijn- en Maasmondgebied gevoegd. Openbaar bestuur is niet opgenomen in de statistieken van het CBS. Getracht is om deze leemte aan de hand van

andere bronnen op te vullen. Met het opstellen van deze matrix wordt gepoogd de geheimhoudingsverplichting te omzeilen. De aggregatie naar sectoren en gebieden verkleint de kans dat gegevens niet prijs gegeven kunnen worden. Dit neemt echter niet weg dat de mogelijkheid blijft bestaan dat niet alle gegevens openbaar gemaakt kunnen worden.

Een nadere opsplitsing van de statistieken is gemaakt voor de sectoren industrie en transport en distributie. Voor de sector industrie is een nadere opsplitsing echter alleen voor Nederland, het Noordzeekanaalgebied en het Rijn- en Maasmondegebied mogelijk in verband met de geheimhoudingsverplichting. De opsplitsing van de transport en distributiesector is wel voor alle zeehavengebieden mogelijk. Deze nadere detaillering stuit echter in een aantal gevallen wel op de geheimhoudingsplicht van het CBS. Gestreefd is om zoveel mogelijk de totalen van de sectoren in de matrix op te nemen.

3 Investerings in de Nederlandse zeehavens

3.1 Inleiding

De investeringsindicator kan op een aantal manieren gepresenteerd worden. Allereerst op basis van het absolute investeringsniveau in de zeehavengebieden. De omvang van de investeringen kunnen afgezet worden ten opzichte van andere zeehavengebieden, het totaal van de zeehavengebieden en ten opzichte van Nederland. Door het opbouwen van een tijdreeks komen ontwikkelingen in de zeehavengebieden naar voren. Op dit moment zijn slechts voor twee jaren (2000 en 2001) de investeringsstatistieken te presenteren. Als gevolg hiervan kan nog weinig gezegd worden over de ontwikkeling van de indicator.

Gekeken zal worden naar de private investeringen in de zeehavengebieden en de publieke investeringen. De private investeringen (investerings van bedrijven) zullen op basis van de investeringsstatistieken van het CBS in kaart gebracht worden. Voor de publieke investeringen zal gekeken worden naar begrotingen van ministeries en provincies en de investeringen die gedaan worden door de Havenschappen en Havenbedrijven aangezien in de investeringsstatistieken van het CBS geen gegevens over investeringen van overheidsinstanties zitten.

Zoals bij de beschrijving van de indicator is aangegeven, geeft het type investering meer aan dan alleen het niveau van de investeringen. Onderscheid naar type investeringen (nieuw, uitbreiding, vervanging, binnenland, buitenland) is echter niet mogelijk. In de statistieken wordt namelijk geen onderscheid gemaakt naar type investering. De investeringsstatistieken van het CBS hebben betrekking op ondernemingen die in Nederland gevestigd zijn. Dit kunnen dus zowel Nederlandse als buitenlandse ondernemingen zijn. De publieke investeringen hebben betrekking op Nederlandse overheidsinvesteringen gedaan door lokale, provinciale of landelijke overheidsinstanties.

3.2 Private investeringen

3.2.1 Investerings in 2000

Nederland

In 2000 is in Nederland voor 5,6 miljard euro aan investeringen gedaan door private partijen in maritieme activiteiten. Het merendeel van de investeringen heeft plaatsgehad in de industrie (4,0 miljard euro). In de groothandel is voor bijna 0,6 miljard euro geïnvesteerd. De omvang van de investeringen in de sectoren transport en distributie en zakelijke dienstverlening is niet te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting van het CBS. Het probleem zit in de sector dienstverlening ten behoeve van het vervoer.

De investeringen in deze sector kunnen niet gepubliceerd worden. Aangezien de investeringen voor de zeevaart en de binnenvaart (de overige sectoren binnen transport en distributie) wel openbaar zijn, is het totaal aan investeringen voor transport en distributie niet te geven. Als gevolg hiervan kunnen de investeringen van de zakelijke dienstverlening eveneens niet gegeven worden. Tezamen is in deze sectoren voor 1,0 miljard euro aan investeringen gedaan. Tabel 3.1 geeft de omvang van de investeringen in Nederland en de zeehavengebieden weer.

Zeehavengebieden

In de onderscheiden zeehavengebieden is in totaal 39 procent van de investeringen door bedrijven in maritieme activiteiten in Nederland terechtgekomen. Dit lijkt gering, maar wordt verklaard doordat buiten de zeehavengebieden bedrijven actief zijn in activiteiten die in de Havenmonitor als maritiem zijn aangemerkt. Het gaat het hierbij om activiteiten in de industrie, de groothandel en de zakelijke dienstverlening, die buiten de zeehavengebieden van andere aard (niet havengebonden) zijn dan die in de zeehavengebieden³. De activiteiten van deze bedrijven zijn echter niet (of minder) maritiem van aard. Wanneer naar Nederland als geheel gekeken wordt, worden deze bedrijven wel meegenomen.

In 2000 is voor 2,2 miljard euro aan investeringen gedaan in maritieme activiteiten in de Nederlandse zeehavengebieden. Ruim de helft van de investeringen in de zeehavengebieden is in het Rijn- en Maasmondgebied terechtgekomen en 30 procent in het Noordzeekanaalgebied.

Tabel 3.1 Private investeringen in maritieme activiteiten in Nederland en de Nederlandse zeehavens in 2000 (x 1.000 euro, excl. BTW in marktprijzen)

	Nederland totaal	Zeehavens totaal	Noordelijke zeehavens	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond	Schelde- bekken
Industrie	4.043.637	1.607.468	43.810	546.369	762.581	254.708
Groothandel	575.260	139.250	4.805	51.142	79.009	4.294
Transport en distributie	x	x	82.694	46.720	262.081	x
Zakelijke dienstverlening	x	x	706	7.766	16.847	x
Totaal	5.625.321	2.190.854	132.015	651.997	1.120.519	286.323

Bron: CBS

Met uitzondering van de Noordelijke zeehavens vinden de meeste investeringen in de zeehavengebieden in de industrie plaats, wat overeenkomt met het beeld voor geheel Nederland (zie tabel 3.2). In de Noordelijke zeehavens is 63 procent van de investeringen in de transport- en distributiesector terechtgekomen. In het Rijn- en Maasmondgebied is bijna een kwart van de investeringen door bedrijven in de transport- en distributiesector verricht. Voor het Scheldebekken is het niet mogelijk om de investeringen in de zakelijke dienstverlening weer te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting. Aangezien

³ De investeringen in maritieme activiteiten in zeehavengebieden ten opzichte van die in de vergelijkbare activiteiten in Nederland (39 procent) zijn verhoudingsgewijs beduidend hoger dan die in termen van werkgelegenheid. De werkgelegenheid in maritieme activiteiten in zeehavengebieden zijn namelijk slechts 20 procent van het totaal in Nederland.

het totaal aan investeringen wel bekend is, zijn de investeringen in de transport en distributie eveneens niet te geven.

De verdeling van de investeringen over de bedrijfstakken laat zien dat verhoudingsgewijs in de zeehavengebieden minder in de bedrijfstakken groothandel en zakelijke dienstverlening wordt geïnvesteerd ten opzichte van Nederland als geheel. In de zeehavengebieden varieert het aandeel van de groothandel op het totaal van de investeringen van 1% tot 8% en in Nederland is dit aandeel 10%. Voor de zakelijke dienstverlening is het voor Nederland niet mogelijk om het aandeel van de investeringen in het totaal aan te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting. Als gevolg hiervan is ook het investeringsniveau van de bedrijfstak transport en distributie niet te geven. Voor de Scheldebekken is om dezelfde reden het aandeel in deze bedrijfstakken niet aan te geven⁴.

Tabel 3.2 Procentuele verdeling van de private investeringen in maritieme activiteiten over 4 bedrijfstakken in 2000 in Nederland en de zeehavengebieden (in %)

	Nederland totaal	Zeehavens totaal	Noordelijke zeehavens	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond	Schelde- bekken
Industrie	72%	73%	33%	84%	68%	89%
Groothandel	10%	6%	4%	8%	7%	1%
Transport en distributie	x	x	63%	7%	23%	x
Zakelijke dienstverlening	x	x	1%	1%	2%	x
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: CBS

Binnen de sector industrie is in Nederland in de chemische industrie het meest geïnvesteerd (1,1 miljard euro) door private partijen, gevolgd door de sectoren elektriciteitsproductie (0,9 miljard euro), overige industrie (0,9 miljard euro) en de basismetaal- en metaalproductenindustrie (0,7 miljard euro). Voor de voedingsmiddelenindustrie en aardolie industrie is de omvang van de investeringen niet bekend, maar tezamen zijn de sectoren goed voor ruim 0,3 miljard euro aan investeringen.

In het Noordzeekanaalgebied is het investeringsniveau voor de sectoren basismetaal- en metaalproductenindustrie en de elektriciteitsproductie niet bekend. De aanwezigheid en omvang van CORUS in dit gebied is verantwoordelijk voor het feit dat gegevens voor de betreffende industriële tak niet gegeven kunnen worden. Het investeringsniveau van beide sectoren tezamen is bijna 0,5 miljard euro. Dit komt overeen met 90 procent van het totaal aan investeringen in de industrie in het Noordzeekanaalgebied. De omvang van de investeringen van de overige sectoren is minimaal in vergelijking met deze sectoren.

De chemische industrie is de sector met de grootste investeringen in 2000 in het Rijn- en Maasmondgebied. Met bijna 0,5 miljard euro is deze sector goed voor ruim 64 procent van de investeringen in dit havengebied. In de overige sectoren is de omvang van de

⁴ Een indruk van de relatieve omvang van de investeringen in deze sectoren kan worden verkregen uit de tabellen 3.5 en 3.6.

investerings geringer, waarbij in de aardolie industrie meer geïnvesteerd is dan in de overige sectoren.

Tabel 3.3 Verdeling van investeringen door bedrijven in maritieme activiteiten in industriële sectoren voor Nederland en de zeehavengebieden Noordzeekanaalgebied en Rijn- en Maasmond, in 2000 (x 1.000 euro)

Industrie	Nederland totaal	Zeehavens totaal	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond
Voedingsmiddelenindustrie	x	x	16.621	x
Aardolie industrie	x	113.573	2.267	111.306
Chemische industrie	1.135.601	518.917	30.011	488.906
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	716.281	x	x	11.631
Transportmiddelenindustrie	85.157	13.490	1.787	11.703
Elektriciteitsproductie	902.048	x	x	34.987
Overige industrie	875.620	x	4.470	x
Totaal	4.043.637	1.308.950	546.369	762.581

Bron: CBS

Voor de bedrijfstak transport en distributie is alleen voor de Noordelijke zeehavens en het Rijn- en Maasmondgebied de opsplitsing te maken naar de sectoren zeevaart, binnenvaart en dienstverlening ten behoeve van het vervoer. Voor Nederland als geheel is deze opsplitsing niet te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting in de sector dienstverlening ten behoeve van het vervoer. Als gevolg hiervan is niet aan te geven wat het aandeel van de sectoren in het totaal is⁵.

In de Noordelijke zeehavens is vooral in de zeevaart geïnvesteerd en in het Rijn- en Maasmondgebied is vooral geïnvesteerd in de sector dienstverlening ten behoeve van het vervoer. Ondanks dat de investeringsomvang in de sectoren zeevaart en binnenvaart voor het Noordzeekanaalgebied niet bekend zijn, is wel duidelijk dat de meeste investeringen in de sector dienstverlening ten behoeve van het vervoer gedaan zijn in 2000. Voor het Scheldebekken is het aandeel van de sectoren in het totaal niet te geven aangezien de totale omvang niet bekend is.

Tabel 3.4 Verdeling van private investeringen in maritieme activiteiten in de sector transport en distributie voor Nederland en de Nederlandse zeehavens in 2000 (x 1.000 euro)

Transport en distributie	Nederland totaal	Zeehavens totaal	Noordelijke zeehavens	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond	Schelde- bekken
Zeevaart	275.918	x	72.683	x	65.330	359
Binnenvaart	61.081	x	931	x	9.485	x
Dienstverlening ten behoefte van het vervoer	x	251.275	9.080	31.300	187.267	23.628
Totaal	x	x	82.694	46.720	262.081	x

Bron: CBS

⁵ Een indicatie van de relatieve omvang van de investeringen in deze sector kan worden verkregen uit tabel 3.8.

3.2.2 Investerings in 2001

Nederland

In Nederland hebben private partijen in 2001 voor 5,7 miljard euro geïnvesteerd in maritieme activiteiten. Het overgrote deel (3,7 miljard euro) van deze investeringen is in de industrie verricht. In de transport en distributie is voor 1,1 miljard euro geïnvesteerd en in de groothandel en zakelijke dienstverlening respectievelijk 0,5 en 0,3 miljard euro.

Zeehavengebieden

In de onderscheiden zeehavengebieden is in 2001 in totaal voor 2,2 miljard euro geïnvesteerd in maritieme activiteiten. Meer dan de helft hiervan is terechtgekomen in het Rijn- en Maasmondgebied. Tabel 3.5 geeft de omvang van de investeringen in de havengebieden en in Nederland weer. In de Noordelijke zeehavens zijn voor de bedrijfstakken industrie en zakelijke dienstverlening geen investeringsstatistieken beschikbaar. Voor de Scheldebekken geldt dit voor de groothandel en zakelijke dienstverlening.

Tabel 3.5 Private investeringen in maritieme activiteiten in Nederland en de Nederlandse zeehavens in 2001 (x 1.000 euro)

	Nederland totaal	Zeehavens totaal	Noordelijke zeehavens	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond	Schelde- bekken
Industrie	3.750.018	x	x	258.362	544.128	299.347
Groothandel	537.305	x	5.876	40.020	74.688	x
Transport en distributie	1.118.128	775.790	46.484	111.448	596.277	21.581
Zakelijke dienstverlening	291.624	x	x	19.729	35.674	x
Totaal	5.697.075	2.182.896	166.105	429.558	1.250.766	336.467

Bron: CBS

In Nederland is in 2001 66 procent van de investeringen in de industrie terechtgekomen, 20 procent in de transport en distributie, 9 procent in de groothandel en 5 procent in de zakelijke dienstverlening. De verdeling van de private investeringen in het Noordzeekanaalgebied komt redelijk overeen met de verdeling van de investeringen in Nederland. In het Rijn- en Maasmondgebied is meer in de groothandel geïnvesteerd en in de Scheldebekken meer in de industrie. Voor de Noordelijke zeehavens is niet vast te stellen in welke bedrijfstak het meest is geïnvesteerd aangezien de beschikbare investeringsgegevens slechts 32 procent van de totale investeringen in het gebied uitmaken. Gelet op het investeringspatroon in 2000, kan worden verondersteld dat de meeste investeringen in maritieme activiteiten in 2001 in de industrie hebben plaatsgehad.

Tabel 3.6 Procentuele verdeling van de private investeringen in maritieme activiteiten over 4 bedrijfstakken in 2001 in Nederland en de zeehavengebieden (in %)

	Nederland totaal	Zeehavens totaal	Noordelijke zeehavens	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond	Schelde- bekken
Industrie	66%	x	x	60%	44%	89%
Groothandel	9%	x	4%	9%	6%	x
Transport en distributie	20%	36%	28%	26%	48%	6%
Zakelijke dienstverlening	5%	x	x	5%	3%	x
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Bron: CBS

Voor Nederland, het Noordzeekanaalgebied en het Rijn- en Maasmondgebied zijn de investeringen in de bedrijfstak industrie verder uitgesplitst. In Nederland zijn in 2001 de meeste investeringen gedaan in de sectoren chemische industrie (23%), elektriciteitsproductie (24%) en overige industrie (31%).

Voor het Noordzeekanaalgebied geldt dat de sectoren basismetaal- en metaalproductenindustrie en elektriciteitsproductie tezamen 80% van de investeringen voor hun rekening nemen. Het investeringsniveau van deze sectoren afzonderlijk is niet te geven vanwege de geheimhoudingsverplichting voor een van beide sectoren (veroorzaakt door de alles bepalende aanwezigheid van CORUS).

De sector chemische industrie neemt in het Rijn- en Maasmondgebied ruim de helft van de investeringen voor haar rekening. De elektriciteitsproductie en overige industrie zijn gezamenlijk goed voor 25 % van de investeringen en de aardolie industrie neemt nog eens 13% voor haar rekening.

Tabel 3.7 Verdeling van private investeringen in maritieme activiteiten in industriële sectoren voor Nederland en de zeehavengebieden Noordzeekanaalgebied en Rijn- en Maasmond, in 2001 (x 1.000 euro)

Industrie	Nederland totaal	Zeehavens totaal	Noordzee- kanaalgebied	Rijn- en Maasmond
Voedingsmiddelenindustrie	x	44.207	15.018	29.189
Aardolie industrie	x	71.943	2.482	69.461
Chemische industrie	865.438	297.967	16.085	281.882
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	382.234	x	x	14.266
Transportmiddelenindustrie	90.275	12.874	1.623	11.251
Elektriciteitsproductie	915.791	x	x	x
Overige industrie	1.154.133	x	16.944	x
Totaal	3.750.018	802.490	258.362	544.128

Bron: CBS

In Nederland is de sector dienstverlening ten behoeve van het vervoer verantwoordelijk voor 70 procent van de investeringen. De zeevaart neemt 25 procent van de investeringen voor haar rekening en in de binnenvaart wordt voor 5 procent van de totale investeringen in deze bedrijfstak gedaan.

De investeringen in de zeehavengebieden wijken af van het nationale beeld. In de Noordelijke zeehavens wordt meer in de zeevaart geïnvesteerd. In de Scheldebekken en het Noordzeekanaalgebied vinden de investeringen vooral plaats in de sector dienstverlening ten behoeve van het vervoer. De verdeling van de investeringen over de drie sectoren komen in het Rijn- en Maasmondgebied enigszins overeen met het nationale beeld. In de binnenvaart en dienstverlening ten behoeve van het vervoer wordt iets minder geïnvesteerd en in de zeevaart wat meer. Alleen voor het Noordzeekanaalgebied is niet het investeringsniveau voor alle sectoren weer te geven.

Tabel 3.8 Verdeling van private investeringen in maritieme activiteiten in transport en distributie voor Nederland en de Nederlandse zeehavens in 2001 (x 1.000 euro)

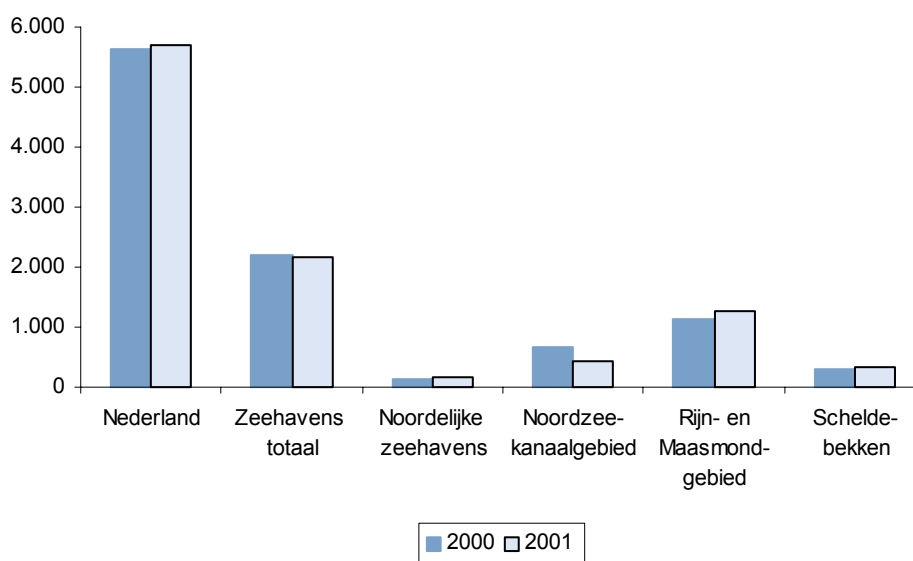
Transport en distributie	Nederland totaal	Zeehavens totaal	Noordelijke zeehavens	Noordzee-kanaalgebied	Rijn- en Maasmond	Schelde-bekken
Zeevaart	279.762	x	30.587	x	197.386	255
Binnenvaart	51.396	x	4.986	x	3.891	95
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	786.967	521.377	10.911	94.234	395.001	21.231
Totaal	1.118.128	775.790	46.484	111.448	596.277	21.581

Bron: CBS

3.2.3 Ontwikkeling

Het investeringsniveau in Nederland ligt in 2001 op het niveau van 2000. Met uitzondering van het Noordzeekanaalgebied geldt dat in de zeehavengebieden het investeringsniveau is toegenomen. In figuur 3.1 is de ontwikkeling van de investeringen door private partijen in de zeehavengebieden weergegeven.

Figuur 3.1 Ontwikkeling van de totale private investeringen in maritieme activiteiten in Nederland, de vier zeehavengebieden tezamen en afzonderlijk, in miljoen euro



Bron: CBS

In Nederland is de totale omvang van de investeringen in de bedrijfstakken industrie en groothandel afgenomen. De ontwikkeling van de bedrijfstakken transport en distributie en zakelijke dienstverlening is niet te bepalen aangezien het investeringsniveau voor 2000 niet beschikbaar is. Verondersteld kan worden dat in deze bedrijfstakken sprake is van een toename aangezien de totale investeringen op hetzelfde niveau als het voorgaande jaar liggen.

Voor de zeehavengebieden is het beeld alleen voor het Noordzeekanaalgebied en het Rijn- en Maasmondgebied compleet. In de industrie en groothandel is sprake van een afname van de omvang van de investeringen en in de zakelijke dienstverlening en transport en distributie is de omvang gestegen. De ontwikkelingsrichting in de beide gebieden is dezelfde, maar in het Noordzeekanaalgebied is de afname groter dan in het Rijn- en Maasmondgebied. De toename van de investeringen in de zakelijke dienstverlening en transport en distributie is in het Noordzeekanaalgebied niet voldoende om de afname in de andere sectoren te compenseren. In het Rijn- en Maasmondgebied is de stijging van de investeringen in de zakelijke dienstverlening en transport en distributie wel voldoende om de afname in de andere sectoren te compenseren.

Doordat voor de Noordelijke zeehavens en de Scheldebekken het beeld niet compleet is, is niet voor alle sectoren aan te geven welke ontwikkeling de investeringen gemaakt hebben. In de Noordelijke zeehavens is het niveau van de investeringen in de groothandel gestegen en in de transport en distributie gedaald. Voor de Scheldebekken is alleen aan te geven dat de omvang van de investeringen in de industrie is toegenomen.

3.2.4 Investerings afgezet tegen werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Ondanks dat de ontwikkeling van de investeringen een te korte periode behelst, kan de ontwikkeling wel naast de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde in de zeehavens gelegd worden. Hieraan kunnen slechts in beperkte mate conclusies verbonden worden. De korte periode waarvoor de gegevens beschikbaar zijn en de tijdsvertraging waarmee investeringen in de economie doorwerken, maken het noodzakelijk dat bij deze vergelijking voorzichtigheid wordt betracht. Tabel 3.9 toont de investeringen, directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde voor de jaren 2000 en 2001. Voor een beschrijving van de relatie tussen investeringen enerzijds en toegevoegde waarde en werkgelegenheid anderzijds zie paragraaf 2.2.

Tabel 3.9 Overzicht investeringen, directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde in maritieme activiteiten in Nederlandse zeehavens en Nederland totaal in 2000 en 2001 (x 1.000 euro)

Zeehavengebied	Investeringen (in mln euro)		Werkgelegenheid		Toegevoegde waarde (in mln euro) ⁶	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Noordelijke zeehavens	132	166	8.078	8.003	595	593
Noordzeekanaalgebied	652	430	38.005	38.724	3.015	3.140
Rijn- en Maasmondgebied ⁷	1.121	1.251	82.133	80.501	7.082	7.401
Scheldebekken	286	336	15.610	15.116	1.742	2.038
Totaal zeehavens	2.191	2.183	143.827	142.343	12.434	13.171
Nederland	33.473	39.553	7.188.000	7.363.000	327.200	344.800

Bron: ECORYS, op basis van gegevens CBS en LISA

Tabel 3.10 Aandeel maritieme investeringen, directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde in nationale economie (in%)

Zeehavengebied	Investeringen		Werkgelegenheid		Toegevoegde waarde	
	2000	2001	2000	2001	2000	2001
Noordelijke zeehavens	0,4	0,4	0,1	0,1	0,2	0,2
Noordzeekanaalgebied	1,9	1,1	0,5	0,5	0,9	0,9
Rijn- en Maasmondgebied ⁸	3,3	3,2	1,1	1,1	2,2	2,1
Scheldebekken	0,9	0,8	0,2	0,2	0,5	0,6
Totaal zeehavens	6,5	5,5	2,0	1,9	3,8	3,8
Nederland	100	100	100	100	100	100

Bron: ECORYS, op basis van gegevens CBS en LISA

De private investeringen in de zeehavens zijn in 2000 en 2001 nagenoeg gelijk. De werkgelegenheid is in deze periode afgenomen en de toegevoegde waarde is gestegen. In de zeehavengebieden is een divers beeld zichtbaar. In de Noordelijke zeehavens is sprake van een stijging van de investeringen, de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde dalen echter (licht) in dit havengebied. In het Noordzeekanaalgebied nemen de investeringen af, terwijl de werkgelegenheid en toegevoegde waarde toenemen. In het Rijn- en Maasmondgebied en de Scheldebekken is hetzelfde beeld zichtbaar. De omvang van de investeringen en de toegevoegde waarde zijn toegenomen, maar de werkgelegenheid is afgenomen. Mede op grond van deze korte periode is nog geen eenduidige relatie vast te stellen tussen de investeringen, directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde.

Het is echter wel mogelijk om het totaal van de investeringen van de in Nederland gevestigde bedrijven (zowel van Nederlandse als buitenlandse origine) af te zetten tegen de totale investeringen in Nederland. In 2000 maakten de private investeringen in maritieme activiteiten in de havengebieden 6,5 % uit van de totale private investeringen in Nederland. In 2001 is dit percentage is teruggelopen tot 5,5 %. De investeringen buiten de havengebieden zijn dus toegenomen in vergelijking met het voorgaande jaar. Zetten

⁶ In prijzen van 1996

⁷ Inclusief Scheveningen

⁸ Inclusief Scheveningen

we deze percentages af tegen de aandelen van de directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde in de nationale economie dan liggen de investeringsaandelen hoger. De werkgelegenheidsaandelen zijn in 2000 en 2001 respectievelijk 2,0% en 1,9% en de toegevoegde waarde aandelen in beide jaren 3,8%⁹. Het aandeel van de private investeringen in de havengebieden ligt beduidend hoger dan het aandeel van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de nationale economie. Hieruit kan geconcludeerd worden dat de maritieme activiteiten in de zeehavengebieden kapitaalintensief zijn. Dit geldt met name voor de industrie.

3.3 Publieke investeringen

Behalve private investeringen worden ook publieke investeringen gedaan in de havengebieden. Deze publieke investeringen zijn veelal investeringen met een voorwaardenscheppend karakter (infrastructuur, voorzieningen) en hebben maatschappelijk nut als uitgangspunt. Investeringen in infrastructuur zijn noodzakelijk voor de havengebieden om ondernemingen optimaal te kunnen laten functioneren en presteren. Het gaat hierbij veelal om investeringen in kades, wegen, (pijp)leidingen en dergelijke. Zonder deze investeringen zijn de gebieden minder aantrekkelijk als vestigingslocatie. Investeringen zijn dan ook vereist om bedrijven aan te trekken en te behouden voor het havengebied.

Door het ontbreken van CBS-statistieken voor overheidsinvesteringen, is geput uit verschillende bronnen. Hierbij is onderscheid gemaakt worden tussen investeringen van Havenschappen en Havenbedrijven en investeringen van overige overheidsinstanties als ministeries en provincies. Om de investeringen van de Havenschappen en Havenbedrijven in kaart te brengen is aan de Havenschappen en Havenbedrijven gevraagd om de gegevens omtrent hun investeringen aan te leveren. De investeringen van de Havenschappen en Havenbedrijven kunnen zodoende in kaart gebracht worden. Voor de investeringen van de overige overheidsinstanties wordt vooral gekeken naar begrotingen van ministeries en provincies. Doordat gebruik gemaakt wordt van verschillende bronnen, is enige voorzichtigheid gewenst met het vergelijken van de gegevens.

3.3.1 Havenschappen en Havenbedrijven

Voor het in kaart brengen van de investeringen van de Havenschappen en Havenbedrijven is vooralsnog besloten om dit alleen voor de grote zeehavengebieden te doen. Door hiervoor te kiezen worden in ieder geval de belangrijkste havengebieden en omvangrijkste investeringen meegenomen. Het betreft de investeringen van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam, Groningen Seaports en Zeeland Seaports. Indien besloten wordt om door te gaan met deze indicator, kunnen de andere zeehavengebieden hierbij betrokken worden.

⁹ Economische betekenis Nederlandse zeehavens 2002, ECORYS, 2003

Vergelijking van de investeringen van de Havenschappen en de Havenbedrijven wordt bemoeilijkt doordat gewerkt is met verschillende bronnen. Het onderscheid naar type investering dat wordt gehanteerd, komt niet altijd met elkaar overeen. Om de investeringen vergelijkbaar te maken, is het noodzakelijk dat de investeringen nader gedetailleerd worden, zodat een eenduidige indeling te maken valt.

Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft in 2000 en 2001 voor respectievelijk 164 miljoen en 203 miljoen euro geïnvesteerd. Ruim 40 procent van de investeringen is zowel in 2000 als in 2001 in de logistiek terechtgekomen¹⁰. In 2000 ging een kwart van de investeringen naar de distributie en in 2001 is 20 procent van de investeringen naar overig openbaar gegaan.

De gedane investeringen vallen onder grond-, water- en wegenbouwkundige werken. Het betreft onder andere de aanleg van (basis)infrastructuur, inrichting van terreinen (distripark), revitalisering havengebieden, demping van havens en uitbreiding van de pijpleidinginfrastructuur.

Tabel 3.11 Investerings van het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam in 2000 en 2001 (x 1.000 euro)

GHR	2000	2001
Industrie	2.000	28.000
Logistiek	72.000	85.000
Distributie	23.000	24.000
Overig verhuurbaar	41.000	25.000
Overig openbaar	26.000	41.000
Totaal	164.000	203.000

Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam

Groningen Seaports

Groningen Seaports heeft in 2000 voor 4 miljoen euro aan investeringen gedaan in het havengebied. Het betreft investeringen in gebouwen, bouwgronden, inventaris, machines en installaties en infrastructuur. In 2001 zijn de investeringen teruggelopen tot 3 miljoen euro. Werd in 2000 nog het meest geïnvesteerd in bouwgronden (2,2 miljoen euro) en in 2001 is vooral in infrastructuur algemeen nut geïnvesteerd (2,6 miljoen euro).

Tabel 3.12 Investerings van Groningen Seaports in 2000 en 2001 (x 1.000 euro)

Groningen Seaports	2000	2001
Gebouwen	160	50
Infrastructuur algemeen nut	980	2.660
Machines en installaties	90	70
Inventaris	560	34
Bouwgronden	2.190	260
Totaal	3.980	3.074

Bron: Groningen Seaports

¹⁰ Het Gemeentelijk Havenbedrijf heeft zelf de investeringen verdeeld over de verschillende sectoren. Welke investeringen vallen onder de verschillende sectoren is niet te achterhalen.

Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam

Het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam heeft in 2000 voor 71 miljoen euro aan investeringen in het zeehavengebied verricht. Ruim 46 miljoen heeft het havenbedrijf in grond-, water- en wegenbouwkundigewerken geïnvesteerd. In 2001 is vooral geïnvesteerd in overige machines, apparaten en installaties en grond-, water- en wegenbouwkundigewerken.

Tabel 3.13 Investerings van het Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam in 2000 en 2001 (x 1.000 euro)

GHA	2000	2001
Grond en terreinen	2.663	2.460
Bedrijfsruimten	5.030	1.615
GWW	46.311	22.156
Vervoermiddelen extern transport	1.522	5.632
Overige machines, apparaten en installaties	14.479	29.085
Overige materiele vaste activa	1.024	4.381
Totaal	71.028	65.330

Bron: Gemeentelijk Havenbedrijf Amsterdam

Zeeland Seaports

De omvang van de investeringen is in de periode 2000-2001 licht gestegen. In 2000 en 2001 heeft Zeeland Seaports voor respectievelijk 25,4 en 27,1 miljoen euro geïnvesteerd in het zeehavengebied. In 2000 is vooral geïnvesteerd in grond en terreinen en kade-infrastructuur. Tevens is aanzienlijk in grond- en wegenbouwkundige werken geïnvesteerd. In 2001 zijn de investeringen in grond en terreinen, bedrijfsruimten en grond- en wegenbouwkundige werken gestegen. De investeringen in de kade-infrastructuur zijn aanzienlijk gedaald. In grond en terreinen is het merendeel van de investeringen terechtgekomen.

Tabel 3.14 Investerings van Zeeland Seaports in 2000 en 2001 (x 1.000 euro)

Zeeland Seaports	2000	2001
Grond en terreinen	11.583	15.287
Bedrijfsruimten	27	223
Kade-infrastructuur	9.750	2.753
Grond- en wegenbouwkundige werken	3.965	8.839
Vervoermiddelen	33	-
Overige materiele vaste activa	6	-
Totaal	25.364	27.101

Bron: Zeeland Seaports

De omvang van de zeehavengebieden heeft zijn weerslag op de omvang van de investeringen. De investeringen van het GHR in de Rotterdamse haven zijn dan ook groter dan de investeringen in de overige havengebieden.

De ontwikkeling van de investeringen in de zeehavengebieden laten een verschillend beeld zien. Het GHR en Zeeland Seaports hebben in 2001 meer geïnvesteerd dan in 2000, terwijl het GHA en Groningen Seaports minder geïnvesteerd hebben.

3.3.2 Overige overheidsinstanties

Door het ontbreken van algemene statistieken over de investeringen van overheidsinstanties is gekeken naar mogelijkheden om de investeringen van deze instanties toch in beeld te brengen. Investerings van de Havenschappen, zoals in de voorgaande paragraaf beschreven, zijn veelal direct gerelateerd aan de zeehavengebieden. Voor de andere instanties is dit veel minder het geval. Gevraagd is dan ook om te onderzoeken wat de mogelijke bronnen zijn voor het in kaart brengen van de overheidsinvesteringen en geen cijfermatige weergave te geven.

In het Infrastructuurfonds van het Ministerie van Verkeer en Waterstaat is een aantal uitgaven opgenomen die in relatie staan tot de zeehavengebieden. Een van de posten die in het Infrastructuurfonds is opgenomen, zijn uitgaven aan scheepvaartwegen en havens. Verondersteld kan worden dat een groot deel van deze investeringen gerelateerd kunnen worden aan de zeehavengebieden. In de bijlage van het Infrastructuurfonds staat een overzicht met betrekking tot realisatieprogramma Waterbeheren en Vaarwegen. Hierin staat opgesplitst naar een aantal gebieden de uitgaven die zijn gedaan in de betreffende gebieden. Een voorbeeld hiervan is de renovatie van de zeesluizen in IJmuiden voor het Noordzeekanaalgebied. Door het systematisch doorlopen van de begroting ontstaat een overzicht van de uitgaven die gedaan worden in het zeehavengebied. Hierbij dient wel aangetekend te worden dat niet alle uitgaven direct gerelateerd kunnen worden aan de zeehavengebieden zonder nadere detaillering van de gegevens.

Naast het Infrastructuurfonds komt ook in het Meerjarenprogramma Infrastructuur en Transport (MIT)-projectenboek projecten voor die van belang zijn voor de zeehavengebieden. Een voorbeeld van een project is 'Vervolgfase van de Railservice Centra Maasvlakte en Waalhaven'. Een nadeel is echter dat geen bedragen genoemd worden, zodat de investeringen niet in kaart gebracht kunnen worden. Er staan echter wel projecten tussen die voor de zeehavengebieden van belang zijn.

In de begrotingen van de ministeries en provincies zijn eveneens uitgaven opgenomen die in relatie staan tot de zeehavengebieden. Het is echter niet altijd duidelijk wat voor uitgaven het betreft en of die geheel terecht zijn gekomen in de zeehavens. Aan de hand van nadere detaillering van de gegevens is het mogelijk om een duidelijker beeld van de investeringen te krijgen.

Investerings die gedaan worden door ministeries en/of provincies zijn vaak grootschalige projecten. Projecten die wel voor de zeehavens van belang zijn onder andere ter verbetering van bijvoorbeeld de bereikbaarheid. Van een uitbreiding van de Maasvlakte kan gezegd worden dat dit in z'n geheel in het zeehavengebied valt, maar voor de aanleg van de Betuweroute ligt dit anders. Niet alle investeringen vinden plaats in de zeehavengebieden, maar hebben wel tot doel om bijvoorbeeld de bereikbaarheid van de zeehavengebieden te vergroten.

Zoals uit het bovenstaande duidelijk naar voren komt, is het in kaart brengen van de overheidsinvesteringen erg bewerkelijk. Het kost namelijk veel tijd om alle bronnen na te lopen en na te gaan welke investeringen in het havengebied zijn verricht. Daarnaast is het

de vraag of jaarlijks alle investeringen worden meegenomen, die gedaan zijn in het havengebied. Verder is het voor investeringen niet altijd te bepalen welk deel van de investering in het havengebied is terechtgekomen en welk deel niet. Overheidsinvesteringen zijn dan ook moeilijker weer te geven dan de private investeringen, die rechtstreeks uit een CBS-bron af te leiden zijn.

4 Samenvatting en conclusies

Aanleiding en afbakening

In dit onderzoek is gekeken naar de betekenis, de gebruiksmogelijkheden en de toepassing van de indicator ‘investeringen in de Nederlandse zeehavens’. De behoefte aan aanvullende indicatoren ten opzichte van de thans gehanteerde indicatoren werkgelegenheid en toegevoegde waarde is de reden van dit onderzoek. Door de werkgroep Indicatoren, geformeerd vanuit de Commissie Statistiek van de Nationale Havenraad, is gekeken naar verschillende mogelijke indicatoren. Uit de groslijst met mogelijke indicatoren die de werkgroep heeft opgesteld, zijn drie indicatoren geselecteerd voor nadere bestudering. Het betreft ‘import/export via Nederlandse zeehavens’, ‘doorvoer via Nederlandse zeehavens’ en ‘investeringen in de Nederlandse zeehavens’. Na overleg met het CBS is besloten om de indicator investeringen in de zeehavens verder uit te laten diepen aangezien dit de meest kansrijke indicator is.

Investeringsindicator: mogelijkheden en beperkingen

Investeringen in de Nederlandse zeehavens zijn bruikbaar als indicator voor de bepaling van de economische voortgang van het zeehavengebied en bedrijven in havengerelateerde sectoren. Ontwikkelingen in de investeringen zijn van invloed op de positie van de zeehavengebieden als vestigingslocatie. Een toename van de investeringen geeft aan dat bedrijven de activiteiten willen continueren, terwijl een afname (bezien over een lange periode) een indicatie kan zijn voor relatieve achteruitgang van het gebied.

Investeringen creëren tijdelijke werkgelegenheid. Eveneens kunnen deze blijvende werkgelegenheid creëren, doch dit is sterk afhankelijk van het type investering (nieuw, uitbreidings- of vervangingsinvesteringen). Investeringen zullen met enige tijdvertraging leiden tot het in stand houden of toenemen van de toegevoegde waarde. Het type investering (uitbreiding, vervanging, nieuw, binnenland, buitenland) geeft nadere informatie over het zeehavengebied als vestigingslocatie. Op basis van de thans beschikbare statistieken is een onderscheid naar type investeringen evenwel niet mogelijk.

Investeringen zitten via de afschrijvingen in de toegevoegde waarde. In Nederland vormen de afschrijvingen in omvang gemiddeld zo’n 15 procent van de toegevoegde waarde. Per sector is het aandeel van de afschrijvingen in de toegevoegde waarde verschillend. In de industrie ligt het aandeel rond het nationaal gemiddelde, terwijl het aandeel in de transport- en distributiesector het aandeel hoger ligt. Veranderingen in de investeringen hebben dus gevolgen voor de toegevoegde waarde, waardoor de investeringsindicator gebruikt zou kunnen worden als een early-warning ten opzichte van de (mogelijke) ontwikkeling van de toegevoegde waarde.

De indicator is op te delen in publieke en private investeringen. Op basis van algemeen toegankelijke en beschikbare data zijn voor beide type investeringen de mogelijkheden in kaart gebracht. Voor de data wordt in eerste instantie gekeken naar het CBS, het instituut voor statistische informatie, en de door hun gepubliceerde statistieken. Hierbij wordt meteen duidelijk dat voor de publieke en private investeringen verschillende bronnen gebruikt moeten worden. Het CBS heeft namelijk wel gegevens over private investeringen, maar niet over publieke investeringen. De investeringsstatistieken van het CBS hebben betrekking op investeringen van in Nederland gevestigde ondernemingen; dit kunnen zowel Nederlandse als buitenlandse ondernemingen zijn.

Het CBS heeft naar aanleiding van een specifieke opdracht een 4x5-matrix opgesteld. In deze matrix worden de investeringen in maritieme activiteiten weergegeven verdeeld over vier hoofdsectoren enerzijds en de zeehavengebieden en Nederland anderzijds. Voor de sector industrie is een nadere opsplitsing gemaakt voor Nederland, het Noordzeekanaalgebied en het Rijn- en Maasmondgebied. De opsplitsing van de sector transport en distributie is voor alle zeehavengebieden gedaan. Bij de hantering van de zeehavengebieden en maritieme activiteiten is aangesloten bij de rapportage van de andere indicatoren (werkgelegenheid en toegevoegde waarde).

Zowel de gevraagde gebiedsafbakening als de sectorafbakening zorgen voor problemen omtrent de mogelijkheden tot publicatie van de gegevens. Het CBS heeft namelijk te maken met een geheimhoudingsplicht, waardoor geen concurrentiegevoelige gegevens gepubliceerd mogen worden. Hierdoor zijn niet alle investeringsstatistieken beschikbaar voor deze rapportage. Desondanks zijn de statistieken goed bruikbaar om aan te geven wat de investeringen zijn in de zeehavengebieden.

Resultaten private investeringen

Voor de jaren 2000 en 2001 zijn de investeringen van private ondernemingen in kaart gebracht. In 2000 is voor 2,2 miljard euro in de Nederlandse zeehavens geïnvesteerd door private partijen (39% van de totale investeringen in maritieme activiteiten in Nederland). Ruim de helft van de investeringen in de zeehavengebieden is in het Rijn- en Maasmondgebied terechtgekomen en 30 procent in het Noordzeekanaalgebied. De omvang van de investeringen in de zeehavengebieden bedroeg in 2001 eveneens 2,2 miljard euro. Meer dan de helft hiervan is in 2001 terechtgekomen in het Rijn- en Maasmondgebied.

De private investeringen blijven in 2001 ten opzichte van 2000 op een gelijk niveau. In het Noordzeekanaalgebied is de omvang van de investeringen echter wel afgenomen en in de andere zeehavengebieden is sprake van een lichte stijging. Over ontwikkelingen van de investeringen valt echter nog niet veel te zeggen aangezien het slechts twee jaren betreft. Over langere termijn bekeken, zijn de investeringen in de Nederlandse zeehavens zeker bruikbaar als indicator.

De ontwikkeling van de investeringen laat een ander beeld zien dan de ontwikkeling van de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde. In de Noordelijke zeehavens stijgen de investeringen, terwijl de werkgelegenheid en de toegevoegde waarde (licht) dalen in dit havengebied. In het Noordzeekanaalgebied nemen de investeringen af en nemen de werkgelegenheid en toegevoegde waarde toe. Het Rijn- en Maasmondgebied en het

Scheldebekken laten een zelfde beeld zien. De omvang van de investeringen en de toegevoegde waarde zijn toegenomen, maar de werkgelegenheid is afgenomen. Mede als gevolg van deze zeer korte periode is nog geen eenduidige relatie vast te stellen tussen de investeringen, directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde. Als een correlatie tussen de indicatoren vastgesteld kan worden, dan kan het effect van de investeringen in het zeehavengebied op de toegevoegde waarde en werkgelegenheid bepaald worden.

Het aandeel van de investeringen in maritieme activiteiten in de havengebieden ten opzichte van de totale investeringen in de nationale economie nemen van 2000 op 2001 af. Dit zelfde beeld is zichtbaar bij directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde. Het aandeel van de investeringen in de havengebieden ligt echter beduidend hoger dan het aandeel van de directe werkgelegenheid en de directe toegevoegde waarde in de nationale economie.

Publieke investeringen

Voor de publieke investeringen kan gebruik gemaakt worden van verschillende bronnen. Allereerst zijn de investeringen van de Havenschappen en Havenbedrijven in kaart gebracht. Het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam heeft de investeringen reeds verdeeld over verschillende sectoren, terwijl de overige instanties alleen de investeringsposten geven. Het vergelijken van deze gegevens is dan ook niet mogelijk zonder dat deze gegevens bewerkt worden, zodat uniformiteit van de gegevens ontstaat.

Het in kaart brengen van andere overheidsinvesteringen is zeer bewerkelijk. Door gebruik te maken van begrotingen en jaarverslagen zijn investeringen voor een groot deel wel te achterhalen, maar blijft de compleetheid van de gegevens een probleem. Het is namelijk de vraag of jaarlijks alle investeringen worden meegenomen, die gedaan zijn in het havengebied. Verder is het voor investeringen niet altijd te bepalen welk deel van de investering in het havengebied is terechtgekomen en welk deel niet. Gegevens omtrent overheidsinvesteringen zijn dan ook moeilijker weer te geven dan de private investeringen.

Gebruiksmogelijkheden in de toekomst

De indicator 'investeringen in de Nederlandse zeehavens' is goed bruikbaar als onderdeel in de schets van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. Daarmee biedt de indicator investeringen zeker perspectieven voor de toekomst. Dit geldt in het bijzonder voor de investeringen gedaan door het bedrijfsleven. Voor de overheidsinvesteringen is het vergaren van gegevens bewerkelijker en blijven enkele probleempunten jaarlijks terugkeren. De publieke investeringen zijn meer gericht op het creëren en vervangen van voorwaardenscheppende (verkeers-)infrastructuur en voorzieningen en als zodanig zijn deze investeringen van minder groot belang in relatie tot werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Voor het weergeven van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens zijn de private investeringen in de zeehavens het meest relevant en belangrijk. Nu zijn slechts de jaren 2000 en 2001 in beeld te brengen, als in de toekomst een langere tijdreeks gemaakt kan worden, kan worden vastgesteld of er een relatie of correlatie zit tussen de verschillende indicatoren.

Bijlage 1 Stappen naar eindmatrix

Overzicht maritieme activiteiten.

Sector	SBI-code	SBI-activiteit
Industrie	1110	Aardolie- en gaswinning
	1120	Dienstverlening t.b.v. de aardolie- en aardgaswinning
	1421	Zand- en grindwinning
	1520	Visverwerking
	1541	Vervaardiging van ruwe plantaardige en dierlijke oliën en vetten
	1542	Raffinage van plantaardige en dierlijke oliën en vetten
	1543	Vervaardiging van margarine
	1561	Vervaardiging van meel (excl. zetmeel)
	1584.1	Verwerking van cacaobonen
	1584.2	Vervaardiging van chocolade- en suikerwerk
	2010.1	Zagen van hout
	2111	Vervaardiging van pulp
	2111.1	Vervaardiging van papier en karton voor verpakking
	2112.2	Vervaardiging van papier en karton voor verpakking
	2112.3	Vervaardiging van papier en karton (excl. grafisch en voor verpakking)
	2310	Vervaardiging van cokesovenproducten
	2320.1	Aardolieraffinage
	2320.2	Aardolieverwerking (excl. raffinage)
	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
	2461	Vervaardiging van kruiden en smaakstoffen
	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.
	2681	Vervaardiging van schuur-, slijp- en polijstmiddelen
	2682	Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale producten n.e.g.
	2710	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferro-legeringen (EGKS)
	2721	Vervaardiging van gietijzeren buizen

Sector	SBI-code	SBI-activiteit
	2722	Vervaardiging van stalen buizen
	2731	Koudtrekken van ijzer en staal
	2732	Koudwalsen van bandstaal
	2733	Koudvormen van ijzer en staal
	2734	Draadtrekken uit ijzer en staal
	2741	Vervaardiging van edele metalen
	2742	Vervaardiging van aluminium
	2743	Vervaardiging van lood, zink en tin
	2744	Vervaardiging van koper
	2745	Vervaardiging van overige non-ferrometalen
	2811	Vervaardiging van metalen constructiewerken
	2812	Vervaardiging van tanks en reservoirs
	3420.1	Carrosseriebouw
	3420.2	Vervaardiging van aanhangwagens en opleggers
	3511	Nieuwbouw en reparatie van schepen, baggermaterieel, booreilanden e.d.
	3512	Nieuwbouw en reparatie van sport- en recreatievaartuigen
	3710	Voorbereiding tot recycling van metaalafval
	4000	Productie van elektriciteit, aardgas, stoom en warm water
	4524	Natte waterbouw
Groothandel	5010.5	Handel in aanhangwagens, opleggers, e.d.
	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 weekdieren
	5151.1	Groothandel in vaste brandstoffen
	5151.2	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen
	5151.3	Groothandel in minerale olieproducten (excl. brandstoffen)
	5152.1	Groothandel in metaalertsen
	5152.2	Groothandel in ferrometalen en -halffabrikaten
	5152.3	Groothandel in non-ferrometalen en -halffabrikaten
	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 visserij-artikelen
Transport en distributie	6110.1	Vracht- en tankvaart (zeevaart)
	6110.2	Sleepvaart en veerdiensten (zeevaart)
	6120.4	Passagiersvaart en veerdiensten (binnenvaart)
	6311.1	Laad-, los- en overslagactiviteiten t.b.v. zeeschepen
	6311.2	Laad-, los- en overslagactiviteiten (niet t.b.v. zeeschepen)
	6312.1	Opslag in tanks
	6312.2	Opslag in koelhuizen e.d.
	6312.3	Opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.)

Sector	SBI-code	SBI-activiteit
	6322	Overige dienstverlening t.b.v. het vervoer over water n.e.g.
	6340.1	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
	6340.2	Weging en meting
Zakelijke diensten	7121	Verhuur van transportmiddelen voor vervoer over land (excl. personenauto's)
	7122	Verhuur van schepen
	7134.2	Verhuur van overige machines en werktuigen n.e.g.

Onderstaande bedrijven worden afzonderlijk toegevoegd.

SBI-code	Bedrijf	Zeehavengemeente
1562	Cerestar	Terneuzen
2662	Lafarge	Delfzijl

Uit de lijst met maritieme activiteiten zijn een aantal sectoren weggelaten vanwege het ontbreken van investeringsstatistieken. Het gaat hierbij om onderstaande sectoren:

- visserij, te weten: 501.1, 501.2 en 502
- alle sectoren genummerd boven 7400, te weten: 7460, 7470.2, 7511, 7524, 9000.3, 911, 912
- niet-locatiegebonden zeehavenactiviteiten: 6010, 6024.2, 6030, 6120.1, 6120.2, 6120.3

4-5 digit-branches aggregeren naar 4 sectoren

Op basis van de lijst met maritieme activiteiten wordt geaggregeerd naar 4 sectoren. Voor de sectoren industrie en transport en distributie wordt een nader onderscheid gemaakt.

Sector	Code
Industrie	05 t/m 45
Voedingsmiddelenindustrie (inclusief visserij)	05 en 15
Aardolie industrie	23
Chemische industrie	24
Basismetale- 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
Zeevaart	6110
Binnenvaart	6120
Dienstverlening ten behoeve van het vervoer	63
Zakelijke diensten	71

Ter illustratie: alles tussen '1110 aardolie- en gaswinning' en '4524 Natte waterbouw' valt in de sector industrie. Zie eerste tabel.

Havengemeenten aggregeren naar zeehavengebieden

Zeehavengebieden	Zeehaven	Zeehavengemeenten
Noordelijke Zeehavens	Groningen Seaports	Delfzijl Eemsmond Harlingen Den Helder
Noordzeekanaalgebied	Amsterdam Beverwijk Velsen/IJmuiden Zaanstad	Amsterdam Beverwijk Velsen/IJmuiden Zaanstad
Rijn- en Maasmond	Rotterdam Schiedam Vlaardingen Maassluis Dordrecht Moerdijk Scheveningen	Rotterdam Schiedam Vlaardingen Maassluis Dordrecht Moerdijk Scheveningen
Scheldebekken	Zeeland Seaports	Vlissingen Borsssele Terneuzen ¹

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

Geheimhoudingsverplichting

Als cellen in de matrix, vanwege geheimhoudingsverplichtingen niet gevuld kunnen worden dan is de regel: *onderscheid naar zeehavengebieden gaat voor onderscheid naar sectoren*.

Resultaat

Na het doorlopen van deze stappen ontstaat de volgende matrix:

2000/2001	Industrie	Groothandel	Transport en distributie	Zakelijke diensten
Noordelijke Zeehavens				
Noordzeekanaalgebied				
Rijn- en Maasmondgebied				
Scheldebekken				
Nederland				