



Erasmus
ERASMUS UNIVERSITEIT ROTTERDAM

Blue Ports

De onmisbare schakels



Onderzoek naar het economische belang van de Nederlandse Binnenhavens



Blue Ports: De onmisbare schakels

Groei economisch belang Nederlandse binnenhavens

In 2004 toonde onderzoek door TNO in opdracht van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB) de economische waarde van binnenhavens voor Nederland onomstotelijk aan. Acht jaar later laat een vergelijkbaar onderzoek zien dat deze waarde van de 'Blue Ports' sinds 2004 is toegenomen. Naast een toename van het economisch belang is een toename waargenomen in binnenvaart gerelateerde overslag.

Er is veel gebeurd tussen 2004 en 2012, waardoor de positie van binnenhavens (of Blue Ports) werd versterkt. Met het programma Quick Wins Binnenhavens investeerde het Rijk in 2008 100 miljoen euro in verbetering van de binnenhavens, op voorwaarde dat de regio's (gemeenten en provincies) eveneens 100 miljoen in binnenhavens zouden investeren. Met deze subsidieregeling, waarvan de derde en laatste tranche de Decentralisatie Uitkering Binnenhavens was, draagt het Rijk bij aan kwaliteitsverbetering en betere bereikbaarheid van binnenhavens. Het doel van de regeling is om goederenvervoer over water verder te stimuleren. Zo kregen de Blue Ports een geweldige injectie met 70 projecten. Het Rijk, provincie en gemeenten investeren in het opwaarderen en verlengen van kades en terminals. Ook is gewerkt aan het uitbagieren van de havens en vaarwegen en de herinrichting van haventerreinen.

Zeehaven

In de zeehaven Rotterdam groeide in diezelfde acht jaar de containeroverslag van 7 miljoen TEU in 2003 tot meer dan 11 miljoen TEU in 2011. De verwachting is dat ondanks de economische tegenwind de groei van de containeroverslag zeker op de lange termijn sterk zal doorzetten. Nieuwe containerterminals op Maasvlakte 2 zijn al in ontwikkeling. Voor het faciliteren van deze groei zijn weg, spoor en vooral binnenvaart no-dig. Het containervervoer naar het achterland via weg, spoor en binnenvaart zal toenemen van 7 miljoen TEU in 2010 tot 18 miljoen TEU in 2035. Om de efficiency van het vervoer tussen de Rotterdamse zeehaven en het achterland te verbeteren, zet het Havenbedrijf Rotterdam in op verandering van de modal split: een groter aandeel van het vervoer over water en spoor en een kleiner aandeel over de weg.

Als het wegvervoer een gelijkblijvend of zelfs nog groter aandeel van het vervoer zou verwerven, dan heeft dat nadelige gevolgen voor de congestie op de wegen rond de haven, nog afgezien van de consequenties voor milieu en veiligheid. Gezien de groei van de totale hoeveelheid containers die in Rotterdam de komende decennia worden overgeslagen, zal een uitbreiding van het aandeel binnenvaart leiden tot een verdubbeling van het absolute aantal containers dat de binnenvaart van en naar de inland terminals in het achterland vervoert.

Nieuw onderzoek

De Quick Wins Binnenhavens door het Rijk en de groeicijfers van de Rotterdamse haven hebben een grote invloed op de ontwikkeling van de Blue Ports. Vandaar dat de NVB opdracht gaf om te onderzoeken waar de Blue Ports staan anno 2012. Om het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens te bepalen, is gebruik gemaakt van zo actueel mogelijke data. Door een vergelijking met de resultaten uit het Blue Ports rapport van TNO uit 2004 kunnen trends en belangrijke veranderingen waargenomen worden. Met het inzicht dat dit nieuwe onderzoek verschaft, kunnen Blue Ports opnieuw op een volwaardige wijze worden meegenomen in economische besluitvorming over infrastructurele projecten. De resultaten zijn van belang voor de binnenhavens zelf, maar zeker ook nuttig voor beleidsmakers, ontwikkelaars en onderzoekers.

Toegevoegde waarde

Enkele simpele en veelzeggende feiten, volgend uit het nieuwe onderzoek:

- Blue Ports bieden direct aan 66.700 werkzame personen werk.
- De direct toegevoegde waarde van Blue Ports bedraagt € 8,2 miljard.
- De directe en indirecte, achterwaartse toegevoegde waarde is zelfs € 13,2 miljard groot.

Opvallend is dat de chemische industrie de grootste bijdrage levert in de groei van het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens (als gevolg van de groei in toegevoegde waarde voor de gehele Nederlandse chemische industrie). Zonder de toename van de chemische en aardolie-industrie in de binnenhavens zou er zelfs sprake zijn van krimp. De groei van haven-gebonden werkgelegenheid en van de overslag bevestigen het toenemende belang van de chemische industrie in binnenhavens.

Het economisch belang van de bouwsector in binnenhavens nam daarentegen de afgelopen jaren af. Het verlies van een groot aantal banen in die sector leidt tot een afname van de toegevoegde waarde. De overslag van bouwmaterialen nam licht af sinds 2003. Het vervoeren van halfproducten, overige producten, machines en voertuigen via binnenhavens nam duidelijk toe, met een waarneembare toename van de toegevoegde waarde in de groothandel. Een groot deel van deze goederen wordt per container vervoerd.

Vanwege de beperkte directe werkgelegenheid bij binnenlandse containerterminals zijn plaatselijke economische effecten gering. Indirecte belangen zijn juist veel groter. Containerterminals zijn onmisbare schakels in export- en importstromen in nationale en internationale logistieke ketens. Gezien de groeiprognoze van containerdoorvoer in de Rotterdamse haven zal het belang van containeroverslag in de Blue Ports verder toenemen.

Vergelijking

In 2004 werd het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens vastgesteld door TNO in opdracht van de NVB in de studie 'Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie'. In het nieuwe rapport worden de cijfers uit die studie vergeleken met de actuele stand van zaken. Tevens is een vergelijking gemaakt tussen de ontwikkeling in de zeehavens en die in de binnenhavens:

Binnenhavens	Totale toegevoegde waarde	Directe werkgelegenheid werkzame personen	Overslag tonnen
2003	€ 8,9 miljard	66.400	304.479.000
2011	€ 13,2 miljard	66.700	344.095.000
groei	48%	0,5 %	13%

Zeehavens	Totale toegevoegde waarde	Totaal werkgelegenheid werkzame personen	Overslag tonnen
2002	€ 22,5 miljard	264.700	432.103.000
2010	€ 35,1 miljard	267.931	568.032.000
groei	56%	1,2 %	31%

45% per binnenschip

Havenbedrijf Rotterdam streeft ernaar om in 2035 maximaal 35% van het vervoer van containers van en naar de Maasvlakte over de weg te laten plaatsvinden. Nu is dat ongeveer 48%. Het streven is het aandeel van de binnenvaart te verhogen van 40% in 2010 tot 45% in 2035 en het aandeel spoor van 12% in 2010 naar 20%.

Methode

Het nieuwe onderzoek naar de economische positie van binnenhavens in Nederland gebeurde volgens een combinatie van een top-down en een bottom-up onderzoek. Door middel van top-down onderzoek worden kengetallen als sectorspecifieke toegevoegde waarde onderzocht en geanalyseerd. Binnenhaven-gerelateerde effecten in zeehavens worden ook door middel van kengetallen geanalyseerd.

Bottom-up onderzoek houdt in dat door het analyseren van individuele havens (case studies) een beeld wordt gegeven van de directe haven-gebonden werkgelegenheid.

Er zijn 16 case studies verricht waaronder 14 die ook in het Blue Ports rapport van TNO in 2004 zijn meegenomen. Door beide studies te combineren is het mogelijk op indicatieve wijze de toegevoegde waarde van de Nederlandse binnenhavens in zijn geheel te bepalen. Het economisch belang van de Nederlandse binnenhavens is in dit rapport vastgesteld voor 2011, vergelijkbaar als in het Blue Ports-rapport van TNO.

Het nieuwe Blue Ports rapport is een afstudeeropdracht door Jelle van der Enden.

Thesis: Master

Begeleiding: Dr. Bart Kuipers

Erasmus Universiteit Rotterdam

Faculteit der Economische Wetenschappen

Opdrachtgever:

Nederlandse Vereniging van Binnenhavens
Postbus 23133, 3001 KC Rotterdam

De samenvatting en het volledige rapport (Engelstalig) kunt u downloaden van de NVB website: <http://havens.binnenvaart.nl>

