



BINNENHAVENMONITOR 2015

REGIONALE KNOOPPUNTEN IN DE ECONOMIE

Haven van Deventer



Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

INLEIDING

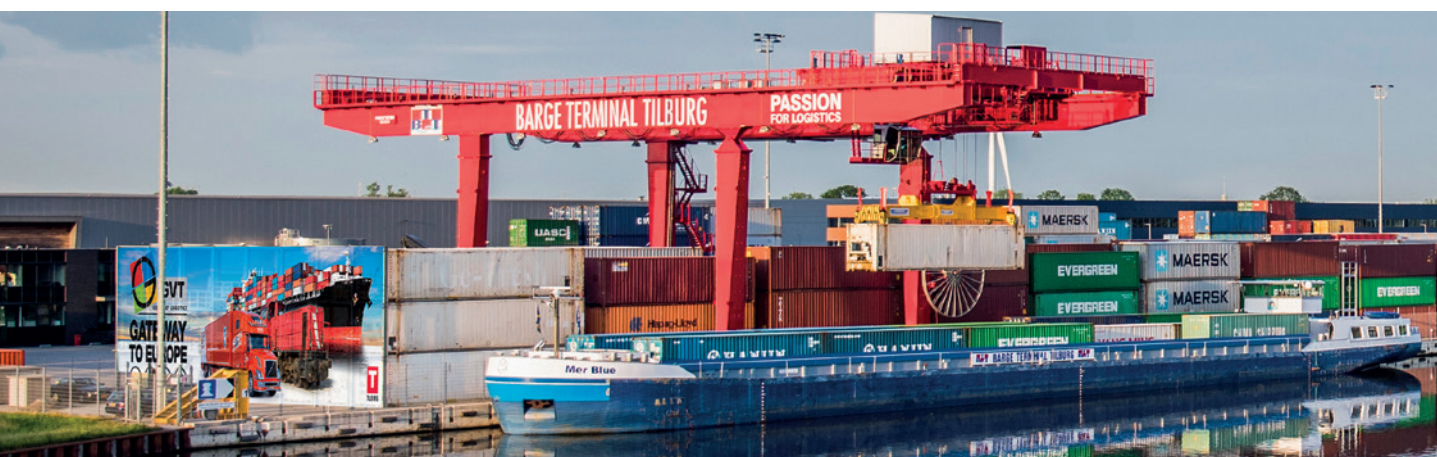
De Binnenhavenmonitor 2015 geeft inzicht in de economische ontwikkelingen van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2014. De studie is opgesteld door de Erasmus Universiteit Rotterdam (EUR) in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM).

Het rapport is mede tot stand gekomen door een bijdrage van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (NVB). Deze up-to-date gemaakte versie van de Binnenhavenmonitor geeft de lezer inzicht in de ontwikkelingen rondom de economische betekenis van Nederlandse binnenhavens. Deze brochure is een samenvatting van het gehele Binnenhavenmonitor onderzoek en maakt een vergelijking mogelijk met het rapport uit 2012 (cijfers uit 2011).

SAMENVATTING

De Nederlandse binnenhavens zijn regionale knooppunten in de economie. Door gebruik te maken van de binnenvaart wordt het hoofdwegennet ontlast en neemt de bereikbaarheid toe. De economische betekenis van de binnenhavens geeft een indicatie van de ontwikkeling van een aantal belangrijke sectoren in de economie van ons land. Denk hierbij aan bijvoorbeeld de landbouw, de bouw en de chemische industrie. Dit zijn sectoren die een belangrijke bijdrage leveren aan de Nederlandse economie en exportpositie. Landbouw en chemie zijn sectoren in de regionale economie die een sterke gerichtheid op de zeehavens kennen. Zowel voor de invoer van grondstoffen als veevoeder en aardolieproducten alsook voor de export van eindproducten. Daarnaast is sprake van een sterk toegenomen belang van het containervervoer. De Nederlandse binnenhavens leggen daarmee een relatie tussen de regionale economie in ons land en de Europese en wereldeconomie. Maar de binnenhavens bedienen ook in belangrijke mate de Nederlandse economie door bijvoorbeeld de omvangrijke zand- en grindstromen bestemd voor de bouw.

De binnenvaart maakt deze economische relaties mede mogelijk. Een vloot van diverse binnenvaartschepen laadt en lost goederen in een aantal grote binnenhavens. Zo slaat de haven van Utrecht meer dan 5,5 miljoen ton goederen over. Tegelijkertijd bediend een groot aantal kleine



binnenhavens het gehele vaarwegnetwerk inclusief de haarvaten. Sinds de crisis is het vervoer via de Nederlandse binnenwateren gestaag toegenomen. In 2014 heeft de binnenvaart 365 miljoen ton vervoerd (3% groei), wat overeenkomt met een derde van al het goederenvervoer over Nederlands grondgebied.

In de Binnenhavenmonitor is de economische betekenis van de binnenhavens gemeten aan de hand van een set van binnenhavens die als casestudies fungeren. Deze binnenhavens vormen een goede representatie van de ongeveer 400 binnenhavens in Nederland. De directe toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland heeft een omvang van € 8,0 miljard. Wanneer ook de indirecte toegevoegde waarde hierbij betrokken wordt, is er sprake van een **totale toegevoegde waarde van € 12,6 miljard**. De directe werkgelegenheid in de Nederlandse binnenhavens is berekend op 66,9 duizend werkzame personen in 2014. In de Binnenhavenmonitor zijn de Nederlandse binnenhavens onderscheiden in een aantal typen.

CONCLUSIE

De economische prestaties van de Nederlandse binnenhavens zijn op niveau gebleven. Wanneer er wordt gekeken naar de economische impact vallen drie typen binnenhavens op in de Binnenhavenmonitor, afgezien van de zeehavens in ons land die een omvangrijk deel van de binnenhaven-gerelateerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid leveren van ongeveer 30%. De Drechtsteden als 'Inland mainport', is het meest omvangrijke binnenhavencomplex in ons land en goed voor € 840 miljoen toegevoegde waarde en 7.600 banen. Vervolgens laten de 41 grote zand- en grindhavens in ons land, waaronder de binnenhaven van Cuijk, samen een economisch belang van € 830 miljoen en 7.800 banen zien. Ten derde is het type 'Multifunctionele industriehaven', waartoe vooral grote binnenhavens als Bergen op Zoom, Delfzijl en Hengelo behoren, van belang met een omvangrijke directe toegevoegde waarde van ruim € 820 miljoen en een werkgelegenheid van 6.800 banen.

Foto Barge Terminal Tilburg



METHODOLOGIE

De Binnenhavenmonitor 2015 geeft inzicht in de economische ontwikkeling van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2014. Dit onderzoek is gebaseerd op de methode zoals deze in de Blue Ports studies gebruikt is; Knooppunten voor de regionale economie (TNO, 2004) en De onmisbare schakels (NVB, 2012).

Stap 1: Typologische afbakening binnenhavens

In lijn met TNO (2004) en NVB (2012) is uitgegaan van 11 typen binnenhavens. De onderzochte binnenhavens zijn ingedeeld op basis van het type bedrijf, overslagcategorie en overslagvolume. Naast deze 11 typen zijn ook de in zeehavens aan binnenhavens en binnenvaart gelieerde activiteiten meegenomen.

Stap 2: Identificatie van bedrijven in binnenhavengemeente en verificatie gemeente

Een inventarisatie heeft plaatsgevonden binnen de verschillende binnenhavengemeenten op basis van postcodegebieden, bedrijfsactiviteiten en een eerdere versie van de Binnenhavenmonitor.

Stap 3: Verzameling werkgelegenheidsdata en overslagdata

De verschillende gemeenten hebben het aantal werkzame personen voor de respectievelijke bedrijven doorgegeven. Tevens hebben zij, waar bekend, overslagcijfers aangeleverd. Er is zowel input geleverd voor het jaar 2014 als het jaar 2013.



Stap 4: Berekening directe toegevoegde waarde.

De toegevoegde waarde van de activiteiten in de binnenhavens is berekend door het aantal werkzame personen per sector te vermenigvuldigen met de gemiddelde toegevoegde waarde per persoon voor die sector in Nederland. Deze berekening is gedetailleerd uitgevoerd, op basis van 127 SBI Codes (CBS, 2015). Deze codes geven aan wat de activiteit van een bedrijf is.

Stap 5: Berekening indirecte toegevoegde waarde

De indirecte effecten van de binnenhavenactiviteiten zijn de achterwaartse indirecte effecten berekend op basis van de nationale input-outputtabel. Het achterwaartse effect houdt in: economische gevolgen van de inkoop op de Nederlandse economie. De indirecte toegevoegde waarde multipliers zijn ook gebaseerd op de SBI-codes. De directe toegevoegde waarde wordt vermenigvuldigd met de respectievelijke multipliers om de indirecte waardes te verkrijgen. Dit resulteert in een totale toegevoegde waarde per casestudie.

Stap 6: Berekening totale toegevoegde waarde van Nederlandse binnenhavens

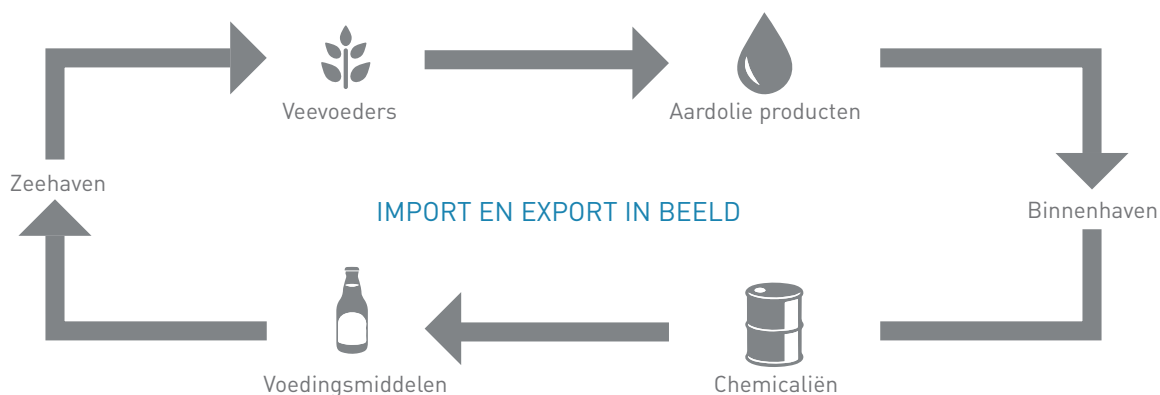
De totalen van de verschillende casestudies vormen samen de basis binnen de verschillende typering van binnenhavens. De casestudies zijn geëxtrapoleerd naar het aantal binnenhavens in de desbetreffende categorie. Daarna worden de totalen opgeteld om tot de totale toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland te komen.



Port of Zwolle,
havenlocatie Zwolle

KNOOPPUNTEN

Nederlandse binnenhavens vormen belangrijke regionale logistieke knooppunten. Sectoren als de bouw, landbouw, veeteelt en chemische industrie zijn van essentieel belang voor de Nederlandse economie en vormen belangrijke pijlers voor de import- en exportpositie. Veevoeder en aardolieproducten zijn voorbeelden van grondstoffen die worden geïmporteerd via de zeehavens naar het binnenland. Eindproducten als verpakte chemicaliën en voedingsmiddelen worden geëxporteerd via de zeehavens naar buitenlandse bestemmingen. De binnenhavens en binnenvaart spelen een belangrijke rol in de transportcyclus van de chemische industrie en voedingsmiddelensector.

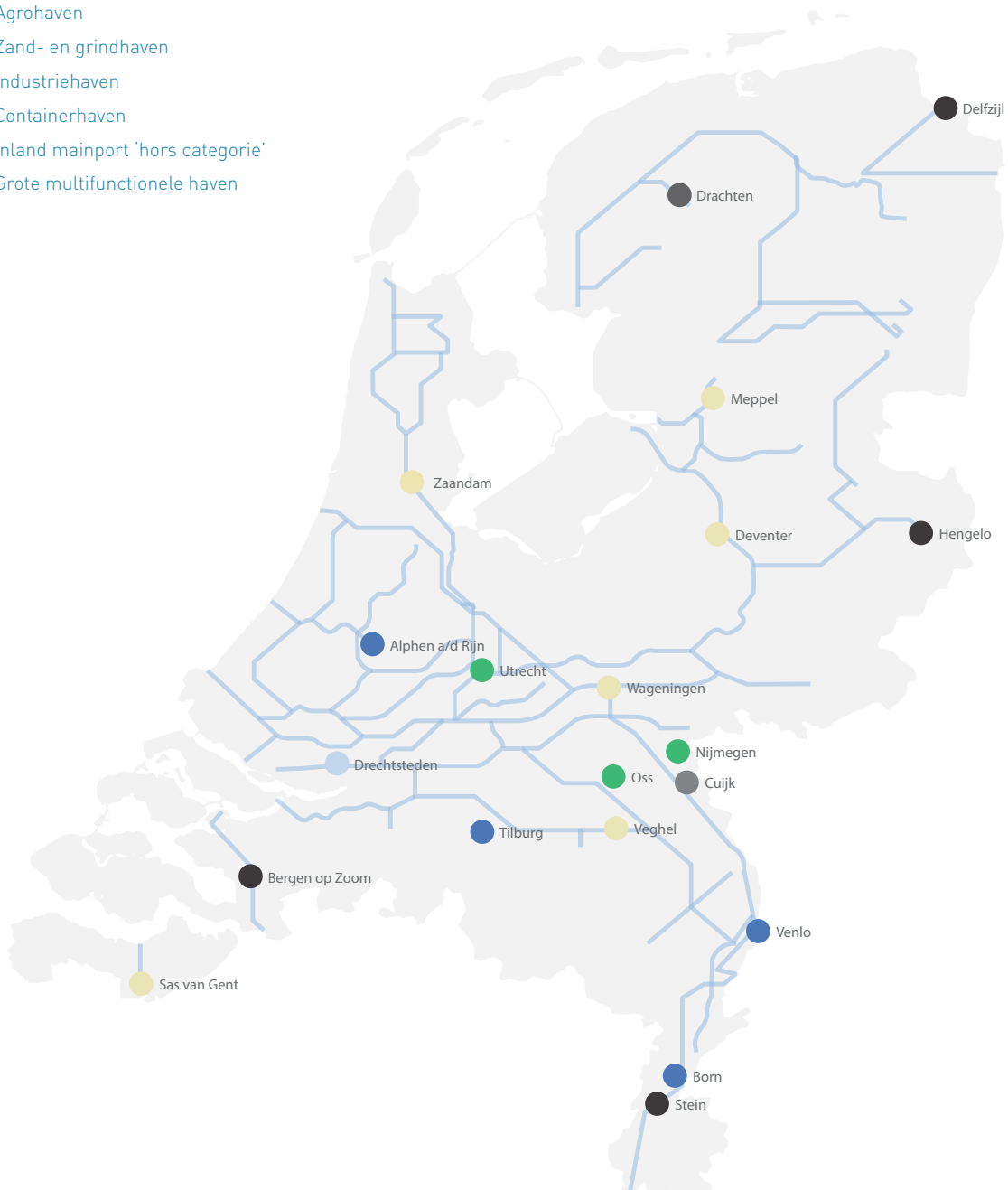


DE CIJFERS IN BEELD

TOTAAL OVERZICHT WERKGELEGENHEID, DIRECTE- EN INDIRECTE TOEGEVOEGDE WAARDE			
	Totaal aantal direct werkzame personen	Directe toegevoegde waarde	Totale directe + indirecte toegevoegde waarde
Type binnenhaven	2014	2014 (in mln €)	2014 (in mln €)
Inland mainport 'hors categorie'	7.620	840	1.371
Grote multifunctionele binnenhaven	5.069	533	816
Multifunctionele industriehaven	6.802	822	1.365
Multifunctionele agrohaven	6.838	691	1.181
Multifunctionele containerhaven	1.646	160	245
Multifunctionele zand- en grindhaven	2.612	235	409
Industriehaven	2.436	389	587
Agrohaven	3.042	379	643
Containerhaven	1.230	123	187
Grote zand- en grindhaven	7.790	830	1.219
Kleine zand-, grind- en agrohaven	3.000	320	469
Zeehavens	18.860	2.714	4.057
Totaal	66.944	8.036	12.550

DE VAARROUTES, CASESTUDIES EN BINNENHAVENS IN BEELD

- Agrohaven
- Zand- en grindhaven
- Industriehaven
- Containerhaven
- Inland mainport 'hors categorie'
- Grote multifunctionele haven



CASESTUDIES

Multifunctionele agrohaven: Wageningen



De binnenhaven van Wageningen, gelegen aan de Nederrijn, wordt jaarlijks bezocht door ruim 1.500 schepen. De voornamelijk agro gerelateerde overslag bedraagt rond de 1,2 miljoen ton per jaar. Deze haven heeft in tegenstelling tot de andere multifunctionele agrohavens een toename in het aantal werkzame personen gezien. De toegevoegde waarde van de binnenhaven van Wageningen is toegenomen tot € 44 miljoen.

MULTIFUNCTIONELE AGROHAVEN: WAGENINGEN	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Wageningen	238	305	305
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€ 86.243	€ 84.775	€ 89.719
Directe toegevoegde waarde Wageningen	€ 21 mln	€ 26 mln	€ 27 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,64	1,65	1,62
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€ 34 mln	€ 43 mln	€ 44 mln
Overslagvolume in tonnen	1.650.542	1.287.163	1.159.950
Overslagvolume in TEU	233	0	34

Gemeente Wageningen





Fotografie Koos Boertjens

Multifunctionele industriehaven: Delfzijl



Het gaat goed met de multifunctionele industriehavens in Nederland. De directe en indirecte toegevoegde waarde is toegenomen in 2014 ten opzichte van 2011. Ook de werkgelegenheid is toegenomen. De toegevoegde waarde in de binnenhaven Delfzijl is met ongeveer € 273 miljoen afgenomen door het lagere aantal werknemers in 2014. Het aantal werkzame personen in Delfzijl is gedaald door beëindiging van een deel van de activiteiten van DOW Chemical in Farmsum. Daartegenover staat de komst van een nieuwe energiecentrale van Eneco. Het overslagvolume laat in Delfzijl een lichte stijging zien naar een volume van ruim 4 miljoen ton aan goederen.

MULTIFUNCTIONELE INDUSTRIEHAVEN: DELFZIJL	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Delfzijl	2.604	1.600	1.635
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€ 165.667	€ 143.524	€ 142.951
Directe toegevoegde waarde Delfzijl	€ 431 mln	€ 230 mln	€ 234 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,57	1,70	1,72
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€ 676 mln	€ 391 mln	€ 403 mln
Overslagvolume in tonnen	3.946.218	3.455.959	4.144.130
Overslagvolume in TEU	11.767	10.242	3.483



Fotografie Eric Schreuders

Multifunctionele containerhaven: Venlo



De toegevoegde waarde van multifunctionele containerhavens is van € 52 miljoen in 2011, toegenomen tot € 245 miljoen in 2014. Dit is in lijn met de generieke trend dat het aantal containerhavens in Nederland toeneemt. Er zijn een aantal redenen voor de fors toegenomen toegevoegde waarde van de binnenvaart Venlo. Zo is meer rekening gehouden met aan de binnenvaart verbonden werkgelegenheid en zijn de gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon alsook de gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde toegenomen. Het aantal overgeslagen TEU is in de afgelopen drie jaar verdrievoudigd. Het grootste gedeelte van de containeroverslag vindt plaats bij twee railterminals. Binnenvaart en spoor zorgen voor een goede synchromodaliteit.

MULTIFUNCTIONELE CONTAINERHAVEN: VENLO	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Venlo	410	822	824
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€ 73.203	€ 94.023	€ 93.373
Directe toegevoegde waarde Venlo	€ 30 mln	€ 77 mln	€ 77 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,48	1,62	1,60
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€ 45 mln	€ 125 mln	€ 123 mln
Overslagvolume in tonnen	3.732.301	4.196.319	4.597.738
Overslagvolume in TEU	53.357	86.956	107.333



Multifunctionele zand- en grindhaven: Drachten

De binnenhaven van Drachten is onderdeel van een van de grootste industrieterreinen in Noord-Nederland. Drachten focust op de versterking van haar binnenhaven, zowel op regionaal als Europees niveau. De haven is onderdeel van het samenwerkingsverband Frysian Ports en is medio 2016 een knooppunt geworden op het trans-Europese vervoersnetwerk (TEN-T). De toegevoegde waarde van de binnenhaven Drachten is toegenomen met ruim 25%. Dit heeft voornamelijk te maken met de hogere toegevoegde waarde per werkzame persoon. Ook het overslagvolume is fors toegenomen tot 1,1 miljoen ton.

MULTIFUNCTIONELE ZAND- & GRINDHAVEN: DRACHTEN	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Drachten	805	673	653
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€ 60.253	€ 89.456	€ 90.111
Directe toegevoegde waarde Drachten	€ 49 mln	€ 60 mln	€ 59 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,66	1,66	1,74
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€ 81 mln	€ 100 mln	€ 102 mln
Overslagvolume in tonnen	836.172	924.525	1.153.254
Overslagvolume in TEU	51	2	0



OVER NEDERLANDSE VERENIGING VAN BINNENHAVENS

De Nederlandse Vereniging van Binnenhavens behartigt de belangen van Nederlandse binnenhavens op professionele wijze met ter zake deskundige mensen. De vereniging bereikt doelen door te werken met solide partners en relevante netwerken. Ontwikkelingen op het gebied van duurzaamheid, energie, professionalisering en uniformering bieden de komende jaren grote kansen en uitdagingen voor Nederlandse binnenhavens. Binnen de logistieke keten vormen binnenhavens een essentiële schakel. Als belangrijke economische knooppunten vormen zij een wezenlijk onderdeel van de achterlandverbindingen.



Nederlandse Vereniging van Binnenhavens

Vasteland 78 | 3011 BN | Rotterdam | 010 - 798 98 40

nvb@binnenvaart.nl | havens.binnenvaart.nl



Het onderzoek Binnenhavenmonitor 2015 is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu uitgevoerd door de Erasmus Universiteit.



Ministerie van Infrastructuur en Milieu

