

Mogelijkheden Integratie Maritieme Monitors

Notitie

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid

Mei 2013

Analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid. Dat is waar het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) zich mee bezighoudt. Als zelfstandig instituut binnen het ministerie van Infrastructuur en Milieu (IenM) maakt het KiM analyses van mobiliteit en mobiliteitsbeleid die doorwerken in de beleidsafwegingen. De inhoud van de publicaties van het KiM behoeft niet het standpunt van de minister en/of de staatssecretaris van IenM weer te geven.

Inhoud

1	Inleiding 4
1.1	Onderzoeksvragen 5
1.2	Leeswijzer 5
2	Informatiebehoefte 6
2.1	Indicatoren met een economische invalshoek uit de begrotingsverantwoording 6
2.2	Indicatoren uit de beleidsnota's 7
2.3	Conclusie 10
3	Vergelijking van methodieken 11
3.1	Methodiek beschrijving 11
3.2	Conclusie 12
4	Integratiemogelijkheden en consequenties 13
4.1	Afbakening van sectoren 13
4.2	Opties 14
4.3	Consequenties verschillende opties 16
	Literatuurlijst 18
Bijlage A	Gegevens Maritieme Cluster Monitor 19
Bijlage B	Gegevens Havenmonitor 20
Bijlage C	Belgische aanpak economisch belang havens 21
	Colofon 23

1 Inleiding

De directie Maritieme Zaken heeft het KiM gevraagd te verkennen welke mogelijkheden en beperkingen er zijn om de Havenmonitor (HM) en de monitor van het Nederlandse maritieme cluster (MM) te integreren.

De directie Maritieme Zaken is (mede-)financier van deze tweetal jaarlijks terugkerende studies die tot doel hebben om de (economische) ontwikkelingen te monitoren in enerzijds de Nederlandse zeehavens (Havenmonitor, HM) en anderzijds in het Nederlands Maritieme Cluster. De meest recente Havenmonitor heeft betrekking op het jaar 2011 en is uitgevoerd door de Erasmus Universiteit. De laatste monitor van het maritieme cluster is in maart 2013 opgeleverd door Policy Research Corporation (PRC) en heeft betrekking op het statistiekjaar 2011. De voorgaande maritieme cluster monitor was opgesteld door ECORYS.

In de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu voor het jaar 2013 worden de resultaten uit deze monitors gebruikt als kengetallen bij artikel 18 'Scheepvaart en havens'. De algemene doelstelling voor het beleid dat samenhangt met dit artikel 18 is: 'Het realiseren van een efficiënt, veilig en duurzaam goederenvervoersysteem, waarbinnen de internationale concurrentiekracht van de mainport en van de Nederlandse maritieme sector wordt versterkt'. Het betreft de kengetallen van de ontwikkeling van de toegevoegde waarde in de Nederlandse zeehavens, de toegevoegde waarde van de zeevaart en het maritieme cluster en de toegevoegde waarde van de binnenvaart. In vergelijking met voorgaande begrotingen is de informatie over de zeehavens en de zeevaart nu onder één artikel samengevoegd.

Naast informatie over toegevoegde waarde bevatten de monitors ook gegevens over andere variabelen die nuttig dan wel noodzakelijk zijn voor de beleidsontwikkeling en –evaluatie zoals de werkgelegenheid, het aantal bedrijven, de in- en uitvoer, de investeringen etc. De monitors hebben elk een eigen methodiek wat betreft berekening van toegevoegde waarden, en wat betreft afbakening van wat 'maritiem' of 'zeehavengerelateerd' is. Uitkomsten van beide monitors zijn daarmee niet 1 op 1 optelbaar of vergelijkbaar.

Beide monitors hebben ook hun eigen proces van begeleiding en oplevering. Zo wordt de monitor van het Nederlandse Maritieme Cluster uitgevoerd door een consultant in opdracht van het ministerie van IenM. De begeleidingsgroep van deze monitor wordt gevormd door vertegenwoordigers van de verschillende deelsectoren van de Stichting Nederland Maritiem Land, het CBS en van het ministerie van IenM. De Havenmonitor wordt eveneens in opdracht van het ministerie van IenM uitgevoerd door een consultant. De (inhoudelijke) begeleiding van de Havenmonitor ligt bij de werkgroep Statistiek van de voormalige Havenraad. In deze werkgroep zitten vertegenwoordigers van het ministerie van IenM, het CBS en van de Nederlandse zeehavens.

Vanuit efficiencyoverwegingen en heldere communicatie naar de buitenwereld over de toegevoegde waarde cijfers is de vraag of de monitors samengevoegd kunnen worden en welke voor- en nadelen daaraan verbonden zijn. Daarbij speelt tevens

het belang dat de maritieme sectoren hechten aan gegevens uit maritieme monitor en havens aan gegevens uit de Havenmonitor.

Verder is het nog van belang om te weten, dat de afdeling Zeehavens momenteel bezig is te onderzoeken wat er gebeurt ten aanzien van monitoring op het gebied logistiek. Dit onderzoek zit nog in een beginstadium. Het zou op termijn een aanvulling op bovenstaande monitoren kunnen zijn, maar dit onderzoek is nog in een te pril stadium om dit hierbij uitgebreid te betrekken.

1.1 Onderzoeksvragen

Het KIM-onderzoek richt zich op de beantwoording van de volgende vragen:

- Welke informatiebehoefte van wie wordt gediend met de beide monitors, of wie wil wat wanneer weten en wel waarom?
- Welke methodieken worden in de twee monitors toegepast en welke opties zijn er om deze methodieken op elkaar af te stemmen?
- Welke voor- en nadelen zijn er verbonden aan het integreren van de Havenmonitor en de Maritieme Cluster Monitor tot één Maritieme Monitor?

Een en ander resulteert in een overzicht van de opties voor integratie en de mogelijke effecten van die opties. Dit heeft wetenschappelijke, maar ook beleidsmatige kanten: hoe gevoelig is het als bijvoorbeeld ineens de toegevoegde waarde (TW) van de havensector een stuk kleiner uitvalt door een andere berekeningsmethodiek? Daarom is het ook van belang om de verschillen in methodiek en de gevolgen daarvan voor de uitkomsten helder en transparant te beschrijven.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt de behoefte aan beleidsinformatie op dit deelterrein geschetst op basis van de indicatoren en kengetallen uit de begroting en beleidsnota's. De methodieken die gebruikt worden in de beide monitors worden in grote lijnen beschreven in hoofdstuk 3. Aansluitend worden in hoofdstuk 4 de opties beschreven hoe de monitors mogelijk geïntegreerd kunnen worden met de voor- en nadelen van de verschillende integratiemogelijkheden.

2 Informatiebehoefte

De informatiebehoefte voor het ministerie van IenM op het gebied van zeehavens en maritieme cluster is te vinden in de begroting en in de beleidsnota's. Het KiM gaat er van uit dat de daarin gespecificeerde indicatoren cruciaal zijn voor het beleidsproces en altijd beschikbaar moeten zijn. Dit laatste duiden we aan met 'need to know'. Dit is geen statische set, als er sprake is van nieuw of aangepast beleid kan dit mogelijk leiden tot andere of aanvullende 'need to know' indicatoren. Daartegenover staat een categorie 'nice to know' voor informatie die niet cruciaal is in de beleidsverantwoording maar wel nuttig kan zijn, bijvoorbeeld in de verklaring van de ontwikkeling in de 'need to know' indicatoren.

2.1 Indicatoren met een economische invalshoek uit de begrotingsverantwoording

De formele informatiebehoefte voor beleids- en begrotingsverantwoording van het ministerie IenM staat vermeld bij artikel 18 van de begroting van het ministerie. Het betreft dan kengetallen en niet zozeer beleidsindicatoren voor de volgende gegevens:

- Directe en indirecte toegevoegde waarde zeehavengebieden in lopende prijzen (2001-2011).
- Directe toegevoegde waarde zeevaart en maritieme cluster in constante of lopende prijzen (2001-2010).
- Directe toegevoegde waarde binnenvaart in constante of lopende prijzen¹ (2001- 2011).
- Aantal en bruto tonnage van de vloot van in Nederland geregistreerde zeeschepen onder Nederlandse vlag onderscheiden naar handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw (2000-2011).
- Aantal en bruto tonnage van de vloot onder buitenlandse vlag in Nederlands eigendom of beheer onderscheiden naar handelsvaart, zeesleepvaart en waterbouw (2000-2011).

Deze kengetallen uit de beleids- en begrotingsverantwoording zijn opgenomen als belangrijke variabelen in de monitors. De kengetallen zijn slechts een klein deel van de uitgebreide set variabelen die gepresenteerd worden in de twee monitors. In bijlage 1 en 2 is een overzicht opgenomen van de detailgegevens die gepresenteerd worden in de Havenmonitor respectievelijk in de Maritieme Cluster Monitor.

Daarnaast zijn er kengetallen en beleidsindicatoren die niet op economische leest zijn geschoeid en niet uit de Havenmonitor of Maritiem Cluster Monitor afkomstig zijn. Een belangrijk kengetal in de begroting is de ontwikkeling van de aandelen van de Nederlandse zeehavens in overslag in de Hamburg-Le Havre range. Een ander voorbeeld betreft het aantal scheepsongevallen. Deze indicatoren staan niet in de Havenmonitor of de Maritieme Cluster Monitor en vallen buiten de scope van deze notitie.

¹ In de begroting 2013 zijn bij deze indicatoren de tabelkopjes en tekst over constante en lopende prijzen bij binnenvaart niet consistent waarschijnlijk zijn de cijfers in constante prijzen en is tabelkop (p.90) fout.

2.2 Indicatoren uit de beleidsnota's

Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (2012)

In de Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte (SVIR, maart 2012) en de daarmee verbonden Monitor Infrastructuur en Ruimte (MiR, PBL, 2012) wordt onder andere de totale toegevoegde waarde van zeehavengerelateerde activiteiten als indicator gebruikt. De indicator verwijst naar de volgende doelen en nationale belangen:

- Vergroten van de concurrentiekracht door het versterken van de ruimtelijk-economische structuur van Nederland.
- Nationaal belang 1: Een excellent ruimtelijk-economische structuur van Nederland door een aantrekkelijk vestigingsklimaat in en goede bereikbaarheid van stedelijke regio's met een concentratie van topsectoren.

De Structuurvisie Infrastructuur en Ruimte heeft de ambitie om Nederland tot de top 10 van meest concurrerende economieën van de wereld te laten behoren, waarbij een kwalitatief hoogwaardig vestigingsklimaat voor internationaal opererende bedrijven centraal staat. De Structuurvisie noemt het belang van krachtige regio's met een goede 'quality of life', een optimale bereikbaarheid en goede verbindingen met Europa en de rest van de wereld.

Topsectorenbeleid 'Logistiek' en 'Water' (2011)

De Topsector Logistiek heeft de voorstellen om de Nederlandse concurrentiekracht te versterken op het gebied van de logistiek uitgewerkt in de partituur (Topsector Logistiek, 2011). De ambitie van de Topsector Logistiek is dat Nederland in 2020 een internationale topositie heeft op de volgende fronten:

- in de afwikkeling van goederenstromen;
- als ketenregisseur van (inter)nationale logistieke activiteiten en
- als land met een aantrekkelijk innovatie- en vestigingsklimaat voor verladend en logistiek bedrijfsleven.

Deze ambities sluiten aan op het doel van de SVIR om de concurrentiekracht te versterken. De acties uit de partituur zijn dus ook bedoeld om Logistiek Nederland een relatief betere concurrentiepositie te geven ten opzichte van de andere landen. De Topsector Logistiek hanteert hiervoor de volgende streefwaarden:

- Nederland is in 2020 nummer één van alle Europese landen in de World Logistic Performance Index (momenteel is Nederland nummer drie in Europa en nummer vier wereldwijd na Duitsland, Zweden en Singapore);
- De bijdrage van ketenregiediensten aan het BBP is gestegen tot € 10 miljard in 2020 (momenteel ruim € 3 miljard);
- Het aantal bedrijven dat zich in Nederland vestigt met logistieke activiteiten is in 2020 toegenomen met 30%;
- De beladingsgraad van vervoersmiddelen stijgt van 45% (nu) naar 65% in 2020;
- Verhoging van instroom van gekwalificeerde professionals met een logistieke opleiding in de arbeidsmarkt in 2020 met 50%.

Hierin zitten geen expliciete indicatoren gericht op de zeehavens of het maritieme cluster bij, maar er is wel een duidelijke relatie.

In de Topsector Water is één van de zeven speerpunten specifiek gericht op het maritieme cluster en de zeehaveninfrastructuur. De ambitie is om de toegevoegde waarde in de Nederlandse watersector in 2020 te verdubbelen en zo de groei van de

wereldmarkt te evenaren. Dit is niet verder uitgesplitst naar speerpunt (Topsector Water, 2012).

Het CBS heeft de situatie van de Topsectoren in kaart gebracht met een tweetal publicaties, te weten: 'Monitor Topsectoren: uitkomsten eerste meting 2012' en 'Monitor Topsectoren: methodebeschrijving en tabellenset'. Het CBS gebruikt hierbij als indicatoren: het aantal bedrijven, de (bruto) productie, de toegevoegde waarde, de waarde van de uitgevoerde goederen, de uitgaven aan research & development en het aantal werkzame personen.

Met de gegevens uit de bestaande Havenmonitor en de Maritieme Cluster Monitor is het mogelijk om een deel van deze kerncijfers van de Topsector Water te specificeren voor het speerpunt 'maritieme cluster en haveninfrastructuur'. Mogelijk dat dan wel iets gedaan moet worden aan het verschil tussen Havenmonitor en Maritieme Sector Monitor in de uitkomsten voor de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de havensector.

Tabel 2.1

Kerncijfers Transport & Opslag, 2010

(bron: CBS, 2012a)

9.2.1 Kerncijfers Transport en opslag, 2010

	Aantal bedrijven	Productie	Toegevoegde waarde	Uitvoer van goederen	R&D-uitgaven ¹⁾ (eigen onderzoek)	Werkzame personen
	<i>absoluut</i>	<i>mln euro</i>				<i>x 1 000 fte</i>
Transport en opslag wv.	23 820	59 090	28 473	18 141	113	335
Transport en overslag	18 490	26 805	11 343	1 936	3	180
Opslag, dienstverlening en supportactiviteiten	5 340	32 285	17 131	16 205	110	155

¹⁾ R&D-uitgaven zijn beschikbaar voor bedrijven binnen SBI-codes 01 t/m 82 met minimaal 10 werkzame personen.

Tabel 2.2

Kerncijfers Water, 2010

(bron: CBS, 2012a)

11.2.1 Kerncijfers Water, 2010

	Aantal bedrijven	Productie	Toegevoegde waarde	Uitvoer van goederen	R&D-uitgaven ¹⁾ (eigen onderzoek)	Werkzame personen
	<i>absoluut</i>	<i>mln euro</i>				<i>x 1 000 fte</i>
Water wv.	2 820	25 444	8 491	4 348	468	87
Maritieme maakindustrie	2 150	9 123	2 883	2 310	40	41
Watertechnologie	160	10 990	3 364	1 875	152	21
Deltatechnologie	430	3 180	1 174	121	x	12
Kennis en advies	70	2 150	1 070	43	x	13

¹⁾ R&D-uitgaven zijn beschikbaar voor bedrijven binnen SBI-codes 01 t/m 82 met minimaal 10 werkzame personen.

Nota Zeehavens: ankers van de economie (2004)

In de Nota Zeehavens wordt het bereiken van de beleidsdoelstellingen met betrekking tot 'marktwerking' en 'capaciteit' meetbaar gemaakt met de volgende indicatoren (pagina 62):

- De directe toegevoegde waarde en de werkgelegenheid die de bedrijven in de zeehavengebieden genereren, groeien ten minste in hetzelfde tempo als het bruto nationaal product en de nationale werkgelegenheid;
- De indirecte toegevoegde waarde en werkgelegenheid die bedrijven in de zeehavengebieden daar en elders in het land genereren, blijven behouden;
- De Nederlandse marktaandelen per marktsector in de Hamburg-Le Havre-range blijven op zijn minst gelijk;
- In de zeehavengebieden is nieuwe (havengerelateerde) bedrijvigheid aan het haven- en industrieel complex toegevoegd.
- De groei van de private investeringen in zeehavengebieden is minimaal gelijk aan de groei van de nationale investeringen.

In aanvulling op de havensector bevat het maritieme cluster twee andere belangrijke sectoren die binnen het werkveld van het ministerie van Infrastructuur en Milieu vallen. Dit betreft de zeevaart en de binnenvaart. Ook deze nota's doorlopen we derhalve op gehanteerde indicatoren. Sectoren zoals scheepsbouw, visserij en recreatievaart laten we verder buiten beschouwing.

Verantwoord varen en een vitale vloot: beleidsbrief Zeevaart (2008)

De beleidsbrief zeevaart schetst het kabinetsbeleid op het terrein van de zeevaart voor de periode 2008-2013. Kern van het zeevaartbeleid is en blijft dat het vergroten van de economische bijdrage van de zeevaart samen moet gaan met de groei in kwaliteit en duurzaamheid. Op economisch gebied betreft de ambitie het behouden en uitbouwen van de bijdrage van de zeevaartsector aan de maritieme cluster en daarmee aan de Nederlandse economie. Het Nederlandse scheepsregister dient zijn aantrekkelijkheid verder te versterken om tot Europa's beste kwaliteitsregisters te blijven behoren.

Investering in innovaties en het bevorderen van een internationaal 'level playing field' met vooruitstrevende internationale milieu- en veiligheidsnormen bieden hiertoe perspectief. Expliciete streefwaarden voor indicatoren in de toekomst zijn in de beleidsbrief niet benoemd. Voor de prestatie-indicatoren om het beleid te monitoren of te evalueren verwijst de beleidsbrief naar de begroting. De betreffende indicatoren en kengetallen van artikel 18 van de begroting van het ministerie van Infrastructuur en Milieu zijn reeds eerder in deze notitie gespecificeerd.

Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart (2007)

In deze beleidsbrief geeft het kabinet aan welke maatregelen getroffen worden om het goederenvervoer over water en de innovatie in de binnenvaart te stimuleren. Het kabinet heeft de ambitie om voor het vervoer over water condities te scheppen die maken dat de binnenvaart in Nederland op eigen kracht de mogelijkheden in de markt kan benutten en zo kan groeien en innoveren. Het uitgangspunt is de eigen kracht van de binnenvaart. Doel is ervoor te zorgen dat die nog sterker wordt. Deze ambitie is vorm gegeven in de volgende speerpunten:

- Het versterken van de concurrentiepositie van de binnenvaart.
- Het realiseren van een toekomstvast netwerk van waterwegen en havens, uitgaande van een netwerk- en ketenbenadering.

- Het bereiken dat de binnenvaart op termijn de schoonste modaliteit is.
- Het permanent verbeteren van de veiligheid in de binnenvaart.
- Het stimuleren van de innovatie in de binnenvaart.

Om de ambitie te realiseren zijn in de beleidsbrief 10 nieuwe en 24 lopende maatregelen benoemd. Concrete streefwaarden voor indicatoren zijn in de beleidsbrief niet opgenomen.

2.3

Conclusie

De huidige set indicatoren dekt in ieder geval de 'need to know' vragen af voor begrotingsverantwoording en uit de bestaande beleidsnota's. Er is geen aanleiding om -vanuit dit perspectief bezien- nieuwe indicatoren toe te voegen. De monitors leveren echter meer informatie dan alleen de 'need to know' indicatoren voor het ministerie van IenM. Dit is voortgekomen uit de behoefte van het ministerie van IenM aan eenduidige en met de sectoren gedeelde gegevens over die verschillende sectoren uit het beleidsveld. Het is aan de beleidsafdeling om te bepalen in hoeverre deze 'nice to know' informatie nog nodig of overbodige is.

3 Vergelijking van methodieken

3.1 Methodiek beschrijving

Bij het opstellen van de Havenmonitor en de Maritieme Cluster Monitor wordt een zogenaamde 'top-down' benadering gebruikt: leidend zijn de CBS statistieken en dan met name de toegevoegde waarde en werkgelegenheid uit de Nationale (en Regionale) Rekeningen.

In grote lijnen komt de methodiek van de beide monitors overeen, maar in de toepassing zijn er belangrijke verschillen. Voor de uitsplitsingen naar functionele, sectorale en geografische onderverdelingen worden verschillende bronnen gebruikt zoals vestiging- en werkgelegenheidsregisters van KvK, ROA en LISA en jaarverslagen van individuele 'leader firms'. Belangrijke variabele voor de verdeling van de economische grootheden zoals toegevoegde waarde is het aantal werkzame personen dat veelal op een meer gedetailleerd niveau (sectoraal, geografisch of zelfs op bedrijfsniveau) beschikbaar is dan de in geld getelde variabelen. Een belangrijke sleutel om de verschillende databestanden consistent op elkaar te laten aansluiten is de zogenaamde SBI08 code (Standaardbedrijfsindeling, versie 2008). Verschillen tussen de resultaten van de Havenmonitor en de Maritieme Cluster Monitor kunnen ontstaan door het feit dat het aantal werknemers in de Havenmonitor op bedrijfsniveau wordt bepaald en in de Maritieme clustermonitor op sectorniveau. Daarnaast zijn er ook nog verschillen als gevolg van specifieke regiocorrecties in de Havenmonitor en kleine verschillen in de koppeling tussen sectoren.

Voor de Havenmonitor heeft de methode de volgende kenmerken:

- Er wordt gebruik gemaakt van werkgelegenheidscijfers op bedrijfsniveau (en dus eigenlijk bottom-up),
- Er wordt gebruik gemaakt van werkgelegenheidscijfers op twee meetmomenten (2 jaren), om een nauwkeurige berekening te verkrijgen,
- De productiviteit (toegevoegde waarde per werkzaam persoon) wordt per SBI code bepaald en in enkele gevallen wordt er een regionale correctie toegepast,
- Per havengebied-sector combinatie wordt gecorrigeerd voor bedrijfsgrootte en productiviteit,
- De resultaten worden vergeleken en gecontroleerd met behulp van de regionale rekeningen van het CBS,
- De indirecte effecten worden bepaald met een leontief input-output analyse.

Figuur 3.1

Schematische onderzoeksstappen per sector bij de Maritieme Cluster Monitor
(bron: PRC, 2013)

	Data op (deel) sectorniveau (CBS)	Geen data op (deel) sectorniveau
STAP 1 Afbakenen van de sector	- Bepalen van SBI-klassen	- Bepalen van populatie van bedrijven - Koppeling naar SBI-klassen
STAP 2 Bepalen van het aantal bedrijven, aantal werkzame personen en omzet	- Exporteren van CBS data voor SBI-klassen - Toetsen van data op basis van bedrijfsinformatie (Kamer van Koophandel, jaarverslagen en secundaire bronnen)	- Optellen van data op bedrijfsniveau (Kamer van Koophandel, jaarverslagen en secundaire bronnen)
STAP 3 Bepalen productiewaarde, toegevoegde waarde en export	- Koppeling van informatie uit IO-tabellen aan inzichten omtrent SBI-indeling - Verwerven van bijkomend inzicht op basis van: - Bedrijfsinformatie (Kamer van Koophandel, jaarverslagen en secundaire data) - Terugkoppeling en toetsing met CBS, Ministerie van Verkeer en Waterstaat, brancheorganisaties	

Bron : Policy Research Corporation

In de Maritieme Cluster Monitor wordt een iets andere sectorale opsplitsing gemaakt met behulp van nationale werkgelegenheidsgegevens. Daarbij wordt geen geografische verbijzondering gemaakt met behulp van gegevens van individuele bedrijfsvestigingen in het havengebied. Dit verschil in aanpak is één van de redenen dat de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de sector havens uit de Maritieme Cluster Monitor niet gelijk is aan de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Havenmonitor. Overigens speelt daarbij ook nog mee dat er in Nederland ook havenactiviteiten voorkomen buiten de zeehavengebieden van de Havenmonitor.

3.2

Conclusie

In grote lijnen lijken de methodieken van de monitors op elkaar, maar in de uitwerking en toepassing zijn er belangrijke verschillen. Daardoor is er een verschil in de toegevoegde waarde en de werkgelegenheid voor het onderdeel havenactiviteiten dat in beide monitors wordt berekend.

De gekozen indeling van sectoren is verschillend tussen de monitors en sluit niet 1 op 1 aan. De Havenmonitor voegt bovendien een geografische component (havenpostcodes) aan de sectorafbakening toe.

Naast de geaggregeerde gegevens uit de Nationale Rekeningen worden verschillende bronnen gebruikt om de macro aggregaten uit te splitsen naar de gewenste functionele, sectorale en geografische indelingen. In de Havenmonitor wordt daarvoor integraal gebruik gemaakt van gegevens op individueel bedrijfsniveau in de betreffende havengebieden. Ook bij de Maritieme Cluster Monitor worden gegevens van individuele bedrijven gebruikt, maar alleen ter aanvulling en validatie en niet voor een bottom-up opbouw.

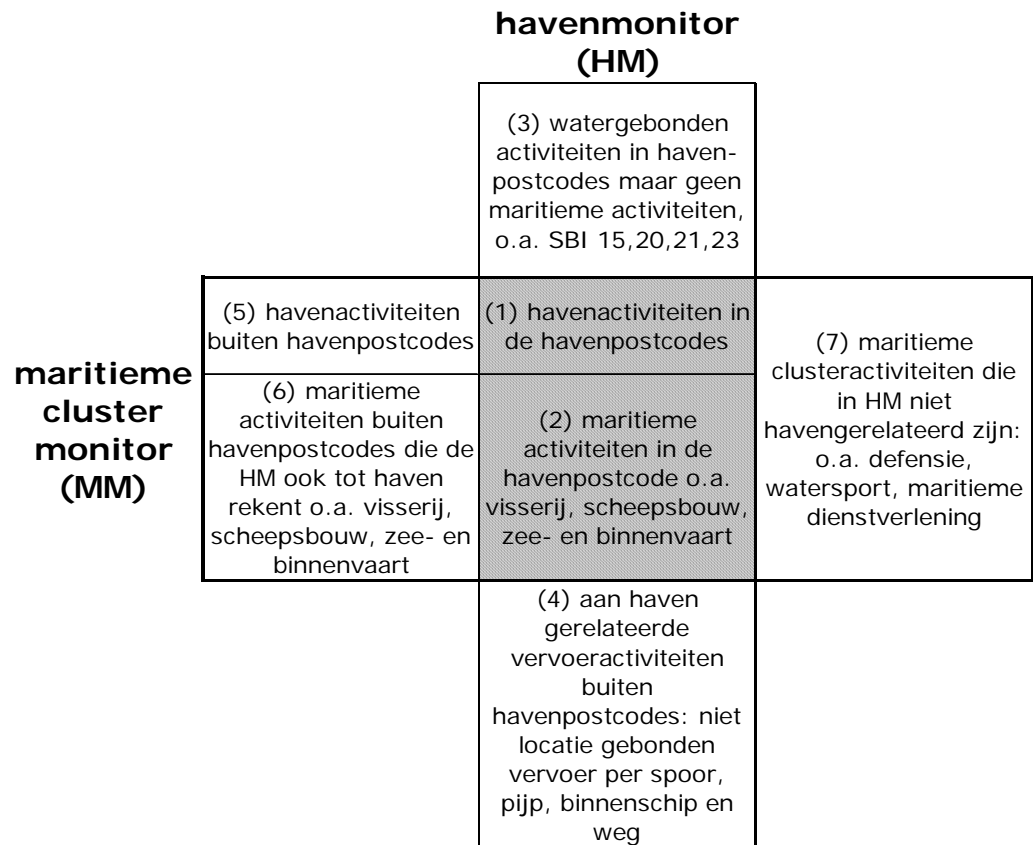
Het is in de huidige opzet niet mogelijk om met simpel 'optellen en aftrekken' de cijfers van de havenactiviteiten in de Havenmonitor en de Maritieme Cluster Monitor gelijk te trekken. Daarvoor zijn aanpassingen in veronderstellingen en definities nodig bij de berekeningen.

4 Integratiemogelijkheden en consequenties

4.1 Afbakening van sectoren

Een belangrijke sleutel voor integratie van de Havenmonitor en de Maritieme Cluster Monitor ligt in de sector afbakening. De gekozen indeling van sectoren is verschillend tussen de monitors en sluit niet 1 op 1 aan (zie ook bijlagen 1 en 2). De Havenmonitor voegt bovendien een geografische component aan de sectorafbakening toe.

Figuur 4.1
Samenhang
sectorindeling haven- en
maritieme cluster
monitors



1. Gezamenlijk: havenactiviteiten die in beide monitors worden aangeduid als havensector, gelegen in havenpostcodegebieden. Dit betreft coderingen in SBI klasse 63, waaronder laad-los en overslagactiviteiten, opslag, expediteurs.
2. Gezamenlijk: maritieme clusteronderdelen die in de Havenmonitor als havenactiviteit worden gezien en in het maritieme cluster tot een andere deelsector worden gerekend, gelegen in havenpostcodegebieden. Dit betreft met name coderingen in SBI klasse 05 (Visserij); 35 (scheepsbouw); 61 (zeevervaart en binnenvaart).

3. Alleen in de Havenmonitor: watergebonden activiteiten in havenpostcodegebieden. Dit betreft met name industriële activiteiten, onder andere in SBI klasse 15 (Voedingsmiddelenindustrie); 20 (Houtindustrie); 21 (Vervaardiging papier en karton); 23 (Aardolie- en steenkoolverwerkende industrie); 24 (Vervaardiging van chemische producten); 26 (Vervaardiging van glas, aardewerk, cement enz.); 27 (Vervaardiging van metalen in primaire vorm).
4. Alleen in de Havenmonitor: niet locatiegebonden vervoeractiviteiten per spoor, pijp, binnenschip en over de weg voor zover het achterlandvervoer van de zeehaven betreft door Nederlandse beroepsvervoerders. Er is een kleine overlap met 6 voor wat betreft het havenachterlandvervoer per binnenschip.
5. Alleen in de maritieme clustermonitor: havenactiviteiten volgens maritieme clusterdefinitie die de Havenmonitor ook als havenactiviteiten ziet, maar die buiten de afbakening van havenpostcodegebieden vallen. Dit betreft coderingen in SBI klasse 63, waaronder laad-los- en overslagactiviteiten, opslag, expediteurs die bijvoorbeeld in Nijmegen gevestigd zijn.
6. Alleen in de maritieme clustermonitor: maritieme clustersectoren die de Havenmonitor ook tot de haven rekent, maar die buiten de afbakening van havenpostcodegebieden vallen. Dit betreft met name coderingen in SBI klasse 05 (Visserij); 35 (scheepsbouw); 61 (zeevaart en binnenvaart) waarbij activiteiten bijvoorbeeld ergens in Limburg plaatsvinden. Er is een kleine overlap met 4 voor wat betreft het havenachterlandvervoer per binnenschip.
7. Alleen in de maritieme clustermonitor: maritieme clusteractiviteiten die in de Havenmonitor niet als havengerelateerd worden beschouwd. Dit betreft met name SBI klasse 7522 (Defensie), diverse SBI klassen gerelateerd aan watersport activiteiten en diverse SBI klassen gerelateerd aan maritieme dienstverlening (o.a. onderwijs, adviesbureaus, rechtskundige dienstverlening, schadeverzekeringen enz.)

4.2

Opties

Het KIM ziet vier relevante opties voor wat betreft de positionering en uitvoering van Havenmonitor en de Maritiem Cluster Monitor in de toekomst. Het niet meer opstellen van beide monitors is ook mogelijk maar vindt het KIM geen relevante optie. Er is een concrete informatiebehoefte in het beleids- en begrotingsproces voor specifieke gegevens uit de monitors.

Achtereenvolgens bespreken we de relevante opties en naast de technische gevolgen geven we ook een indicatie van beleidsmatige en financiële consequenties.

- Optie 0. Monitors apart laten voortbestaan en separaat uitbesteden zonder inhoudelijke aanpassing.

Gevolgen:

- o Financieel: neutraal.
 - o Technisch: neutraal.
 - o Beleidsmatig: neutraal. De onduidelijkheid over verschillende havencijfers in beide monitors blijft echter overeind.
- Optie 1. Monitors apart laten voortbestaan, maar integraal uitbesteden zonder inhoudelijke aanpassing.
 - o Financieel: licht positief.

- o Technisch: neutraal.
- o Beleidsmatig: neutraal ten opzichte van huidige situatie. De onduidelijkheid over verschillende havencijfers in beide monitors blijft echter overeind.
- Optie 2. Monitors integreren door ze 'optelbaar' te maken. De monitors worden opgeknipt in modules die aansluiten op bovengenoemde zeven groepen. De resultaten kunnen in één publicatie opgenomen worden, maar afzonderlijke publicaties blijft mogelijk. De formule (met verwijzing naar de nummers in het figuur) is dan:

Zeehavengerelateerde activiteiten in HM (groepen 1, 2, 3, 4)

- /- maritieme activiteiten in de HM, in haven postcodegebieden (**groep 2**)
- /- overige watergebonden activiteiten in havenpostcodegebieden (**groep 3**)
- /- aan haven gerelateerde vervoeractiviteiten buiten havenpostcodes (**groep 4**)
- +/+ havensectoren in niet-havenpostcodegebieden (**groep 5**)

= havenactiviteiten in MM (groepen 1+5)

- +/+ maritieme activiteiten in de HM, in de havenpostcodegebieden (**groep 2**)
- +/+ maritieme activiteiten in de MM, buiten de havenpostcodegebieden (**groep 6**)
- +/+ maritieme clusteractiviteiten, die niet in HM voorkomen (**groep 7**) =

Maritieme Clusteractiviteiten in MM (groepen 1, 2, 5, 6, 7)

- o Financieel: negatief, want is meer bewerkelijk.
- o Technisch: bewerkelijk, er moeten expliciete keuzes gemaakt worden over de methodiek voor het 'verdelen' van de toegevoegde waarde per werkzaam persoon en de toepassing van 'regionale correctiefactoren'.
- o Beleidsmatig: positief. Vergelijkbare cijfers kunnen geproduceerd blijven worden en samenhang tussen monitors wordt duidelijk. Betere aansluiting mogelijk bij Topsectoren Logistiek en Water.
- Optie 3. Eén integrale monitor met volledige heroverweging van alle definities, aannames en methodieken met een eenduidige uitkomst voor de havenactiviteiten en voor de maritieme activiteiten. Allerlei afwegingen zullen aan de orde moeten komen over de geografische en sectorale indelingen en de berekeningsaannames, bijvoorbeeld:
 - geografisch: alleen voor heel Nederland zoals in de MM of met regionale uitsplitsingen naar haven zoals in de HM of wellicht ook nog een tussenvorm?
 - sectoraal: alleen 'echte' maritieme sectoren of ook activiteiten die daar dicht tegen aanliggen zoals marine, watersport en maritieme dienstverlening, maar wellicht ook niet-maritieme activiteiten die haven- of watergebonden zijn etc.
 - rekennaames: uitgaan van individuele bedrijfsgegevens om sectorale en geografische detailuitsplitsingen te kunnen maken of uitgaan van geaggregeerde gegevensbestanden.
- o Financieel: op korte termijn negatief door investering in nieuwe opzet en afhankelijk van de keuzes zijn daarna jaarlijks besparingen mogelijk. Dat laatste is echter niet zeker en de keuzes kunnen ook dermate bewerkelijke berekeningen vragen dat erop termijn geen voordeel gehaald wordt.

- o Technisch: volledig opnieuw opzetten lijkt eenvoudig, maar er moeten expliciete keuzes gemaakt worden en dat vraagt waarschijnlijk om een intensief proces met de stakeholders.
- o Beleidsmatig: positief/negatief. Negatief omdat de nieuwe cijfers niet aansluiten bij de oude reeksen en positief omdat er geen verschillen meer zijn voor wat betreft de omvang van de havenactiviteiten. Betere aansluiting mogelijk bij Topsectoren Logistiek en Water.

In bijlage 3 is een beschrijving opgenomen van de Belgische aanpak om het economisch belang van de zeehavens te schetsen. De Belgische aanpak laat zien dat daar de derde optie zelfs mogelijk is op basis van een bottom-up benadering. Een dergelijke benadering is in Nederland niet eenvoudig te realiseren. Het CBS beschikt over een grote hoeveelheid van individuele bedrijfsgegevens maar het deponeren van jaarstukken is in Nederland belegd bij de Kamer van Koophandel. De benodigde detailinformatie is dus niet bij één en dezelfde partij beschikbaar nog afgezien van de geheimhoudingsverplichting die bij het CBS en waarschijnlijk ook bij de KvK een onoverkomelijk obstakel is om de detailgegevens aan elkaar te koppelen.

4.3 Consequenties verschillende opties

Financieel

De uitbestedingskosten voor het opstellen van de monitors lopen niet zo ver uiteen. De Maritieme Cluster Monitor kost circa 70-80.000 euro exclusief BTW waarvan circa 3.000 euro kosten voor aanschaf van data bij CBS, KvK, SCP en ROA. De kosten van de Havenmonitor bedragen circa 80.000 euro exclusief BTW waarvan circa 29.000 euro inkoop data bij CBS, LISA en NEA. Bij de laatste zijn er waarschijnlijk ook nog kosten bij de havenbedrijven om de gegevens van de individuele vestigingen te verzamelen of te controleren. De kosten van optie 1 (integrale uitbesteding) zullen naar verwachting lager zijn dan de (huidige) kosten van optie 0 (niets doen c.q. status quo). De kosten in optie 2 en 3 zullen vanwege aanvullende bewerkingen hoger uitvallen in vergelijking met optie 1 en wellicht ook ten opzichte van optie 0.

Technisch

In de opties 0 en 1 verandert er niets aan de huidige rekenmethodiek en zijn er geen technische gevolgen. Technisch is het geen probleem om de monitors te integreren volgens optie 2 of 3. Voorwaarde is het gebruik van eenduidige definities van de verschillende 'meetvariabelen' en van de alternatieve functionele, sectorale en geografische indelingen. Daarvoor zijn expliciete keuzes noodzakelijk over de methodiek voor het 'verdelen' van de toegevoegde waarde per werkzaam persoon en de toepassing van 'regionale correctiefactoren'. Dit is nodig om te voorkomen dat er dubbeltellingen ontstaan.

Beleidsmatig

De rekenmethodiek en de publicatievormen hoeven in de opties 0 en 1 niet te veranderen waardoor de beleidsmatige gevolgen nihil zullen zijn. De opties leiden echter wel tot verschillende omvang van sectoren. Als wordt gekozen voor voortzetting van de huidige aanpak, kan de verschillende hoogte van in principe 'identieke' sectoren vragen oproepen, zoals ook al in het verleden het geval is geweest.

Als wordt gekozen voor opties 2 en 3 dan kan een trendbreuk in sommige sectoren ontstaan. Dit zal uiteraard ook weer vragen oproepen. De opties 2 of 3 bieden wel de mogelijkheid voor een betere aansluiting bij de informatiebehoefte van de Topsectoren Water en Logistiek.

Literatuurlijst

CBS (2012a). *Monitor topsectoren: Uitkomsten eerste meting*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek

CBS (2012b). *Monitor topsectoren: Methodebeschrijving en tabellenset*. Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek

ECORYS (2012). *De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2011 NML-serie 36*. Rotterdam: Stichting Nederland Maritiem land

EUR-RHV (2012). *Havenmonitor 2010: De economische betekenis van de Nederlandse zeehavens*. Rotterdam: Erasmus Universiteit Rotterdam – RHV.

Hintjes, van der Horst, Kuipers en Vanelslander. *Vlaams-Nederlandse Deltamonitor 2011-2010 Ruimtelijk-economische en logistieke monitor*. Antwerpen/Rotterdam: UvA-TPR en EUR-RHV.

Lagneaux, F. (2004). *Economisch belang van de Vlaamse zeehavens: verslag 2002*. NBB Working Paper Document No 56. Brussel: Nationale Bank van België.

Mathys, C. (2012). *Economic Importance of the Belgian Ports: Report 2010 NBB Working Paper Document No 225*. Brussel: Nationale Bank van België.

Minlenm (2012). *Stuctuurvisie Infrastructuur en Ruimte*. Den Haag: Ministerie van Infrastructuur en Ruimte.

MinVenW (2007). *Varen voor een vitale economie: een veilige en duurzame binnenvaart*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

MinVenW (2008). *Verantwoord varen voor een vitale vloot Beleidsbrief Zeevaart*. Den Haag: Ministerie van Verkeer en Waterstaat.

NBB (2012). *Het economisch belang van de Belgische havens – flashraming 2011*. Brussel: Nationale Bank van België.

PRC (2013). *De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2012 NML-serie 39*. Rotterdam: Stichting Nederland Maritiem land

Topsector Logistiek (2011). *Partituur naar de Top*. Den Haag: Topteam Logistiek.

Topsector Water (2011). *Water verdient het*. Den Haag: Topteam Water.

Bijlage A

Gegevens Maritieme Cluster Monitor

variabelen	sectoren
aantal bedrijven	Zeevaart
omzetwaarde in lopende prijzen	Scheepsbouw
exportwaarde in lopende prijzen	Offshore
toegevoegde waarde direct lopende prijzen	Binnenvaart
toegevoegde waarde direct constante prijzen	Waterbouw
toegevoegde waarde indirect lopende prijzen	Havens
productiewaarde direct lopende prijzen	Marine
productiewaarde direct constante prijzen	Visserij
productiewaarde indirect lopende prijzen	Maritieme dienstverlening
werkgelegenheid direct in werkzame personen	Watersportindustrie
werkgelegenheid indirect in werkzame personen	Maritieme toeleveranciers
totale bruto terugvloeï in lopende prijzen	
totale netto terugvloeï in lopende prijzen	
netto terugvloeï direct in lopende prijzen	
netto terugvloeï indirect in lopende prijzen	
uitvoerintensiteit=uitvoer/totale omzet	
invoerintensiteit=invoer/(totale omzet-uitvoer+invoer)	
uitbesteding=invoer intermediaire goederen/binnenlandse intermediaire input	
sectorinterne grensoverschrijdende handel=invoer intermediaire goederen*(uitvoer/productie)*2/ (uitvoer+invoer)	
uitvoerintensiteit=uitvoer/totale omzet	
leaderfirm Nld moeder werkgelegenheid in Nld	
leaderfirm Nld moeder werkgelegenheid buiten Nld	
leaderfirm buitenlandse moeder werkgelegenheid in Nld	
leaderfirm buitenlandse moeder werkgelegenheid buiten Nld	
vlootomvang in aantal schepen onder Nld beheer en Nld vlag	
vlootomvang in aantal schepen onder Nld beheer en buitenlandse vlag	
aantal zeevarenden op Nld vlag schepen	
productiviteit lopende prijzen (directe TW/wp)	
productiewaarde per WP lopende prijzen (PW/wp)	
productiviteit constante prijzen (directe TW/wp)	
productiewaarde per WP constante prijzen (PW/wp)	
werkzame personen naar leeftijdsgroep	
werkzame personen naar opleidingsniveau	
vacaturegraad=aantal openstaande vacatures per 1000 banen	
netto instroom werkzame personen	
bruto instroom werkzame personen	
uitstroom werkzame personen	
instroom mobiliteit	
uitstroom mobiliteit	

Bijlage B Gegevens Havenmonitor

variabelen	sectoren	activiteit		zeehavengebieden	zeehavens	zeehavengemeenten	grootte (aantal w.p.)
toegevoegde waarde direct lopende prijzen	Zeevaart	knooppunt	kadegebonden	Noordelijke zeehavens	Delfzijl	Delfzijl	1
toegevoegde waarde indirect lopende prijzen	Binnenvaart		zeehavengebonden		Eemshaven	Eemmond	2 t/m 4
toegevoegde waarde direct constante prijzen	Wegvervoer		zeehavengerelateerd		Harlingen	Harlingen	5 t/m 9
toegevoegde waarde indirect constante prijzen	Spoorvervoer				Den Helder	Den Helder	10 t/m 49
werkgelegenheid direct in werkzame personen	Pijpleiding			Noordzeekanaalgebied	Amsterdam	Amsterdam	50 t/m 99
werkgelegenheid indirect in werkzame personen	Dienstverlening t.b.v. het vervoer				Beverwijk	Beverwijk	>100
productiviteit lopende prijzen (TW/wp)	Overslag/opslag				Velsen/ IJmuiden	Velsen/ IJmuiden	
productiviteit constante prijzen (TW/wp)	Voedingsmiddelenindustrie	vestigingsplaats			Zaanstad	Zaanstad	
winst in lopende prijzen	Aardolie industrie			Rijn- en Maasmond	Dordrecht	Dordrecht	
winst in constante prijzen	Chemische industrie				Moerdijk	Moerdijk	
Private investeringen lopende prijzen	Basismetalaal- en metaalproductenindustrie				Scheveningen	Den Haag	
Private investeringen constante prijzen	Transportmiddelenindustrie				Drechtsteden	Alblasserdam*	
Bedrijfsvestigingen	Electriciteitsproductie				(excl. Dordrecht)	Gorinchem*	
toegevoegde waarde multiplier	Overige industrie					Hardinxveld-Giessendam*	
werkgelegenheidsmultiplier	Groothandel					Hendrik-Ido-Ambacht*	
	Zakelijke en niet zakelijke dienstverlening					Nieuw-Lekkerland*	
						Papendrecht*	
						Sliedrecht*	
						Zwijndrecht*	
				wv. Rotterdam-Rijnmond	Rotterdam	Rotterdam	
					Schiedam	Schiedam	
					Vlaardingen	Vlaardingen	
					Maassluis	Maassluis	
					Overig Rijnmond	Albrandswaard (Rhoon)*	
						Barendrecht*	
						Capelle aan den IJssel*	
						Krimpen aan den IJssel*	
						Lansingerland*	
						Ridderkerk*	
						Rozenburg	
						Spijkenisse*	
				Scheldebekken	Vlissingen	Vlissingen	
					Borsele	Borsele	
					Terneuzen	Terneuzen	

Bijlage C Belgische aanpak economisch belang havens

In België wordt jaarlijks door de Nationale Bank van België een publicatie uitgebracht waarin het economisch belang van de Vlaamse zeehavens gepresenteerd wordt. In de Belgische aanpak om de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de Belgische zeehavens in kaart te brengen wordt een bottom-up benadering gebruikt (Lagneaux, 2004 en Mathys, 2012).

De selectie van de populatie gebeurt op basis van de NACE code van de onderneming volgens de nationale rekeningen en op basis van de geografische ligging van de onderneming. Om de toegevoegde waarde, de werkgelegenheid en de investeringen per onderneming te berekenen, gebruikt de NBB een aantal rubrieken uit de zeer gedetailleerde jaarrekeningen die de ondernemingen bij de Balanscentrale van de Nationale Bank van België moeten neerleggen. Voor het boekjaar 2010 beschikt de Balanscentrale over ruim 350.000 jaarrekeningen. Voor meer info over de Balanscentrale: www.balanscentrale.be.

Indien een onderneming verschillende vestigingen heeft, worden enkel de resultaten genomen van de vestigingen in het bestudeerde gebied. Deze resultaten worden berekend op basis van het aantal werkzame personen in de vestigingen.

De berekening van de indirecte effecten berust op drie soorten gegevens:

- het aandeel van de bestudeerde populatie in elke SUT-bedrijfstak op nationaal niveau;
- de nationale gegevens inzake toegevoegde waarde en werkgelegenheid (gegevens van het Instituut van de Nationale Rekeningen INR);
- de relaties tussen de bedrijfstakken die uit de SUT kunnen worden afgeleid (2005, 2006 en 2007) en/of die in de Input-Outputtabellen (IOT) van 2005 zijn weergegeven. Ook hier gaat het om nationale gegevens.

In de Belgische methode worden twee clusters onderscheiden: het maritieme en het niet-maritieme cluster. De maritieme cluster omvat alle havengebonden bedrijfstakken die van essentieel belang zijn voor de havens (beheer en onderhoud, scheepvaart, overslag, bevrachting, goederenopslag, baggerwerken, visserij, maritieme diensten enz.). De segmenten uit de zogeheten niet-maritieme cluster hebben geen middellijke economische band met de havenactiviteiten, maar zijn er nauw en wederzijds van afhankelijk. Het gaat om de segmenten: industrie, groothandel, transport en logistieke dienstverlening. Groot verschil in de geografische afbakening tussen beide landen is de selectie van havengerelateerde activiteiten die buiten het havengebied vallen. In België worden die wel tot het maritieme cluster gerekend en aangeduid als 'buiten de haven'. In Nederland worden hiertoe alleen de niet-locatiegebonden activiteiten gerekend zoals het achterland vervoer (Hintjes et al, 2012).

In tabel C1 wordt een vergelijking gemaakt tussen de Belgische en Nederlandse methodiek voor bepaling van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de zeehavens.

Tabel C1

Vergelijking berekening toegevoegde waarde en werkgelegenheid voor de Belgische en de Nederlandse zeehavens
(bron: Hintjes, 2012)

	Belgie	Nederland
Functionele afbakening	Maritiem en niet-maritiem cluster (NACE)	Knooppuntfunctie en vestigingsplaatsfunctie (SBI)
Geografische afbakening	Alle activiteiten worden op basis van hun functionele relatie met de haven bestempeld als havengerelateerd	Havengerelateerde activiteiten buiten havengebied is alleen achterlandvervoer (rest valt af)
Brondata	Jaarrekeningen (ondernemingen) en enquetes (overheid) Bottom-up	Landelijk informatiesysteem van Arbeidsplaatsen en Vestigingen (LISA) Top-down
Indirecte effecten	Indirecte effecten voorafgaand aan de hele keten, met verschillen in multipliers	Indirecte effecten voorafgaand aan de hele keten met verschillen in multipliers
Methodiek WG	VTE=38 uur per week	Werkzaam Persoon > 12 uur per week
Methodiek TW	Selectie van posten uit jaarrekeningen	bepaald met behulp van Toegevoegde Waarde per Werkzaam Persoon

Colofon

Dit is een uitgave van het
Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Mei 2013
Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)

Auteurs:
Jan Francke
Pauline Wortelboer-van Donselaar

Vormgeving en opmaak:
Huisstijl MinIenM

Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)
Postbus 20901
2500 EX Den Haag

Telefoon : 070 456 1965
Fax : 070 456 7576

Website : www.kimnet.nl
E-mail : info@kimnet.nl

Publicaties van het KiM zijn aan te vragen bij het KiM (via info@kimnet.nl) of als PDF te downloaden van onze website www.kimnet.nl. U kunt natuurlijk ook altijd contact opnemen met één van onze medewerkers.

Delen uit deze publicatie mogen worden overgenomen onder vermelding van het KiM als bron.