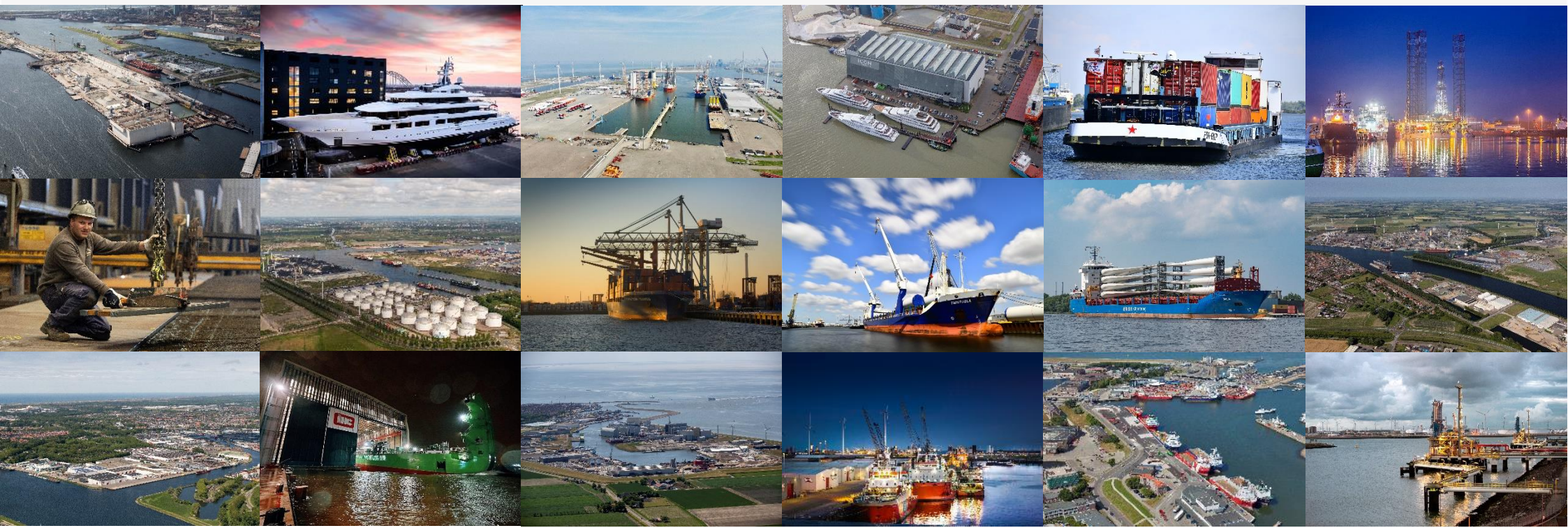




Havenmonitor 2021



Havenmonitor 2021

De economische betekenis van Nederlandse zeehavens

November 2021

Opgesteld voor: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Colofon

De Havenmonitor 2021 is een uitgave van het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (Erasmus UPT) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De havenmonitor wordt in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek en de Nederlandse zeehavenbedrijven gemaakt.

Auteurs van de havenmonitor

Martijn Streng

Larissa van der Lugt

Rosanne van Houwelingen

Martijn Streng is projectleider vanuit Erasmus UPT en aanspreekpunt mocht u opmerkingen hebben of meer informatie over de havenmonitor willen; u kunt contact opnemen met Martijn via streng@ese.eur.nl of kijk voor meer informatie op de [website van Erasmus UPT](#).

Inhoudsopgave

Colofon.....	1
1. Introductie op de havenmonitor	4
Overzicht Nederlandse zeehavens.....	5
Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens	6
Uitsplitsing economische betekenis	7
Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven.....	10
Uitsplitsing economische betekenis per sector	14
2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens.....	16
Totaal Noordelijke zeehavens.....	16
Groningen Seaports	19
Harlingen.....	23
Den Helder	27
3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied	31
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied	31
Amsterdam	35
Overig Noordzeekanaalgebied.....	38
4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond	41
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond	41
Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond	44
Rotterdam.....	47
Noordoever Nieuwe Waterweg.....	51
Overig Rijnmond	54

Drechtsteden	57
Moerdijk.....	61
5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL.....	65
North Sea Port NL	65
6. Indirecte effecten Nederlandse zeehavens	69
7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens.....	72
8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens	82
Bijlage: methodiek havenmonitor	85

1. Introductie op de havenmonitor

De havenmonitor biedt een overzicht van de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens. De havenmonitor wordt door het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (Erasmus UPT) in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat opgesteld in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek en de Nederlandse zeehavenbedrijven.

Indicatoren

In de havenmonitor wordt de economische betekenis van de zeehavens in kaart gebracht. Het is belangrijk hierin een aantal elementen scherp te onderscheiden. Het eerste element is dat in de havenmonitor twee soorten economische impact gemeten worden: het directe effect en het indirecte achterwaartse effect. Het voorwaartse of vestigingsplaatseffect (een distributiecentrum gaat ergens in West-Brabant zitten omdat goederen dan via de zeehavens North Sea Port of Rotterdam aangevoerd kunnen worden) wordt niet meegenomen.

Tweede element wat belangrijk is, is welke indicatoren gebruikt worden om de economische impact te meten van de zeehavens. In de havenmonitor wordt primair gebruik gemaakt van een drietal indicatoren: werkgelegenheid, toegevoegde waarde en bedrijfsvestigingen. Van de eerste twee, werkgelegenheid (gemeten in werknemers-FTE) en toegevoegde waarde (gemeten in euro's) worden zowel het directe- als ook het indirecte effect bepaald. Naast de drie primaire indicatoren worden nog drie andere indicatoren gebruikt: de publieke- en de private investeringen en het marktaandeel van de havens in de Hamburg-Le Havre range.

Tweede havenmonitor in de nieuwe tijdsreeks

De havenmonitor 2020 was de eerste havenmonitor waarbij de herijkte methodiek is toegepast. Deze toen vastgestelde hernieuwde uitgangspunten zijn dit jaar weer gevalideerd met de havens. Deze havenmonitor 2021 bouwt voort op de ingezette weg en breidt de tijdsreeks met de cijfers over de havens voor het jaar 2020.

Voortschrijdend inzicht en aandachtspunten

In uitbreiding op de aanpassingen van de methodiek van de havenmonitor 2020 is dit jaar extra ingezet op een controle van de zogeheten niet-locatie gebonden activiteiten. Hierbij wordt op basis van overslagstatistieken de 'aan de zeehavengemeente' geleverde vervoersprestatie bepaald, welke vertaald wordt in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van een aantal vervoerssectoren (wegvervoer, binnenvaart, spoorvervoer en pijpleiding) als onderdeel van de knooppuntsfunctie. In samenwerking met de zeehavens is gekeken naar de input variabelen voor deze berekening (o.a. modal split en aandeel NL vlag). Dit heeft geleid tot een aanpassing van de aandelen NL vlag, welke wij verder toelichten in de methodologie sectie van deze monitor (blz.92). Omdat wij deze wijzigingen met terugwerkende kracht hebben doorgevoerd, heeft dit niet alleen impact op de cijfers voor 2020, maar zijn ook de cijfers voor 2019 en 2018 bijgesteld. Daarnaast wordt het aandeel NL vlag niet meer onderscheiden voor verschillende goederensoorten en verschillende havens, maar is dit gelijk gesteld voor alle havens en goederensoorten. De inschatting die nu gebruikt wordt voor het aandeel is actueler en realistischer.

Tweede aandachtspunt zit in de cijfers van de toegevoegde waarde. Uitgangspunt van de CBS methodiek is dat naast het opleveren van de *concept toegevoegde waarde cijfers van 2020*, ook de definitieve cijfers van 2019 opgeleverd worden. Voor het meest recente jaar (in deze

havenmonitor dus 2020) wordt een *voorlopige inschatting* gemaakt op basis van beschikbare informatie over werkgelegenheid en omzet. Voor het jaar daarvoor (in deze havenmonitor dus 2019) wordt de inschatting definitief door gebruik te maken van de daadwerkelijke opgave die de bedrijven zelf richting het CBS gedaan hebben. Dit zorgt er dus voor de toegevoegde waarde cijfers over 2019 in deze monitor kunnen verschillen van de cijfers zoals deze in de havenmonitor 2020 gerapporteerd zijn. *Alle toegevoegde waarde cijfers over 2020* in deze havenmonitor zijn dus *voorlopig* en *kunnen volgend jaar aangepast worden*. Het betreft hier alle tabellen en grafieken waarin toegevoegde waarde cijfers over 2020 staan. Laatste punt is dat mocht geconstateerd worden dat een bedrijf ten onrechte in een eerder jaar niet is opgenomen, dan wordt het bedrijf met terugwerkende kracht opgenomen in eerdere jaren. In deze monitor is dit alleen voor 2019 gedaan, maar in samenwerking met het CBS wordt gewerkt om dit voor de volgende havenmonitor weer tot begin van de reeks te doen. Dit kan invloed hebben op zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde.

Overzicht Nederlandse zeehavens

In de havenmonitor worden vier zeehavengebieden onderscheiden: de Noordelijke zeehavens, Noordzeekanaalgebied, Rijn- en Maasmond en North Sea Port NL.

Tabel 1: overzicht zeehavengebieden en zeehavens havenmonitor

Zeehavengebied	Zeehaven
Noordelijke zeehavens	Groningen Seaports
	Harlingen
	Den Helder
Noordzeekanaalgebied	Amsterdam
	Overig Noordzeekanaalgebied

Tabel 2: overzicht zeehavengebieden en zeehavens havenmonitor (vervolg)

Zeehavengebied	Zeehaven
Rijn- en Maasmond	Rotterdam
	Noordoever Nieuwe Waterweg
	Overig Rijnmond
	Drechtsteden
	Moerdijk
North Sea Port NL	North Sea Port

Figuur 1: overzicht zeehavengebieden Nederland



Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens

De Nederlandse zeehavens vormen een belangrijke pijler in het Nederlandse transport en economische systeem. In 2020 is de directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens 203.576 werknemers, een afname van 1,7% ten opzichte van 2019. Directe en indirecte werkgelegenheid is 354.470 werknemers. De Nederlandse zeehavens leveren gezamenlijk 27,2 miljard euro directe toegevoegde waarde op. De directe toegevoegde waarde is met 2,7% afgenomen sinds 2019. De daling is vooral toe te schrijven aan een afname van de toegevoegde waarde in de industrie.

Tabel 3: totaaloverzicht economische betekenis zeehavens

	2019	2020	Absolute verandering	Procentuele verandering
Werkgelegenheid (in werknemers)				
Directe werkgelegenheid	207.065	203.576	-3.489	-1,7%
Indirecte werkgelegenheid	167.095	150.894	-16.201	-9,7%
Totale werkgelegenheid	374.160	354.470	-19.698	-5,3%
Aandeel in economie NL	3,9%	3,7%	-0,2%	
Toegevoegde waarde (in euro's)				
Directe toegevoegde waarde	27,96	27,20	-0,76	-2,7%
Indirecte toegevoegde waarde	13,74	14,20	0,47	3,4%
Totale toegevoegde waarde	41,70	41,41	-0,29	-0,7%
Aandeel in economie NL	5,1%	5,2%	0,1%	

De indirecte werkgelegenheidseffecten van de zeehavens zijn relatief sterk afgenomen. In vrijwel alle sectoren en havens zijn de werkgelegenheidsmultipliers, die gebruikt worden om de indirecte effecten te berekenen afgenomen ten opzichte van 2019. Deze multipliers worden gebruikt voor het berekenen van de gevolgen van een vraagimpuls in een bepaalde sector op de vraag in andere sectoren. De daling van de multipliers komt door een aantal redenen, waaronder een snellere toename van de productie ten opzichte van het aantal werkzame personen, verminderde onderlinge relaties tussen sectoren (minder achterwaartse inkoop van personeel tijdens en/of door COVID-19) of een stijgende werkgelegenheid in de sector zelf. Voor een uitgebreide toelichting op de indirecte effecten verwijzen wij naar blz. 69 van deze monitor. Daarnaast zijn er nog dalingen in directe werkgelegenheid bij individuele havens. De indirecte toegevoegde waarde neemt wel met 3,4% toe; er zijn minder mensen indirect aan het werk, maar deze leveren wel een hogere toegevoegde waarde.

Kijkend naar het aandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de Nederlandse economie zien we dat 3,7% van de werkgelegenheid in Nederland gerelateerd is aan de zeehavens. Dit is in 2020 licht afgenomen ten opzichte van 2019. Qua toegevoegde waarde dragen de zeehavens nog een stukje meer bij aan de Nederlandse economie; 5,2% van het bruto binnenlands product is gerelateerd aan de zeehavens. Het aandeel van de Nederlandse zeehavens is in 2020 licht toegenomen van het aandeel in 2019. Het BBP van alle sectoren in Nederland daalde meer dan de toegevoegde waarde in de zeehavens.

Tabel 4: werkgelegenheid zeehavens ten opzichte van Nederlandse economie

	2018	2019	2020
Locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	152.671	155.140	153.890
Niet-locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	49.272	51.925	49.686
<i>Directe werkgelegenheid zeehavens</i>	<i>201.943</i>	<i>207.065</i>	<i>203.576</i>
Indirecte werkgelegenheid zeehavens	170.823	167.095	150.894
<i>Totale werkgelegenheid zeehavens</i>	<i>372.766</i>	<i>374.160</i>	<i>354.470</i>
Direct in % van totaal in Nederland	2,1%	2,2%	2,1%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,8%	1,7%	1,6%
Totaal in % van totaal in Nederland	4,0%	3,9%	3,7%
Werknemers in Nederland	9.408.000	9.592.000	9.544.000

Tabel 5: toegevoegde waarde in miljard euro zeehavens t.o.v. Nederlandse economie

	2018	2019	2020
Locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	25,12	24,11	23,58
Niet-locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	3,63	3,85	3,62
<i>Directe toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>28,75</i>	<i>27,96</i>	<i>27,20</i>
Indirecte toegevoegde waarde zeehavens	14,41	13,74	14,20
<i>Totale toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>43,17</i>	<i>41,70</i>	<i>41,41</i>
Direct in % van totaal in Nederland	3,7%	3,4%	3,4%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,9%	1,7%	1,8%
Totaal in % van totaal in Nederland	5,6%	5,1%	5,2%
Bruto binnenlands product Nederland	774	813	800

Uitsplitsing economische betekenis

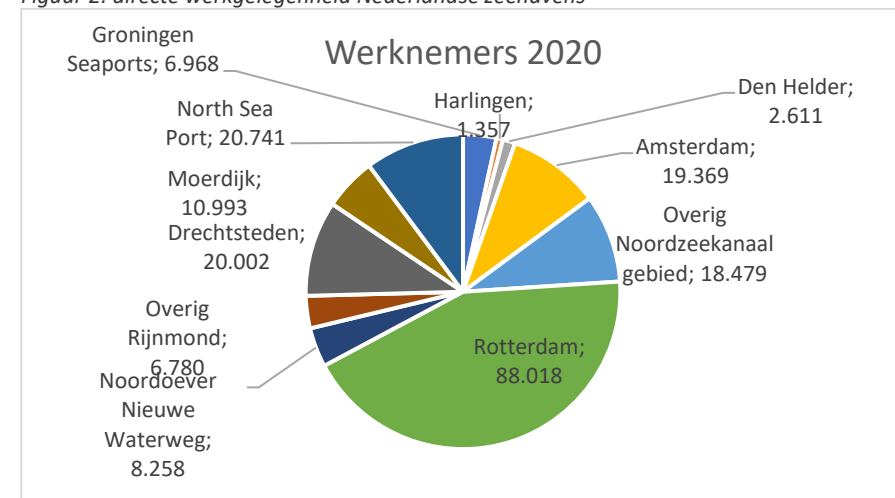
Directe werkgelegenheid

De directe werkgelegenheid in de havens wordt gemeten door op bedrijfsniveau het aantal werknemers (FTE) te meten. Er worden in de havenmonitor drie verschillende type directe werkgelegenheid meegenomen. Ten eerste de aan de knooppuntfunctie gerelateerde werkgelegenheid in de haven, zoals de overslag en opslag van goederen en de planning van transport. Ten tweede de werkgelegenheid direct

gerelateerd aan de zeehavens voor de aan- en afvoer van goederen per spoor, binnenvaart, weg en pijpleiding naar het achterland. Ten derde de werkgelegenheid bij bedrijven in productie, handel en dienstverlening die direct aan de zeehaven gerelateerd is en daar gevestigd zijn. Bijvoorbeeld de petrochemische industrie, scheepsbouw en expertisebureaus.

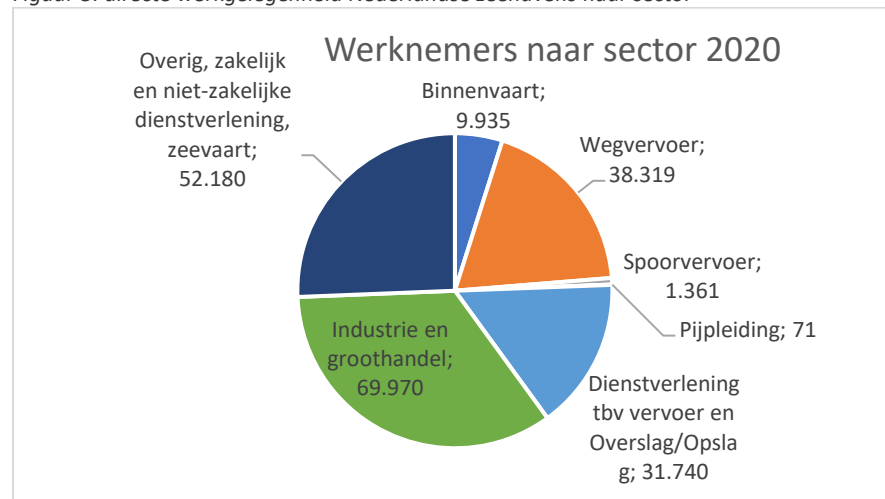
In totaal zijn er ruim 203 duizend werkzame personen direct verbonden aan de Nederlandse zeehavens. De meeste daarvan zijn te vinden in de regio Rotterdam-Rijnmond: 103,1 duizend. Het Noordzeekanaalgebied heeft 37,8 duizend werkzame personen in de haven. In North Sea Port zijn er ongeveer 20,7 duizend werkzame personen. De Drechtsteden en Moerdijk zijn goed voor respectievelijk 20,0 en 11,0 duizend werkzame personen. In Groningen Seaports zijn er een kleine 7 duizend werkzame personen in de haven. De totale directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is met 1,7% gedaald in 2020.

Figuur 2: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens



Kijkend naar de onderverdeling van de directe werkgelegenheid over de verschillende typen werkgelegenheid en sectoren in de havens is te zien dat de meeste mensen in de industrie en groothandel werken (69.970) gevolgd door de categorie Overig, zakelijke en niet zakelijke dienstverlening en zeevaart (52.180). Ook het wegvervoer, met ruim 38 duizend werknemers levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid gerelateerd aan de zeehavens.

Figuur 3: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens naar sector



Directe toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde van een activiteit is de optelsom van de vergoeding voor arbeid, kapitaal en ondernemerschap, oftewel lonen, afschrijvingen en winst. Grotendeels komt dat overeen met de verkoop minus de inkoop van een bedrijf, het geeft weer welke waarde een bedrijf door zijn activiteiten toevoegt aan de economie. De toegevoegde waarde die direct door activiteiten in de Nederlandse zeehavens gerealiseerd is bedroeg in 2020 27,2 miljard euro. Dat is ongeveer 0,8 miljard euro minder

dan in het jaar daarvoor. De toegevoegde waarde van de Nederlandse havens wordt voor meer dan de helft gerealiseerd in Rotterdam (14,6 miljard euro). Verder wordt er in North Sea Port 2,7 miljard euro, in Noorzeekanaalgebied 3,8 miljard euro (waarvan Amsterdam 2,2 miljard euro), en in de Noordelijke Zeehavens 1,9 miljard euro aan toegevoegde waarde gegenereerd. Er is sprake van een brede daling van de toegevoegde waarde in alle havens in 2020. De impact van corona op vooral de industrie is zichtbaar.

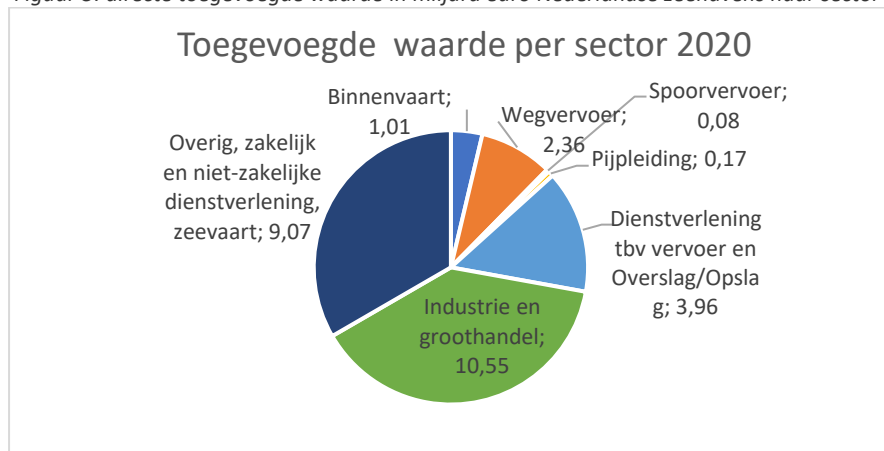
Figuur 4: directe toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens



Kijkend naar de uitsplitsing van de directe toegevoegde waarde naar sector is te zien dat ook hier de industrie en groothandel de grootste bijdrage leveren aan de gerealiseerde toegevoegde waarde (10,6 miljard euro), een aandeel van 39%. In 2020 is de toegevoegde waarde in de industrie wel flink lager dan in 2019. De totale toegevoegde waarde die de chemische industrie in Nederland in 2020 realiseerde is ruim 19% lager dan in 2019. De impact van COVID-19 op deze sector is goed zichtbaar. Enkele

voorbeelden zijn dat er minder raffinage van benzine/diesel en kerosine nodig was door de verminderde mobiliteit wereldwijd. Ook de vraag naar petrochemische producten -en daarmee de prijs- nam af doordat landen in lockdown gingen. Deze chemische industrie is voor een relatief groot deel in de Nederlandse zeehavens gevestigd. In verschillende havens -denk aan Rotterdam, Groningen Seaports en North Sea Port- is dit goed zichtbaar. Ook in de basismetaalindustrie is in heel Nederland een daling van ruim 22% van de toegevoegde waarde te zien. Dit uit zich in de zeehaven context voornamelijk in overig NZKG met de daar aanwezige industrie. De sectoren overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart leveren ruim 9 miljard euro aan toegevoegde waarde, goed voor ruim een kwart van de totale toegevoegde waarde. De dienstverlening ten behoeve van vervoer en overslag/opslag levert een bijdrage van ruim 4,0 miljard euro.

Figuur 5: directe toegevoegde waarde in miljard euro Nederlandse zeehavens naar sector

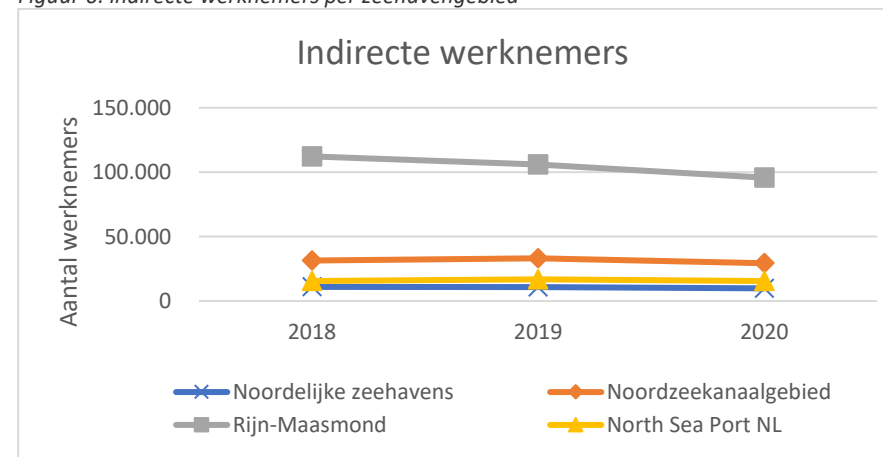


Indirecte effecten

¹ N.B. In de indirecte economische effecten kunnen dubbelstellingen zitten. Dit is inherent aan de gekozen methodologie en data. De genoemde aantallen zijn maximum aantallen. Zie Bijlage 1.

Naast de directe economische effecten in de haven, bestaat er een bredere economische impact op de Nederlandse economie. In de Havenmonitor worden de achterwaartse effecten berekend, alle effecten van de inkoop die havengerelateerde bedrijven doen in de Nederlandse economie.¹ De indirecte toegevoegde waarde volgt per sector over het algemeen een vergelijkbaar patroon met de directe toegevoegde waarde. De indirecte werkgelegenheid bedraagt ongeveer 150,9 duizend werkzame personen; een daling van 9,7% ten opzichte van 2018 (minus 16.201 werknemers). In een groot deel van de sectoren zijn de multipliers, die gebruikt worden om de indirecte effecten te berekenen afgenomen ten opzichte van 2019 (zie blz.69). Daarnaast zijn er nog dalingen in directe werkgelegenheid bij individuele havens, die relatief sterk bijdragen aan de daling. De indirecte toegevoegde waarde gecreëerd door de zeehavens is € 14,2 miljard in 2019, een stijging van 3,4% ten opzichte van de indirecte toegevoegde waarde in 2019.

Figuur 6: indirecte werknemers per zeehavengebied



Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven

Tabel 6: directe werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers		
	2018	2019	2020
Noordelijke zeehavens	11.004	10.928	10.936
Groningen Seaports	6.523	6.846	6.968
Harlingen	1.583	1.392	1.357
Den Helder	2.898	2.690	2.611
Noordzeekanaalgebied	37.233	39.154	37.849
Amsterdam	19.275	20.530	19.369
Overig Noordzeekanaalgebied	17.957	18.624	18.479
Rijn-Maasmond	134.950	135.592	134.051
Rotterdam	90.162	89.401	88.018
Noordoever Nieuwe Waterweg	7.661	8.031	8.258
Overig Rijnmond	6.330	6.910	6.780
Drechtsteden	20.598	20.192	20.002
Moerdijk	10.199	11.058	10.993
North Sea Port NL	18.757	21.390	20.741
North Sea Port	18.757	21.390	20.741
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	201.943	207.065	203.576

Tabel 7: directe toegevoegde waarde per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Noordelijke zeehavens	2,15	1,98	1,94
Groningen Seaports	1,42	1,49	1,52
Harlingen	0,21	0,13	0,12
Den Helder	0,53	0,37	0,29
Noordzeekanaalgebied	4,58	4,05	3,78
Amsterdam	2,55	2,37	2,22
Overig Noordzeekanaalgebied	2,03	1,68	1,56
Rijn-Maasmond	19,37	19,20	18,84
Rotterdam	14,22	14,92	14,61
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,84	0,82	0,80
Overig Rijnmond	0,58	0,58	0,58
Drechtsteden	2,16	1,80	1,80
Moerdijk	1,58	1,09	1,05
North Sea Port NL	2,65	2,73	2,65
North Sea Port	2,65	2,73	2,65
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	28,75	27,96	27,20

Tabel 8: aandeel per zeehaven directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde in 2020

Zeehavens	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2020	%	2020	%
Noordelijke zeehavens	10.936	100,0%	1,94	100,0%
Groningen Seaports	6.968	63,7%	1,52	78,6%
Harlingen	1.357	12,4%	0,12	6,3%
Den Helder	2.611	23,9%	0,29	15,1%
Noordzeekanaalgebied	37.849	100,0%	3,78	100,0%
Amsterdam	19.369	51,2%	2,22	58,8%
Overig Noordzeekanaalgebied	18.479	48,8%	1,56	41,2%
Rijn-Maasmond	134.051	100,0%	18,84	100,0%
Rotterdam	88.018	65,7%	14,61	77,5%
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.258	6,2%	0,80	4,3%
Overig Rijnmond	6.780	5,1%	0,58	3,1%
Drechtsteden	20.002	14,9%	1,80	9,6%
Moerdijk	10.993	8,2%	1,05	5,6%
North Sea Port NL	20.741	100,0%	2,65	100,0%
North Sea Port	20.741	100,0%	2,65	100,0%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	203.576		27,20	

Tabel 9: totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde (in miljard euro) per zeehaven in 2020

Zeehavens	Werknemers			Toegevoegde waarde		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
Noordelijke zeehavens	10.936	9.855	20.791	1,94	1,08	3,01
Groningen Seaports	6.968	6.474	13.442	1,52	0,87	2,39
Harlingen	1.357	1.254	2.611	0,12	0,07	0,20
Den Helder	2.611	2.127	4.738	0,29	0,13	0,42
Noordzeekanaalgebied	37.849	29.644	67.493	3,78	2,36	6,14
Amsterdam	19.369	13.387	32.757	2,22	1,07	3,29
Overig Noordzeekanaalgebied	18.479	16.257	34.736	1,56	1,29	2,85
Rijn-Maasmond	134.051	95.749	229.800	18,84	9,37	28,21
Rotterdam	88.018	62.312	150.330	14,61	7,17	21,78
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.258	4.371	12.629	0,80	0,39	1,19
Overig Rijnmond	6.780	4.318	11.098	0,58	0,23	0,81
Drechtsteden	20.002	17.267	37.268	1,80	1,08	2,88
Moerdijk	10.993	7.482	18.475	1,05	0,50	1,55
North Sea Port NL	20.741	15.646	36.387	2,65	1,39	4,04
North Sea Port	20.741	15.646	36.387	2,65	1,39	4,04
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	203.576	150.894	354.470	27,20	14,20	41,41

Uitsplitsing economische betekenis per sector

Tabel 10: directe werkgelegenheid per sector in de Nederlandse zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	77.232	83.075	81.426
Binnenvaart	11.535	11.092	9.935
Wegvervoer	36.281	39.318	38.319
Spoorvervoer	1.384	1.440	1.361
Pijpleiding	72	74	71
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	27.960	31.150	31.740
Vestigingsplaats	124.711	123.990	122.150
Industrie en groothandel	71.751	70.890	69.970
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	52.960	53.100	52.180
Totaal	201.943	207.065	203.576

Tabel 11: directe toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens in miljard euro

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	7,98	8,00	7,58
Binnenvaart	1,17	1,07	1,01
Wegvervoer	2,21	2,50	2,36
Spoorvervoer	0,08	0,09	0,08
Pijpleiding	0,17	0,19	0,17
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	4,35	4,15	3,96
Vestigingsplaats	20,78	19,96	19,63
Industrie en groothandel	13,16	11,14	10,55
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7,61	8,83	9,07
Totaal	28,75	27,96	27,20

Tabel 12: aandeel werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens in 2020

Hoofdsector en subsector	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2020	%	2020	%
Knooppunt	81.426	40,0%	7,58	27,9%
Binnenvaart	9.935	4,9%	1,01	3,7%
Wegvervoer	38.319	18,8%	2,36	8,7%
Spoorvervoer	1.361	0,7%	0,08	0,3%
Pijpleiding	71	0,0%	0,17	0,6%
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	31.740	15,6%	3,96	14,5%
Vestigingsplaats	122.150	60,0%	19,63	72,1%
Industrie en groothandel	69.970	34,4%	10,55	38,8%
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	52.180	25,6%	9,07	33,4%
Totaal	203.576		27,20	

2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens

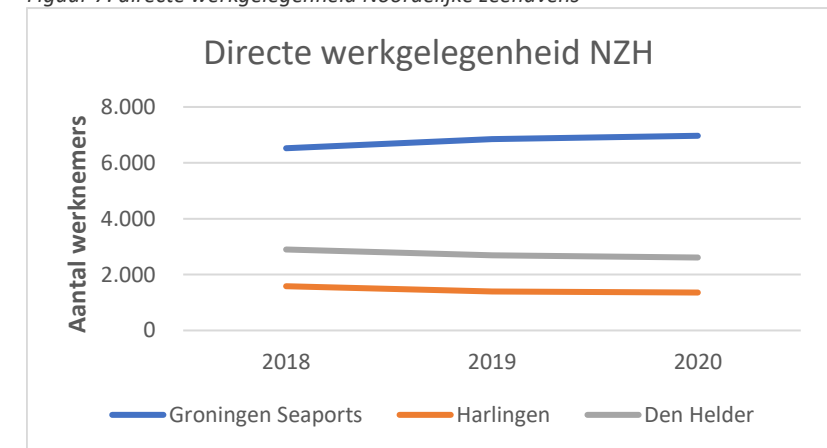
Totaal Noordelijke zeehavens²

De economische betekenis van de Noordelijke zeehavens is zo goed als constant. Er is wel sprake van een lichte daling van de toegevoegde waarde, die met name in de sector industrie zichtbaar is in 2020. De impact van COVID-19 die we eerder bespraken op de (chemische) industrie (zie blz. 8 en 9) is ook in de Noordelijke zeehavens zichtbaar. In de sectoren industrie en overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart zijn de meeste werknemers werkzaam met respectievelijk ruim 4.100 en ruim 4.300 werkzame personen. In deze sectoren wordt ook de meeste toegevoegde waarde gerealiseerd en zijn de meeste bedrijven actief. Generiek is te zien dat de economische betekenis in de vestigingsplaatsfunctie een stuk groter is dan de betekenis van de knooppuntsfunctie.

Tabel 13: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	2.064	1.708	1.616
Binnenvaart	39	30	18
Wegvervoer	849	784	669
Spoorvervoer	20	19	23
Pijpleiding	6	6	5
Dienstverlening tbv vervoer	950	660	680
Overslag/opslag	200	210	220
Vestigingsplaats	8.950	9.220	9.320
Industrie	3.770	4.160	4.110
Groothandel	640	720	850
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	4.540	4.340	4.360
Totaal	11.014	10.928	10.936

Figuur 7: directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

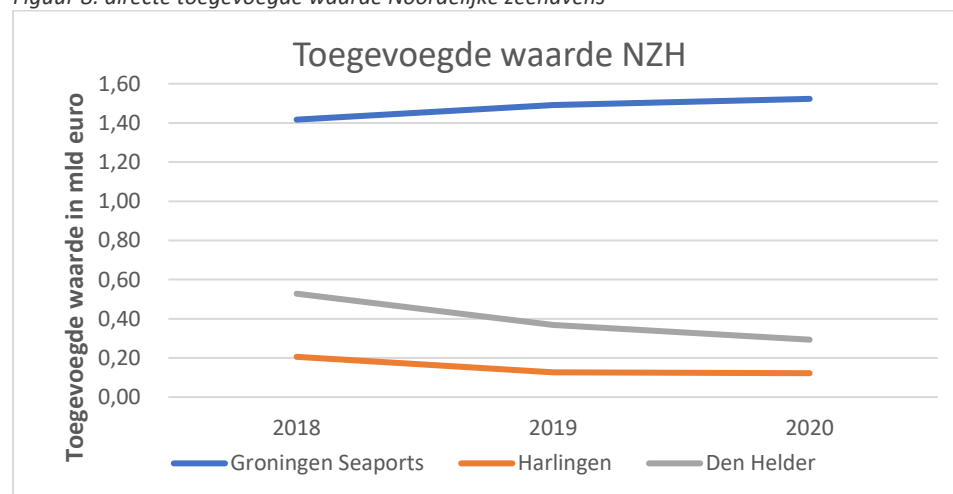


² De toegevoegde waarde cijfers over 2020 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

Tabel 14: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	236,2	176,2	162,8
Binnenvaart	3,9	2,9	1,9
Wegvervoer	51,6	49,9	41,1
Spoorvervoer	1,2	1,2	1,4
Pijpleiding	13,4	14,3	13,4
Dienstverlening tbv vervoer	145,0	90,0	87,0
Overslag/opslag	21,0	18,0	18,0
Vestigingsplaats	1.915,0	1.808,0	1.776,0
Industrie	803,0	791,0	633,0
Groothandel	87,0	93,0	120,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.025,0	924,0	1.023,0
Totaal	2.151,2	1.984,2	1.938,8

Figuur 8: directe toegevoegde waarde Noordelijke zeehavens



Tabel 15: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	105	110	110
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	80	78	78
Overslag/opslag	25	32	32
Vestigingsplaats	655	620	620
Industrie	240	232	231
Groothandel	75	71	72
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	340	317	317
Totaal	760	730	730

Groningen Seaports

De haven van Groningen Seaports laat qua werknemers een lichte stijging zien in 2020 ten opzichte van 2019, naar bijna 7 duizend werknemers. De toegevoegde waarde neemt af in de industrie; hiervoor zijn een aantal oorzaken. Enerzijds de impact van corona op de industrie, maar ook het verder verminderen van de gaswinning door de NAM die daardoor een flink lagere omzet had in 2020.³ Maar ook de elektriciteitsproductie en overige olie en gaswinning realiseren een lagere toegevoegde waarde. Daarentegen neemt de toegevoegde waarde in de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart met ruim 100 miljoen euro toe.

Tabel 16: ontwikkeling directe werkgelegenheid Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	1.213	886	808
Binnenvaart	37	28	17
Wegvervoer	594	528	458
Spoorvervoer	19	17	22
Pijpleiding	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	450	180	180
Overslag/opslag	110	130	130
Vestigingsplaats	5.310	5.960	6.160
Industrie	2.450	3.040	3.030
Groothandel	370	420	560
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.490	2.500	2.570
Totaal	6.523	6.846	6.968

³ NAM Jaarverslag 2020 via https://www.nam.nl/news/2021/financial-result-nam-2020/_jcr_content/par/textimage.stream/1618297448612/74e695af7e9f4c3133cdb7aa4fd1a7270a29b6de/2020-nam-annual-report-kvk.pdf

Tabel 17: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	150,7	100,5	90,8
Binnenvaart	3,7	2,7	1,7
Wegvervoer	36,1	33,6	28,1
Spoorvervoer	1,1	1,1	1,3
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	89,0	45,0	42,0
Overslag/opslag	14,0	11,0	11,0
Vestigingsplaats	1.266,0	1.390,0	1.432,0
Industrie	420,0	589,0	499,0
Groothandel	58,0	65,0	90,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	788,0	736,0	843,0
Totaal	1.416,7	1.490,5	1.522,8

Tabel 18: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	40	46	46
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	30	27	27
Overslag/opslag	10	19	19
Vestigingsplaats	280	266	266
Industrie	90	95	94
Groothandel	30	31	32
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	160	140	140
Totaal	320	312	312

Figuur 9: overzicht bedrijvigheid per sector Groningen Seaports⁴



⁴ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2019

Harlingen

De haven van Harlingen heeft een directe werkgelegenheid van een kleine 1.400 werknemers, een stabiel aantal ten opzichte van 2019, net als het aantal bedrijven. De toegevoegde waarde is in 2020 heel licht afgenomen ten opzichte van 2019. De daling in 2019 qua werkgelegenheid en toegevoegde waarde komt door een aantal redenen. Ten eerste is het bedrijf Flexoplast in samenspraak met het havenbedrijf Harlingen in 2019 en 2020 niet meer opgenomen in de havenmonitor, omdat het niet meer als gerelateerd aan de zeehaven beoordeeld is. In de cijfers over 2018 zit dit bedrijf nog wel, waardoor deze hoger zijn. Ten tweede is de toegevoegde waarde over het jaar 2019 naar beneden bijgesteld; dit uit zich vooral in de sector industrie. De reden is dat in de havenmonitor 2020 een inschatting is gemaakt van de toegevoegde waarde voor 2019, aan de hand van de gegevens die bekend zijn over 2019 (omzet en het aantal werknemers) en de toegevoegde waarde cijfers uit 2018. Voor deze monitor zijn de daadwerkelijke cijfers die de bedrijven zelf hebben opgegeven over 2019 gebruikt. Ten aanzien van Harlingen betekent dit dat de toegevoegde waarde minder is dan eerder is ingeschat, terwijl de omzet en het aantal werknemers minder zijn gewijzigd. Dit wordt veroorzaakt door een handvol (5-10) bedrijven die in 2019 flink afwijkende cijfers ten opzichte van 2018 hebben opgegeven voor de componenten waar toegevoegde waarde onder andere uit bestaat. Hierbij kun je denken aan minder afschrijvingen en een lager bedrijfsresultaat. De 5-10 bedrijven waar het feitelijk om gaat zijn grote bedrijven die veel impact hebben op de cijfers. Vanuit de omzetontwikkeling voor de haven van Harlingen als geheel is geen duidelijke oorzaak te halen en het havenbedrijf herkent de mate van afname niet.

Tabel 19: ontwikkeling directe werkgelegenheid Harlingen

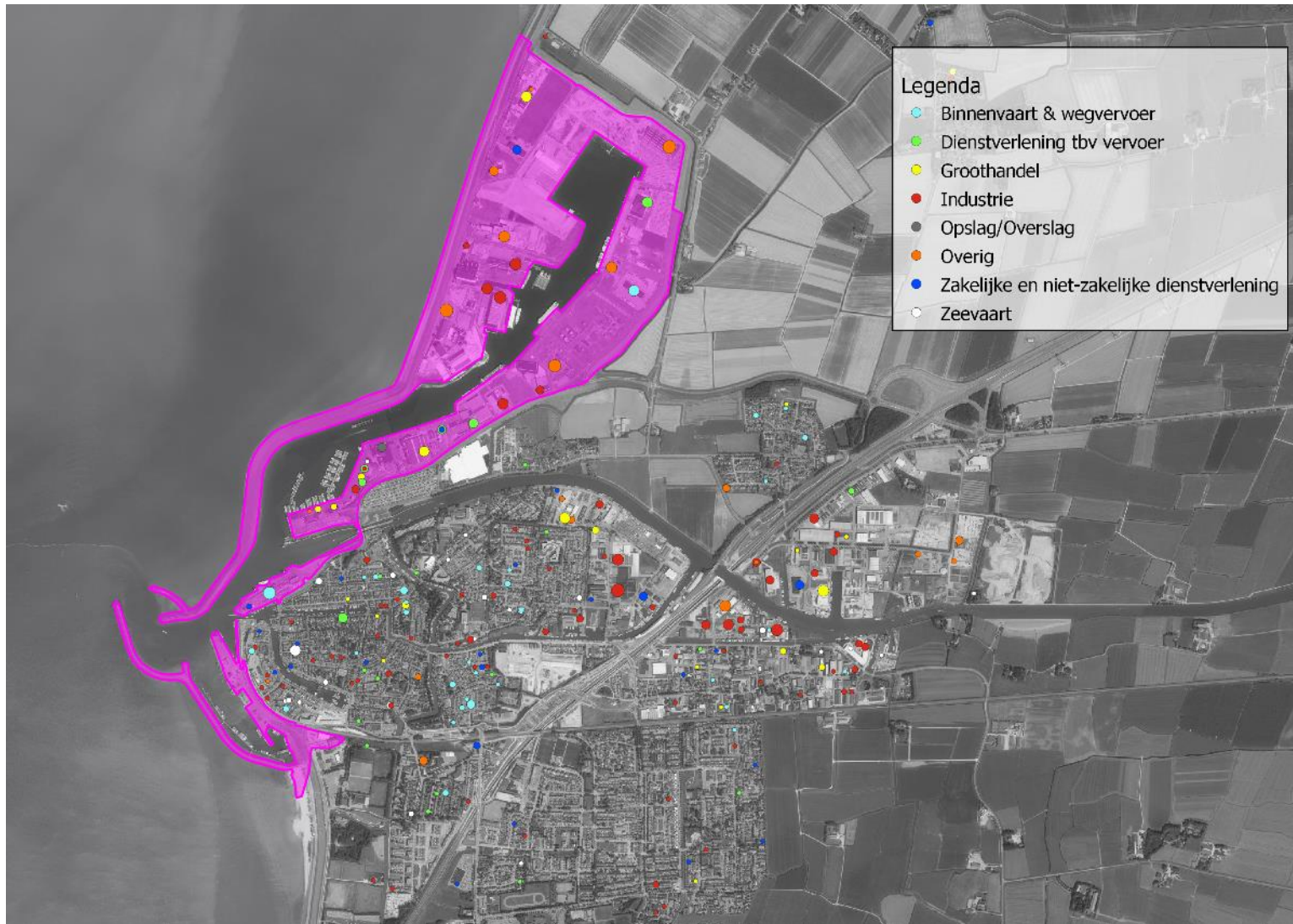
Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	303	292	257
Binnenvaart	0	0	0
Wegvervoer	223	222	177
Spoorvervoer	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	70	80
Vestigingsplaats	1.280	1.100	1.100
Industrie en Groothandel	630	520	500
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	650	580	600
Totaal	1.583	1.392	1.357

Tabel 20: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Harlingen

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	28,6	24,1	20,9
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	13,6	14,1	10,9
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	15,0	10,0	10,0
Vestigingsplaats	177,0	102,0	101,0
Industrie en Groothandel	104,0	58,0	45,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	73,0	44,0	56,0
Totaal	205,6	126,1	121,9

Tabel 21: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Harlingen

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	25	26	26
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	25	26	26
Vestigingsplaats	195	153	153
Industrie en Groothandel	115	87	87
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	80	66	66
Totaal	220	179	179

Figuur 10: overzicht bedrijvigheid per sector Harlingen⁵

⁵ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2019.

Den Helder⁶

De haven van Den Helder laat in 2020 een lichte daling zien in werkgelegenheid en toegevoegde waarde zien. De toegevoegde waarde nam in 2019 ten opzichte van 2018 ook al sterk af in de sector industrie en groothandel. Deze daling was voor een groot deel toe te schrijven aan de gasgerelateerde industrie in Den Helder. Diverse operators rapporteerden flink lagere volumes en gecombineerd met een lagere gasprijs in 2019 ten opzichte van 2018 leidde dit tot een flink lagere omzet en daarmee toegevoegde waarde. In 2020 is er bij een beperkt aantal bedrijven sprake van een stuk lagere omzetten en toegevoegde waarde. Hierin zitten geen grote verschillen tussen partijen die actief zijn in de offshore olie- en gaswinning (zoals Neptune Energy of Wintershall) en partijen die ook onshore olie en gaswinning doen (zoals de NAM). Door nader onderzoek in samenwerking met het CBS en Port of Den Helder, is duidelijk geworden dat de cijfers voor de haven van Den Helder beïnvloed worden door de nationale prestaties van een aantal bedrijven in de haven. De volumes en ontwikkelingen van bijvoorbeeld de gaswinning door de NAM in Groningen hebben de cijfers voor de haven van Den Helder beïnvloed. De cijfers over toegevoegde waarde zijn daarom eerder hoger ingeschat dan in werkelijkheid het geval was. Een element wat de toegevoegde waarde van de sectoren industrie en groothandel en overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart negatief beïnvloed is het feit dat door COVID-19 de schema's van bedrijven die medewerkers van en naar offshore olie en gaslocaties brengen opgerekt zijn en er minder helikoptervluchten uitgevoerd zijn.

Tabel 22: ontwikkeling directe werkgelegenheid Den Helder

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	538	530	561
Binnenvaart	2	2	2
Wegvervoer	32	34	35
Spoorvervoer	2	2	2
Pijpleiding	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	500	490	520
Vestigingsplaats	2.360	2.160	2.050
Industrie en Groothandel	960	890	860
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.400	1.270	1.190
Totaal	2.898	2.690	2.611

⁶ Voor de haven van Den Helder is een aparte studie naar havengerelateerde bedrijvigheid in de Kop van Noord-Holland aanvullend op de havenmonitor uitgevoerd. Deze studie is beschikbaar via Port of Den Helder.

Tabel 23: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Den Helder

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	55,9	52,6	51,1
Binnenvaart	0,2	0,2	0,2
Wegvervoer	1,9	2,1	2,1
Spoorvervoer	0,1	0,1	0,1
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	47,0	43,0	42,0
Vestigingsplaats	472,0	315,0	242,0
Industrie en Groothandel	308,0	171,0	119,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	164,0	144,0	123,0
Totaal	527,9	367,6	293,1

Tabel 24: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Den Helder

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	35	38	38
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	35	38	38
Vestigingsplaats	180	201	201
Industrie en Groothandel	80	90	90
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	100	111	111
Totaal	215	239	239

Figuur 11: overzicht bedrijvigheid per sector Den Helder⁷



⁷ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2019.

3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied

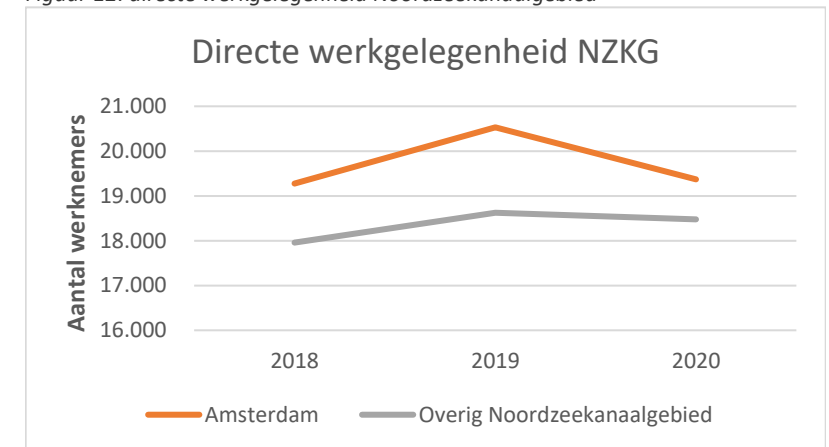
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied⁸

De economische betekenis van de havens in het Noordzeekanaalgebied is in 2020 iets afgenomen ten opzichte van 2019 qua werkgelegenheid en de toegevoegde waarde; het aantal bedrijven is zo goed als gelijk gebleven. De afname van de werkgelegenheid is vooral zichtbaar in het wegvervoer en de sector Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart.

Tabel 25: ontwikkeling directe werkgelegenheid zeehavens Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	9.762	10.584	10.019
Binnenvaart	1.904	1.920	1.394
Wegvervoer	4.282	4.469	4.344
Spoorvervoer	143	162	139
Pijpleiding	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.240	2.180	2.230
Overslag/opslag	2.190	1.850	1.910
Vestigingsplaats	27.471	28.560	27.830
Groothandel	3.070	3.700	3.730
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	24.401	24.860	24.100
Totaal	37.233	39.144	37.849

Figuur 12: directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

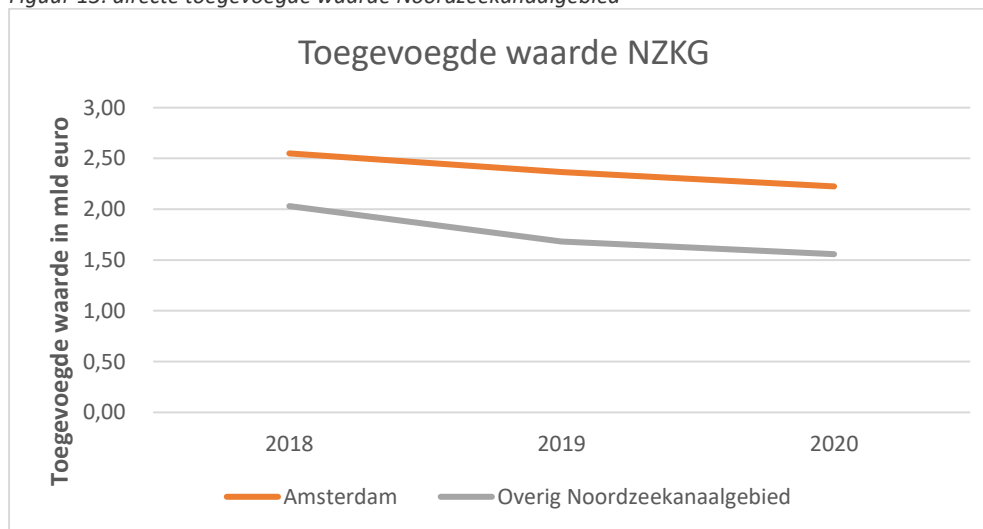


⁸ De toegevoegde waarde cijfers over 2020 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

Tabel 26: ontwikkeling directe toegevoegde waarde zeehavens Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	1.084,2	995,0	909,7
Binnenvaart	192,4	185,2	141,4
Wegvervoer	260,5	284,4	267,0
Spoorvervoer	8,7	10,3	8,5
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	200,0	257,0	243,0
Overslag/opslag	416,0	251,0	243,0
Vestigingsplaats	3.496,4	3.053,0	2.873,0
Groothandel	438,0	524,0	564,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.058,4	2.529,0	2.309,0
Totaal	4.580,6	4.048,0	3.782,7

Figuur 13: directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied



Tabel 27: ontwikkeling bedrijfsvestigingen zeehavens Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	130	154	155
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	65	76	75
Overslag/opslag	65	78	80
Vestigingsplaats	548	614	612
Groothandel	150	170	170
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	398	444	442
Totaal	678	768	767

Figuur 14: overzicht bedrijvigheid per sector Noordzeekanaalgebied⁹



⁹ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2019.

Amsterdam

De haven van Amsterdam laat een daling zien van de werkgelegenheid, en de toegevoegde waarde. De werkgelegenheid in de sectoren binnenvaart, wegvervoer, spoorvervoer en pijpleiding wordt berekend op basis van de overslagvolumes in de haven. Omdat deze overslagvolumes in 2020 gedaald zijn ten opzichte van 2019, is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die nodig is om deze tonnen te vervoeren in deze vier sectoren in 2020 lager dan in 2019. Ook in de sectoren Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart is sprake van een afname van de werkgelegenheid. In deze sector zien we veel bedrijven met minder personeel in 2020 tov 2019 en een handvol bedrijven die eruit springen qua daling. De groei in de groothandel in 2019 komt door een bedrijf dat in 2019 en 2020 wel is meegenomen. In de havenmonitor 2020 is dit bedrijf ten onrechte niet meegenomen en daarom is het nu met terugwerkende kracht alsnog opgenomen. Tot slot zien we een toename van de werkgelegenheid in de categorie Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag in 2019 en 2020 ten opzichte van 2018. Hier is op basis van de meest recente, beschikbare CBS informatie een betere inschatting gemaakt van de werkgelegenheid bij de bedrijven in deze sector. De inschatting voor 2018 (en de inschattingen uit de havenmonitor 2020) had eigenlijk wat hoger moeten zijn, maar omdat 2018 niet is terug gerekend lijkt hier een ontwikkeling te zijn, die er in werkelijkheid minder is.

Tabel 28: ontwikkeling directe werkgelegenheid Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	8.025	8.720	8.119
Binnenvaart	1.774	1.806	1.288
Wegvervoer	3.802	4.050	3.899
Spoorvervoer	107	132	110
Pijpleiding	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	2.340	2.730	2.820
Vestigingsplaats	11.250	11.810	11.250
Industrie	2.120	1.870	1.910
Groothandel	1.780	2.350	2.370
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7.350	7.590	6.970
Totaal	19.275	20.530	19.369

Tabel 29: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	880,7	844,4	764,9
Binnenvaart	179,2	174,2	130,7
Wegvervoer	231,2	257,7	239,7
Spoorvervoer	6,5	8,4	6,8
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	457,0	397,0	381,0
Vestigingsplaats	1.669,0	1.522,0	1.460,0
Industrie	487,0	304,0	293,0
Groothandel	314,0	380,0	417,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	868,0	838,0	750,0
Totaal	2.549,7	2.366,4	2.224,9

Tabel 30: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	80	97	98
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	97	98
Vestigingsplaats	245	272	271
Industrie	55	62	62
Groothandel	60	67	67
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	130	143	142
Totaal	325	369	369

Overig Noordzeekanaalgebied¹⁰

De werkgelegenheid in overig Noordzeekanaalgebied is relatief constant in 2020 ten opzichte van 2019. De toegevoegde waarde is in 2020 wel met ongeveer 120 miljoen gedaald. Dit wordt veroorzaakt door meerdere bedrijven, maar een van de oorzaken zien wij in het bedrijf TATA -het dominante bedrijf in dit zeehavengebied. In 2020 is de gerealiseerde toegevoegde waarde in de basismetalaalindustrie in Nederland met ruim 22% gedaald.¹¹ Het is zeer waarschijnlijk dat het bedrijf TATA een soortgelijk beeld laat zien en daardoor de cijfers van de industrie lager zijn. De daling van de toegevoegde waarde in 2019 ten opzichte van 2018 heeft ook met een aantal factoren en bedrijven te maken. Ook hier speelt TATA een rol. In de cijfers van 2018 is de economische betekenis van TATA door Erasmus UPT separaat bepaald op basis van input van het projectbureau NZKG. In deze monitor is TATA voor 2019 en 2020 door het CBS meegenomen, waaruit een afwijkende economische betekenis blijkt. Hiernaast zijn er nog andere bedrijven in de industrie die bij het bepalen van de definitieve 2019-cijfers op basis van de daadwerkelijke opgaves van bedrijven een lagere toegevoegde waarde hebben gerealiseerd dan door het CBS initieel voorlopig ingeschat was.

Tabel 31: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	1.736	1.864	1.899
Binnenvaart	130	114	105
Wegvervoer	481	419	445
Spoorvervoer	35	30	28
Pijpleiding	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.090	1.300	1.320
Vestigingsplaats	16.221	16.760	16.580
Groothandel	1.290	1.350	1.360
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	14.931	15.410	15.220
Totaal	17.957	18.624	18.479

¹⁰ Voor het NZKG wordt ook de RI-monitor opgesteld. Door verschillende methodieken zijn deze monitors niet direct vergelijkbaar.

¹¹ Bron: CBS, statistiek Productie- en inkomenscomponenten bbp; bedrijfstak; nationale rekeningen

Tabel 32: ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	203,5	149,6	144,8
Binnenvaart	13,1	11,0	10,7
Wegvervoer	29,2	26,7	27,4
Spoorvervoer	2,2	1,9	1,7
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	159,0	110,0	105,0
Vestigingsplaats	1.827,4	1.531,0	1.413,0
Groothandel	124,0	144,0	146,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.703,4	1.387,0	1.267,0
Totaal	2.030,9	1.680,6	1.557,8

Tabel 33: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	50	57	57
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	50	57	57
Vestigingsplaats	308	342	341
Groothandel	90	103	103
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	218	239	238
Totaal	358	399	398

4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond

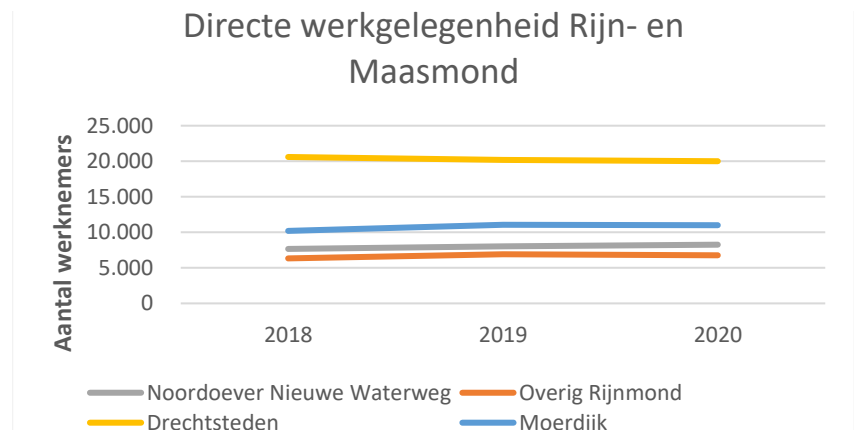
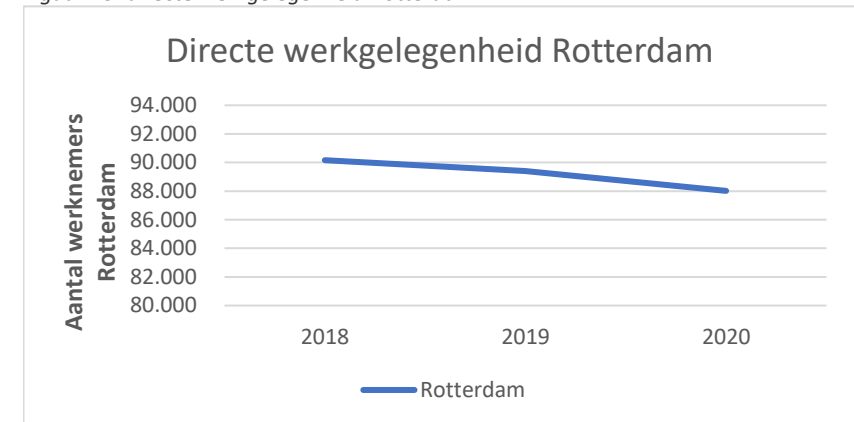
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond¹²

De zeehavens in Rijn- en Maasmond laten een lichte afname van de economische betekenis zien. De werkgelegenheid neemt af naar ruim 134 duizend werknemers in 2020, terwijl de toegevoegde waarde ruim 18,8 miljard euro is in 2020. De werkgelegenheid neemt vooral af in de industrie en de binnenvaart.

Tabel 34: ontwikkeling directe werkgelegenheid zeehavens Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	59.090	63.472	62.891
Binnenvaart	9.215	8.779	8.211
Wegvervoer	26.966	29.085	28.780
Spoorvervoer	1.190	1.229	1.172
Pijpleiding	59	59	58
Dienstverlening tbv vervoer	12.340	14.400	14.760
Overslag/opslag	9.320	9.920	9.910
Vestigingsplaats	75.860	72.110	71.170
Industrie	27.250	25.110	24.070
Groothandel	13.040	12.340	12.550
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	35.570	34.660	34.550
Totaal	134.950	135.582	134.061

Figuur 15: directe werkgelegenheid Rotterdam

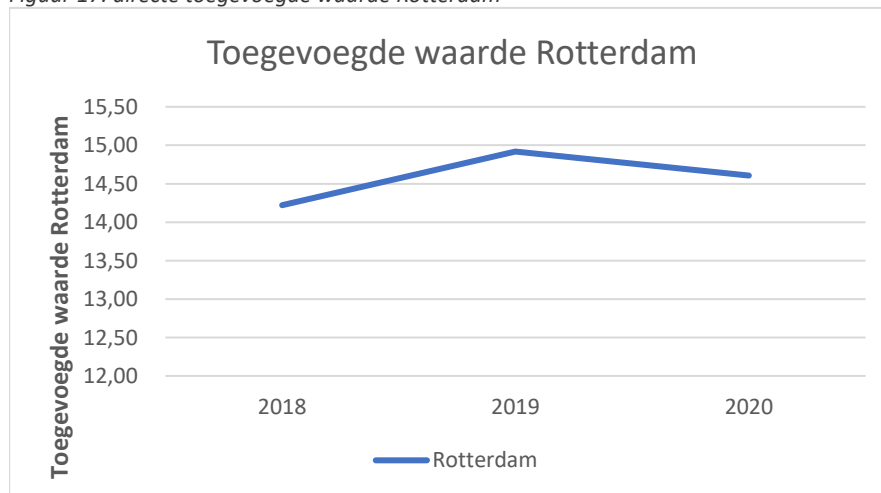


¹² De toegevoegde waarde cijfers over 2020 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

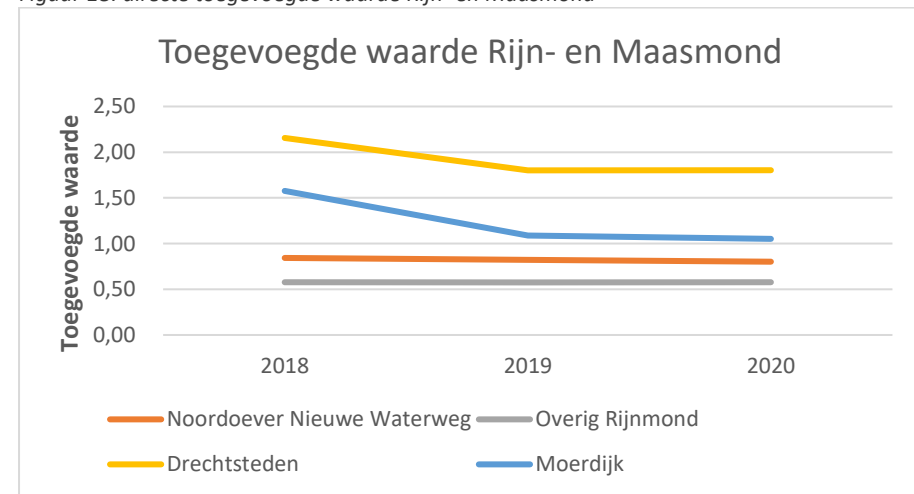
Tabel 35: ontwikkeling directe toegevoegde waarde zeehavens Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	6.087,6	6.145,7	5.872,1
Binnenvaart	931,2	846,9	833,4
Wegvervoer	1.640,0	1.850,9	1.769,3
Spoorvervoer	72,4	78,2	72,0
Pijpleiding	141,0	149,8	140,3
Dienstverlening tbv vervoer	1.709,0	1.803,0	1.730,0
Overslag/opslag	1.594,0	1.417,0	1.327,0
Vestigingsplaats	13.284,0	12.868,0	12.966,0
Industrie	5.326,0	3.635,0	3.321,0
Groothandel	2.718,0	2.739,0	2.940,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.240,0	6.494,0	6.705,0
Totaal	19.371,6	19.013,7	18.838,1

Figuur 17: directe toegevoegde waarde Rotterdam



Figuur 18: directe toegevoegde waarde Rijn- en Maasmond



Tabel 36: ontwikkeling bedrijfsvestigingen zeehavens Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	850	781	780
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	675	618	617
Overslag/opslag	175	163	163
Vestigingsplaats	2.220	2.159	2.149
Industrie	540	569	568
Groothandel	625	562	556
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.055	1.028	1.025
Totaal	3.070	2.940	2.929

Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond

In samenspraak met het havenbedrijf Rotterdam is voor deze havenmonitor 2021 gekeken naar de bedrijvenlijsten en is door middel van een meer gestructureerde en beter aansluitend bij de uitgangspunten van de havenmonitor wijze gekeken naar de bedrijvenpopulatie. Dit heeft geleid tot gedeeltelijk andere bedrijvenlijsten waarvan het CBS de economische betekenis bepaald. Deze gedeeltelijk nieuwe bedrijvenlijsten zijn doorgerekend voor 2019 en 2020, maar het was voor het CBS niet mogelijk om de lijsten ook voor 2018 door te rekenen. De relatief sterke schommelingen die zichtbaar zijn tussen de cijfers voor 2018 en die voor 2019 door het niet door rekenen van 2018 zijn niet conform de werkelijkheid. Dit is van toepassing op de havens van Rotterdam, Noordoever Nieuwe Waterweg en Overig Rijnmond, die gezamenlijk de optelling Rotterdam-Rijnmond vormen.

Tabel 37: ontwikkeling directe werkgelegenheid zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	56.123	59.722	58.996
Binnenvaart	9.110	8.678	8.109
Wegvervoer	26.343	28.415	28.117
Spoorvervoer	1.174	1.212	1.155
Pijpleiding	56	57	55
Dienstverlening tbv vervoer	10.870	12.350	12.710
Overslag/opslag	8.570	9.010	8.850
Vestigingsplaats	48.030	44.600	44.050
Industrie	17.580	15.920	15.410
Groothandel	8.040	7.030	6.940
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	22.410	21.650	21.700
Totaal	104.153	104.322	103.046

Tabel 38: ontwikkeling directe toegevoegde waarde zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	5.805,4	5.810,1	5.536,2
Binnenvaart	920,6	837,1	823,0
Wegvervoer	1.602,2	1.808,3	1.728,5
Spoorvervoer	71,4	77,1	71,0
Pijpleiding	134,2	142,6	133,6
Dienstverlening tbv vervoer	1.553,0	1.608,0	1.544,0
Overslag/opslag	1.524,0	1.337,0	1.236,0
Vestigingsplaats	9.835,0	10.316,0	10.448,0
Industrie	3.826,0	2.822,0	2.578,0
Groothandel	2.129,0	2.180,0	2.339,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.880,0	5.314,0	5.531,0
Totaal	15.640,4	16.126,1	15.984,2

Tabel 39: ontwikkeling bedrijfsvestigingen zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	690	600	599
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	560	482	481
Overslag/opslag	130	118	118
Vestigingsplaats	935	839	836
Industrie	225	200	198
Groothandel	320	243	240
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	390	396	398
Totaal	1.625	1.439	1.435

Rotterdam

De werkgelegenheid in de haven van Rotterdam is licht afgenomen in 2020 tov 2019 tot ruim 88 duizend werknemers. De toegevoegde waarde is relatief stabiel. De werkgelegenheid in de sectoren binnenvaart, wegvervoer, spoorvervoer en pijpleiding wordt berekend op basis van de overslagvolumes in de haven. Omdat deze overslagvolumes in 2020 gedaald zijn ten opzichte van 2019, is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die nodig is om deze tonnen te vervoeren in deze vier sectoren in 2020 lager dan in 2019. In samenspraak met het havenbedrijf Rotterdam is voor deze havenmonitor 2021 gekeken naar de bedrijvenlijsten en is door middel van een meer gestructureerde en beter aansluitend bij de uitgangspunten van de havenmonitor wijze gekeken naar de bedrijvenpopulatie. Dit heeft geleid tot gedeeltelijk andere bedrijvenlijsten waarvan het CBS de economische betekenis bepaald. Deze gedeeltelijk nieuwe bedrijvenlijsten zijn doorgerekend voor 2019 en 2020, maar het was voor het CBS niet mogelijk om de lijsten ook voor 2018 door te rekenen. De relatief sterke schommelingen die zichtbaar zijn tussen de cijfers voor 2018 en die voor 2019 door het niet door rekenen van 2018 zijn niet conform de werkelijkheid.

Tabel 40: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	54.942	58.621	57.418
Zeevaart	1.820	1.910	1.810
Binnenvaart	8.867	8.471	7.876
Wegvervoer	25.427	27.528	27.136
Spoorvervoer	1.133	1.176	1.111
Pijpleiding	56	57	55
Dienstverlening tbv vervoer	9.350	10.740	10.870
Overslag/opslag	8.290	8.740	8.560
Vestigingsplaats	35.220	30.780	30.600
Voedingsmiddelindustrie	1.380	1.620	1.670
Chemische industrie	4.010	4.360	4.310
Basismetale- en metaalproductenindustrie	750	770	800
Overige industrie	8.210	5.930	5.780
Groothandel	4.590	3.940	4.060
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	16.280	14.160	13.980
Totaal	90.162	89.401	88.018

Qua toegevoegde waarde is een daling zichtbaar in de gerealiseerde toegevoegde waarde in de chemische industrie in 2020 ten opzichte van 2019. De eerder uitgewerkte impact van COVID-19 is hier duidelijk zichtbaar. Daartegenover staat een flinke toename (+170 miljoen) van de toegevoegde waarde in de groothandel. Een groei van de groothandel is landelijk zichtbaar en uit zich naast Rotterdam bijvoorbeeld ook in andere zeehavens als Groningen Seaports, North Sea Port en Amsterdam.

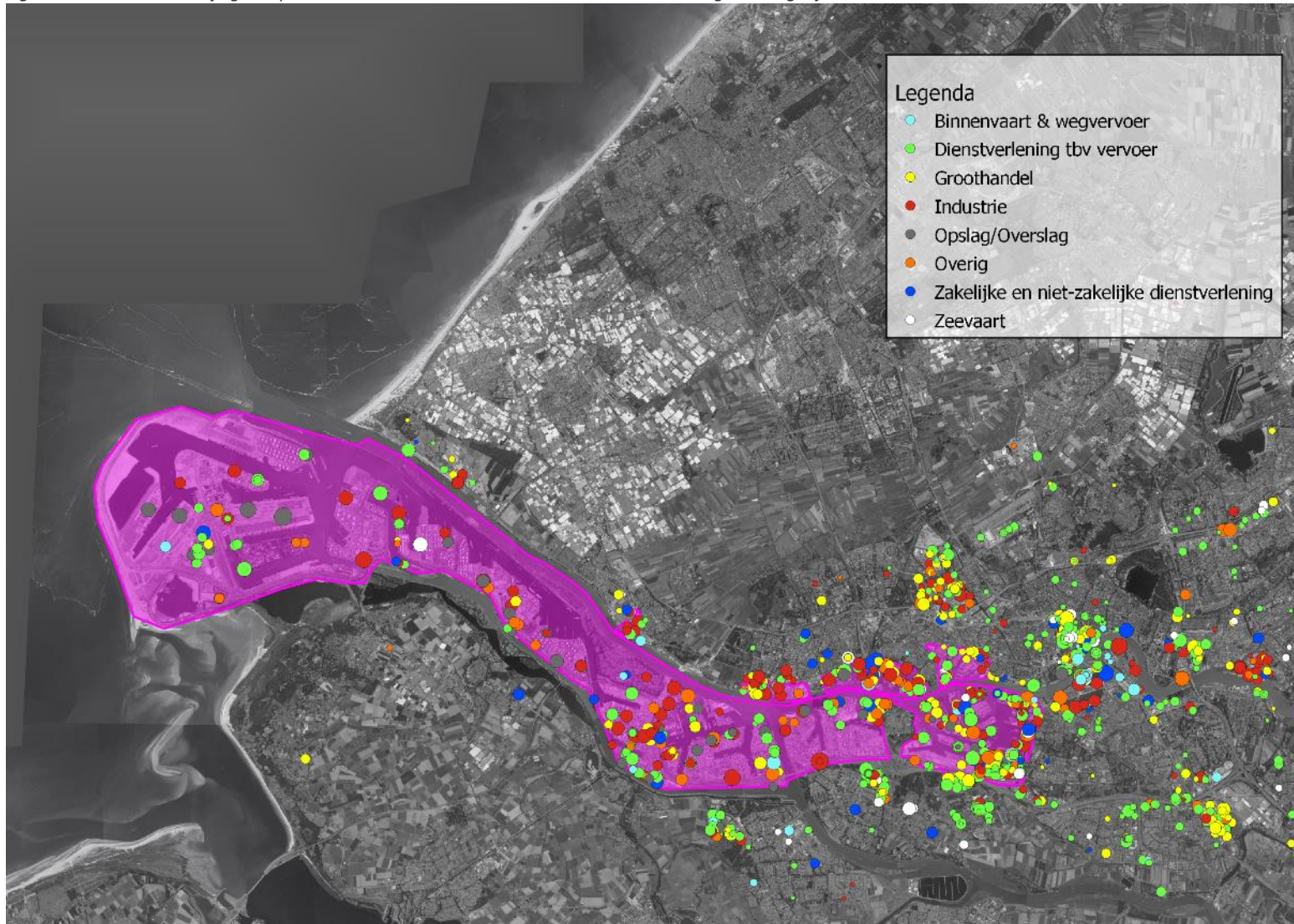
Tabel 41: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	5.977,6	5.973,4	5.659,5
Zeevaart	437,0	432,0	406,0
Binnenvaart	896,0	817,2	799,4
Wegvervoer	1.546,4	1.751,8	1.668,2
Spoorvervoer	68,9	74,8	68,3
Pijpleiding	134,2	142,6	133,6
Dienstverlening tbv vervoer	1.421,0	1.461,0	1.387,0
Overslag/opslag	1.474,0	1.294,0	1.197,0
Vestigingsplaats	8.243,0	8.945,0	8.946,0
Voedingsmiddelindustrie	204,0	432,0	255,0
Chemische industrie	1.542,0	1.098,0	975,0
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	103,0	87,0	83,0
Overige industrie	1.652,0	1.096,0	1.012,0
Groothandel	1.758,0	1.896,0	2.066,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	2.984,0	4.336,0	4.555,0
Totaal	14.220,6	14.918,4	14.605,5

Tabel 42: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	575	502	501
Zeevaart	50	44	44
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	415	359	358
Overslag/opslag	110	99	99
Vestigingsplaats	550	498	497
Voedingsmiddelindustrie	10	19	19
Chemische industrie	35	37	36
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	30	29	31
Overige industrie	60	44	42
Groothandel	190	140	137
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	225	229	232
Totaal	1.125	1.000	998

Figuur 19: overzicht bedrijvigheid per sector Rotterdam + Noordoever Nieuwe Waterweg + Overig Rijnmond¹³



¹³ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2019.

Noordoever Nieuwe Waterweg

De economische betekenis van de havens van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis – in de monitor geclusterd onder de noemer Noordoever Nieuwe Waterweg – is licht toegenomen in 2020 ten opzichte van 2019 qua werkgelegenheid, maar afgenomen qua toegevoegde waarde. De afname van de toegevoegde waarde is vooral zichtbaar in de industrie. Net als in Rotterdam is in samenspraak met het havenbedrijf Rotterdam gekeken naar de input voor de bedrijvenlijsten. De relatief sterke schommelingen die zichtbaar zijn tussen de cijfers voor 2018 en die voor 2019 door het niet door rekenen van 2018 zijn niet conform de werkelijkheid.

Tabel 43: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	1.731	1.611	1.728
Binnenvaart	243	207	232
Wegvervoer	916	888	981
Spoorvervoer	41	36	45
Pijpleiding	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	530	480	470
Vestigingsplaats	5.930	6.420	6.530
Industrie	2.000	1.840	1.730
Groothandel	770	740	580
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.160	3.840	4.220
Totaal	7.661	8.031	8.258

Tabel 44: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	149,8	135,8	138,6
Binnenvaart	24,6	20,0	23,6
Wegvervoer	55,7	56,5	60,3
Spoorvervoer	2,5	2,3	2,7
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	67,0	57,0	52,0
Vestigingsplaats	693,0	685,0	663,0
Industrie	247,0	224,0	187,0
Groothandel	110,0	94,0	85,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	336,0	367,0	391,0
Totaal	842,8	820,8	801,6

Tabel 45: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	40	26	26
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	40	26	26
Vestigingsplaats	155	136	134
Industrie	55	40	40
Groothandel	50	36	35
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	50	60	59
Totaal	195	162	160

Overig Rijnmond

De economische betekenis van de havengebieden in overig Rijnmond is vrij constant gebleven in 2020 ten opzichte van 2020. In 2019 zijn ongeveer 6.800 werknemers werkzaam in de havens, die gezamenlijk een toegevoegde waarde van 577 miljoen euro realiseren. Net als in Rotterdam is in samenspraak met het havenbedrijf Rotterdam gekeken naar de input voor de bedrijvenlijsten. De relatief sterke schommelingen die zichtbaar zijn tussen de cijfers voor 2018 en die voor 2019 door het niet door rekenen van 2018 zijn niet conform de werkelijkheid.

Tabel 46: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	1.260	1.400	1.660
Binnenvaart	0	0	0
Wegvervoer	0	0	0
Spoorvervoer	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.260	1.400	1.660
Vestigingsplaats	5.070	5.510	5.120
Industrie	1.230	1.410	1.130
Groothandel	2.680	2.350	2.300
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.160	1.750	1.690
Totaal	6.330	6.910	6.780

Tabel 47: ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	115,0	133,0	144,0
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	0,0	0,0	0,0
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	115,0	133,0	144,0
Vestigingsplaats	462,0	442,0	433,0
Industrie	78,0	75,0	65,0
Groothandel	261,0	189,0	189,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	123,0	178,0	179,0
Totaal	577,0	575,0	577,0

Tabel 48: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	125	116	116
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	125	116	116
Vestigingsplaats	185	161	161
Industrie	35	31	30
Groothandel	80	67	68
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	70	63	63
Totaal	310	277	277

Drechtsteden

De economische betekenis van de zeehavens in de Drechtsteden is vrijwel constant ten opzichte van 2019. Er zijn kleine schommelingen zichtbaar in diverse sectoren, maar het totaalbeeld is relatief gelijk gebleven.

Tabel 49: ontwikkeling directe werkgelegenheid Drechtsteden

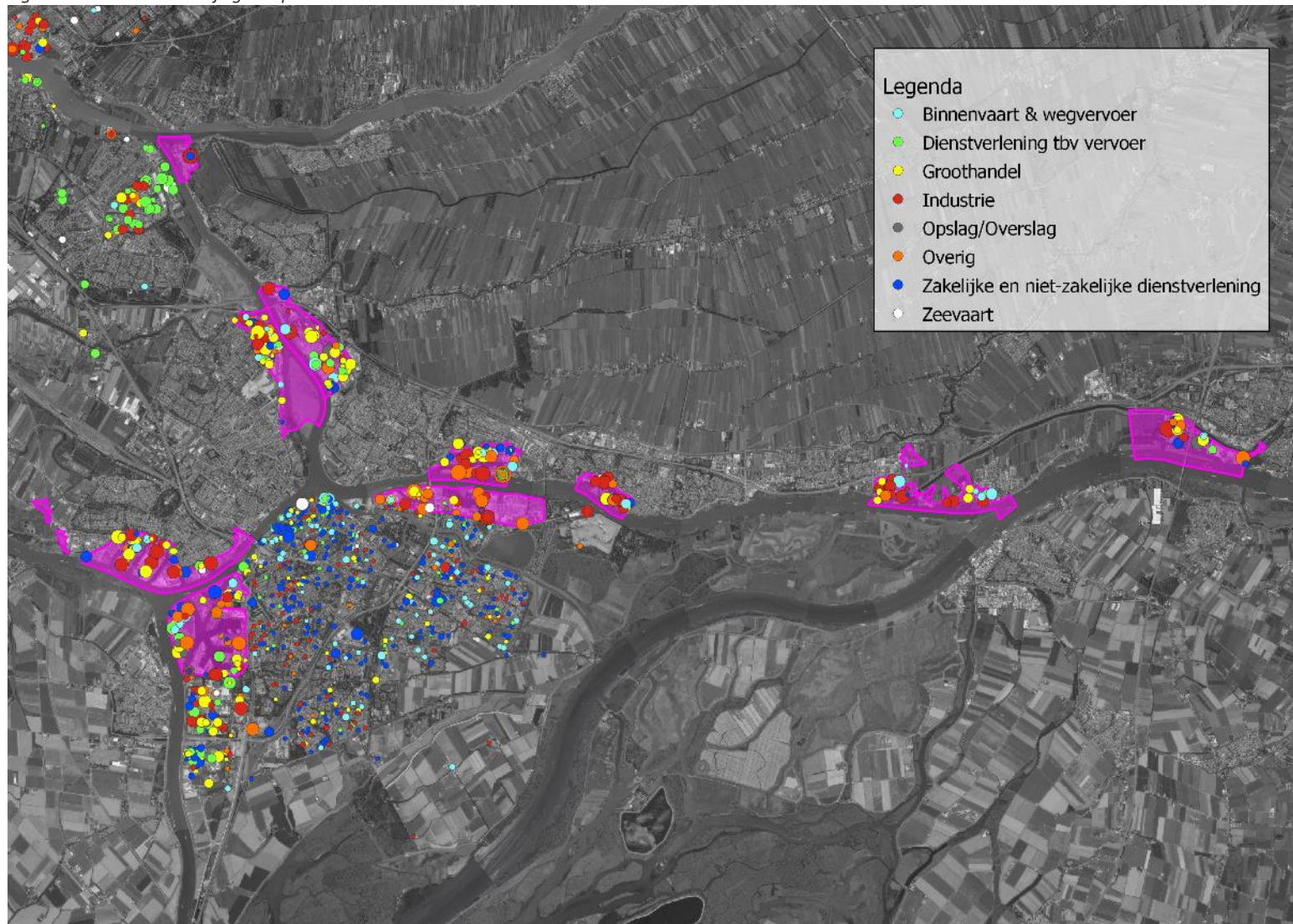
Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	1.008	1.212	1.292
Binnenvaart	79	77	80
Wegvervoer	249	265	272
Spoorvervoer	10	10	11
Pijpleiding	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer	450	680	740
Overslag/opslag	220	180	190
Vestigingsplaats	19.590	18.980	18.710
Industrie en Groothandel	10.130	10.350	10.120
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	9.460	8.630	8.590
Totaal	20.598	20.192	20.002

Tabel 50: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	118,7	136,9	140,4
Binnenvaart	8,0	7,4	8,1
Wegvervoer	15,1	16,9	16,7
Spoorvervoer	0,6	0,6	0,6
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer	73,0	91,0	94,0
Overslag/opslag	22,0	21,0	21,0
Vestigingsplaats	2.037,0	1.664,0	1.661,0
Industrie en Groothandel	1.051,0	875,0	886,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	986,0	789,0	775,0
Totaal	2.155,7	1.800,9	1.801,4

Tabel 51: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	70	81	82
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	55	68	69
Overslag/opslag	15	13	13
Vestigingsplaats	765	778	770
Industrie en Groothandel	350	397	397
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	415	381	373
Totaal	835	859	852

Figuur 20: overzicht bedrijvigheid per sector Drechtsteden¹⁴

¹⁴ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2019.

Moerdijk

De haven van Moerdijk laat een constant beeld zien qua werkgelegenheid in 2020 ten opzichte van 2019, maar een lichte daling van de toegevoegde waarde. Opvallend is de bijstelling van de toegevoegde waarde voor de sector industrie en groothandel in 2019. Er is een aantal redenen, waaronder dat in de havenmonitor 2020 een inschatting is gemaakt van de toegevoegde waarde voor 2019, aan de hand van de gegevens die bekend zijn over 2019 (omzet en het aantal werknemers) en de toegevoegde waarde cijfers uit 2018. Voor deze monitor zijn de daadwerkelijke beschikbare cijfers die de bedrijven zelf hebben opgegeven over 2019 gebruikt. Ten aanzien van Moerdijk betekent dit dat de toegevoegde waarde flink minder is dan eerder ingeschat, terwijl de omzet licht daalt en het aantal werknemers minder gewijzigd is. Dit wordt waarschijnlijk veroorzaakt door een handvol bedrijven die in 2019 flink afwijkende cijfers ten opzichte van 2018 hebben opgegeven voor de componenten waar toegevoegde waarde onder andere uit bestaat zoals afschrijvingen en bedrijfsresultaat. Door het havenbedrijf is navraag gedaan bij bedrijven in de haven en sommige van deze bedrijven bevestigen dat er sprake is van een afname van de marges en daarmee toegevoegde waarde in 2019 tov 2018. De mate van afname wordt niet herkend door het havenbedrijf; de bedrijven kunnen hier geen uitspraak over doen.

Tabel 52: ontwikkeling directe werkgelegenheid Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	1.959	2.538	2.583
Binnenvaart	26	25	23
Wegvervoer	374	405	391
Spoorvervoer	6	6	6
Pijpleiding	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.030	1.370	1.300
Overslag/opslag	520	730	860
Vestigingsplaats	8.240	8.520	8.410
Industrie en Groothandel	4.540	4.140	4.140
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.700	4.380	4.270
Totaal	10.199	11.058	10.993

Tabel 53: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	163,4	199,7	194,5
Binnenvaart	2,6	2,4	2,3
Wegvervoer	22,7	25,7	24,1
Spoorvervoer	0,4	0,4	0,4
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	83,0	104,0	92,0
Overslag/opslag	48,0	60,0	69,0
Vestigingsplaats	1.413,0	888,0	857,0
Industrie en Groothandel	1.038,0	497,0	458,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	375,0	391,0	399,0
Totaal	1.576,4	1.087,7	1.051,5

Tabel 54: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	90	100	99
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	60	68	67
Overslag/opslag	30	32	32
Vestigingsplaats	515	542	543
Industrie en Groothandel	270	291	289
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	245	251	254
Totaal	605	642	642

Figuur 21: overzicht bedrijvigheid per sector Moerdijk¹⁵

¹⁵ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2019.

5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL

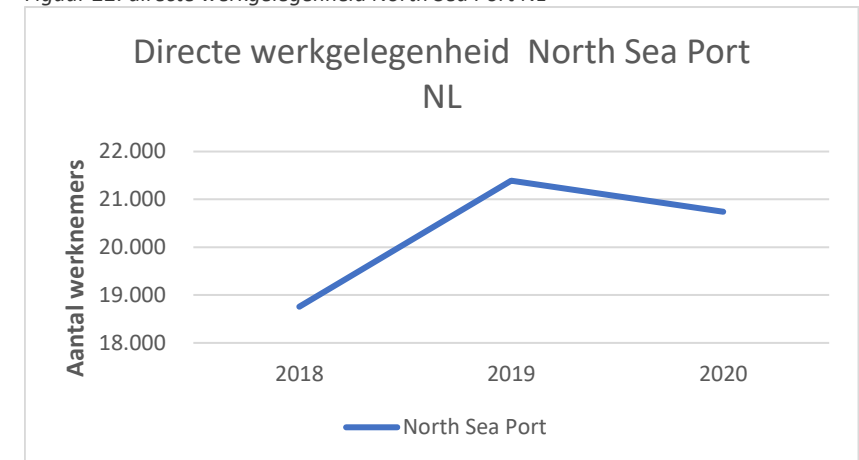
North Sea Port NL¹⁶

De economische betekenis van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Borsele – in de havenmonitor geclusterd onder de noemer North Sea Port – is licht afgenomen in 2020 ten opzichte van 2019. Zowel de werkgelegenheid (-649 werknemers) als de toegevoegde waarde (-82 miljoen euro) is gedaald; het aantal bedrijven is vrijwel gelijk. De werkgelegenheid in de sectoren binnenvaart, wegvervoer, spoorvervoer en pijpleiding wordt berekend op basis van de overslagvolumes in de haven. Omdat deze overslagvolumes in 2020 gedaald zijn ten opzichte van 2019, is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde die nodig is om deze tonnen te vervoeren in deze vier sectoren in 2020 lager dan in 2019. De industrie sector is een belangrijke pijler van de economische betekenis van de haven; 31,7% van de werkgelegenheid en bijna de helft (49,0%) van de toegevoegde waarde wordt gerealiseerd in deze sector. In lijn met het landelijke beeld is ook in North Sea Port de toegevoegde waarde in de industrie wel gedaald in 2020 ten opzichte van 2019, zeer waarschijnlijk als gevolg van COVID-19.

Tabel 55: ontwikkeling directe werkgelegenheid North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Werknemers		
	2018	2019	2020
Knooppunt	6.337	7.310	6.911
Binnenvaart	377	363	311
Wegvervoer	4.184	4.981	4.527
Spoorvervoer	31	31	27
Pijpleiding	6	6	5
Dienstverlening tbv vervoer	740	870	900
Overslag/opslag	1.000	1.060	1.140
Vestigingsplaats	12.420	14.080	13.830
Industrie	6.200	6.690	6.570
Groothandel	730	900	970
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.490	6.490	6.290
Totaal	18.757	21.390	20.741

Figuur 22: directe werkgelegenheid North Sea Port NL

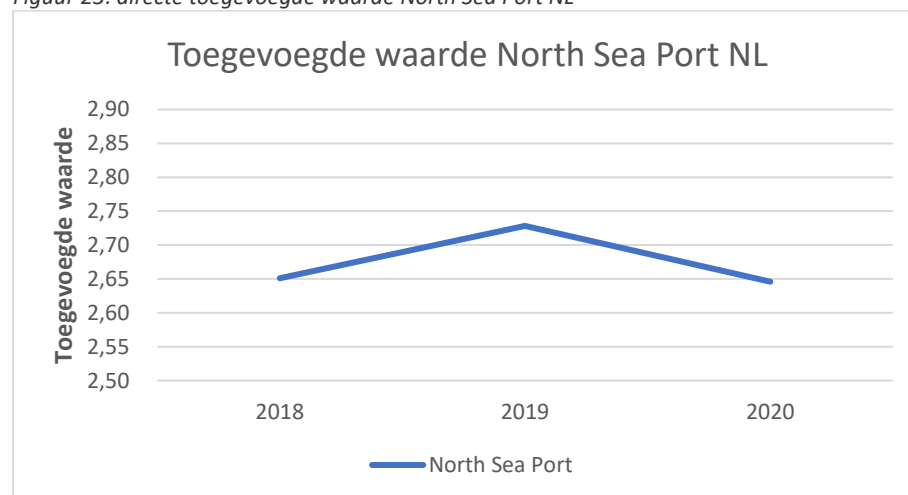


¹⁶ De toegevoegde waarde cijfers over 2020 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

Tabel 56: ontwikkeling directe toegevoegde waarde North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Knooppunt	568,8	683,2	632,9
Binnenvaart	38,1	35,0	31,6
Wegvervoer	254,4	316,9	278,3
Spoorvervoer	1,9	2,0	1,7
Pijpleiding	13,4	14,3	13,4
Dienstverlening tbv vervoer	117,0	173,0	167,0
Overslag/opslag	144,0	142,0	141,0
Vestigingsplaats	2.082,0	2.045,0	2.013,0
Industrie	1.523,0	1.371,0	1.296,0
Groothandel	79,0	103,0	121,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	480,0	571,0	596,0
Totaal	2.650,8	2.728,2	2.645,9

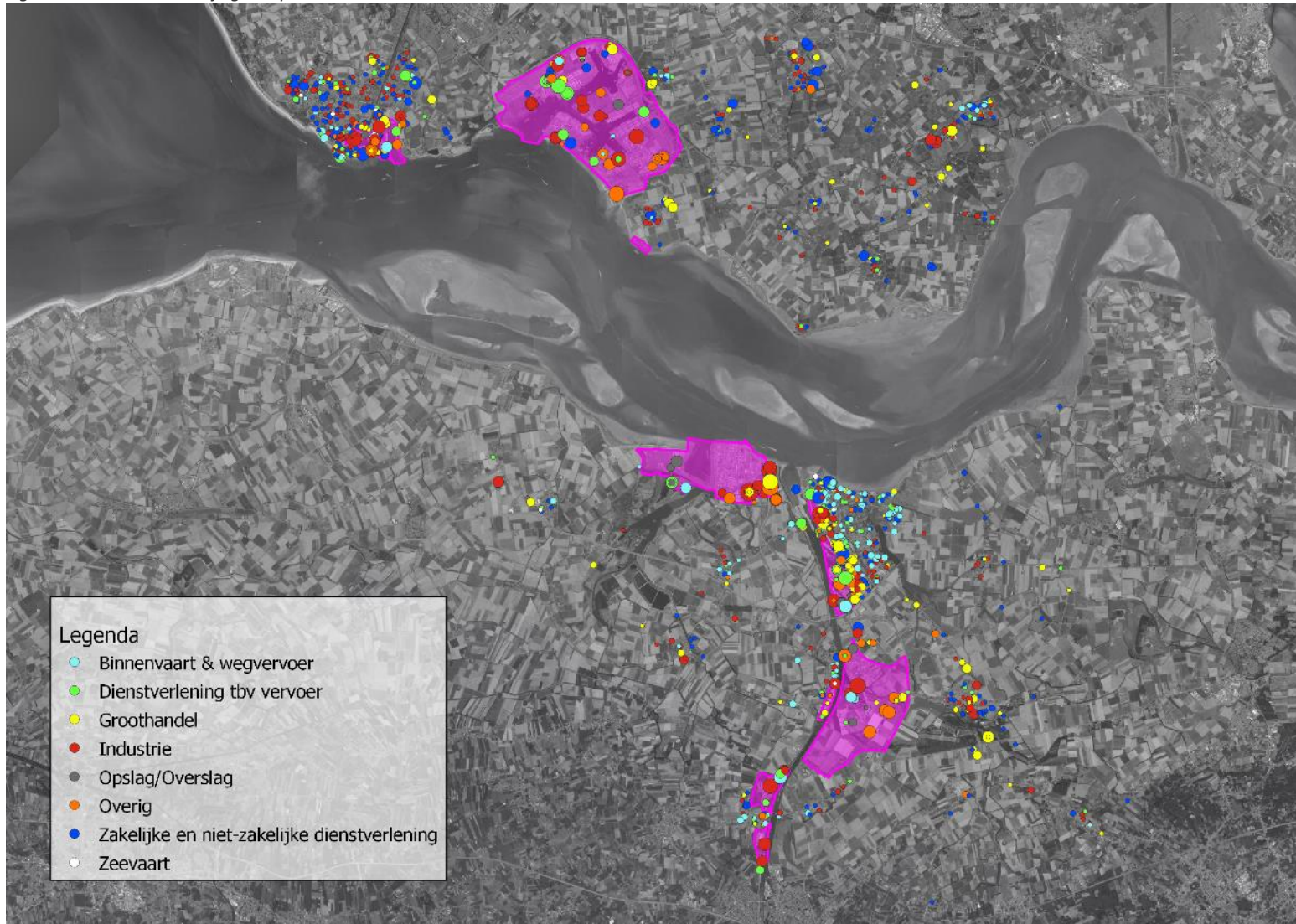
Figuur 23: directe toegevoegde waarde North Sea Port NL



Tabel 57: ontwikkeling bedrijfsvestigingen North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen		
	2018	2019	2020
Knooppunt	145	148	151
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	85	89	90
Overslag/opslag	60	59	61
Vestigingsplaats	815	840	840
Industrie	260	298	299
Groothandel	130	125	126
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	425	417	415
Totaal	960	988	991

Figuur 24: overzicht bedrijvigheid per sector North Sea Port¹⁷



¹⁷ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2019.

6. Indirecte effecten Nederlandse zeehavens

De in deze Havenmonitor berekende indirecte effecten hebben betrekking op de economische effecten die ontstaan bij de toeleveranciers van de zeehaven gerelateerde sectoren; de zogenaamde indirecte achterwaartse effecten van de Nederlandse zeehavengebieden op de rest van de Nederlandse economie. De directe effecten worden vermenigvuldigd met een multiplier voor werkgelegenheid respectievelijk toegevoegde waarde. Een multiplier van bijvoorbeeld 1,6 geeft aan dat behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,6 optreedt, elders in de economie.

Ontwikkeling werkgelegenheidsmultipliers 2020 ten opzichte van 2019

Voor vrijwel alle sectoren is zichtbaar dat de werkgelegenheidsmultipliers relatief sterk gedaald zijn. De daling van de multipliers komt door een aantal redenen, waaronder een snellere toename van de productie ten opzichte van het aantal werkzame personen, verminderde onderlinge relaties tussen sectoren (minder achterwaartse inkoop van personeel tijdens en/of door COVID-19) of een stijgende werkgelegenheid in de sector zelf. Daarnaast zijn er nog dalingen in directe werkgelegenheid bij individuele havens. De daling is in alle havens zichtbaar, waarbij Rotterdam en in mindere mate Amsterdam en overig NZKG eruit springen. Wij lichten de belangrijkste oorzaken hier kort uit.

In Rotterdam is een combinatie van factoren de oorzaak van de sterke afname. De voor Rotterdam belangrijke sector overige industrie laat een daling van de directe werkgelegenheid zien; daarnaast is er een afname van de multiplier van 3,25 naar 2,93. Dit beeld -een dalende directe werkgelegenheid en een afname van de multiplier- is ook zichtbaar in andere sectoren. Dit geldt ook voor de 'vervoerssectoren' binnenvaart, wegvervoer, spoorvervoer en pijpleiding en de sector overslag/opslag. Al met al een diversiteit aan sectoren en oorzaken voor de afname van de indirecte werkgelegenheid in Rotterdam. In Amsterdam is de daling vooral zichtbaar in de vervoerssectoren binnenvaart, wegvervoer, spoorvervoer en pijpleiding, waar -net als in Rotterdam- de directe werkgelegenheid daalt en de multiplier afneemt. In de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart is voornamelijk sprake van een afname van de directe werkgelegenheid. In overig NZKG is de daling van de indirecte werkgelegenheidseffecten voornamelijk terug te leiden naar 1 sector namelijk Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. Hier is de oorzaak voornamelijk te vinden in de multiplier, welke daalt van 2,07 naar 1,95.

Ontwikkeling toegevoegde waarde multipliers 2020 ten opzichte van 2019

Voor de toegevoegde waarde is het beeld relatief duidelijk. De multipliers nemen gemiddeld genomen toe, waardoor de lichte afname van de directe toegevoegde waarde van sommige havens gecompenseerd wordt. Waar de indirecte werkgelegenheidseffecten dus duidelijk negatief beïnvloed lijkt te worden door de COVID-19 crisis, lijkt dit voor de toegevoegde waarde dus minder het geval. Nader onderzoek naar de exacte oorzaak hiervan is geen onderdeel van deze havenmonitor, maar wel interessant.

Tabel 58: ontwikkeling indirecte werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers		
	2018	2019	2020
Noordelijke zeehavens	10.962	10.737	9.855
Groningen Seaports	6.200	6.684	6.474
Harlingen	1.657	1.435	1.254
Den Helder	3.106	2.617	2.127
Noordzeekanaalgebied	32.058	33.609	29.644
Amsterdam	14.620	15.156	13.387
Overig Noordzeekanaalgebied	17.438	18.453	16.257
Rijn-Maasmond	112.235	105.910	95.749
Rotterdam	74.945	69.565	62.312
Noordoever Nieuwe Waterweg	5.239	5.082	4.371
Overig Rijnmond	4.449	4.596	4.318
Drechtsteden	19.244	18.953	17.267
Moerdijk	8.358	7.715	7.482
North Sea Port NL	15.568	16.839	15.646
North Sea Port	15.568	16.839	15.646
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	170.823	167.095	150.894

Tabel 59: ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde per zeehaven in miljarden euro's

Zeehavens	Toegevoegde waarde		
	2018	2019	2020
Noordelijke zeehavens	1,06	0,95	1,08
Groningen Seaports	0,79	0,74	0,87
Harlingen	0,10	0,07	0,07
Den Helder	0,17	0,14	0,13
Noordzeekanaalgebied	2,28	2,29	2,36
Amsterdam	1,12	1,04	1,07
Overig Noordzeekanaalgebied	1,15	1,26	1,29
Rijn-Maasmond	9,78	9,18	9,37
Rotterdam	7,18	7,13	7,17
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,37	0,35	0,39
Overig Rijnmond	0,22	0,21	0,23
Drechtsteden	1,29	1,00	1,08
Moerdijk	0,71	0,47	0,50
North Sea Port NL	1,29	1,31	1,39
North Sea Port	1,29	1,31	1,39
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	14,41	13,74	14,20

7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen

Onderstaande tabellen geven de private investeringen in zeehaven gerelateerde activiteiten weer.¹⁸ In sommige gevallen worden deze cijfers niet door het CBS gepubliceerd omdat ze vertrouwelijk zijn, niet bekend zijn of niet binnen de betrouwbaarheidsmarge van 15% van het CBS vallen. Deze zijn ingevuld met een 'x'.

Tabel 60: totale private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen totaal zeehavens, x1000 EUR		
Hoofdsector en Subsector	2018	2019
Industrie	3.727.557	8.038.328
Voedingsmiddelenindustrie	62.302	113.988
Aardolie industrie	X	X
Chemische industrie	556.691	778.857
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	99.333
Transportmiddelenindustrie	21.948	25.577
Elektriciteitsproductie	68.220	1.573.651
Overig	364.570	502.224
Groothandel	142.508	151.810
Transport en distributie	998.199	3.208.813
Zeevaart	360.803	901.644
Binnenvaart	67.299	163.483
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	663.123	2.143.687
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	47.632	201.291
Totaal	5.385.971	11.600.242

¹⁸ Definitieve investeringscijfers voor 2020 zijn op het moment van verschijnen nog niet beschikbaar

Tabel 61: totale private investeringen in Noordelijke zeehavens

Private investeringen Noordelijke zeehavens, x1000 EUR		
Hoofdsector en Subsector	2018	2019
Industrie	254.932	481.461
Voedingsmiddelenindustrie	X	X
Aardolie industrie	X	X
Chemische industrie	59.419	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	X
Transportmiddelenindustrie	4.977	X
Elektriciteitsproductie	X	X
Overig	89.530	138.363
Groothandel	3.995	7.526
Transport en distributie	101.617	48.414
Zeevaart	X	34.793
Binnenvaart	2.759	1.751
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X	11.870
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	858	2.556
Totaal	361.402	539.957

Tabel 62: totale private investeringen in zeehavens Noordzeekanaalgebied

Private investeringen zeehavens Noordzeekanaalgebied, x1000 EUR		
Hoofdsector en Subsector	2018	2019
Industrie	482.823	451.044
Voedingsmiddelenindustrie	30.960	42.942
Aardolie industrie	X	X
Chemische industrie	X	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	X
Transportmiddelenindustrie	2.461	2.887
Elektriciteitsproductie	68.220	77.135
Overig	86.236	65.165
Groothandel	34.958	44.095
Transport en distributie	X	330.949
Zeevaart	79.556	193.518
Binnenvaart	28.855	15.499
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X	121.932
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	27.547
Totaal	854.483	853.635

Tabel 63: totale private investeringen in zeehavens Rijn- en Maasmond

Private investeringen zeehavens Rijn- en Maasmond x1000 EUR		
Hoofdsector en Subsector	2018	2019
Industrie	2.398.509	3.386.504
Voedingsmiddelenindustrie	31.342	35.523
Aardolie industrie	X	X
Chemische industrie	497.272	778.857
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	39.706
Transportmiddelenindustrie	10.838	X
Elektriciteitsproductie	X	748.258
Overig	153.958	X
Groothandel	94.273	91.472
Transport en distributie	896.582	1.349.969
Zeevaart	281.247	306.524
Binnenvaart	24.672	67.641
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	590.664	975.805
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	46.774	154.345
Totaal	3.436.139	4.982.290

Tabel 64: totale private investeringen in zeehavens North Sea Port NL

Private investeringen zeehavens North Sea Port NL, x1000 EUR		
Hoofdsector en Subsector	2018	2019
Industrie	591.293	332.815
Voedingsmiddelenindustrie	X	X
Aardolie industrie	X	X
Chemische industrie	X	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	19.920
Transportmiddelenindustrie	3.672	13.572
Elektriciteitsproductie	X	X
Overig	34.846	X
Groothandel	9.282	8.717
Transport en distributie	X	129.512
Zeevaart	X	60.285
Binnenvaart	11.013	10.951
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	72.459	58.276
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	16.843
Totaal	733.947	487.887

Publieke investeringen

Tabel 65: totale publieke investeringen Groningen Seaports

Groningen Seaports (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)			
	2018	2019	2020
Grond en gebouwen	21.982	66	830
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	1.234	445	56
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	11.961	6.620	4.251
Totaal	35.177	7.131	5.137

Bron: Jaarverslag Groningen Seaports 2018, 2019, 2020

Tabel 66: totale publieke investeringen Harlingen

Harlingen (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)			
	2018	2019	2020
Grond en gebouwen	-	-	
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	2.500	-	2.100
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	-		
Totaal	2.500	-	2.100

Bron: Direct contact met Port of Harlingen over het jaar 2018 en 2020. Geen data over 2019.

Tabel 67: totale publieke investeringen Den Helder

Den Helder (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)			
	2018	2019	2020
Grond en gebouwen	-	1.044	3.200
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	10	195	1.400
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	756	1.417	
Totaal	766	2.656	4.600
Bron: Financieel verslag Den Helder N.V. 2018, 2019. Direct contact met de Port of Den Helder voor 2020			

Tabel 68: totale publieke investeringen Amsterdam

Amsterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)			
	2018	2019	2020
Grond en gebouwen	336	12.777	4.688
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	-
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	52.963	34.390	25.862
Totaal	53.299	47.166	30.550
Bron: Jaarverslag Port of Amsterdam 2018, 2019, 2020			

Tabel 69: totale publieke investeringen overig NZKG

Overig NZKG (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)			
	2018	2019	2020
Grond en gebouwen	-	-	487
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	619	620	1.142
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	406	125	46
Totaal	1.025	745	1.675
Bron: Jaarverslag IJmuiden NV 2018, 2019, 2020			

Tabel 70: totale publieke investeringen Rotterdam

Rotterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)			
	2018	2019	2020
Grond en gebouwen	-	-	
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	318.792	324.863	257.490
Totaal	318.792	324.863	257.490
Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam 2018, 2019, 2020			

Tabel 71: totale publieke investeringen Moerdijk

Moerdijk (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)			
	2018	2019	2020
Bedrijfsgebouwen en terreinen	11.956	1.523	801
Andere vaste bedrijfsmiddelen	-71	237	2.748
Activa in ontwikkeling	-5.291	-659	28.846
Totaal	6.594	1.101	32.395
Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Moerdijk 2018, 2019, 2020			

Tabel 72: totale publieke investeringen North Sea Port

North Sea Port (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen) (Nederlands grondgebied)			
	2018	2019	2020
Grond en gebouwen	561	700	373
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	3.414	2.027	470
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	1.175	864	1.362
Totaal	5.150	3.593	2.205
Bron: Direct contact met North Sea Port			

Tabel 73: totale investeringen infrastructuurfonds (MIRT)

Investerings Infrastructuurfonds (MIRT), (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)			
	2018	2019	2020
Hoofdwegennet IF 12.04 Maasvlakte-Vaanplein (via PPS)	103.000	88.000	89.000
Spoorwegen IF13.03.02 (Realisatieprogramma goederenvervoer)	57.867	17.486	19.181
Hoofdvaarwegennet IF15.03 (Aanleg)	159.164	195.446	223.697
Zeetoeegang IJmond IF15.04 (via PPS)	9.000	18.000	23.000
Megaprojecten niet-verkeer en vervoer IF17.06 (Project Mainportontwikkeling R'dam)	20.185	16.186	3.698
Megaprojecten verkeer en vervoer IF17.02 (Betuweroute)	1.599	1.094	0
Totaal	350.815	336.212	358.576
Bron: Jaarverslag, 2018, 2019 en 2020, MIRT overzicht 2022			

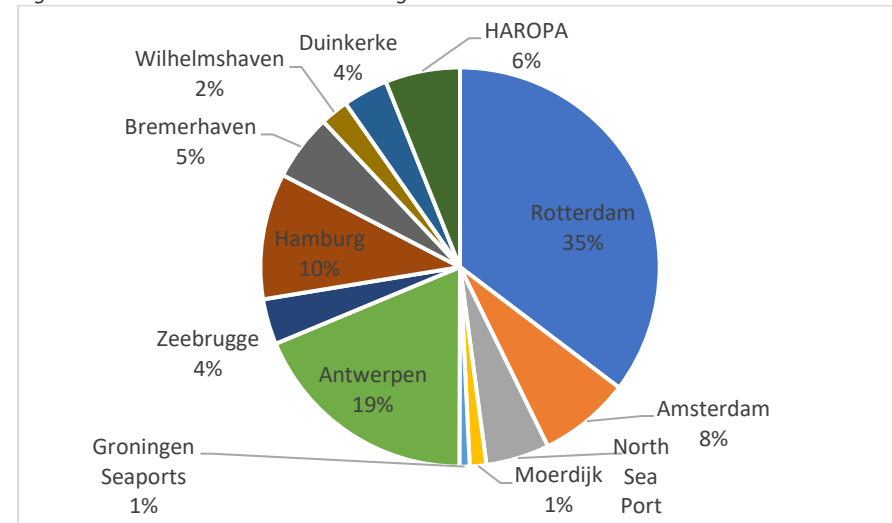
8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens

Onderstaande figuren geven een beeld van het marktaandeel van de zeehavens in de Hamburg-Le Havre range. Het document feiten en cijfers van het havenbedrijf Rotterdam is de bron van het marktaandeel (zie bijlage); hieraan hebben wij de havens van Groningen Seaports, Moerdijk en HAROPA (i.p.v. Le Havre) toegevoegd. Te zien is dat de Nederlandse zeehavens gezamenlijk net iets meer dan 50% marktaandeel hebben van de totale overslag, waarbij de haven van Rotterdam met ruim 35% het grootste deel van het marktaandeel bezit. Na Rotterdam zijn Antwerpen (18%) en Hamburg (10%) de havens met het grootste marktaandeel van de totale overslag. Kijkend naar verschillende type lading dan is te zien dat afgezien van Rotterdam, de Nederlandse havens een klein marktaandeel in de containermarkt. Daarentegen vormen Rotterdam, Amsterdam en North Sea Port de top 3 havens in Europa qua droge bulk overslag. Op de markt voor natte bulk is Rotterdam de onbetwiste koploper met een marktaandeel van 48,5%. Amsterdam is na Antwerpen een goede derde. Qua breakbulk (waar de overslag van breakbulk en Roll-on/Roll-off bij elkaar zijn opgeteld) overslag vormen Rotterdam, Zeebrugge en Duinkerke de top 3. Als we alleen naar breakbulk kijken (dus exclusief ro-ro) dan heeft North Sea Port het grootste marktaandeel. Tussen 2018 en 2019 zijn de marktaandelen vrij stabiel, al is een relatief sterke stijging zichtbaar van het marktaandeel van Antwerpen in de containermarkt (+1%).

Tabel 74: marktaandeel totale overslag (gerangschikt op % in 2020)

Marktaandeel totale overslag			
Zeehaven	2018	2019	2020
Rotterdam	35,3%	35,1%	35,3%
Antwerpen	17,7%	17,8%	18,7%
Hamburg	10,2%	10,2%	10,2%
Amsterdam	7,7%	7,8%	7,4%
HAROPA	7,0%	6,7%	6,1%
Bremerhaven	5,6%	5,2%	5,4%
North Sea Port	5,3%	5,3%	5,1%
Zeebrugge	3,0%	3,4%	3,7%
Duinkerke	3,9%	3,9%	3,7%
Wilhelmshaven	2,1%	2,2%	2,3%
Moerdijk	1,4%	1,2%	1,3%
Groningen Seaports	1,0%	1,0%	0,8%

Figuur 25: marktaandeel totale overslag 2019



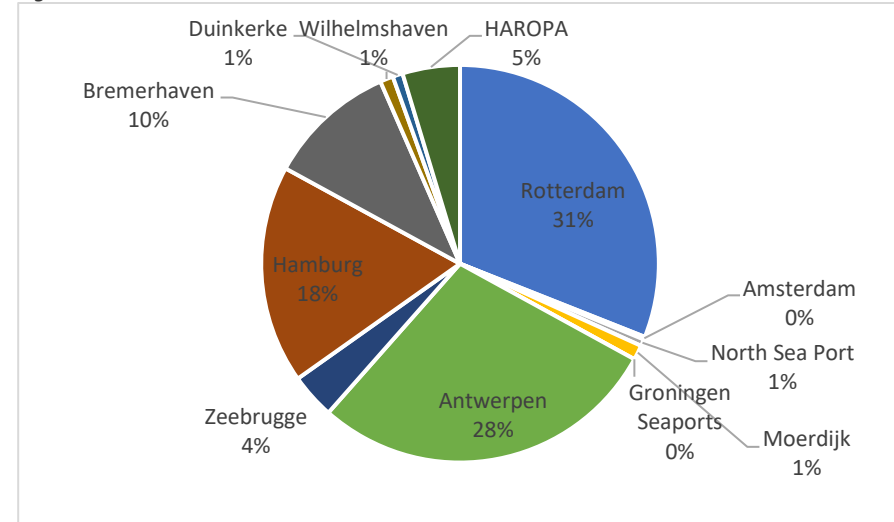
Tabel 75: marktaandeel container overslag (gerangschikt op % in 2020)

Marktaandeel container overslag			
Zeehaven	2018	2019	2020
Rotterdam	30,5%	30,6%	31,0%
Antwerpen	26,8%	27,7%	28,5%
Hamburg	18,3%	18,8%	17,8%
Bremerhaven	11,6%	10,4%	10,5%
HAROPA	5,9%	5,6%	4,7%
Zeebrugge	3,1%	3,2%	3,7%
Moerdijk	1,1%	1,0%	1,2%
Wilhelmshaven	1,4%	1,2%	1,1%
Duinkerke	0,7%	0,8%	0,8%
North Sea Port	0,3%	0,5%	0,6%
Amsterdam	0,2%	0,2%	0,2%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%

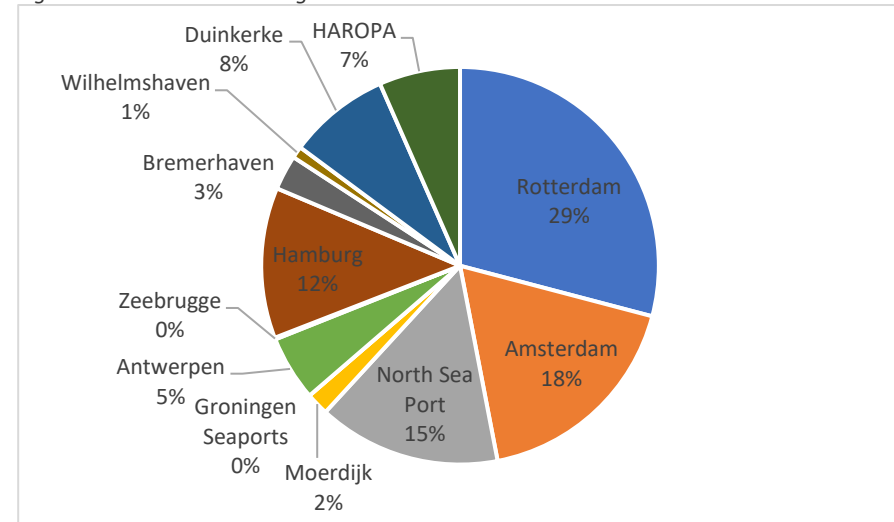
Tabel 76: marktaandeel bulk overslag (gerangschikt op % in 2020)

Marktaandeel droge bulk overslag			
Zeehaven	2018	2019	2020
Rotterdam	30,4%	29,6%	29,1%
Amsterdam	17,5%	18,8%	17,9%
North Sea Port	12,9%	13,8%	14,9%
Hamburg	12,0%	11,4%	12,3%
Duinkerke	10,2%	9,2%	8,3%
HAROPA	5,2%	5,6%	6,6%
Antwerpen	5,1%	5,5%	5,3%
Bremerhaven	2,8%	2,8%	2,8%
Moerdijk	1,9%	1,7%	1,8%
Wilhelmshaven	1,5%	1,2%	1,0%
Zeebrugge	0,5%	0,5%	0,1%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%

Figuur 26: marktaandeel containers 2019



Figuur 27: marktaandeel droge bulk 2019



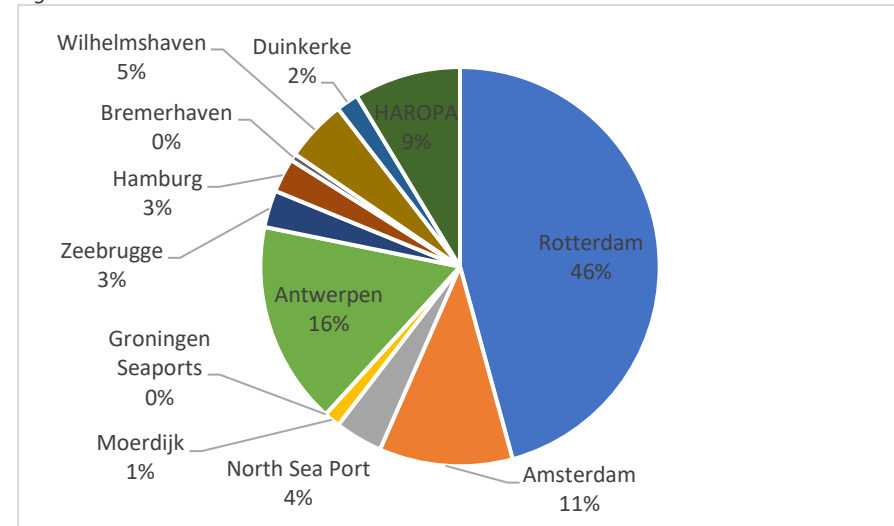
Tabel 77: marktaandeel natte bulk overslag ((gerangschikt op % in 2020)

Marktaandeel natte bulk overslag			
Zeehaven	2018	2019	2020
Rotterdam	46,4%	45,9%	45,8%
Antwerpen	16,6%	15,7%	16,4%
Amsterdam	10,6%	10,9%	10,8%
HAROPA	10,9%	10,0%	8,7%
Wilhelmshaven	3,7%	4,4%	5,0%
North Sea Port	4,5%	4,4%	3,9%
Zeebrugge	1,5%	2,3%	3,0%
Antwerpen	2,9%	2,8%	2,8%
Hamburg	2,9%	2,8%	2,8%
Duinkerke	1,2%	2,0%	1,8%
Moerdijk	1,4%	1,3%	1,3%
Bremerhaven	0,3%	0,5%	0,6%

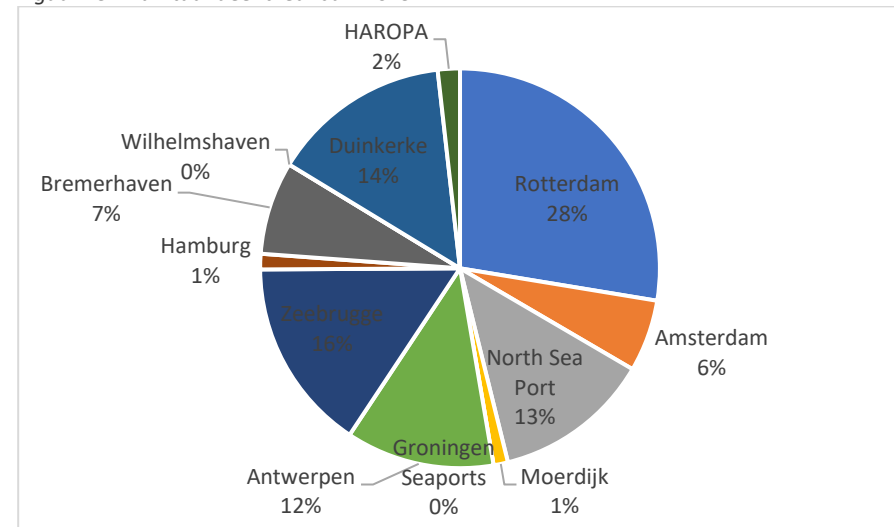
Tabel 78: marktaandeel breakbulk overslag (incl. ro-ro) (gerangschikt op % in 2020)

Marktaandeel breakbulk overslag			
Zeehaven	2018	2019	2020
Rotterdam	26,4%	27,6%	30,0%
Duinkerke	14,5%	14,5%	15,5%
Zeebrugge	14,7%	15,6%	14,8%
North Sea Port	13,3%	12,7%	12,0%
Antwerpen	13,4%	12,0%	11,2%
Bremerhaven	7,5%	7,5%	6,8%
Amsterdam	6,6%	5,8%	6,1%
HAROPA	1,2%	1,8%	1,4%
Moerdijk	1,2%	1,2%	1,2%
Hamburg	1,3%	1,3%	1,2%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%
Wilhelmshaven	0,0%	0,0%	0,0%

Figuur 28: marktaandeel natte bulk 2019



Figuur 29: marktaandeel breakbulk 2019



Bijlage: methodiek havenmonitor

Onderdeel 1: methodiek en uitgangspunten

De havenmonitor kent een driedimensionale afbakening: een functionele, een sectorale en een geografische afbakening.

Functionele afbakening

De havenmonitor gaat in beginsel uit van twee hoofdfuncties van de zeehavens; de haven als knooppunt van vervoer(ketens) en de haven als vestigingsplaats voor industrie(clusters). Bij de haven als knooppunt ligt de nadruk op vervoermodaliteiten, overslag, opslag en distributie en bij de haven als vestigingsplaats is vooral de industriële bedrijvigheid en zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening van belang. De zeehaven gerelateerde activiteiten komen te vallen onder de functie waaraan zij bijdragen.

Sectorale afbakening

Een activiteit is in principe zeehaven gerelateerd zodra de activiteit aan één van de onderstaande criteria voldoet:

- logistieke en vervoersactiviteiten die direct samenhangen met de aanvoer, afvoer en doorvoer van goederenstromen over zee;
- industriële activiteiten die in belangrijke mate gebruik maken van de zeehaven voor de aan- en afvoer van hun goederen;
- overige diensten gerelateerd aan functies van de zeehavens, zoals onder andere overheidsdiensten en zakelijke dienstverlening.

De sectorale afbakening wordt praktisch vormgegeven door middel van SBI codes. De complete lijst met SBI codes die in de havenmonitor worden meegenomen is opgenomen in onderdeel 3 van deze bijlage.

Geografische afbakening

De geografische afbakening is tweezijdig. Enerzijds is in de havengebieden een primair havengebied aangemerkt. Dit zijn gebieden rondom de havenbekkens waarop de goederen worden overgeslagen of verwerkt. De grafische illustratie van deze primaire havengebieden is opgenomen in onderdeel 2 van deze bijlage, de complete postcode afbakening in onderdeel 4. In dit primaire havengebied wordt de sectorale afbakening losgelaten en wordt in principe alle gevestigde bedrijvigheid meegenomen. Er wordt, in samenwerking met de havenbedrijven wel een inschatting gemaakt van bedrijvigheid die zich in dit gebied bevindt, maar die duidelijk niet gerelateerd is aan de haven en niet thuis hoort in de directe werkgelegenheid– denk aan een vestiging van een bouwmarkt, een autodealer of een restaurant. Deze bedrijvigheid wordt in samenwerking met de havenbedrijven alsnog niet meegenomen in de monitor. Buiten deze primaire gebieden wordt de geografische afbakening gesteld op gemeenteniveau, zie Tabel 79. Voor de rest van de gemeente wordt wel rekening gehouden met de sectorale afbakening; ook dit deel van de resulterende bedrijvenlijst wordt afgestemd met de havenbedrijven.

Tabel 79: zeehavens en zeehavengemeentes

Noordelijke Zeehavens		Noordzeekanaalgebied		Rijn- en Maasmond		Scheldebekken	
Zeehaven	Gemeente	Zeehaven	Gemeente	Zeehaven	Gemeente	Zeehaven	Gemeente
Groningen	Delfzijl	Amsterdam	Amsterdam	Rotterdam	Rotterdam	North Sea Port	Vlissingen
Seaports	Eemmond	Overig NZKG	Beverwijk	Noordoever	Schiedam		Terneuzen
Harlingen	Harlingen		Velsen/ IJmuiden	Nieuwe Waterweg	Vlaardingen		Borsele
Den Helder	Den Helder		Zaanstad		Maassluis		
				Moerdijk	Moerdijk		
				Drechtsteden	Dordrecht Zwijndrecht Papendrecht Sliedrecht Gorinchem Alblasserdam Molenlanden Hardinxveld-Giessendam Hendrik-Ido-Ambacht		
				Overig Rijnmond	Barendrecht Krimpen aan den IJssel Capelle aan den IJssel Nissewaard Ridderkerk Lansingerland		

Bepaling directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Resultaat van de afbakening is een bedrijvenlijst per haven van alle havengerelateerde bedrijven. Deze bedrijvenlijst wordt naar het Centraal Bureau voor de Statistiek gestuurd, die de bedrijven vervolgens op KVK nummer koppelt aan de diverse databases die het CBS beschikbaar heeft. De essentie van de bottom-up methode is om een populatie van bedrijven op microniveau op te bouwen die een deel van de zeehavens vormen. De lijsten worden aan het Algemeen Bedrijvenregister (ABR) van het CBS gekoppeld om zodoende per bedrijf een CBS bedrijfsidentificatienummer (BE-ID) te bepalen. De volgende stap is het combineren van de bedrijvenlijsten met de verschillende variabelen. De belangrijkste bron hiervoor vormen de Productiestatistieken (PS) 2019. Van bedrijven met minder dan 10 werkzame personen (kleinbedrijf) wordt de informatie verkregen uit registraties van de Belastingdienst of door middel van enquêtering

op steekproefbasis. Dit is afhankelijk van de bruikbaarheid van de fiscale informatie voor statistische doeleinden en varieert per branche/bedrijfstak. Bedrijven met 10 tot 50 werkzame personen worden steekproefsgewijs benaderd met een vragenlijst. Bedrijven met 50 of meer werkzame personen ontvangen allemaal een enquêteformulier. Op deze wijze wordt per bedrijf informatie verkregen over onder andere de omzet, productie en de toegevoegde waarde (afschrijvingen, bedrijfsresultaat, loon, pacht/huur, prijsverhogende belastingen minus prijsverlagende belastingen). Voor de cijfers over 2019 zijn voor de toegevoegde waarde de PS 2019-cijfers overgenomen. Als de 2019-cijfers niet beschikbaar waren, bijvoorbeeld omdat het bedrijf niet in de CBS-steekproef zat, zijn de waarden geschat op basis van de mediaan van productie en toegevoegde waarde per werknemer in dezelfde bedrijfstak en grootteklasse. Dit gebeurt vooral voor kleine bedrijven; het aandeel van de geschatte waarde in de totale waarde is steeds beperkt. Voor bedrijven/instellingen waarvan de bedrijfstak niet tot de PS behoort, zoals de overheid, is een schatting gemaakt met behulp van het wel beschikbare werkgelegenheidscijfer en de gemiddelde productie en toegevoegde waarde per werknemer in die bedrijfstak. Die gemiddelden zijn afgeleid met behulp van cijfers uit de Nationale Rekeningen. De werkgelegenheid per bedrijf uitgedrukt in het aantal werknemers voltijd en werknemers totaal is bepaald door de bedrijvenlijsten te combineren met gegevens uit de polisadministratie. De PS-gegevens voor 2020 waren nog niet beschikbaar. Daarom is gestart met de waarden van productie en toegevoegde waarde in 2019. Deze zijn verhoogd met de groei van de werkgelegenheid uit de polisadministratie 2020. *Alle toegevoegde waarde cijfers over 2020* in deze havenmonitor zijn dus *voorlopig* en *kunnen volgend jaar aangepast worden* op basis van de PS-gegevens over 2020. Voor bedrijven/instellingen waarvan de bedrijfstak niet tot de PS behoort is dezelfde aanpak gebruikt als voor 2019. De Nationale Rekeningen van het CBS publiceren voor ruim 60 bedrijfstakken (onder andere) de productie en toegevoegde waarde in lopende en constante prijzen. De waarden in constante prijzen zijn de waarden in lopende prijzen omgerekend naar waarden volgens het prijsniveau van 2015. Dat maakt het mogelijk om een volumegroei gecorrigeerd voor prijseffecten af te leiden. De basisgegevens voor de Havenmonitor zijn in lopende prijzen op bedrijfsniveau. De verhoudingen van de cijfers in lopende en constante prijzen zijn gebruikt om bij ieder bedrijf de productie en toegevoegde waarde in lopende prijzen om te rekenen naar constante prijzen. Dat gebeurt op basis van de bedrijfstak van het bedrijf.

Bron	Polisadministratie (Polis)
Algemene beschrijving	De Polisadministratie bevat gegevens over banen en is gebaseerd op data uit de loonaangiften van de Belastingdienst. De loonaangiften bevatten gegevens over inkomstenverhoudingen (uit de loonadministratie) van werkgevers en andere inhoudingsplichtigen. Het doel van de Polisadministratie is inzicht te krijgen in arbeidscontracten en loon van werknemers.
Leverancier	De Belastingdienst ontvangt de loonaangifte en UWV maakt daar de Polisadministratie van.
Integraal of steekproef	Integraal.
Periodiciteit	De Polisadministratie komt halfjaarlijks beschikbaar.
Bijzonderheden	

Bron	Productiestatistiek (PS)
Algemene beschrijving	De productiestatistieken (PS-en) geven een beeld van de werkgelegenheid in en het financiële reilen en zeilen van een bedrijfstak. Van de volgende bedrijfstakken worden PS-en samengesteld: landbouw, winning van delfstoffen, industrie, productie en distributie van energie en water, bouwnijverheid, reparatie van consumentenartikelen, groothandel en detailhandel, horeca, vervoer, opslag en communicatie, zakelijke en persoonlijke dienstverlening, milieudienstverlening en gezondheids- en verzorgingszorg. De doelpopulatie van de PS-en bestaat uit de in de verslagperiode economisch actieve bedrijven met de hoofdactiviteit in een van de bovengenoemde bedrijfstakken.
Leverancier	CBS en Belastingdienst. De enquête wordt afgenomen bij de bedrijven zelf. Daarnaast levert de Belastingdienst registratiegegevens.
Integraal of steekproef	Deels steekproef. Van bedrijven met minder dan 10 werkzame personen (kleinbedrijf) wordt de informatie verkregen uit registraties van de Belastingdienst of door middel van enquêtering op steekproefbasis. Dit is afhankelijk van de bruikbaarheid van de fiscale informatie voor statistische doeleinden en varieert per branche/bedrijfstak. Bedrijven met 10 tot 50 werkzame personen worden steekproefsgewijs benaderd met een vragenlijst. Bedrijven met 50 of meer werkzame personen ontvangen allemaal een enquêteformulier.
Periodiciteit	De PS-en komen jaarlijks beschikbaar.
Bijzonderheden	

Bron	Algemeen Bedrijven Register (ABR)
Algemene beschrijving	Het Algemeen Bedrijven Register (ABR) vormt voor het CBS de ruggengraat van het statistisch proces voor economische statistieken. Het ABR is een systeem waarin identificerende gegevens en structuurgegevens over alle bedrijven en instellingen (inclusief zelfstandigen) zijn geregistreerd. Hieruit worden de statistische eenheden bedrijfseenheid, ondernemingsgroep en lokale bedrijfseenheid afgeleid. Het ABR bevat informatie over de economische activiteit en het aantal werkzame personen. Daarnaast bevat het ABR ook informatie over bepaalde 'events'. Een event geeft een gebeurtenis of wijziging weer binnen het ABR: bijvoorbeeld de oprichting, overname of opheffing van een bedrijf.
Leverancier	Kamer van Koophandel (KvK), Belastingdienst, Uitvoeringsinstituut Werknemersverzekeringen (UWV), De Nederlandsche Bank (DNB) en het CBS.
Integraal of steekproef	Integraal.
Periodiciteit	Gegevens worden doorlopend geactualiseerd.
Bijzonderheden	

Niet-locatiegebonden activiteiten

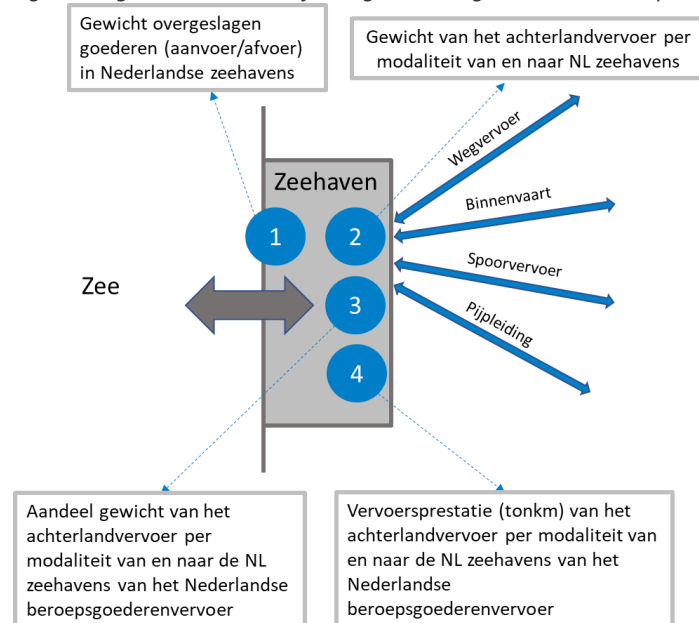
Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering niet noodzakelijk aan één bepaalde locatie gebonden. Hoge kosten of gebrek aan ruimte kunnen voor deze bedrijven overwegingen zijn om zich buiten de haven of stad te vestigen. Daarmee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende gemeente, hoewel de activiteit van het bedrijf wel degelijk door de aanwezigheid van de haven wordt beïnvloed. De door LISA geregistreerde werkgelegenheid (op basis van postcode en SBI-code afbakening) als toedelingscriterium van de toegevoegde waarde is om die reden hier minder toereikend. Daarom is voor de volgende activiteiten gekozen voor toedeling op basis van het zeehaven gerelateerde deel van de ‘aan de zeehavengemeente’ geleverde vervoersprestaties door transportondernemingen:

- Binnenvaart (bestaande uit vrachtvaart en tankvaart)
- Goederenvervoer over de weg
- Goederenvervoer per spoor
- Vervoer via pijpleidingen

Berekening van de vervoersprestaties

De vervoersprestatie is gedefinieerd als de combinatie van het vervoerde gewicht vermenigvuldigd met de vervoersafstand van de goederen, uitgedrukt in ladingtonkilometers. De vervoersprestatie is berekend voor het Nederlands beroepsgoederenvervoer, in binnen- en buitenland. Het gaat hier om het *Nederlandse* aandeel, omdat het nationaal product gebaseerd is op de bijdragen van Nederlandse bedrijven, en om *beroepsgoederenvervoer* omdat het eigen vervoer van bedrijven al is toegerekend aan de sector waarin het bedrijf is ingedeeld. De bepaling van de zeehavenspecifieke vervoersprestaties wordt gedaan op basis van een modelberekening, analoog aan de opzet van het NEAC model, waarvan de methodiek hieronder beschreven wordt. Figuur 30 illustreert hoe de vervoersprestaties, uitgedrukt in gerealiseerde tonkilometers, kunnen worden afgeleid.

Figuur 30: globale illustratie afleiding zeehavengebonden vervoersprestaties¹⁹



Bron: bewerking Erasmus UPT op basis van Rebel Group obv NEA

Toelichting bij de toegepaste berekeningsmethode

De op te leveren informatie betreft de aanvoer en afvoer in tonnage en tonkilometers per modaliteit (zeevaart, wegvervoer, spoorvervoer, pijpleiding en binnenvaart) per goederensoort (in 10 hoofdcategorieën, NSTR genoemd). Onderstaand worden de stappen in de berekening nader toegelicht.

Stap 1. Bepalen gewicht overgeslagen goederen (aanvoer/afvoer) in Nederlandse zeehavens

Uit de CBS-publicatiebestanden²⁰ “zeevaart” is bekend hoeveel gewicht er per Nederlandse haven per goederensoort wordt overgeslagen voor zowel de aanvoer als afvoer. Dit bestand vormt het vertrekpunt voor de verdere bepaling van de vervoersprestaties. Hiertoe worden gegevens uit diverse bronnen toegevoegd aan het basisbestand zoals bepaald in deze Stap 1.

¹⁹ NB. Havenmonitor 2016: pijpleiding zou ook toegevoegd moeten worden naast wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart in de afbeelding, maar omdat het oorspronkelijke bestand niet is terug te vinden, is dit voor onderzoekers niet mogelijk geweest om aan te passen.

²⁰ De CBS-publicatiebestanden worden vaak gebruikt bij het maken van goederenvervoerstatistieken en zijn beschikbaar voor de modaliteiten zeevaart, wegvervoer, spoorvervoer, pijpleiding en binnenvaart.

Stap 2. Bepalen gewicht van het achterlandvervoer per modaliteit van en naar Nederlandse zeehavens

In de statistieken staat de herkomst en bestemming van goederenstromen per goederensoort, inclusief de haven waar het is overgeslagen. Deze gegevens maken een verdeling van overgeslagen goederen in havens naar de verschillende modaliteiten voor het voor- en natransport in het achterland (wegvervoer, spoorvervoer, pijpleiding en binnenvaart).

Het hierboven beschreven NEAC-bestand is in Stap 2 gekoppeld aan het bestand zoals bepaald in Stap 1. Dit resulteert in een bestand waarin per haven per goederensoort het gewicht van de binnenkomende en uitgaande goederen is opgenomen. Tevens is in dit bestand ook bekend met welke modaliteit deze in- en uitgaande goederen van of naar het achterland zijn vervoerd.

Stap 3. Bepalen aandeel gewicht van het achterlandvervoer per modaliteit van en naar Nederlandse zeehavens van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer

De Havenmonitor neemt uitsluitend de vervoersprestaties in rekening die zijn gerealiseerd door het Nederlandse beroepsgoederenvervoer. De tabellen die in Stap 2 gegenereerd zijn, omvatten het totaal aan vervoerde goederen. In deze Stap 3 wordt aan de hand van de Publicatiebestanden Binnenvaart (bron: CBS) en de Basisbestanden Goederenvervoer (bron: NEA) het aandeel van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer berekend per modaliteit.

Stap 4. Bepalen vervoersprestaties (tonkm) van het achterlandvervoer per modaliteit van en naar Nederlandse zeehavens van het Nederlandse beroepsgoederenvervoer

Om tot de vervoersprestaties te komen, dienen de vervoerde gewichten per modaliteit door het Nederlandse beroepsgoederenvervoer vermenigvuldigd te worden met de afstand naar hun herkomst of bestemming. Voor het bepalen van de afstand naar de herkomst en bestemming is gebruik gemaakt van de Publicatiebestanden Wegvervoer, Spoorvervoer, Pijpleiding en Binnenvaart (bron: CBS). In deze publicatiebestanden staat het vervoerde gewicht en de vervoersprestaties in tonkilometers per verkeersgebied. Hieruit is een gemiddelde afstand berekend. De gemiddelde afstand per haven is vervolgens gekoppeld aan de gewichten van de vervoerde goederen zoals bepaald in Stap 3. Het gewicht is vermenigvuldigd met de gemiddelde afstand hetgeen resulteert in het aantal tonkilometers. De modal split wordt waar mogelijk geüpdate met actuele cijfers vanuit de havenbedrijven zelf.

Wijzigingen in de berekening van de niet-locatiegebonden activiteiten

Voor de haven van Amsterdam is op basis van informatie vanuit het havenbedrijf de modal split aangepast voor de goederencategorie vaste minerale brandstoffen. Daarnaast zijn voor alle havens op basis van CBS statistieken en andere bronnen de input waardes voor het aandeel NL vlag gewijzigd. Ook is het aandeel voor alle havens en alle goederensoorten gelijk gesteld in plaats van per goederensoort en per haven verschillend. Doordat de waardes al jarenlang hetzelfde waren -soms meer dan 10 jaar- was er sprake van een soort schijnnaauwkeurigheid, die nu vervangen is door een actuele en realistischere

gemiddelde inschatting. Vanuit de havenbedrijven of het CBS is ook geen specifiekere informatie per goederensoort of haven beschikbaar. Wij gaan hieronder kort in op de bronnen en wijzigingen.

Weg

Vanuit CBS Statline is informatie beschikbaar over de Verkeersprestaties vrachtvoertuigen; kilometers, grondgebied, gewicht²¹ en Vervoerd gewicht over de weg van en naar Nederland naar nationaliteit voertuig²². In deze statistieken is zichtbaar dat het aandeel van de Nederlandse voertuigen afneemt. Op basis van deze statistieken is gekozen om het aandeel NL vlag te wijzigen naar 0.65. Dit is flink lager dan het gemiddelde was.

Spoor

Op basis van de ACM Vervoersmonitor 2019²³ is een inschatting gemaakt van het aandeel NL vlag in het spoorvervoer. In deze monitor zijn de actieve spoorgoederenvervoerders opgenomen (zie onderstaande figuur). Hiervan is voor de genoemde operators bepaald of het Nederlandse of buitenlandse partijen waren en is het bijbehorende marktaandeel gebruikt voor het aandeel NL vlag. Voor kolom 1 en 2 (van links naar rechts) is het gemiddelde marktaandeel per partij bepaald door het totale marktaandeel te delen door het aantal operators. Mogelijk heeft een individuele partij een afwijkend marktaandeel; dit kan zowel een hoger als lager marktaandeel zijn. Op basis van deze informatie is het aandeel NL vlag aangepast naar 0,884. Dit is iets hoger dan het gemiddelde was.

In de tabel zijn de 17 actieve spoorgoederenvervoerders²³ op het Nederlandse spoor in 2019 weergegeven met de bijbehorende gezamenlijke marktaandelen op basis van bruto tonkilometers.²⁴ DB Cargo is veruit de grootste spoorgoederenvervoerder, met een marktaandeel van [45-50]%. De bijbehorende Herfindahl-Hirschman-index (HHI) op basis van bruto tonkilometers is 0,226.

Marktaandeel < 1 %	Marktaandeel 1 -5 %	Marktaandeel 5-10 %	Marktaandeel > 10 %
Rail Transport Service GmbH	Crossrail Benelux N.V.	Captrain Netherlands B.V.	DB Cargo Nederland N.V.
TX Logistik AG	RheinCargo GmbH & Co KG	LTE Netherlands B.V.	
Bentheimer Eisenbahn AG	Kombirail Europe B.V.	Rotterdam Rail Feeding B.V.	
HSL Netherlands	SBB Cargo Deutschland GmbH	Lineas Group N.V.	
Railtraxx N.V.	Rail2U B.V.	RTB Cargo Netherlands B.V.	
	Rail Force One B.V.		
Gezamenlijk: 2 %	Gezamenlijk: 15%	Gezamenlijk: [35-40]%	[45-50]%

Bron: ACM vervoersmonitor 2019

²¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84651NED?q=verkeersprestaties>

²² <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/45/opnieuw-meer-vervoerd-door-buitenlandse-vrachtauto-s>

²³ <https://www.acm.nl/nl/publicaties/vervoersmonitor-2019>

Binnenvaart

Op basis van CBS data over vervoerd gewicht door binnenvaartschepen naar nationaliteit van schip²⁴ is het aandeel NL vlag voor de binnenvaart op 0,75 gesteld. Dit is iets lager dan het gemiddelde was.

Berekening van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van niet-locatiegebonden activiteiten

De berekening van de directe zeehaven gerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde is toegepast conform eerdere havenmonitors. Hieronder staat een beschrijving van deze methodiek. Voor het *wegvervoer* zijn de totale Nederlandse vervoersprestaties en nationale werkgelegenheidscijfers beschikbaar. Op basis hiervan kan een nationaal gemiddeld aantal werkzame personen per ladingtonkilometer berekend worden welke na vermenigvuldiging met de vervoersprestatie per zeehavengebied in het wegvervoer resulteert in het aantal werkzame personen in het wegvervoer per zeehavengebied.

De bijbehorende toegevoegde waarde wordt vervolgens bepaald door het aantal werkzame personen per zeehavengebied in het wegvervoer te vermenigvuldigen met de toegevoegde waarde per persoon in het goederenvervoer, zoals bepaald aan de hand van Nationale Input/Output tabellen. Deze berekeningsmethode is hieronder als formule weergegeven.

$$WP_{i,j} = \frac{VP_{i,j}}{VP_{i,NL}} * WP_{i,NL}$$

$$TW_{i,j} = WP_{i,j} * TW - WP_{i,NL}$$

Omdat wegvervoer de helft van de niet-locatiegebonden werkgelegenheid genereert, is de beschikbaarheid van gegevens voor deze modaliteit leidend genomen voor de verdere berekeningen. Voor de *binnenvaart* was deze berekeningsmethode gemakkelijk toe te passen, omdat daarvoor ook het aantal werkzame personen en vervoersprestatie op nationaal niveau beschikbaar zijn.

Voor het *spoorvervoer* zijn wordt de factor van het goederenvervoer van de totale vervoersprestatie meegenomen, gecombineerd met de aantallen werknemers op nationaal niveau. Voor het vervoer per *pijpleiding* zijn direct cijfers beschikbaar van het CBS aangaande werkzame personen en toegevoegde waarde. Uit de nationale Input/Output tabellen is de toegevoegde waarde in heel Nederland voor deze sector te bepalen en het aantal werkzame personen in het vervoer per pijpleiding volgt uit nationale arbeidsvolume cijfers. Vervolgens is per zeehaven een percentage van deze nationale totalen toebedeeld aan de zeehavens, waarbij het aandeel van Rotterdam (50%) constant is gehouden ten opzichte van eerdere havenmonitors. Voor andere havens is een percentage bepaald (2,5%) per zeehaven waar vervoer per pijpleiding relevant is en plaatsvindt.

Bepaling indirecte effecten

Voor de berekening van de indirecte effecten is, conform de voorgaande jaren, gebruik gemaakt van de techniek van Input/Output analyse (op basis van het Leontief vraagbepaalde Input/Output model). Het is echter hier gepast te benadrukken dat bij een dergelijke analysetechniek men rekening moet houden

²⁴ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/binnenvaartschepen-vervoerden-368-miljoen-ton-in-2017>

met een aantal elementen, zoals dubbeltellingen indien hiervoor niet adequaat gecorrigeerd. Bovendien gaat men uit van een aantal belangrijke theoretische assumpties. Zo gaat het Input/Output model ervan uit dat iedere extra vraag (impuls) automatisch leidt tot extra aanbod. Het aanbod is derhalve volledig flexibel (elastisch) verondersteld en past zich zonder extra kosten aan bij de vraag. De prijselasticiteit van de vraag is gelijk aan nul, terwijl de prijselasticiteit van het aanbod gelijk is aan oneindig. Daarnaast veronderstelt het model een volledige complementariteit tussen alle input. Tussen de benodigde intermediaire input is geen onderlinge substitutie mogelijk en zijn er geen schaalvoordelen. Deze theoretische assumpties maken voldoende duidelijk dat ramingen van indirecte effecten van zeehaven gerelateerde activiteiten in de rest van de Nederlandse economie met de nodige omzichtigheid gelezen moeten worden.

Als statistische maat voor de verbondenheid van een sector met de Nederlandse economie kunnen multipliers worden gebruikt, met name om vergelijkingen met andere sectoren of het nationale gemiddelde te maken. De uit het model verkregen multipliers worden gebruikt voor het berekenen van de gevolgen van een vraagimpuls in een bepaalde sector op de vraag in andere sectoren.

Een multiplier van bijvoorbeeld 1,6 geeft aan dat behalve het oorspronkelijke directe effect ter grootte van 1, nog een additioneel indirect effect van 0,6 optreedt, elders in de economie. De effecten kunnen daarbij uitgedrukt zijn in termen van werkgelegenheid (werkgelegenheidsmultiplier) en/of toegevoegde waarde (toegevoegde waarde multiplier).

Naast deze ‘achterwaartse effecten’ bij toeleveranciers kunnen zich ook ‘voorwaartse effecten’ voordoen bij afnemers. In een afzonderlijke studie in het kader van de Havenmonitor 2005, de ‘Verkenning Voorwaartse Effecten’, is een eventuele onderschatting onderzocht van het economische belang van de havensector door het niet in kaart brengen van voorwaartse uitstralingseffecten bij afnemers. Voorts geeft deze Verkenning, op basis van representatieve casussen, een onderbouwd inzicht in de (on)mogelijkheden van bepaling van voorwaartse effecten, en dit vanuit een breder kader dan alleen het stramen van input-outputanalyse. Behalve de voorwaartse en achterwaartse effecten bij toeleverende bedrijven is ook sprake van bestedingseffecten. Deze effecten bestaan uit de bestedingsimpuls door de werknemers. Op hun beurt zijn deze werknemers namelijk ook weer consument. Deze effecten zijn niet in deze berekening opgenomen, wat gebruikelijk is bij macro-economische analyses.

Private- en publieke investeringen

Private investeringen

De indicator ‘Investerings in de Nederlandse zeehavens’ biedt een bijkomend inzicht in de economische ontwikkeling van de relevante zeehavengebieden en bedrijven in zeehaven gerelateerde sectoren. 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 accommoderen van 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. Het bedrijfsleven investeert 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. Investerings 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). Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van ondernemingen (materiële of immateriële activa die langer dan een jaar in het productieproces worden gebruikt), investeringen die direct gericht zijn op de prestaties van de eigen onderneming. Hiervoor is gebruik gemaakt van de CBS-investeringsstatistieken voor het in kaart brengen van de private investeringen in Nederland. Hiervoor is aan het CBS gevraagd om de investeringen in kaart te brengen op basis van de sector- en gebiedsafbakening, gehanteerd in dit onderzoek. Het CBS heeft vanaf het jaar 2000 investeringsstatistieken in gedetailleerde vorm beschikbaar. In deze rapportage zijn de investeringsstatistieken van 2018 verwerkt. Het detailniveau van de gegevens is echter beperkt. Door de geheimhoudingsverplichting van het CBS, die inhoudt dat geen individuele informatie onthuld mag worden, zijn de investeringen op een aggregatieniveau gepresenteerd waarbij zoveel mogelijk informatie toegankelijk blijft. Zelfs dan is het in enkele gevallen niet mogelijk om de investeringen weer te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting. Daarnaast worden cijfers niet beschikbaar gesteld als ze niet voldoen aan de gehanteerde betrouwbaarheidsmarge zoals die door het CBS wordt gehanteerd.

Publieke investeringen

In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de publieke investeringen in de zeehavens. Allereerst is het belangrijk om vast te stellen wie deze publieke investeringen doet.

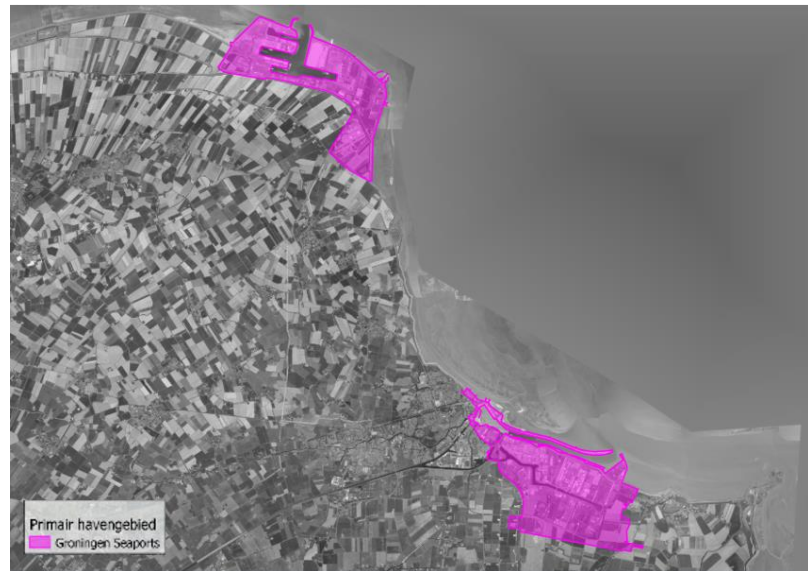
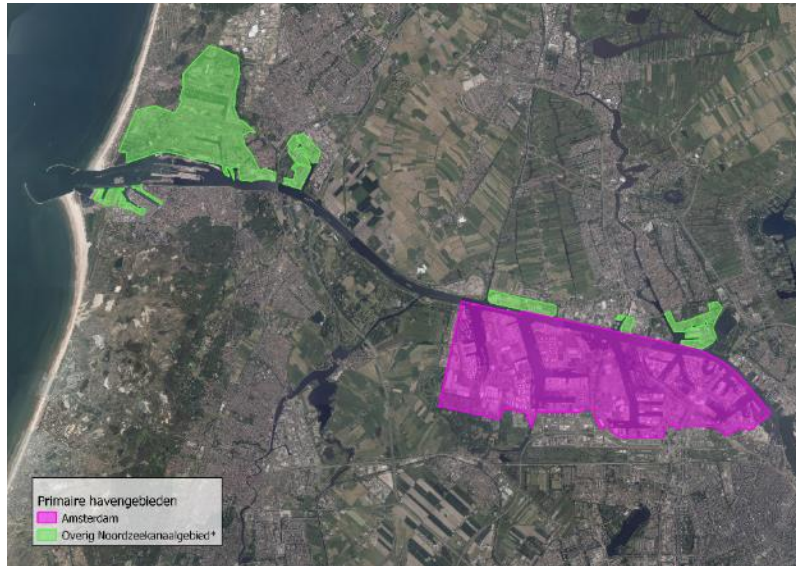
Ten eerste zijn het de (zelfstandige) havenbeheerders die investeringen doen met economisch nut. In de jaarrekeningen van deze havenbeheerders zijn investeringen terug te vinden op de balans onder de post 'vaste activa'. In de toelichting op deze post zijn de investeringen vaak uitgesplitst waarbij een verdeling valt te maken in drie categorieën: 1) gronden, gebouwen en terreinen 2) havenwerken en infrastructurele werken en 3) overige activa, inclusief investeringen in vaste activa in aanbouw. Er wordt voor de reeks in de Havenmonitor uitgegaan van de *bruto*-investeringen. Afschrijvingen worden daarom niet meegenomen. Ook wordt er uitgegaan van lopende prijzen. Eventuele investeringen door deelnemingen van de zeehavenbeheerders worden buiten beschouwing gelaten.

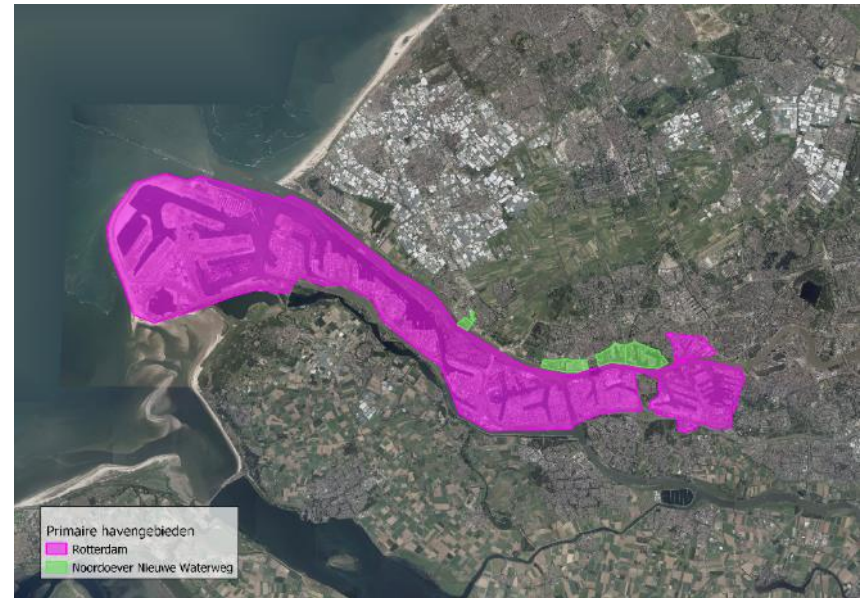
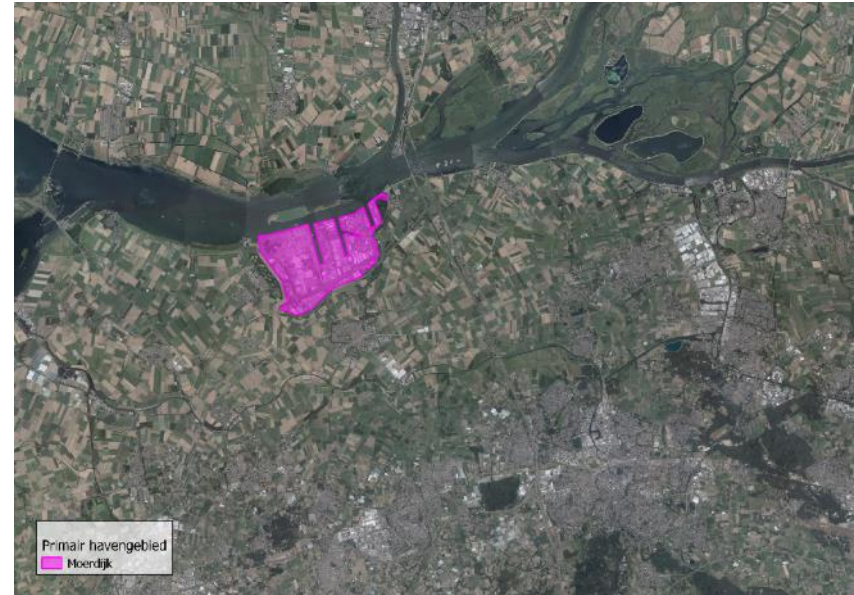
Ten tweede zijn er zeehavens die, wat betreft financiën, onder direct beheer vallen van de gemeente waarin deze haven ligt. Voor deze investeringen worden jaarrekeningen van gemeentes geraadpleegd. Vanzelfsprekend kunnen lokale overheden nog extra investeringen doen in havengebieden, deze investeringen isoleren is echter lastig omdat deze posten vaak geconsolideerd zijn voor een hele gemeente. De aanleg van een woonerf en de aanleg van een ontsluitingsweg voor een havengebied vallen bij een gemeente bijvoorbeeld vaak onder dezelfde post op de balans.

Ten derde wordt er door de Rijksoverheid geïnvesteerd in infrastructuur voor zeehavens. Deze investeringen worden gedaan vanuit het MIRT-fonds (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Ieder jaar wordt door het Ministerie van IenW een MIRT-overzicht uitgebracht met daarin rijks-investeringen in infrastructuur, zowel op nationaal als op regionaal niveau. Daarnaast maakt het overzicht onderscheid tussen investeringen in hoofdwegen, spoorwegen en openbaar vervoer, vaarwegen en water. Voor de optelling van rijks-investeringen worden enkel investeringen meegeteld die daadwerkelijk gerealiseerd zijn. Een investering in het hoofdwegennet kan alleen worden meegeteld als er een sterke link met een zeehaven te maken valt. Per project

wordt daarom een afweging gemaakt of het past onder 'investeringen in zeehavens'. Uitgaves van aanlegprojecten van Rijkswaterstaat komen ook voor rekening van het MIRT. In deze monitor worden publieke investeringen meegenomen over de jaren 2018, 2019 en 2020. Bij sommige projecten wordt gebruik gemaakt van een Publiek Private Samenwerking (PPS). In deze monitor geldt dat voor zee toegang IJmond en het Maasvlakte-Vaanplein project. Bij dergelijke projecten moet goed worden opgelet dat enkel investeringen vanuit het IenW worden meegenomen in de optelling om dubbeltelling te voorkomen.

Onderdeel 2: Grafisch overzicht primaire havengebieden





Onderdeel 3: SBI codes opgenomen in de havenmonitor

SBI code	SBI omschrijving
0311	Zee- en kustvisserij
0610	Winning van aardolie
0620	Winning van aardgas
0812	Winning van zand, grind en klei
0910	Dienstverlening ten behoeve van de aardolie- en aardgaswinning
1020	Visverwerking
1041	Vervaardiging van plantaardige en dierlijke oliën en vetten
1042	Vervaardiging van margarine en overige spijsvetten
1061	Vervaardiging van meel (geen zetmeel)
1062	Cerestar (terneuzen)
10821	Verwerking van cacao
10822	Vervaardiging van chocolade en suikerwerk
1083	Verwerking van koffie en thee
1089	Vervaardiging van overige voedingsmiddelen n.e.g.
1091	Vervaardiging van veevoeders
16101	Zagen en schaven en overige primaire houtbewerking
17121	Vervaardiging van grafisch papier en karton
17122	Vervaardiging van papier en karton voor verpakking
19201	Aardolieraffinage
19202	Aardolieverwerking (geen raffinage)
2011	Vervaardiging van industriële gassen
2012	Vervaardiging van kleur- en verfstoffen
2013	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
20141	Vervaardiging van petrochemische producten
20149	Vervaardiging van overige organische basischemicaliën (geen petrochemische producten)
2015	Vervaardiging van kunstmeststoffen en stikstofverbindingen
2016	Vervaardiging van kunststof in primaire vorm
2020	Vervaardiging van verdelgingsmiddelen en overige landbouwchemicaliën
2052	Vervaardiging van lijm en bereide kleefmiddelen

2059	Vervaardiging van overige chemische producten n.e.g.
2222	Vervaardiging van verpakkingsmiddelen van kunststof
23611	Vervaardiging van producten van beton voor de bouw en van kalkzandsteen
2363	Vervaardiging van stortklare beton
2391	Vervaardiging van schuur-, slijp- en polijstmiddelen
2399	Vervaardiging van overige producten van beton, gips en cement
2410	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen
2420	Vervaardiging van stalen buizen, pijpen, holle profielen en fittings daarvoor
2434	Koudtrekken van draad
2442	Vervaardiging van aluminium
2445	Vervaardiging van overige non-ferrometalen
2511	Vervaardiging van metalen constructiewerken en delen daarvan
2529	Vervaardiging van metalen tanks en reservoirs
2561	Oppervlaktebehandeling en bekleding van metaal
2562	Algemene metaalbewerking
2591	Vervaardiging van stalen vaten, fusten en transportkannen
2790	Vervaardiging van overige elektrische apparatuur
2811	Vervaardiging van motoren en turbines
2822	Vervaardiging van hijs-, hef- en transportwerktuigen
29201	Carrosseriebouw
29202	Vervaardiging van aanhangwagens en opleggers
3011	Bouw van schepen en drijvend materieel (geen sport- en recreatievaartuigen)
3012	Bouw van sport- en recreatievaartuigen
3312	Reparatie en onderhoud van machines
3315	Reparatie en onderhoud van schepen
35111	Productie van elektriciteit door thermische, kern- en warmtekrachtcentrales
35112	Productie van elektriciteit door windenergie
35113	Productie van elektriciteit door zonnecellen, warmtepompen en waterkracht
3512	Beheer en exploitatie van transportnetten voor elektriciteit, aardgas en warm water
3513	Distributie van elektriciteit en gasvormige brandstoffen via leidingen
3514	Handel in elektriciteit en in gas via leidingen
3821	Behandeling van afval

3831	Sloop van schepen, witgoed, computers e.d.
3832	Voorbereiding tot recycling van afval (geen metaalafval)
4291	Natte waterbouw
45193	Handel in en reparatie van aanhangwagens en opleggers (geen caravans)
4614	Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen
46211	Groothandel in granen
46218	Groothandel in akkerbouwproducten en veevoeder algemeen assortiment
46219	Groothandel in overige akkerbouwproducten
46311	Groothandel in groenten en fruit
46312	Groothandel in consumptie-aardappelen
4634	Groothandel in dranken (geen zuivel)
46382	Groothandel in vis, schaal- en weekdieren
46496	Groothandel in sportartikelen (geen watersport)
46691	Groothandel in intern transportmaterieel
46697	Groothandel in scheepsbenodigdheden en visserij-artikelen
46699	Groothandel in overige machines en apparaten voor industrie en handel n.e.g.
46711	Groothandel in vaste brandstoffen
46712	Groothandel in vloeibare en gasvormige brandstoffen
46713	Groothandel in minerale olieproducten (geen brandstoffen)
46721	Groothandel in metaalertsen
46722	Groothandel in ferrometalen en -halffabricaten
46723	Groothandel in non-ferrometalen en -halffabricaten
46731	Groothandel in hout en plaatmateriaal
46735	Groothandel in zand en grind
46751	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën voor industriële toepassing
46752	Groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen
46769	Groothandel in overige intermediaire producten n.e.g.
46772	Groothandel in ijzer- en staalschroot en oude non-ferrometalen
5010	Zee- en kustvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
50201	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart; geen sleepvaart)
50202	Zee- en kustsleepvaart
5030	Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten)

50401	Binnenvaart (vrachtvaart)
50402	Binnenvaart (tankvaart)
50403	Binnenvaart (sleep- en duwvaart)
52101	Opslag in tanks
52102	Opslag in koelhuizen e.d.
52109	Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.)
5222	Dienstverlening voor vervoer over water
52241	Laad-, los- en overslagactiviteiten voor zeevaart
52242	Laad-, los- en overslagactiviteiten niet voor zeevaart
52291	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
52292	Weging en meting
7112	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
7120	Keuring en controle
7712	Verhuur en lease van vrachtwagens, autobussen, caravans en aanhangwagens
7734	Verhuur en lease van schepen
77399	Verhuur en lease van overige machines en werktuigen en van overige goederen (geen automaten)
8010	Particuliere beveiliging
8020	Beveiliging via beveiligingssystemen
81229	Overige gespecialiseerde reiniging
8411	Algemeen overheidsbestuur (alleen zeehaven gerelateerd)
8422	Defensie (alleen zeehaven gerelateerd)
8424	Politie (alleen zeehaven gerelateerd)
8425	Brandweer (alleen zeehaven gerelateerd)
9411	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
9412	Beroepsorganisaties

Onderdeel 4: postcode afbakening primaire havengebieden

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
9979XA	Groningen Seaports	9936HD	Groningen Seaports	1781CJ	Den Helder
9979XB	Groningen Seaports	9936HE	Groningen Seaports	1781XN	Den Helder
9979XD	Groningen Seaports	9936HG	Groningen Seaports	1781XP	Den Helder
9979XE	Groningen Seaports	9936HJ	Groningen Seaports	1781XR	Den Helder
9979XH	Groningen Seaports	9936HK	Groningen Seaports	1785AA	Den Helder
9979XJ	Groningen Seaports	9936HL	Groningen Seaports	1785AB	Den Helder
9979XK	Groningen Seaports	9936HN	Groningen Seaports	1785AC	Den Helder
9979XL	Groningen Seaports	9936HP	Groningen Seaports	1785AD	Den Helder
9979XM	Groningen Seaports	9936HT	Groningen Seaports	1785AE	Den Helder
9979XN	Groningen Seaports	9936HV	Groningen Seaports	1785AG	Den Helder
9979XP	Groningen Seaports	9936HW	Groningen Seaports	1785AJ	Den Helder
9979XR	Groningen Seaports	9936HX	Groningen Seaports	1785BA	Den Helder
9979XT	Groningen Seaports	9936TC	Groningen Seaports	1785LW	Den Helder
9979XV	Groningen Seaports	9936TE	Groningen Seaports	1785PA	Den Helder
9979XW	Groningen Seaports	9936TG	Groningen Seaports	1786PA	Den Helder
9979XX	Groningen Seaports	9936TH	Groningen Seaports	1786PB	Den Helder
9979XZ	Groningen Seaports	9949TA	Groningen Seaports	1786PC	Den Helder
9979ZA	Groningen Seaports	1781AC	Den Helder	1786PD	Den Helder
9933AV	Groningen Seaports	1781AD	Den Helder	1786PE	Den Helder
9934AA	Groningen Seaports	1781AE	Den Helder	1786PG	Den Helder
9934AR	Groningen Seaports	1781AG	Den Helder	1786PN	Den Helder
9934CT	Groningen Seaports	1781AH	Den Helder	1786PP	Den Helder
9936BV	Groningen Seaports	1781AK	Den Helder	1786PR	Den Helder
9936CX	Groningen Seaports	1781AL	Den Helder	1786PS	Den Helder
9936GZ	Groningen Seaports	1781AM	Den Helder	1786PT	Den Helder
9936HA	Groningen Seaports	1781AN	Den Helder	1786PV	Den Helder
9936HB	Groningen Seaports	1781AP	Den Helder	1786PW	Den Helder
9936HC	Groningen Seaports	1781AR	Den Helder	1786RA	Den Helder

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
1786RB	Den Helder	3316AS	Drechtsteden	3356LJ	Drechtsteden
1786RC	Den Helder	3316AV	Drechtsteden	3356LK	Drechtsteden
1786RD	Den Helder	3316AZ	Drechtsteden	3356LL	Drechtsteden
8861NS	Harlingen	3316BB	Drechtsteden	3356LN	Drechtsteden
8861NT	Harlingen	3316BC	Drechtsteden	3356LW	Drechtsteden
8861NV	Harlingen	3316BD	Drechtsteden	3356LX	Drechtsteden
8861NW	Harlingen	3316BE	Drechtsteden	4202LM	Drechtsteden
8861NX	Harlingen	3316BG	Drechtsteden	4202LN	Drechtsteden
8861XA	Harlingen	3316BL	Drechtsteden	4202LP	Drechtsteden
8862NZ	Harlingen	3316BM	Drechtsteden	4202LR	Drechtsteden
8862RZ	Harlingen	3316BN	Drechtsteden	4202MA	Drechtsteden
3313LP	Drechtsteden	3316BP	Drechtsteden	4202ML	Drechtsteden
3361EP	Drechtsteden	3316BR	Drechtsteden	4202MN	Drechtsteden
3361ER	Drechtsteden	3316BS	Drechtsteden	4202MP	Drechtsteden
3361GK	Drechtsteden	3316BT	Drechtsteden	4202MS	Drechtsteden
3361GP	Drechtsteden	3316CA	Drechtsteden	4202MV	Drechtsteden
3361HJ	Drechtsteden	2961AV	Drechtsteden	3316AK	Drechtsteden
3361XS	Drechtsteden	2961AW	Drechtsteden	3316AV	Drechtsteden
3313CR	Drechtsteden	3313LB	Drechtsteden	3316BP	Drechtsteden
3313CS	Drechtsteden	3313LC	Drechtsteden	3336LA	Drechtsteden
3313CT	Drechtsteden	3313LJ	Drechtsteden	3336LB	Drechtsteden
3313LA	Drechtsteden	3356AA	Drechtsteden	3336LC	Drechtsteden
3313LB	Drechtsteden	3356AB	Drechtsteden	3336LD	Drechtsteden
3313LC	Drechtsteden	3356AC	Drechtsteden	3336LE	Drechtsteden
3313LD	Drechtsteden	3356AE	Drechtsteden	3336LG	Drechtsteden
3313LJ	Drechtsteden	3356LB	Drechtsteden	3336LH	Drechtsteden
3313LP	Drechtsteden	3356LD	Drechtsteden	3336LJ	Drechtsteden
3316AK	Drechtsteden	3356LE	Drechtsteden	3336LK	Drechtsteden
3316AP	Drechtsteden	3356LG	Drechtsteden	3336LL	Drechtsteden

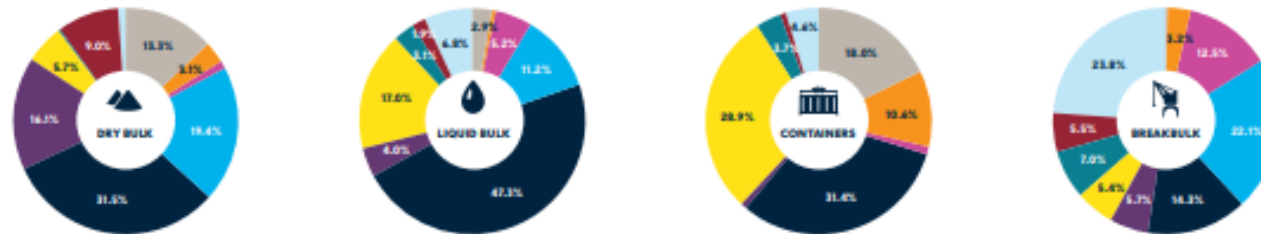
PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
3336LP	Drechtsteden	2952DA	Drechtsteden	3372BV	Drechtsteden
2952AP	Drechtsteden	2952DB	Drechtsteden	3372BW	Drechtsteden
2952AR	Drechtsteden	2952DC	Drechtsteden	3372BZ	Drechtsteden
2952BX	Drechtsteden	2952DD	Drechtsteden	4761RK	Moerdijk
2952DD	Drechtsteden	2952DE	Drechtsteden	4761RL	Moerdijk
2952DE	Drechtsteden	2952DG	Drechtsteden	4761RZ	Moerdijk
3341BK	Drechtsteden	3341LL	Drechtsteden	4782PL	Moerdijk
3341BM	Drechtsteden	3341LM	Drechtsteden	4782PM	Moerdijk
3341GA	Drechtsteden	3341LR	Drechtsteden	4782PP	Moerdijk
3341LH	Drechtsteden	3341LV	Drechtsteden	4782PR	Moerdijk
3341LJ	Drechtsteden	3341LW	Drechtsteden	4782PS	Moerdijk
3341LK	Drechtsteden	3371EB	Drechtsteden	4782PT	Moerdijk
3341LL	Drechtsteden	3371EC	Drechtsteden	4782PV	Moerdijk
3341LM	Drechtsteden	3371ED	Drechtsteden	4782PW	Moerdijk
3341LR	Drechtsteden	3371EE	Drechtsteden	4782PX	Moerdijk
3341LT	Drechtsteden	3371EP	Drechtsteden	4782PZ	Moerdijk
3341LV	Drechtsteden	3371ET	Drechtsteden	4782RB	Moerdijk
3341LW	Drechtsteden	3371EX	Drechtsteden	4782SB	Moerdijk
2952AB	Drechtsteden	3371EZ	Drechtsteden	4782SC	Moerdijk
2952AE	Drechtsteden	3371MA	Drechtsteden	4782SE	Moerdijk
2952AP	Drechtsteden	3371MB	Drechtsteden	4782SG	Moerdijk
2952AR	Drechtsteden	3371MC	Drechtsteden	4782SH	Moerdijk
2952AS	Drechtsteden	3371MD	Drechtsteden	4782SJ	Moerdijk
2952AT	Drechtsteden	3372BA	Drechtsteden	4782SK	Moerdijk
2952AZ	Drechtsteden	3372BB	Drechtsteden	4782SL	Moerdijk
2952BX	Drechtsteden	3372BC	Drechtsteden	4782SM	Moerdijk
2952BZ	Drechtsteden	3372BD	Drechtsteden	4782SN	Moerdijk
2952CA	Drechtsteden	3372BS	Drechtsteden	4791BM	Moerdijk
2952CB	Drechtsteden	3372BT	Drechtsteden	4791PA	Moerdijk

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
4791PB	Moerdijk	4389PR	North Sea Port	4454PM	North Sea Port
4791PC	Moerdijk	4389PS	North Sea Port	4381NH	North Sea Port
4791PD	Moerdijk	4389PT	North Sea Port	4382NK	North Sea Port
4791PE	Moerdijk	4389TZ	North Sea Port	4382NL	North Sea Port
4791RK	Moerdijk	4389VE	North Sea Port	4382NM	North Sea Port
4791RM	Moerdijk	4453VC	North Sea Port	4382NN	North Sea Port
4791RN	Moerdijk	4454PC	North Sea Port	4382NR	North Sea Port
4791RP	Moerdijk	4454PM	North Sea Port	4382ZB	North Sea Port
4791RR	Moerdijk	4454PS	North Sea Port	4521PV	North Sea Port
4791RS	Moerdijk	4455AX	North Sea Port	4521PX	North Sea Port
4791RT	Moerdijk	4455RZ	North Sea Port	4542NH	North Sea Port
4791RV	Moerdijk	4455SN	North Sea Port	4542NJ	North Sea Port
4791RW	Moerdijk	4455SP	North Sea Port	4542NM	North Sea Port
4791RX	Moerdijk	4455SR	North Sea Port	4542NN	North Sea Port
4791SM	Moerdijk	4455ST	North Sea Port	4542NP	North Sea Port
4791VA	Moerdijk	4455SV	North Sea Port	4542PM	North Sea Port
4791VC	Moerdijk	4455SX	North Sea Port	4542SM	North Sea Port
4791VD	Moerdijk	4455SZ	North Sea Port	4542SN	North Sea Port
4791VE	Moerdijk	4455TE	North Sea Port	4542SP	North Sea Port
4339PK	North Sea Port	4455TK	North Sea Port	4531BS	North Sea Port
4389PA	North Sea Port	4455TM	North Sea Port	4531BW	North Sea Port
4389PB	North Sea Port	4455TP	North Sea Port	4531CA	North Sea Port
4389PC	North Sea Port	4455TR	North Sea Port	4531CB	North Sea Port
4389PD	North Sea Port	4455TS	North Sea Port	4531CE	North Sea Port
4389PE	North Sea Port	4455TT	North Sea Port	4531PB	North Sea Port
4389PG	North Sea Port	4455TW	North Sea Port	4531PD	North Sea Port
4389PJ	North Sea Port	4455TZ	North Sea Port	4536HM	North Sea Port
4389PL	North Sea Port	4455VM	North Sea Port	4538AD	North Sea Port
4389PP	North Sea Port	4454PK	North Sea Port	4538AE	North Sea Port

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
4538AG	North Sea Port	4554LJ	North Sea Port	4381EN	North Sea Port
4538AJ	North Sea Port	4554LK	North Sea Port	4381NA	North Sea Port
4538AL	North Sea Port	4554LL	North Sea Port	4381NB	North Sea Port
4538AN	North Sea Port	4554LM	North Sea Port	4381NC	North Sea Port
4538AP	North Sea Port	4554LN	North Sea Port	4381ND	North Sea Port
4538AR	North Sea Port	4554LW	North Sea Port	4381NE	North Sea Port
4538AS	North Sea Port	4554LZ	North Sea Port	4381NG	North Sea Port
4538AT	North Sea Port	4554MB	North Sea Port	4381NH	North Sea Port
4538BA	North Sea Port	4571NA	North Sea Port	4381NJ	North Sea Port
4538BE	North Sea Port	4551AL	North Sea Port	4381NK	North Sea Port
4538BG	North Sea Port	4551CK	North Sea Port	4381RZ	North Sea Port
4538BH	North Sea Port	4551CP	North Sea Port	4381VA	North Sea Port
4538BJ	North Sea Port	4551CR	North Sea Port	4381VK	North Sea Port
4538BK	North Sea Port	4551CS	North Sea Port	4381VV	North Sea Port
4538BL	North Sea Port	4551KZ	North Sea Port	4381VW	North Sea Port
4538BM	North Sea Port	4551LA	North Sea Port	4381VX	North Sea Port
4538DA	North Sea Port	4551LW	North Sea Port	4381WR	North Sea Port
4551MA	North Sea Port	4551MC	North Sea Port	4381WS	North Sea Port
4551MB	North Sea Port	4551BT	North Sea Port	4381WT	North Sea Port
4551MC	North Sea Port	4551BV	North Sea Port	4381WV	North Sea Port
4551MD	North Sea Port	4551CD	North Sea Port	4381WX	North Sea Port
4554MB	North Sea Port	4551CL	North Sea Port	4382NN	North Sea Port
4538PK	North Sea Port	4551CM	North Sea Port	4382NS	North Sea Port
4541HH	North Sea Port	4551CN	North Sea Port	4382ZA	North Sea Port
4541HJ	North Sea Port	4551EE	North Sea Port	4382ZG	North Sea Port
4541HT	North Sea Port	4381AJ	North Sea Port	4382ZH	North Sea Port
4541HV	North Sea Port	4381AV	North Sea Port		
4541HW	North Sea Port	4381BH	North Sea Port		
4554AP	North Sea Port	4381EL	North Sea Port		

Onderdeel 5: uitgangspunt marktaandeel berekening; overslag in 2020 (bron: feiten en cijfers Port of Rotterdam)

TOTAL THROUGHPUT BY COMMODITY IN THE HAMBURG - LE HAVRE RANGE



	Hamburg	Bremer- haven	Wilhelms- haven	Amsterdam	Rotterdam	North Seaports	Antwerp	Zeebrugge	Dunkirk	Le Havre
Iron ore and scrap	11.1	3.0	0.0	16.5	22.7	6.8	1.5	0.0	8.8	0.3
Coal	4.7	0.4	1.0	10.8	17.3	5.1	1.2	0.0	3.5	0.2
Agribulk	7.5	0.5	0.0	7.6	10.3	4.7	0.8	0.3	3.3	0.0
Other dry bulk	3.6	2.3	1.1	4.2	13.5	15.9	8.1	0.0	2.6	1.3
Subtotal dry bulk	26.9	6.2	2.1	39.2	63.8	32.6	11.6	0.3	18.1	1.8
Crude oil	0.8	0.0	18.2	0.1	93.6	0.0	2.1	0.0	0.0	13.2
Mineral oil products	8.5	2.4	2.4	41.4	60.1	11.7	51.7	1.3	3.3	13.1
LNG	0.0	0.0	0.0	0.0	6.2	0.0	0.0	11.0	3.8	0.0
Other liquid bulk	2.3	0.0	0.4	3.9	32.1	4.5	15.2	0.3	0.4	1.5
Subtotal liquid bulk	11.6	2.4	21.0	45.4	192.0	16.2	69.0	12.6	7.6	27.8
Total bulk goods	38.5	8.6	23.1	84.6	255.8	48.8	80.6	12.9	25.7	29.6
Containers	86.6	51.1	5.2	1.1	151.1	2.7	139.1	17.9	4.0	22.3
Roll-on/Roll-off	0.4	0.0	0.0	0.4	24.0	2.7	4.5	14.2	14.8	0.6
Other general cargo	0.7	6.8	0.0	5.7	6.0	9.4	6.8	0.6	0.6	0.0
Total breakbulk	1.2	6.8	0.0	6.1	30.0	12.0	11.2	14.8	15.5	0.6
Total throughput	126.3	66.5	28.3	91.8	436.8	63.5	230.9	45.6	45.1	52.4
Total Market share	10.6%	5.6%	2.4%	7.7%	36.8%	5.3%	19.5%	3.8%	3.8%	4.4%

Onderdeel 6: Overzichten methodiek(wijzigingen)

Als eerste presenteren wij een overzicht van de wijzigingen in de methodiek tussen de havenmonitor 2021 en de havenmonitor 2020.

Onderwerp	Havenmonitor 2020	Havenmonitor 2021	Effect
NL vlag binnenvaart	-	Aanpassing van het aandeel NL vlag wat gebruikt wordt in de berekening van werkgelegenheid in de 'vervoerssector' binnenvaart. Waarde is nu 0,75 (was +/- 0,815). Ook is het aandeel voor alle havens en alle goederensoorten gelijk gesteld in plaats van per goederensoort en per haven verschillend.	Stijging van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde, wat zich vooral uit in havens waar veel goederen door middel van binnenvaart vervoerd worden.
NL vlag weg	-	Aanpassing van het aandeel NL vlag wat gebruikt wordt in de berekening van werkgelegenheid in de 'vervoerssector' binnenvaart. Waarde is nu 0,65 (was +/- 0,94). Ook is het aandeel voor alle havens en alle goederensoorten gelijk gesteld in plaats van per goederensoort en per haven verschillend.	Daling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde, wat zich vooral uit in havens waar veel goederen door middel van wegvervoer vervoerd worden.
NL vlag spoor	-	Aanpassing van het aandeel NL vlag wat gebruikt wordt in de berekening van werkgelegenheid in de 'vervoerssector' binnenvaart. Waarde is nu 0,884 (was +/- 0,685). Ook is het aandeel voor alle havens en alle goederensoorten gelijk gesteld in plaats van per goederensoort en per haven verschillend.	Lichte daling van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde, wat zich vooral uit in havens waar veel goederen door middel van spoorvervoer vervoerd worden.

Aanpassing bedrijvenlijst Rotterdam-Rijnmond	-	In samenspraak met het havenbedrijf Rotterdam is voor deze havenmonitor 2021 kritisch gekeken naar de bedrijvenlijsten en is door middel van een meer gestructureerde -en beter aansluitende bij de uitgangspunten van de havenmonitor- afbakening gekeken naar de bedrijvenpopulatie. Dit heeft geleid tot gedeeltelijk andere bedrijvenlijsten waarvan het CBS de economische betekenis bepaald. Deze gedeeltelijk nieuwe bedrijvenlijsten zijn doorgerekend voor 2019 en 2020, maar het was voor het CBS niet mogelijk om de lijsten ook voor 2018 door te rekenen. Hierdoor zijn er relatief sterke schommelingen zichtbaar tussen de cijfers voor 2018 en die voor 2019, welke niet conform de werkelijkheid zijn.	De cijfers voor 2019 en 2020 voor de havens van Rotterdam, Noordoever Nieuwe Waterweg en overig Rijnmond zijn een betere inschatting van de havengerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Omdat het voor het CBS niet mogelijk was om de lijsten ook voor 2018 door te rekenen, zijn er relatief sterke schommelingen zichtbaar tussen de cijfers voor 2018 en die voor 2019, welke niet conform de werkelijkheid zijn.
Bepaling toegevoegde waarde cijfers	In de havenmonitor wordt de toegevoegde waarde in het meest recente jaar ingeschat door het CBS op basis van beschikbare informatie (omzet, werknemers en toegevoegde waarde van het vorig jaar). Het voorlaatste jaar wordt bepaald op basis van de daadwerkelijke opgave van de bedrijven. In de havenmonitor 2020 is 2019 dus ingeschat, 2018 definitief vastgesteld.	In de havenmonitor wordt de toegevoegde waarde in het meest recente jaar ingeschat door het CBS op basis van beschikbare informatie (omzet, werknemers en toegevoegde waarde van het vorig jaar). Het voorlaatste jaar wordt bepaald op basis van de daadwerkelijke opgave van de bedrijven. In de havenmonitor 2021 is 2020 dus ingeschat, 2019 definitief vastgesteld.	In sommige havens en sommige sectoren wijken de getallen voor de toegevoegde waarde in 2019 (relatief sterk) af van de waardes die in de havenmonitor 2020 stonden. Dit komt omdat de daadwerkelijke opgaves (relatief sterk) afwijken van de verwachte inschatting. Dit kan bijvoorbeeld komen door minder/meer lonen, minder/meer winst of minder/meer afschrijvingen.

Vervolgens presenteren wij een overzicht van de methodiek tot en met havenmonitor 2018 en vanaf havenmonitor 2020 om de effecten van de methodewijzigingen zoals doorgevoerd in 2020 te duiden.

Onderwerp	Tot en met havenmonitor 2018	Vanaf havenmonitor 2020	Effect
Geografische afbakening	Afbakening op gemeentelijk niveau; voor een groot gedeelte van de havens was dit de hele gemeente; in enkele gevallen was dit een aantal specifieke postcodes.	Tweezijdig. Enerzijds is er een primair havengebied bepaald. Dit wordt aangevuld met de rest van de gemeente, waarbij de sectorale afbakening (hierna uitgewerkt) verschilt tussen de twee varianten.	Zie sectoraal effect.
Sectorale afbakening	SBI code lijst.	Binnen het primair havengebied wordt in principe alles meegenomen, al vindt er een check plaats op bedrijvigheid die zich in dit gebied bevindt, maar die duidelijk niet gerelateerd is aan de haven en niet thuis hoort in de monitor - denk aan een vestiging van een bouwmarkt, een autodealer of een restaurant. In de rest van de gemeente wordt een soortgelijke SBI lijst als in de oude monitor gebruikt, al zijn er enkele SBI codes afgegaan en bijgekomen.	Het aantal bedrijfsvestigingen wat relevant is volgens de geografische en sectorale afbakening en dus wordt meegenomen neemt toe, doordat in het primaire havengebied de sectorale afbakening meer wordt losgelaten. Hierdoor neemt ook de werkgelegenheid en toegevoegde waarde toe.
Proces bedrijvenlijsten	Bedrijvenlijsten (gebaseerd op LISA bedrijfsgegevens) worden voorgelegd aan de havenbedrijven ter verificatie en aanvullingen.	Bedrijvenlijsten (gebaseerd op LISA bedrijfsgegevens) worden voorgelegd aan de havenbedrijven ter verificatie en aanvullingen.	-
Berekening werkgelegenheid	Op basis van bedrijvengegevens van de stichting LISA wordt door Erasmus UPT een inschatting voorgelegd aan de havenbedrijven, die geverifieerd en/of aangevuld wordt. Erasmus UPT berekende vervolgens de directe werkgelegenheid per sector en per haven.	Erasmus UPT levert de door de havenbedrijven gecontroleerde bedrijvenlijsten aan richting het CBS, die door middel van koppeling aan andere databases komt tot een inschatting van de directe werkgelegenheid. Doordat het CBS rekent met daadwerkelijke opgaves van de bedrijven is de inschatting nauwkeuriger.	De inschatting van het CBS op basis van de daadwerkelijke registraties is redelijk vergelijkbaar met de inschatting vanuit stichting LISA. De categorisering van bedrijven loopt soms wel uiteen, waardoor bedrijven in een andere sector terecht komen en de waarden van de

			werkgelegenheid verschuiven van de ene sector naar de andere.
Berekening toegevoegde waarde	Erasmus UPT berekende de toegevoegde waarde door de werkgelegenheid te vermenigvuldigen met een toegevoegde waarde per werknemer (gebaseerd op nationale rekeningen en IO-tabellen. Regionale verschillen in productiviteit werden onderscheiden door middel van een regiocorrectie. Achteraf bleken deze, in ieder geval voor sommige gevallen te hoog ingeschat.	Erasmus UPT levert de door de havenbedrijven gecontroleerde bedrijvenlijsten aan richting het CBS, die door middel van koppeling aan andere databases komt tot een inschatting van de directe toegevoegde waarde. De regiocorrectie is verdwenen en wordt niet meer gebruikt. Doordat het CBS rekent met daadwerkelijke opgaves van de bedrijven is de inschatting nauwkeuriger.	De inschatting van het CBS op basis van de daadwerkelijke registraties voor de toegevoegde waarde is nauwkeuriger dan dat in de meer modelmatige benadering van Erasmus UPT was. De categorisering van bedrijven loopt soms wel uiteen, waardoor bedrijven in een andere sector terecht komen en de waardes van de toegevoegde waarde verschuiven van de ene sector naar de andere.
Berekening indirecte effecten	Op basis van de IO-tabellen worden multipliers voor zowel werknemers als voor toegevoegde waarde bepaald. De directe werkgelegenheid wordt vermenigvuldigd met de respectievelijke multiplier om tot de indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde te komen.	Op basis van de IO-tabellen worden multipliers voor zowel werknemers als voor toegevoegde waarde bepaald. De directe werkgelegenheid wordt vermenigvuldigd met de respectievelijke multiplier om tot de indirecte werkgelegenheid en toegevoegde waarde te komen.	-
Bronnen	LISA, Nationale rekeningen, IO-tabellen	LISA, Nationale rekeningen, IO-tabellen, Polisadministratie (door CBS), Productiestatistiek (door CBS), Algemeen Bedrijven Register (door CBS)	-