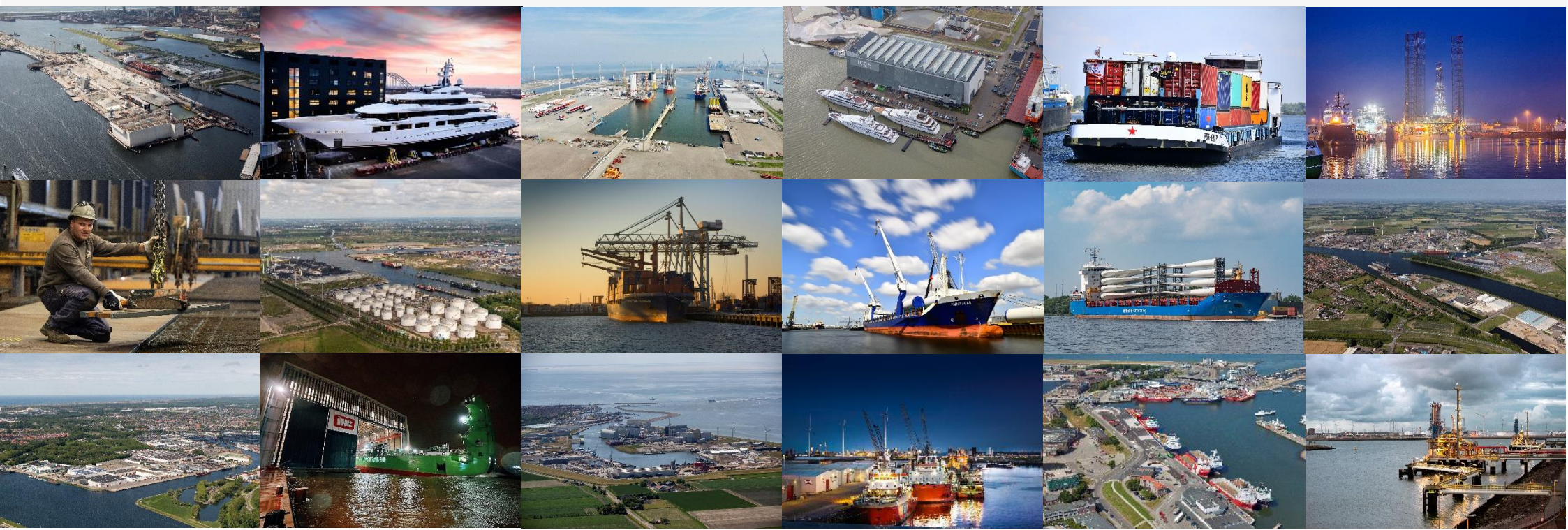




Havenmonitor 2022



Havenmonitor 2022

De economische betekenis van Nederlandse zeehavens

Oktober 2022

Opgesteld voor: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Colofon

De Havenmonitor 2022 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	2
1. Introductie op de havenmonitor	5
Overzicht Nederlandse zeehavens	6
Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens	7
Uitsplitsing economische betekenis	8
Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven	12
Uitsplitsing economische betekenis per sector	17
2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens	19
Totaal Noordelijke zeehavens	19
Groningen Seaports	23
Harlingen	28
Den Helder	32
3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied	36
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied	36
Amsterdam	41
Overig Noordzeekanaalgebied	45
4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond	48
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond	48
Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond	52
Rotterdam	56
Noordoever Nieuwe Waterweg	62
Overig Rijnmond	66

Drechtsteden	70
Moerdijk.....	75
5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL.....	80
North Sea Port NL	80
6. Indirecte effecten Nederlandse zeehavens	85
7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens	88
8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens	99
Bijlage: methodiek havenmonitor	102

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 viertal indicatoren: werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet 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.

Derde 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 2022 bouwt voort op de ingezette weg en breidt de tijdsreeks uit met de cijfers over de havens voor het jaar 2021.

Methodologie en aandachtspunten

Er is met de havens afgesproken methodologische wijzigingen te clusteren en eens per 5 jaar te doen; daarnaast is er voor deze havenmonitor geen noodzaak tot aanpassingen vanwege de herijkingen van de afgelopen jaren. Een aanvulling op de monitor van vorig jaar is dat de indicator omzet is toegevoegd voor alle zeehavens voor 2019, 2020 en 2021, om een beter beeld te krijgen van de economische betekenis en ontwikkeling die plaatsvindt. De indicator toegevoegde waarde is vaak volatiel van aard, door de schommelingen in een deel van de belangrijkste componenten daarvan: lonen, winsten en afschrijvingen. Om een completer beeld te krijgen is de omzet toegevoegd. In samenwerking met het CBS worden de mogelijkheden verkend om deze indicator ook terug te rekenen tot begin van de tijdsreeks voor een volgende versie van de havenmonitor.

Net als vorig jaar zit wel een aandachtspunt in de cijfers van de toegevoegde waarde. Uitgangspunt van de CBS methodiek is dat naast het opleveren van de *concept toegevoegde waarde cijfers van 2021*, ook de definitieve cijfers van 2020 opgeleverd worden. Voor het meest recente jaar (in deze havenmonitor dus 2021) wordt een *voorlopige inschatting* gemaakt op basis van beschikbare informatie over werkgelegenheid en omzet. Voor het jaar daarvoor (in deze havenmonitor dus 2020) 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 2020 in deze monitor kunnen verschillen van de cijfers zoals deze in de havenmonitor 2021 gerapporteerd zijn. *Alle toegevoegde waarde cijfers over 2021 in deze havenmonitor zijn dus voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden.* Het betreft hier alle tabellen en grafieken waarin toegevoegde waarde cijfers over 2021 staan.

Er kunnen afrondingsverschillen (5 of 10 werknemers) zitten tussen totaal tabellen en tabellen voor individuele havengebieden. Dit heeft te maken met de afronding die het CBS moet doen in verband met geheimhouding. Dit geldt voor alle tabellen in deze monitor. 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 2020 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

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

Context

De cijfers over 2020 en 2021 -en daarmee ook vergelijkingen tussen deze jaren- worden vanzelfsprekend sterk beïnvloed door de COVID-19 pandemie. In beide jaren was er sprake van lockdowns en beperkingen, zowel in Nederland als in andere landen. Dit heeft grote impact gehad op het hele land en daarmee ook de zeehavens. Tegelijkertijd heeft de overheid grote financiële steunpakketten ontwikkeld die ingezet zijn om de gevolgen van de COVID-19 pandemie te beperken. Een van de speerpunten hierin was het beperken van het verlies van banen. Daarnaast was er ook sprake van een sterk economisch herstel in 2021 na een kortdurende sterke dip in 2020, wat ook tot uiting komt in de havens.

In de havens zijn in deze context een aantal ontwikkelingen zichtbaar. Het aantal werknemers is relatief constant; er is geen sprake van een sterke afname in 2020. De overslag in de Nederlandse zeehavens liet in 2020 wel een (sterke) daling zien; dit heeft een impact op de werkgelegenheid in de 'knooppunt functie' zoals die in de havenmonitor onderscheiden wordt. In grote lijnen liet de gerealiseerde toegevoegde waarde een duidelijke daling zien in 2020, gevolgd door een sterke stijging in 2021. Hierover wijden wij in de rest van de monitor uitgebreid uit.

De cijfers

De Nederlandse zeehavens vormen een belangrijke pijler in het Nederlandse transport en economische systeem. In 2021 is de directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens 210.427 werknemers, een toename van 1,3% ten opzichte van 2020. Directe en indirecte werkgelegenheid is 372.112 werknemers. De Nederlandse zeehavens leveren gezamenlijk 28,4 miljard euro directe toegevoegde waarde op. De directe toegevoegde waarde is met 20,1% toegenomen ten opzichte van

2020. De stijging is vooral toe te schrijven aan een sterk herstel van de toegevoegde waarde in de industrie.

Tabel 2: totaaloverzicht economische betekenis zeehavens

	2020	2021	Absolute verandering	Procentuele verandering
Werkgelegenheid (in werknemers)				
Directe werkgelegenheid	207.716	210.427	2.711	1,3%
Indirecte werkgelegenheid	152.683	161.685	9.002	5,9%
Totale werkgelegenheid	360.399	372.112	11.713	3,3%
Aandeel in economie NL	3,8%	3,8%	0,0%	
Toegevoegde waarde (in euro's)				
Directe toegevoegde waarde	23,61	28,37	4,76	20,1%
Indirecte toegevoegde waarde	12,12	16,79	4,67	38,5%
Totale toegevoegde waarde	35,74	45,16	9,43	26,4%
Aandeel in economie NL	4,5%	5,3%	0,8%	

De indirecte werkgelegenheidseffecten van de zeehavens zijn relatief sterk toegenomen. Waar in het eerste corona jaar 2020 nog een duidelijke daling van de indirecte werkgelegenheid zichtbaar was, neemt in 2021 zowel de indirecte werkgelegenheid als de indirecte toegevoegde waarde toe. Dit komt vooral doordat er meer achterwaartse inkoop van personeel was en de directe werkgelegenheid in een aantal sectoren toenam. Ook de indirecte toegevoegde waarde neemt flink toe.

Kijkend naar het aandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de Nederlandse economie zien we dat 3,8% van de werkgelegenheid in Nederland gerelateerd is aan de zeehavens. Dit is in 2021 licht toegenomen ten opzichte van 2020. Qua toegevoegde waarde dragen de zeehavens nog een stukje meer bij aan de Nederlandse economie; 5,3% van het bruto binnenlands product is gerelateerd aan de zeehavens. Het aandeel van de Nederlandse zeehavens is in 2021 toegenomen van het aandeel in 2020. De toegevoegde waarde in de zeehavens herstelde sneller dan het BBP van Nederland als geheel.

Tabel 3: werkgelegenheid zeehavens ten opzichte van Nederlandse economie

	2018	2019	2020	2021
Locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	152.671	155.140	159.000	161.210
Niet-locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	49.272	51.925	48.716	49.217
<i>Directe werkgelegenheid zeehavens</i>	<i>201.943</i>	<i>207.065</i>	<i>207.716</i>	<i>210.427</i>
Indirecte werkgelegenheid zeehavens	170.823	167.095	152.683	161.685
<i>Totale werkgelegenheid zeehavens</i>	<i>372.766</i>	<i>374.160</i>	<i>360.399</i>	<i>372.112</i>
Direct in % van totaal in Nederland	2,1%	2,2%	2,2%	2,2%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,8%	1,7%	1,6%	1,7%
Totaal in % van totaal in Nederland	4,0%	3,9%	3,8%	3,8%
Werknemers in Nederland	9.408.000	9.623.000	9.571.000	9.759.000

Tabel 4: toegevoegde waarde in miljard euro zeehavens t.o.v. Nederlandse economie

	2018	2019	2020	2021
Locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	25,12	24,11	20,04	24,54
Niet-locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	3,63	3,85	3,58	3,83
<i>Directe toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>28,75</i>	<i>27,96</i>	<i>23,61</i>	<i>28,37</i>
Indirecte toegevoegde waarde zeehavens	14,41	13,74	12,12	16,79
<i>Totale toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>43,17</i>	<i>41,70</i>	<i>35,74</i>	<i>45,16</i>
Direct in % van totaal in Nederland	3,7%	3,4%	3,0%	3,3%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,9%	1,7%	1,5%	2,0%
Totaal in % van totaal in Nederland	5,6%	5,1%	4,5%	5,3%
Bruto binnenlands product Nederland	774	813	797	856

Uitsplitsing economische betekenis

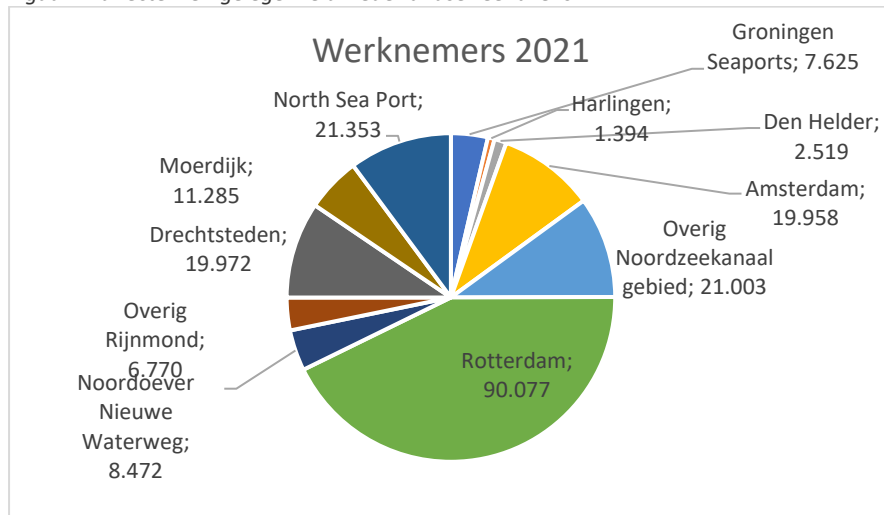
Directe werkgelegenheid

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 210 duizend werkzame personen direct verbonden aan de Nederlandse zeehavens. De meeste daarvan zijn te vinden in de regio Rotterdam-Rijnmond: 105,3 duizend. Het Noordzeekanaalgebied heeft 41 duizend werkzame personen in de haven. In North Sea Port zijn er ongeveer 21,3 duizend werkzame personen. De Drechtsteden en Moerdijk

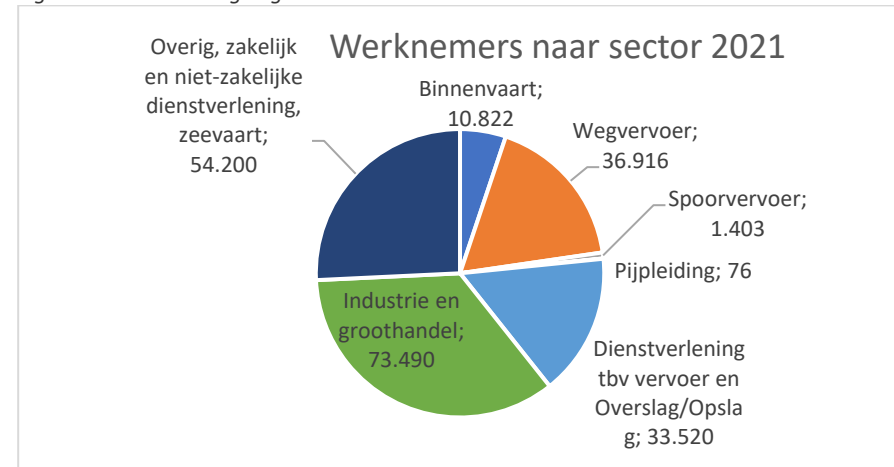
zijn goed voor respectievelijk 19,9 en 11,3 duizend werkzame personen. In Groningen Seaports zijn er een 7,6 duizend werkzame personen in de haven. De totale directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is met 1,3% gestegen in 2020.

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 (73.490) gevolgd door de categorie Overig, zakelijke en niet zakelijke dienstverlening en zeevaart (54.200). Ook het wegvervoer, met 36,7 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 2021 28,4 miljard euro. Dat is ongeveer 4,8 miljard euro meer dan in het jaar daarvoor. De toegevoegde waarde van de Nederlandse havens wordt iets minder dan de helft gerealiseerd in Rotterdam (13,5 miljard euro). Verder wordt er in North Sea Port 2,8 miljard euro, in Noordzeekanaalgebied 4,6 miljard euro (waarvan Amsterdam 2,6 miljard euro), en in de Noordelijke Zeehavens 2,2 miljard euro aan toegevoegde waarde gegenereerd. Er is sprake van een stijging van de toegevoegde waarde in alle havens in 2021. Het herstel van corona is 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 (10,5 miljard euro), een aandeel van bijna 39%. In 2021 is de toegevoegde waarde in de industrie weer flink toegenomen ten opzichte van 2020. Vanuit de nationale rekeningen van het CBS zien wij een duidelijke oorzaak. De gerealiseerde toegevoegde waarde in drie belangrijke industrie types is flink toegenomen in 2021 ten opzichte van 2020. Allereerst is de bruto toegevoegde waarde in basisprijzen in de aardolie industrie ruim 310% toegenomen. Voor de chemische industrie gaat het om bijna 30% en voor de basismetaalindustrie om 38,5%. Dit sterke herstel van de COVID-19 crisis in 2020 is vooral zichtbaar in de havens waarin deze sectoren sterk vertegenwoordigd zijn -denk aan Rotterdam, Moerdijk, North Sea Port en overig NZKG. De sectoren overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart leveren ruim 7,5 miljard euro aan toegevoegde waarde. De

dienstverlening ten behoeve van vervoer en overslag/opslag levert een bijdrage van ruim 5,2 miljard euro.

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



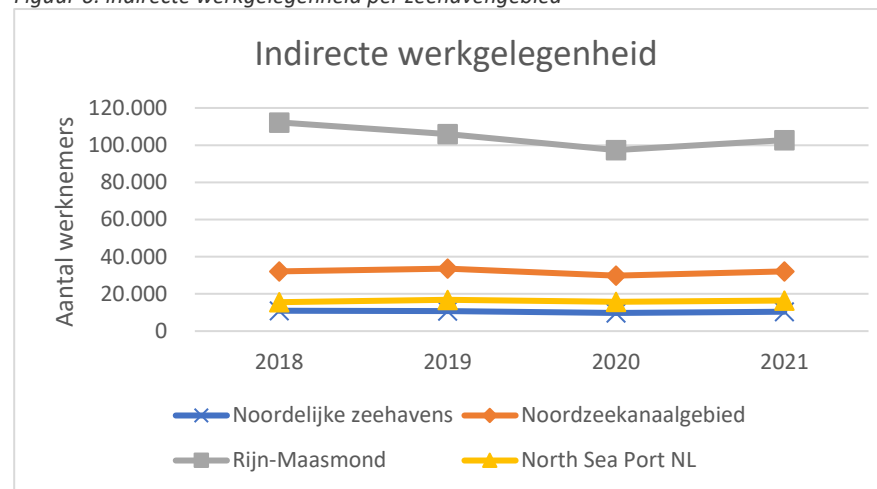
Omzet

In deze havenmonitor 2022 is omzet toegevoegd als indicator om een completer beeld te krijgen. Te zien is dat deze in alle havens in 2021 toeneemt ten opzichte van 2020. Wat interessant is om te zien is dat het aandeel van Rotterdam qua omzet nog groter is dan qua toegevoegde waarde. Bijna 65% van de omzet wordt in Rotterdam gerealiseerd, waar omzet net iets minder dan 50% was. Dit duidt op het feit dat in Rotterdam meer, per-stuk-minder-toegevoegde-waarde-realiserende processen worden uitgevoerd; iets wat in de haven van Moerdijk ook zichtbaar is. Wij zien hierin vooral een kenmerk van de (petro)chemische industrie.

Indirecte effecten

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 inkopen 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 162 duizend werkzame personen; een stijging van 5,9% ten opzichte van 2020 (+9.002 werknemers). In een aantal sectoren met veel directe werkgelegenheid zijn de multipliers, die gebruikt worden om de indirecte effecten te berekenen toegenomen ten opzichte van 2020 (zie blz.69). De indirecte toegevoegde waarde gecreëerd door de zeehavens is € 16,8 miljard in 2021, een flinke stijging ten opzichte van de indirecte toegevoegde waarde in 2020.

Figuur 6: indirecte werkgelegenheid per zeehavengebied



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

Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven

Tabel 5: directe werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	11.004	10.928	10.913	11.538
Groningen Seaports	6.523	6.846	6.893	7.625
Harlingen	1.583	1.392	1.350	1.394
Den Helder	2.898	2.690	2.670	2.519
Noordzeekanaalgebied	37.233	39.154	40.579	40.960
Amsterdam	19.275	20.530	19.711	19.958
Overig Noordzeekanaalgebied	17.957	18.624	20.867	21.003
Rijn-Maasmond	134.950	135.592	135.430	136.576
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	104.153	104.342	104.125	105.319
Rotterdam	90.162	89.401	89.123	90.077
Noordoever Nieuwe Waterweg	7.661	8.031	8.222	8.472
Overig Rijnmond	6.330	6.910	6.780	6.770
Drechtsteden	20.598	20.192	20.085	19.972
Moerdijk	10.199	11.058	11.220	11.285
North Sea Port NL	18.757	21.390	20.794	21.353
North Sea Port	18.757	21.390	20.794	21.353
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	201.943	207.065	207.716	210.427

Tabel 6: directe toegevoegde waarde per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	2,15	1,98	1,83	2,23
Groningen Seaports	1,42	1,49	1,48	1,84
Harlingen	0,21	0,13	0,11	0,12
Den Helder	0,53	0,37	0,25	0,26
Noordzeekanaalgebied	4,58	4,05	3,89	4,61
Amsterdam	2,55	2,37	2,17	2,60
Overig Noordzeekanaalgebied	2,03	1,68	1,72	2,01
Rijn-Maasmond	19,37	19,20	15,45	18,71
Waarvan Rotterdam Rijnmond	15,64	16,31	12,25	15,07
Rotterdam	14,22	14,92	10,78	13,48
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,84	0,82	0,87	0,93
Overig Rijnmond	0,58	0,58	0,60	0,66
Drechtsteden	2,16	1,80	1,93	2,08
Moerdijk	1,58	1,09	1,27	1,57
North Sea Port NL	2,65	2,73	2,45	2,82
North Sea Port	2,65	2,73	2,45	2,82
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	28,75	27,96	23,61	28,37

Tabel 7: omzet per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	-	7,54	7,28	8,38
Groningen Seaports	-	4,97	5,13	6,06
Harlingen	-	0,61	0,51	0,56
Den Helder	-	1,96	1,64	1,76
Noordzeekanaalgebied	-	20,62	19,57	22,69
Amsterdam	-	12,66	11,41	12,73
Overig Noordzeekanaalgebied	-	7,96	8,16	9,96
Rijn-Maasmond	-	148,32	136,58	168,95
Waarvan Rotterdam Rijnmond	-	127,70	117,97	146,04
Rotterdam	-	119,62	109,40	136,63
Noordoever Nieuwe Waterweg	-	2,37	2,50	2,75
Overig Rijnmond	-	5,72	6,07	6,67
Drechtsteden	-	10,07	9,38	9,93
Moerdijk	-	10,55	9,23	12,99
North Sea Port NL	-	9,41	8,99	10,56
North Sea Port	-	9,41	8,99	10,56
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-	185,89	172,41	210,59

Tabel 8: aandeel per zeehaven directe werkgelegenheid, directe toegevoegde waarde (in mld euro) en omzet (in mld euro) in 2021

Zeehavens	Werknemers		Toegevoegde waarde		Omzet	
	2021	%	2021	%	2021	%
Noordelijke zeehavens	11.538	100,0%	2,2	100,0%	8,4	100,0%
Groningen Seaports	7.625	66,1%	1,8	82,6%	6,1	72,3%
Harlingen	1.394	12,1%	0,1	5,5%	0,6	6,7%
Den Helder	2.519	21,8%	0,3	11,9%	1,8	21,0%
Noordzeekanaalgebied	40.960	100,0%	4,6	100,0%	22,7	100,0%
Amsterdam	19.958	48,7%	2,6	56,4%	12,7	56,1%
Overig Noordzeekanaalgebied	21.003	51,3%	2,0	43,6%	10,0	43,9%
Rijn-Maasmond	136.576	100,0%	18,7	100,0%	169,0	100,0%
Waarvan Rotterdam Rijnmond	105.319	77,1%	15	80,5%	146,0	86,4%
Rotterdam	90.077	66,0%	13,5	72,0%	136,6	80,9%
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.472	6,2%	0,9	5,0%	2,7	1,6%
Overig Rijnmond	6.770	5,0%	0,7	3,5%	6,7	3,9%
Drechtsteden	19.972	14,6%	2,1	11,1%	9,9	5,9%
Moerdijk	11.285	8,3%	1,6	8,4%	13,0	7,7%
North Sea Port NL	21.353	100,0%	2,8	100,0%	9,0	100,0%
North Sea Port	21.353	100,0%	2,8	100,0%	9,0	100,0%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	210.427		28,4		210,6	

Tabel 9: totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde (in miljard euro) per zeehaven in 2021

Zeehavens	Werknemers			Toegevoegde waarde		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
Noordelijke zeehavens	11.538	10.464	22.002	2,23	1,32	3,55
Groningen Seaports	7.625	6.867	14.492	1,84	1,12	2,96
Harlingen	1.394	1.286	2.680	0,12	0,06	0,19
Den Helder	2.519	2.311	4.830	0,26	0,14	0,41
Noordzeekanaalgebied	40.960	32.049	73.009	4,61	2,64	7,25
Amsterdam	19.958	14.391	34.349	2,60	1,22	3,82
Overig Noordzeekanaalgebied	21.003	17.658	38.661	2,01	1,42	3,43
Rijn-Maasmond	136.576	102.656	239.232	18,71	11,35	30,07
Waarvan Rotterdam Rijnmond	105.319	77.685	183.004	15,07	9,30	24,37
Rotterdam	90.077	68.370	158.447	13,48	8,62	22,10
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.472	4.785	13.257	0,93	0,43	1,37
Overig Rijnmond	6.770	4.530	11.300	0,66	0,25	0,90
Drechtsteden	19.972	16.878	36.849	2,08	1,33	3,41
Moerdijk	11.285	8.093	19.378	1,57	0,72	2,29
North Sea Port NL	21.353	16.515	37.869	2,82	1,48	4,30
North Sea Port	21.353	16.515	37.869	2,82	1,48	4,30
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	210.427	161.685	372.112	28,37	16,79	45,16

Uitsplitsing economische betekenis per sector

Tabel 10: directe werkgelegenheid per sector in de Nederlandse zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	77.232	83.075	80.756	82.737
Binnenvaart	11.535	11.092	10.307	10.822
Wegvervoer	36.281	39.318	36.977	36.916
Spoorvervoer	1.384	1.440	1.361	1.403
Pijpleiding	72	74	71	76
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	27.960	31.150	32.040	33.520
Vestigingsplaats	124.711	123.990	126.960	127.690
Industrie en groothandel	71.751	70.890	73.910	73.490
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	52.960	53.100	53.050	54.200
Totaal	201.943	207.065	207.716	210.427

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

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	7,98	8,00	7,97	9,04
Binnenvaart	1,17	1,07	1,05	1,42
Wegvervoer	2,21	2,50	2,27	2,15
Spoorvervoer	0,08	0,09	0,08	0,08
Pijpleiding	0,17	0,19	0,17	0,18
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	4,35	4,15	4,39	5,20
Vestigingsplaats	20,78	19,96	15,65	19,34
Industrie en groothandel	13,16	11,14	8,55	11,79
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7,61	8,83	7,09	7,54
Totaal	28,75	27,96	23,61	28,37

Tabel 12: aandeel werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens in 2021

Hoofdsector en subsector	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2021	%	2021	%
Knooppunt	82.737	39,3%	9,04	31,9%
Binnenvaart	10.822	5,1%	1,42	5,0%
Wegvervoer	36.916	17,5%	2,15	7,6%
Spoorvervoer	1.403	0,7%	0,08	0,3%
Pijpleiding	76	0,0%	0,18	0,6%
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	33.520	15,9%	5,20	18,3%
Vestigingsplaats	127.690	60,7%	19,34	68,1%
Industrie en groothandel	73.490	34,9%	11,79	41,6%
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	54.200	25,8%	7,54	26,6%
Totaal	210.427		28,37	

2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens

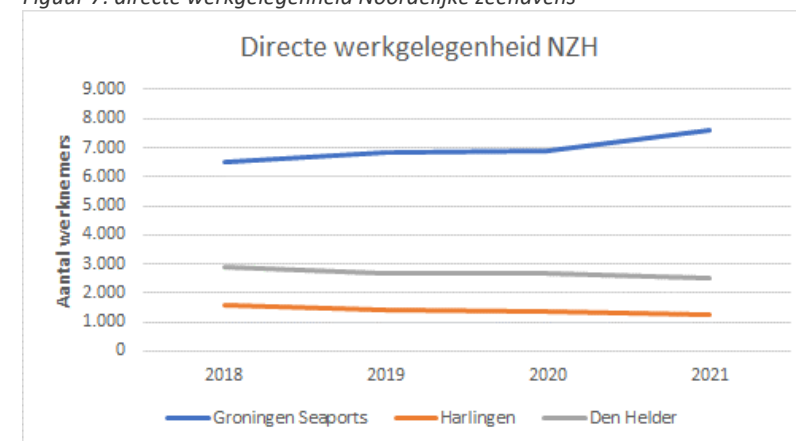
Totaal Noordelijke zeehavens²

De economische betekenis van de Noordelijke zeehavens is licht toegenomen, vooral als gevolg van groei in Groningen Seaports. Het herstel 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 4.830 en ruim 4.030 werkzame personen. In deze sectoren wordt ook de meeste toegevoegde waarde gerealiseerd -vooral in Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart- 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	2021
Knooppunt	2.064	1.708	1.583	1.788
Binnenvaart	39	30	19	26
Wegvervoer	849	784	645	772
Spoorvervoer	20	19	23	24
Pijpleiding	6	6	5	6
Dienstverlening tbv vervoer	950	660	680	740
Overslag/opslag	200	210	210	220
Vestigingsplaats	8.950	9.220	9.330	9.740
Industrie	3.770	4.160	4.060	4.030
Groothandel	640	720	860	880
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	4.540	4.340	4.410	4.830
Totaal	11.014	10.928	10.913	11.528

Figuur 7: directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

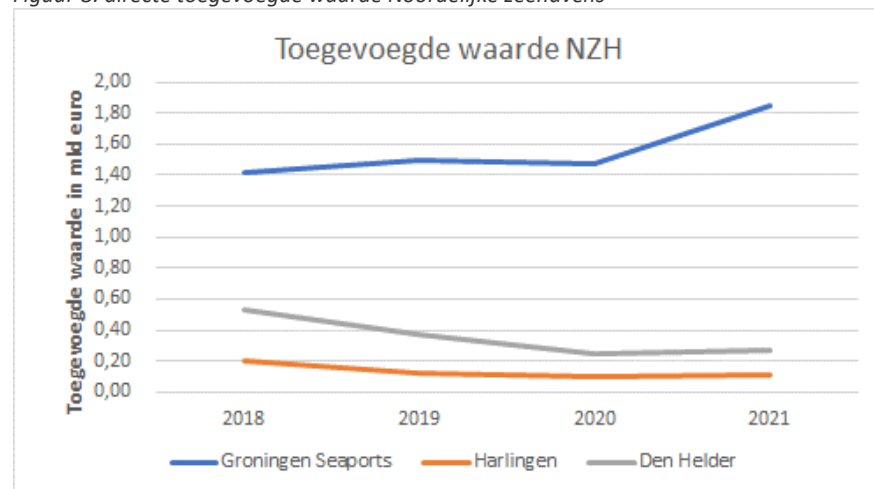


² De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

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

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	236,2	176,2	180,4	212,3
Binnenvaart	3,9	2,9	1,9	3,4
Wegvervoer	51,6	49,9	39,7	45,0
Spoorvervoer	1,2	1,2	1,4	1,4
Pijpleiding	13,4	14,3	13,4	13,5
Dienstverlening tbv vervoer	145,0	90,0	104,0	125,0
Overslag/opslag	21,0	18,0	20,0	24,0
Vestigingsplaats	1.915,0	1.808,0	1.648,0	1.981,0
Industrie	803,0	791,0	485,0	637,0
Groothandel	87,0	93,0	100,0	109,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.025,0	924,0	1.063,0	1.235,0
Totaal	2.151,2	1.984,2	1.828,4	2.193,3

Figuur 8: directe toegevoegde waarde Noordelijke zeehavens



Tabel 15: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	309,0	372,0	421,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	235,0	295,0	340,0
Overslag/opslag	-	74,0	77,0	81,0
Vestigingsplaats	-	7.229,0	6.908,0	7.961,0
Industrie	-	3.022,0	2.788,0	3.473,0
Groothandel	-	2.112,0	1.816,0	1.913,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.095,0	2.304,0	2.575,0
Totaal	-	7.538,0	7.280,0	8.382,0

Tabel 16: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	105	110	108	110
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	80	78	77	79
Overslag/opslag	25	32	31	31
Vestigingsplaats	655	620	648	689
Industrie	240	232	232	247
Groothandel	75	71	69	73
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	340	317	347	369
Totaal	760	730	756	799

Groningen Seaports

De haven van Groningen Seaports laat een relatief sterke stijging zien in 2021 ten opzichte van 2020, naar ruim 7,6 duizend werknemers en 1,8 miljard euro toegevoegde waarde. De toename komt door een aantal oorzaken. Enerzijds is het herstel van de industrie na COVID-19 duidelijk zichtbaar. Daarnaast is - ondanks het verminderen van de gaswinning in Groningen- er door de hogere gasprijs in 2021 sprake van een positief financieel resultaat van de NAM.³ De toegevoegde waarde in de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart neemt -mede door de genoemde ontwikkelingen- met ongeveer 150 miljoen euro toe.

Tabel 17: ontwikkeling directe werkgelegenheid Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.213	886	783	955
Binnenvaart	37	28	17	24
Wegvervoer	594	528	441	575
Spoorvervoer	19	17	22	22
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	450	180	180	200
Overslag/opslag	110	130	120	130
Vestigingsplaats	5.310	5.960	6.110	6.670
Industrie	2.450	3.040	2.970	3.050
Groothandel	370	420	570	580
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.490	2.500	2.570	3.040
Totaal	6.523	6.846	6.893	7.625

³ NAM Jaarverslag 2021 via https://www.nam.nl/promos/lees-het-volledige-jaarverslag-2021/_jcr_content.stream/1650465135513/876bbb80407653498d7261a32c043429324b1511/nam-annual-report-kvk-2021.pdf

Tabel 18: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	150,7	100,5	104,9	129,8
Binnenvaart	3,7	2,7	1,7	3,2
Wegvervoer	36,1	33,6	27,1	33,6
Spoorvervoer	1,1	1,1	1,3	1,3
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	89,0	45,0	54,0	68,0
Overslag/opslag	14,0	11,0	14,0	17,0
Vestigingsplaats	1.266,0	1.390,0	1.372,0	1.713,0
Industrie	420,0	589,0	430,0	577,0
Groothandel	58,0	65,0	67,0	109,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	788,0	736,0	875,0	1.027,0
Totaal	1.416,7	1.490,5	1.476,9	1.842,8

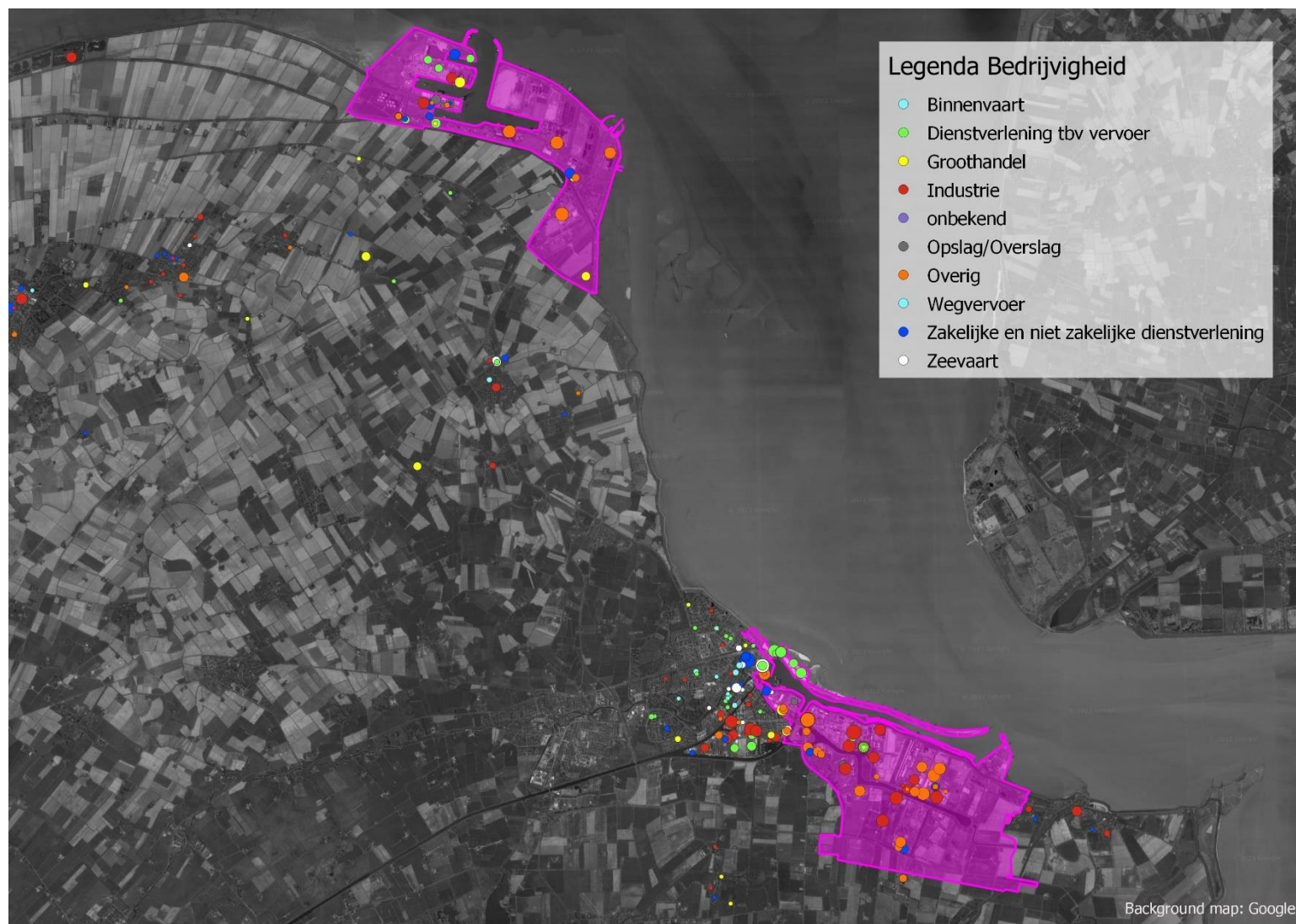
Tabel 19: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	133,0	196,0	225,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	86,0	142,0	169,0
Overslag/opslag	-	47,0	54,0	56,0
Vestigingsplaats	-	4.838,0	4.929,0	5.839,0
Industrie	-	2.437,0	2.408,0	3.045,0
Groothandel	-	896,0	756,0	802,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	1.505,0	1.765,0	1.992,0
Totaal	-	4.971,0	5.125,0	6.064,0

Tabel 20: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	40	46	44	44
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	30	27	26	26
Overslag/opslag	10	19	18	18
Vestigingsplaats	280	266	292	321
Industrie	90	95	92	102
Groothandel	30	31	30	31
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	160	140	170	188
Totaal	320	312	336	365

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 2021

Harlingen

De haven van Harlingen heeft een directe werkgelegenheid van een ongeveer 1.400 werknemers, een stabiel aantal ten opzichte van 2020. De toegevoegde waarde en het aantal bedrijven zijn in 2021 licht toegenomen ten opzichte van 2020. In Harlingen is vooral in de vestigingsplaatsfunctie een sterk herstel te zien in 2021 van het COVID-19 jaar 2020. Dit is zowel zichtbaar in de toegevoegde waarde als de gerealiseerde omzet van de bedrijven in de haven.

Tabel 21: ontwikkeling directe werkgelegenheid Harlingen

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	303	292	250	274
Binnenvaart	0	0	0	0
Wegvervoer	223	222	170	164
Spoorvervoer	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	70	80	110
Vestigingsplaats	1.280	1.100	1.100	1.120
Industrie en Groothandel	630	520	500	490
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	650	580	600	630
Totaal	1.583	1.392	1.350	1.394

Tabel 22: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Harlingen

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	28,6	24,1	19,5	23,6
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	13,6	14,1	10,5	9,6
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	15,0	10,0	9,0	14,0
Vestigingsplaats	177,0	102,0	86,0	100,0
Industrie en Groothandel	104,0	58,0	45,0	53,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	73,0	44,0	41,0	47,0
Totaal	205,6	126,1	105,5	123,6

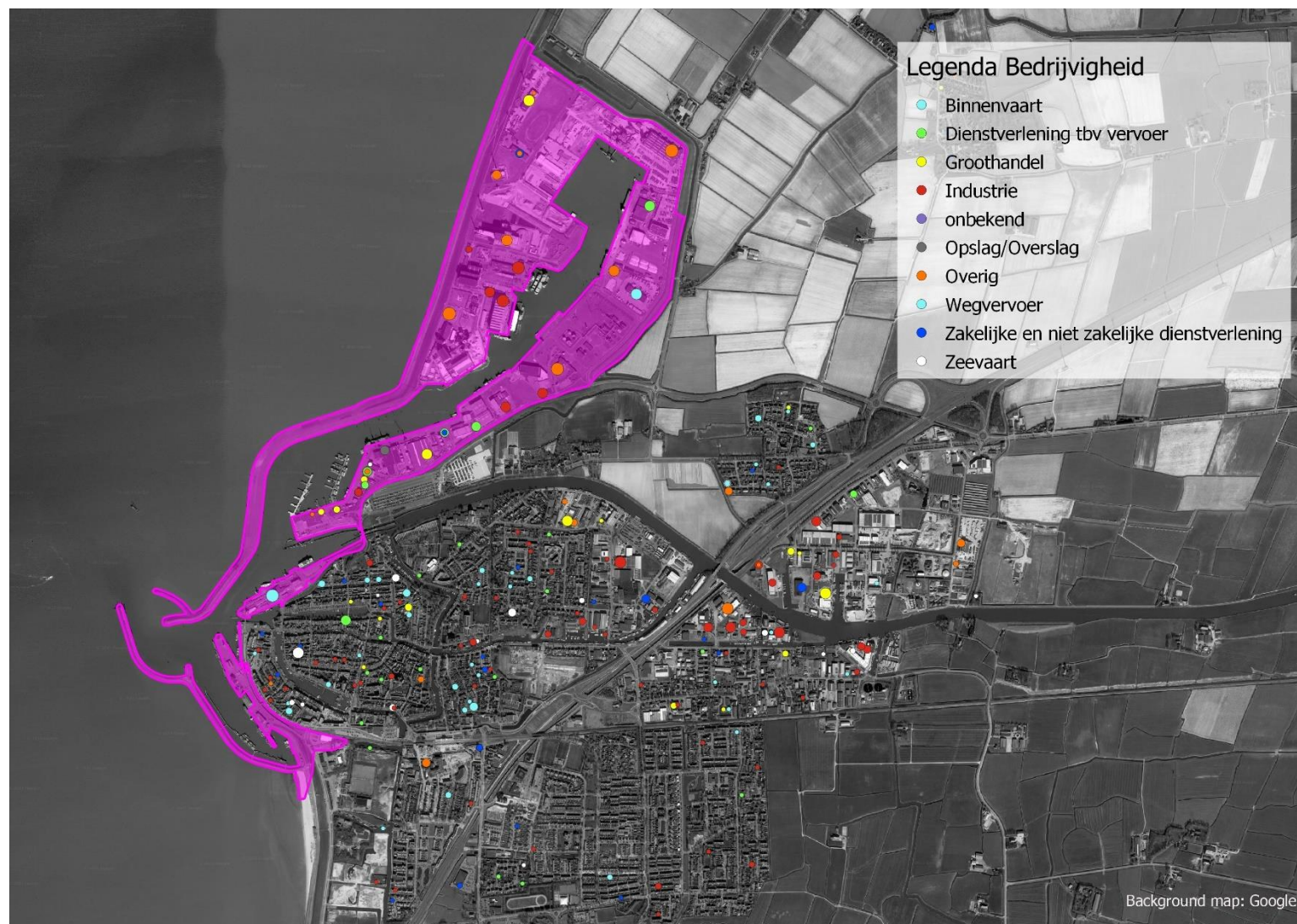
Tabel 23: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Harlingen

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	24,0	28,0	31,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	24,0	28,0	31,0
Vestigingsplaats	-	587,0	482,0	531,0
Industrie en Groothandel	-	323,0	249,0	280,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	264,0	233,0	251,0
Totaal	-	611,0	510,0	562,0

Tabel 24: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Harlingen

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	25	26	27	31
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	25	26	27	31
Vestigingsplaats	195	153	155	166
Industrie en Groothandel	115	87	88	94
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	80	66	67	72
Totaal	220	179	182	197

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 2021.

Den Helder⁶

De haven van Den Helder laat in 2021 een lichte daling zien in werkgelegenheid; toegevoegde waarde neemt wel toe, vooral in de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. De omzet neemt ook toe in 2021 ten opzichte van 2020, vooral in de sector Industrie en Groothandel.

Tabel 25: ontwikkeling directe werkgelegenheid Den Helder

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	538	530	560	559
Binnenvaart	2	2	2	2
Wegvervoer	32	34	33	32
Spoorvervoer	2	2	2	2
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	500	490	520	520
Vestigingsplaats	2.360	2.160	2.110	1.960
Industrie en Groothandel	960	890	870	790
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.400	1.270	1.240	1.170
Totaal	2.898	2.690	2.670	2.519

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 26: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Den Helder

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	55,9	52,6	57,0	60,0
Binnenvaart	0,2	0,2	0,2	0,2
Wegvervoer	1,9	2,1	2,0	1,9
Spoorvervoer	0,1	0,1	0,1	0,1
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	47,0	43,0	48,0	51,0
Vestigingsplaats	472,0	315,0	190,0	205,0
Industrie en Groothandel	308,0	171,0	43,0	44,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	164,0	144,0	147,0	161,0
Totaal	527,9	367,6	247,0	265,0

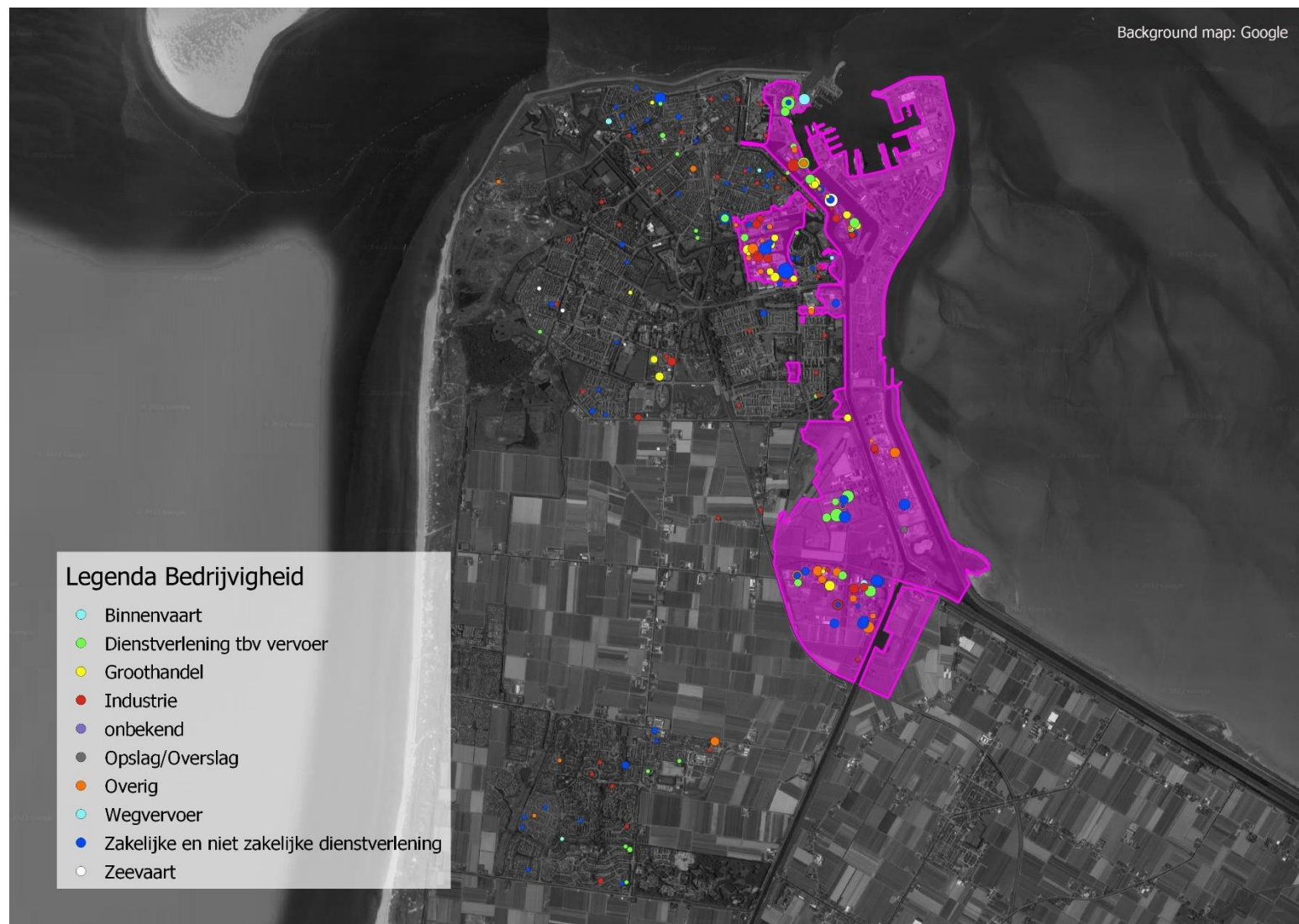
Tabel 27: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Den Helder

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	151,0	148,0	166,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	151,0	148,0	166,0
Vestigingsplaats	-	1.804,0	1.496,0	1.592,0
Industrie en Groothandel	-	1.478,0	1.190,0	1.260,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	326,0	306,0	332,0
Totaal	-	1.955,0	1.644,0	1.758,0

Tabel 28: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Den Helder

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	35	38	37	35
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	35	38	37	35
Vestigingsplaats	180	201	201	202
Industrie en Groothandel	80	90	91	93
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	100	111	110	109
Totaal	215	239	238	237

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 2021.

3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied

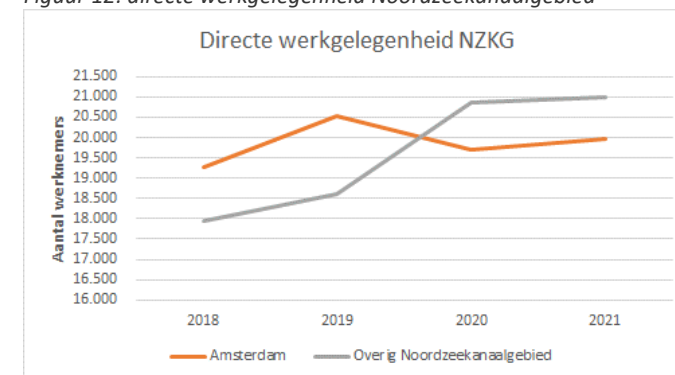
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied⁸

De economische betekenis van de havens in het Noordzeekanaalgebied is in 2021 iets toegenomen ten opzichte van 2020 qua werkgelegenheid en relatief sterk toegenomen qua toegevoegde waarde. De toename van de werkgelegenheid is vooral zichtbaar in de dienstverlening tbv het vervoer en de sector industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. De toename van de toegevoegde waarde en omzet is heel sterk zichtbaar in deze laatste sector industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. Hierbij vindt de stijging vooral in de haven van Amsterdam plaats.

Tabel 29: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	9.762	10.584	10.109	10.250
Binnenvaart	1.904	1.920	1.446	1.555
Wegvervoer	4.282	4.469	4.192	3.999
Spoorvervoer	143	162	139	124
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.240	2.180	2.440	2.600
Overslag/opslag	2.190	1.850	1.890	1.970
Vestigingsplaats	27.471	28.560	30.480	30.720
Groothandel	3.070	3.700	4.050	4.020
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	24.401	24.860	26.430	26.700
Totaal	37.233	39.144	40.589	40.970

Figuur 12: directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

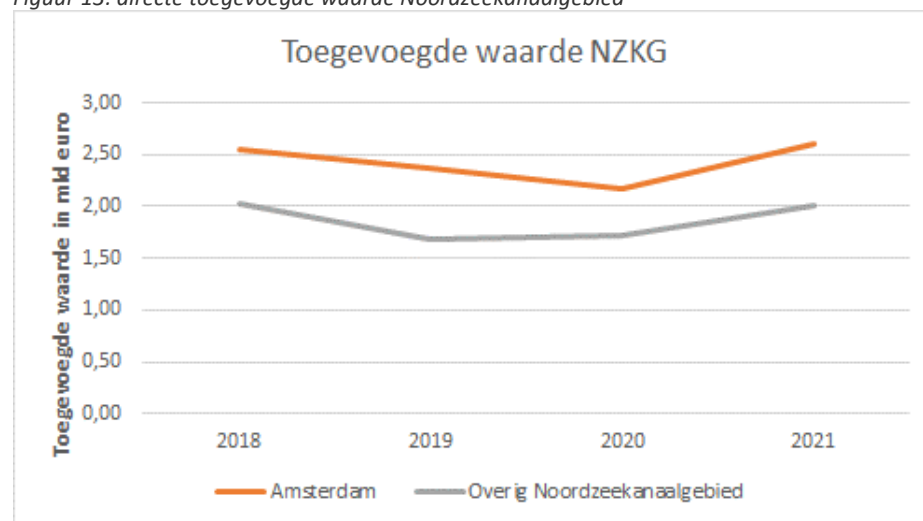


⁸ De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

Tabel 30: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied (in mld euro)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.084,2	995,0	957,6	1.088,8
Binnenvaart	192,4	185,2	146,7	204,6
Wegvervoer	260,5	284,4	257,7	233,3
Spoorvervoer	8,7	10,3	8,5	7,2
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	200,0	257,0	297,0	362,0
Overslag/opslag	416,0	251,0	241,0	275,0
Vestigingsplaats	3.496,4	3.053,0	2.928,0	3.522,0
Groothandel	438,0	524,0	464,0	518,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.058,4	2.529,0	2.464,0	3.004,0
Totaal	4.580,6	4.048,0	3.885,6	4.610,8

Figuur 13: directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied



Tabel 31: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Omzet in miljard euro			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	1.644,0	1.672,0	1.845,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	920,0	968,0	1.122,0
Overslag/opslag	-	724,0	704,0	723,0
Vestigingsplaats	-	18.973,0	17.893,0	20.844,0
Groothandel	-	7.208,0	6.353,0	6.975,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	11.765,0	11.540,0	13.869,0
Totaal	-	20.617,0	19.565,0	22.689,0

De sterke toename van het aantal bedrijven in 2020 ten opzichte van 2019 komt door de aanpassing van de geografische scope van overig NZKG. Hierdoor is ook bedrijvigheid opgenomen in de havenmonitor voor 2020 en 2021 in de gehele gemeente, waar eerder alleen terreinen direct langs het Noordzeekanaalgebied werden gebruikt (zie voor volledige toelichting pagina 45). Dit werkt ook door in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde, maar is in tabel 32 heel duidelijk zichtbaar. In samenwerking met het CBS en het ministerie van IenW wordt gezocht naar mogelijkheden om voor de volgende monitor de tijdsreeks terug te rekenen tot het begin van de reeks.

Tabel 32: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	130	154	216	228
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	65	76	112	122
Overslag/opslag	65	78	104	106
Vestigingsplaats	548	614	731	749
Groothandel	150	170	196	203
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	398	444	535	546
Totaal	678	768	947	977

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 2021.

Amsterdam

De haven van Amsterdam laat een stijging zien van all vier de indicatoren werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet en het aantal bedrijven in 2021 ten opzichte van 2020. Ten opzichte van 2019 is er -vooral in de knooppuntsfunctie- sprake van een lichte afname. De daling in de knooppuntsfunctie is vooral toe te schrijven aan de vervoerssectoren binnenvaart, wegvervoer en spoorvervoer, welke door de dalende overslag lager uitkomen. Er is een relatief sterke stijging van de werkgelegenheid, toegevoegde waarde en omzet zichtbaar in de sector overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. Deze wordt verklaard door een sterke toename bij een enkele grote bedrijven actief in de bouw en verhuur. De afname van de werkgelegenheid in de industrie in 2021 ten opzichte van 2020 is vooral te wijten aan een middelgroot bedrijf wat verdwenen is. Generiek gezien stijgt de omzet bij bijna de helft van de bedrijven en blijft 30 procent stabiel; een ontwikkeling die bijdraagt aan de stijging die in de haven van Amsterdam zichtbaar is.

Tabel 33: ontwikkeling directe werkgelegenheid Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	8.025	8.720	7.971	7.958
Binnenvaart	1.774	1.806	1.336	1.428
Wegvervoer	3.802	4.050	3.762	3.604
Spoorvervoer	107	132	110	93
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	2.340	2.730	2.760	2.830
Vestigingsplaats	11.250	11.810	11.740	12.000
Industrie	2.120	1.870	1.730	1.650
Groothandel	1.780	2.350	2.360	2.360
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7.350	7.590	7.650	7.990
Totaal	19.275	20.530	19.711	19.958

Tabel 34: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	880,7	844,4	766,4	850,2
Binnenvaart	179,2	174,2	135,6	187,8
Wegvervoer	231,2	257,7	231,3	210,3
Spoorvervoer	6,5	8,4	6,8	5,4
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	457,0	397,0	386,0	440,0
Vestigingsplaats	1.669,0	1.522,0	1.403,0	1.748,0
Industrie	487,0	304,0	263,0	279,0
Groothandel	314,0	380,0	297,0	339,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	868,0	838,0	843,0	1.130,0
Totaal	2.549,7	2.366,4	2.169,4	2.598,2

Tabel 35: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	1.063,0	1.007,0	1.077,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	1.063,0	1.007,0	1.077,0
Vestigingsplaats	-	11.595,0	10.403,0	11.650,0
Industrie	-	2.159,0	2.169,0	2.352,0
Groothandel	-	6.202,0	5.174,0	5.696,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	3.234,0	3.060,0	3.602,0
Totaal	-	12.658,0	11.410,0	12.727,0

Tabel 36: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Amsterdam

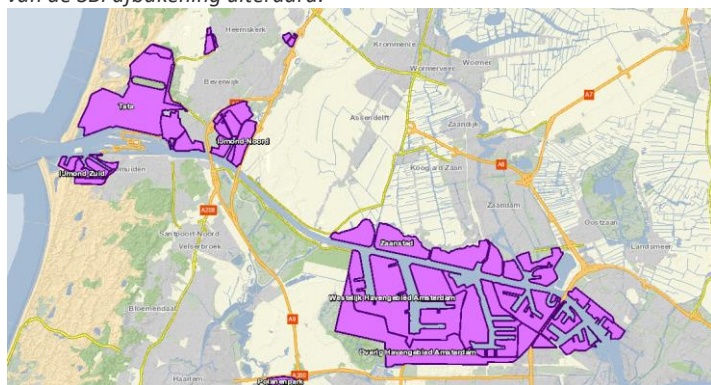
Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	80	97	92	93
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	97	92	93
Vestigingsplaats	245	272	265	274
Industrie	55	62	51	52
Groothandel	60	67	72	79
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	130	143	142	143
Totaal	325	369	357	367

Overig Noordzeekanaalgebied¹⁰

De economische betekenis van de havens in overig NZKG laten in 2021 een lichte stijging zien ten opzichte van 2020. Dit wordt veroorzaakt door meerdere bedrijven, maar een van de oorzaken zien wij in de industrie in dit zeehavengebied. In 2021 is de gerealiseerde toegevoegde waarde in de basismetaalindustrie in Nederland met ruim 38,5% gestegen¹¹ Het is zeer waarschijnlijk dat de aanwezige industrie in dit gebied een soortgelijk beeld laat zien. Ook de omzet (+1,6 mld euro) neemt sterk toe in deze sector als uiting van het herstel na de COVID-19 crisis.

Een belangrijk element om op te merken bij de cijfers voor overig NZKG is dat de populatie die gebruikt is om de cijfers voor 2020 en 2021 te berekenen *afwijkend* is van de populatie die gebruikt is om 2018 en 2019 te berekenen. In overleg met de havens van overig NZKG is besloten om de bedrijvenlijsten voor deze havenmonitor door Erasmus UPT te laten maken, waardoor ze geheel in lijn opgesteld zijn met de geografische en sectorale afbakening van de havenmonitor. Concreet betekent dit dat een flink aantal bedrijven in de gehele gemeentes, vooral gevestigd langs de Zaan en in de rest van de gemeente in plaats van op industrieterreinen direct gelegen aan het Noordzeekanaalgebied (zie figuur 15) is toegevoegd aan de populatie. Deze 'nieuwe' bedrijvenlijst is echter alleen voor 2020 en 2021 doorgerekend door het CBS, waardoor er sprake lijkt van een sprong tussen 2018/2019 en 2020. Als dezelfde populatie was gebruikt om 2018 en 2019 te berekenen, dan zouden de waardes voor deze jaren hoger zijn. In samenwerking met het CBS en het ministerie van IenW wordt gezocht naar mogelijkheden om voor de volgende monitor de tijdsreeks terug te rekenen tot het begin van de reeks.

Figuur 15: overzicht industrieterreinen direct aan het Noordzeekanaalgebied; dit zijn dus de oude afgebakende gebieden. In deze monitor is de hele gemeente meegenomen, met inachtneming van de SBI afbakening uiteraard.



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 37: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.736	1.864	2.127	2.303
Binnenvaart	130	114	109	127
Wegvervoer	481	419	430	395
Spoorvervoer	35	30	28	31
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.090	1.300	1.560	1.750
Vestigingsplaats	16.221	16.760	18.740	18.700
Groothandel	1.290	1.350	1.690	1.650
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	14.931	15.410	17.050	17.050
Totaal	17.957	18.624	20.867	21.003

Tabel 38: ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	203,5	149,6	191,3	239,6
Binnenvaart	13,1	11,0	11,1	16,7
Wegvervoer	29,2	26,7	26,4	23,0
Spoorvervoer	2,2	1,9	1,7	1,8
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	159,0	110,0	152,0	198,0
Vestigingsplaats	1.827,4	1.531,0	1.525,0	1.773,0
Groothandel	124,0	144,0	167,0	178,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.703,4	1.387,0	1.358,0	1.595,0
Totaal	2.030,9	1.680,6	1.716,3	2.012,6

Tabel 39: ontwikkeling omzet overig in miljoenen euro's Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	580,0	665,0	767,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	580,0	665,0	767,0
Vestigingsplaats	-	7.378,0	7.491,0	9.194,0
Groothandel	-	1.007,0	1.180,0	1.279,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	6.371,0	6.311,0	7.915,0
Totaal	-	7.958,0	8.156,0	9.961,0

Tabel 40: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	50	57	124	135
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	50	57	124	135
Vestigingsplaats	308	342	466	475
Groothandel	90	103	124	124
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	218	239	342	351
Totaal	358	399	590	610

4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond

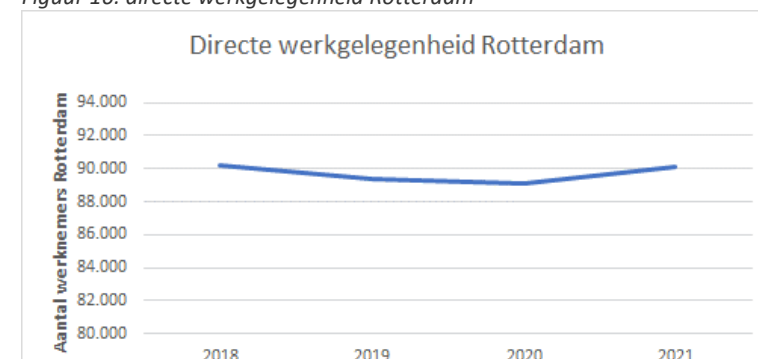
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond¹²

De zeehavens in Rijn- en Maasmond laten een (lichte) toename van de economische betekenis zien. De werkgelegenheid neemt toe naar ruim 136 duizend werknemers in 2021, terwijl de toegevoegde waarde zich sterk herstelt en met bijna 2 miljard euro toeneemt. De omzet groeit sterk (ruim 23%), vooral door groei in de industrie en de groothandel. Er is sprake van een duidelijk herstel na de COVID-19 crisis in 2020.

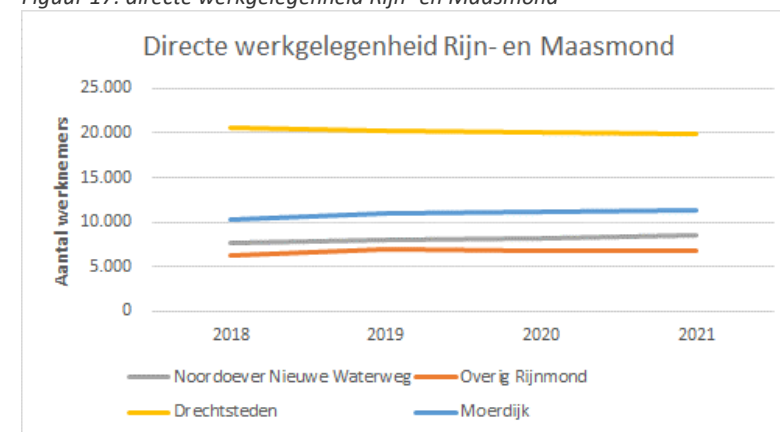
Tabel 41: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	59.090	63.472	62.210	63.566
Binnenvaart	9.215	8.779	8.519	8.860
Wegvervoer	26.966	29.085	27.771	27.641
Spoorvervoer	1.190	1.229	1.172	1.224
Pijpleiding	59	59	58	61
Dienstverlening tbv vervoer	12.340	14.400	14.690	15.440
Overslag/opslag	9.320	9.920	10.000	10.340
Vestigingsplaats	75.860	72.110	73.230	72.970
Industrie	27.250	25.110	25.400	24.860
Groothandel	13.040	12.340	13.060	13.170
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	35.570	34.660	34.770	34.940
Totaal	134.950	135.582	135.440	136.536

Figuur 16: directe werkgelegenheid Rotterdam



Figuur 17: directe werkgelegenheid Rijn- en Maasmond



¹² De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

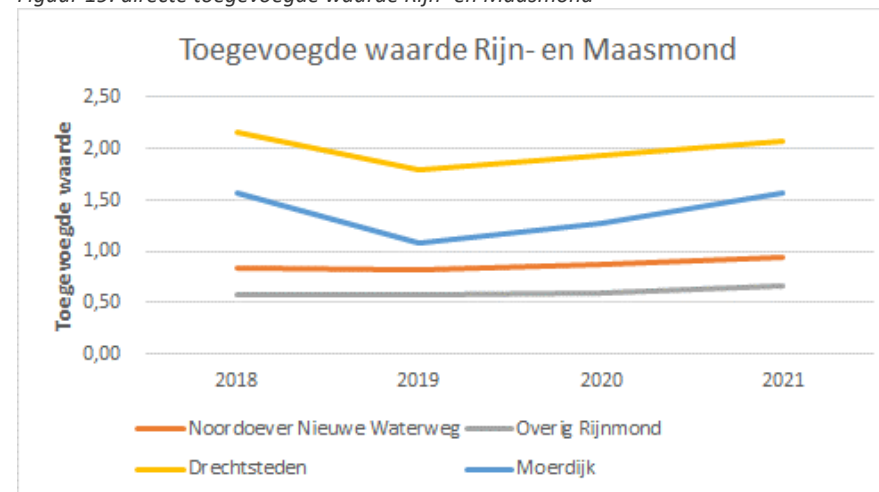
Tabel 42: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	6.087,6	6.145,7	6.195,3	7.033,5
Binnenvaart	931,2	846,9	864,7	1.165,1
Wegvervoer	1.640,0	1.850,9	1.707,3	1.612,6
Spoorvervoer	72,4	78,2	72,0	71,4
Pijpleiding	141,0	149,8	140,3	141,5
Dienstverlening tbv vervoer	1.709,0	1.803,0	1.942,0	2.313,0
Overslag/opslag	1.594,0	1.417,0	1.469,0	1.730,0
Vestigingsplaats	13.284,0	12.868,0	9.251,0	11.679,0
Industrie	5.326,0	3.635,0	2.267,0	4.477,0
Groothandel	2.718,0	2.739,0	2.351,0	2.632,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.240,0	6.494,0	4.633,0	4.570,0
Totaal	19.371,6	19.013,7	15.446,3	18.712,6

Figuur 18: directe toegevoegde waarde Rotterdam



Figuur 19: directe toegevoegde waarde Rijn- en Maasmond



Tabel 43: ontwikkeling omzet in miljard euro's Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	10,89	11,60	12,80
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	7,43	7,88	8,41
Overslag/opslag	-	3,46	3,72	4,39
Vestigingsplaats	-	137,43	124,98	155,09
Industrie	-	58,55	44,78	61,50
Groothandel	-	58,92	65,07	77,56
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	19,97	15,13	16,03
Totaal	-	148,32	136,58	167,89

Tabel 44: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	850	781	801	819
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	675	618	637	651
Overslag/opslag	175	163	164	168
Vestigingsplaats	2.220	2.159	2.182	2.213
Industrie	540	569	601	610
Groothandel	625	562	568	570
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.055	1.028	1.013	1.033
Totaal	3.070	2.940	2.983	3.032

Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Tabel 45: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	56.123	59.722	58.265	59.539
Binnenvaart	9.110	8.678	8.413	8.754
Wegvervoer	26.343	28.415	27.132	26.930
Spoorvervoer	1.174	1.212	1.155	1.207
Pijpleiding	56	57	55	58
Dienstverlening tbv vervoer	10.870	12.350	12.560	13.440
Overslag/opslag	8.570	9.010	8.950	9.150
Vestigingsplaats	48.030	44.600	45.850	45.750
Industrie	17.580	15.920	16.810	16.350
Groothandel	8.040	7.030	7.530	7.650
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	22.410	21.650	21.510	21.750
Totaal	104.153	104.322	104.115	105.289

Tabel 46: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	5.805,4	5.810,1	5.801,5	6.577,4
Binnenvaart	920,6	837,1	853,9	1.151,3
Wegvervoer	1.602,2	1.808,3	1.668,0	1.571,1
Spoorvervoer	71,4	77,1	71,0	70,4
Pijpleiding	134,2	142,6	133,6	134,7
Dienstverlening tbv vervoer	1.553,0	1.608,0	1.711,0	2.051,0
Overslag/opslag	1.524,0	1.337,0	1.364,0	1.599,0
Vestigingsplaats	9.835,0	10.316,0	6.442,0	8.492,0
Industrie	3.826,0	2.822,0	1.281,0	3.204,0
Groothandel	2.129,0	2.180,0	1.707,0	1.931,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.880,0	5.314,0	3.454,0	3.357,0
Totaal	15.640,4	16.126,1	12.243,5	15.069,4

Tabel 47: ontwikkeling omzet in miljarden euro's Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	9,68	10,18	12,21
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	6,50	6,91	8,41
Overslag/opslag	-	3,18	3,27	3,80
Vestigingsplaats	-	118,03	107,79	133,83
Industrie	-	48,27	36,62	49,91
Groothandel	-	54,56	60,71	72,82
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	15,19	10,46	11,10
Totaal	-	127,70	117,97	146,04

Tabel 48: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	690	600	611	625
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	560	482	491	504
Overslag/opslag	130	118	120	121
Vestigingsplaats	935	839	851	851
Industrie	225	200	209	212
Groothandel	320	243	249	249
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	390	396	393	390
Totaal	1.625	1.439	1.462	1.476

Rotterdam

De werkgelegenheid in de Rotterdamse haven neemt met ongeveer 1.000 werknemers toe in 2021 ten opzichte van 2020. Dit komt vooral door een stijging van de werkgelegenheid in de dienstverlening tbv het vervoer naar 11.430 werknemers. In overleg met het havenbedrijf Rotterdam is gekozen voor een verdere continuering van de aanscherping van de bedrijvenlijsten voor de haven van Rotterdam (en Noordoevers Nieuwe Waterweg en Overig Rijnmond). Hierdoor zijn nog een beperkt aantal bedrijven toegevoegd aan de populatie; het aantal is verwaarloosbaar met de slag die in de havenmonitor 2021 gemaakt is.

Tabel 49: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	54.942	58.621	56.533	57.687
Zeevaart	1.820	1.910	1.810	1.780
Binnenvaart	8.867	8.471	8.172	8.505
Wegvervoer	25.427	27.528	26.185	25.917
Spoorvervoer	1.133	1.176	1.111	1.157
Pijpleiding	56	57	55	58
Dienstverlening tbv vervoer	9.350	10.740	10.540	11.430
Overslag/opslag	8.290	8.740	8.660	8.840
Vestigingsplaats	35.220	30.780	32.590	32.390
Voedingsmiddelindustrie	1.380	1.620	1.690	1.610
Chemische industrie	4.010	4.360	4.630	4.630
Basismetale- en metaalproductenindustrie	750	770	980	1.030
Overige industrie	8.210	5.930	6.610	6.310
Groothandel	4.590	3.940	4.640	4.720
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	16.280	14.160	14.040	14.090
Totaal	90.162	89.401	89.123	90.077

De toegevoegde waarde in de dienstverlening tbv vervoer en overslag/opslag neemt relatief sterk toe. Een belangrijk element om hier nog even expliciet te benoemen is de toegevoegde waarde in de overige industrie; de sector waarin de raffinaderijen vallen. 2020 is nu definitief vastgesteld op basis van de opgaves van bedrijven, die flink lager waren dan in de havenmonitor 2021 ingeschat; dit komt vooral door flink lagere bedrijfsresultaten en in een enkel geval door de afschrijvingen (hoog in 2019, laag in 2020). De inschatting voor 2021 is aangepast door Erasmus UPT ten opzichte van de CBS inschatting. Bij het opstellen van de voorlopige inschatting voor 2021 baseert het CBS zich op de vastgestelde cijfers voor 2020; een uitzonderlijk laag jaar door de COVID-19 pandemie. Hierdoor is de inschatting van de experts van Erasmus UPT dat de voorlopige inschatting van 2021 niet in lijn met de ontwikkeling van andere variabelen en indicatoren was. De omzet neemt sterk toe in 2021 tot bijna 35 miljard euro; een niveau vergelijkbaar met 2019. Ook in vertrouwelijke statistieken over marges van raffinaderijen waarover het havenbedrijf beschikt, welke voor dit onderzoek zijn ingezien door de onderzoekers, zien we in 2021 een flinke toename ten opzichte van 2020. Te zien is ook dat de marges op vergelijkbaar niveau liggen als in 2018 en 2019. Ook de volumes aan- en afvoer van ruwe olie in de Rotterdamse haven als geheel laten een beeld zien waarin 2021 meer in lijn ligt met 2018 en 2019, dan met 2020. Diverse andere variabelen geven dus een beeld dat 2021 meer vergelijkbaar is met 2018 en 2019 dan met 2020. Het daarom baseren van de inschatting van 2021 op 2020 is naar mening van de onderzoekers minder realistisch dan het koppelen van de inschatting in lijn met 2018 en 2019. Het is voor de onderzoekers van Erasmus UPT niet mogelijk om een exacte inschatting te geven van wat de toegevoegde waarde in 2021 moet zijn. Daarom is gekozen om de toegevoegde waarde in 2021 gelijk te stellen aan de waarde van 2019. Laatste punt is de bijstelling naar beneden van de toegevoegde waarde in 2020 in de sector overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening ten opzichte van de havenmonitor 2021. Dit wordt veroorzaakt door een herstructurering (vertrek hoofdkantoor), een groot bedrijf dat van SBI is gewisseld naar de groothandel en de soms totaal verschillende opgaven van bedrijven tov de eerdere raming.

Tabel 50: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	5.977,6	5.973,4	5.907,1	6.734,7
Zeevaart	437,0	432,0	433,0	532,0
Binnenvaart	896,0	817,2	829,4	1.118,5
Wegvervoer	1.546,4	1.751,8	1.609,8	1.512,0
Spoorvervoer	68,9	74,8	68,3	67,5
Pijpleiding	134,2	142,6	133,6	134,7
Dienstverlening tbv vervoer	1.421,0	1.461,0	1.512,0	1.823,0
Overslag/opslag	1.474,0	1.294,0	1.321,0	1.547,0
Vestigingsplaats	8.243,0	8.945,0	4.869,0	6.742,0
Voedingsmiddelindustrie	204,0	432,0	213,0	187,0
Chemische industrie	1.542,0	1.098,0	1.099,0	1.458,0
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	103,0	87,0	110,0	143,0
Overige industrie	1.652,0	1.096,0	-452,0	1.096,0 ¹³
Groothandel	1.758,0	1.896,0	1.425,0	1.641,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	2.984,0	4.336,0	2.474,0	2.217,0
Totaal	14.220,6	14.918,4	10.776,1	13.476,7

¹³ Voorlopige inschatting voor 2021 is aangepast ten opzichte van de inschatting CBS

Qua omzet is een stijging zichtbaar in de chemische industrie in 2021 ten opzichte van 2020. De eerder uitgewerkte impact van het herstel van COVID-19 is hier duidelijk zichtbaar, wat ook al het geval was in de toegevoegde waarde.

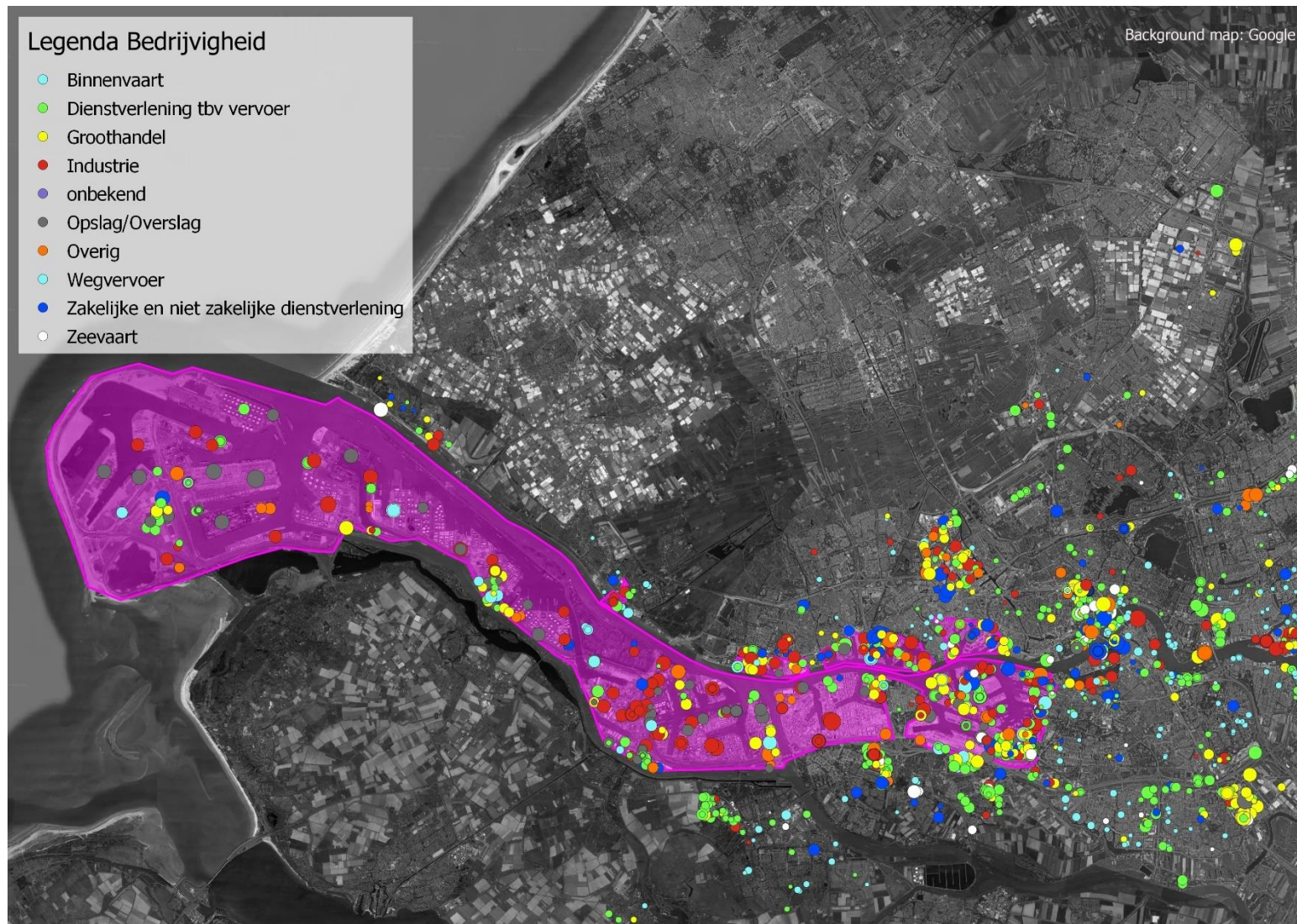
Tabel 51: ontwikkeling omzet in miljarden euro's Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	11,43	11,45	13,57
Zeevaart	-	2,74	2,53	2,84
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	5,65	5,78	7,09
Overslag/opslag	-	3,04	3,13	3,64
Vestigingsplaats	-	108,19	97,95	123,06
Voedingsmiddelindustrie	-	1,44	2,04	1,65
Chemische industrie	-	10,35	8,56	11,16
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	-	0,39	0,64	0,87
Overige industrie	-	34,59	24,00	34,72
Groothandel	-	50,64	56,48	68,42
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	-	10,78	6,25	6,23
Totaal	-	119,62	109,40	136,62

Tabel 52: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	575	502	504	513
Zeevaart	50	44	40	39
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	415	359	364	374
Overslag/opslag	110	99	100	100
Vestigingsplaats	550	498	524	523
Voedingsmiddelindustrie	10	19	19	19
Chemische industrie	35	37	39	39
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	30	29	29	28
Overige industrie	60	44	51	53
Groothandel	190	140	148	147
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	225	229	238	237
Totaal	1.125	1.000	1.028	1.036

Figuur 20: overzicht bedrijvigheid per sector Rotterdam + Noordoever Nieuwe Waterweg + Overig Rijnmond¹⁴



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 2021.

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 2021 ten opzichte van 2020 qua werkgelegenheid, toegevoegde waarde en omzet. De meest opvallende stijging is de toename van de toegevoegde waarde in de sector overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart, welke met 44 miljoen euro toeneemt. Dit komt door een groot aantal bedrijven, waarbij de top 10 -actief in een verscheidenheid aan SBI's- zorgen voor circa 30 miljoen euro.

Tabel 53: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.731	1.611	1.702	1.772
Binnenvaart	243	207	241	249
Wegvervoer	916	888	947	1.013
Spoorvervoer	41	36	45	50
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	530	480	470	460
Vestigingsplaats	5.930	6.420	6.520	6.700
Industrie	2.000	1.840	1.710	1.660
Groothandel	770	740	580	670
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.160	3.840	4.230	4.370
Totaal	7.661	8.031	8.222	8.472

Tabel 54: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	149,8	135,8	153,4	170,8
Binnenvaart	24,6	20,0	24,5	32,8
Wegvervoer	55,7	56,5	58,2	59,1
Spoorvervoer	2,5	2,3	2,7	2,9
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	67,0	57,0	68,0	76,0
Vestigingsplaats	693,0	685,0	717,0	764,0
Industrie	247,0	224,0	247,0	252,0
Groothandel	110,0	94,0	78,0	76,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	336,0	367,0	392,0	436,0
Totaal	842,8	820,8	870,4	934,8

Tabel 55: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	143,0	168,0	193,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	143,0	168,0	193,0
Vestigingsplaats	-	2.226,0	2.333,0	2.553,0
Industrie	-	933,0	965,0	1.076,0
Groothandel	-	512,0	447,0	413,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	781,0	921,0	1.064,0
Totaal	-	2.369,0	2.501,0	2.746,0

Tabel 56: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	40	26	26	27
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	40	26	26	27
Vestigingsplaats	155	136	135	136
Industrie	55	40	41	42
Groothandel	50	36	35	35
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	50	60	59	59
Totaal	195	162	161	163

Overig Rijnmond

De economische betekenis van de havengebieden in overig Rijnmond is vrij constant gebleven in 2021 ten opzichte van 2020, al is de omzet wel toegenomen. In 2021 zijn ongeveer 6.800 werknemers werkzaam in de havens, die gezamenlijk een toegevoegde waarde van 658 miljoen euro realiseren. Er zijn drie sectoren (1) dienstverlening tbv vervoer & overslag/opslag, 2) groothandel en 3) overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart waarin de omzet alle drie ongeveer 200 miljoen euro toeneemt.

Tabel 57: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.260	1.400	1.840	1.870
Binnenvaart	0	0	0	0
Wegvervoer	0	0	0	0
Spoorvervoer	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.260	1.400	1.840	1.870
Vestigingsplaats	5.070	5.510	4.940	4.900
Industrie	1.230	1.410	1.190	1.110
Groothandel	2.680	2.350	2.310	2.270
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.160	1.750	1.440	1.520
Totaal	6.330	6.910	6.780	6.770

Tabel 58: ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	115,0	133,0	174,0	203,0
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	115,0	133,0	174,0	203,0
Vestigingsplaats	462,0	442,0	426,0	455,0
Industrie	78,0	75,0	65,0	68,0
Groothandel	261,0	189,0	205,0	214,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	123,0	178,0	156,0	173,0
Totaal	577,0	575,0	600,0	658,0

Tabel 59: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	840,0	1.097,0	1.291,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	840,0	1.097,0	1.291,0
Vestigingsplaats	-	4.875,0	4.976,0	5.378,0
Industrie	-	573,0	431,0	425,0
Groothandel	-	3.414,0	3.788,0	3.983,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	888,0	757,0	970,0
Totaal	-	5.715,0	6.073,0	6.669,0

Tabel 60: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	125	116	121	124
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	125	116	121	124
Vestigingsplaats	185	161	152	153
Industrie	35	31	30	31
Groothandel	80	67	66	67
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	70	63	56	55
Totaal	310	277	273	277

Drechtsteden

De economische betekenis van de zeehavens in de Drechtsteden is redelijk constant ten opzichte van 2020. Er zijn kleine schommelingen zichtbaar in diverse sectoren, maar het totaalbeeld is relatief gelijk gebleven, zeker op het gebied van werkgelegenheid. Toegevoegde waarde en omzet laten wel een lichte toename zien.

Tabel 61: ontwikkeling directe werkgelegenheid Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.008	1.212	1.325	1.382
Binnenvaart	79	77	83	79
Wegvervoer	249	265	262	252
Spoorvervoer	10	10	11	10
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer	450	680	780	700
Overslag/opslag	220	180	190	340
Vestigingsplaats	19.590	18.980	18.760	18.590
Industrie en Groothandel	10.130	10.350	9.970	9.800
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	9.460	8.630	8.790	8.790
Totaal	20.598	20.192	20.085	19.972

Tabel 62: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	118,7	136,9	168,1	203,7
Binnenvaart	8,0	7,4	8,4	10,4
Wegvervoer	15,1	16,9	16,1	14,7
Spoorvervoer	0,6	0,6	0,6	0,6
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer	73,0	91,0	118,0	138,0
Overslag/opslag	22,0	21,0	25,0	40,0
Vestigingsplaats	2.037,0	1.664,0	1.761,0	1.873,0
Industrie en Groothandel	1.051,0	875,0	1.019,0	1.139,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	986,0	789,0	742,0	734,0
Totaal	2.155,7	1.800,9	1.929,1	2.076,7

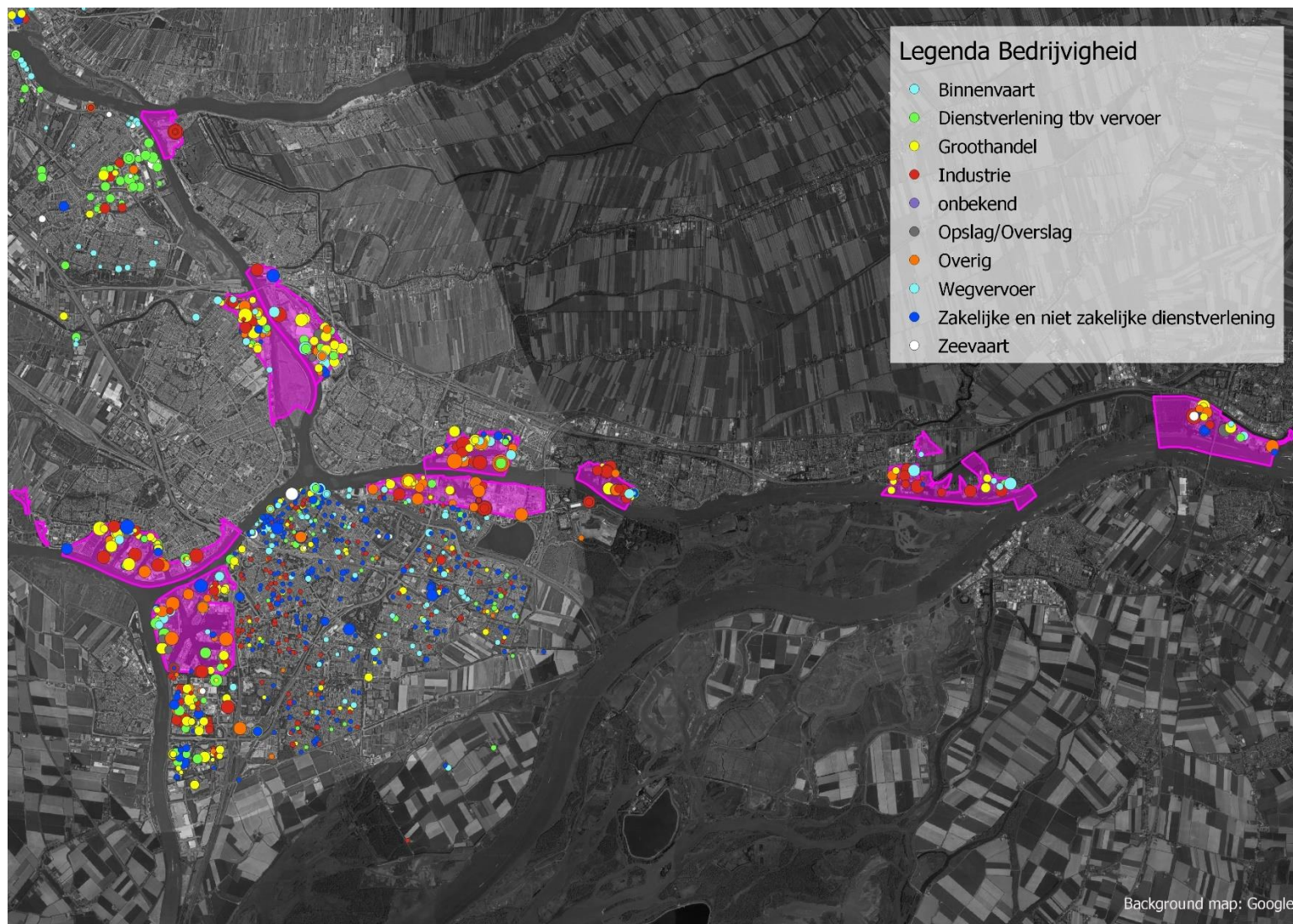
Tabel 63: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	468,0	522,0	621,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	406,0	460,0	514,0
Overslag/opslag	-	62,0	62,0	107,0
Vestigingsplaats	-	9.605,0	8.860,0	9.304,0
Industrie en Groothandel	-	6.837,0	6.306,0	6.683,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.768,0	2.554,0	2.621,0
Totaal	-	10.073,0	9.382,0	9.925,0

Tabel 64: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	70	81	89	93
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	55	68	74	76
Overslag/opslag	15	13	15	17
Vestigingsplaats	765	778	784	791
Industrie en Groothandel	350	397	412	414
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	415	381	372	377
Totaal	835	859	873	884

Figuur 21: overzicht bedrijvigheid per sector Drechtsteden¹⁵



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 2021.

Moerdijk

De economische betekenis van Moerdijk is vooral op het gebied van toegevoegde waarde en omzet sterk gestegen. Het eerder (op blz.8) beschreven herstel in vooral een aantal industriële sectoren is duidelijk zichtbaar in Moerdijk. De omzetsijging in de industrie en groothandel (+3,4 miljard euro, +55%) vertaalt zich ook in een hogere toegevoegde waarde.

Tabel 65: ontwikkeling directe werkgelegenheid Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.959	2.538	2.600	2.655
Binnenvaart	26	25	24	27
Wegvervoer	374	405	378	459
Spoorvervoer	6	6	6	7
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.030	1.370	1.340	1.300
Overslag/opslag	520	730	850	860
Vestigingsplaats	8.240	8.520	8.620	8.630
Industrie en Groothandel	4.540	4.140	4.160	4.230
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.700	4.380	4.460	4.400
Totaal	10.199	11.058	11.220	11.285

Tabel 66: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	163,4	199,7	225,7	253,4
Binnenvaart	2,6	2,4	2,4	3,5
Wegvervoer	22,7	25,7	23,2	26,8
Spoorvervoer	0,4	0,4	0,4	0,4
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	83,0	104,0	113,0	124,0
Overslag/opslag	48,0	60,0	80,0	92,0
Vestigingsplaats	1.413,0	888,0	1.048,0	1.313,0
Industrie en Groothandel	1.038,0	497,0	611,0	834,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	375,0	391,0	437,0	479,0
Totaal	1.576,4	1.087,7	1.273,7	1.566,4

Tabel 67: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	748,0	900,0	1.027,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	527,0	507,0	553,0
Overslag/opslag	-	221,0	393,0	474,0
Vestigingsplaats	-	9.800,0	8.326,0	11.958,0
Industrie en Groothandel	-	7.796,0	6.208,0	9.646,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.004,0	2.118,0	2.312,0
Totaal	-	10.548,0	9.226,0	12.985,0

Tabel 68: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	90	100	101	101
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	60	68	72	71
Overslag/opslag	30	32	29	30
Vestigingsplaats	515	542	547	571
Industrie en Groothandel	270	291	299	305
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	245	251	248	266
Totaal	605	642	648	672

Figuur 22: overzicht bedrijvigheid per sector Moerdijk¹⁶



¹⁶ 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 2021.

5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL

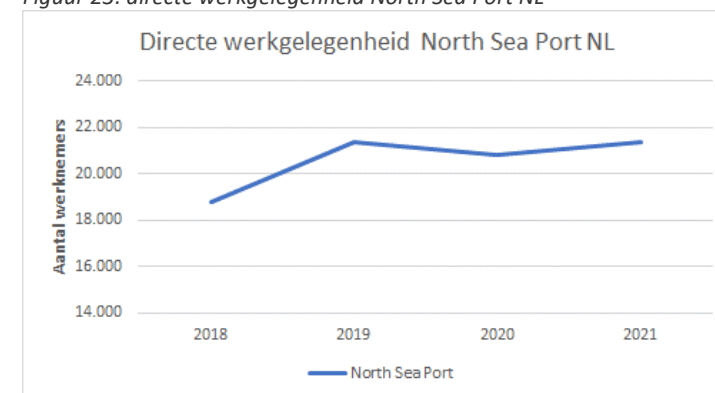
North Sea Port NL¹⁷

De economische betekenis van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Borsele – in de havenmonitor geclusterd onder de noemer North Sea Port – is licht toegenomen in 2021 ten opzichte van 2020. Zowel de werkgelegenheid (+559 werknemers) als de toegevoegde waarde (+358 miljoen euro) als de omzet (+1,6 mld) is gestegen. De industrie sector is een belangrijke pijler van de economische betekenis van de haven; 31,8% van de werkgelegenheid en bijna de helft (48,6%) van de toegevoegde waarde wordt gerealiseerd in deze sector. In lijn met het landelijke beeld is ook in North Sea Port de toegevoegde waarde en omzet in de industrie relatief sterk gegroeid in 2021 ten opzichte van 2020, als herstel van COVID-19 crisis.

Tabel 69: ontwikkeling directe werkgelegenheid North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	6.337	7.310	6.874	7.103
Binnenvaart	377	363	323	381
Wegvervoer	4.184	4.981	4.368	4.505
Spoorvervoer	31	31	27	31
Pijpleiding	6	6	5	6
Dienstverlening tbv vervoer	740	870	970	1.090
Overslag/opslag	1.000	1.060	1.180	1.090
Vestigingsplaats	12.420	14.080	13.920	14.250
Industrie	6.200	6.690	6.660	6.790
Groothandel	730	900	1.040	1.040
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.490	6.490	6.220	6.420
Totaal	18.757	21.390	20.794	21.353

Figuur 23: directe werkgelegenheid North Sea Port NL

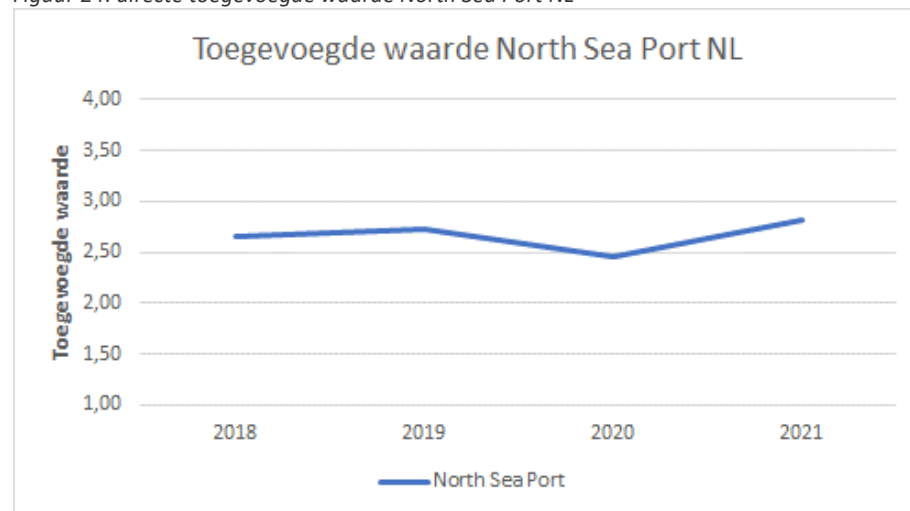


¹⁷ De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

Tabel 70: ontwikkeling directe toegevoegde waarde North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	568,8	683,2	632,4	701,2
Binnenvaart	38,1	35,0	32,8	50,1
Wegvervoer	254,4	316,9	268,6	262,8
Spoorvervoer	1,9	2,0	1,7	1,8
Pijpleiding	13,4	14,3	13,4	13,5
Dienstverlening tbv vervoer	117,0	173,0	172,0	224,0
Overslag/opslag	144,0	142,0	144,0	149,0
Vestigingsplaats	2.082,0	2.045,0	1.818,0	2.117,0
Industrie	1.523,0	1.371,0	1.128,0	1.370,0
Groothandel	79,0	103,0	136,0	141,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	480,0	571,0	554,0	606,0
Totaal	2.650,8	2.728,2	2.450,4	2.818,2

Figuur 24: directe toegevoegde waarde North Sea Port NL



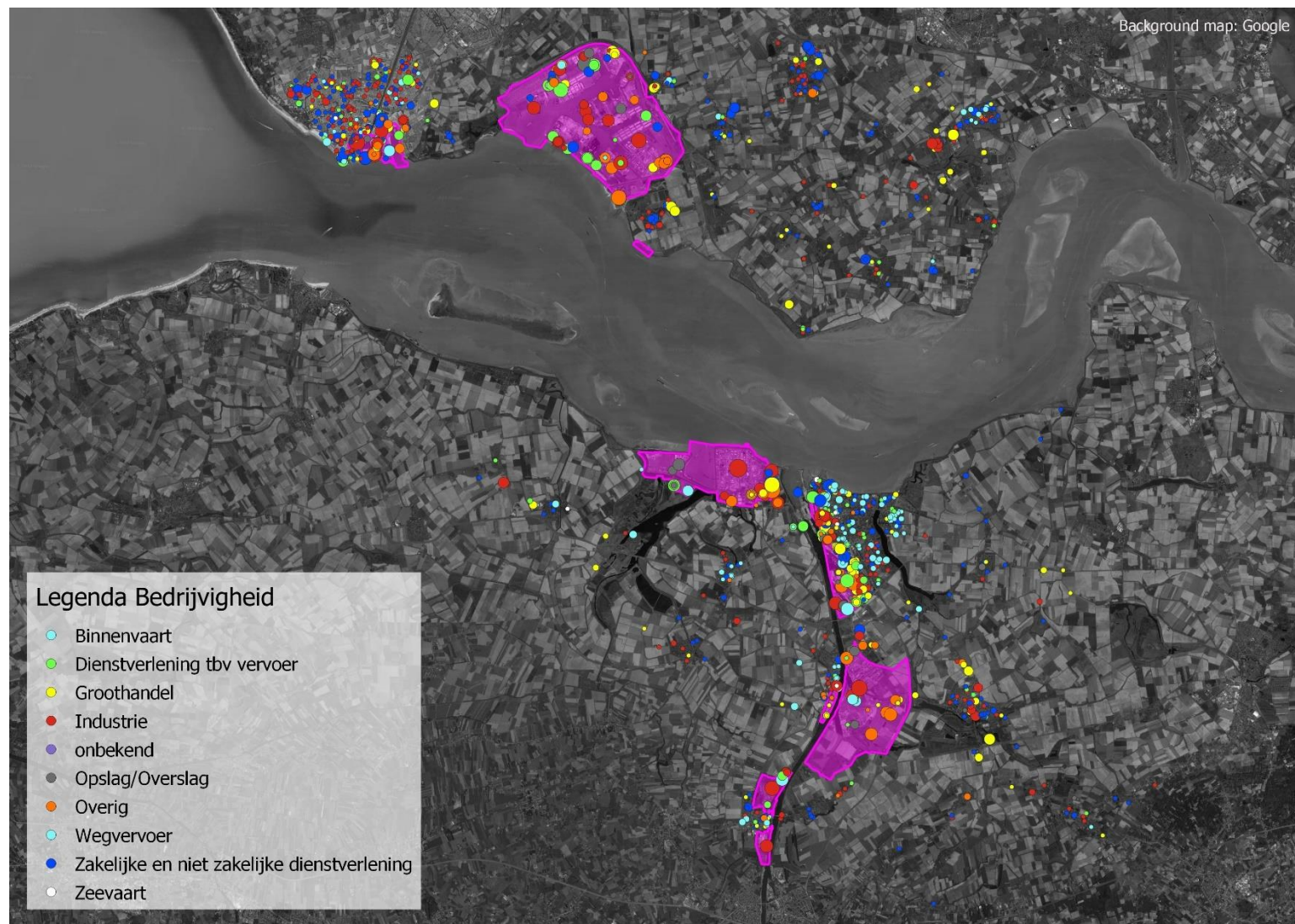
Tabel 71: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	727,0	762,0	792,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	317,0	343,0	367,0
Overslag/opslag	-	410,0	419,0	425,0
Vestigingsplaats	-	8.682,0	8.228,0	9.771,0
Industrie	-	6.249,0	5.733,0	7.058,0
Groothandel	-	984,0	1.009,0	1.080,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	1.449,0	1.486,0	1.633,0
Totaal	-	9.409,0	8.990,0	10.563,0

Tabel 72: ontwikkeling bedrijfsvestigingen North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	145	148	152	157
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	85	89	91	95
Overslag/opslag	60	59	61	62
Vestigingsplaats	815	840	835	889
Industrie	260	298	295	315
Groothandel	130	125	128	134
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	425	417	412	440
Totaal	960	988	987	1.046

Figuur 25: overzicht bedrijvigheid per sector North Sea Port¹⁸



¹⁸ 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 2021.

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 werkgelegenheid(smultipliers) 2021 ten opzichte van 2020

Over de hele linie zien we dat de indirecte werkgelegenheid gelijk toeneemt, op een enkele uitzondering na. Hierbij springen Rotterdam, overig NZKG en North Sea Port eruit als havens waarin de grootste toenames zichtbaar zijn. Hier zijn een aantal redenen voor; een soortgelijke ontwikkelingsrichting van de directe effecten, stijgende multipliers in een aantal belangrijke sectoren voor deze havens en meer achterwaartse inkoop van personeel als herstel van de COVID-19 crisis. De toenemende multipliers komt door een aantal redenen, maar de ontwikkeling -in heel Nederland- van het aantal werkzame personen en de productie in de IO76 categorieën is hier een van de oorzaken. Generiek is zichtbaar dat productie in veel categorieën sterk(er) is toegenomen, waar het aantal werkzame personen gelijk gebleven is of licht is toegenomen. Hierdoor nemen de multipliers -na een aantal berekeningsstappen- toe.

In Rotterdam is een combinatie van factoren de oorzaak van de sterke toename. De voor Rotterdam belangrijke sector overige industrie laat een stijging van de multiplier van 2,81 naar 3,16, door de -in heel Nederland- hogere productie en het lagere aantal werkzame personen in deze IO-categorie. Het beeld van een stijgende directe werkgelegenheid en een toename van de multiplier is ook zichtbaar in andere sectoren, waaronder de belangrijke groothandel sector. Al met al een diversiteit aan sectoren en oorzaken voor de toename van de indirecte werkgelegenheid in Rotterdam. In overig NZKG is de stijging van de indirecte werkgelegenheidseffecten gebaseerd op een brede toename van multipliers en directe werkgelegenheid; een argumentatie die ook voor North Sea Port van toepassing is. De multiplier van de -voor overig NZKG belangrijke- sector Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart neemt toe van 1,83 naar 1,89.

Ontwikkeling toegevoegde waarde (multipliers) 2021 ten opzichte van 2020

Voor de toegevoegde waarde is het beeld relatief duidelijk. De multipliers nemen gemiddeld genomen licht toe, waardoor de toename van de directe toegevoegde waarde van versterkt wordt.

Tabel 73: ontwikkeling indirecte werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	10.962	10.737	9.771	10.464
Groningen Seaports	6.200	6.684	6.395	6.867
Harlingen	1.657	1.435	1.242	1.286
Den Helder	3.106	2.617	2.134	2.311
Noordzeekanaalgebied	32.058	33.609	29.839	32.049
Amsterdam	14.620	15.156	13.472	14.391
Overig Noordzeekanaalgebied	17.438	18.453	16.368	17.658
Rijn-Maasmond	112.235	105.910	97.350	102.656
Waarvan Rotterdam-Rijnmond	84.633	79.242	72.556	77.685
Rotterdam	74.945	69.565	63.976	68.370
Noordoever Nieuwe Waterweg	5.239	5.082	4.244	4.785
Overig Rijnmond	4.449	4.596	4.336	4.530
Drechtsteden	19.244	18.953	17.211	16.878
Moerdijk	8.358	7.715	7.583	8.093
North Sea Port NL	15.568	16.839	15.722	16.515
North Sea Port	15.568	16.839	15.722	16.515
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	170.823	167.095	152.683	161.685

Tabel 74: ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde per zeehaven in miljarden euro's

Zeehavens	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	1,06	0,95	1,09	1,32
Groningen Seaports	0,79	0,74	0,90	1,12
Harlingen	0,10	0,07	0,06	0,06
Den Helder	0,17	0,14	0,13	0,14
Noordzeekanaalgebied	2,28	2,29	2,36	2,64
Amsterdam	1,12	1,04	1,07	1,22
Overig Noordzeekanaalgebied	1,15	1,26	1,28	1,42
Rijn-Maasmond	9,78	9,18	7,34	11,35
Waarvan Rotterdam-Rijnmond	7,77	7,70	5,52	9,30
Rotterdam	7,18	7,13	4,85	8,62
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,37	0,35	0,45	0,43
Overig Rijnmond	0,22	0,21	0,22	0,25
Drechtsteden	1,29	1,00	1,19	1,33
Moerdijk	0,71	0,47	0,62	0,72
North Sea Port NL	1,29	1,31	1,33	1,48
North Sea Port	1,29	1,31	1,33	1,48
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	14,41	13,74	12,12	16,79

7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen

Onderstaande tabellen geven de private investeringen in zeehaven gerelateerde activiteiten weer.¹⁹ 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 75: totale private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen totaal zeehavens, x1000 EUR			
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020
Industrie	3.727.557	4.651.824	4.271.007
Voedingsmiddelenindustrie	62.302	78.465	41.748
Aardolie industrie	X	X	7.639
Chemische industrie	556.691	778.857	856.396
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	59.626	16.136
Transportmiddelenindustrie	21.948	16.459	13.788
Elektriciteitsproductie	68.220	825.393	899.131
Overig	364.570	203.528	523.037
Groothandel	142.508	151.810	210.664
Transport en distributie	998.199	1.858.844	1.566.779
Zeevaart	360.803	595.120	433.408
Binnenvaart	67.299	95.842	130.994
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	663.123	1.167.883	1.002.376
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	47.632	201.291	88.843
Totaal	5.385.971	6.863.769	6.137.293

¹⁹ Definitieve investeringscijfers voor 2021 zijn op het moment van verschijnen nog niet beschikbaar

Tabel 76: totale private investeringen in Noordelijke zeehavens

Private investeringen Noordelijke zeehavens, x1000 EUR			
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020
Industrie	254.932	481.461	269.714
Voedingsmiddelenindustrie	X	X	1.131
Aardolie industrie	X	X	X
Chemische industrie	59.419	X	116.064
Basismetale- en metaalproductenindustrie	X	X	X
Transportmiddelenindustrie	4.977	X	X
Elektriciteitsproductie	X	X	88.254
Overig	89.530	138.363	53.546
Groothandel	3.995	7.526	X
Transport en distributie	101.617	48.414	101.734
Zeevaart	X	34.793	79.025
Binnenvaart	2.759	1.751	1.154
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X	11.870	21.555
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	858	2.556	X
Totaal	361.402	539.957	371.448

Tabel 77: totale private investeringen in zeehavens Noordzeekanaalgebied

Private investeringen zeehavens Noordzeekanaalgebied, x1000 EUR			
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020
Industrie	482.823	451.044	450.982
Voedingsmiddelenindustrie	30.960	42.942	40.617
Aardolie industrie	X	X	7.639
Chemische industrie	X	X	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	X	X
Transportmiddelenindustrie	2.461	2.887	2.288
Elektriciteitsproductie	68.220	77.135	X
Overig	86.236	65.165	107.455
Groothandel	34.958	44.095	39.292
Transport en distributie	X	330.949	179.575
Zeevaart	79.556	193.518	68.185
Binnenvaart	28.855	15.499	14.443
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X	121.932	96.946
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	27.547	27.425
Totaal	854.483	853.635	697.274

Tabel 78: totale private investeringen in zeehavens Rijn- en Maasmond (waarvan Rotterdam-Rijnmond in tabel 79)

Private investeringen zeehavens Rijn- en Maasmond x1000 EUR			
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020
Industrie	2.398.509	3.386.504	2.411.826
Voedingsmiddelenindustrie	31.342	35.523	X
Aardolie industrie	X	X	X
Chemische industrie	497.272	778.857	740.332
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	39.706	16.136
Transportmiddelenindustrie	10.838	X	11.500
Elektriciteitsproductie	X	748.258	810.877
Overig	153.958	X	354.895
Groothandel	94.273	91.472	171.372
Transport en distributie	896.582	1.349.969	1.146.948
Zeevaart	281.247	306.524	256.585
Binnenvaart	24.672	67.641	103.094
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	590.664	975.805	787.270
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	46.774	154.345	61.418
Totaal	3.436.139	4.982.290	3.791.564

Tabel 79: totale private investeringen in zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Private investeringen zeehavens Rotterdam-Rijnmond, x1000 EUR			
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020
Industrie	2.129.947	2.791.978	2.090.912
Voedingsmiddelenindustrie	28.627	32.020	X
Aardolie industrie	X	X	X
Chemische industrie	369.584	X	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	12.070	33.616	11.311
Transportmiddelenindustrie	X	9.118	X
Elektriciteitsproductie	X	746.808	X
Overig	51.600	298.696	X
Groothandel	58.708	X	94.165
Transport en distributie	810.079	1.284.688	1.054.434
Zeevaart	231.551	266.665	220.001
Binnenvaart	17.916	60.456	97.523
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	560.611	957.567	736.909
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	39.972	X	35.866
Totaal	3.038.705	4.076.666	3.275.377

Tabel 80: totale private investeringen in zeehavens North Sea Port NL

Private investeringen zeehavens North Sea Port NL, x1000 EUR			
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020
Industrie	591.293	332.815	940.430
Voedingsmiddelenindustrie	X	X	X
Aardolie industrie	X	X	X
Chemische industrie	X	X	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	19.920	X
Transportmiddelenindustrie	3.672	13.572	X
Elektriciteitsproductie	X	X	X
Overig	34.846	X	7.141
Groothandel	9.282	8.717	X
Transport en distributie	X	129.512	138.522
Zeevaart	X	60.285	29.613
Binnenvaart	11.013	10.951	12.303
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	72.459	58.276	96.605
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	16.843	X
Totaal	733.947	487.887	1.078.952

Publieke investeringen

Tabel 81: totale publieke investeringen Groningen Seaports

Groningen Seaports (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	21.982	66	830	2.490
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	6.391
Totaal	35.177	7.131	5.137	8.881
Bron: Jaarverslag Groningen Seaports 2018, 2019, 2020 – Direct contact Groningen Seaports 2021				

Tabel 82: totale publieke investeringen Harlingen

Harlingen (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	-	-	600	500
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	2.500	-	1.500	4.000
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	-	-	-	-
Totaal	2.500	-	2.100	4.500
Bron: Direct contact met Port of Harlingen over het jaar 2018, 2020, 2021. Geen data beschikbaar over 2019.				

Tabel 83: totale publieke investeringen Den Helder

Den Helder (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	-	1.044	3.200	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	10	195	1.400	5.300
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	756	1.417	-	-
Totaal	766	2.656	4.600	5.300
Bron: Financieel verslag Den Helder N.V. 2018, 2019 - Direct contact Den Helder 2020, 2021				

Tabel 84: totale publieke investeringen Amsterdam

Amsterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	336	12.777	4.688	141
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	-	-
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	52.963	34.390	25.862	28.653
Totaal	53.299	47.166	30.550	28.793
Bron: Jaarverslag Port of Amsterdam 2018, 2019, 2020, 2021				

Tabel 85: totale publieke investeringen IJmuiden

IJmuiden (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	-	-	487	525
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	619	620	1.142	1.668
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	406	125	46	161
Totaal	1.025	745	1.675	2.354
Bron: Jaarverslag IJmuiden NV 2018, 2019, 2020, 2021				

Tabel 86: totale publieke investeringen Rotterdam

Rotterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
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	200.403
Totaal	318.792	324.863	257.490	200.403
Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam 2018, 2019, 2020				

Tabel 87: totale publieke investeringen Moerdijk

Moerdijk (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	11.956	1.523	801	1.469
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	-	6.325
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	-5.291	283	31.594 ²⁰	1.928
Totaal	6.665	1.806	32.395	9.722
Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Moerdijk 2018, 2019, 2020, 2021				

Tabel 88: totale publieke investeringen North Sea Port

North Sea Port (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen) (Nederlands grondgebied)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	561	700	373	286
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	3.414	2.027	470	839
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	1.175	864	1.362	10.244
Totaal	5.150	3.593	2.205	11.369
Bron: Direct contact met North Sea Port				

²⁰ Deze investering heeft voornamelijk (€ 25 mln) te maken met Logistiek Park Moerdijk, waar eind 2020 groen licht voor is verkregen.

Tabel 89: totale investeringen infrastructuurfonds (MIRT)

Investerings Infrastructuurfonds (MIRT), (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Hoofdwegennet IF 12.04 Maasvlakte-Vaanplein (via PPS)	103.000	88.000	89.000	87.000
Spoorwegen IF13.03.02 (Realisatieprogramma goederenvervoer)	57.867	17.486	19.181	12.499
Hoofdvaarwegennet IF15.03 (Aanleg)	159.164	195.446	226.735	277.290
Zeetoegang IJmond IF15.04 (via PPS)	9.000	18.000	23.000	217.000
Megaprojecten niet-verkeer en vervoer IF17.06 (Project Mainportontwikkeling R'dam)	20.185	16.186	3.698	1.700
Megaprojecten verkeer en vervoer IF17.02 (Betuweroute)	1.599	1.094	0	0
Totaal	350.815	336.212	358.576	595.489
Bron: Rijksfinanciën jaarverslag 2018, 2019, 2020, 2021, MIRT overzicht 2020, 2021 en Rijksbegroting 2020, 2021				

8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens

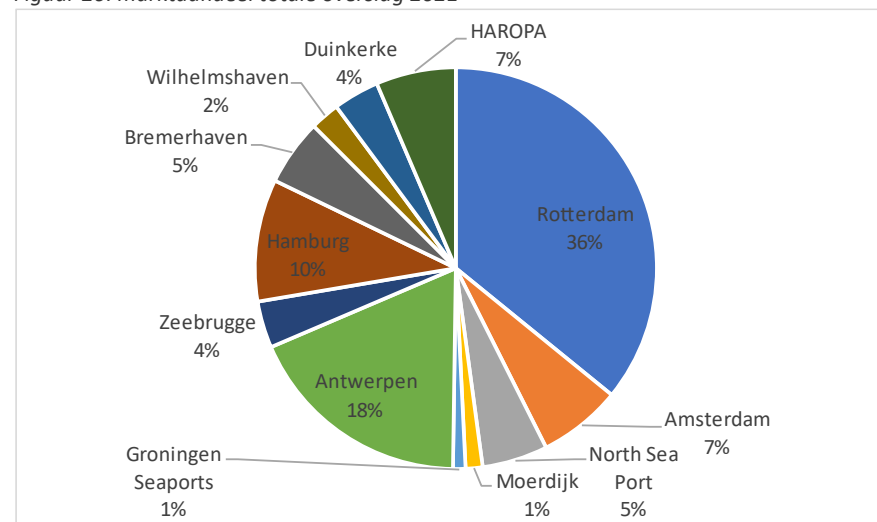
Onderstaande figuren geven een beeld van het marktaandeel van de zeehavens in de Hamburg-Le Havre range. Te zien is dat de Nederlandse zeehavens gezamenlijk net iets meer dan 50% marktaandeel hebben van de totale overslag, waarbij de haven van Rotterdam met bijna 36% het grootste deel van het marktaandeel 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 47,4%. 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. Tussen 2020 en 2021 zijn de marktaandelen vrij stabiel. Opvallende zaken:

- Er is een relatief sterke stijging zichtbaar van het marktaandeel van Rotterdam in de droge bulk (+2,8%), maar ook in de natte bulk (+1,6%).
- Het marktaandeel van Antwerpen stijgt relatief sterk op het gebied van breakbulk (+4%); dit lijkt vooral ten koste te gaan van Rotterdam en Duinkerke.

Tabel 90: marktaandeel totale overslag (gerangschikt op % in 2021)

Marktaandeel totale overslag				
Zeehaven	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	35,3%	35,1%	35,3%	35,9%
Antwerpen	17,7%	17,8%	18,7%	18,3%
Hamburg	10,2%	10,2%	10,2%	9,9%
Amsterdam	7,7%	7,8%	7,4%	6,7%
HAROPA	7,0%	6,7%	6,1%	6,4%
Bremerhaven	5,6%	5,2%	5,4%	5,3%
North Sea Port	5,3%	5,3%	5,1%	5,3%
Zeebrugge	3,0%	3,4%	3,7%	3,8%
Duinkerke	3,9%	3,9%	3,7%	3,7%
Wilhelmshaven	2,1%	2,2%	2,3%	2,4%
Moerdijk	1,4%	1,2%	1,3%	1,4%
Groningen Seaports	1,0%	1,0%	0,8%	1,0%

Figuur 26: marktaandeel totale overslag 2021



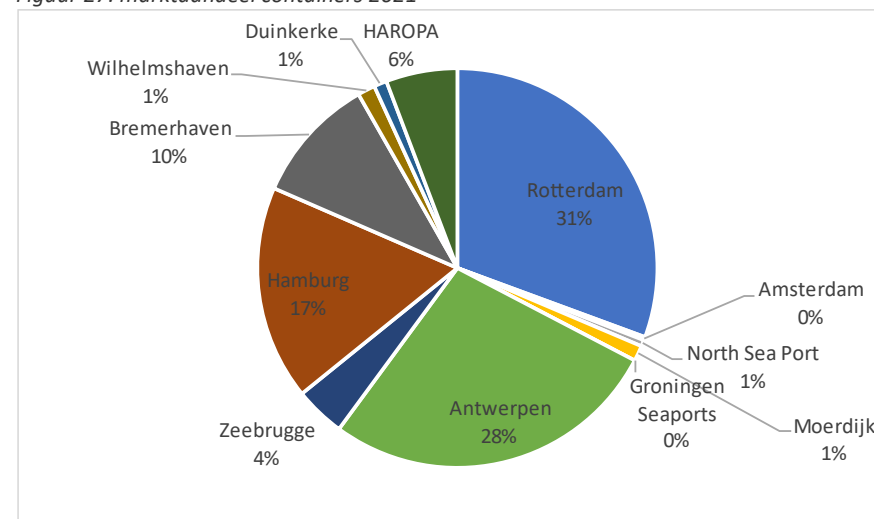
Tabel 91: marktaandeel container overslag (gerangschikt op % in 2021)

Marktaandeel container overslag				
Zeehaven	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	30,5%	30,6%	31,0%	30,6%
Antwerpen	26,8%	27,7%	28,5%	27,4%
Hamburg	18,3%	18,8%	17,8%	17,4%
Bremerhaven	11,6%	10,4%	10,5%	10,2%
HAROPA	5,9%	5,6%	4,7%	5,8%
Zeebrugge	3,1%	3,2%	3,7%	4,1%
Moerdijk	1,1%	1,0%	1,2%	1,3%
Wilhelmshaven	1,4%	1,2%	1,1%	1,4%
Duinkerke	0,7%	0,8%	0,8%	1,0%
North Sea Port	0,3%	0,5%	0,6%	0,5%
Amsterdam	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

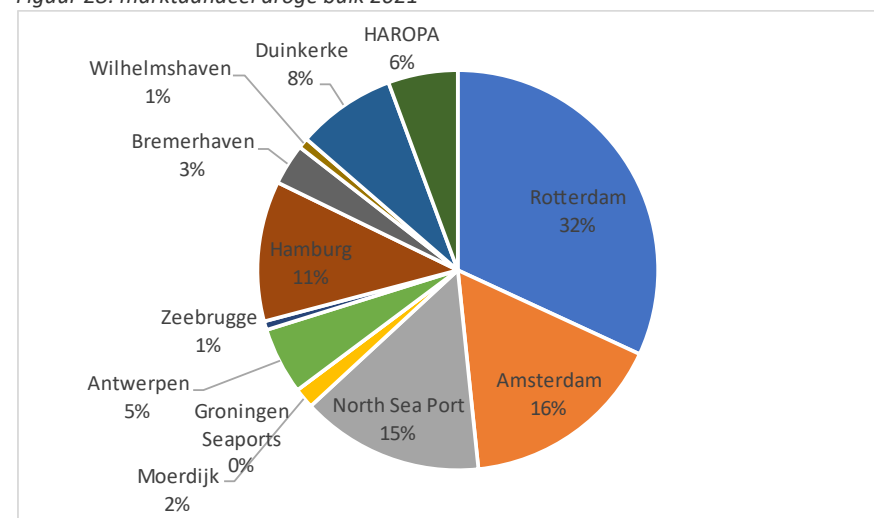
Tabel 92: marktaandeel droge bulk overslag (gerangschikt op % in 2021)

Marktaandeel droge bulk overslag				
Zeehaven	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	30,4%	29,6%	29,1%	31,9%
Amsterdam	17,5%	18,8%	17,9%	16,5%
North Sea Port	12,9%	13,8%	14,9%	14,8%
Hamburg	12,0%	11,4%	12,3%	11,3%
Duinkerke	10,2%	9,2%	8,3%	8,0%
HAROPA	5,2%	5,6%	6,6%	5,6%
Antwerpen	5,1%	5,5%	5,3%	5,4%
Bremerhaven	2,8%	2,8%	2,8%	3,3%
Moerdijk	1,9%	1,7%	1,8%	1,7%
Wilhelmshaven	1,5%	1,2%	1,0%	0,8%
Zeebrugge	0,5%	0,5%	0,1%	0,7%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Figuur 27: marktaandeel containers 2021



Figuur 28: marktaandeel droge bulk 2021



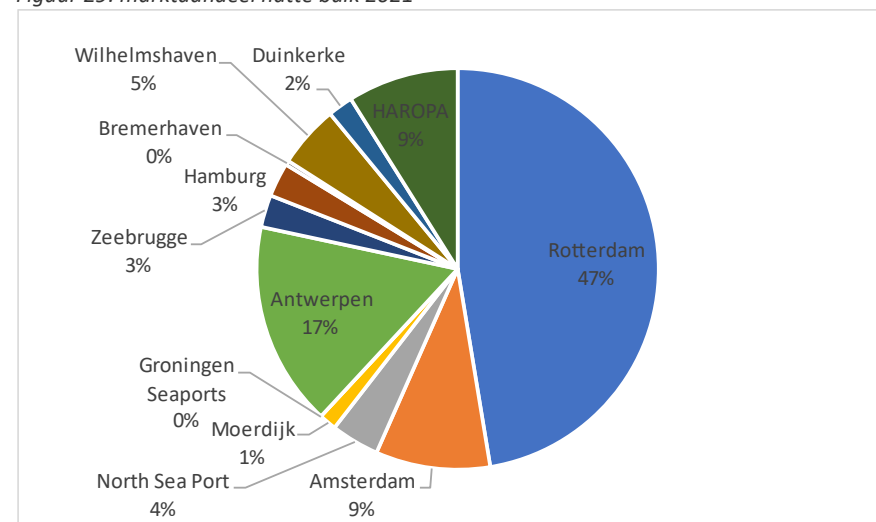
Tabel 93: marktaandeel natte bulk overslag ((gerangschikt op % in 2021)

Marktaandeel natte bulk overslag				
Zeehaven	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	46,4%	45,9%	45,8%	47,4%
Antwerpen	16,6%	15,7%	16,4%	16,5%
Amsterdam	10,6%	10,9%	10,8%	9,2%
HAROPA	10,9%	10,0%	8,7%	8,9%
Wilhelmshaven	3,7%	4,4%	5,0%	5,0%
North Sea Port	4,5%	4,4%	3,9%	3,9%
Zeebrugge	1,5%	2,3%	3,0%	2,6%
Hamburg	2,9%	2,8%	2,8%	2,7%
Duinkerke	1,2%	2,0%	1,8%	2,0%
Moerdijk	1,4%	1,3%	1,3%	1,4%
Bremerhaven	0,3%	0,5%	0,6%	0,4%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

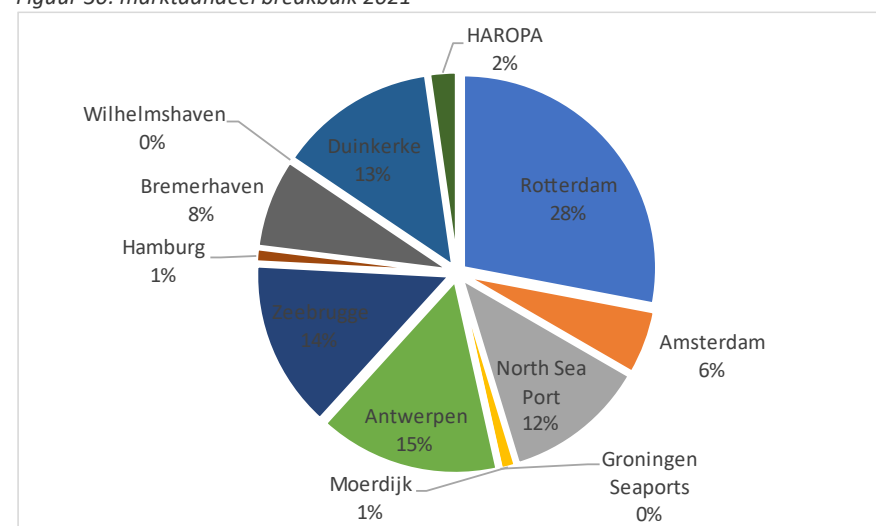
Tabel 94: marktaandeel breakbulk overslag (incl. ro-ro) (gerangschikt op % in 2021)

Marktaandeel breakbulk overslag				
Zeehaven	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	26,4%	27,6%	30,0%	28,0%
Duinkerke	14,5%	14,5%	15,5%	13,3%
Zeebrugge	14,7%	15,6%	14,8%	14,1%
North Sea Port	13,3%	12,7%	12,0%	11,9%
Antwerpen	13,4%	12,0%	11,2%	15,2%
Bremerhaven	7,5%	7,5%	6,8%	7,5%
Amsterdam	6,6%	5,8%	6,1%	5,4%
HAROPA	1,2%	1,8%	1,4%	2,3%
Moerdijk	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%
Hamburg	1,3%	1,3%	1,2%	1,1%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Wilhelmshaven	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Figuur 29: marktaandeel natte bulk 2021



Figuur 30: marktaandeel breakbulk 2021



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 95. 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 95: 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	Noordoevers Nieuwe Waterweg	Schiedam		Terneuzen
Harlingen	Harlingen		Velsen/IJmuiden	Maassluis	Vlaardingen		Borsele
Den Helder	Den Helder		Zaanstad				
				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). 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 2020 zijn voor de toegevoegde waarde de PS 2020-cijfers overgenomen. Als de 2020-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 2021 waren nog niet beschikbaar. Daarom is gestart met de waarden van productie en toegevoegde waarde in 2020. Deze zijn verhoogd met de groei van de werkgelegenheid uit de polisadministratie 2021. *Alle toegevoegde waarde cijfers over 2021* in deze havenmonitor zijn dus *voorlopig* en *kunnen volgend jaar aangepast worden* op basis van de PS-gegevens over 2021. Voor bedrijven/instellingen waarvan de bedrijfstak niet tot de PS behoort is dezelfde aanpak gebruikt als voor 2020. 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 welzijnszorg. 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

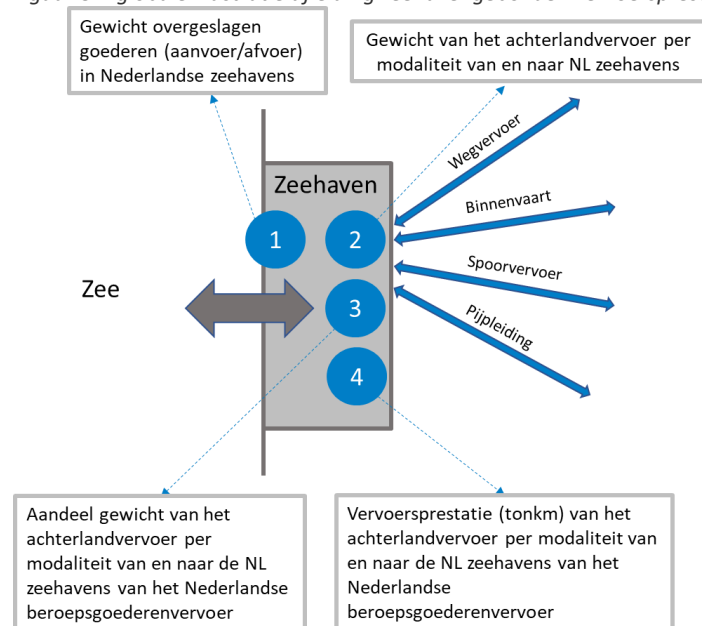
Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering niet noodzakelijk aan één bepaalde locatie gebonden. Hoge kosten of gebrek aan ruimte kunnen voor deze bedrijven overwegingen zijn om zich buiten de haven of stad te vestigen. Daarmee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende 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 vrachtafvaart 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 31 illustreert hoe de vervoersprestaties, uitgedrukt in gerealiseerde tonkilometers, kunnen worden afgeleid.

Figuur 31: globale illustratie afleiding zeehavengebonden vervoersprestaties²¹



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-publicatiebestanden²² “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.

²¹ 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.

²² 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.

Weg

Vanuit CBS Statline is informatie beschikbaar over de Verkeersprestaties vrachtvoertuigen; kilometers, grondgebied, gewicht²³ en Vervoerd gewicht over de weg van en naar Nederland naar nationaliteit voertuig²⁴. Hier zijn geen uitgangspunten gewijzigd ten opzichte van de havenmonitor 2021.

²³ <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84651NED?q=verkeersprestaties>

²⁴ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/45/opnieuw-meer-vervoerd-door-buitenlandse-vrachtauto-s>

Spoor

Op basis van de ACM Vervoersmonitor 2019²⁵ 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 constant gehouden op 0,884.

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

Binnenvaart

Op basis van CBS data over vervoerd gewicht door binnenvaartschepen naar nationaliteit van schip²⁶ is het aandeel NL vlag voor de binnenvaart op 0,75 gesteld. Dit is identiek aan de havenmonitor 2021.

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.

²⁵ <https://www.acm.nl/nl/publicaties/vervoersmonitor-2019>

²⁶ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/binnenvaartschepen-vervoerden-368-miljoen-ton-in-2017>

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.

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

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

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 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 stramien 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 gebiedsaftakening, gehanteerd in dit onderzoek. Het CBS heeft vanaf het jaar 2000 investeringsstatistieken in gedetailleerde vorm beschikbaar. In deze rapportage zijn de investeringsstatistieken van 2020 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

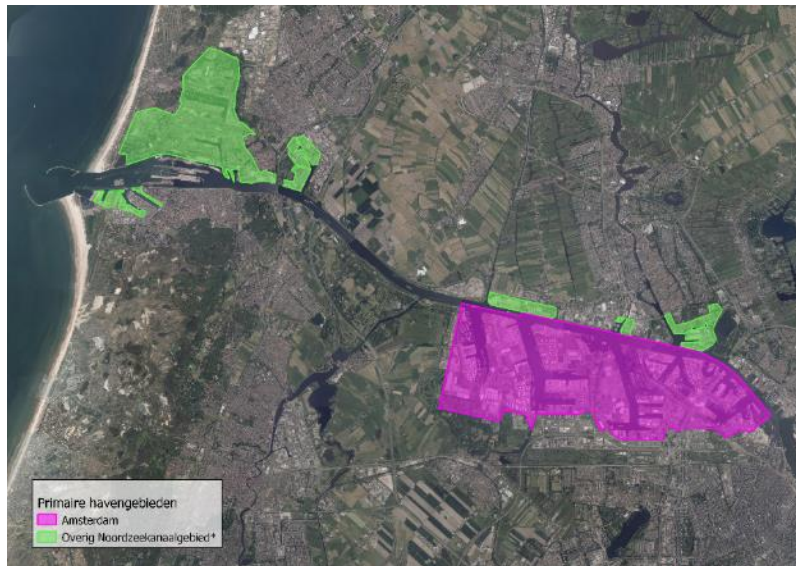
In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de publieke investeringen in de zeehavens. Allereerst is het belangrijk om vast te stellen wie deze publieke investeringen doet.

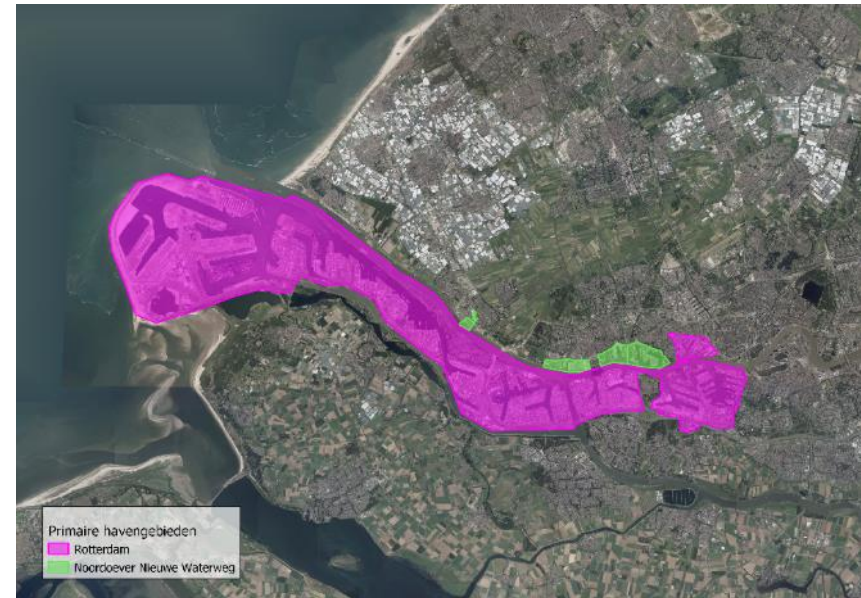
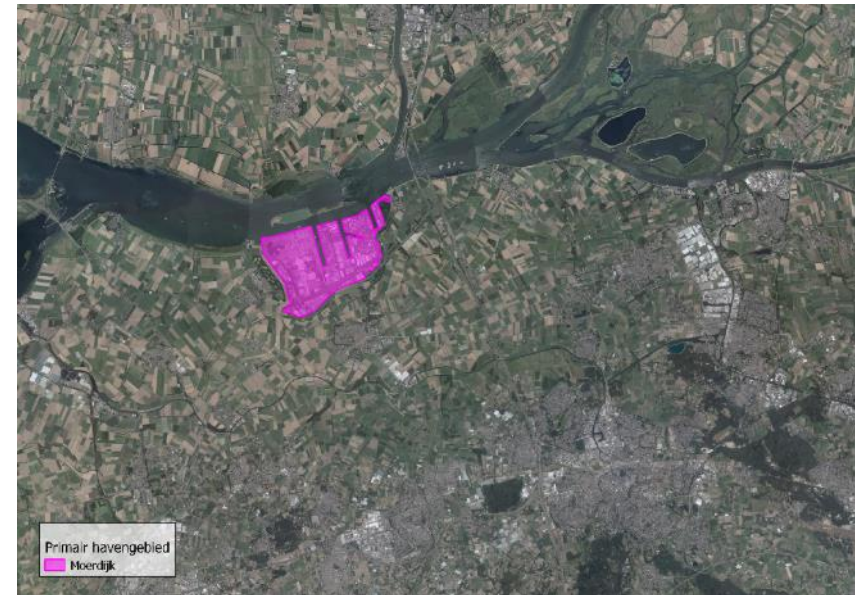
Ten eerste zijn het de (zelfstandige) havenbeheerders die investeringen doen met economisch nut. In de jaarrekeningen van deze havenbeheerders zijn investeringen terug te vinden op de balans onder de post 'vaste activa'. In de toelichting op deze post zijn de investeringen vaak uitgesplitst waarbij een 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, 2020 en 2021. 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	4389PS	North Sea Port	4381NH	North Sea Port
4791PC	Moerdijk	4389PT	North Sea Port	4382NK	North Sea Port
4791PD	Moerdijk	4389TZ	North Sea Port	4382NL	North Sea Port
4791PE	Moerdijk	4389VE	North Sea Port	4382NM	North Sea Port
4791RK	Moerdijk	4453VC	North Sea Port	4382NN	North Sea Port
4791RM	Moerdijk	4454PC	North Sea Port	4382NR	North Sea Port
4791RN	Moerdijk	4454PM	North Sea Port	4382ZB	North Sea Port
4791RP	Moerdijk	4454PS	North Sea Port	4521PV	North Sea Port
4791RR	Moerdijk	4455AX	North Sea Port	4521PX	North Sea Port
4791RS	Moerdijk	4455RZ	North Sea Port	4542NH	North Sea Port
4791RT	Moerdijk	4455SN	North Sea Port	4542NJ	North Sea Port
4791RV	Moerdijk	4455SP	North Sea Port	4542NM	North Sea Port
4791RW	Moerdijk	4455SR	North Sea Port	4542NN	North Sea Port
4791RX	Moerdijk	4455ST	North Sea Port	4542NP	North Sea Port
4791SM	Moerdijk	4455SV	North Sea Port	4542PM	North Sea Port
4791VA	Moerdijk	4455SX	North Sea Port	4542SM	North Sea Port
4791VC	Moerdijk	4455SZ	North Sea Port	4542SN	North Sea Port
4791VD	Moerdijk	4455TE	North Sea Port	4542SP	North Sea Port
4791VE	Moerdijk	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
4389PR	North Sea Port	4454PM	North Sea Port	4538AG	North Sea Port

PC6	Zeehaven		PC6	Zeehaven		PC6	Zeehaven
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			
4554LJ	North Sea Port		4381EN	North Sea Port			

Onderdeel 5: Overzichten methodiek(wijzigingen)

Als eerste presenteren wij een overzicht van de wijzigingen in de methodiek tussen de havenmonitor 2022 en de havenmonitor 2021.

Onderwerp	Havenmonitor 2021	Havenmonitor 2022	Effect
Aanpassing bedrijvenlijst NZKG		In tegenstelling tot voorgaande jaren is de bedrijvenlijst voor overig NZKG dit jaar door de onderzoekers van Erasmus UPT gemaakt. Hiermee zijn de uitgangspunten geheel in lijn met de geografische en sectorale afbakening van de havenmonitor gekomen. Dit heeft geresulteerd in een flinke toename van het aantal bedrijven (+150). Het gaat hier vooral om kleinbedrijven (0-20wp) in de sector groothandel, overslag/opslag, overige industrie en de sector overig.	Omdat de nieuwe bedrijvenlijsten alleen voor 2020 en 2021 doorgerekend zijn door het CBS, zit er een verschil tussen deze twee jaren en de jaren daarvoor. De relatief sterke toename die in overig NZKG in werkgelegenheid en toegevoegde waarde zichtbaar is, wordt hierdoor veroorzaakt.
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 2021 is 2020 dus ingeschat, 2019 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 2022 is 2021 dus ingeschat, 2020 definitief vastgesteld.	In sommige havens en sommige sectoren wijken de getallen voor de toegevoegde waarde in 2020 (relatief sterk) af van de waardes die in de havenmonitor 2021 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 waardes 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)	-

