



Havenmonitor 2020



Havenmonitor 2020

De economische betekenis van Nederlandse zeehavens

Oktober 2020

Opgesteld voor: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Colofon

De Havenmonitor 2020 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

Onderstaande een overzicht van de betrokken onderzoekers vanuit Erasmus UPT. 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](#).

Martijn Streng



Larissa van der Lugt



Niels van Saase



Susan Vermeulen



Jeroen van Haaren



Inhoudsopgave

Colofon.....	1
1. Introductie op de havenmonitor	3
Overzicht Nederlandse zeehavens.....	4
Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens	5
Uitsplitsing economische betekenis	6
Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven.....	9
Uitsplitsing economische betekenis per sector	13
2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens.....	15
Totaal Noordelijke zeehavens.....	15
Groningen Seaports	18
Harlingen.....	22
Den Helder	26
3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied	30
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied	30
Amsterdam	34
Overig Noordzeekanaalgebied.....	37
4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond	40
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond	40
Rotterdam	43
Noordoever Nieuwe Waterweg.....	47
Overig Rijnmond	50
Drechtsteden	53
Moerdijk.....	57
5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL.....	61
North Sea Port.....	61
6. Indirecte effecten Nederlandse zeehavens	65
7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens.....	67
8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens	76
Bijlage: methodiek havenmonitor	79

1. Introductie op de havenmonitor

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. De havenmonitor wordt in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek en de Nederlandse zeehavenbedrijven gemaakt.

Havenmonitor 2.0

De havenmonitor is een studie die al sinds een heel aantal jaren wordt uitgevoerd; sinds de havenmonitor 2009 doet Erasmus UPT dit. In al die jaren zijn er af en toe aanpassingen en verbeteringen in de methodiek aangebracht, maar een echt fundamentele herijking van de methodiek en de uitgangspunten daarachter is nooit gebeurd. Tot nu. Voor deze versie van de havenmonitor is opnieuw gekeken naar de definities van havengerelateerde bedrijvigheid, naar wat zien we als primair havengebied, naar welke sectoren we wel en niet meenemen. Een herijking van de methodologie. In onderdeel 6 van de bijlage is een schematisch overzicht van de verschillen tussen de uitgangspunten in de monitors opgenomen. Het gevolg daarvan is tweezijdig. Enerzijds kan de economische betekenis, gemeten in werkgelegenheid en de toegevoegde waarde van de zeehavens nu beter en veel meer in lijn met de ontwikkelingen die de zeehavens de laatste jaren hebben doorgemaakt in kaart worden gebracht. Anderzijds is de tijdsreeks die de afgelopen jaren was opgebouwd en die een beeld schetste van de ontwikkeling sinds 2002 niet meer mogelijk; de uitgangspunten zijn te verschillend.

Belangrijk om aan te geven is dat de uitgangspunten in sommige opzichten dus anders zijn geworden door de herijking, maar dat de methodologische

stappen die gezet worden nog wel vergelijkbaar zijn met de vorige monitors. Er worden bedrijvenlijsten opgesteld per haven, welke in samenwerking met de havenbedrijven worden vastgesteld. Deze bedrijvenlijsten worden door het CBS gekoppeld aan diverse databestanden (zie methodologie) om te komen tot de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde. In die zin is de kennis en waarde die de afgelopen jaren is opgebouwd gewaarborgd voor de nieuwe havenmonitor.

Indicatoren

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

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

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
North Sea Port NL	Moerdijk
	North Sea Port



Figuur 1: overzicht zeehavengebieden Nederland

Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens

De Nederlandse zeehavens vormen een belangrijke pijler in het Nederlandse transport en economische systeem. In 2019 is de directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens 217.360 werknemers, een toename van 1,8% ten opzichte van 2018. Totale werkgelegenheid, dus directe en indirect samen is 385.330 werknemers. De Nederlandse zeehavens leveren gezamenlijk 30,0 miljard euro directe toegevoegde waarde op. De directe toegevoegde waarde is met 2,4% toegenomen sinds 2018.

Tabel 2: totaaloverzicht economische betekenis zeehavens

	2018	2019	Absolute verandering	Procentuele verandering
Werkgelegenheid (in werknemers)				
Directe werkgelegenheid	213.453	217.360	+ 3.907	+ 1,8%
Indirecte werkgelegenheid	174.844	167.971	- 6.873	- 3,9%
Totale werkgelegenheid	388.297	385.330	- 2.967	- 0,8%
Aandeel in economie NL	4,1%	4,0%	- 0,1%	
Toegevoegde waarde (in euro's)				
Directe toegevoegde waarde	29,31	30,00	+ 0,69 mld	+ 2,4%
Indirecte toegevoegde waarde	14,87	14,90	+ 0,03 mld	+ 0,2%
Totale toegevoegde waarde	44,18	44,90	+ 0,72 mld	+ 1,6%
Aandeel in economie NL	5,7%	5,5%	- 0,2%	

De indirecte werkgelegenheidseffecten van de zeehavens zijn relatief sterk afgenomen. In een groot deel van de sectoren zijn de multipliers, die gebruikt worden om de indirecte effecten te berekenen afgenomen ten opzichte van 2018, doordat de productie sneller groeit dan het aantal werkzame personen. Door de daling van de multipliers neemt het aantal indirecte werknemers met 3,9% af. De indirecte toegevoegde waarde neemt wel licht toe; er zijn minder mensen indirect aan het werk, maar deze leveren wel een licht hogere toegevoegde waarde.

Kijkend naar het aandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de Nederlandse economie zien we dat 4,0% van de werkgelegenheid in Nederland gerelateerd is aan de zeehavens. Dit is in 2019 licht afgenomen ten opzichte van 2018. Qua toegevoegde waarde dragen de zeehavens nog een stukje meer bij aan de Nederlandse economie; 5,5% van het bruto binnenlands product is gerelateerd aan de zeehavens. Ondanks dat de totale toegevoegde waarde in zeehavens gestegen is met 1,6%, is het aandeel wel licht afgenomen; de Nederlandse economie als geheel groeide sneller dan dat de zeehavens groeiden.

Tabel 3: werkgelegenheid zeehavens ten opzichte van Nederlandse economie

	2018	2019
Locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	152.671	154.918
Niet-locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	60.782	62.442
Directe werkgelegenheid zeehavens	213.453	217.360
Indirecte werkgelegenheid zeehavens	174.844	167.971
Totale werkgelegenheid zeehavens	388.297	385.330
Direct in % van totaal in Nederland	2,3%	2,3%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,9%	1,8%
Totaal in % van totaal in Nederland	4,1%	4,0%
Werknemers in Nederland	9.396.000	9.576.000

Tabel 4: toegevoegde waarde zeehavens ten opzichte van Nederlandse economie

	2018	2019
Locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	25,12	25,59
Niet-locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	4,18	4,41
Directe toegevoegde waarde zeehavens	29,31	30,00
Indirecte toegevoegde waarde zeehavens	14,87	14,90
Totale toegevoegde waarde zeehavens	44,18	44,90
Direct in % van totaal in Nederland	3,79%	3,70%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,92%	1,84%
Totaal in % van totaal in Nederland	5,71%	5,54%
Bruto binnenlands product Nederland	774	810

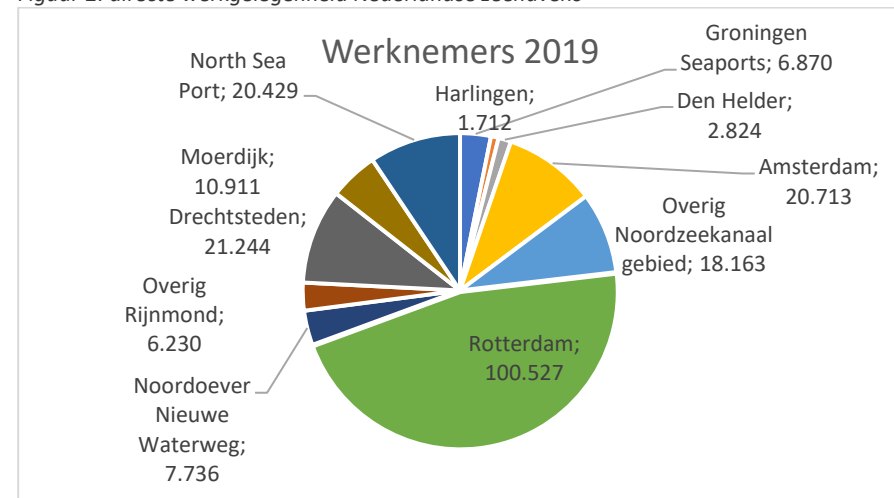
Uitsplitsing economische betekenis

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 217 duizend werkzame personen direct verbonden aan de Nederlandse zeehavens. De meeste daarvan zijn te vinden in de regio Rotterdam-Rijnmond: 100,5 duizend. Het Noordzeekanaalgebied heeft 45,9 duizend werkzame personen in de haven. In North Sea Port zijn er ongeveer 20,4 duizend werkzame personen. De Drechtsteden en Moerdijk zijn goed voor respectievelijk 21,2 en 10,9 duizend werkzame personen. In Groningen Seaports zijn er 6,8 duizend werkzame personen in de haven. De totale directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is met 2,0% gestegen in 2019. De grootste stijging is zichtbaar in Rotterdam, gevolgd door North Sea Port en Amsterdam.

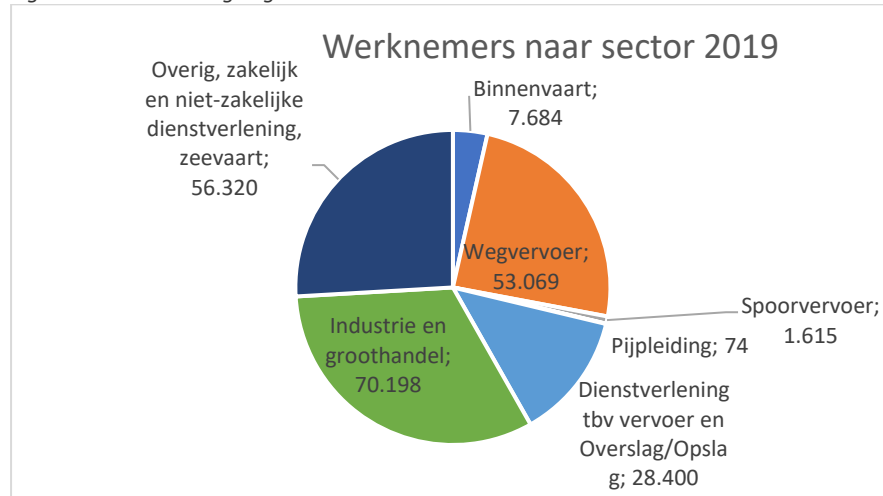
Figuur 2: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens



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 (70.198) gevolgd door de categorie Overig, zakelijke en niet zakelijke dienstverlening en zeevaart (56.320). Ook het wegvervoer, met ruim 59

duizend werknemers levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid gerelateerd aan de zeehavens.

Figuur 3: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens naar sector

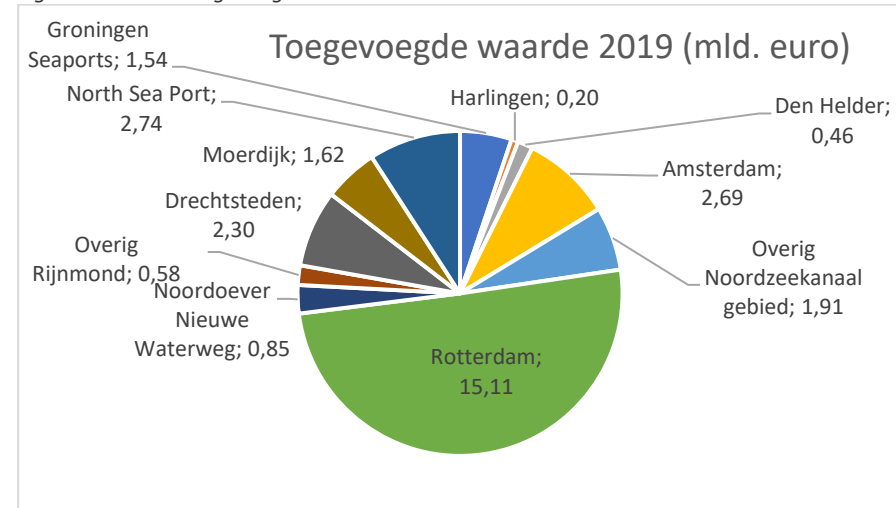


Directe toegevoegde waarde

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 2019 30,0 miljard euro. Dat is ongeveer 0,7 miljard euro meer dan in het jaar daarvoor. De toegevoegde waarde van de Nederlandse havens wordt voor meer dan de helft gerealiseerd in Rotterdam (15,1 miljard euro). Verder wordt er in North Sea Port 2,7 miljard euro, in Noorzeekanaalgebied 4,6 miljard euro (waarvan Amsterdam 2,7 miljard euro), en in de Noordelijke Zeehavens 2,2 miljard euro aan toegevoegde

waarde gegenereerd. Er was sprake van een gemengd beeld; sommige havens lieten een stijging van de toegevoegde waarde zien, maar in bijvoorbeeld Den Helder en Overig Noordzeekanaalgebied was sprake van een daling van de toegevoegde waarde.

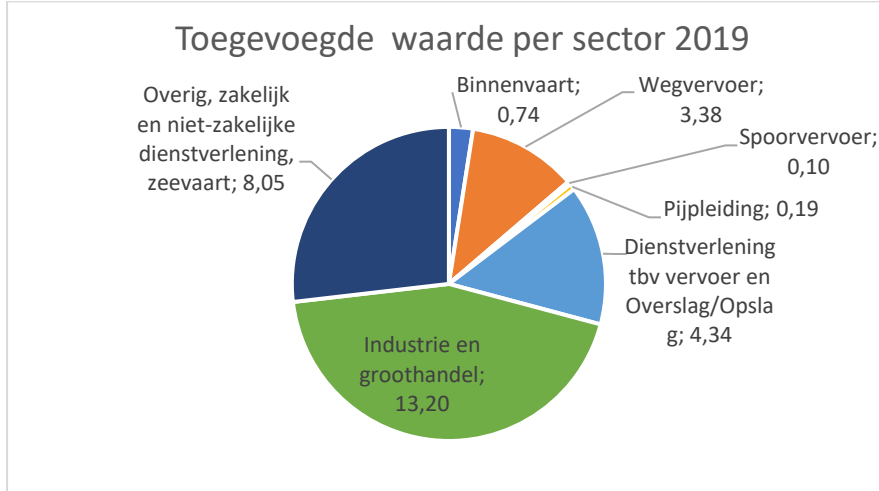
Figuur 4: directe toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens



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 (13,2 miljard euro), een aandeel van 44%. Opvallend is het relatief geringe aandeel van het wegvervoer in de toegevoegde waarde; waar het aandeel van de werkgelegenheid nog ruim 26% was, is het aandeel van de toegevoegde waarde slechts 11,3%. Wegvervoer heeft door het arbeidsintensieve karakter en de beperkte schaalvoordelen een relatief lage toegevoegde waarde per werknemer. De sectoren overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart leveren ruim 8 miljard euro aan toegevoegde waarde, goed voor ruim een kwart van de totale toegevoegde waarde. De

dienstverlening ten behoeve van vervoer en overslag/opslag levert een bijdrage van ruim 4,3 miljard euro.

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



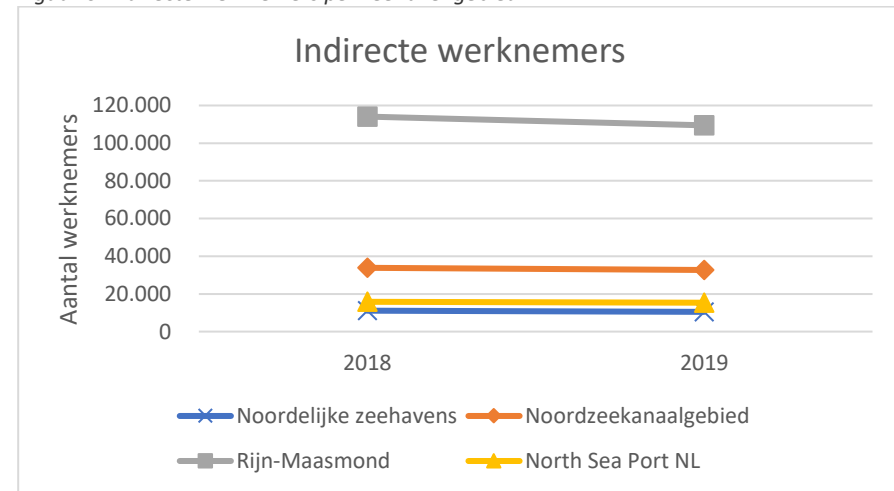
Indirecte effecten

Naast de directe economische effecten in de haven en daar direct aan gerelateerde activiteiten, bestaat er een bredere economische impact in de Nederlandse economie. In de Havenmonitor worden de achterwaartse effecten berekend, alle effecten van de inkoop die havengerelateerde bedrijven doen in de Nederlandse economie.¹ De indirecte toegevoegde waarde volgt per sector over het algemeen een vergelijkbaar patroon met

de directe toegevoegde waarde. Hoe meer er geproduceerd wordt, hoe meer er wordt ingekocht.

De indirecte werkgelegenheid bedraagt ongeveer 168 duizend werkzame personen; een daling van 3,9% ten opzichte van 2018 (minus 6.873 werknemers). In een groot deel van de sectoren zijn de multipliers, die gebruikt worden om de indirecte effecten te berekenen afgenomen ten opzichte van 2018. De indirecte toegevoegde waarde gecreëerd door de zeehavens is € 14,9 miljard in 2019, vrijwel gelijk aan de indirecte toegevoegde waarde in 2018 (stijging van 0,2%)

Figuur 6: indirecte werknemers per zeehavengebied



¹ N.B. In de indirecte economische effecten kunnen dubbelstellingen zitten door onder andere onderlinge leveranties. Dit is inherent aan de gekozen methodologie en beschikbare data. De genoemde aantallen zijn maximum aantallen. Zie Bijlage 1 voor een verdere toelichting.

Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven

Tabel 5: directe werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers	
	2018	2019
Noordelijke zeehavens	11.365	11.406
Groningen Seaports	6.751	6.870
Harlingen	1.701	1.712
Den Helder	2.913	2.824
Noordzeekanaalgebied	38.191	38.877
Amsterdam	20.046	20.713
Overig Noordzeekanaalgebied	18.144	18.163
Rijn-Maasmond	144.247	146.648
Rotterdam	98.869	100.527
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.001	7.736
Overig Rijnmond	6.330	6.230
Drechtsteden	20.690	21.244
Moerdijk	10.357	10.911
North Sea Port NL	19.650	20.429
North Sea Port	19.650	20.429
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	213.453	217.360

Tabel 6: directe toegevoegde waarde per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Noordelijke zeehavens	2,17	2,20
Groningen Seaports	1,43	1,54
Harlingen	0,21	0,20
Den Helder	0,53	0,46
Noordzeekanaalgebied	4,59	4,59
Amsterdam	2,55	2,69
Overig Noordzeekanaalgebied	2,04	1,91
Rijn-Maasmond	19,84	20,46
Rotterdam	14,66	15,11
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,86	0,85
Overig Rijnmond	0,58	0,58
Drechtsteden	2,16	2,30
Moerdijk	1,59	1,62
North Sea Port NL	2,70	2,74
North Sea Port	2,70	2,74
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	29,31	30,00

Tabel 7: aandeel per zeehaven directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde in 2019

Zeehavens	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2019	%	2019	%
Noordelijke zeehavens	11.406	100,0%	2,20	100,0%
Groningen Seaports	6.870	60,2%	1,54	70,0%
Harlingen	1.712	15,0%	0,20	9,3%
Den Helder	2.824	24,8%	0,46	20,7%
Noordzeekanaalgebied	38.877	100,0%	4,59	100,0%
Amsterdam	20.713	53,3%	2,69	58,5%
Overig Noordzeekanaalgebied	18.163	46,7%	1,91	41,5%
Rijn-Maasmond	146.648	100,0%	20,46	100,0%
Rotterdam	100.527	68,5%	15,11	73,8%
Noordoever Nieuwe Waterweg	7.736	5,3%	0,85	4,1%
Overig Rijnmond	6.230	4,2%	0,58	2,8%
Drechtsteden	21.244	14,5%	2,30	11,2%
Moerdijk	10.911	7,4%	1,62	7,9%
North Sea Port NL	20.429	100,0%	2,74	100,0%
North Sea Port	20.429	100,0%	2,74	100,0%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	217.360		30,00	

Tabel 8: totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde (in miljard euro) per zeehaven in 2019

Zeehavens	Werknemers			Toegevoegde waarde		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
Noordelijke zeehavens	11.406	10.472	21.877	2,20	1,07	3,27
Groningen Seaports	6.870	6.109	12.979	1,54	0,81	2,35
Harlingen	1.712	1.610	3.322	0,20	0,10	0,31
Den Helder	2.824	2.753	5.576	0,46	0,16	0,62
Noordzeekanaalgebied	38.877	32.699	71.576	4,59	2,44	7,03
Amsterdam	20.713	14.131	34.844	2,69	1,17	3,86
Overig Noordzeekanaalgebied	18.163	18.568	36.732	1,91	1,27	3,17
Rijn-Maasmond	146.648	109.468	256.116	20,46	10,10	30,56
Rotterdam	100.527	73.084	173.611	15,11	7,40	22,51
Noordoever Nieuwe Waterweg	7.736	4.892	12.628	0,85	0,36	1,21
Overig Rijnmond	6.230	4.244	10.474	0,58	0,22	0,80
Drechtsteden	21.244	19.197	40.441	2,30	1,39	3,69
Moerdijk	10.911	8.051	18.962	1,62	0,72	2,35
North Sea Port NL	20.429	15.331	35.761	2,74	1,29	4,03
North Sea Port	20.429	15.331	35.761	2,74	1,29	4,03
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	217.360	167.971	385.330	30,00	14,90	44,90

Uitsplitsing economische betekenis per sector

Tabel 9: directe werkgelegenheid per sector

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	88.742	90.842
Binnenvaart	7.844	7.684
Wegvervoer	51.299	53.069
Spoorvervoer	1.567	1.615
Pijpleiding	72	74
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	27.960	28.400
Vestigingsplaats	124.711	126.518
Industrie en groothandel	69.331	70.198
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	55.380	56.320
Totaal	213.453	217.360

Tabel 10: directe toegevoegde waarde per sector in miljard euro

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	8,53	8,75
Binnenvaart	0,79	0,74
Wegvervoer	3,12	3,38
Spoorvervoer	0,10	0,10
Pijpleiding	0,17	0,19
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	4,35	4,34
Vestigingsplaats	20,78	21,25
Industrie en groothandel	12,96	13,20
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7,82	8,05
Totaal	29,31	30,00

Tabel 11: aandeel werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in 2019

Hoofdsector en subsector	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2019	%	2019	%
Knooppunt	90.842	41,8%	8,75	29,2%
Binnenvaart	7.684	3,5%	0,74	2,5%
Wegvervoer	53.069	24,4%	3,38	11,3%
Spoorvervoer	1.615	0,7%	0,10	0,3%
Pijpleiding	74	0,0%	0,19	0,6%
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	28.400	13,1%	4,34	14,5%
Vestigingsplaats	126.518	58,2%	21,25	70,8%
Industrie en groothandel	70.198	32,3%	13,20	44,0%
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	56.320	25,9%	8,05	26,8%
Totaal	217.360		30,00	

2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens

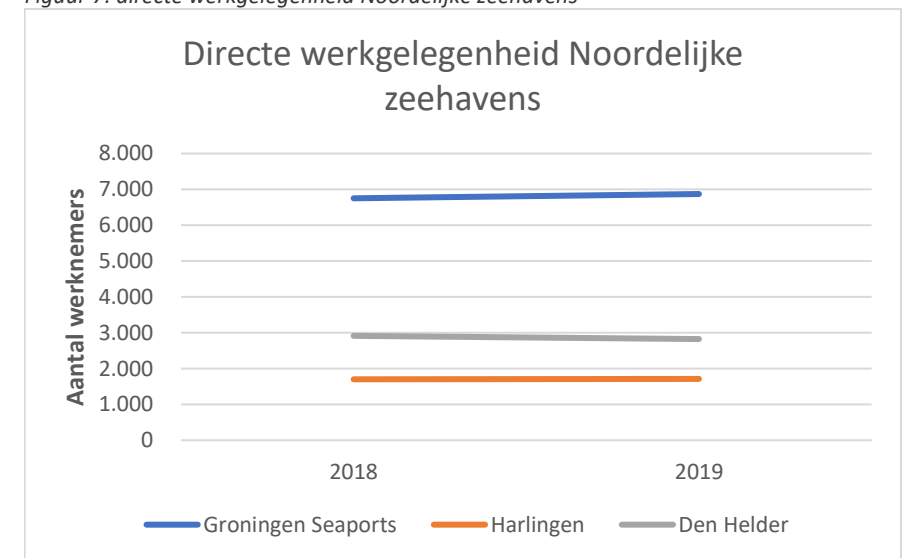
Totaal Noordelijke zeehavens

De economische betekenis van de Noordelijke zeehavens is relatief constant; er is sprake van een lichte stijging van het aantal werknemers, de toegevoegde waarde en het aantal bedrijven. In de sectoren industrie en overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart zijn de meeste werknemers werkzaam met respectievelijk ruim 3.800 en bijna 4.700 werkzame personen. In deze sectoren wordt ook de meeste toegevoegde waarde gerealiseerd en zijn de meeste bedrijven actief. Generiek is te zien dat de economische betekenis in de vestigingsplaatsfunctie een stuk groter is dan de betekenis van de knooppuntsfunctie. Vestigingsplaatsfunctie laat ook een stijging zien, terwijl de knooppuntsfunctie een daling laat zien.

Tabel 12: ontwikkeling werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	2.425	2.196
Binnenvaart	36	27
Wegvervoer	1.212	1.042
Spoorvervoer	22	21
Pijpleiding	6	6
Dienstverlening tbv vervoer	950	870
Overslag/opslag	200	230
Vestigingsplaats	8.950	9.220
Industrie	3.770	3.820
Groothandel	640	710
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	4.540	4.690
Totaal	11.375	11.416

Figuur 7: directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens



Tabel 13: ontwikkeling toegevoegde waarde in miljoenen euro's Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	258,1	238,5
Binnenvaart	3,6	2,6
Wegvervoer	73,7	66,3
Spoorvervoer	1,3	1,3
Pijpleiding	13,4	14,3
Dienstverlening tbv vervoer	145,0	131,0
Overslag/opslag	21,0	23,0
Vestigingsplaats	1.915,0	1.964,0
Industrie	803,0	744,0
Groothandel	87,0	101,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.025,0	1.119,0
Totaal	2.173,1	2.202,5

Figuur 8: directe toegevoegde waarde Noordelijke zeehavens



Tabel 14: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	105	110
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	80	80
Overslag/opslag	25	30
Vestigingsplaats	655	670
Industrie	240	245
Groothandel	75	75
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	340	350
Totaal	760	780

Groningen Seaports

De haven van Groningen Seaports laat qua werknemers een lichte groei zien in 2019 ten opzichte van 2018, naar 6.870 werknemers. Deze groei wordt voornamelijk gerealiseerd in de sectoren Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. De werkgelegenheid in het wegvervoer (en de overige achterland modaliteiten) neemt af als gevolg van de dalende overslag van goederen in de haven. Ook qua toegevoegde waarde is een stijging te zien in de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart naar 890 miljoen euro.

Tabel 15: ontwikkeling werkgelegenheid Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	1.441	1.260
Binnenvaart	34	26
Wegvervoer	824	673
Spoorvervoer	20	19
Pijpleiding	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	450	400
Overslag/opslag	110	140
Vestigingsplaats	5.310	5.610
Industrie	2.450	2.530
Groothandel	370	400
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.490	2.680
Totaal	6.751	6.870

Tabel 16: ontwikkeling toegevoegde waarde Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	164,5	154,6
Binnenvaart	3,4	2,5
Wegvervoer	50,1	42,8
Spoorvervoer	1,2	1,2
Pijpleiding	6,7	7,1
Dienstverlening tbv vervoer	89,0	85,0
Overslag/opslag	14,0	16,0
Vestigingsplaats	1.266,0	1.387,0
Industrie	420,0	430,0
Groothandel	58,0	67,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	788,0	890,0
Totaal	1.430,5	1.541,6

Tabel 17: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	40	40
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	30	25
Overslag/opslag	10	15
Vestigingsplaats	280	280
Industrie	90	90
Groothandel	30	30
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	160	160
Totaal	320	320

Figuur 9: overzicht bedrijvigheid per sector Groningen Seaports²



² Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie

Harlingen

De haven van Harlingen heeft een directe werkgelegenheid van ongeveer 1.700 werknemers, een stabiel aantal sinds 2018. Het aantal bedrijven en de toegevoegde waarde is in 2019 licht afgenomen ten opzichte van 2018.

Tabel 18: ontwikkeling werkgelegenheid Harlingen

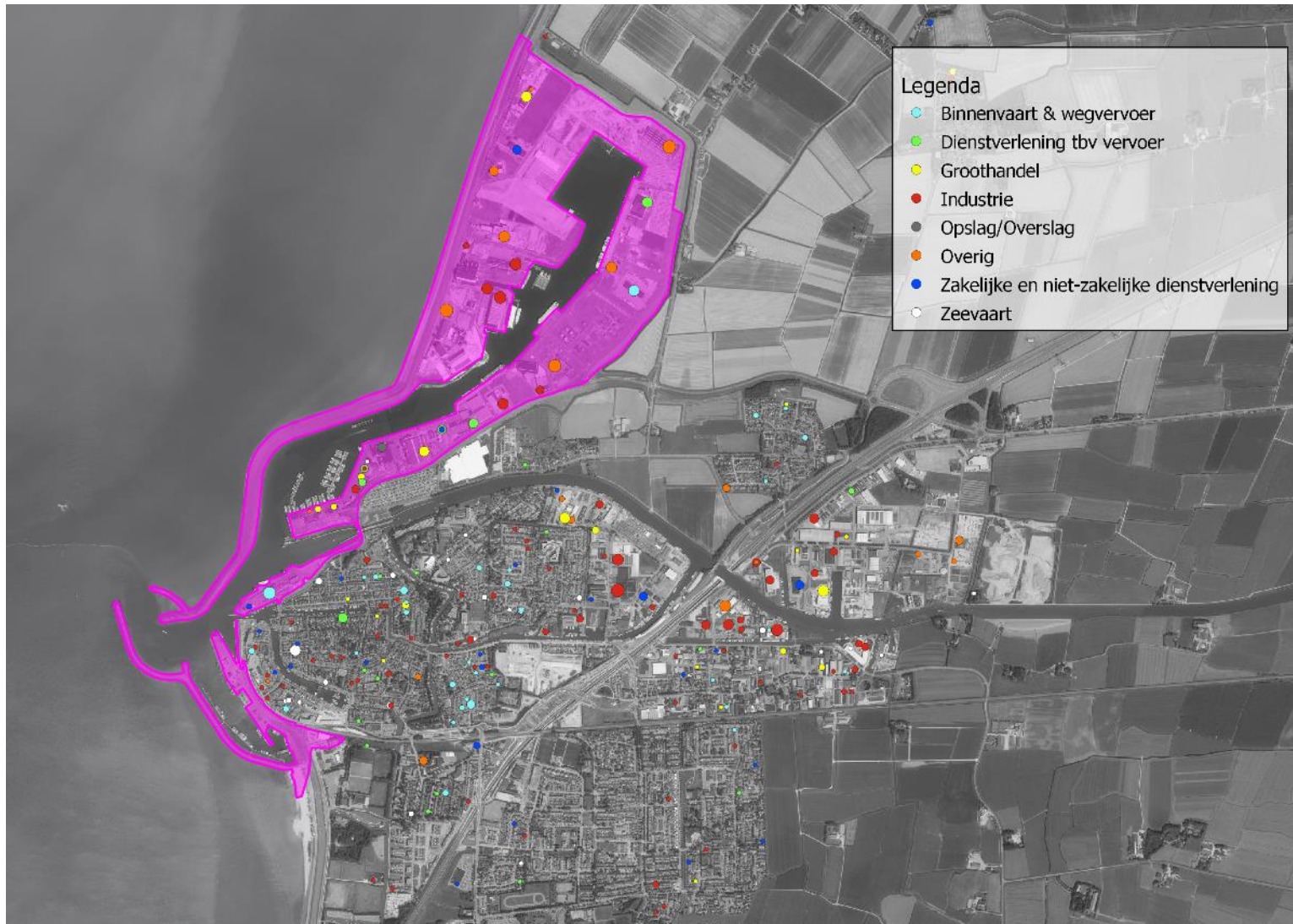
Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	421	412
Binnenvaart	0	0
Wegvervoer	341	322
Spoorvervoer	0	0
Pijpleiding	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	90
Vestigingsplaats	1.280	1.300
Industrie en Groothandel	630	640
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	650	660
Totaal	1.701	1.712

Tabel 19: ontwikkeling toegevoegde waarde Harlingen

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	35,7	34,5
Binnenvaart	0,0	0,0
Wegvervoer	20,7	20,5
Spoorvervoer	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	15,0	14,0
Vestigingsplaats	177,0	170,0
Industrie en Groothandel	104,0	99,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	73,0	71,0
Totaal	212,7	204,5

Tabel 20: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Harlingen

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	25	25
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	25	25
Vestigingsplaats	195	190
Industrie en Groothandel	115	110
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	80	80
Totaal	220	215

Figuur 10: overzicht bedrijvigheid per sector Harlingen³

³ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie

Den Helder⁴

De haven van Den Helder laat in 2019 een lichte teruggang zien in werkgelegenheid en toegevoegde waarde, maar een toename van het aantal bedrijven. De toegevoegde waarde neemt vooral af in de sector industrie en groothandel, met een afname van 59 miljoen euro. Deze daling is voor een groot deel toe te schrijven aan de gasgerelateerde industrie in Den Helder. De volumes van de productie van aardgas in Nederland dalen al sinds 2014 (bron: OPI rapport 2018 van Energie Beheer Nederland). Als we specifiek kijken naar de Noordzee en naar een van de operators (Neptune Energy) rapporteren deze een daling van ongeveer 13% van het volume in 2019 ten opzichte van 2018⁵. Het is aannemelijk dat ook andere partijen als Wintershall, de NAM of Dana Petroleum volumedalingen laten zien. Gecombineerd met een lagere gasprijs in 2019 ten opzichte van 2018 leidt dit tot een flink lagere omzet en daarmee toegevoegde waarde.

Tabel 21: ontwikkeling werkgelegenheid Den Helder

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	553	514
Binnenvaart	2	2
Wegvervoer	47	47
Spoorvervoer	2	2
Pijpleiding	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	500	460
Vestigingsplaats	2.360	2.310
Industrie en Groothandel	960	950
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.400	1.360
Totaal	2.913	2.824

⁴ 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.

⁵ <https://www.neptuneenergy.com/operations#region=netherlands>

Tabel 22: ontwikkeling toegevoegde waarde Den Helder

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	56,8	49,4
Binnenvaart	0,2	0,2
Wegvervoer	2,8	3,0
Spoorvervoer	0,1	0,1
Pijpleiding	6,7	7,1
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	47,0	39,0
Vestigingsplaats	472,0	406,0
Industrie en Groothandel	308,0	249,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	164,0	157,0
Totaal	528,8	455,4

Tabel 23: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Den Helder

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	35	40
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	35	40
Vestigingsplaats	180	195
Industrie en Groothandel	80	90
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	100	105
Totaal	215	235

Figuur 11: overzicht bedrijvigheid per sector Den Helder⁶



⁶ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie

3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied

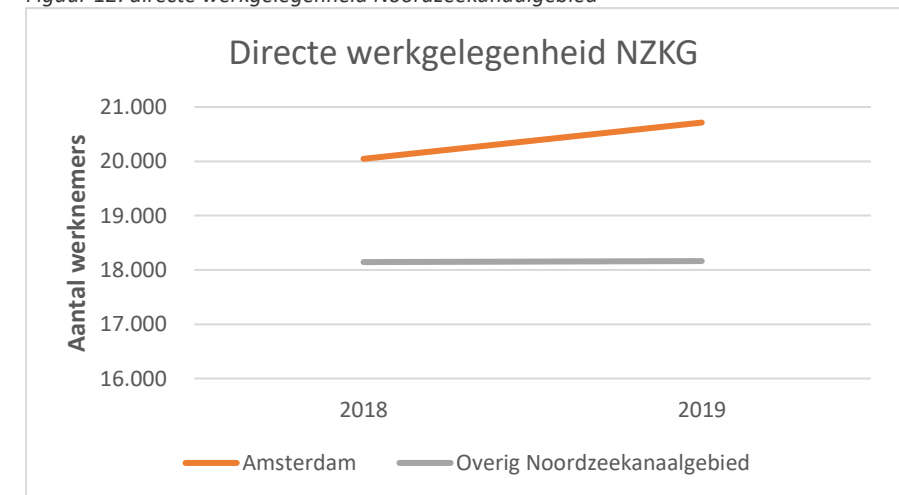
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied

De economische betekenis van de havens in het Noordzeekanaalgebied is in 2019 iets toegenomen ten opzichte van 2018 qua werkgelegenheid en aantal bedrijven; de toegevoegde waarde is zo goed als gelijk gebleven. De toename van de werkgelegenheid is vooral zichtbaar in het wegvervoer en de dienstverlening ten behoeve van het vervoer. De overslag in de haven van Amsterdam is flink gegroeid wat leidt tot een toename van de werkgelegenheid in hieraan verbonden sectoren.

Tabel 24: ontwikkeling werkgelegenheid zeehavens Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	10.720	11.149
Binnenvaart	798	807
Wegvervoer	6.329	6.626
Spoorvervoer	160	153
Pijpleiding	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.240	1.340
Overslag/opslag	2.190	2.220
Vestigingsplaats	27.471	27.728
Industrie	14.631	14.898
Groothandel	3.070	3.030
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	9.770	9.800
Totaal	38.191	38.877

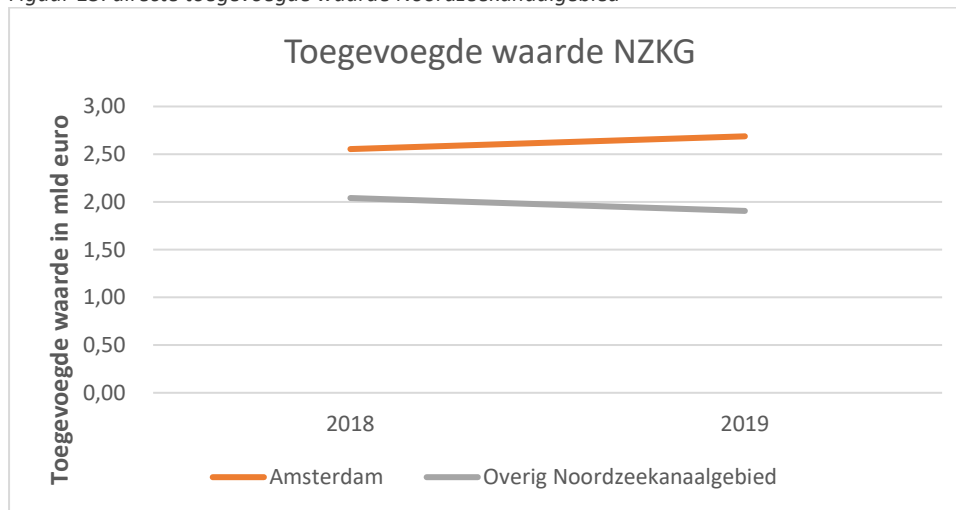
Figuur 12: directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied



Tabel 25: ontwikkeling toegevoegde waarde zeehavens Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	1.098,0	1.139,4
Binnenvaart	80,7	77,9
Wegvervoer	384,9	421,6
Spoorvervoer	9,7	9,7
Pijpleiding	6,7	7,1
Dienstverlening tbv vervoer	200,0	205,0
Overslag/opslag	416,0	418,0
Vestigingsplaats	3.496,4	3.453,8
Industrie	1.987,4	1.873,8
Groothandel	438,0	482,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.071,0	1.098,0
Totaal	4.594,4	4.593,2

Figuur 13: directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied



Tabel 26: ontwikkeling bedrijfsvestigingen zeehavens Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	130	140
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	65	70
Overslag/opslag	65	70
Vestigingsplaats	548	583
Industrie	158	163
Groothandel	150	160
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	240	260
Totaal	678	723

Figuur 14: overzicht bedrijvigheid per sector Noordzeekanaalgebied⁷

⁷ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie.

Amsterdam

De haven van Amsterdam laat een stijging zien van de werkgelegenheid, de toegevoegde waarde en het aantal bedrijven. Werkgelegenheid neemt toe met 667 werknemers ten opzichte van 2018, terwijl de toegevoegde waarde met ruim 130 miljoen euro toeneemt. Deze groei is over het grootste deel van de sectoren verdeeld, waarbij de eerder genoemde groei in het wegvervoer en de binnenvaart een grote bijdrage levert.

Tabel 27: ontwikkeling werkgelegenheid Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	8.796	9.303
Binnenvaart	705	722
Wegvervoer	5.632	6.052
Spoorvervoer	117	116
Pijpleiding	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	2.340	2.410
Vestigingsplaats	11.250	11.410
Industrie	2.120	2.280
Groothandel	1.780	1.760
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7.350	7.370
Totaal	20.046	20.713

Tabel 28: ontwikkeling toegevoegde waarde Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	884,6	929,3
Binnenvaart	71,2	69,7
Wegvervoer	342,5	385,1
Spoorvervoer	7,1	7,4
Pijpleiding	6,7	7,1
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	457,0	460,0
Vestigingsplaats	1.669,0	1.758,0
Industrie	487,0	517,0
Groothandel	314,0	347,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	868,0	894,0
Totaal	2.553,6	2.687,3

Tabel 29: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	80	85
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	85
Vestigingsplaats	245	245
Industrie	55	55
Groothandel	60	60
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	130	130
Totaal	325	330

Overig Noordzeekanaalgebied

Ook de havens van Velsen/IJmuiden, Beverwijk en Zaanstad – in de havenmonitor – geclusterd onder de noemer overig Noordzeekanaalgebied laat een lichte groei zien ten opzichte van 2018 qua werkgelegenheid. De toegevoegde waarde laat een daling zien met ongeveer 135 miljoen euro, bijna volledig toe te rekenen aan de sector industrie. De hoeveelheid bedrijven neemt toe in het overig Noordzeekanaalgebied, vooral in de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart.

Tabel 30: ontwikkeling werkgelegenheid overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	1.923	1.845
Binnenvaart	94	85
Wegvervoer	697	574
Spoorvervoer	42	36
Pijpleiding	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.090	1.150
Vestigingsplaats	16.221	16.318
Industrie	12.511	12.618
Groothandel	1.290	1.270
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.420	2.430
Totaal	18.144	18.163

Tabel 31: ontwikkeling toegevoegde waarde overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	213,5	210,0
Binnenvaart	9,5	8,2
Wegvervoer	42,4	36,5
Spoorvervoer	2,6	2,3
Pijpleiding	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	159,0	163,0
Vestigingsplaats	1.827,4	1.695,8
Industrie	1.501,4	1.356,8
Groothandel	124,0	135,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	202,0	204,0
Totaal	2.040,9	1.905,8

Tabel 32: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	50	55
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	50	55
Vestigingsplaats	308	333
Industrie	103	103
Groothandel	90	100
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	115	130
Totaal	358	388

4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond

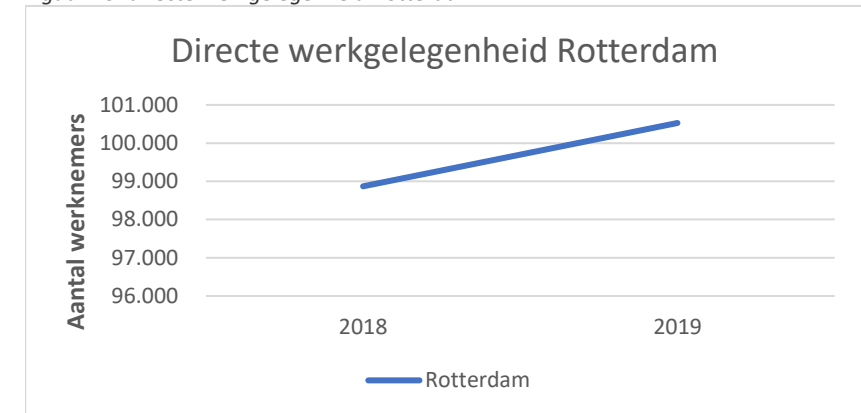
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond

De zeehavens in Rijn- en Maasmond laten een toename van de economische betekenis zien. De werkgelegenheid neemt toe naar 146.658 werknemers in 2019, terwijl de toegevoegde waarde ruim 20,2 miljard euro is in 2019. De werkgelegenheid neemt in het grootste deel van de sectoren toe, waarbij het wegvervoer ook hier de sterkste stijger is.

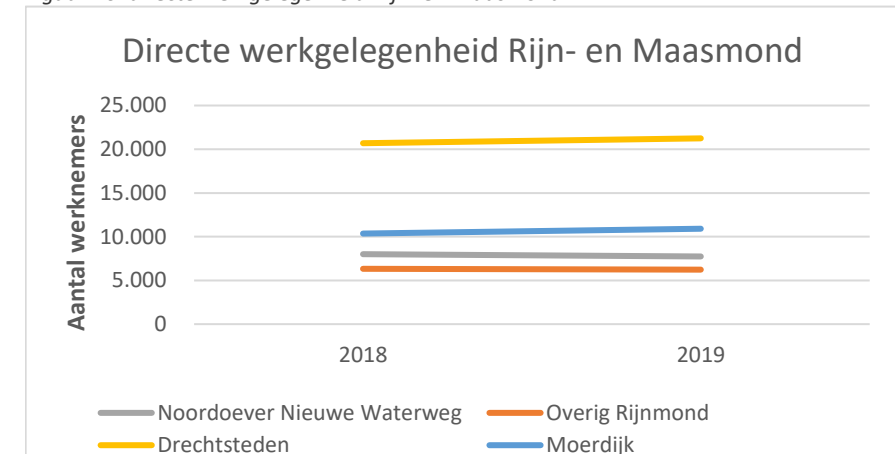
Tabel 33: ontwikkeling werkgelegenheid zeehavens Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	68.387	69.598
Binnenvaart	6.778	6.615
Wegvervoer	38.542	39.489
Spoorvervoer	1.349	1.405
Pijpleiding	59	59
Dienstverlening tbv vervoer	12.340	12.740
Overslag/opslag	9.320	9.290
Vestigingsplaats	75.860	77.060
Industrie	27.250	27.700
Groothandel	13.040	13.100
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	35.570	36.260
Totaal	144.247	146.658

Figuur 15: directe werkgelegenheid Rotterdam



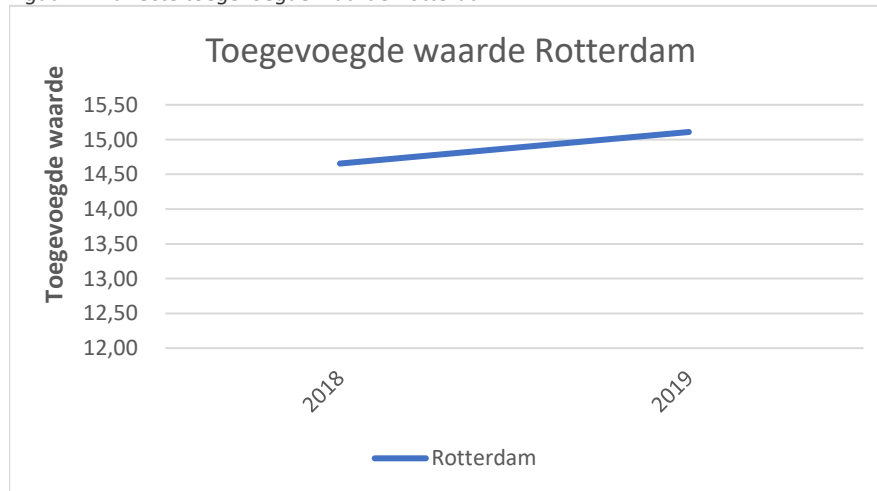
Figuur 16: directe werkgelegenheid Rijn- en Maasmond



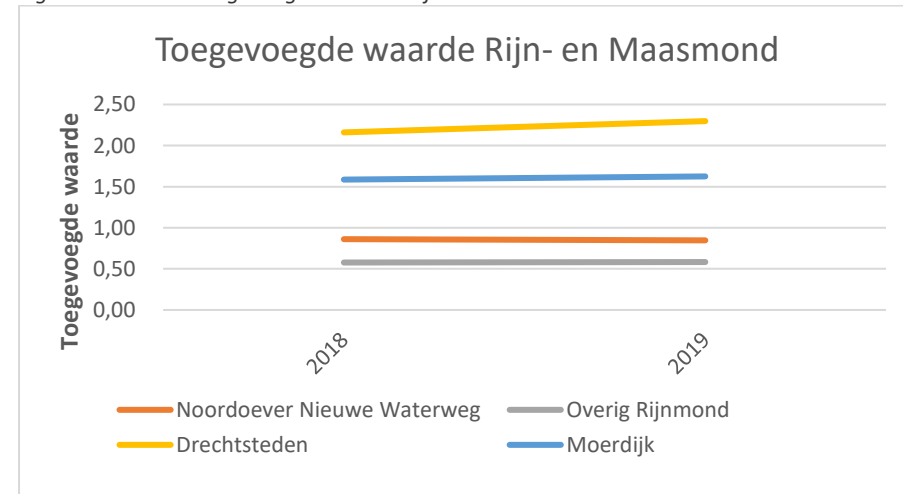
Tabel 34: ontwikkeling toegevoegde waarde zeehavens Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	6.555,0	6.691,2
Binnenvaart	684,9	638,1
Wegvervoer	2.344,1	2.512,9
Spoorvervoer	82,1	89,4
Pijpleiding	141,0	149,8
Dienstverlening tbv vervoer	1.709,0	1.717,0
Overslag/opslag	1.594,0	1.584,0
Vestigingsplaats	13.284,0	13.555,0
Industrie	5.326,0	5.308,0
Groothandel	2.718,0	2.914,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.240,0	5.333,0
Totaal	19.839,0	20.246,2

Figuur 17: directe toegevoegde waarde Rotterdam



Figuur 18: directe toegevoegde waarde Rijn- en Maasmond



Tabel 35: ontwikkeling bedrijfsvestigingen zeehavens Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	850	860
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	675	690
Overslag/opslag	175	170
Vestigingsplaats	2.220	2.285
Industrie	540	585
Groothandel	625	630
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.055	1.070
Totaal	3.070	3.145

Rotterdam

De werkgelegenheid in de haven van Rotterdam is met ongeveer 1.650 werknemers toegenomen in 2019 ten opzichte van 2018; tot 100.527 werknemers. De toename van de werkgelegenheid is vooral zichtbaar in het wegvervoer en de dienstverlening ten behoeve van het vervoer. De overslag in de haven van Rotterdam is flink gegroeid wat leidt tot een toename van de werkgelegenheid in hieraan verbonden sectoren. Ook de toegevoegde waarde van het wegvervoer is gestegen. Daarnaast is ook de toegevoegde waarde van de groothandel met 157 miljoen euro toegenomen.

Tabel 36: ontwikkeling werkgelegenheid Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	63.649	65.067
Zeevaart	1.820	1.910
Binnenvaart	6.507	6.369
Wegvervoer	36.340	37.374
Spoorvervoer	1.287	1.347
Pijpleiding	56	57
Dienstverlening tbv vervoer	9.350	9.710
Overslag/opslag	8.290	8.300
Vestigingsplaats	35.220	35.460
Voedingsmiddelindustrie	1.380	1.460
Chemische industrie	4.010	4.070
Basismetale- en metaalproductenindustrie	750	790
Overige industrie	8.210	8.250
Groothandel	4.590	4.660
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	16.280	16.230
Totaal	98.869	100.527

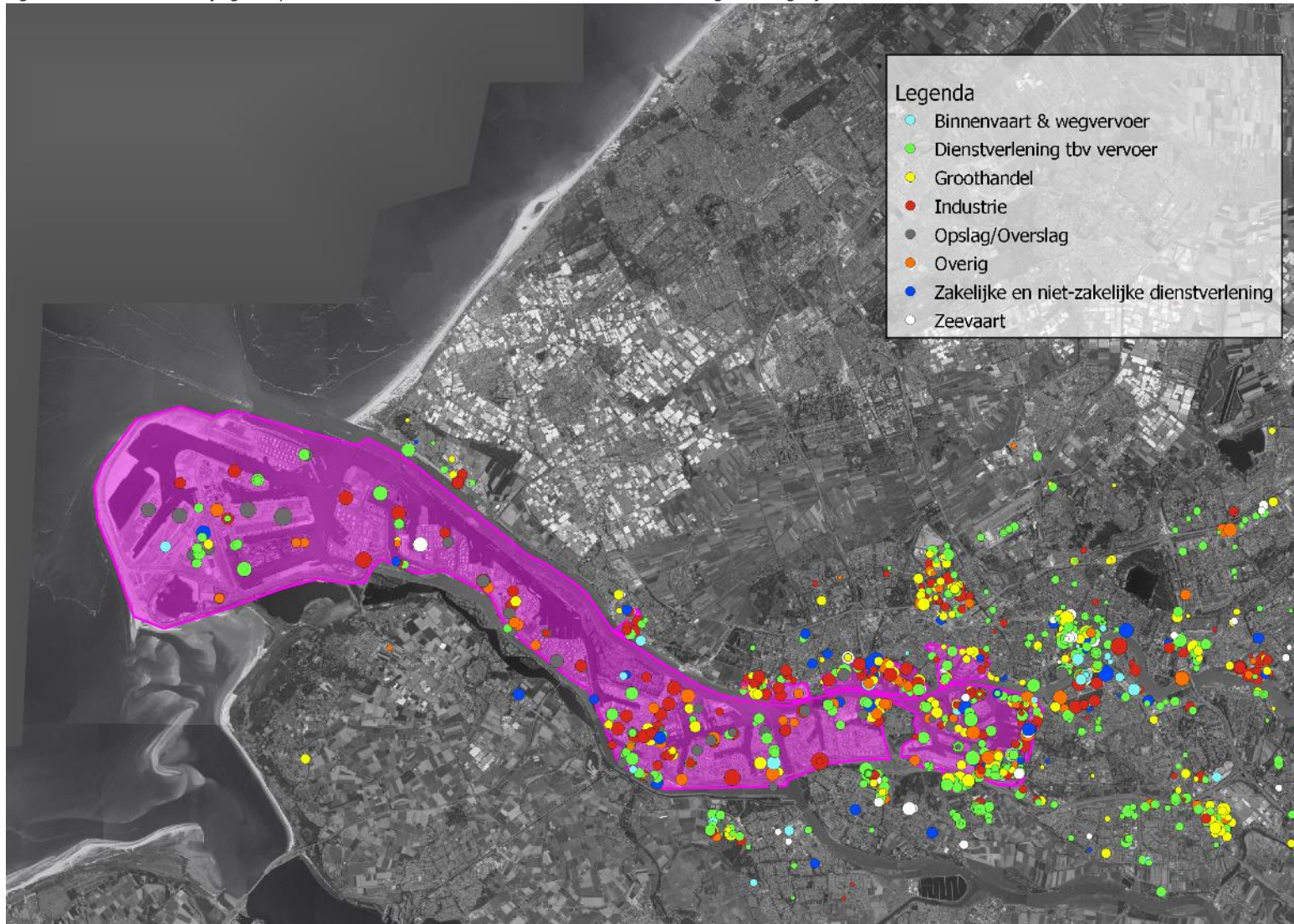
Tabel 37: ontwikkeling toegevoegde waarde Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	6.412,2	6.552,1
Zeevaart	437,0	442,0
Binnenvaart	657,6	614,4
Wegvervoer	2.210,1	2.378,4
Spoorvervoer	78,3	85,7
Pijpleiding	134,2	142,6
Dienstverlening tbv vervoer	1.421,0	1.422,0
Overslag/opslag	1.474,0	1.467,0
Vestigingsplaats	8.243,0	8.557,0
Voedingsmiddelindustrie	204,0	442,0
Chemische industrie	1.542,0	1.507,0
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	103,0	103,0
Overige industrie	1.652,0	1.659,0
Groothandel	1.758,0	1.915,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	2.984,0	2.931,0
Totaal	14.655,2	15.109,1

Tabel 38: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	575	595
Zeevaart	50	50
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	415	440
Overslag/opslag	110	105
Vestigingsplaats	550	570
Voedingsmiddelindustrie	10	10
Chemische industrie	35	35
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	30	35
Overige industrie	60	60
Groothandel	190	195
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	225	235
Totaal	1.125	1.165

Figuur 19: overzicht bedrijvigheid per sector Rotterdam + Noordoever Nieuwe Waterweg + Overig Rijnmond⁸



⁸ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie

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 afgenomen in 2019 ten opzichte van 2018. Alle drie de indicatoren laten een lichte teruggang zien, vooral zichtbaar in de sector industrie en het achterlandvervoer (binnenvaart, wegvervoer, spoorvervoer en pijpleiding).

Tabel 39: ontwikkeling werkgelegenheid Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	2.071	1.826
Binnenvaart	187	163
Wegvervoer	1.309	1.203
Spoorvervoer	45	40
Pijpleiding	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	530	420
Vestigingsplaats	5.930	5.910
Industrie	2.000	1.990
Groothandel	770	760
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.160	3.160
Totaal	8.001	7.736

Tabel 40: ontwikkeling toegevoegde waarde Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	168,2	156,8
Binnenvaart	18,9	15,7
Wegvervoer	79,6	76,6
Spoorvervoer	2,7	2,6
Pijpleiding	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	67,0	62,0
Vestigingsplaats	693,0	690,0
Industrie	247,0	236,0
Groothandel	110,0	109,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	336,0	345,0
Totaal	861,2	846,8

Tabel 41: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	40	35
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	40	35
Vestigingsplaats	155	145
Industrie	55	50
Groothandel	50	45
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	50	50
Totaal	195	180

Overig Rijnmond

De economische betekenis van de havengebieden in overig Rijnmond is vrij constant gebleven in 2019 ten opzichte van 2018. In 2019 zijn ongeveer 6.200 werknemers werkzaam in de havens, die gezamenlijk een toegevoegde waarde van 583 miljoen euro realiseren. Er is wel een daling zichtbaar van het aantal bedrijven, vooral in de sectoren Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag waar een daling met 25 bedrijfsvestigingen naar 100 bedrijfsvestigingen zichtbaar is.

Tabel 42: ontwikkeling werkgelegenheid overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	1.260	1.150
Binnenvaart	0	0
Wegvervoer	0	0
Spoorvervoer	0	0
Pijpleiding	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.260	1.150
Vestigingsplaats	5.070	5.080
Industrie	1.230	1.360
Groothandel	2.680	2.650
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.160	1.070
Totaal	6.330	6.230

Tabel 43: ontwikkeling toegevoegde waarde overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	115,0	107,0
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	115,0	107,0
Vestigingsplaats	462,0	476,0
Industrie	78,0	91,0
Groothandel	261,0	265,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	123,0	120,0
Totaal	577,0	583,0

Tabel 44: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	125	100
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	125	100
Vestigingsplaats	185	165
Industrie	35	35
Groothandel	80	70
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	70	60
Totaal	310	265

Drechtsteden

De economische betekenis van de zeehavens in de Drechtsteden is licht toegenomen naar 21.244 werknemers en bijna 2,3 miljard euro toegevoegde waarde in 2019. De toename komt vooral vanuit de sectoren Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart met respectievelijk een stijging van 370 werknemers en 103 miljoen euro. Het aantal bedrijven is vooral in de sectoren industrie en groothandel toegenomen.

Tabel 45: ontwikkeling werkgelegenheid Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	1.100	1.144
Binnenvaart	61	61
Wegvervoer	358	362
Spoorvervoer	11	11
Pijpleiding	0	0
Dienstverlening tbv vervoer	450	520
Overslag/opslag	220	190
Vestigingsplaats	19.590	20.100
Industrie en Groothandel	10.130	10.270
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	9.460	9.830
Totaal	20.690	21.244

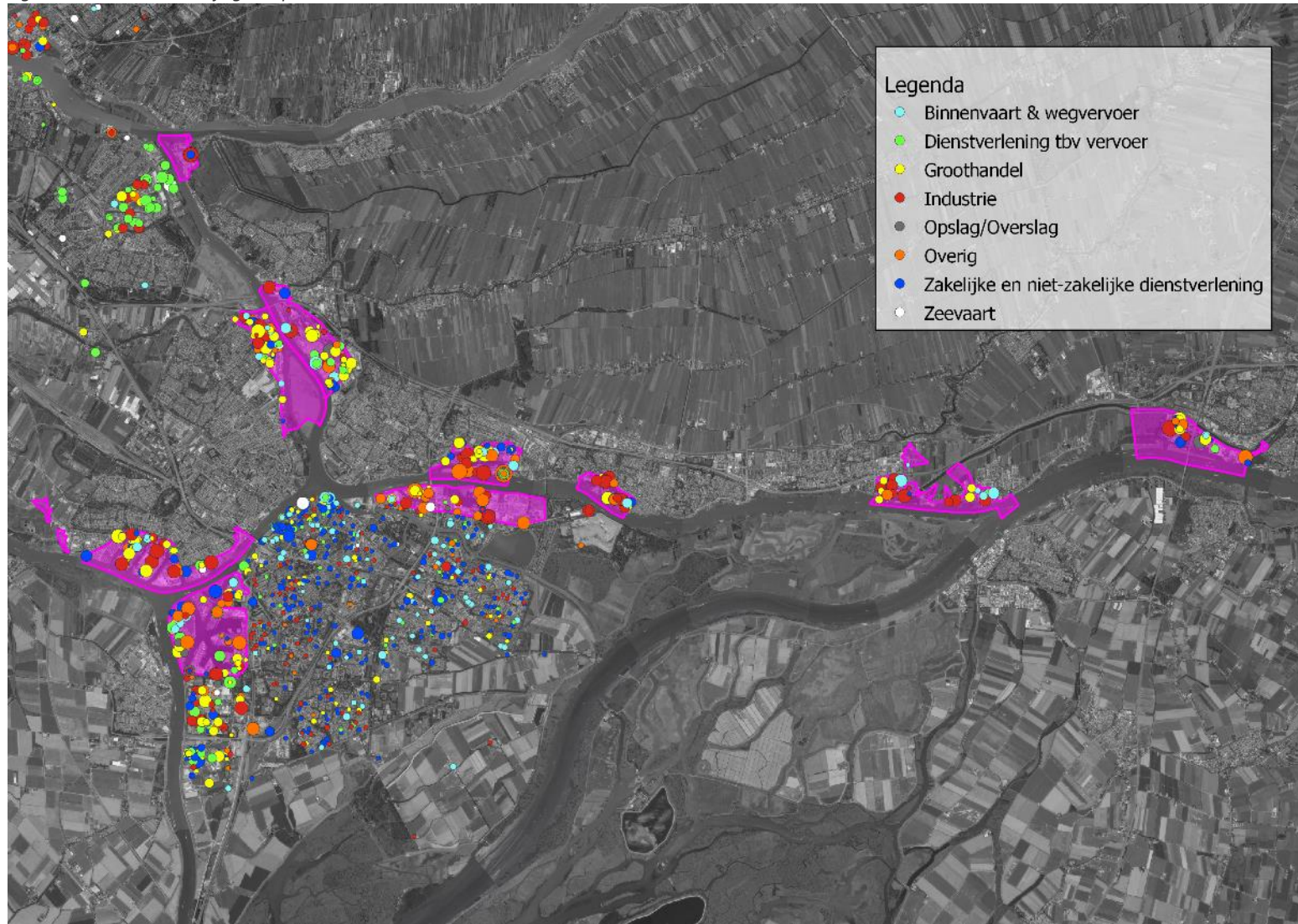
Tabel 46: ontwikkeling toegevoegde waarde Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	123,6	129,6
Binnenvaart	6,2	5,9
Wegvervoer	21,8	23,0
Spoorvervoer	0,7	0,7
Pijpleiding	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer	73,0	78,0
Overslag/opslag	22,0	22,0
Vestigingsplaats	2.037,0	2.168,0
Industrie en Groothandel	1.051,0	1.079,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	986,0	1.089,0
Totaal	2.160,6	2.297,6

Tabel 47: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	70	75
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	55	60
Overslag/opslag	15	15
Vestigingsplaats	765	800
Industrie en Groothandel	350	380
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	415	420
Totaal	835	875

Figuur 20: overzicht bedrijvigheid per sector Drechtsteden⁹



⁹ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie

Moerdijk

De haven van Moerdijk laat stijging zien voor alle drie de indicatoren in 2019 ten opzichte van 2018, waarbij vooral het aantal bedrijven relatief sterk toeneemt. De werkgelegenheid neemt vooral toe in de sectoren Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart en de dienstverlening ten behoeve van het vervoer. De totaal gerealiseerde directe toegevoegde waarde in de haven van Moerdijk is ruim 1,62 miljard euro in 2019.

Tabel 48: ontwikkeling werkgelegenheid Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	2.117	2.311
Binnenvaart	22	22
Wegvervoer	536	550
Spoorvervoer	6	6
Pijpleiding	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.030	1.220
Overslag/opslag	520	510
Vestigingsplaats	8.240	8.600
Industrie en Groothandel	4.540	4.530
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.700	4.070
Totaal	10.357	10.911

Tabel 49: ontwikkeling toegevoegde waarde Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	172,9	187,7
Binnenvaart	2,3	2,1
Wegvervoer	32,6	35,0
Spoorvervoer	0,4	0,4
Pijpleiding	6,7	7,1
Dienstverlening tbv vervoer	83,0	98,0
Overslag/opslag	48,0	45,0
Vestigingsplaats	1.413,0	1.437,0
Industrie en Groothandel	1.038,0	1.030,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	375,0	407,0
Totaal	1.585,9	1.624,7

Tabel 50: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	90	105
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	60	75
Overslag/opslag	30	30
Vestigingsplaats	515	560
Industrie en Groothandel	270	295
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	245	265
Totaal	605	665

Figuur 21: overzicht bedrijvigheid per sector Moerdijk¹⁰



¹⁰ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie

5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL

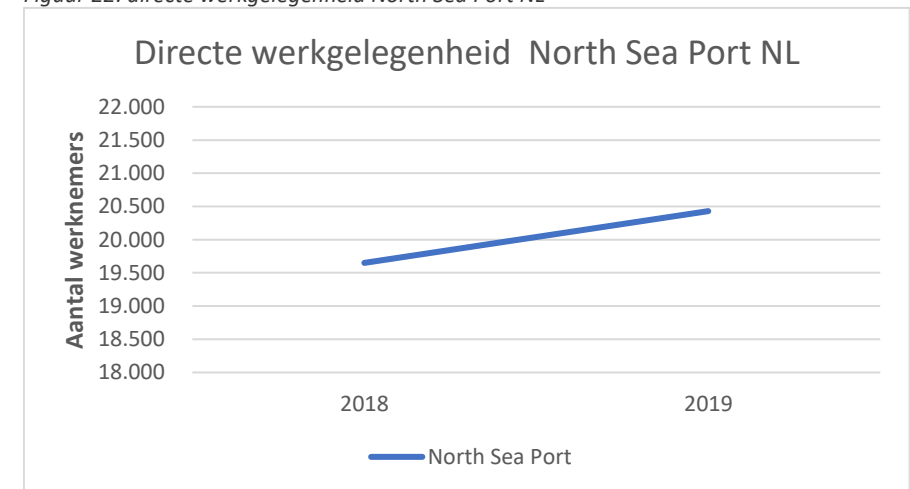
North Sea Port

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 2019 ten opzichte van 2018. Zowel de werkgelegenheid (+779 werknemers) als de toegevoegde waarde (+44 miljoen euro) is gestegen; het aantal bedrijven is vrijwel gelijk. De industrie sector is een belangrijke pijler van de economische betekenis van de haven; 30,5% van de werkgelegenheid en maar liefst 54,1% van de toegevoegde waarde wordt gerealiseerd in deze sector.

Tabel 51: ontwikkeling werkgelegenheid North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2018	2019
Knooppunt	7.230	7.919
Binnenvaart	233	235
Wegvervoer	5.216	5.912
Spoorvervoer	36	37
Pijpleiding	6	6
Dienstverlening tbv vervoer	740	740
Overslag/opslag	1.000	990
Vestigingsplaats	12.420	12.510
Industrie	6.200	6.240
Groothandel	730	720
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.490	5.550
Totaal	19.650	20.429

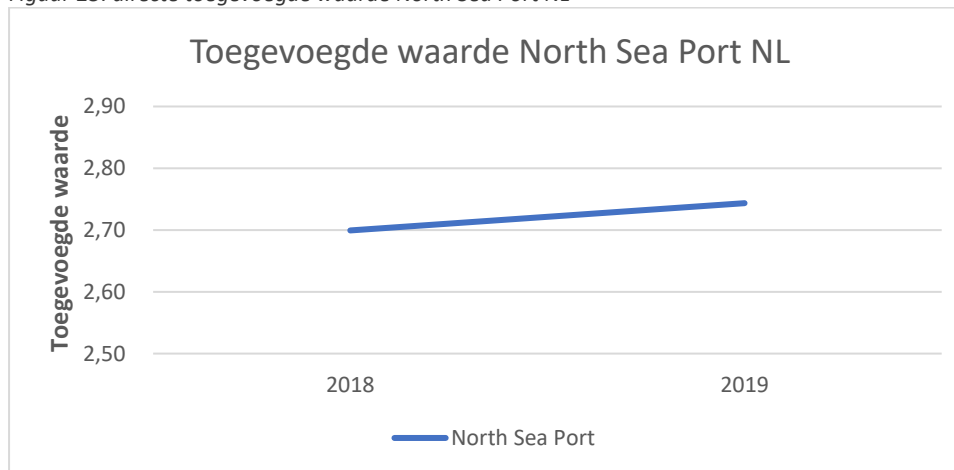
Figuur 22: directe werkgelegenheid North Sea Port NL



Tabel 52: ontwikkeling toegevoegde waarde North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Knooppunt	617,4	676,5
Binnenvaart	23,5	22,7
Wegvervoer	317,2	376,2
Spoorvervoer	2,2	2,3
Pijpleiding	13,4	14,3
Dienstverlening tbv vervoer	117,0	117,0
Overslag/opslag	144,0	144,0
Vestigingsplaats	2.082,0	2.067,0
Industrie	1.523,0	1.483,0
Groothandel	79,0	83,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	480,0	501,0
Totaal	2.699,4	2.743,5

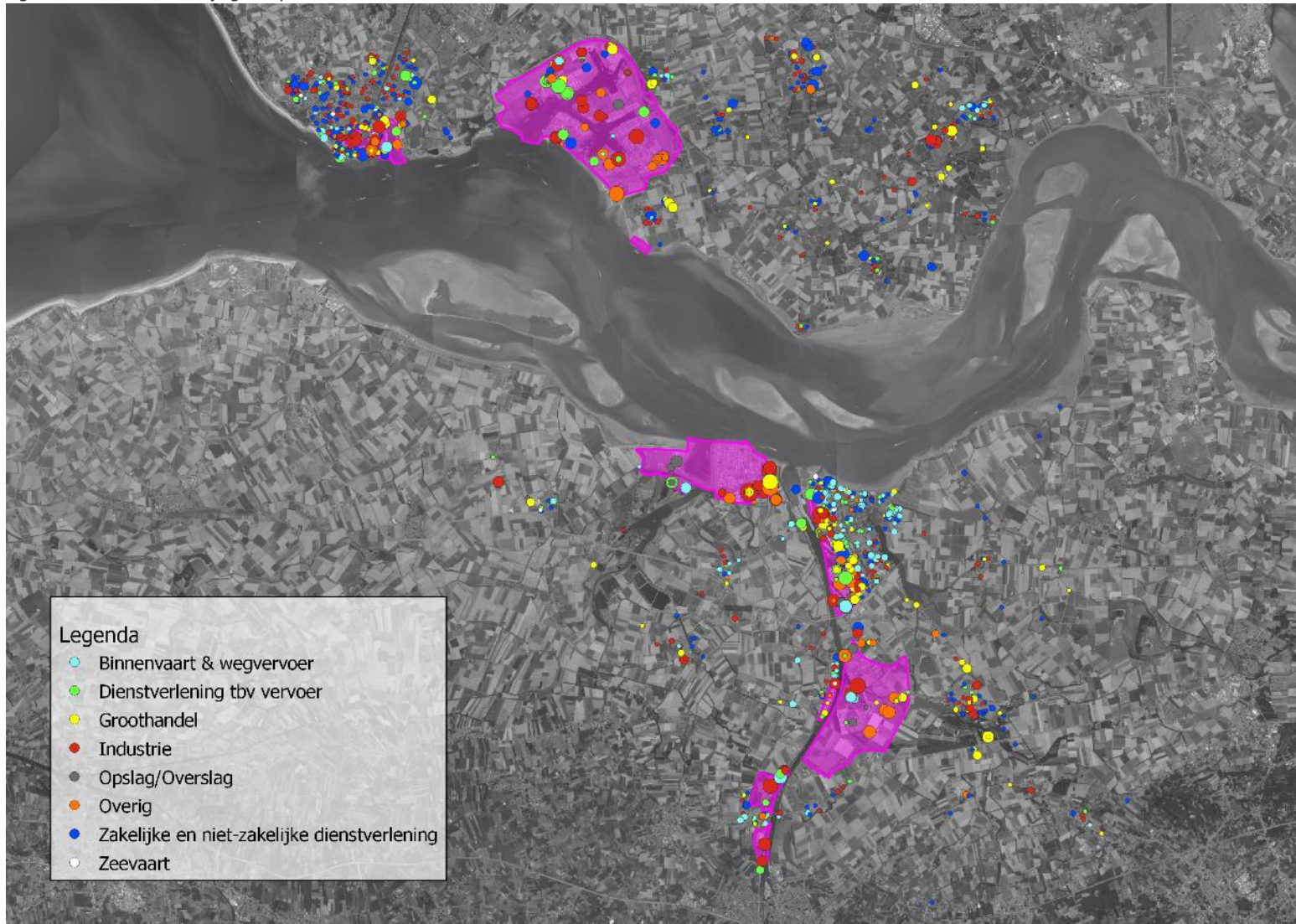
Figuur 23: directe toegevoegde waarde North Sea Port NL



Tabel 53: ontwikkeling bedrijfsvestigingen North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2018	2019
Knooppunt	145	145
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	85	90
Overslag/opslag	60	55
Vestigingsplaats	815	820
Industrie	260	280
Groothandel	130	125
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	425	415
Totaal	960	965

Figuur 24: overzicht bedrijvigheid per sector North Sea Port¹¹



¹¹ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie

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 indirecte werkgelegenheidseffecten van de zeehaven zijn over de hele linie wat naar beneden gegaan; in alle havens in sprake van een afname. Dit komt door een daling van de multipliers in het grootste deel van de sectoren. Totale indirecte werkgelegenheid is bijna 168 duizend werknemers. De totale indirecte toegevoegde waarde is vrijwel gelijk gebleven in 2019 ten opzichte van 2018 met een waarde van 14,9 miljard euro in 2019.

Tabel 54: ontwikkeling indirecte werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers	
	2018	2019
Noordelijke zeehavens	11.094	10.472
Groningen Seaports	6.282	6.109
Harlingen	1.700	1.610
Den Helder	3.111	2.753
Noordzeekanaalgebied	33.849	32.699
Amsterdam	14.211	14.131
Overig Noordzeekanaalgebied	19.638	18.568
Rijn-Maasmond	114.096	109.468
Rotterdam	76.639	73.084
Noordoever Nieuwe Waterweg	5.328	4.892
Overig Rijnmond	4.449	4.244
Drechtsteden	19.267	19.197
Moerdijk	8.414	8.051
North Sea Port NL	15.804	15.331
North Sea Port	15.804	15.331
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	174.844	167.971

Tabel 55: ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde per zeehaven in miljarden euro's

Zeehavens	Toegevoegde waarde	
	2018	2019
Noordelijke zeehavens	1,07	1,07
Groningen Seaports	0,80	0,81
Harlingen	0,10	0,10
Den Helder	0,17	0,16
Noordzeekanaalgebied	2,52	2,44
Amsterdam	1,12	1,17
Overig Noordzeekanaalgebied	1,40	1,27
Rijn-Maasmond	9,97	10,10
Rotterdam	7,36	7,40
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,37	0,36
Overig Rijnmond	0,22	0,22
Drechtsteden	1,30	1,39
Moerdijk	0,72	0,72
North Sea Port NL	1,32	1,29
North Sea Port	1,32	1,29
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	14,87	14,90

7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen

Onderstaande tabellen geven de private investeringen in zeehaven gerelateerde activiteiten weer.¹² 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 56: totale private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen totaal zeehavens, x1000 EUR	
Hoofdsector en Subsector	2018
Industrie	3.727.557
Voedingsmiddelenindustrie	62.302
Aardolie industrie	X
Chemische industrie	556.691
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134
Transportmiddelenindustrie	21.948
Elektriciteitsproductie	68.220
Overig	364.570
Groothandel	142.508
Transport en distributie	998.199
Zeevaart	360.803
Binnenvaart	67.299
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	663.123
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	47.632
Totaal	5.385.971

¹² Definitieve investeringscijfers voor 2019 zijn op het moment van verschijnen nog niet beschikbaar

Tabel 57: totale private investeringen in Noordelijke zeehavens

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

Tabel 58: totale private investeringen in zeehavens Noordzeekanaalgebied

Private investeringen zeehavens Noordzeekanaalgebied, x1000 EUR	
Hoofdsector en Subsector	2018
Industrie	482.823
Voedingsmiddelenindustrie	30.960
Aardolie industrie	X
Chemische industrie	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X
Transportmiddelenindustrie	2.461
Elektriciteitsproductie	68.220
Overig	86.236
Groothandel	34.958
Transport en distributie	X
Zeevaart	79.556
Binnenvaart	28.855
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X
Totaal	854.483

Tabel 59: totale private investeringen in zeehavens Rijn- en Maasmond

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

Tabel 60: totale private investeringen in zeehavens North Sea Port NL

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

Publieke investeringen

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

Harlingen (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)		
	2018	2019
Grond en gebouwen	-	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	2.500	-
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	-	-
Totaal	2.500	-
Bron: Port of Harlingen. Geen data beschikbaar over 2019.		

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

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

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

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

Moerdijk (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)		
	2018	2019
Grond en gebouwen	11.956	1.523
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	-5.291	-422
Totaal	6.665	1.101
Bron: Jaarverslag haven van Moerdijk 2018, 2019. Overige activa komt negatief uit. Dit wordt veroorzaakt door onder andere de verkoop van perceel.		

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

Investerings Infrastructuurfonds (MIRT), (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)		
	2018	2019
Hoofdwegennet IF 12.04 Maasvlakte-Vaanplein (via PPS)	186.000	82.000
Spoorwegen IF13.03.02 (Realisatieprogramma goederenvervoer)	57.867	17.486
Hoofdvaarwegennet IF15.03 (Aanleg)	159.164	195.446
Zeetoeegang IJmond IF15.04 (via PPS)	8.000	18.000
Megaprojecten niet-verkeer en vervoer IF17.06 (Project Mainportontwikkeling R'dam)	20.184	16.186
Megaprojecten verkeer en vervoer IF17.02 (Betuweroute)	1.599	1.094
Totaal	432.814	330.212
Bron: MIRT overzicht 2020, 2021 en Rijksbegroting 2020, 2021		

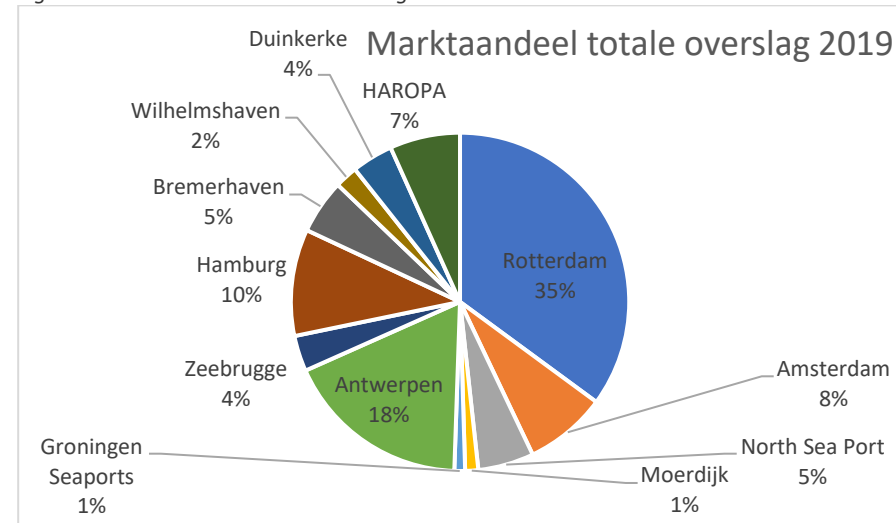
8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens

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

Tabel 61: marktaandeel totale overslag

Marktaandeel totale overslag		
Zeehaven	2018	2019
Rotterdam	35,3%	35,1%
Amsterdam	7,7%	7,8%
North Sea Port ¹³	5,3%	5,3%
Moerdijk	1,4%	1,2%
Groningen Seaports	1,0%	1,0%
Antwerpen	17,7%	17,8%
Zeebrugge	3,0%	3,4%
Hamburg	10,2%	10,2%
Bremerhaven	5,6%	5,2%
Wilhelmshaven	2,1%	2,2%
Duinkerke	3,9%	3,9%
HAROPA ¹⁴	7,0%	6,7%

Figuur 25: marktaandeel totale overslag 2019



¹³ De overslag van North Sea Port is de totale overslag, dus inclusief de overslag in Gent. Dit geldt voor alle volgende tabellen en figuren tot en met tabel 65 en figuur 29

¹⁴ Vanwege de organisatorische samenwerking tussen Le Havre, Rouen en Parijs, die de overslag gezamenlijk rapporteren, presenteren wij hier HAROPA als een geheel.

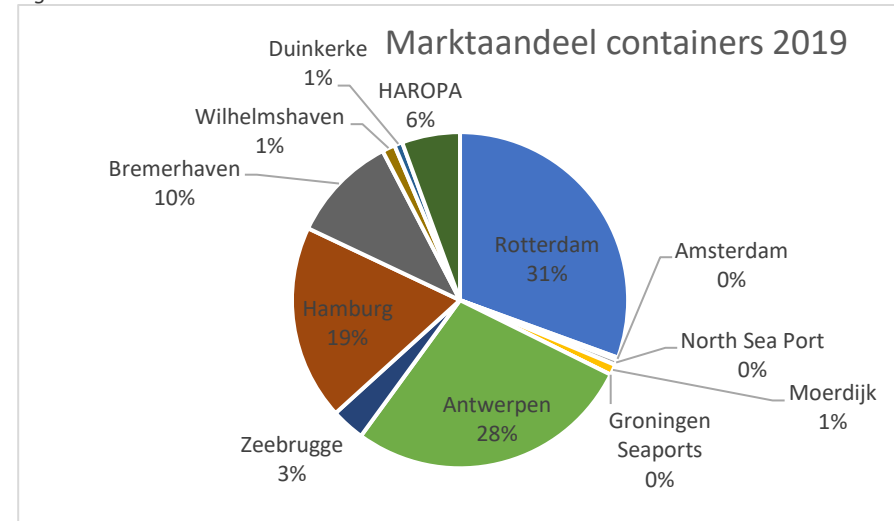
Tabel 62: marktaandeel container overslag

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

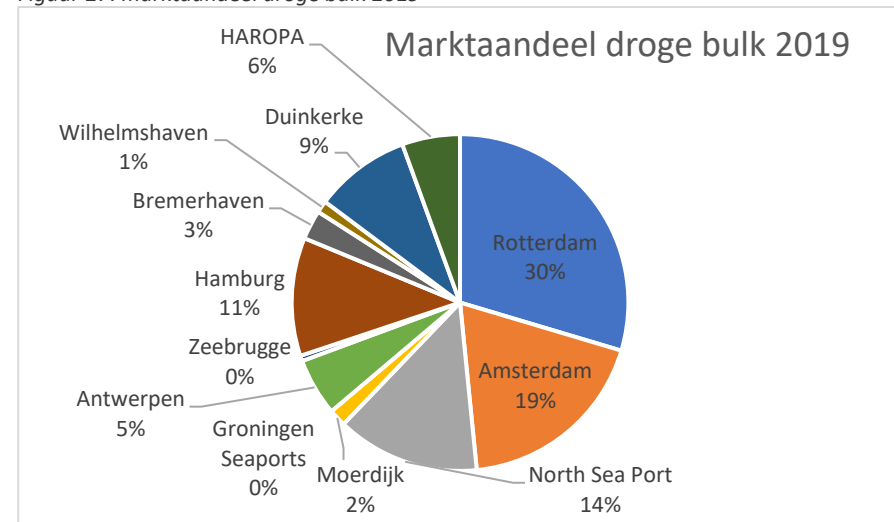
Tabel 63: marktaandeel bulk overslag

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

Figuur 26: marktaandeel containers 2019



Figuur 27: marktaandeel droge bulk 2019



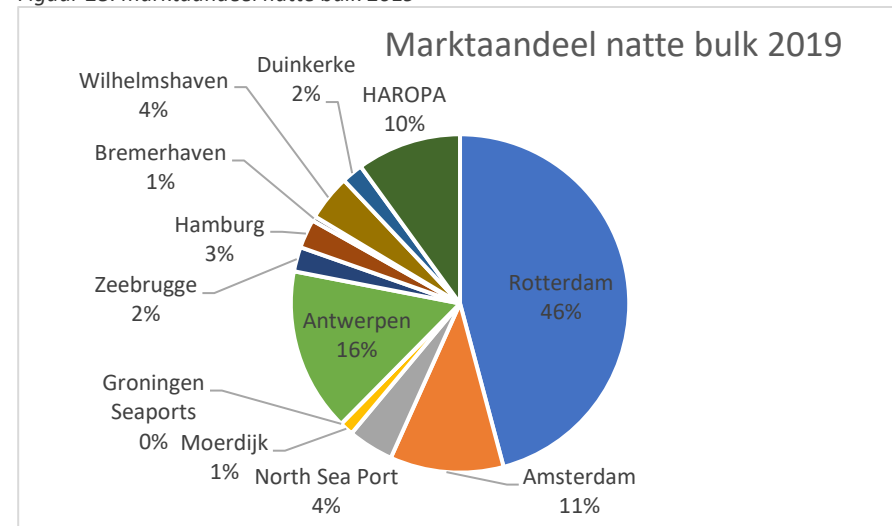
Tabel 64: marktaandeel natte bulk overslag

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

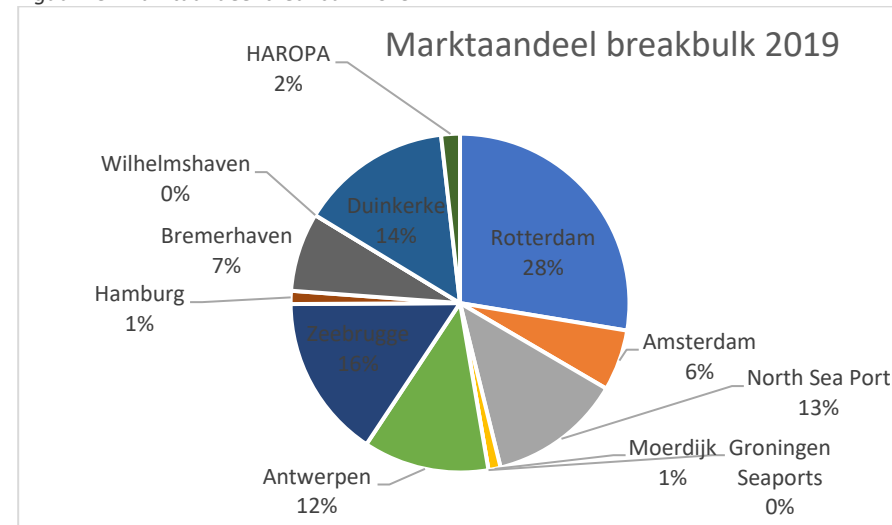
Tabel 65: marktaandeel breakbulk overslag (incl. ro-ro)

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

Figuur 28: marktaandeel natte bulk 2019



Figuur 29: marktaandeel breakbulk 2019



Bijlage: methodiek havenmonitor

Onderdeel 1: methodiek en uitgangspunten

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

Functionele afbakening

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

Sectorale afbakening

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

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

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

Geografische afbakening

De geografische afbakening is tweezijdig. Enerzijds is in de havengebieden een primair havengebied aangemerkt. Dit zijn gebieden rondom de havenbekkens waarop de goederen worden overgeslagen of verwerkt. De grafische illustratie van deze primaire havengebieden is opgenomen in onderdeel 2 van deze bijlage, de complete postcode afbakening in onderdeel 4. In dit primaire havengebied wordt de sectorale afbakening losgelaten en wordt in principe alle gevestigde bedrijvigheid meegenomen. Er wordt, in samenwerking met de havenbedrijven wel een inschatting gemaakt van bedrijvigheid die zich in dit gebied bevindt, maar die duidelijk niet gerelateerd is aan de haven en niet thuis hoort in de directe werkgelegenheid– denk aan een vestiging van een bouwmarkt, een autodealer of een restaurant. Deze bedrijvigheid wordt in samenwerking met de havenbedrijven alsnog niet meegenomen in de monitor. Buiten deze primaire gebieden wordt de geografische afbakening gesteld op gemeenteniveau, zie Tabel 66. 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 66: zeehavens en zeehavengemeentes

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

Bepaling directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Resultaat van de afbakening is een bedrijvenlijst per haven van alle havengerelateerde bedrijven. Deze bedrijvenlijst wordt naar het Centraal Bureau voor de Statistiek gestuurd, die de bedrijven vervolgens op KVK nummer koppelt aan de diverse databases die het CBS beschikbaar heeft. De essentie van de bottom-up methode is om een populatie van bedrijven op microniveau op te bouwen die een deel van de zeehavens vormen. De lijsten worden aan het Algemeen Bedrijvenregister (ABR) van het CBS gekoppeld om zodoende per bedrijf een CBS bedrijfsidentificatienummer (BE-ID) te bepalen. De volgende stap is het combineren van de bedrijvenlijsten met de verschillende variabelen. De belangrijkste bron hiervoor vormen de Productiestatistieken (PS) 2018. 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 2018 zijn voor de toegevoegde waarde de PS 2018-cijfers overgenomen. Als de 2018-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 2019 waren nog niet beschikbaar. Daarom is gestart met de waarden van productie en toegevoegde waarde in 2018. Deze zijn verhoogd met de groei van de werkgelegenheid uit de polisadministratie 2018. Voor bedrijven/instellingen waarvan de bedrijfstak niet tot de PS behoort is dezelfde aanpak gebruikt als voor 2018. De Nationale Rekeningen van het CBS publiceren voor ruim 60 bedrijfstakken (onder andere) de productie en toegevoegde waarde in lopende en constante prijzen. De waarden in constante prijzen zijn de waarden in lopende prijzen omgerekend naar waarden volgens het prijsniveau van 2015. Dat maakt het mogelijk om een volumegroei gecorrigeerd voor prijseffecten af te leiden. De basisgegevens voor de Havenmonitor zijn in lopende prijzen op bedrijfsniveau. De verhoudingen van de cijfers in lopende en constante prijzen zijn gebruikt om bij ieder bedrijf de productie en toegevoegde waarde in lopende prijzen om te rekenen naar constante prijzen. Dat gebeurt op basis van de bedrijfstak van het bedrijf.

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

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

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

Niet-locatiegebonden activiteiten

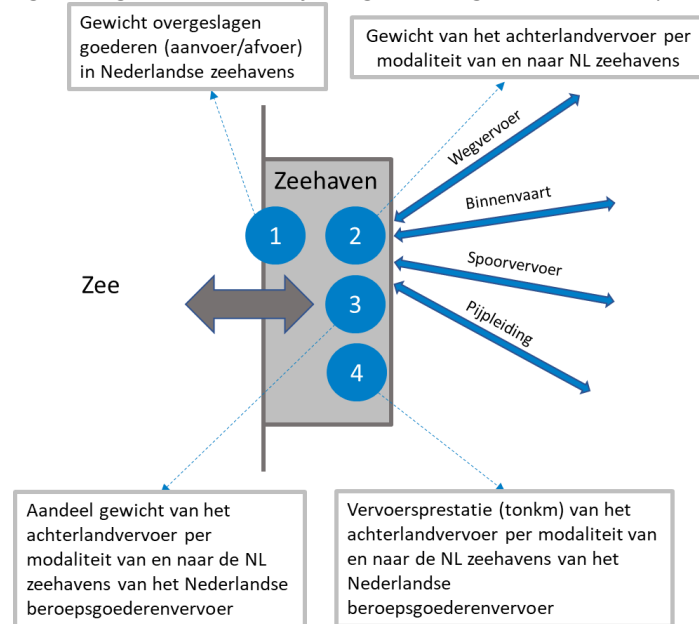
Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering niet noodzakelijk aan één bepaalde locatie gebonden. Hoge kosten of gebrek aan ruimte kunnen voor deze bedrijven overwegingen zijn om zich buiten de haven of stad te vestigen. Daarmee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende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

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

Berekening van de vervoersprestaties

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

Figuur 30: globale illustratie afleiding zeehavengebonden vervoersprestaties¹⁵



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-publicatiebestanden¹⁶ “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.

¹⁵ 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.

¹⁶ 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.

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.

Berekening van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde

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

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

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

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

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

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

Bepaling indirecte effecten

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

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

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

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

Private- en publieke investeringen

Private investeringen

De indicator ‘Investerings in de Nederlandse zeehavens’ biedt een bijkomend inzicht in de economische ontwikkeling van de relevante zeehavengebieden en bedrijven in zeehaven gerelateerde sectoren. Een toename van de investeringen geeft aan dat bedrijven de activiteiten in het havengebied willen continueren, terwijl een afname een indicatie kan zijn voor (relatieve) achteruitgang van het gebied. In het laatste geval kunnen andere gebieden interessantere opties zijn geworden voor het accommoderen van bedrijfsactiviteiten. Een afname van de investeringen betekent echter niet per definitie een (relatieve) achteruitgang van het gebied. Een jaar met minder investeringen hoeft dit namelijk nog niet te impliceren, omdat het niveau van investeringen jaarlijks kan verschillen. Het bedrijfsleven investeert het ene jaar meer dan het andere jaar. Oorzaken hiervoor zijn onder andere de economische (wereld)situatie, de bedrijfseconomische situatie, de economische levensduur van de activa en innovaties. Investerings creëren tijdelijke werkgelegenheid om de betreffende activa te bouwen en te vervangen. Eveneens kunnen de investeringen gericht zijn op het creëren van structurele werkgelegenheid, maar dat is sterk afhankelijk van het type investering (nieuw, uitbreidings- of vervangingsinvesteringen). Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van ondernemingen (materiële of immateriële activa die langer dan een jaar in het productieproces worden gebruikt), investeringen die direct gericht zijn op de prestaties van de eigen onderneming. Hiervoor is gebruik gemaakt van de CBS-investeringsstatistieken voor het in kaart brengen van de private investeringen in Nederland. Hiervoor is aan het CBS gevraagd om de investeringen in kaart te brengen op basis van de sector- en gebiedsafbakening, gehanteerd in dit onderzoek. Het CBS heeft vanaf het jaar 2000 investeringsstatistieken in gedetailleerde vorm beschikbaar. In deze rapportage zijn de investeringsstatistieken van 2018 verwerkt. Het detailniveau van de gegevens is echter beperkt. Door de geheimhoudingsverplichting van het CBS, die inhoudt dat geen individuele informatie onthuld mag worden, zijn de investeringen op een aggregatieniveau gepresenteerd waarbij zoveel mogelijk informatie toegankelijk blijft. Zelfs dan is het in enkele gevallen niet mogelijk om de investeringen weer te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting. Daarnaast worden cijfers niet beschikbaar gesteld als ze niet voldoen aan de gehanteerde betrouwbaarheidsmarge zoals die door het CBS wordt gehanteerd.

Publieke investeringen

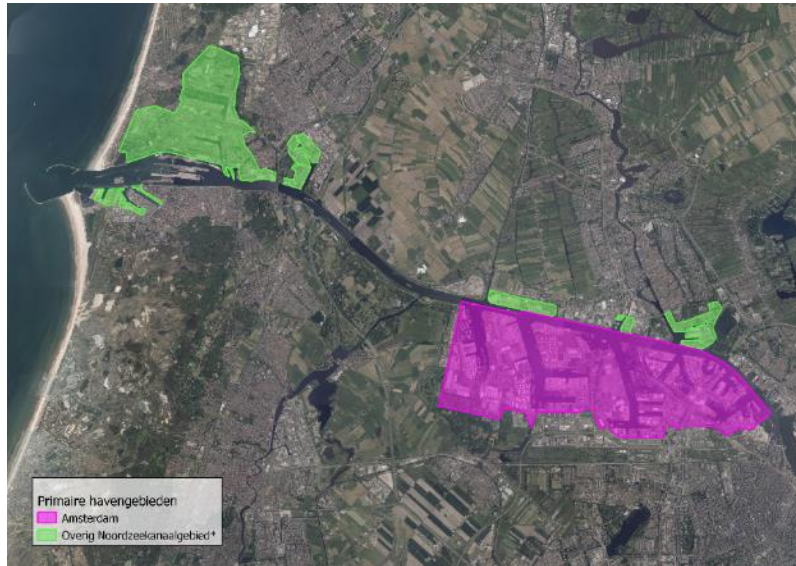
In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de publieke investeringen in de zeehavens. Allereerst is het belangrijk om vast te stellen wie deze publieke investeringen doet.

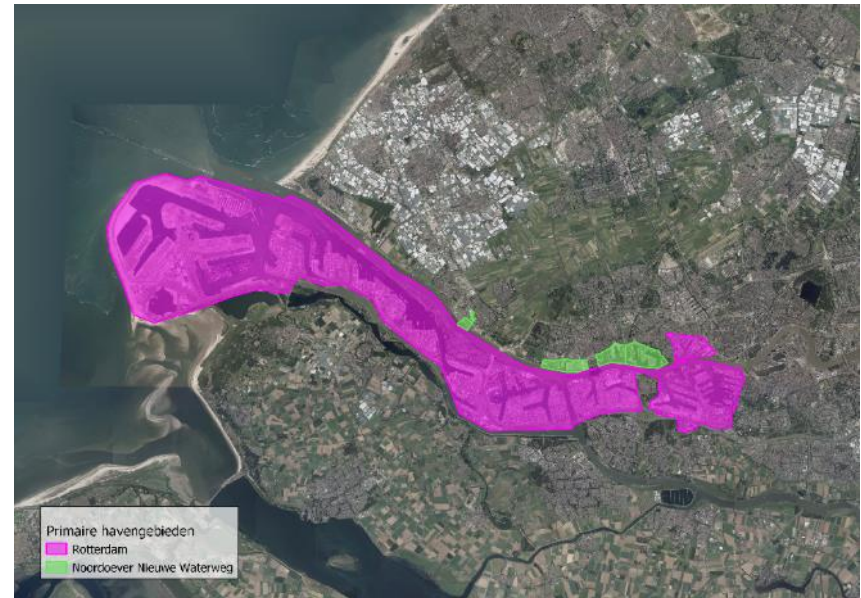
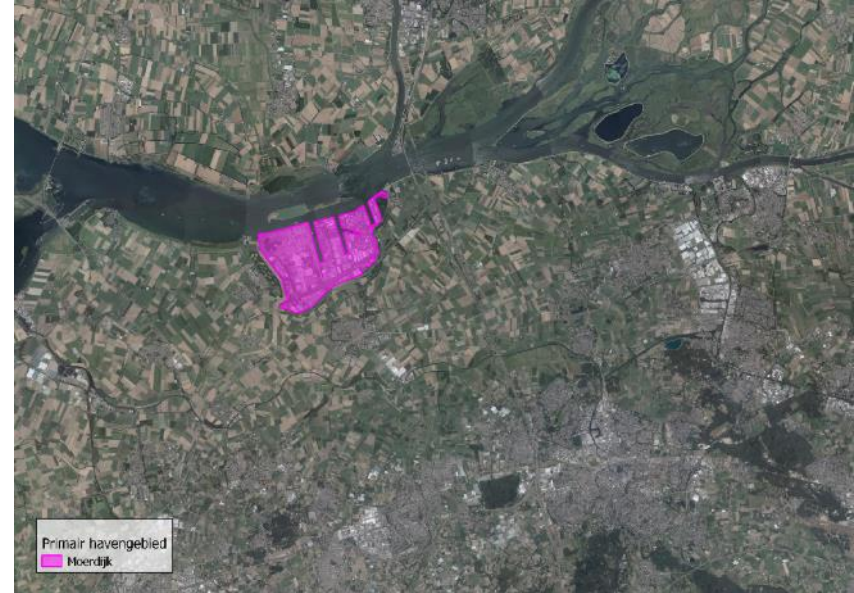
Ten eerste zijn het de (zelfstandige) havenbeheerders die investeringen doen met economisch nut. In de jaarrekeningen van deze havenbeheerders zijn investeringen terug te vinden op de balans onder de post 'vaste activa'. In de toelichting op deze post zijn de investeringen vaak uitgesplitst waarbij een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

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

Ten derde wordt er door de Rijksoverheid geïnvesteerd in infrastructuur voor zeehavens. Deze investeringen worden gedaan vanuit het MIRT-fonds (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Ieder jaar wordt door het Ministerie van IenW een MIRT-overzicht uitgebracht met daarin rijksinvesteringen 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 rijksinvesteringen 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 en 2019. 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	Vorbereiding 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 -halffabrikaten
46723	Groothandel in non-ferrometalen en -halffabrikaten
46731	Groothandel in hout en plaatmateriaal
46735	Groothandel in zand en grind
46751	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën voor industriële toepassing
46752	Groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen
46769	Groothandel in overige intermediaire producten n.e.g.
46772	Groothandel in ijzer- en staalschroot en oude non-ferrometalen
5010	Zee- en kustvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
50201	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart; geen sleepvaart)
50202	Zee- en kustsleepvaart
5030	Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten)

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

Onderdeel 4: postcode afbakening primaire havengebieden

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

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

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

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

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

Onderdeel 5: uitgangspunt marktaandeel berekening; overslag in 2019 (bron: feiten en cijfers Port of Rotterdam)

	Hamburg	Bremer- haven	Wilhelms- haven	Amsterdam	Rotterdam	North Seaports	Antwerpen	Zeebrugge	Duinkerken	Le Havre
IJzererts en schroot	11,8	3,9	0,0	17,2	30,0	7,8	1,9	0,0	13,2	0,2
Kolen	7,3	0,8	2,3	19,3	22,4	7,0	2,9	0,0	5,0	0,0
Agribulk	6,2	0,6	0,0	7,9	9,8	5,2	0,8	0,2	2,0	0,0
Overig massagoed, droog	3,4	1,8	0,6	3,0	12,2	14,5	8,5	1,1	2,9	1,0
Totaal massagoed, droog	28,6	7,1	2,9	47,3	74,5	34,6	13,9	1,3	23,2	1,2
Ruwe aardolie	0,9	0,0	18,7	0,0	104,2	0,0	5,3	0,0	0,0	20,9
Minerale olieproducten	9,0	2,1	1,0	47,3	68,2	15,4	50,3	2,8	3,4	13,4
LNG	0,0	0,0	0,0	0,0	7,1	0,0	0,0	7,6	5,6	0,0
Overig massagoed, nat	2,8	0,0	0,5	2,7	31,7	4,7	16,5	0,4	0,4	1,8
Totaal massagoed, nat	12,7	2,1	20,1	50,0	211,2	20,1	72,1	10,8	9,4	36,1
Totaal massagoed	41,3	9,2	23,1	97,3	285,7	54,7	86,1	12,2	32,6	37,4
Containers	93,9	51,8	6,2	1,2	152,9	2,5	138,7	16,2	3,9	27,3
Roll-on/Roll-off	0,5	0,0	0,0	0,6	24,3	3,2	5,1	16,5	15,0	1,1
Overig stukgoed	0,9	8,4	0,0	6,0	6,5	11,0	8,3	0,9	1,2	0,0
Totaal breakbulk	1,4	8,4	0,0	6,5	30,8	14,2	13,4	17,4	16,2	1,2
Totaal	136,6	69,4	29,3	105,0	469,4	71,4	238,3	45,8	52,7	65,8
Marktaandeel	10,6%	5,4%	2,3%	8,2%	36,6%	5,6%	18,6%	3,6%	4,1%	5,1%

Onderdeel 6: vergelijking methodiek oude en nieuwe havenmonitor

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)	-