

Strategische monitor havenstrategie Moerdijk 2023

Opgesteld door: Erasmus UPT
Martijn Streng
Dominique van Keeken
Rosanne van Houwelingen

Maart 2024

Samenvatting

In 2014 is de havenstrategie Moerdijk 2030 opgesteld met als centrale doelstelling haven van Moerdijk als het knooppunt van duurzame logistiek en procesindustrie in de Vlaams Nederlandse Delta. Om de voortgang van de havenstrategie Moerdijk 2030 te meten heeft de stuurgroep havenstrategie (samenwerking tussen Havenbedrijf Moerdijk, Provincie Noord-Brabant en Gemeente Moerdijk) aan Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (vanaf nu: Erasmus UPT) gevraagd de door Erasmus UPT ontwikkelde strategische monitor te updaten. Deze voorliggende monitor kijkt tot en met 2022 (en waar mogelijk 2023) en geeft inzicht in de voortgang die gerealiseerd wordt om de havenstrategie te bereiken. Het is en blijft goed om met elkaar na te gaan wat het verhaal is wat er met deze strategische monitor verteld wil worden. Hoe past deze monitor in de uitvoering van de havenstrategie en welke duiding is nodig om de cijfers in deze monitor in de juiste context te zetten. Het is van belang om hier met alle vier de partijen -het havenbedrijf, de gemeente, de provincie en Erasmus UPT- gezamenlijk over in gesprek te gaan en de mogelijkheden te verkennen.

Context waarin de haven van Moerdijk opereert

De context waarin de haven van Moerdijk opereert is dynamisch en bepaalt voor een deel de activiteiten en processen in de haven van Moerdijk. Daarmee verklaart de context ook een deel van de ontwikkelingen in de indicatoren in deze strategische monitor. Wij werken deze context uit in twee delen:

1. **Een aantal grote trends en ontwikkelingen rondom havens.** Wij denken hierbij onder andere, maar niet uitsluitend aan economische ontwikkelingen, transities die op de haven afkomen (energie-, grondstoffen- en de transitie naar circulaire economie) en de noodzaak tot verduurzaming.
2. **Een aantal concrete problemen en vraagstukken die voortvloeien uit de trends en ontwikkelingen.** Hierbij denken wij onder andere aan netcongestie en het stikstofvraagstuk.

Wij werken deze context uit op hoofdlijnen, waarbij deze uitwerking een hoogover beeld geeft van de vraagstukken en ontwikkelingen die de context rond de haven van Moerdijk vormgeven. Wij leggen hierbij geen directe link met de haven van Moerdijk of de indicatoren uit deze strategische monitor.

Resultaten van de monitor: people, planet en profit

De indicatoren binnen people, planet en profit geven een beeld van de ontwikkelingen binnen de diverse resultaatgebieden die onderscheiden worden in de havenstrategie Moerdijk.

De indicatoren binnen **de eerste P, people** laten gemengd beeld zien. De werkgelegenheid op het haven- en industrieel complex neemt toe. Ten opzichte van 2014 is een stijging te zien van de emissie van fijnstof en stikstof, maar de laatste 3 à 4 jaren is er wel sprake van een geleidelijke afname. Wel nemen de in de omgeving van het haven- en industrieel complex gemeten concentraties fijn- en stikstof toe. Het aantal openstaande en ontstane vacatures en het aantal leerplekken nemen af.

Ook op het gebied van de **tweede P, planet** is een gemengd beeld te zien. De daling van de CO₂ uitstoot zet door in 2022, al is ten opzichte van 2014 nog steeds sprake van een stijging. Ook de emissie van methaan neemt af. Op het gebied van de productie van duurzame energie stagneert het aantal kWh zelf geproduceerde energie, maar neemt de productie via diverse SDE bronnen weer toe na een jarenlang constant beeld. Wel neemt het waterverbruik, de afvalwaterlozing en het aantal veiligheidsincidenten (sterk toe).

Ook op het gebied van de **laatste P, profit** is het beeld gemengd en veelal een voortzetting van ingezette trends. Het aantal binnenvaartschepen, vervoersbewegingen via de weg en spoorvolumes nemen in 2023 relatief sterk af door de afnemende overslag, welke weer afneemt door de teruglopende economische activiteit in 2023. Het totale marktaandeel neemt heel licht af. Het marktaandeel in de containeroverslag en het aantal short sea verbindingen nemen verder toe; dit kan gezien worden als een uiting van de strategische keuze om de haven van Moerdijk te positioneren als shortsea containerhaven. Omzet, toegevoegde waarde en productie laten een relatief sterke stijging zien door de wereldwijde energie- en grondstoffencrisis als gevolg van de oorlog in Oekraïne in 2022. Met name de industrie heeft in vooral 2022 stijgende waardes laten zien die -voor zover bekend bij de onderzoekers- nooit eerder vertoond zijn. Het totaal aan private investeringen neemt relatief sterk af.

Grote lijnen

In grote lijnen is te zien dat het havenbedrijf Moerdijk voornamelijk vooruitgang boekt op resultaatgebied people uit de havenstrategie en de uitvoeringsagenda. Op het gebied van planet en profit is het beeld gemengd, met wel positieve ontwikkelingen op een aantal belangrijke indicatoren zoals CO₂, marktaandeel containers of toegevoegde waarde. Daarbij is een verschil zichtbaar afhankelijk van naar welke periode je kijkt voor veel indicatoren, vooral op het emissiegebied. Ten opzichte van 2014 is in veel gevallen een stijging te zien, maar die zit vooral in de eerste paar jaren. Vanaf 2018/2019 is in veel gevallen een afname te zien.

Aanbevelingen

Het blijft van belang voor het havenbedrijf en zijn aandeelhouders om concrete en kwantitatieve doelen te stellen qua gewenste resultaten en niveaus waarnaar toe de haven zich moet bewegen. In de Corporate Strategy heeft het Havenbedrijf Moerdijk hier een eerste stap ingezet. Op die manier kan concreter worden gezegd of, en zo ja in welke mate de doelstellingen uit de havenstrategie gehaald worden. Erasmus UPT adviseert om te starten met een verkenning naar deze concrete doelen voor zover nog niet gedaan in de Corporate Strategy.

Inhoudsopgave

Samenvatting.....	1
Inhoudsopgave.....	4
Introductie.....	5
Context waarin de haven van Moerdijk opereert.....	8
Monitoring van de indicatoren.....	10
Indicatoren people.....	10
Indicatoren planet.....	16
Indicatoren profit.....	20
Beschouwing en conclusie op indicatoren	27
Bijlage I - benchmark.....	28
Bijlage II – definities en begrippen.....	30

Introductie

In 2014 is de havenstrategie Moerdijk 2030 opgesteld met als centrale doelstelling de haven van Moerdijk als het knooppunt van duurzame logistiek en procesindustrie in de Vlaams Nederlandse Delta. Om de voortgang van de havenstrategie Moerdijk 2030 te meten heeft de stuurgroep havenstrategie (samenwerking tussen Havenbedrijf Moerdijk, Provincie Noord-Brabant en Gemeente Moerdijk) aan Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (vanaf nu: Erasmus UPT) gevraagd de door Erasmus UPT ontwikkelde strategische monitor te updaten. In mei 2020¹, maart 2022 en april 2023 zijn eerdere versies van de strategische monitor opgeleverd, waarin gekeken is naar de ontwikkelingen tot en met 2021. Deze voorliggende monitor kijkt tot en met 2022 (en waar mogelijk 2023) en geeft inzicht in de voortgang die gerealiseerd wordt om de havenstrategie te bereiken en de bijdrage die geleverd wordt aan de SDG-doelstellingen.

In de havenstrategie 2030 zijn geen prestatie indicatoren of kwantitatieve doelstellingen opgenomen. Vanuit de behoefte om periodiek inzicht te krijgen in de mate van doelbereiking is dit wel wenselijk. Voortvloeiend uit de havenstrategie, het MVO-beleid, de door Erasmus UPT uitgevoerde materialiteitsanalyse in de eerste strategische monitor en de uitvoeringsagenda zijn indicatoren benoemd en wordt een voortgangscyclus in gang gezet die op jaarlijkse basis wordt gemonitord. Aan de hand hiervan kan worden bepaald welke resultaten behaald worden maar ook welke thema's aandacht (moeten) krijgen en waar meer inzet nodig is. Dit geeft enige sturing aan de havenstrategie Moerdijk 2030.

De methodiek om tot de gebruikte indicatoren te komen is gelijk aan de methodiek zoals deze in de eerste versie van de strategische monitor is gebruikt. Voor de volledige beschrijving van en toelichting op deze methodiek verwijzen wij naar die studie.² De gebruikte indicatoren worden bij elke update van de monitor (jaarlijks) tegen het licht gehouden en op basis van voortschrijdend inzicht aangepast waar nodig. Tabel 1 tot met 3 geven voor de thema's people, planet en profit een overzicht van de verschillende indicatoren, gekoppeld aan de respectievelijke resultaatgebieden vanuit de havenstrategie Moerdijk 2030. Deze lijst met indicatoren is in overleg met de stuurgroep en het kernteam havenstrategie tot stand gekomen.

Deze strategische monitor geeft hiermee een **objectief beeld** van de ontwikkeling van een groot aantal indicatoren die in meer of mindere mate relevant zijn voor de havenstrategie Moerdijk 2030. Met deze monitor in de hand kunnen de drie stakeholders (Havenbedrijf Moerdijk, Provincie Noord-Brabant en Gemeente Moerdijk) samen beoordelen of - en zo ja in welke mate- vordering gemaakt wordt met het bereiken van de doelstellingen. De monitor geeft geen oordeel over of dit voldoende vordering is en geeft ook geen aanbevelingen op welke thema's welke acties in te zetten. Wel geeft Erasmus UPT in deze monitor een beschouwing op de resultaten van de verschillende indicatoren; hiermee verklaren we enerzijds ontwikkelingen en anderzijds geven we een 'door de oogharen kijkend' beeld van de ontwikkelingen binnen de drie thema's people, planet en profit.

¹ Deze versie is niet openbaar gepubliceerd, de versies in 2022 en 2023 wel.

² Erasmus UPT - Strategische monitor havenstrategie Moerdijk, mei 2020

Tabel 1 Strategische indicatoren people

People		
Resultaatgebied	Onderwerp	Indicator
Gelijkwaardig nabuurschap	Betrokkenheid omwonenden	Reputatieonderzoek
Een aantrekkelijke en gezonde omgeving om te wonen, te werken en te recreëren	Overlast	Aantal klachten ('ik ruik', 'ik hoor', 'ik zie', 'ik voel') en klachtenclusters
	Werk- en leefklimaat	Jaarlijkse in- en uitstroom inwoners gemeente Moerdijk
Aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt	Werkgelegenheid	Aantal werkzame personen (direct)
		Aantal havengerelateerde bedrijfsvestigingen
	Aansluiting onderwijs	Aantal ontstane en openstaande vacatures West-Brabant
Gezonde leefomgeving	Luchtkwaliteit	Aantal erkende leerplekken bij leerbedrijven
		Emissie fijnstof (x1000 kg)
		Concentratie fijnstof ten opzichte van drempelwaarde
		Emissie zwavel (SO ₂) (x1000 kg)
		Emissie stikstof (NO _x) (x1000 kg)
		Concentratie stikstof ten opzichte van drempelwaarde

Tabel 2 Strategische indicatoren planet

Planet		
Resultaatgebied	Onderwerp	Indicator
Klimaatbestendigheid	Klimaatadaptatie	Klimaatstresstest
		Watermanagement plan
Watersysteem	Waterbeheer	Waterverbruik (industriewater en drinkwater)
		Afvalwaterlozing (industriewater en drinkwater)
Energietransitie	Energieverbruik en -productie	Zelfgeproduceerde duurzame energie (verbruik in 1.000 MWh)
		Totaal aardgas- en elektriciteitslevering
		SDE-productie
Veiligheid en milieu	Incidenten	Aantal veiligheidsincidenten en -activiteiten in de haven en industrieterrein
	Emissies	Emissie CO ₂ (in mln. ton)
		Emissie methaan (x1000 kg)

Tabel 3 Strategische indicatoren profit

Profit		
Resultaatgebied	Onderwerp	Indicator
Extended gate	Connectiviteit	Vervoerd volume spoor
		Aantal bewegingen vrachtwagen
		Modal split naar het achterland
(Short sea) shipping	Connectiviteit	Aantal zeeschepen
		Aantal binnenvaartschepen
		Aantal verbindingen short sea shipping
Uitbouwen en verduurzamen industrieel complex	Duurzame groei	Circulariteit
		Private investeringen
		Totaal netto uitgeefbaar terrein in ha
		Totaal uitgegeven terrein in ha
		Marktaandeel totaal HLH-range
		Marktaandeel containers HLH-range
		Marktaandeel droge bulk HLH-range
		Marktaandeel natte bulk HLH-range
		Toegevoegde waarde direct en indirecte
		Omzet bedrijven in haven Moerdijk
Productie		

Wijzigingen ten opzichte van eerdere monitoren:

People

Nieuw in de indicatoren voor people is de toevoeging van de indicator "reputatieonderzoek". De indicator meet op een schaal van 1-10 de algemene waardering die stakeholders toekennen aan het Havenbedrijf Moerdijk. Het onderzoek is voor het eerst uitgevoerd in 2023 en zal voortaan iedere twee jaar herhaald worden. De methode van het onderzoek bestaat uit diepte-interviews met professionele relaties. De indicator die het jaarlijkse aantal bezoekers bij de havendagen weergeeft is niet langer opgenomen in de strategische monitor.

Planet

Voor het onderdeel planet is de indicator "klimaatstresstest/watermanagementplan" opgenomen in de strategische monitor. Momenteel zijn er nog geen waarden beschikbaar voor deze indicator. Het Havenbedrijf Moerdijk en de gemeente zijn hierover in gesprek om tot een werkbare indicator op dit gebied te komen. Daarnaast is er een verkenning gaande naar het opnemen van duurzaamheidsindicatoren, vooral op het gebied van circulariteit.

Profit

Nieuw in de indicatoren voor profit is de toevoeging van de indicator "productie". De indicator weergeeft de totale productie van de vier clusters; (1) dienstverlening t.b.v. het vervoer, (2) groothandel en industrie, (3) overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart, en (4) overslag/opslag. Verder is de indicator "aantal bewegingen spoor" die het aantal wagons weergeeft, vervangen door "vervoerd volume per spoor" in duizend ton. Het aantal wagons werd onder andere bepaald op basis van berekeningen die CTT maakte over haar aantallen aantal TEU's, tonnen en treinen. Per 2022 doet CTT deze berekeningen niet meer, waardoor dit kengetal niet meer te vergelijken is met eerdere jaren.

Context waarin de haven van Moerdijk opereert

De context waarin de haven van Moerdijk opereert en daarmee deze strategische monitor gezien moet worden is een dynamische en veelzijdige context. Een diversiteit aan ontwikkelingen en factoren beïnvloeden deze context en bepalen daarmee de omgeving waarin de bedrijven in de haven van Moerdijk opereren. Het gaat de scope van deze monitor te buiten om al deze ontwikkelingen en factoren te beschrijven. Wel lichten wij in deze context een aantal elementen uit, welke een grote invloed hebben op de operaties en (on)mogelijkheden in de haven van Moerdijk.

Wij werken deze context uit in twee delen:

3. Een aantal grote trends en ontwikkelingen rondom havens
4. Een aantal concrete problemen en vraagstukken die voortvloeien uit de trends en ontwikkelingen

Grote trends en ontwikkelingen rondom havens

Er speelt een groot aantal trends en ontwikkelingen rondom havens welke invloed hebben op de activiteiten van bedrijven in havens. Een compleet overzicht geven van al deze ontwikkelingen en het volledig beschrijven van de relevante ontwikkelingen is een analyse an sich en gaat de scope van deze monitor te buiten. Daarom beperken wij ons tot een beschrijving op hoofdlijnen van de belangrijkste ontwikkelingen. Deze zijn in meer of mindere mate relevant voor de haven van Moerdijk.

- De geopolitieke ontwikkelingen zoals de oorlog in Oekraïne of Israël heeft een invloed op havens. Geopolitieke spanningen leiden tot onzekerheid, veranderende stromen of een ongunstig klimaat voor wereldhandel. De directe effecten voor individuele bedrijven en activiteiten kunnen erg verschillen, maar generiek gezien is een klimaat van onzekerheid, onrust en protectionisme niet gunstig voor havens.
- Een tweede belangrijke ontwikkeling, die wel direct invloed heeft op de bedrijven en activiteiten in de havens is dat er wereldwijd afnemende economische groei te zien is. Waar de economie op wereldniveau in 2021 nog 6,5% groeide was deze groei in 2023 afgenomen tot 3,2%.³ Minder economische groei betekent minder ook minder wereldhandel; waar deze na de COVID-19 pandemie nog sterk groeide is deze wereldhandel sterk teruggelopen in 2022 en 2023.⁴ China, vaak genoemd als de motor van de wereldhandel liet in 2023 voor het eerst in zeven jaar een daling van de export liet. Ook is er sprake van minder economische productie in het achterland van de Nederlandse zeehavens. Dit is terug te zien in de overslagstatistieken van de Nederlandse zeehavens, welke overwegend afnemende ontwikkelingen lieten zien in 2023.
- Daarbij moeten wij als maatschappij een aantal grote transitieën doormaken, waarbij de energietransitie, de grondstoffen transitie en de transitie naar een circulaire economie een drietal belangrijke zijn, met ook een grote impact op de havens. Deze transitieën hebben een grote impact op de soorten goederen die door de havens gaan, maar ook op de goederen/input die door de bedrijven in de havens gebruikt worden voor de diverse (productie)processen. Daarbij veranderen ten dele ook de activiteiten die plaatsvinden in havens; wij denken hierbij onder andere aan activiteiten rondom (grootschalige) recycling en verwerking/hergebruik van producten en stromen.
- Deze transitieën zijn mede noodzakelijk omdat verduurzaming nodig is. De uitstoot van broeikasgassen en het gebruik van fossiele (brand)stoffen moeten sterk verminderd worden om de kunnen voldoen aan de (inter)nationale klimaatafspraken en klimaatverandering zoveel mogelijk te beperken. De activiteiten in havens, zoals bijvoorbeeld de industriële processen, moeten op diverse manieren verduurzaamd worden, waarbij de negatieve externaliteiten zoveel mogelijk beperkt moeten worden. Deze druk om te verduurzamen komt mede vanuit een breder maatschappelijk bewustzijn en druk op de negatieve externaliteiten van havens. Waar de focus in het verleden -gechargeerd gezegd- veelal op de positieve sociaaleconomische baten van havens heeft gelegen, schuift deze balans meer op en worden havens vanuit een breder perspectief bekeken. De term brede welvaart, waarin naast economie bijvoorbeeld

³ Bron: IMF via https://www.imf.org/external/datamapper/NGDP_RPCH@WEO/OEMDC/ADVEC/WEO_WORLD

⁴ ECB via https://www.ecb.europa.eu/press/economic-bulletin/focus/2024/html/ecb.ebbox202401_01~d1c3b1b0a5.en.html

ook welzijn, veiligheid en leefomgeving uitgebreid meegenomen worden, is anno 2024 representatief voor hoe naar havens en hun effecten wordt gekeken.

- Om deze verduurzaming en transities te kunnen realiseren is er sprake van de ontwikkeling van wet- en regelgeving op lokaal, nationaal, Europees en mondiaal gebied. De bedrijven en activiteiten in de haven moeten opereren binnen deze strenger wordende wet- en regelgeving. Op het moment dat deze regelgeving verschilt tussen verschillende landen beïnvloed dit de concurrentiepositie van bedrijven en activiteiten in de respectievelijke landen. Op het moment dat bedrijven in Nederlandse havens wel aan bepaalde voorwaarden of aan strengere regelgeving moeten voldoen dan bedrijven in andere landen - vooral ook buiten Europa- dan beïnvloed dit de concurrentiepositie negatief. Ook juist onzekerheid in regelgeving door middel van het continue veranderen van beleid of juist het uitblijven ervan beïnvloed het investeringsklimaat en concurrentiepositie.

Concrete problemen en vraagstukken die voortvloeien uit de trends en ontwikkelingen

De Nederlandse havens -en specifiek ook de haven van Moerdijk- hebben te maken met een aantal concrete problemen en vraagstukken die voortvloeien uit de trends en ontwikkelingen. Deze concrete problemen en vraagstukken zijn issues waarmee bedrijven en activiteiten tegen aan lopen als ze bijvoorbeeld willen investeren om te voldoen aan regelgeving of verduurzaming willen doorvoeren. Ook hier kunnen wij geen volledig en diepgaand overzicht presenteren en richten wij ons op een aantal belangrijke vraagstukken.

- Het eerste vraagstuk wat wij uitlichten is de netcongestie. In grote delen van Nederland is sprake van netcongestie waarbij bedrijven en andere organisaties geen aansluiting meer kunnen krijgen op het stroomnet. Hierdoor kunnen bedrijven in de havens de omslag naar elektrificatie die ze willen doen om te verduurzamen niet maken.
- Tweede element wat een grote impact heeft op de bedrijven en activiteiten in de havens is het stikstof vraagstuk. Sinds de uitspraak van de Raad van State in 2019 waarin gesteld is dat de natuur onvoldoende beschermd wordt, mag er nu bijna geen extra stikstof meer worden uitgestoten. Dit heeft grote invloed op (bouw)projecten in en rondom havens, welke grote vertraging oplopen.
- Laatste concrete vraagstuk is het financieringsvraagstuk rondom (haven) infrastructuur die nodig is voor de verduurzaming en transities. Het gaat hier met name om de vraag welke infrastructuur voor de transities door de (nationale) overheid wordt betaald of gesubsidieerd en welke infrastructuur door havenbedrijven of private bedrijven moet worden gefinancierd. Dit is een beduidend kleiner vraagstuk dan de eerst genoemde twee, maar speelt wel een rol in het oppakken van de transities die havens moeten maken.

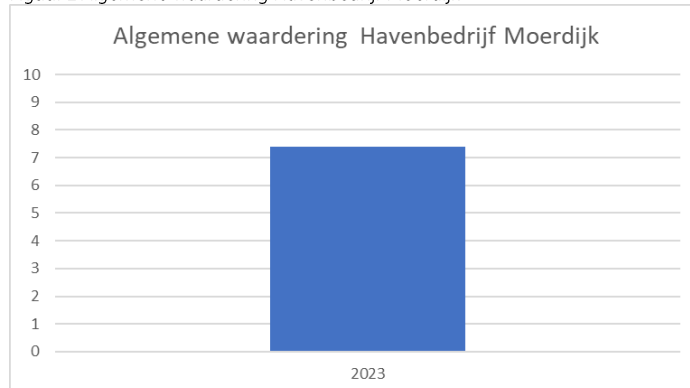
Monitoring van de indicatoren

In de havenstrategie 2030 zijn geen prestatie indicatoren opgenomen. Vanuit de behoefte om periodiek inzicht te krijgen in de mate van doelbereiking is dit wel wenselijk. Voortvloeiend uit de havenstrategie, het MVO-beleid en de door Erasmus UPT uitgevoerde materialiteitsanalyse zijn indicatoren benoemd en wordt een voortgangscyclus in gang gezet die op jaarlijkse basis wordt gemonitord. Aan de hand hiervan kan worden bepaald welke resultaten behaald worden, welke thema's aandacht krijgen en waar meer inzet nodig is.

Indicatoren people

Reputatieonderzoek

Figuur 1 Algemene waardering Havenbedrijf Moerdijk



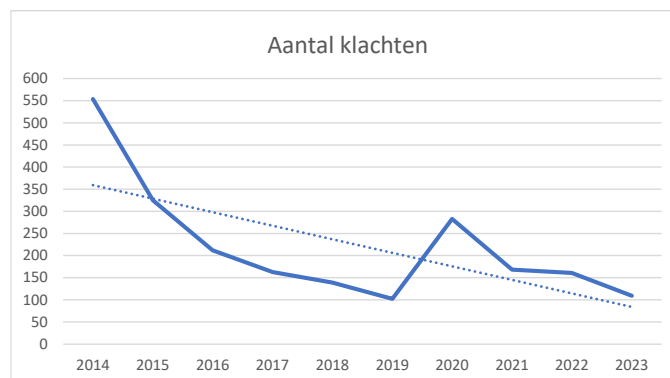
De indicator reputatieonderzoek is nieuw en zal vanaf nu worden opgenomen in de strategische monitor. Het reputatieonderzoek is in het eerste kwartaal van 2023 voor het eerst uitgevoerd en zal voortaan elke twee jaar herhaald worden.

Op de indicator algemene waardering scoort het Havenbedrijf Moerdijk in 2023 een 7,4. Het doel van dit onderzoek is inzicht krijgen in de beelden en verwachtingen van stakeholders t.a.v. Havenbedrijf Moerdijk.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Aantal klachten ('ik ruik', 'ik hoor', 'ik zie', 'ik voel')

Figuur 2 Aantal klachten



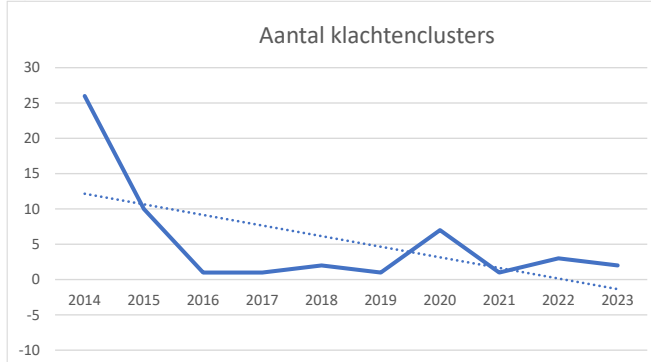
Het aantal klachten neemt de afgelopen twee jaar af. In 2022 was er sprake van 161 klachten en in 2023 van 109 klachten t.o.v. 168 klachten in 2021. Het aantal klachten ligt in 2023 35% lager dan in 2021.

In de milieumonitor is aangegeven dat de meeste klachten in 2022 geregistreerd zijn in de volgende drie categorieën: industrielawaai, chemische lucht en gezondheidsklachten. In 2023 is ruim meer dan de helft van de klachten geur gerelateerd (56%).

Bron: Milieumonitor

Aantal klachtenclusters

Figuur 3 Aantal klachtenclusters



Het aantal klachtenclusters (significant meer klachten op één dag) is in 2023 gedaald naar 2 ten opzichte van de stijging naar 3 in 2022.

De oorzaak van de twee klachtenclusters in 2023 was geuroverlast, vermoedelijk door het warme weer en weinig wind. De oorzaak van twee van de drie klachtenclusters in 2022 bleek geluidsoverlast door fakkelen zijn. Het derde klachtencluster werd veroorzaakt door geuroverlast. De OMWB heeft hiervoor geen bron kunnen aanwijzen.

Bron: Milieumonitor

Jaarlijkse in- en uitstroom inwoners gemeente Moerdijk

Figuur 4 Jaarlijkse in- en uitstroom inwoners gemeente Moerdijk



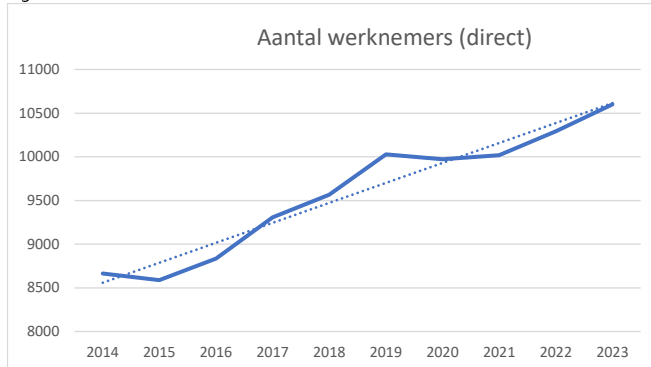
Het aantal inwoners in de gemeente Moerdijk is in 2023 toegenomen tot 38.091. De laatste jaren is er een licht stijgende trend in het aantal inwoners in Moerdijk te zien.

De grafiek weergeeft de in- en uitstroom van inwoners in de gemeente Moerdijk, die vanaf 2020 en sterkere toename weergeeft.

Bron: CBS

Aantal werknemers (direct)

Figuur 5 Aantal werknemers (direct)



Het aantal directe werknemers in de haven van Moerdijk is sinds 2014 relatief sterk toegenomen.

In 2023 zijn er 10.600 directe werknemers op het haven- en industrieterrein rond Moerdijk. Ten opzichte van de 10.293 directe werknemers in 2022 is dit een procentuele stijging van 3,0% (2023 t.o.v. 2022).

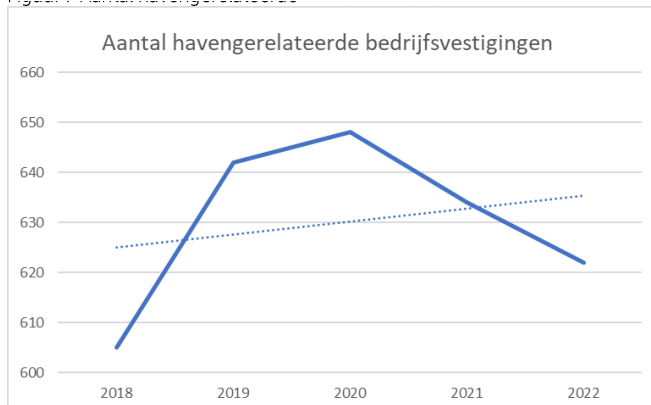
De volgende categorieën worden meegenomen in directe werkgelegenheid in de haven van Moerdijk:

- Parttimers en parttimers met een vast dienstverband
- Fulltimers en parttimers met een tijdelijk dienstverband onder contract bij bedrijf zelf

Bron: werkgelegenheidsonderzoek HbM

Aantal havengerelateerde bedrijfsvestigingen

Figuur 6 Aantal havengerelateerde bedrijfsvestigingen



Het aantal havengerelateerde bedrijven in de gemeente Moerdijk is sinds 2020 afgenomen tot 622 in 2022; dit is een groter geografisch gebied dan alleen het haven- en industriecomplex. In het werkgelegenheidsonderzoek dat de haven laat uitvoeren komt het aantal bedrijven op het haven- en industriecomplex op 447, wat gelijk is aan 2021. In de rest van de gemeente zitten dus nog 175 havengerelateerde bedrijven. Daarmee is het aantal bedrijven in de rest van de gemeente licht afgenomen.

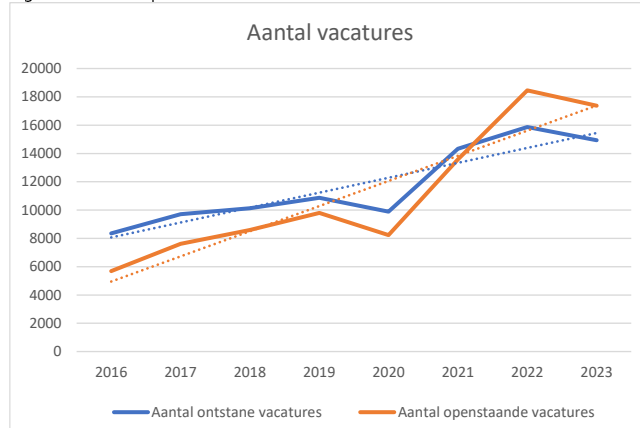
bedrijfsvestigingen



Bron: Havenmonitor

Aantal vacatures

Figuur 7 Aantal openstaande en ontstane vacatures



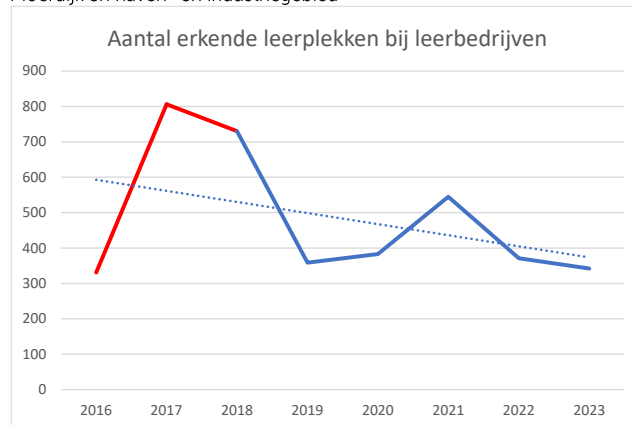
Het aantal ontstane en openstaande vacatures in West-Brabant West zijn in 2023 licht gedaald ten opzichte van 2022. In 2023 zijn er gemiddeld ruim 17 duizend vacatures openstaand, terwijl er gemiddeld bijna 15 duizend ontstaan.

West-Brabant West laat bij het aantal openstaande en ontstane vacatures een sterkere daling zien dan Nederland als geheel, met een verschil van -3 procentpunten voor beide.

Bron: UWV

Aantal erkende leerbedrijven/leerplekken

Figuur 8 Aantal erkende leerplekken bij leerbedrijven in de gemeente Moerdijk en haven- en industriegebied

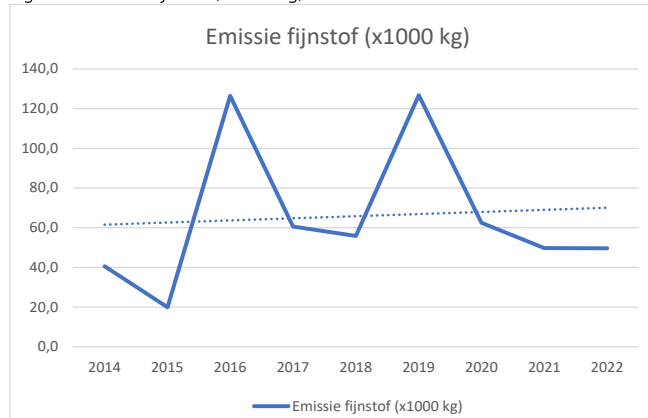


Het aantal erkende leerplekken bij leerbedrijven in de gemeente Moerdijk en het haven- en industriegebied schommelt tussen de 300 en 400 en is redelijk constant. In 2021 was er wel sprake van een piek, er waren toen 545 leerplekken. Het aantal leerplekken in 2023 is licht gedaald naar 342 ten opzichte van 2022. Het betreft een afname van 7,8%. Voor 2017 en 2018 zijn de cijfers die zichtbaar zijn in de grafiek te hoog door dubbeltellingen die SBB zelf aangeeft, vandaar de rode kleur.

Bron: Stichting Beroepsonderwijs Bedrijfsleven

Emissie fijnstof (x1000 kg)

Figuur 9 Emissie fijnstof (x1000 kg)

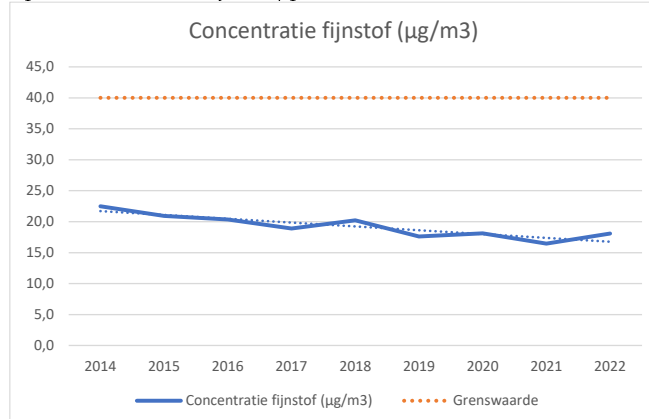


Voor de emissie van fijnstof is een sterk wisselend beeld te zien, met hoge pieken in 2016 en 2019. In 2022 is de daling van de emissie die in 2020 is ingezet zeer licht doorgezet naar een emissie van 49,6 duizend kilogram. Er zijn vier bedrijven die samen verantwoordelijk zijn voor het overgrote deel van de fijnstof emissie in 2022. De fijnstof emissie bij deze vier bedrijven is in 2022 gestabiliseerd of licht gedaald ten opzichte van 2021.

Bron: Milieumonitor

Concentratie fijnstof ten opzichte van drempelwaarde

Figuur 10 Concentratie fijnstof ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Voor de concentratie fijnstof is een dalende trend zichtbaar van 2014 tot 2021, die bovendien ruim onder de luchtkwaliteitsnormen blijft. De weergegeven waarden zijn een gemiddelde van de vier meetstations rondom het haven- en industrieterrein:

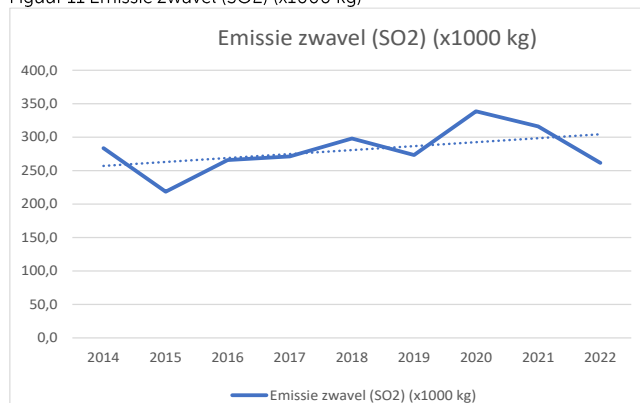
- 1) Zevenbergen
- 2) Klundert
- 3) Strijensas
- 4) Moerdijk

In 2022 zien we een procentuele stijging van 10% veroorzaakt door een lichte stijging in de concentratie fijnstof bij alle vier de meetstations.

Bron: Milieumonitor

Emissie zwavel (SO₂) (x1000 kg)

Figuur 11 Emissie zwavel (SO₂) (x1000 kg)

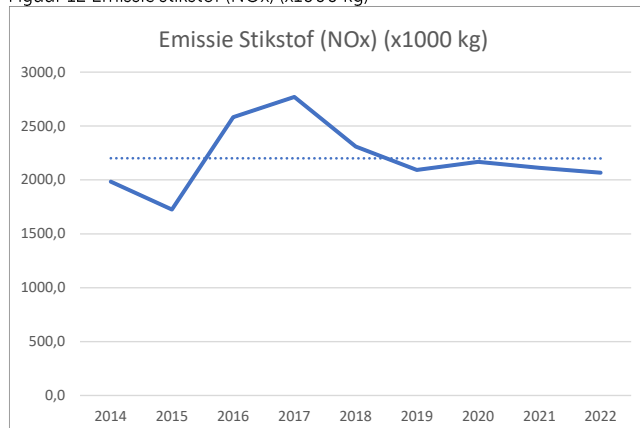


De uitstoot van zwaveldioxide in de haven van Moerdijk is tussen 2014 en 2020 relatief sterk toegenomen. Vanaf 2021 is er een lichte daling zichtbaar ten opzichte van 2020. Deze dalende trend zet zich voort in 2022 waar er sprake is van een verdere afname aan uitstoot, namelijk tot 261,6 duizend kilogram. Hiermee zakt de uitstoot in 2022 onder de waarde uit 2014.

Bron: Milieumonitor

Emissie stikstof (NO_x) (x1000 kg)

Figuur 12 Emissie stikstof (NO_x) (x1000 kg)



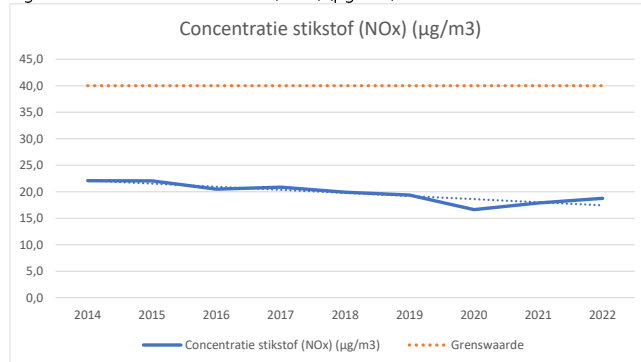
In 2022 is de emissie stikstof gedaald tot 2067 duizend kilogram t.o.v. 2114 duizend kilogram in 2021.

In 2022 vertoonde één bedrijf een aanzienlijke stijging in de uitstoot van NO_x, terwijl de emissies bij andere bedrijven over het algemeen stabiel bleven of licht daalden.

Bron: Milieumonitor

Concentratie stikstof ten opzichte van drempelwaarde

Figuur 13 Concentratie stikstof (NOx) ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



Voor de concentratie stikstof is een dalende trend zichtbaar van 2014 tot 2020, die bovendien ruim onder de luchtkwaliteitsnormen blijft. Vanaf 2021 nemen de waarden echter licht toe tot $18,8 \mu\text{g}/\text{m}^3$ in 2022. De weergegeven waarden zijn een gemiddelde van de vier meetstations rondom het haven- en industrieterrein:

- 1) Zevenbergen
- 2) Klundert
- 3) Strijensas
- 4) Moerdijk

Bron: Milieumonitor

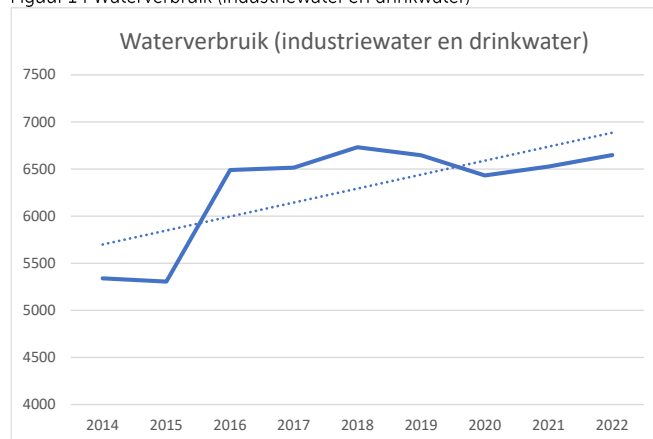
Indicatoren planet

Klimaatadaptatie/watermanagement plan

De gemeente Moerdijk en het havenbedrijf Moerdijk zijn in gesprek en zijn data aan het verzamelen om op dit thema een werkbare indicator te ontwikkelen. Op dit moment zijn die werkzaamheden niet ver genoeg voor een eenduidige indicator.

Waterverbruik (industriewater en drinkwater)

Figuur 14 Waterverbruik (industriewater en drinkwater)



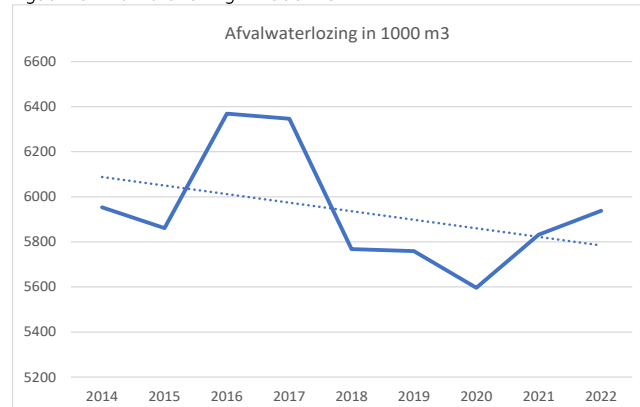
Het waterverbruik is ook in 2022 licht gestegen ten opzichte van 2021 en 2020. Over de gehele periode 2014 tot 2022 is er sprake van een stijgende trend.

In totaal werd er in de haven van Moerdijk 6,6 miljoen ton water verbruikt in 2022.

Bron: Milieumonitor

Afvalwaterlozing

Figuur 15 Afvalwaterlozing in 1000 m³

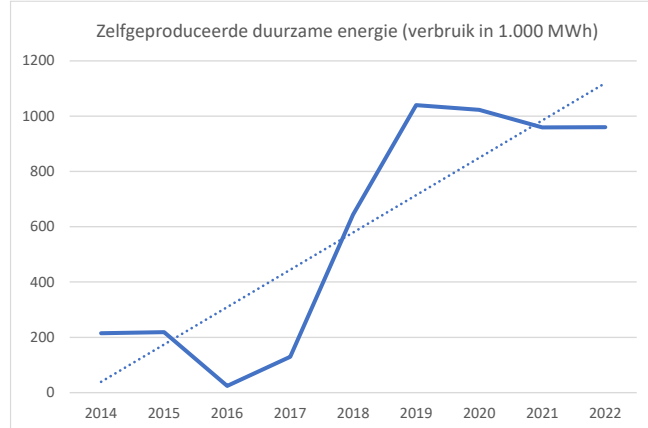


In de periode 2018-2020 was er sprake van een dalende trend ten opzichte van 2017. Vanaf 2021 neemt de afvalwaterlozing weer licht toe. In totaal is in 2022 ongeveer 5,9 miljoen m^3 afvalwater geloosd.

Bron: Milieumonitor

Zelfgeproduceerde duurzame elektriciteit (MWh)

Figuur 16 Zelfgeproduceerde duurzame elektriciteit (MWh)



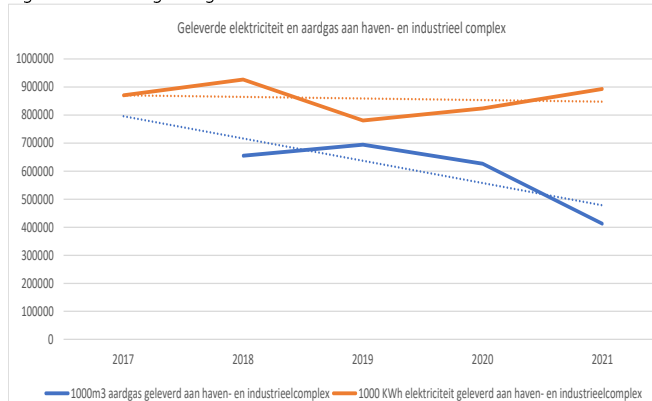
Het aantal MWh aan zelfgeproduceerde duurzame elektriciteit is sinds 2016 zeer sterk gestegen, vooral in 2018 en 2019. Tussen 2017 en 2019 is het aantal MWh verachtvoudigd.

In 2020 en 2021 neemt dit weer licht af, tot 959 duizend MWh. In 2022 is het aantal MWh vrijwel gelijk gebleven met 2021, namelijk 960 duizend MWh.

Bron: Milieumonitor

Totaal aardgas- en elektriciteitslevering

Figuur 17 Levering aardgas en elektriciteit



Het aantal KWh elektriciteits- en m^3 aardgaslevering aan het haven- en industrieel complex is door het CBS in kaart gebracht in opdracht van de provincie Noord-Brabant.

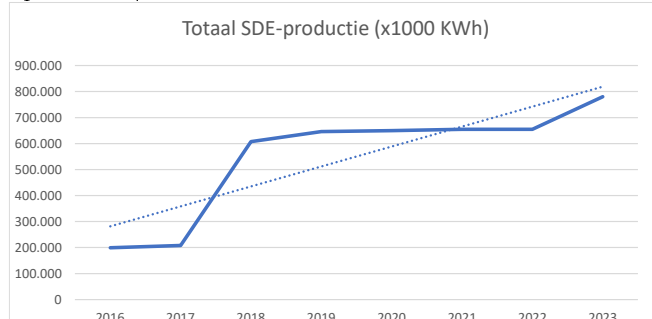
In 2021 is het aantal KWh geleverde elektriciteit licht gestegen naar 893 duizend KWh.

Het volume geleverd aardgas is echter sterk afgenomen van 627 duizend m^3 in 2020 naar 413 duizend m^3 in 2021.

Bron: CBS

Totale productie via subsidie SDE⁵

Figuur 18 SDE-productie



Het totaal aantal KWh productie gerealiseerd via SDE-subsidie is de afgelopen jaren flink toegenomen. Tussen 2020 en 2022 is de SDE-productie vrij constant gebleven. In 2023 is er echter sprake van een stijging van 655 duizend KWh (2022) naar 780 duizend KWh.

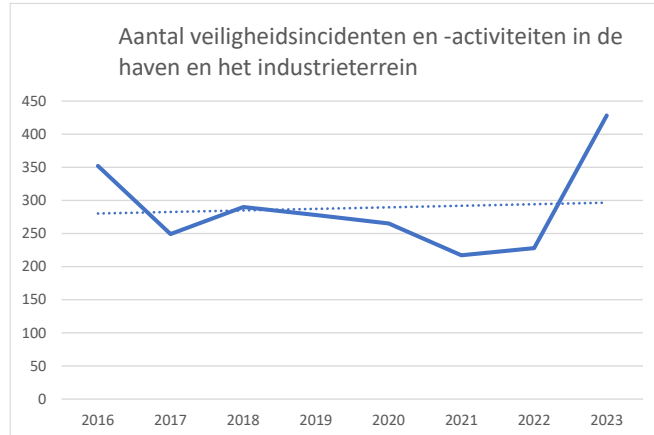
Het grootste gedeelte van de productie komt uit biomassa (+/- 49,4%), gevolgd door wind op land (+/- 16,3%) en afvalverbranding (+/- 15,7%).

Bron: provincie Noord-Brabant

⁵ Totale productie per jaar via subsidie Stimuleringsregeling Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie

Aantal veiligheidsincidenten in de haven/industrieterrein

Figuur 19 Aantal veiligheidsincidenten en -activiteiten in de haven en het industrieterrein



Het aantal veiligheidsincidenten in de haven en het industrieterrein van Moerdijk in 2023 is 428 incidenten⁶, ten opzichte van 2022 is dit een zeer sterke stijging van 87,7%.

Uit de analyse van de veiligheidsincidenten van 2019 tot 2023 blijkt dat in 2023 het aantal meldingen met name in de volgende 3 categorieën sterk is toegenomen:

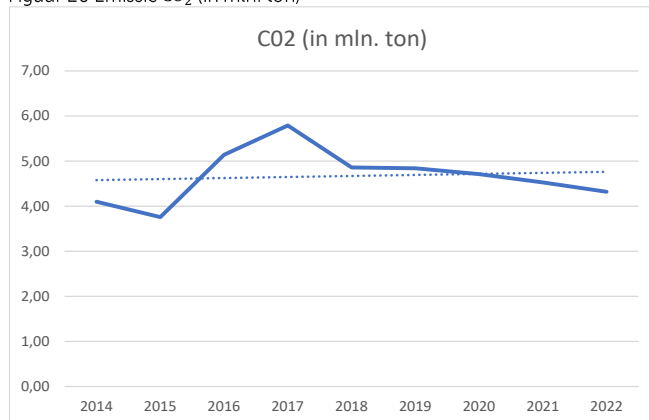
- Verkeer
- Afhandeling overige meldingen
- Verdachte situaties

Samen zijn deze categorieën verantwoordelijk voor 54% v.d. incidenten in 2023.

Bron: Politie

Emissie CO₂ (in mln. ton)

Figuur 20 Emissie CO₂ (in mln. ton)



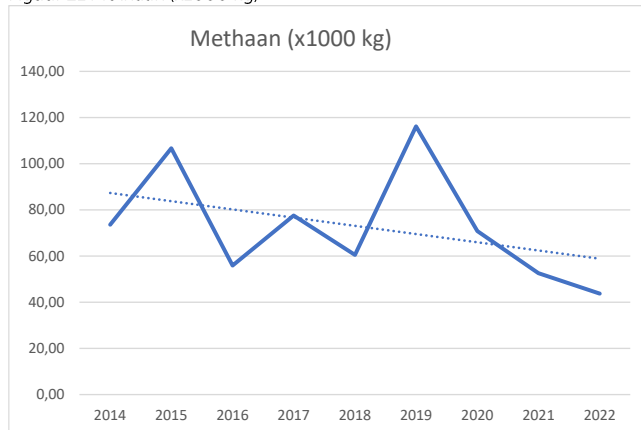
De daling van de CO₂-emissie die na de piek in 2017 is ingezet wordt in 2022 doorgezet. De hoeveelheid CO₂ uitstoot in 2022 was 4,32 miljoen ton.

Bron: Milieumonitor

⁶ Loos alarm is wel meegenomen om consistent te blijven met eerdere jaren; zonder deze categorie zou het aantal incidenten 391 zijn.

Methaan (x1000 kg)

Figuur 21 Methaan (x1000 kg)

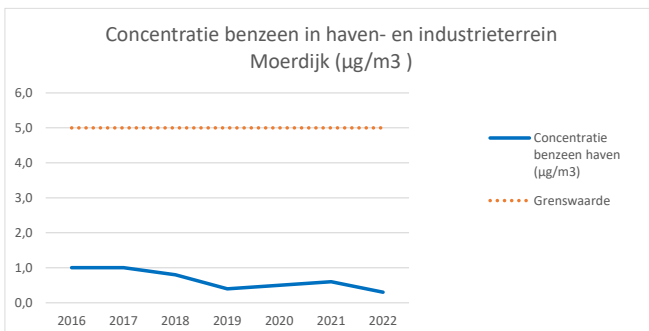


De methaanuitstoot vertoont aanzienlijke fluctuaties van 2014 tot 2020. Ten opzichte van 2014 is de uitstoot in 2022 sterk gedaald tot 43,7 duizend kilogram.

Bron: Milieumonitor

Concentratie benzeen ten opzichte van grenswaarde

Figuur 22 Concentratie benzeen ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



De weergegeven waarde is de totale berekende relatieve bijdrage van het haven- en industrieterrein Moerdijk van de vier meetstations bij elkaar:

- 1) Zevenbergen
- 2) Klundert
- 3) Strijensas
- 4) Moerdijk

De totale bijdrage concentratie benzeen van het haven- en industrieterrein in 2022 is gedaald naar $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De benzeen concentraties zijn al jaren dalend. Het relatieve aandeel van het haven- en industrieterrein schommelt tussen de 10% en 20% sinds 2018 maar dit zijn zeer lage concentraties in absolute waarden.

De absolute bijdrage van meetstation Moerdijk was in 2022 dermate laag dat de relatieve bijdrage vrijwel nihil was en niet meegenomen is in de totale waarde van $0,3 \mu\text{g}/\text{m}^3$.

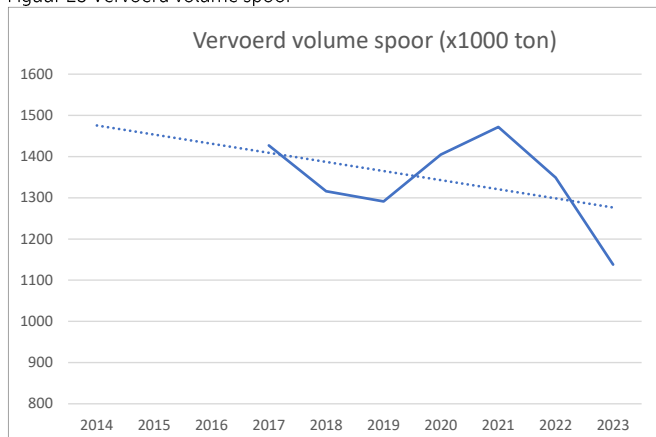
Belangrijk om te benoemen is dat de waarden zeer ruim onder de EU-grenswaarden van $5 \mu\text{g}/\text{m}^3$ blijven.

Bron: Milieumonitor

Indicatoren profijt

Vervoerd volume spoor

Figuur 23 Vervoerd volume spoor



Het vervoerd volume spoor liet in de periode 2017-2021 een lichte stijging zien. Sinds 2022 is er sprake van een daling naar 1.138 duizend ton in 2023, waarbij vooral de daling in 2023 ten opzichte van 2022 sterk is.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Aantal vrachtwagenbewegingen

Tabel 4 Aantal vrachtwagenbewegingen

Indicator	2021	2022	2023
Totaal per jaar (x1000)	3.305	3.282	3.008
Totaal per dag (x1000)	9,1	9,0	8,2

Het aantal vrachtwagenbewegingen wordt door het havenbedrijf sinds januari 2021 bijgehouden.

In heel 2023 zijn er zo'n 3,0 miljoen vrachtwagenbewegingen, waarbij er iets meer vrachtwagens van de haven afgaan dan ernaar toekomen. Het gaat om 8,2 duizend vrachtwagens per dag, een afname van -9% t.o.v. 2022.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Modal split 2021

Tabel 5 Modal split

Indicator	2021	2022	2023
Aandeel spoor	3,8%	3,6%	3,3%
Aandeel weg	58,9%	60,2%	59,5%
Aandeel binnenvaart	27,5%	26,1%	27,2%
Aandeel short sea	9,8%	10,0%	10,0%

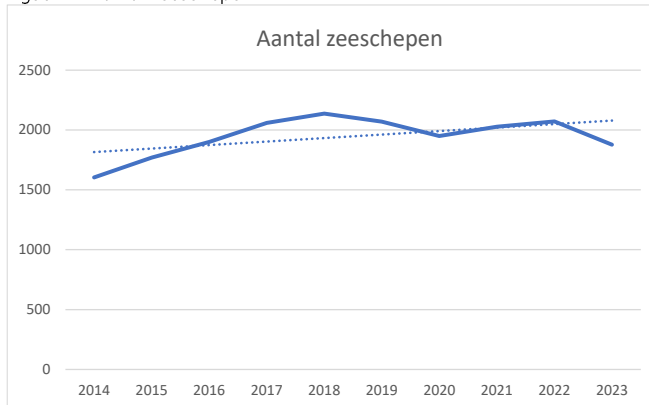
Gebaseerd op het vervoerd gewicht met de modaliteiten spoor, vrachtwagen, short sea en binnenvaart is een verdeling gemaakt. Het volume van binnenvaart, short sea en spoor is via het havenbedrijf Moerdijk verkregen, het volume van het wegvervoer is berekend door het aantal bewegingen te vermenigvuldigen met de gemiddelde belading van een rit in NL door het wegvervoer (op basis van CBS cijfers over vervoerd ladinggewicht en het aantal ritten)

Het aandeel spoor en weg zijn (licht) afgenomen in 2023, terwijl het aandeel binnenvaart licht gestegen is t.o.v. 2022 (+1,1 procentpunt). Het aandeel short sea is gelijk gebleven.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk en CBS, bewerking Erasmus UPT

Aantal zeeschepen

Figuur 24 Aantal zeeschepen

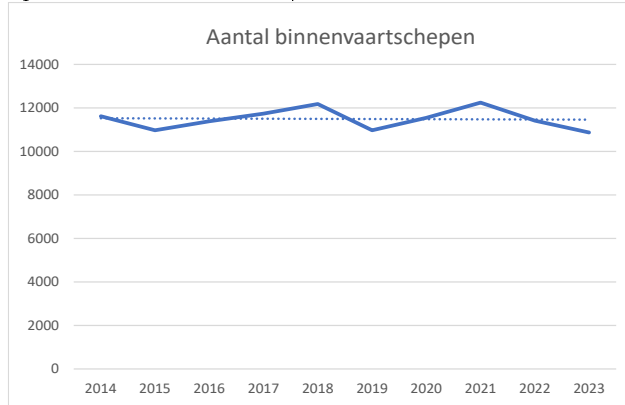


Het aantal zeeschepen neemt in 2023 af tot 1877 schepen (-9% t.o.v. 2022). Daarmee is wel sprake van een stijging ten opzichte van 2014 (+17%) maar de piek uit 2018 is nog niet geëvenaard.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Aantal binnenvaartschepen

Figuur 25 Aantal binnenvaartschepen

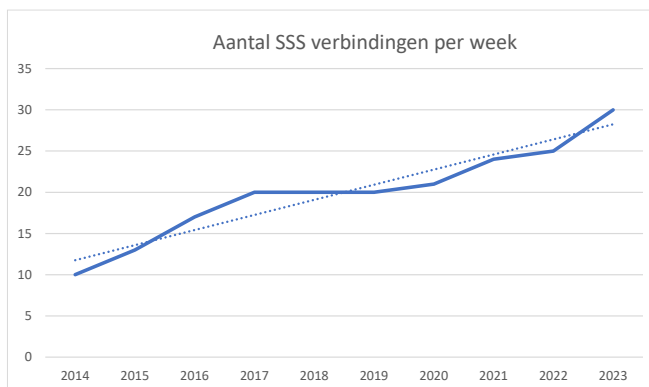


Het aantal binnenvaartschepen is relatief volatiel, binnen een bandbreedte van ongeveer 1.300 schepen. Het aantal schepen is licht gedaald (-6%) in 2022 ten opzichte van 2014; in 2022 kwamen er 10.867 binnenvaartschepen naar de haven van Moerdijk.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Aantal diensten/verbindingen short sea shipping

Figuur 26 Aantal SSS verbindingen per week



Het aantal diensten/verbindingen voor short sea shipping is de afgelopen jaren flink toegenomen naar 30 verbindingen per week in 2023.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Circulariteit

Tabel 6 Circulariteit

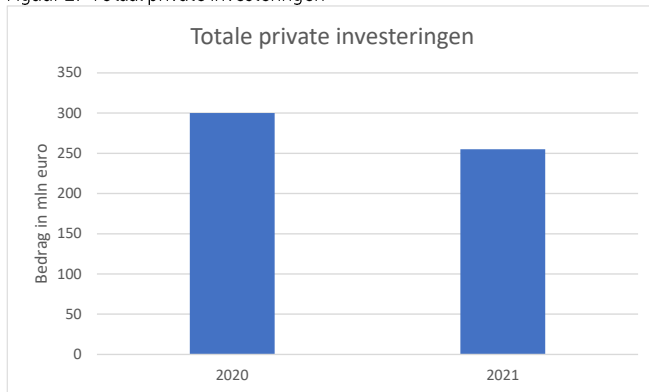
Indicator	2020	2021	2022
Thema circulariteit meewegen in toekomstplannen	79%	65%	78%
Productieprocessen aangepast	42%	52%	44%

78% van de bedrijven geeft aan dat het thema circulariteit meegewogen wordt in de toekomstplannen van de bedrijfsvoering (was 65% in 2020). Het percentage van de respondenten dat de productieprocessen in de afgelopen 5 jaar heeft aangepast met het oog op circulariteit van materialen en/of grondstoffen is met 8% gedaald tot 44% in 2022.

Bron: Milieumonitor

Private investeringen

Figuur 27 Totaal private investeringen



Het totaal aan private investeringen in de haven van Moerdijk in 2021 was 255 mln euro ten opzichte van 300 mln euro in 2020.⁷

Het gaat om investeringen in vier sectoren:

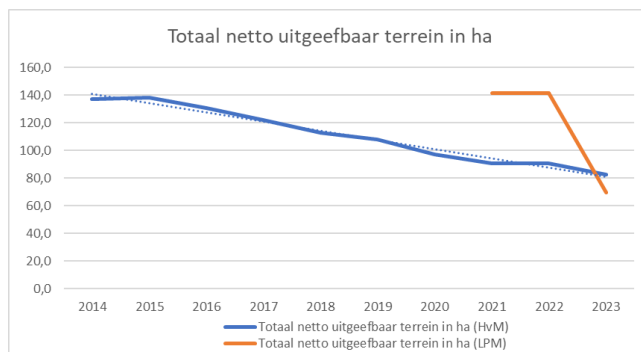
- 1) Industrie
- 2) Groothandel
- 3) Transport en distributie
- 4) Zakelijke diensten en openbaar bestuur

Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van bedrijven (tastbare of niet-tastbare activa die gedurende meer dan een jaar in het productieproces worden gebruikt), investeringen die rechtstreeks gericht zijn op het verbeteren van de prestaties van het eigen bedrijf.

Bron: CBS

Totaal netto uitgeefbaar terrein in ha

Figuur 28 Totaal netto uitgeefbaar terrein in ha



Het netto uitgeefbaar terrein van het haven- en industrieel complex is in de afgelopen jaren afgenomen, van 137 ha in 2014 naar 82 ha in 2023. Deze daling wordt met name veroorzaakt door het aantal ha uitgegeven terreinen.

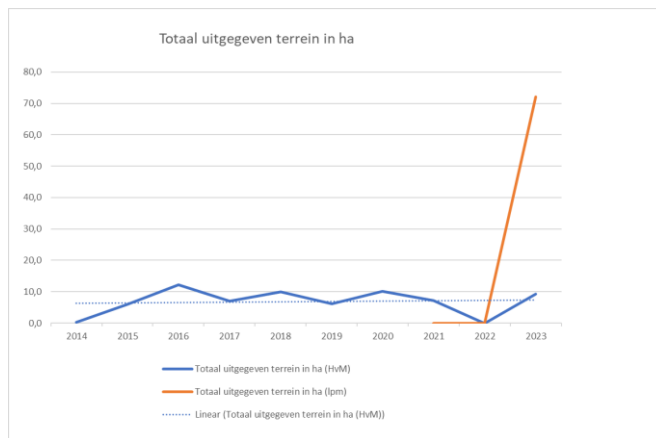
In 2021 is Logistiek Park Moerdijk (LPM) in de cijfers opgenomen, waar 141,4 ha beschikbaar komt in de komende jaren om uitgegeven te worden. In 2023 is het totaal netto uitgeefbaar terrein afgenomen naar 69,5 ha voor LPM.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

⁷ De private investeringen worden door het CBS in het kader van de havenmonitor aangeleverd, maar door beschikbaarheid van data met 1 jaar 'extra vertraging' ten opzichte van andere indicatoren. Daarom is deze indicator nu pas voor 2021 beschikbaar.

Totaal uitgegeven terrein in ha

Figuur 29 Totaal uitgegeven terrein in ha



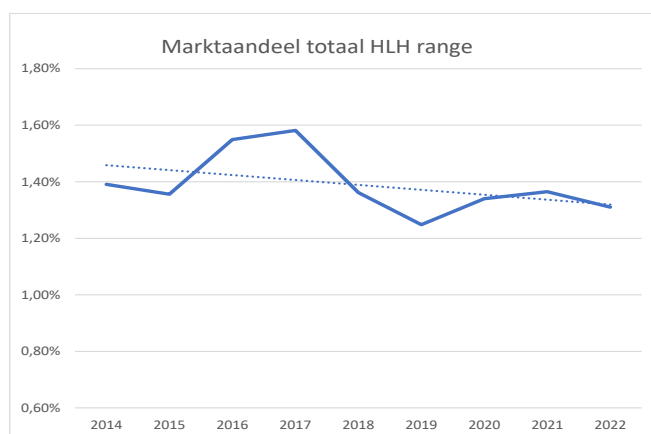
Het aantal hectares dat per jaar uitgegeven wordt fluctueert sterk tussen 2014-2023. Gemiddeld werd er over deze periode 6,8 ha per jaar uitgegeven. Met uitzondering van het jaar 2022, waarin via de notaris geen enkel hectare werd uitgegeven, wat volledig toe te schrijven is aan de stikstofproblematiek en de daaraan gerelateerde vergunningverlening.

In 2023 neemt het aantal uitgegeven ha op het haven- en industrieel complex weer sterk toe naar 9,2 ha maar bereikt het niet de piek van 12,2 ha in 2016. In 2023 is er 72 ha uitgegeven op het Logistiek Park Moerdijk.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Marktaandeel totaal Hamburg- Le Havre range⁸

Figuur 30 Marktaandeel totaal HLH-range



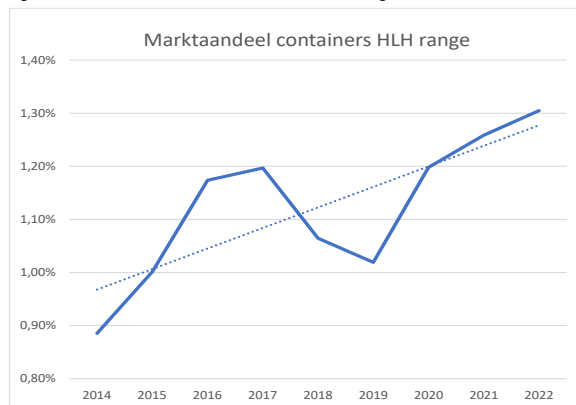
Het marktaandeel van de haven van Moerdijk is in 2022 zo goed als gelijk gebleven ten opzichte van 2020 en 2021. Het aandeel is vrijwel gelijk aan het niveau van 2014.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

⁸ Set aan havens in Noordwest-Europa, lopend van Hamburg (DE) tot aan Le Havre (FR)

Marktaandeel containers Hamburg- Le Havre range

Figuur 31 Marktaandeel containers HLH-range

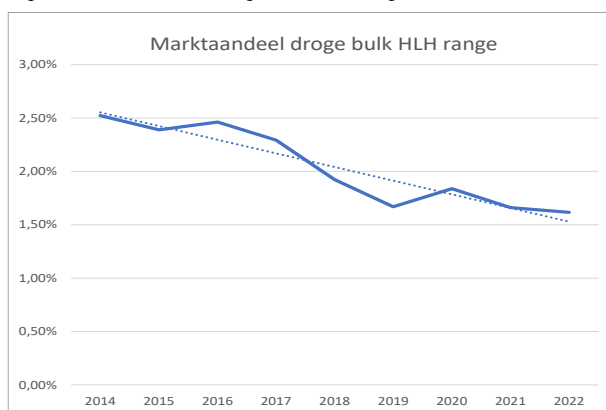


Het marktaandeel van Port of Moerdijk in de containeroverslag neemt licht toe naar 1,30% in 2022 (was 1,26% in 2021). Qua containervolumes is Port of Moerdijk de tweede haven van Nederland, na Rotterdam, met ruim 6,1 miljoen ton overslag in 2022.

Bron: Havenmonitor en havenbedrijven

Marktaandeel droge bulk Hamburg- Le Havre range

Figuur 32 Marktaandeel droge bulk HLH-range

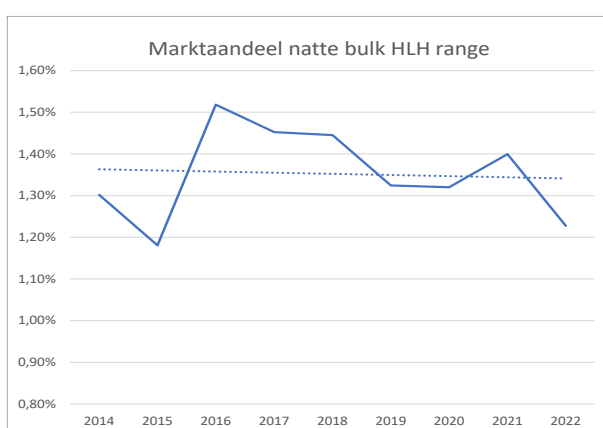


Het marktaandeel van Port of Moerdijk op het gebied van droge bulk is de afgelopen jaren sterk gedaald van 2,52% in 2014 tot 1,62% in 2022.

Bron: Havenmonitor en havenbedrijven

Marktaandeel natte bulk Hamburg- Le Havre range

Figuur 33 Marktaandeel natte bulk HLH-range

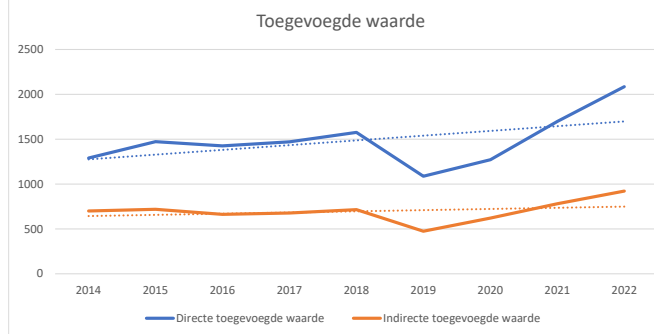


Na een piek in 2016 is het marktaandeel van de haven van Moerdijk op het gebied van natte bulk licht afgenomen. In 2022 zet deze trend zich voort, waarbij het aandeel is gedaald tot 1,2% ten opzichte van 1,4% in 2021.

Bron: Havenmonitor en havenbedrijven

Toegevoegde waarde (direct) en toegevoegde waarde (indirect)

Figuur 34: Toegevoegde waarde (direct) en toegevoegde (indirect)

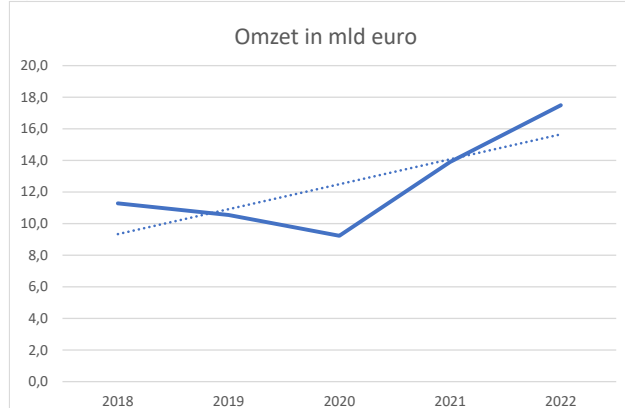


Voor de toegevoegde waarde geldt hetzelfde als voor de werkgelegenheid, dat de periode 2014-2017 niet helemaal 1-op-1 vergelijkbaar is met de periode 2018-2022. In 2022 is een flinke toename van de toegevoegde waarde zichtbaar, tot 2,1 mld euro. Deze sterke stijging komt voor het overgrote deel door de industrie, in lijn met het landelijke beeld.⁹

Bron: Havenmonitor

Omzet bedrijven in haven Moerdijk

Figuur 35: Omzet in mld euro

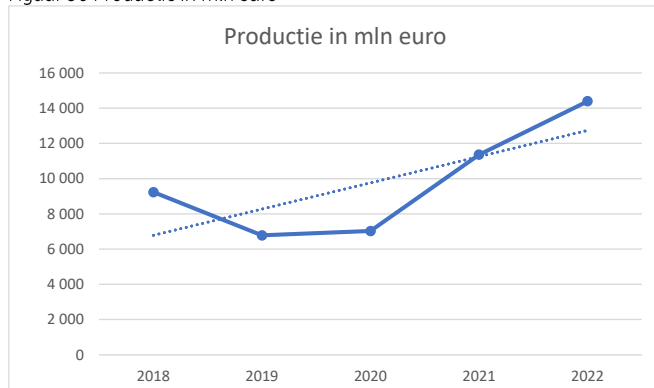


De omzet van de bedrijven in de haven van Moerdijk is in 2022 aanzienlijk gestegen (+26%) naar 17,5 mld euro. Deze sterke stijging komt voor het overgrote deel door de industrie, in lijn met het landelijke beeld.

Bron: Havenmonitor

Productie

Figuur 36 Productie in mln euro



Tussen 2018 en 2022 vertoont de totale productie een opwaartse trend. De totale productie in mln euro in 2022 is 14,3 ten opzichte van 11,4 in 2021. Procentueel gezien is dit een stijging van +26,7%. Deze sterke stijging komt voor het overgrote deel door de industrie, in lijn met het landelijke beeld.

Bron: Havenmonitor

⁹ Meer details en uitleg in de havenmonitor

Beschouwing en conclusie op indicatoren

De indicatoren binnen people, planet en profit geven een beeld van de ontwikkelingen binnen de diverse resultaatgebieden die onderscheiden worden in de havenstrategie Moerdijk.

De indicatoren binnen de eerste P, people laten gemengd beeld zien. De werkgelegenheid op het haven- en industrieel complex neemt toe. Ten opzichte van 2014 is een stijging te zien van de emissie van fijnstof en stikstof, maar de laatste 3 à 4 jaren is er wel sprake van een geleidelijke afname. Wel nemen de in de omgeving van het haven- en industrieel complex gemeten concentraties fijn- en stikstof toe. Het aantal openstaande en ontstane vacatures en het aantal leerplekken nemen af.

Ook op het gebied van de tweede P, planet is een gemengd beeld te zien. De daling van de CO₂ uitstoot zet door in 2022, al is ten opzichte van 2014 nog steeds sprake van een stijging. Ook de emissie van methaan neemt af. Op het gebied van de productie van duurzame energie stagneert het aantal kWh zelf geproduceerde energie, maar neemt de productie via diverse SDE bronnen weer toe na een jarenlang constant beeld. Wel neemt het waterverbruik, de afvalwaterlozing en het aantal veiligheidsincidenten (sterk toe).

Ook op het gebied van de laatste P, profit is het beeld gemengd en veelal een voortzetting van ingezette trends. Het aantal binnenvaartschepen, vervoersbewegingen via de weg en spoorvolumes nemen in 2023 relatief sterk af door de afnemende overslag, welke weer afneemt door de teruglopende economische activiteit in 2023. Het totale marktaandeel neemt heel licht af. Het marktaandeel in de containeroverslag en het aantal short sea verbindingen nemen verder toe; dit kan gezien worden als een uiting van de strategische keuze om de haven van Moerdijk te positioneren als shortsea containerhaven. Omzet, toegevoegde waarde en productie laten een relatief sterke stijging zien door de wereldwijde energie- en grondstoffencrisis als gevolg van de oorlog in Oekraïne in 2022. Met name de industrie heeft in vooral 2022 stijgende waardes laten zien die -voor zover bekend bij de onderzoekers- nooit eerder vertoond zijn. Het totaal aan private investeringen neemt relatief sterk af.

Grote lijnen

In grote lijnen is te zien dat het havenbedrijf Moerdijk voornamelijk vooruitgang boekt op resultaatgebied people uit de havenstrategie en de uitvoeringsagenda. Op het gebied van planet en profit is het beeld gemengd, met wel positieve ontwikkelingen op een aantal belangrijke indicatoren zoals CO₂, marktaandeel containers of toegevoegde waarde. Daarbij is een verschil zichtbaar afhankelijk van naar welke periode je kijkt voor veel indicatoren, vooral op het emissiegebied. Ten opzichte van 2014 is in veel gevallen een stijging te zien, maar die zit vooral in de eerste paar jaren. Vanaf 2018/2019 is in veel gevallen een afname te zien.

Aanbevelingen

Het blijft van belang voor het havenbedrijf en zijn aandeelhouders om concrete en kwantitatieve doelen te stellen qua gewenste resultaten en niveaus waarnaar toe de haven zich moet bewegen. In de Corporate Strategy heeft het Havenbedrijf Moerdijk hier een eerste stap ingezet. Op die manier kan concreter worden gezegd of, en zo ja in welke mate de doelstellingen uit de havenstrategie gehaald worden. Erasmus UPT adviseert om te starten met een verkenning naar deze concrete doelen. Daarnaast is het goed om met elkaar na te gaan wat het verhaal is wat er met deze strategische monitor verteld wil worden. Hoe past deze monitor in de uitvoering van de havenstrategie en welke duiding is nodig om de cijfers in deze monitor in de juiste context te zetten. Het is van belang om hier met alle vier de partijen -het havenbedrijf, de gemeente, de provincie en Erasmus UPT- gezamenlijk over in gesprek te gaan en de mogelijkheden te verkennen.

Bijlage I - benchmark

De prestaties van de haven van Moerdijk worden vergeleken met andere omliggende havens – een benchmark. De procentuele ontwikkeling in de haven van Moerdijk wordt voor een aantal indicatoren vergeleken met 5 andere havens (Rotterdam, Amsterdam, Groningen Seaports, North Sea Port (NL) en Antwerpen) of andere clusters (Chemelot, provincie Noord-Brabant en Nederland als geheel). Belangrijke opmerking vooraf is dat de data beschikbaarheid op de verschillende thema's afneemt en uitdagingen biedt. Niet alle havens rapporteren over alle indicatoren; vooral op het gebied van de emissies neemt de rapportage de afgelopen jaren af. In samenwerking met gemeente, havenbedrijf en provincie bevelen wij aan om een verdere verkenning van (mogelijke) bronnen uit te voeren om de informatie aan te vullen. Belangrijk om richting een volgende strategische monitor ook mee te nemen is welke indicatoren vergeleken worden; zijn dit de juiste indicatoren om af te zetten tegen andere havens/clusters?

Marktaandeel

De ontwikkeling van het marktaandeel in 2022 ten opzichte van 2014 is weergegeven voor de 4 goederencategorieën die eerder in deze monitor ook gebruikt zijn. Het marktaandeel voor de totale overslag van Moerdijk is ongeveer gelijk gebleven, waarmee de haven een plek in de middenmoot inneemt. Rotterdam en Amsterdam verliezen marktaandeel -in beide havens vooral veroorzaakt door een verlies van marktaandeel op het gebied van droge en natte bulk-, terwijl North Sea Port en Antwerpen duidelijk sterker groeien dan Moerdijk. Over het geheel genomen zit Moerdijk redelijk in het midden; een aantal havens presteert duidelijk beter, maar er zijn er ook een aantal die het minder goed doen. Dit beeld is in meer of mindere mate wel representatief voor alle individuele goederencategorieën die hier onderscheiden zijn.

Tabel 7: ontwikkeling marktaandeel tussen 2014 en 2022

Marktaandeel				
% ontwikkeling 2014-2022	Totaal	Containers	Droge bulk	Natte bulk
Moerdijk	-0,1%	0,4%	-0,9%	-0,1%
Rotterdam	-0,9%	1,9%	-5,1%	-2,3%
Amsterdam	-0,9%	0,1%	-2,5%	-0,7%
Groningen Seaports	0,2%	-0,1%	-2,9%	-0,3%
North Sea Port	2,7%	0,5%	11,1%	0,4%
Antwerpen	2,0%	2,9%	0,7%	3,1%

Bron: havenbedrijven, bewerking Erasmus UPT

Werknemers

Ook qua ontwikkeling van de aantallen werknemers bevindt Moerdijk zich in de middenmoot, zeker in de periode 2022 ten opzichte van 2018.

Tabel 8: ontwikkeling werknemers

Werknemers										
% ontwikkeling t.o.v. jaar eerder	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022 t.o.v. 2018
Moerdijk	-3%	-1%	3%	5%	3%	5%	-1%	0,5%	3%	8%
Rotterdam	1%	-1%	4%	4%	3%	3%	-1%	-0,1%	2%	3%
Amsterdam	-1%	1%	0%	0%	10%	6%	-4%	5%	5%	12%
North Sea Port NL	2%	3%	4%	6%	14%	14%	-3%	1%	6%	20%
Groningen Seaports	1%	16%	12%	1%	-8%	5%	1%	10%	4%	21%
Antwerpen	-1%	-3%	1%	2%	1%	2%	0,1%			2%

Bron: Havenmonitor 2023, werkgelegenheidsonderzoek Moerdijk en Nationale Bank van België, bewerking Erasmus UPT

Directe toegevoegde waarde

Qua ontwikkeling van de toegevoegde waarde in de periode 2022 ten opzichte van 2018 doet Moerdijk het relatief goed ten opzichte van de andere Nederlandse havens. De eerder genoemde sterke stijging van de toegevoegde waarde in de industrie door de wereldwijde energie- en grondstoffencrisis als gevolg van de oorlog in Oekraïne in 2022 is hiervoor een oorzaak. Met name de industrie heeft in vooral 2022 stijgende waardes laten zien die -voor zover bekend bij de onderzoekers- nooit eerder vertoond zijn.

Tabel 9: ontwikkeling toegevoegde waarde

Toegevoegde waarde (direct)										
% ontwikkeling t.o.v. jaar eerder	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022 t.o.v. 2018
Moerdijk	6%	14%	-3%	3%	7%	-31%	17%	34%	23%	32%
Rotterdam	-4%	19%	4%	1%	-3%	12%	-28%	36%	38%	53%
Amsterdam	4%	9%	0%	-1%	18%	-7%	-10%	19%	22%	23%
North Sea Port NL	0%	18%	7%	12%	-26%	3%	-11%	4%	29%	22%
Groningen Seaports	20%	24%	15%	2%	7%	5%	-1%	5%	27%	38%
Antwerpen	2%	9%	-2%	7%	-3%	-1%	1%			0%

Bron: Havenmonitor 2023 en Nationale Bank van België, bewerking Erasmus UPT

CO2 uitstoot

Hoewel de CO2 de laatste jaren in de haven van Moerdijk een dalende trend laat zien, doet de haven van Moerdijk het in de periode 2014-2022 duidelijk minder goed dan de haven van Rotterdam, industrieterrein Chemelot, de provincie Noord-Brabant en Nederland als geheel¹⁰. In de andere vier gebieden is duidelijk sprake van een sterk dalende trend, waarbij in Moerdijk de uitstoot is toegenomen sinds 2014.

Tabel 10: ontwikkeling toegevoegde waarde

CO2 uitstoot										
% ontwikkeling t.o.v. jaar eerder	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2022 t.o.v. 2014
Moerdijk	-12%	-8%	37%	13%	-16%	0%	-3%	-4%	-5%	5%
Rotterdam	9%	9%	5%	-7%	-7%	-3%	-11%	3%	-5%	-16%
Chemelot	3%	-3%	0%	-1%	-2%	0%	0%	-3%	-14%	-22%
Noord-Brabant	-4%	4%	-2%	-2%	-1%	-7%	-12%	1%	-9%	-26%
Nederland	-4%	4%	0%	-2%	-3%	-4%	-10%	2%	-8%	-19%

Bron: Milieumonitor, Nederlandse emissie autoriteit, regionale klimaatmonitor en CBS (in volgorde)

¹⁰ Voor de provincie Noord-Brabant is de totaal bekende CO2 uitstoot meegenomen in bovenstaande percentages. De cijfers voor industrie, energie, afval en water zijn voor de hele provincie lager dan de cijfers die haven van Moerdijk rapporteert. De vraag welke afbakening precies gehanteerd wordt in de verschillende bronnen is niet nader duidelijk geworden voor dit onderzoek ondanks navragen. Voor heel Nederland is de totale CO2 uitstoot van de industrie meegenomen in bovenstaande percentages.

Bijlage II – definities en begrippen

Modal split – verhouding tussen transportvolumes met verschillende modaliteiten, in dit geval spoor, weg, binnenvaart en short sea

Directe toegevoegde waarde - De toegevoegde waarde is gelijk aan het verschil tussen de omzet van een onderneming en de totale kosten van leveringen van derden (grondstoffen, hulpstoffen, halffabricaten en diensten van derden). Toegevoegde waarde wordt bepaald op basis van een aantal componenten, waarvan lonen, bedrijfsresultaat en afschrijvingen de belangrijkste drie zijn.

Indirecte toegevoegde waarde – de toegevoegde waarde (zie hierboven) die gerealiseerd wordt als gevolg van de achterwaartse inkoop 'verderop' in de economie. Bijvoorbeeld een terminal die een accountant inhuurt of een bedrijf wat gereedschap koopt om zijn productie te kunnen doen.

Emissie – uitstoot van broeikasgassen

Productie - Het voortbrengen van goederen en diensten onder beheer en verantwoordelijkheid van een institutionele eenheid die daarvoor arbeid, kapitaal en goederen en diensten als input gebruikt. In de monitor gebruiken wij de waarde van deze productie.