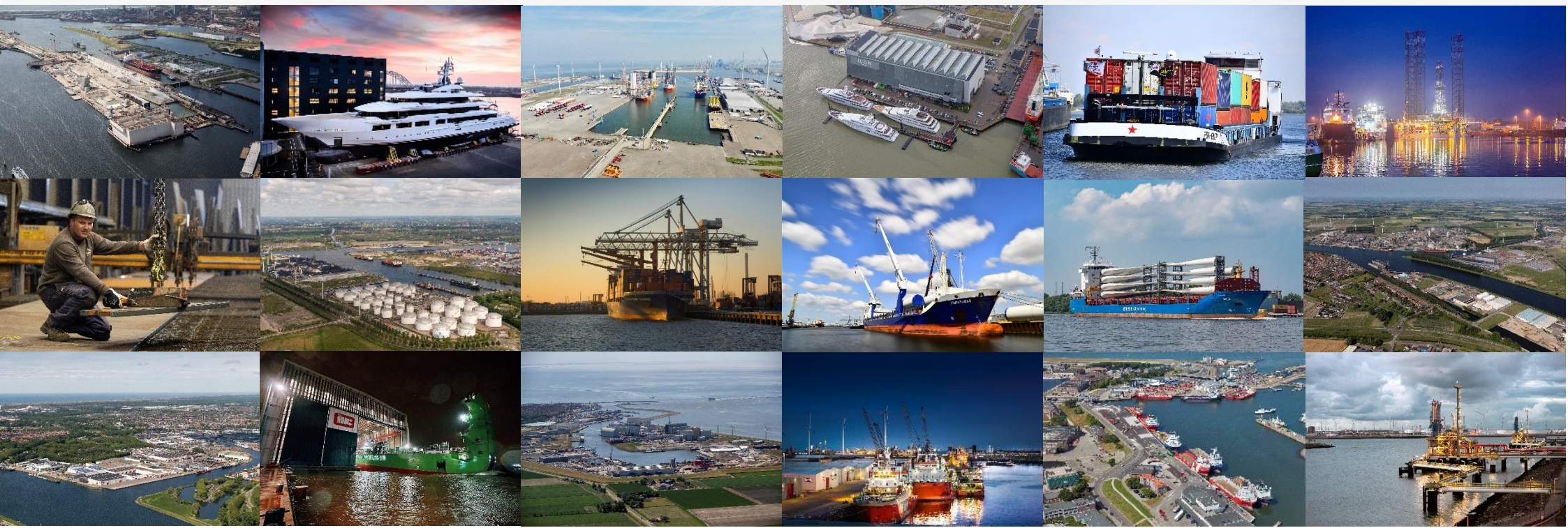




Havenmonitor 2024



Havenmonitor 2024

De economische betekenis van Nederlandse zeehavens

November 2024

Opgesteld voor: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Colofon

De Havenmonitor 2024 is een uitgave van het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (Erasmus UPT) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat. De havenmonitor wordt in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek en de Nederlandse zeehavenbedrijven gemaakt.

Auteurs van de havenmonitor

Martijn Streng

Dominique van Keeken

Larissa van der Lugt

Joris van der Linde

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

Inhoudsopgave

Colofon	2
1. Introductie op de havenmonitor	5
Overzicht Nederlandse zeehavens	7
Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens	8
Uitsplitsing economische betekenis	11
Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven	14
Uitsplitsing economische betekenis per sector	19
2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens	21
Totaal Noordelijke zeehavens	21
Groningen Seaports	25
Harlingen	30
Den Helder	35
3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied	40
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied	40
Amsterdam	45
Overig Noordzeekanaalgebied	49
4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond	52
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond	52
Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond	57
Rotterdam	61
Noordoever Nieuwe Waterweg	66
Overig Rijnmond	70

Drechtsteden	74
Moerdijk.....	79
5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL.....	84
North Sea Port NL	84
6. Indirecte effecten Nederlandse zeehavens	89
7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens.....	92
8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens	103
9. Marktaandeel Nederlandse zeehavens – ontubbeld totaal met de maritieme monitor	106
Bijlage: methodiek havenmonitor	107

1. Introductie op de havenmonitor

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

Indicatoren

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

Tweede element wat belangrijk is, is welke indicatoren gebruikt worden om de economische impact te meten van de zeehavens. In de havenmonitor wordt primair gebruik gemaakt van een viertal indicatoren: werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet en bedrijfsvestigingen. Van de eerste twee, werkgelegenheid (gemeten in werknemers) 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.

Vierde havenmonitor in de nieuwe tijdsreeks

De havenmonitor 2020 was de eerste havenmonitor waarbij de herijkte methodiek is toegepast. Deze toen vastgestelde hernieuwde uitgangspunten zijn dit jaar weer gevalideerd met de havens. Deze havenmonitor 2024 bouwt voort op de ingezette weg en breidt de tijdsreeks uit met de cijfers over de havens voor het jaar 2023.

Methodologie en aandachtspunten

Er is met de havens afgesproken methodologische wijzigingen te clusteren en eens per 5 jaar te doen; daarom is er voor gekozen om dit jaar een methodologische wijziging te doen. In deze havenmonitor 2024 wordt gerapporteerd in werknemers, waar eerder in werknemers (fte) gerapporteerd is. Om de consistentie met de maritieme monitor -en daarmee de optelling van beide monitoren- te verbeteren is gekozen om in de havenmonitor in totaal aantal werknemers te rapporteren. Hierdoor zijn de cijfers met terugwerkende kracht tot begin van de tijdsreeks in 2018 aangepast naar werknemers. Voor heel Nederland lijkt de werkgelegenheid dus wat hoger dan in de vorige havenmonitor 2023; ordegrootte van 12.000 eenheden verspreid over alle havens. Er zitten verschillen tussen de havens in de mate waarin deze aanpassing een effect heeft en waarin de werkgelegenheid is aangepast.

Voorbeeld van werknemers fte versus werknemers totaal: 2 mensen werken beide 0,5 fte. In de cijfers die het CBS aanlevert voor de havenmonitor zou dit gerapporteerd worden als werknemers (fte): 1 en werknemers (totaal): 2. In de vorige monitor is het aantal fte (in dit voorbeeld dus 1) gerapporteerd, terwijl nu het aantal werknemers (in dit voorbeeld dus 2) gerapporteerd wordt.

Net als vorig jaar zit wel een aandachtspunt in de cijfers van de toegevoegde waarde en de omzet. Uitgangspunt van de CBS methodiek is dat naast het opleveren van de *concept toegevoegde waarde en omzet cijfers van 2023*, ook de definitieve cijfers van 2022 opgeleverd worden. Voor het meest recente jaar (in deze havenmonitor dus 2023) wordt een *voorlopige inschatting* gemaakt op basis van beschikbare informatie over werkgelegenheid en omzet. Voor het jaar daarvoor (in deze havenmonitor dus 2022) wordt de inschatting definitief door gebruik te maken van de daadwerkelijke opgave die de bedrijven zelf richting het CBS gedaan hebben. Dit zorgt er dus voor dat met name de toegevoegde waarde en omzet cijfers over 2022 in deze monitor kunnen verschillen van de cijfers zoals deze in de havenmonitor 2023 gerapporteerd zijn. *Alle toegevoegde waarde en omzet cijfers over 2023* in deze havenmonitor zijn dus *voorlopig* en *kunnen volgend jaar aangepast worden*. Het betreft hier alle tabellen en grafieken waarin toegevoegde waarde en omzet cijfers over 2023 staan.

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

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



Context van de cijfers in de havenmonitor 2024

De cijfers over 2022 en 2023 -en daarmee ook vergelijkingen tussen deze jaren- worden vanzelfsprekend sterk beïnvloed door de nasleep van het herstel van de COVID-19 pandemie, maar vooral de wereldwijde energie- en grondstoffencrisis als gevolg van de oorlog in Oekraïne sinds begin 2022. Deze gebeurtenissen hebben in diverse opzichten veel en extreme impact gehad op het hele land en specifiek de zeehavens. Daar kwam in 2023 een relatief sterk afnemende economische groei van de Nederlandse economie bij, zeker ten opzichte van 2021 en 2022 toen de Nederlandse economie sterk groeide in het herstel van de COVID-19 pandemie (CBS, 2024). Ook op Europees en wereldniveau was sprake van afnemende economische groei en een afnemende wereldhandel door onder andere de economische risico's en geopolitieke spanningen. De overslag van goederen is in de meeste havens in 2023 afgenomen ten opzichte van 2022 door deze combinatie van geopolitieke onrust, haperende wereldhandel, lage economische groei en hoge inflatie. Hierdoor neemt ook de 'niet-locatie gebonden' werkgelegenheid (binnenvaart, wegvervoer etc.) in deze monitor af.

In de verschillende sectoren was op nationaal niveau een divers beeld zichtbaar. De voor havens belangrijke sectoren aardolie- en chemische industrie lieten een relatief sterke afname zien qua gerealiseerde toegevoegde waarde in 2023. Daarentegen lieten de basismetaleen, metaalproductenindustrie en de machine industrie op nationaal niveau een toename zien. De groothandel, en dan met name grondstoffenhandelaren, is een sector die profiteert van onzekerheid en schommelingen. In 2022 was er grote mate van onrust en onzekerheid, waardoor deze grondstoffenhandelaren een hele hoge omzet hebben gerealiseerd. Deze is in 2023 weer een flink stuk teruggelopen. Onder andere deze ontwikkelingen bepalen het beeld in de verschillende havens.

Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens

De cijfers

De Nederlandse zeehavens vormen een belangrijke pijler in het Nederlandse transport en economische systeem. In 2023 is de directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens 219.273 werknemers, een afname van 2,8% ten opzichte van 2022. Directe en indirecte werkgelegenheid samen is 396.575 werknemers. Kijkend naar het aandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de Nederlandse economie zien we dat 3,9% van de werkgelegenheid in Nederland in 2022 gerelateerd is aan de zeehavens, een lichte afname ten opzichte van 2022.

De Nederlandse zeehavens leveren gezamenlijk 35,4 miljard euro directe toegevoegde waarde op. De directe toegevoegde waarde is met 7,5% afgenomen ten opzichte van 2022. De afname is vooral toe te schrijven aan de hoge toegevoegde waarde in 2022. Door de wereldwijde energie- en grondstoffencrisis en de oorlog in Oekraïne in 2022 hebben met name de industrie en groothandel in 2022 buitengewoon hoge waardes laten zien. Deze zijn in 2023 weer wat

afgenomen, maar liggen in 2023 in de meeste gevallen wel boven het niveau in de periode 2018-2021. Qua toegevoegde waarde dragen de zeehavens flink bij aan de Nederlandse economie; 5,5% van het bruto binnenlands product is gerelateerd aan de zeehavens. Het aandeel van de Nederlandse zeehavens is in 2023 wel afgenomen ten opzichte van het aandeel in 2022. Waar de toegevoegde waarde in de havens afnam, liet het BBP wel een flinke stijging zien, waardoor het aandeel is afgenomen.

Tabel 2: totaaloverzicht economische betekenis zeehavens

	2022	2023	Absolute verandering	Procentuele verandering
Werkgelegenheid (in werknemers)				
Directe werkgelegenheid	225.699	219.273	-6.426	-2,8%
Indirecte werkgelegenheid	191.388	177.302	-14.087	-7,4%
Totale werkgelegenheid	417.087	396.575	-20.512	-4,9%
Aandeel in economie NL	4,1%	3,9%	-0,3%	
Toegevoegde waarde (in mld euro)				
Directe toegevoegde waarde in mld euro	38,28	35,40	-2,89	-7,5%
Indirecte toegevoegde waarde in mld euro	22,34	21,12	-1,23	-5,5%
Totale toegevoegde waarde in mld euro	60,63	56,51	-4,11	-6,8%
Aandeel in economie NL	6,3%	5,5%	-0,9%	

Tabel 3: werkgelegenheid zeehavens ten opzichte van Nederlandse economie

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	166.180	168.240	169.810	173.020	171.870	167.770
Niet-locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	46.195	48.939	48.965	49.824	53.829	51.503
<i>Directe werkgelegenheid zeehavens</i>	<i>212.375</i>	<i>217.179</i>	<i>218.775</i>	<i>222.844</i>	<i>225.699</i>	<i>219.273</i>
Indirecte werkgelegenheid zeehavens	181.145	173.152	164.929	182.884	191.388	177.302
<i>Totale werkgelegenheid zeehavens</i>	<i>393.520</i>	<i>390.331</i>	<i>383.704</i>	<i>405.728</i>	<i>417.087</i>	<i>396.575</i>
Direct in % van totaal in Nederland	2,3%	2,3%	2,3%	2,3%	2,2%	2,1%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,9%	1,8%	1,7%	1,9%	1,9%	1,7%
Totaal in % van totaal in Nederland	4,2%	4,1%	4,0%	4,2%	4,1%	3,9%
Werkzame personen in Nederland	9.361.000	9.573.000	9.524.000	9.690.000	10.069.000	10.233.000

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

	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	24,37	24,07	20,07	26,32	32,82	30,26
Niet-locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	3,37	3,70	3,41	4,07	5,47	5,14
<i>Directe toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>27,73</i>	<i>27,77</i>	<i>23,48</i>	<i>30,38</i>	<i>38,28</i>	<i>35,40</i>
Indirecte toegevoegde waarde zeehavens	14,46	13,35	9,15	16,00	22,34	21,12
<i>Totale toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>42,19</i>	<i>41,12</i>	<i>32,62</i>	<i>46,38</i>	<i>60,63</i>	<i>56,51</i>
Direct in % van totaal in Nederland	3,6%	3,4%	2,9%	3,5%	4,0%	3,4%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,9%	1,6%	1,1%	1,8%	2,3%	2,0%
Totaal in % van totaal in Nederland	5,5%	5,1%	4,1%	5,3%	6,3%	5,5%
Bruto binnenlands product Nederland	774	813	797	871	959	1.034

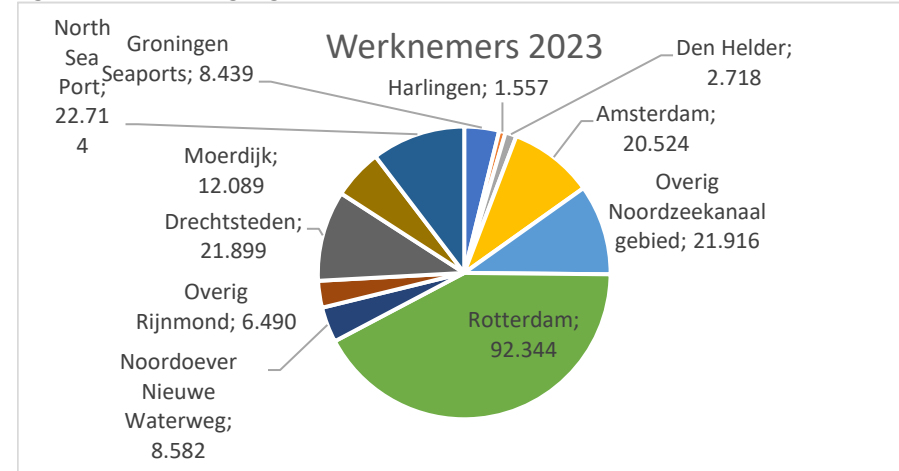
Uitsplitsing economische betekenis

Directe werkgelegenheid

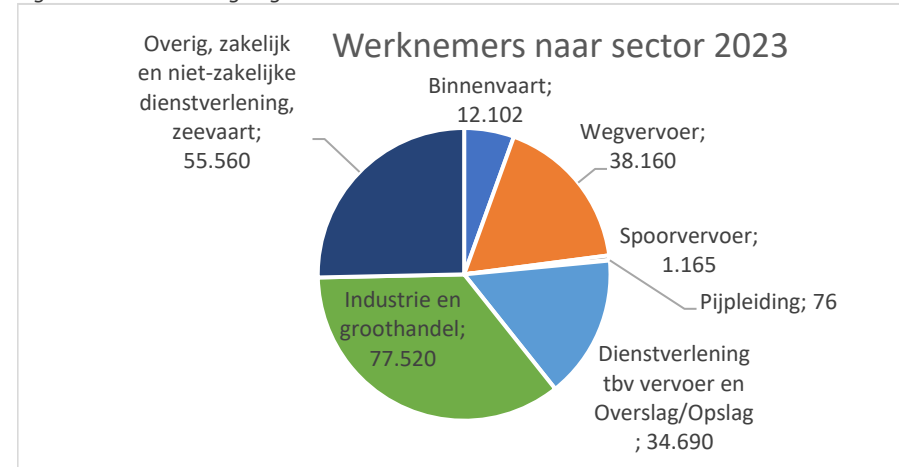
De directe werkgelegenheid in de havens wordt gemeten door op bedrijfsniveau het aantal werknemers te meten. Er worden in de havenmonitor drie verschillende type directe werkgelegenheid meegenomen. Ten eerste de aan de knooppuntfunctie gerelateerde werkgelegenheid in de haven, zoals de overslag en opslag 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 in 2022 ruim 219.000 werknemers direct verbonden aan de Nederlandse zeehavens. De meeste daarvan zijn te vinden in de regio Rotterdam-Rijnmond: bijna 107.500. Het Noordzeekanaalgebied heeft ruim 42.400 werknemers in de haven. In North Sea Port zijn er ongeveer 22.700 werknemers. De Drechtsteden en Moerdijk zijn goed voor respectievelijk bijna 22.000 en ruim 12.000 werknemers. In Groningen Seaports zijn er ruim 8.400 werknemers in de havens. De totale directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is met 2,9% afgenomen in 2023 ten opzichte van 2022. 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 (77.520) gevolgd door de categorie Overig, zakelijke en niet zakelijke dienstverlening en zeevaart (55.560). Ook het wegvervoer, met 38.160 werknemers levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid gerelateerd aan de zeehavens.

Figuur 2: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens



Figuur 3: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens naar sector

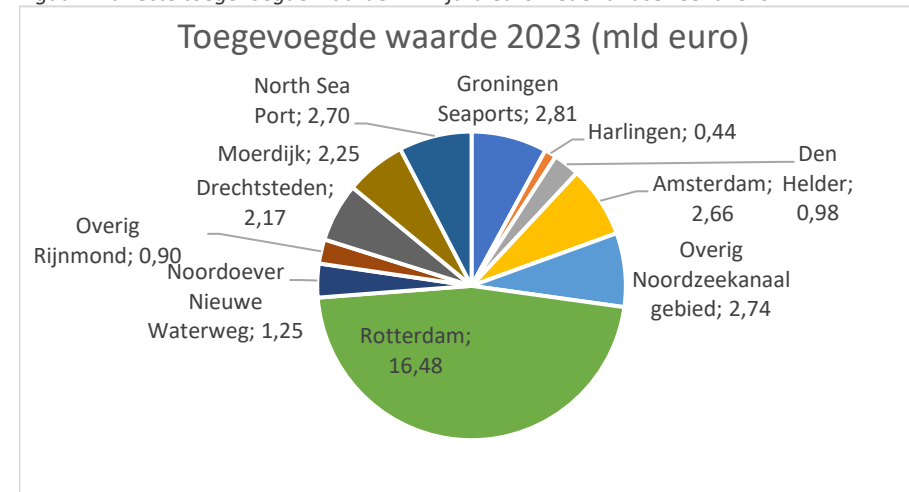


Directe toegevoegde waarde

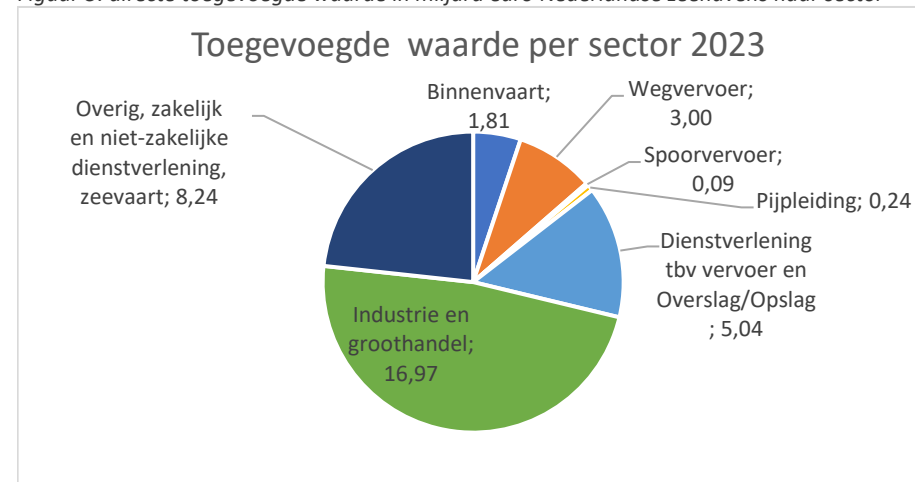
De toegevoegde waarde van een activiteit is de optelsom van de vergoeding voor arbeid, kapitaal en ondernemerschap, oftewel lonen, afschrijvingen en winst. Grotendeels komt dat overeen met de verkoop minus de inkoop van een bedrijf, het geeft weer welke waarde een bedrijf door zijn activiteiten toevoegt aan de economie. De toegevoegde waarde die direct door activiteiten in de Nederlandse zeehavens gerealiseerd is bedroeg in 2022 35,4 miljard euro. Dat is ongeveer 2,9 miljard euro minder dan in het jaar daarvoor. De toegevoegde waarde van de Nederlandse havens wordt voor iets minder dan de helft gerealiseerd in Rotterdam (16,5 miljard euro). Verder wordt er in North Sea Port 2,7 miljard euro, in Noorzeekanaalgebied 5,4 miljard euro (beide complexen 2,7 miljard euro), en in de Noordelijke Zeehavens 4,2 miljard euro aan toegevoegde waarde gegenereerd.

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 (17,0 miljard euro), een aandeel van 48%. In 2023 is de toegevoegde waarde een stuk afgenomen ten opzichte van 2022, vooral door het feit dat de waardes in 2022 heel erg hoog waren; er lijkt duidelijk sprake van een piek in het 'extreme' jaar 2022. Het aandeel van de industrie en groothandel is daarmee ook afgenomen in de totale toegevoegde waarde van de havens (was vorig jaar 54%). Naast de industrie en groothandel leveren de sectoren overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart leveren 8,2 miljard euro aan toegevoegde waarde. De dienstverlening ten behoeve van vervoer en overslag/opslag levert een bijdrage van ruim 5,0 miljard euro.

Figuur 4: directe toegevoegde waarde in miljard euro Nederlandse zeehavens



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



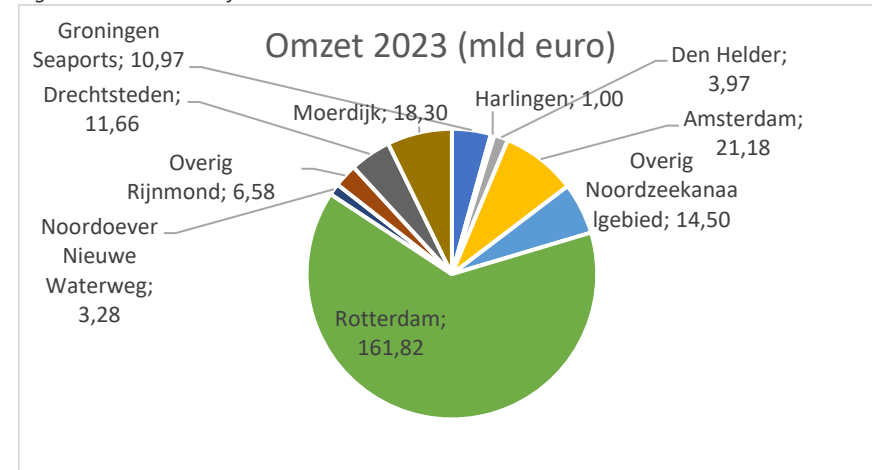
Omzet

De omzet laat in de Nederlandse zeehavens in 2023 ten opzichte van 2022 een wisselend beeld zien. Waar het in de ene haven met dubbele cijfers groeit (Amsterdam, Den Helder), is in de andere haven sprake van een afname met dubbele cijfers (Rotterdam, North Sea Port). Met name de sector groothandel laat in 2023 sterke ontwikkelingen zien. Wat interessant is om te zien is dat het aandeel van Rotterdam qua omzet nog groter is dan qua toegevoegde waarde. Ruim 61% van de omzet wordt in Rotterdam gerealiseerd, waar toegevoegde waarde iets minder dan 50% was. Dit duidt op het feit dat in Rotterdam meer, per-stuk-minder-toegevoegde-waarde-realiserende processen worden uitgevoerd.

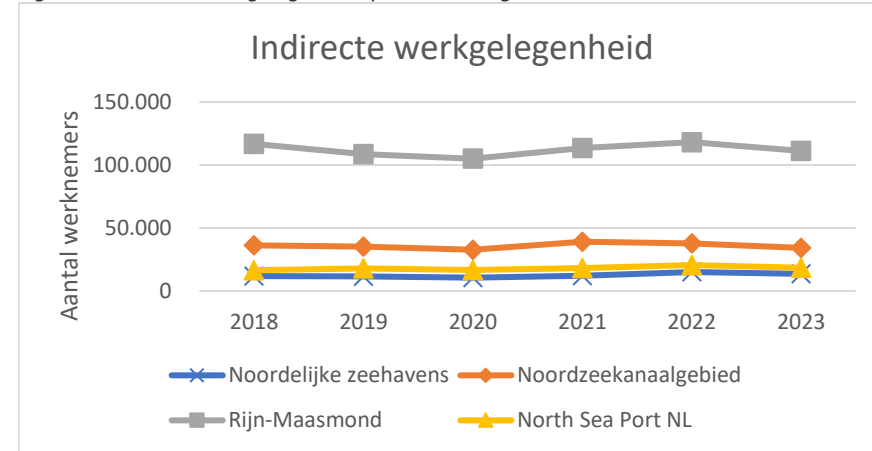
Indirecte effecten

Naast de directe economische effecten in de haven, bestaat er een bredere economische impact op de Nederlandse economie. In de Havenmonitor worden de achterwaartse effecten berekend, alle effecten van de inkoop die havengerelateerde bedrijven doen in de Nederlandse economie.¹ De indirecte toegevoegde waarde volgt per sector over het algemeen een vergelijkbaar patroon met de directe toegevoegde waarde. De indirecte werkgelegenheid bedraagt ongeveer 177 duizend werknemers; een daling van 7,4% ten opzichte van 2022 (-14.087 werknemers). De oorzaak zit vooral in de afnemende directe werkgelegenheid en de over de hele linie afnemende multipliers (zie blz.89). De indirecte toegevoegde waarde gecreëerd door de zeehavens is € 21,1 miljard in 2023, een lichte daling ten opzichte van de indirecte toegevoegde waarde in 2022.

Figuur 6: omzet in miljard euro Nederlandse zeehavens



Figuur 7: indirecte werkgelegenheid per zeehavengebied



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

Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven

Tabel 5: directe werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Noordelijke zeehavens	11.840	11.728	11.783	12.440	12.433	12.713
Groningen Seaports	6.860	7.216	7.373	8.075	8.108	8.439
Harlingen	1.723	1.522	1.470	1.533	1.579	1.557
Den Helder	3.258	2.990	2.940	2.832	2.746	2.718
Noordzeekanaalgebied	40.737	42.116	42.654	44.086	43.667	42.441
Amsterdam	19.940	21.149	20.794	21.714	21.523	20.524
Overig Noordzeekanaalgebied	20.797	20.967	21.860	22.373	22.143	21.916
Rijn-Maasmond	139.967	140.766	142.456	144.047	146.654	141.405
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	106.847	106.790	108.707	110.314	111.786	107.416
Rotterdam	91.950	90.844	92.679	93.659	95.699	92.344
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.027	8.446	8.678	9.225	9.257	8.582
Overig Rijnmond	6.870	7.500	7.350	7.430	6.830	6.490
Drechtsteden	22.099	21.853	21.697	21.584	22.449	21.899
Moerdijk	11.022	12.122	12.051	12.149	12.420	12.089
North Sea Port NL	19.830	22.569	21.882	22.271	22.946	22.714
North Sea Port	19.830	22.569	21.882	22.271	22.946	22.714
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	212.375	217.179	218.775	222.844	225.699	219.273

Tabel 6: directe toegevoegde waarde per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Noordelijke zeehavens	2,15	1,98	1,82	2,31	4,33	4,23
Groningen Seaports	1,42	1,49	1,47	1,55	2,49	2,81
Harlingen	0,21	0,13	0,10	0,21	0,53	0,44
Den Helder	0,53	0,37	0,25	0,55	1,31	0,98
Noordzeekanaalgebied	4,97	4,34	3,97	5,43	5,72	5,40
Amsterdam	2,50	2,33	2,16	2,57	2,86	2,66
Overig Noordzeekanaalgebied	2,47	2,00	1,81	2,87	2,86	2,74
Rijn-Maasmond	17,96	18,72	15,26	20,13	25,35	23,06
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	14,23	15,83	12,06	16,27	20,94	18,64
Rotterdam	12,82	14,43	10,59	14,39	18,73	16,48
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,84	0,82	0,87	1,10	1,27	1,25
Overig Rijnmond	0,58	0,58	0,60	0,77	0,94	0,90
Drechtsteden	2,15	1,80	1,93	2,16	2,23	2,17
Moerdijk	1,58	1,09	1,27	1,70	2,18	2,25
North Sea Port NL	2,64	2,73	2,42	2,51	2,88	2,70
North Sea Port	2,64	2,73	2,42	2,51	2,88	2,70
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	27,73	27,77	23,48	30,38	38,28	35,40

Tabel 7: omzet per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Noordelijke zeehavens	-	7,54	7,28	9,63	15,08	15,94
Groningen Seaports	-	4,97	5,13	6,87	10,60	10,97
Harlingen	-	0,61	0,51	0,65	0,99	1,00
Den Helder	-	1,96	1,64	2,11	3,48	3,97
Noordzeekanaalgebied	-	21,61	19,67	27,67	31,10	35,69
Amsterdam	-	12,66	11,41	17,08	17,69	21,18
Overig Noordzeekanaalgebied	-	8,96	8,26	10,60	13,41	14,50
Rijn-Maasmond	-	147,55	130,65	179,10	242,93	201,64
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>		126,93	112,04	154,65	212,85	171,68
Rotterdam	-	118,85	103,47	145,12	202,51	161,82
Noordoever Nieuwe Waterweg	-	2,37	2,50	3,06	3,65	3,28
Overig Rijnmond	-	5,72	6,07	6,47	6,70	6,58
Drechtsteden	-	10,07	9,38	10,52	11,65	11,66
Moerdijk	-	10,55	9,23	13,93	18,43	18,30
North Sea Port NL	-	9,41	8,99	10,85	15,06	12,56
North Sea Port	-	9,41	8,99	10,85	15,06	12,56
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-	186,11	166,59	227,25	304,16	265,83

Tabel 8: aandeel per zeehaven directe werkgelegenheid, directe toegevoegde waarde (in mld euro) en omzet (in mld euro) in 2023

Zeehavens	Werknemers		Toegevoegde waarde		Omzet	
	2023	%	2023	%	2023	%
Noordelijke zeehavens	12.713	100,0%	4,2	100,0%	15,9	100,0%
Groningen Seaports	8.439	66,4%	2,8	66,4%	11,0	68,8%
Harlingen	1.557	12,2%	0,4	10,4%	1,0	6,3%
Den Helder	2.718	21,4%	1,0	23,1%	4,0	24,9%
Noordzeekanaalgebied	42.441	100,0%	5,4	100,0%	35,7	100,0%
Amsterdam	20.524	48,4%	2,7	49,2%	21,2	59,4%
Overig Noordzeekanaalgebied	21.916	51,6%	2,7	50,8%	14,5	40,6%
Rijn-Maasmond	141.405	100,0%	23,1	100,0%	201,6	100,0%
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	107.416	76,0%	18,6	80,8%	171,7	85,1%
Rotterdam	92.344	65,3%	16,5	71,5%	161,8	80,3%
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.582	6,1%	1,3	5,4%	3,3	1,6%
Overig Rijnmond	6.490	4,6%	0,9	3,9%	6,6	3,3%
Drechtsteden	21.899	15,5%	2,2	9,4%	11,7	5,8%
Moerdijk	12.089	8,5%	2,3	9,8%	18,3	9,1%
North Sea Port NL	22.714	100,0%	2,7	100,0%	12,6	100,0%
North Sea Port	22.714	100,0%	2,7	100,0%	12,6	100,0%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	219.273		35,4		265,8	

Tabel 9: totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde (in miljard euro) per zeehaven in 2023

Zeehavens	Werknemers			Toegevoegde waarde		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
Noordelijke zeehavens	12.713	13.488	26.202	4,23	1,97	6,20
Groningen Seaports	8.439	7.640	16.079	2,81	1,63	4,44
Harlingen	1.557	1.490	3.047	0,44	0,13	0,57
Den Helder	2.718	4.358	7.076	0,98	0,21	1,19
Noordzeekanaalgebied	42.441	34.272	76.713	5,40	3,55	8,95
Amsterdam	20.524	15.625	36.149	2,66	1,27	3,93
Overig Noordzeekanaalgebied	21.916	18.647	40.563	2,74	2,28	5,02
Rijn-Maasmond	141.405	111.013	252.418	23,06	13,68	36,74
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	107.416	84.949	192.365	18,64	10,94	29,58
Rotterdam	92.344	75.905	168.249	16,48	9,80	26,29
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.582	5.346	13.928	1,25	0,79	2,04
Overig Rijnmond	6.490	3.697	10.187	0,90	0,35	1,25
Drechtsteden	21.899	17.455	39.355	2,17	1,29	3,47
Moerdijk	12.089	8.609	20.699	2,25	1,45	3,70
North Sea Port NL	22.714	18.528	41.242	2,70	1,91	4,62
North Sea Port	22.714	18.528	41.242	2,70	1,91	4,62
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	219.273	177.302	396.575	35,40	21,12	56,51

Uitsplitsing economische betekenis per sector

Tabel 10: directe werkgelegenheid per sector in de Nederlandse zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	76.925	82.909	83.515	86.024	89.959	86.193
Binnenvaart	8.509	8.153	10.563	11.309	12.820	12.102
Wegvervoer	36.281	39.318	36.977	37.299	39.760	38.160
Spoorvervoer	1.336	1.397	1.354	1.143	1.174	1.165
Pijpleiding	69	71	71	72	75	76
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	30.730	33.970	34.550	36.200	36.130	34.690
Vestigingsplaats	135.450	134.270	135.260	136.820	135.740	133.080
Industrie en groothandel	77.570	76.510	78.080	78.320	78.270	77.520
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	57.880	57.760	57.180	58.500	57.470	55.560
Totaal	212.375	217.179	218.775	222.844	225.699	219.273

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

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	7,77	7,88	7,86	8,99	11,30	10,18
Binnenvaart	0,87	0,86	1,13	1,42	2,21	1,81
Wegvervoer	2,25	2,57	2,05	2,39	2,95	3,00
Spoorvervoer	0,08	0,09	0,08	0,07	0,09	0,09
Pijpleiding	0,17	0,18	0,16	0,18	0,22	0,24
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	4,40	4,17	4,45	4,92	5,84	5,04
Vestigingsplaats	19,96	19,89	15,62	21,40	26,98	25,21
Industrie en groothandel	13,78	12,39	8,54	14,89	18,18	16,97
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	6,19	7,51	7,08	6,51	8,80	8,24
Totaal	27,73	27,77	23,48	30,38	38,28	35,40

Tabel 12: aandeel werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens in 2022

Hoofdsector en subsector	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2023	%	2023	%
Knooppunt	86.193	39,3%	10,18	28,8%
Binnenvaart	12.102	5,5%	1,81	5,1%
Wegvervoer	38.160	17,4%	3,00	8,5%
Spoorvervoer	1.165	0,5%	0,09	0,3%
Pijpleiding	76	0,0%	0,24	0,7%
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	34.690	15,8%	5,04	14,2%
Vestigingsplaats	133.080	60,7%	25,21	71,2%
Industrie en groothandel	77.520	35,4%	16,97	48,0%
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	55.560	25,3%	8,24	23,3%
Totaal	219.273		35,40	

2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens

Totaal Noordelijke zeehavens²

De economische betekenis van de Noordelijke zeehavens laat een stabiel tot licht positief beeld zien, met name door de ontwikkelingen in Groningen Seaports. De directe werkgelegenheid bedraagt 12.693 werknemers in 2023, die gezamenlijk 4,2 miljard euro aan toegevoegde waarde en 15,9 miljard euro aan omzet realiseren.

Tabel 13: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

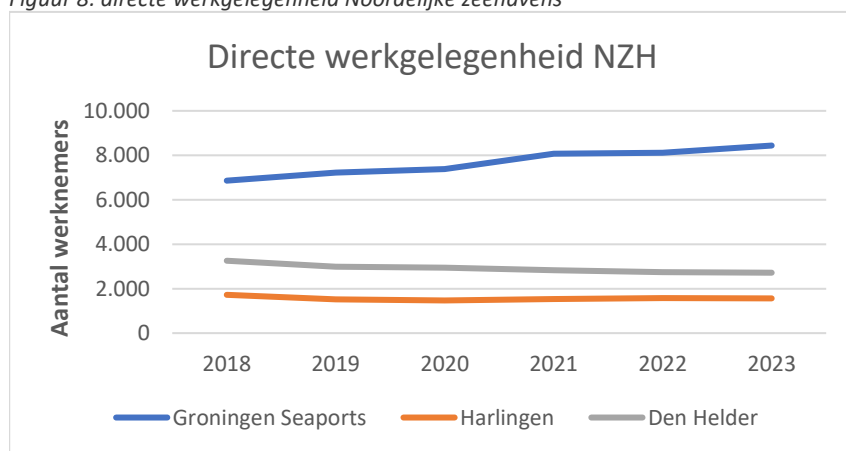
Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	2.200	1.848	1.703	1.840	1.673	1.613
Binnenvaart	27	21	20	33	38	26
Wegvervoer	849	784	645	735	746	697
Spoorvervoer	19	18	23	17	13	15
Pijpleiding	5	5	5	6	6	6
Dienstverlening tbv vervoer	1.030	740	760	790	610	610
Overslag/opslag	270	280	250	260	260	260
Vestigingsplaats	9.640	9.890	10.070	10.610	10.760	11.080
Industrie	3.980	4.370	4.270	4.350	4.130	4.530
Groothandel	700	780	930	910	990	1.070
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	4.960	4.740	4.870	5.350	5.640	5.480
Totaal	11.840	11.738	11.773	12.450	12.433	12.693

² De toegevoegde waarde en omzet cijfers over 2023 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

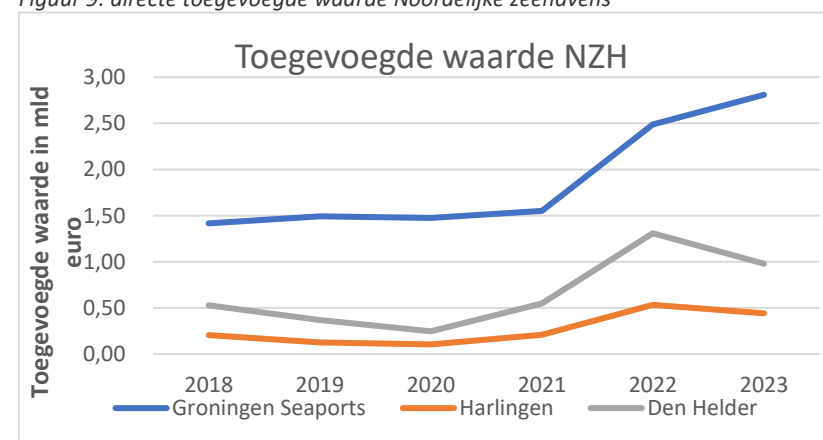
Tabel 14: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	235,6	176,8	175,1	203,4	197,8	180,0
Binnenvaart	2,8	2,2	2,1	4,1	6,5	3,8
Wegvervoer	52,6	51,2	35,8	47,1	55,3	54,8
Spoorvervoer	1,2	1,2	1,3	1,1	1,0	1,2
Pijpleiding	13,1	14,2	12,0	14,1	17,0	18,2
Dienstverlening tbv vervoer	145,0	90,0	104,0	107,0	86,0	74,0
Overslag/opslag	21,0	18,0	20,0	30,0	32,0	28,0
Vestigingsplaats	1.915,0	1.808,0	1.648,0	2.105,0	4.131,0	4.047,0
Industrie	803,0	791,0	485,0	917,0	2.566,0	2.409,0
Groothandel	87,0	93,0	100,0	126,0	124,0	138,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.025,0	924,0	1.063,0	1.062,0	1.441,0	1.500,0
Totaal	2.150,6	1.984,8	1.823,1	2.308,4	4.328,8	4.227,0

Figuur 8: directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens



Figuur 9: directe toegevoegde waarde Noordelijke zeehavens



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

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	309,0	372,0	328,0	374,0	347,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	235,0	295,0	247,0	266,0	242,0
Overslag/opslag	-	74,0	77,0	81,0	108,0	105,0
Vestigingsplaats	-	7.229,0	6.908,0	9.297,0	14.701,0	15.595,0
Industrie	-	3.022,0	2.788,0	4.546,0	8.203,0	7.704,0
Groothandel	-	2.112,0	1.816,0	2.090,0	2.832,0	4.163,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.095,0	2.304,0	2.661,0	3.666,0	3.728,0
Totaal	-	7.538,0	7.280,0	9.625,0	15.075,0	15.942,0

Tabel 16: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	105	110	108	119	125	136
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	80	78	77	83	87	92
Overslag/opslag	25	32	31	36	38	44
Vestigingsplaats	655	620	648	712	717	715
Industrie	240	232	232	270	271	276
Groothandel	75	71	69	72	71	71
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	340	317	347	370	375	368
Totaal	760	730	756	831	842	851

Groningen Seaports

De economische betekenis van Groningen Seaports is in alle opzichten toegenomen in 2023 ten opzichte van 2022. De directe werkgelegenheid bedraagt 8.439 werknemers in 2023; een stijging van 4,1% ten opzichte van 2022. De toegevoegde waarde in 2023 bedraagt ruim 2,8 miljard euro, een toename van bijna 13%. Generiek beeld is dat het goed gaat in Groningen Seaports, onder meer door activiteiten rondom offshore. Daarnaast zijn ook enkele datacenters flink uitgebreid/erbij gekomen.

Tabel 17: ontwikkeling directe werkgelegenheid Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	1.240	896	813	895	918	879
Binnenvaart	26	19	18	31	36	23
Wegvervoer	594	528	441	516	509	450
Spoorvervoer	17	17	21	15	11	13
Pijpleiding	3	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	480	200	200	190	210	230
Overslag/opslag	120	130	130	140	150	160
Vestigingsplaats	5.620	6.320	6.560	7.180	7.190	7.560
Industrie	2.580	3.180	3.110	3.290	3.280	3.640
Groothandel	390	450	610	580	620	670
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.650	2.690	2.840	3.310	3.290	3.250
Totaal	6.860	7.216	7.373	8.075	8.108	8.439

Tabel 18: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	150,0	100,7	101,5	116,0	138,2	121,9
Binnenvaart	2,6	2,0	1,9	3,9	6,1	3,5
Wegvervoer	36,8	34,5	24,5	33,1	37,7	35,4
Spoorvervoer	1,0	1,1	1,2	1,0	0,8	1,0
Pijpleiding	6,6	7,1	6,0	7,1	8,5	9,1
Dienstverlening tbv vervoer	89,0	45,0	54,0	54,0	61,0	53,0
Overslag/opslag	14,0	11,0	14,0	17,0	24,0	20,0
Vestigingsplaats	1.266,0	1.390,0	1.372,0	1.434,0	2.351,0	2.687,0
Industrie	420,0	589,0	430,0	465,0	1.065,0	1.330,0
Groothandel	58,0	65,0	67,0	92,0	88,0	87,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	788,0	736,0	875,0	877,0	1.198,0	1.270,0
Totaal	1.416,0	1.490,7	1.473,5	1.550,0	2.489,2	2.808,9

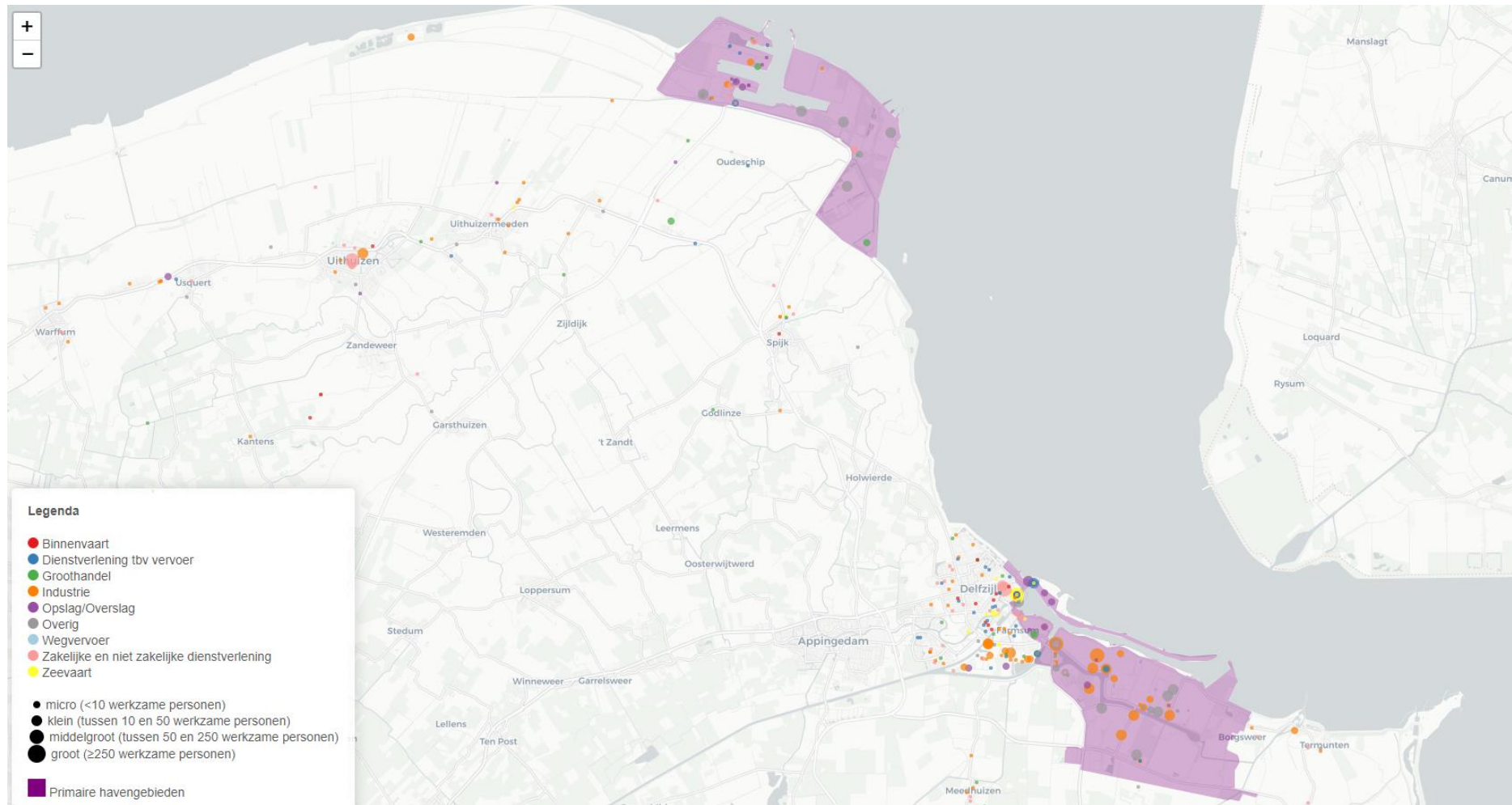
Tabel 19: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	133,0	196,0	147,0	193,0	177,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	86,0	142,0	94,0	120,0	107,0
Overslag/opslag	-	47,0	54,0	53,0	73,0	70,0
Vestigingsplaats	-	4.838,0	4.929,0	6.719,0	10.410,0	10.791,0
Industrie	-	2.437,0	2.408,0	3.714,0	6.360,0	6.245,0
Groothandel	-	896,0	756,0	886,0	1.046,0	1.445,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	1.505,0	1.765,0	2.119,0	3.004,0	3.101,0
Totaal	-	4.971,0	5.125,0	6.866,0	10.603,0	10.968,0

Tabel 20: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	40	46	44	52	55	59
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	30	27	26	29	31	32
Overslag/opslag	10	19	18	23	24	27
Vestigingsplaats	280	266	292	340	342	338
Industrie	90	95	92	126	126	128
Groothandel	30	31	30	28	28	30
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	160	140	170	186	188	180
Totaal	320	312	336	392	397	397

Figuur 10: overzicht bedrijvigheid per sector Groningen Seaports³



³ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2023

Harlingen

De economische betekenis van de haven van Harlingen laat een stabiel beeld zien. De werkgelegenheid, omzet en het aantal bedrijven zijn in 2023 vrijwel gelijk aan dat 2022. De toegevoegde waarde laat een daling zien naar 440 miljoen euro in 2023, voornamelijk door een piek in 2022

Tabel 21: ontwikkeling directe werkgelegenheid Harlingen

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	323	312	260	293
Binnenvaart	0	0	0	0
Wegvervoer	223	222	170	183
Spoorvervoer	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	100	90	90	110
Vestigingsplaats	1.400	1.210	1.210	1.240
Industrie en Groothandel	690	580	560	530
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	710	630	650	710
Totaal	1.723	1.522	1.470	1.533

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2022	2023
Knooppunt	319	337
Binnenvaart	0	0
Wegvervoer	199	207
Spoorvervoer	0	0
Pijpleiding	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	120	130
Vestigingsplaats	1.260	1.220
Groothandel	120	120
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.140	1.100
Totaal	1.579	1.557

Tabel 22: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Harlingen

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	28,8	24,5	18,5	25,7
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	13,8	14,5	9,4	11,7
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	15,0	10,0	9,0	14,0
Vestigingsplaats	177,0	102,0	86,0	183,0
Industrie en Groothandel	104,0	58,0	45,0	118,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	73,0	44,0	41,0	65,0
Totaal	205,8	126,5	104,5	208,7

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2022	2023
Knooppunt	31,7	30,3
Binnenvaart	0,0	0,0
Wegvervoer	14,7	16,3
Spoorvervoer	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	17,0	14,0
Vestigingsplaats	501,0	410,0
Groothandel	11,0	13,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	490,0	397,0
Totaal	532,7	440,3

Tabel 23: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Harlingen

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	24,0	28,0	29,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	24,0	28,0	29,0
Vestigingsplaats	-	587,0	482,0	618,0
Industrie en Groothandel	-	323,0	249,0	363,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	264,0	233,0	255,0
Totaal	-	611,0	510,0	647,0

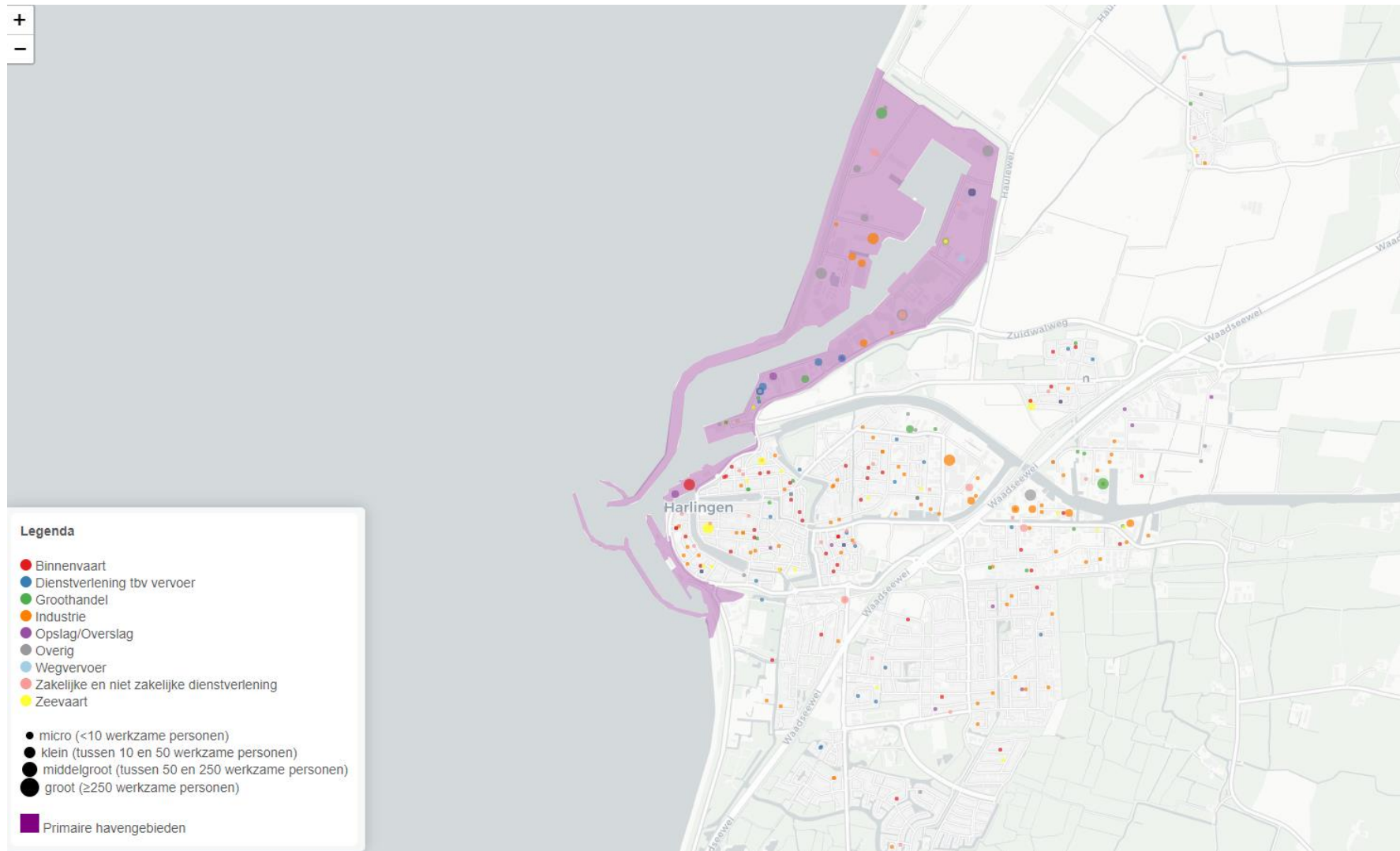
Hoofdsector en subsector	Omzet	
	2022	2023
Knooppunt	38,0	34,0
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	38,0	34,0
Vestigingsplaats	954,0	970,0
Groothandel	121,0	224,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	833,0	746,0
Totaal	992,0	1.004,0

Tabel 24: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Harlingen

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	25	26	27	30
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	25	26	27	30
Vestigingsplaats	195	153	155	163
Industrie en Groothandel	115	87	88	92
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	80	66	67	71
Totaal	220	179	182	193

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2022	2023
Knooppunt	32	37
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	32	37
Vestigingsplaats	159	157
Groothandel	16	15
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	143	142
Totaal	191	194

Figuur 11: overzicht bedrijvigheid per sector Harlingen⁴



⁴ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2023.

Den Helder⁵

De economische betekenis van de haven van Den Helder laat in 2023 een wisselend beeld zien ten opzichte van 2022. De werkgelegenheid is vrijwel stabiel op ruim 2.700 werknemers. De directe toegevoegde waarde is flink afgenomen naar ongeveer 979 miljoen euro in 2023, een daling van ruim 25%. Dit komt vooral door de hoge waarde in 2022, toen enkele bedrijven door de energiecrisis een bijzonder hoge toegevoegde waarde realiseerden. Dit is een beeld wat we ook in andere havens zien, waarbij de daling in de haven van Den Helder wel relatief sterk is, door met name de fossiele offshore activiteiten, die in 2022 een hele hoge piek realiseerden. De omzet neemt in 2023 nog relatief sterk toe, met name door een groei in de groothandel.

Tabel 25: ontwikkeling directe werkgelegenheid Den Helder

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	648	630	630	642
Binnenvaart	2	2	2	2
Wegvervoer	32	34	33	36
Spoorvervoer	2	2	2	2
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	610	590	590	600
Vestigingsplaats	2.610	2.360	2.310	2.190
Industrie en Groothandel	1.010	940	920	860
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.600	1.420	1.390	1.330
Totaal	3.258	2.990	2.940	2.832

Hoofdsector en subsector	Werknemers	
	2022	2023
Knooppunt	436	408
Binnenvaart	2	2
Wegvervoer	39	40
Spoorvervoer	2	2
Pijpleiding	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	390	360
Vestigingsplaats	2.310	2.310
Groothandel	250	280
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.060	2.030
Totaal	2.746	2.718

⁵ Voor de haven van Den Helder is een aparte studie naar havengerelateerde bedrijvigheid in de Kop van Noord-Holland aanvullend op de havenmonitor uitgevoerd. Deze studie is beschikbaar via Port of Den Helder.

Tabel 26: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Den Helder

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	55,8	52,6	56,2	60,7
Binnenvaart	0,2	0,2	0,2	0,2
Wegvervoer	2,0	2,2	1,8	2,3
Spoorvervoer	0,1	0,1	0,1	0,1
Pijpleiding	6,6	7,1	6,0	7,1
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	47,0	43,0	48,0	51,0
Vestigingsplaats	472,0	315,0	190,0	488,0
Industrie en Groothandel	308,0	171,0	43,0	368,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	164,0	144,0	147,0	120,0
Totaal	527,8	367,6	246,2	548,7

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde	
	2022	2023
Knooppunt	28,9	27,8
Binnenvaart	0,4	0,4
Wegvervoer	2,9	3,2
Spoorvervoer	0,1	0,2
Pijpleiding	8,5	9,1
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	17,0	15,0
Vestigingsplaats	1.280,0	951,0
Groothandel	26,0	39,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.254,0	912,0
Totaal	1.308,9	978,8

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

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	151,0	148,0	151,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	151,0	148,0	151,0
Vestigingsplaats	-	1.804,0	1.496,0	1.961,0
Industrie en Groothandel	-	1.478,0	1.190,0	1.673,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	326,0	306,0	288,0
Totaal	-	1.955,0	1.644,0	2.112,0

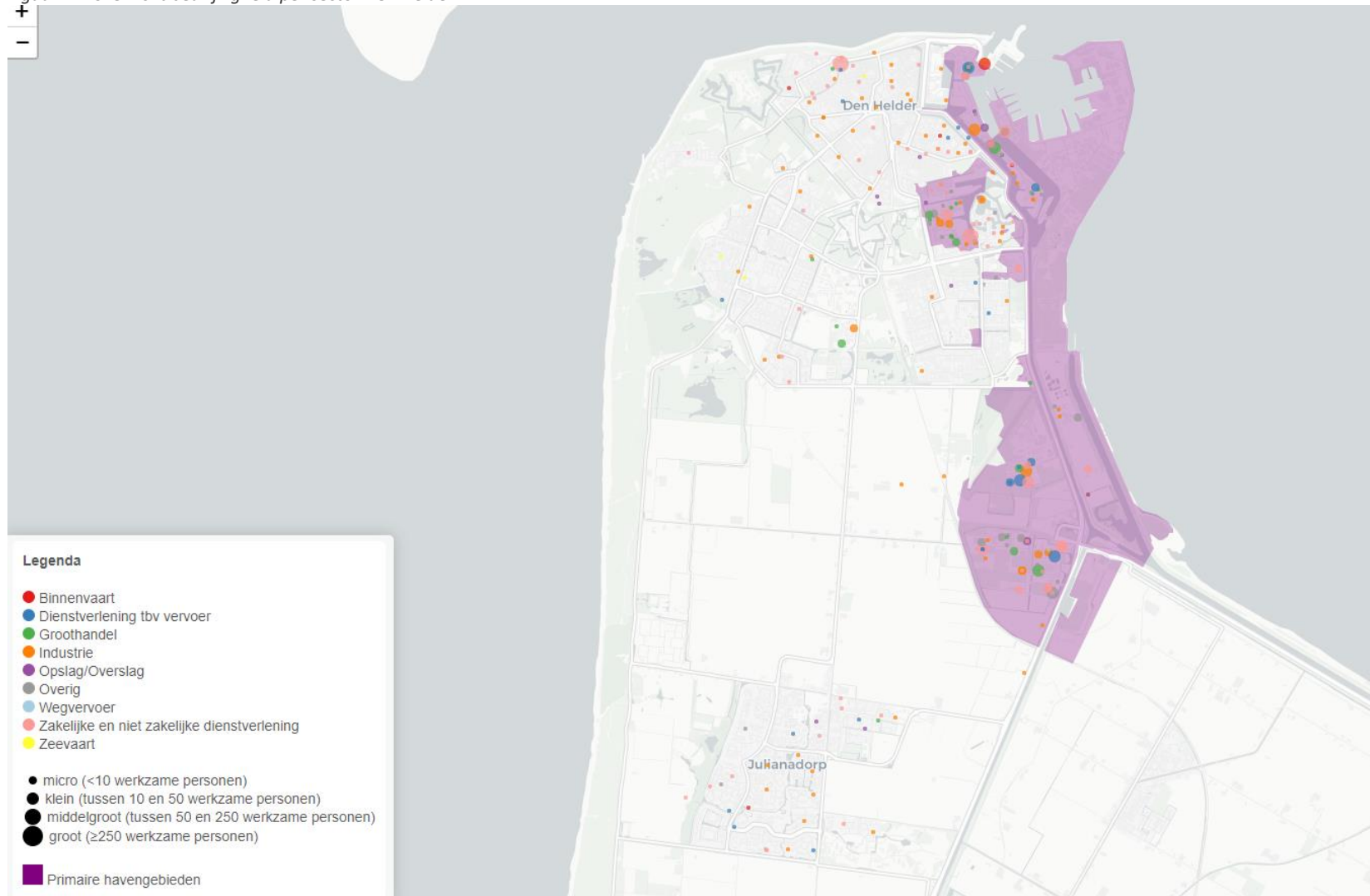
Hoofdsector en subsector	Omzet	
	2022	2023
Knooppunt	144,0	136,0
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	144,0	136,0
Vestigingsplaats	3.338,0	3.833,0
Groothandel	1.665,0	2.494,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.673,0	1.339,0
Totaal	3.482,0	3.969,0

Tabel 28: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Den Helder

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	35	38	37	37
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	35	38	37	37
Vestigingsplaats	180	201	201	209
Industrie en Groothandel	80	90	91	96
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	100	111	110	113
Totaal	215	239	238	246

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen	
	2022	2023
Knooppunt	38	40
Binnenvaart	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	38	40
Vestigingsplaats	216	220
Groothandel	27	26
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	189	194
Totaal	254	260

Figuur 12: 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. De gebruikte data gaat over het jaar 2023.

3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied

Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied⁷

De economische betekenis van de havens in het Noordzeekanaalgebied neemt licht af qua werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Er is wel een flinke stijging van de omzet zichtbaar. De directe werkgelegenheid bedraagt in 2023 42.441 werknemers, een daling van 2,8% ten opzichte van 2022. Deze werknemers realiseren gezamenlijk een directe toegevoegde waarde van ruim 5,4 miljard euro (-5,5% ten opzichte van 2022). De omzet is in 2023 sterk toegenomen met 12,8% tot 35,7 miljard euro, waarbij dit vrijwel geheel komt door de activiteiten in de vestigingsplaats. Een groot deel van de toename van de omzet is in de sector groothandel in de haven van Amsterdam.

Tabel 29: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

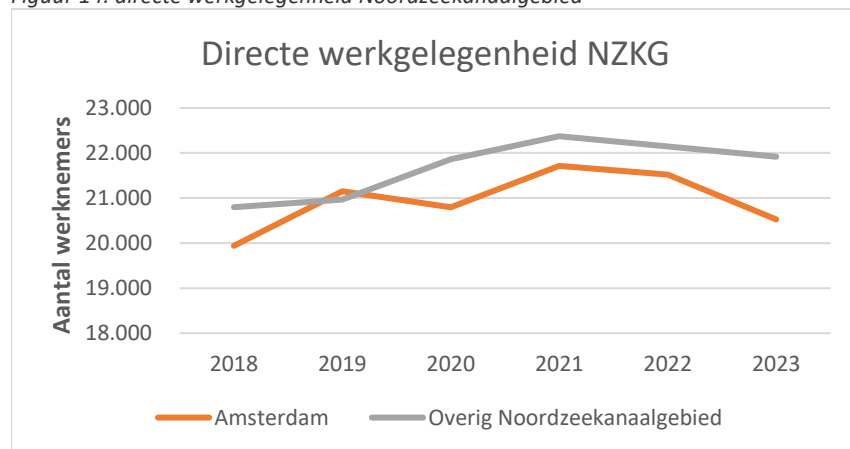
Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	9.797	10.396	10.444	10.886	11.837	10.901
Binnenvaart	1.350	1.368	1.482	1.739	2.203	1.732
Wegvervoer	4.282	4.469	4.192	4.236	4.725	4.774
Spoorvervoer	143	157	138	98	126	132
Pijpleiding	3	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	2.100	2.340	2.620	2.840	2.840	2.280
Overslag/opslag	1.920	2.060	2.010	1.970	1.940	1.980
Vestigingsplaats	30.940	31.720	32.200	33.210	31.830	31.540
Groothandel	3.580	4.290	4.440	4.130	3.570	3.640
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	27.360	27.430	27.760	29.080	28.260	27.900
Totaal	40.737	42.116	42.644	44.096	43.667	42.441

⁷ De toegevoegde waarde en omzet cijfers over 2023 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

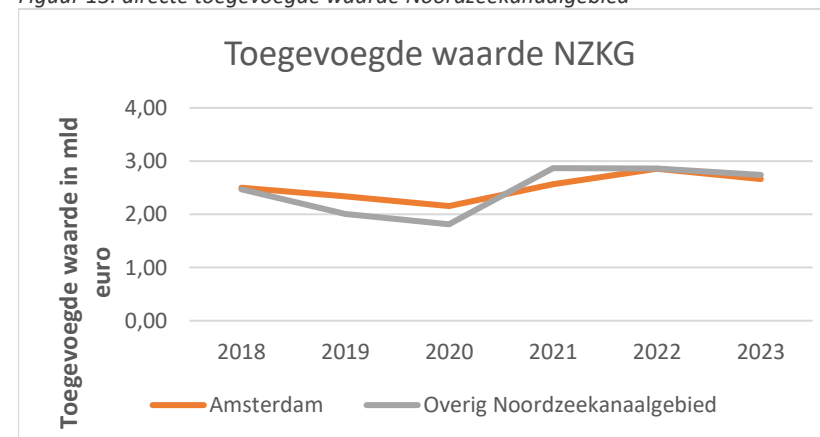
Tabel 30: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied (in mld euro)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	1.038,0	1.005,4	956,9	1.091,9	1.357,2	1.123,2
Binnenvaart	137,2	143,9	157,9	218,0	379,8	259,4
Wegvervoer	265,3	292,2	232,4	271,5	350,5	375,3
Spoorvervoer	8,8	10,3	7,6	6,3	9,3	10,3
Pijpleiding	6,6	7,1	6,0	7,1	8,5	9,1
Dienstverlening tbv vervoer	282,0	296,0	317,0	337,0	350,0	249,0
Overslag/opslag	338,0	256,0	236,0	252,0	259,0	220,0
Vestigingsplaats	3.938,0	3.335,0	3.011,0	4.341,0	4.360,0	4.278,0
Groothandel	479,0	543,0	460,0	720,0	635,0	625,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.459,0	2.792,0	2.551,0	3.621,0	3.725,0	3.653,0
Totaal	4.976,0	4.340,4	3.967,9	5.432,9	5.717,2	5.401,2

Figuur 14: directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied



Figuur 13: directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied



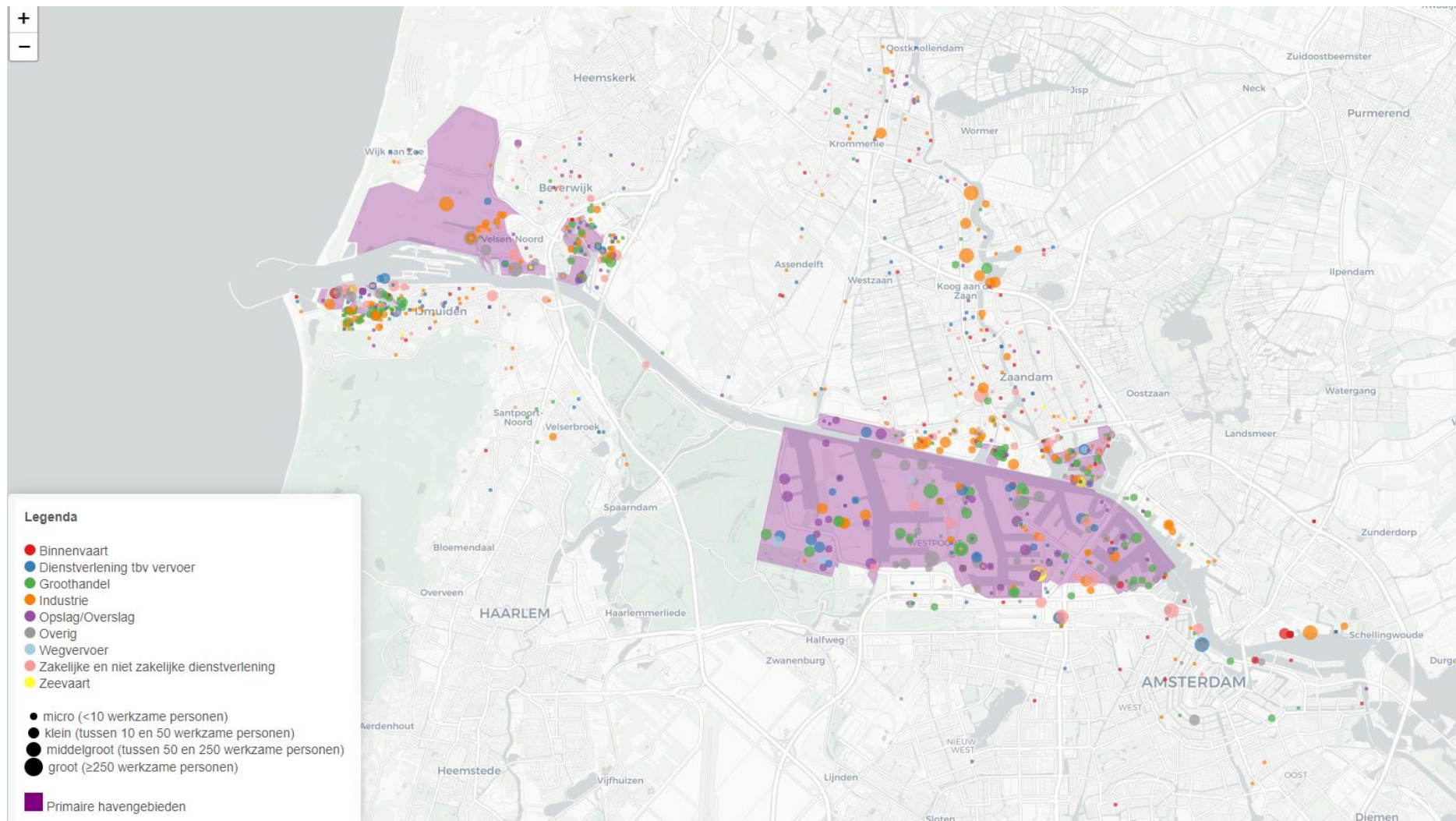
Tabel 31: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Omzet in miljard euro					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	1.732,0	1.683,0	1.779,0	2.124,0	2.340,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	996,0	989,0	1.097,0	1.335,0	1.550,0
Overslag/opslag	-	736,0	694,0	682,0	789,0	790,0
Vestigingsplaats	-	19.882,0	17.989,0	25.896,0	28.976,0	33.345,0
Groothandel	-	7.428,0	6.333,0	10.487,0	9.724,0	11.581,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	12.454,0	11.656,0	15.409,0	19.252,0	21.764,0
Totaal	-	21.614,0	19.672,0	27.675,0	31.100,0	35.685,0

Tabel 32: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	196	214	213	214	211	222
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	107	115	109	119	116	116
Overslag/opslag	89	99	104	95	95	106
Vestigingsplaats	685	713	702	708	697	762
Groothandel	181	189	193	191	184	173
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	504	524	509	517	513	589
Totaal	881	927	915	922	908	984

Figuur 15: overzicht bedrijvigheid per sector Noordzeekanaalgebied⁸



⁸ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2023.

Amsterdam

De economische betekenis van de haven van Amsterdam is in 2023 licht afgenomen qua werkgelegenheid en toegevoegde waarde ten opzichte van 2022. De omzet is in 2023 sterk toegenomen (+16,5%) met name in de groothandel. Het aantal bedrijven neemt relatief sterk toe; dit komt doordat de bedrijvenlijst sinds deze havenmonitor op basis van een ander bronbestand is gedaan. In lijn met de andere havens is het bedrijvenregister van stichting LISA gebruikt als bron. Er is een set aan -primair relatief kleine bedrijven- toegevoegd aan de populatie. Hierdoor neemt het aantal bedrijven toe, maar is er relatief weinig impact op de andere economische indicatoren.

De afname van de werkgelegenheid zit met name in de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart met een afname van ongeveer 700 werknemers. In de bedrijvenlijst die Erasmus UPT in samenwerking met het Havenbedrijf Amsterdam heeft opgesteld, is een klein aantal bedrijven ogenschijnlijk niet meer actief, waarvan een deel bij het CBS een relatief grote registratie van werknemers heeft. De toegevoegde waarde neemt in lijn met het landelijke beeld licht af ten opzichte van 2022, maar is in 2023 wel hoger dan in de periode 2018-2021; er lijkt dus sprake te zijn van een piek in 2022. Dit is in lijn met het landelijke beeld in de meeste havens.

Tabel 33: ontwikkeling directe werkgelegenheid Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	7.650	8.379	8.174	8.424	9.413	9.014
Binnenvaart	1.259	1.289	1.370	1.605	2.080	1.607
Wegvervoer	3.802	4.050	3.762	3.797	4.291	4.111
Spoorvervoer	107	128	110	69	99	94
Pijpleiding	3	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	2.480	2.910	2.930	2.950	2.940	3.200
Vestigingsplaats	12.290	12.770	12.620	13.290	12.110	11.510
Industrie	2.260	1.970	1.830	1.860	1.930	1.860
Groothandel	1.940	2.600	2.580	2.280	2.280	2.460
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	8.090	8.200	8.210	9.150	7.900	7.190
Totaal	19.940	21.149	20.794	21.714	21.523	20.524

Tabel 34: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	833,8	812,8	752,6	859,1	1.092,8	927,3
Binnenvaart	128,0	135,6	146,0	201,2	358,7	240,6
Wegvervoer	235,5	264,8	208,6	243,4	318,3	323,2
Spoorvervoer	6,6	8,4	6,1	4,4	7,4	7,4
Pijpleiding	6,6	7,1	6,0	7,1	8,5	9,1
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	457,0	397,0	386,0	403,0	400,0	347,0
Vestigingsplaats	1.669,0	1.522,0	1.403,0	1.707,0	1.763,0	1.733,0
Industrie	487,0	304,0	263,0	247,0	289,0	239,0
Groothandel	314,0	380,0	297,0	538,0	476,0	470,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	868,0	838,0	843,0	922,0	998,0	1.024,0
Totaal	2.502,8	2.334,8	2.155,6	2.566,1	2.855,8	2.660,3

De afname van de toegevoegde waarde in de binnenvaart komt doordat in 2023 flink minder vervoerd is door deze sector. Dit komt met name door de categorie minerale brandstoffen, welke voor een groot deel door de binnenvaart vervoerd wordt. Hierdoor nemen zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde af in 2023. Ook hier is sprake van een piek in 2022.

Tabel 35: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	1.063,0	1.007,0	1.065,0	1.230,0	1.864,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	1.063,0	1.007,0	1.065,0	1.230,0	1.864,0
Vestigingsplaats	-	11.595,0	10.403,0	16.013,0	16.462,0	19.320,0
Industrie	-	2.159,0	2.169,0	2.398,0	3.184,0	3.114,0
Groothandel	-	6.202,0	5.174,0	9.186,0	8.387,0	10.259,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	3.234,0	3.060,0	4.429,0	4.891,0	5.947,0
Totaal	-	12.658,0	11.410,0	17.078,0	17.692,0	21.184,0

Tabel 36: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	80	97	92	77	77	96
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	97	92	77	77	96
Vestigingsplaats	245	272	265	247	247	283
Industrie	55	62	51	48	51	59
Groothandel	60	67	72	68	66	69
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	130	143	142	131	130	155
Totaal	325	369	357	324	324	379

Overig Noordzeekanaalgebied⁹

De economische betekenis van de havens geclusterd onder Overig Noordzeekanaalgebied laat in 2023 een lichte daling zien, met uitzondering van de omzet. De directe werkgelegenheid is in 2023 21.916 werknemers (-1.0% ten opzichte van 2022), die gezamenlijk ruim 2,7 miljard euro toegevoegde waarde realiseren (-4,2% ten opzichte van 2022). De sterke afname van de werkgelegenheid in de sector dienstverlening tbv vervoer, overslag/opslag is vrijwel geheel het gevolg van één bedrijf. Dit landelijk actieve bedrijf had in 2022 nog een grote registratie van werknemers in overig NZKG, maar deze is in 2023 verdwenen. De inschatting van de werknemers in 2022 door het CBS wijkt ook af voor dit individuele bedrijf van de registratie in stichting LISA; bij het CBS is de registratie flink hoger. Het is daarmee niet de indruk van de onderzoekers dat er havenactiviteiten verdwenen zijn uit het Overig Noordzeekanaalgebied, maar meer dat dit een administratieve wijziging is. In samenwerking met het CBS wordt gezocht naar een oplossing voor dit issue in een volgende monitor.

Tabel 37: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	2.147	2.017	2.280	2.463	2.423	1.886
Binnenvaart	90	79	112	134	123	125
Wegvervoer	481	419	430	439	434	663
Spoorvervoer	36	29	28	29	26	38
Pijpleiding	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.540	1.490	1.710	1.860	1.840	1.060
Vestigingsplaats	18.650	18.950	19.580	19.910	19.720	20.030
Groothandel	1.640	1.690	1.870	1.840	1.290	1.180
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	17.010	17.260	17.710	18.070	18.430	18.850
Totaal	20.797	20.967	21.860	22.373	22.143	21.916

⁹ Voor het NZKG wordt ook de RI-monitor opgesteld. Door verschillende methodieken zijn deze monitors niet direct vergelijkbaar.

Tabel 38: ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	203,2	190,6	204,3	232,9	263,4	195,9
Binnenvaart	9,2	8,3	11,9	16,8	21,2	18,8
Wegvervoer	29,8	27,4	23,8	28,2	32,2	52,2
Spoorvervoer	2,2	1,9	1,6	1,9	1,9	3,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	162,0	153,0	167,0	186,0	208,0	122,0
Vestigingsplaats	2.269,0	1.813,0	1.608,0	2.635,0	2.598,0	2.546,0
Groothandel	165,0	163,0	163,0	183,0	160,0	155,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.104,0	1.650,0	1.445,0	2.452,0	2.438,0	2.391,0
Totaal	2.472,2	2.003,6	1.812,3	2.867,9	2.861,4	2.741,9

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

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	669,0	675,0	714,0	894,0	476,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	669,0	675,0	714,0	894,0	476,0
Vestigingsplaats	-	8.287,0	7.587,0	9.882,0	12.515,0	14.025,0
Groothandel	-	1.227,0	1.160,0	1.301,0	1.338,0	1.322,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	7.060,0	6.427,0	8.581,0	11.177,0	12.703,0
Totaal	-	8.956,0	8.262,0	10.596,0	13.409,0	14.501,0

Tabel 40: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	115	117	121	137	134	126
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	115	117	121	137	134	126
Vestigingsplaats	444	441	437	461	450	479
Groothandel	123	122	121	123	118	104
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	321	319	316	338	332	375
Totaal	559	558	558	598	584	605

4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond

Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond¹⁰

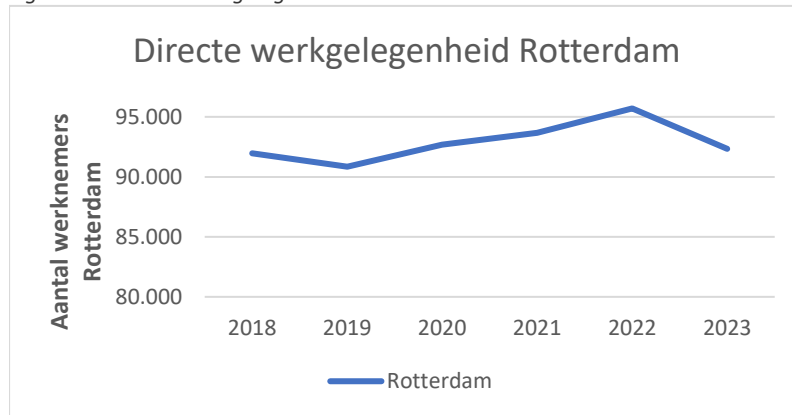
De zeehavens in Rijn- en Maasmond laten een afname van de economische betekenis zien. De werkgelegenheid neemt licht af naar ruim 141.000 werknemers in 2023, terwijl de toegevoegde waarde en de omzet relatief sterk afnemen. De economische betekenis neemt in 2023 weliswaar af ten opzichte van 2022, maar is wel hoger dan de economische betekenis in de periode 2018-2021. Er is duidelijk sprake van een piek in 2022.

Tabel 41: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rijn en Maasmond

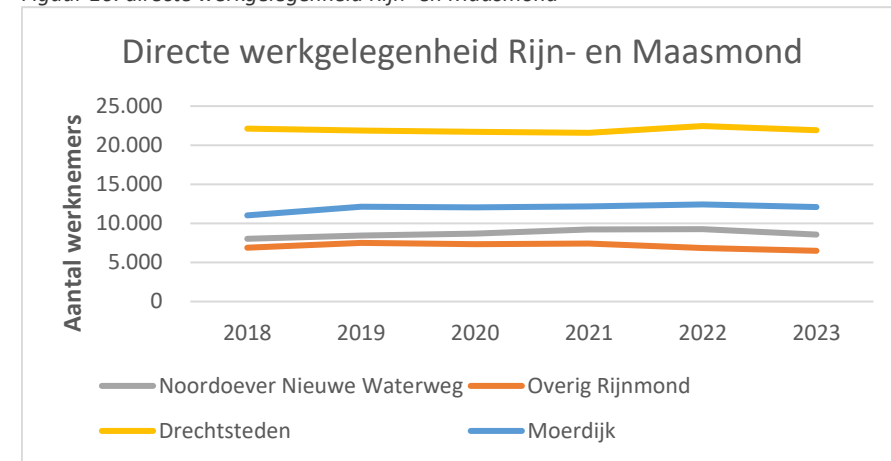
Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	58.557	63.296	64.306	66.187	68.304	65.925
Binnenvaart	6.861	6.501	8.731	9.033	9.960	9.773
Wegvervoer	26.966	29.085	27.771	28.040	29.129	28.034
Spoorvervoer	1.144	1.191	1.166	994	994	986
Pijpleiding	56	58	57	59	61	61
Dienstverlening tbv vervoer	13.300	15.460	15.760	16.790	16.690	15.420
Overslag/opslag	10.230	11.000	10.820	11.270	11.470	11.650
Vestigingsplaats	81.430	77.460	78.110	77.890	78.330	75.490
Industrie	28.660	26.510	26.700	25.970	25.560	26.050
Groothandel	14.020	13.270	14.040	14.810	14.780	12.870
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	38.750	37.680	37.370	37.110	37.990	36.570
Totaal	139.987	140.756	142.416	144.077	146.634	141.415

¹⁰ De toegevoegde waarde en omzet cijfers over 2023 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

Figuur 17: directe werkgelegenheid Rotterdam



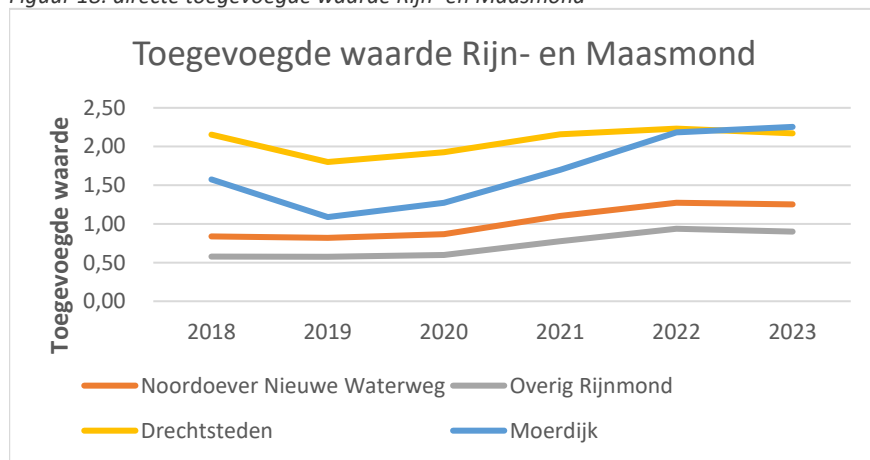
Figuur 16: directe werkgelegenheid Rijn- en Maasmond



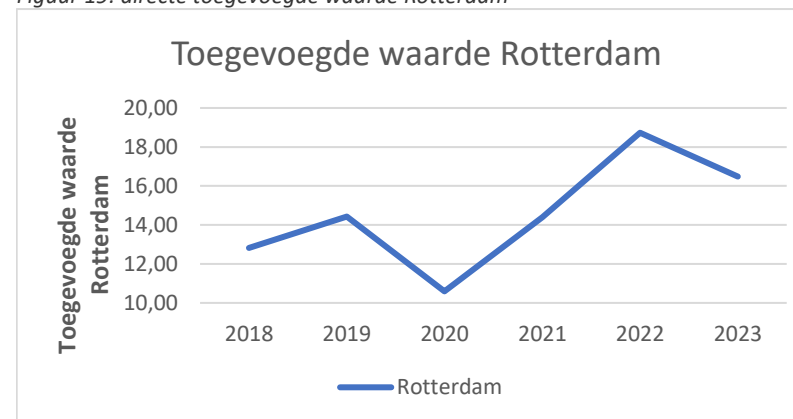
Tabel 42: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	5.934,1	6.008,6	6.116,7	7.033,1	8.845,9	8.044,8
Binnenvaart	697,7	684,0	930,4	1.132,6	1.717,2	1.463,7
Wegvervoer	1.670,8	1.901,5	1.539,8	1.797,2	2.160,9	2.204,0
Spoorvervoer	70,9	77,9	64,6	63,7	73,8	77,5
Pijpleiding	137,7	149,2	125,9	148,6	178,1	190,6
Dienstverlening tbv vervoer	1.719,0	1.785,0	1.998,0	2.239,0	2.949,0	2.570,0
Overslag/opslag	1.638,0	1.411,0	1.458,0	1.652,0	1.767,0	1.539,0
Vestigingsplaats	12.027,0	12.515,0	9.138,0	13.096,0	16.505,0	15.016,0
Industrie	5.827,0	4.494,0	2.270,0	5.179,0	7.584,0	6.359,0
Groothandel	2.386,0	2.845,0	2.246,0	3.951,0	4.548,0	4.550,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.814,0	5.176,0	4.622,0	3.966,0	4.373,0	4.107,0
Totaal	17.961,1	18.523,6	15.254,7	20.129,1	25.350,9	23.060,8

Figuur 18: directe toegevoegde waarde Rijn- en Maasmond



Figuur 19: directe toegevoegde waarde Rotterdam



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

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	10,94	11,93	12,96	16,81	14,32
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	7,52	8,24	8,92	12,20	10,15
Overslag/opslag	-	3,42	3,69	4,04	4,62	4,17
Vestigingsplaats	-	136,61	118,72	165,06	226,11	187,32
Industrie	-	61,61	44,84	69,12	99,50	93,98
Groothandel	-	59,32	58,82	81,32	109,59	78,18
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	15,68	15,06	14,62	17,02	15,17
Totaal	-	147,55	130,65	178,02	242,93	201,64

Tabel 44: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	751	759	772	817	841	793
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	591	595	608	644	660	626
Overslag/opslag	160	164	164	173	181	167
Vestigingsplaats	2.154	2.149	2.149	2.084	2.055	2.036
Industrie	537	577	601	582	577	577
Groothandel	578	565	561	538	536	496
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.039	1.007	987	964	942	963
Totaal	2.905	2.908	2.921	2.901	2.896	2.829

Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Tabel 45: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	55.447	59.360	60.157	61.924	63.656	61.216
Binnenvaart	6.781	6.424	8.622	8.927	9.840	9.651
Wegvervoer	26.343	28.415	27.132	27.359	28.388	27.345
Spoorvervoer	1.129	1.176	1.149	981	980	972
Pijpleiding	53	55	55	56	58	58
Dienstverlening tbv vervoer	11.700	13.250	13.480	14.660	14.430	13.210
Overslag/opslag	9.440	10.040	9.720	9.940	9.960	9.980
Vestigingsplaats	51.410	47.420	48.540	48.410	48.140	46.200
Industrie	18.510	16.840	17.690	17.330	16.750	17.000
Groothandel	8.630	7.540	8.020	8.490	8.140	7.130
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	24.270	23.040	22.830	22.590	23.250	22.070
Totaal	106.857	106.780	108.697	110.334	111.796	107.416

Tabel 46: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	5.653,9	5.673,6	5.726,7	6.585,2	8.318,7	7.553,2
Binnenvaart	689,5	675,9	918,8	1.119,3	1.696,5	1.445,5
Wegvervoer	1.632,3	1.857,7	1.504,3	1.753,6	2.105,9	2.149,7
Spoorvervoer	70,0	76,9	63,7	62,9	72,7	76,4
Pijpleiding	131,2	142,1	119,9	141,5	169,6	181,5
Dienstverlening tbv vervoer	1.563,0	1.590,0	1.767,0	1.982,0	2.662,0	2.313,0
Overslag/opslag	1.568,0	1.331,0	1.353,0	1.526,0	1.612,0	1.387,0
Vestigingsplaats	8.578,0	9.963,0	6.329,0	9.685,0	12.621,0	11.084,0
Industrie	4.327,0	3.681,0	1.284,0	3.901,0	5.909,0	4.667,0
Groothandel	1.797,0	2.286,0	1.602,0	3.239,0	3.708,0	3.778,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.454,0	3.996,0	3.443,0	2.545,0	3.004,0	2.639,0
Totaal	14.231,9	15.636,6	12.055,7	16.270,2	20.939,7	18.637,2

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

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	9,73	10,51	12,48	14,93	12,58
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	6,59	7,28	8,92	10,89	9,01
Overslag/opslag	-	3,14	3,23	3,56	4,04	3,57
Vestigingsplaats	-	117,21	101,53	142,17	197,92	159,10
Industrie	-	51,34	36,69	56,90	83,66	77,92
Groothandel	-	54,96	54,46	76,00	102,77	71,78
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	10,91	10,39	9,27	11,49	9,40
Totaal	-	126,93	112,04	154,64	212,85	171,68

Tabel 48: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	594	578	582	636	656	625
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	477	459	462	508	524	503
Overslag/opslag	117	119	120	128	132	122
Vestigingsplaats	875	829	818	826	823	793
Industrie	221	208	209	209	202	192
Groothandel	276	246	242	245	249	230
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	378	375	367	372	372	371
Totaal	1.469	1.407	1.400	1.462	1.479	1.418

Rotterdam

De economische betekenis in 2023 in de haven van Rotterdam is relatief sterk afgenomen ten opzichte van 2022. De werkgelegenheid neemt met name af in de knooppuntsfunctie, en dan met name in de sectoren wegvervoer, dienstverlening tbv vervoer en zeevaart. De afname in met name het wegvervoer en de dienstverlening tbv vervoer komt als gevolg van de afgenomen overslag van goederen. Daarnaast is ook een afname van de werkgelegenheid in de sector groothandel te zien (-890 werknemers). Enkele grote bedrijven hebben hun structuur veranderd en de bedrijfsonderdelen vallen nu onder een andere bedrijfstak dan de groothandel. De directe toegevoegde waarde bedraagt 16,5 miljard euro in 2023 en neemt met name af in de sector overige industrie, waarbij deze sector in 2022 door de energiecrisis uitzonderlijk hoge waardes behaalde. De daling van de omzet is voor een groot deel toe te schrijven aan de daling in de groothandel.

Tabel 49: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	54.280	58.234	58.299	59.629	61.049	58.404
Zeevaart	1.960	2.020	1.900	1.880	1.760	1.230
Binnenvaart	6.589	6.261	8.375	8.662	9.542	9.348
Wegvervoer	25.427	27.528	26.185	26.186	27.119	26.057
Spoorvervoer	1.091	1.140	1.105	934	930	920
Pijpleiding	53	55	55	56	58	58
Dienstverlening tbv vervoer	10.030	11.480	11.280	12.250	11.990	11.170
Overslag/opslag	9.130	9.750	9.400	9.660	9.650	9.620
Vestigingsplaats	37.670	32.610	34.380	34.030	34.650	33.940
Voedingsmiddelindustrie	1.460	1.700	1.770	1.830	1.810	2.260
Chemische industrie	4.300	4.660	4.900	4.840	4.790	4.830
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	790	810	1.030	880	760	680
Overige industrie	8.530	6.210	6.920	6.820	6.690	6.740
Groothandel	4.920	4.190	4.900	5.270	5.360	4.470
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	17.670	15.040	14.860	14.390	15.240	14.960
Totaal	91.950	90.844	92.679	93.659	95.699	92.344

Tabel 50: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	5.852,2	5.857,1	5.837,4	6.621,8	8.408,5	7.265,6
Zeevaart	459,0	451,0	434,0	460,0	609,0	207,0
Binnenvaart	669,9	658,8	892,5	1.086,1	1.645,1	1.400,1
Wegvervoer	1.575,5	1.799,7	1.451,8	1.678,4	2.011,7	2.048,5
Spoorvervoer	67,6	74,5	61,3	59,9	69,0	72,4
Pijpleiding	131,2	142,1	119,9	141,5	169,6	181,5
Dienstverlening tbv vervoer	1.431,0	1.443,0	1.568,0	1.713,0	2.336,0	2.007,0
Overslag/opslag	1.518,0	1.288,0	1.310,0	1.483,0	1.568,0	1.349,0
Vestigingsplaats	6.965,0	8.577,0	4.756,0	7.771,0	10.321,0	9.219,0
Voedingsmiddelindustrie	249,0	451,0	219,0	228,0	178,0	353,0
Chemische industrie	2.212,0	1.705,0	1.091,0	2.224,0	1.396,0	1.343,0
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	106,0	88,0	90,0	87,0	80,0	74,0
Overige industrie	1.436,0	1.331,0	-427,0	934,0	3.715,0	2.375,0
Groothandel	1.426,0	2.002,0	1.320,0	2.891,0	3.290,0	3.365,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	1.536,0	3.000,0	2.463,0	1.407,0	1.662,0	1.709,0
Totaal	12.817,2	14.434,1	10.593,4	14.392,8	18.729,5	16.484,6

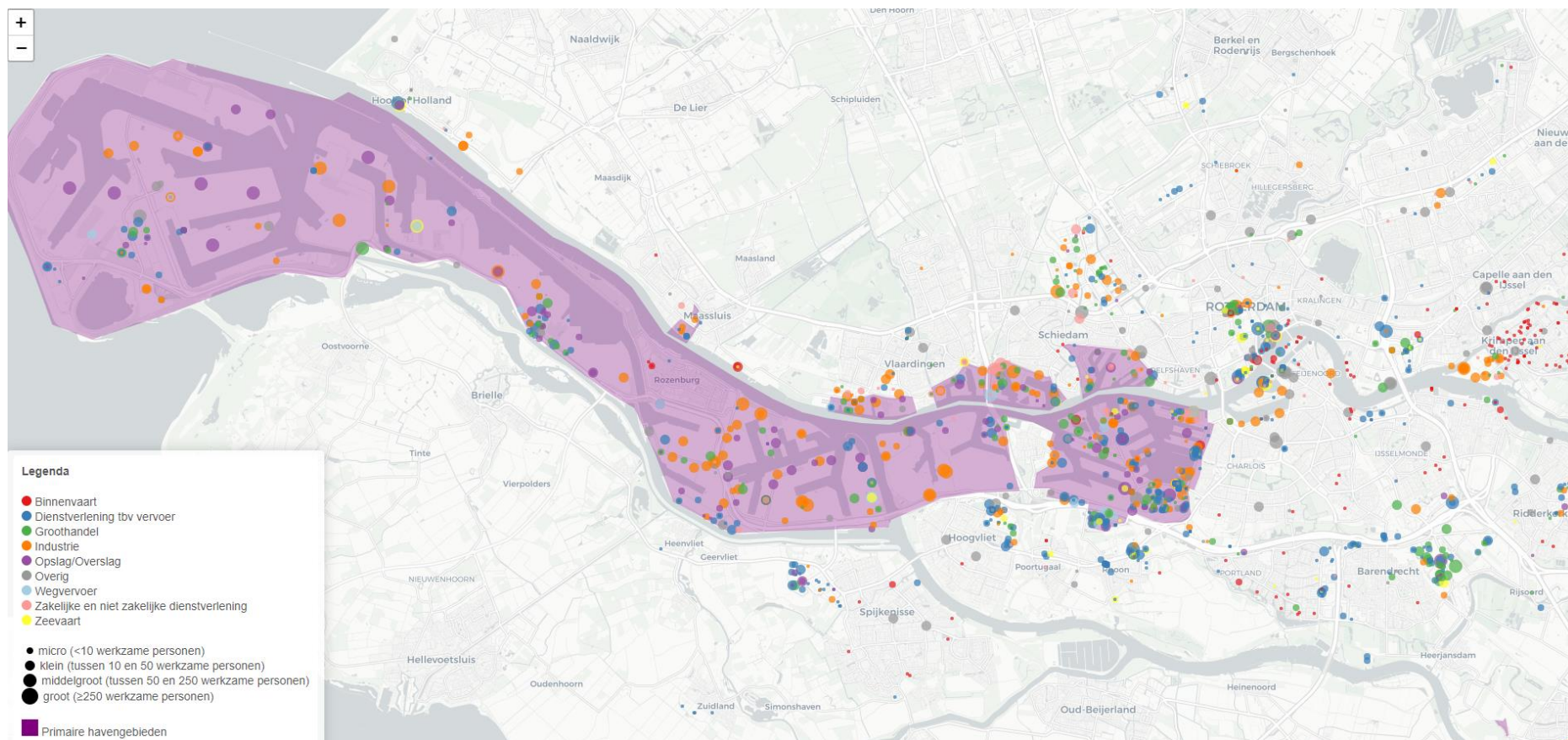
Tabel 51: ontwikkeling omzet in miljarden euro's Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	11,53	11,82	13,51	16,31	12,38
Zeevaart	-	2,79	2,58	2,72	3,43	1,41
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	5,74	6,15	7,38	9,01	7,56
Overslag/opslag	-	3,00	3,10	3,41	3,86	3,40
Vestigingsplaats	-	107,32	91,65	131,61	186,20	149,45
Voedingsmiddelindustrie	-	1,65	2,07	2,36	2,71	4,50
Chemische industrie	-	10,34	8,72	12,71	16,00	12,85
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	-	0,46	0,46	0,54	0,45	0,38
Overige industrie	-	37,38	24,05	39,81	62,97	58,79
Groothandel	-	51,04	50,23	71,57	98,75	67,65
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	-	6,45	6,13	4,62	5,33	5,28
Totaal	-	118,85	103,47	145,12	202,51	161,82

Tabel 52: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	474	479	478	511	525	507
Zeevaart	43	43	43	42	39	35
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	333	336	335	365	376	369
Overslag/opslag	98	100	100	104	110	103
Vestigingsplaats	494	489	488	502	499	494
Voedingsmiddelindustrie	20	20	20	20	20	19
Chemische industrie	37	40	40	40	37	34
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	25	25	27	27	27	25
Overige industrie	51	52	51	54	53	51
Groothandel	143	143	141	145	148	136
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	218	209	209	216	214	229
Totaal	968	968	966	1.013	1.024	1.001

Figuur 20: overzicht bedrijvigheid per sector Rotterdam + Noordoever Nieuwe Waterweg + Overig Rijnmond¹¹



¹¹ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2023.

Noordoever Nieuwe Waterweg

De economische betekenis in de havens van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis -in deze monitor geclusterd onder Noordoever Nieuwe Waterweg- is in 2023 wat afgenomen ten opzichte van 2022. De toegevoegde waarde is relatief stabiel (-1,6%) en bedraagt ongeveer 1,3 miljard euro in 2023. De werkgelegenheid en omzet zijn wat sterker afgenomen in 2023 ten opzichte van 2022, met een daling van respectievelijk 7,3% voor de werkgelegenheid en 11,0% voor de omzet. De daling in de werkgelegenheid zit met name in de categorie Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart, waar een klein aantal wat grotere bedrijven verdwenen is. Daarnaast zat een bedrijf ten onrechte in de data voor 2022, wat nu eruit gehaald is.

Tabel 53: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	1.727	1.606	1.748	2.025	2.167	2.152
Binnenvaart	192	163	247	265	298	303
Wegvervoer	916	888	947	1.173	1.269	1.287
Spoorvervoer	38	35	44	47	50	51
Pijpleiding	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	580	520	510	540	550	510
Vestigingsplaats	6.300	6.840	6.930	7.200	7.090	6.430
Industrie	2.100	1.940	1.800	1.910	1.860	1.810
Groothandel	840	800	630	720	760	550
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.360	4.100	4.500	4.570	4.470	4.070
Totaal	8.027	8.446	8.678	9.225	9.257	8.582

Tabel 54: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	145,7	134,5	149,3	185,4	212,2	197,6
Binnenvaart	19,6	17,1	26,3	33,2	51,3	45,4
Wegvervoer	56,8	58,0	52,5	75,2	94,1	101,2
Spoorvervoer	2,4	2,3	2,5	3,0	3,7	4,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	67,0	57,0	68,0	74,0	63,0	47,0
Vestigingsplaats	693,0	685,0	717,0	918,0	1.061,0	1.055,0
Industrie	247,0	224,0	247,0	349,0	448,0	429,0
Groothandel	110,0	94,0	78,0	105,0	168,0	140,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	336,0	367,0	392,0	464,0	445,0	486,0
Totaal	838,7	819,5	866,3	1.103,4	1.273,2	1.252,6

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

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	143,0	168,0	234,0	265,0	171,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	143,0	168,0	234,0	265,0	171,0
Vestigingsplaats	-	2.226,0	2.333,0	2.821,0	3.380,0	3.112,0
Industrie	-	933,0	965,0	1.143,0	1.261,0	1.182,0
Groothandel	-	512,0	447,0	475,0	750,0	653,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	781,0	921,0	1.203,0	1.369,0	1.277,0
Totaal	-	2.369,0	2.501,0	3.055,0	3.645,0	3.283,0

Tabel 56: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	40	26	26	29	31	26
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	40	26	26	29	31	26
Vestigingsplaats	155	136	135	128	127	115
Industrie	55	40	41	39	39	38
Groothandel	50	36	35	33	34	29
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	50	60	59	56	54	48
Totaal	195	162	161	157	158	141

Overig Rijnmond

De economische betekenis in Overig Rijnmond is in 2023 afgenomen ten opzichte van 2022. De werkgelegenheid bedraagt in 2023 ongeveer 6.500 werknemers, terwijl deze in 2022 nog ongeveer 6.800 werknemers was. De toegevoegde waarde is 901 miljoen euro in 2023. Daarmee is de toegevoegde waarde licht afgenomen (-3,8%) ten opzichte van 2022, maar wel flink hoger dan de toegevoegde waarde in de periode 2018-2021. De omzet laat een relatief stabiel beeld zien in 2023 ten opzichte van de jaren daarvoor.

Tabel 57: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	1.400	1.550	2.010	2.150	2.200	1.900
Binnenvaart	0	0	0	0	0	0
Wegvervoer	0	0	0	0	0	0
Spoorvervoer	0	0	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.400	1.550	2.010	2.150	2.200	1.900
Vestigingsplaats	5.470	5.950	5.340	5.280	4.630	4.590
Industrie	1.330	1.520	1.270	1.040	830	680
Groothandel	2.870	2.550	2.500	2.500	2.020	2.100
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.270	1.880	1.570	1.740	1.780	1.810
Totaal	6.870	7.500	7.350	7.430	6.830	6.490

Tabel 58: ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	115,0	133,0	174,0	238,0	306,0	298,0
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	115,0	133,0	174,0	238,0	306,0	298,0
Vestigingsplaats	462,0	442,0	426,0	536,0	631,0	603,0
Industrie	78,0	75,0	65,0	80,0	92,0	94,0
Groothandel	261,0	189,0	205,0	243,0	251,0	272,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	123,0	178,0	156,0	213,0	288,0	237,0
Totaal	577,0	575,0	600,0	774,0	937,0	901,0

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

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	840,0	1.097,0	1.453,0	1.789,0	1.447,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	840,0	1.097,0	1.453,0	1.789,0	1.447,0
Vestigingsplaats	-	4.875,0	4.976,0	5.016,0	4.909,0	5.131,0
Industrie	-	573,0	431,0	335,0	277,0	223,0
Groothandel	-	3.414,0	3.788,0	3.951,0	3.274,0	3.479,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	888,0	757,0	730,0	1.358,0	1.429,0
Totaal	-	5.715,0	6.073,0	6.469,0	6.698,0	6.578,0

Tabel 60: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	125	116	121	138	139	127
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	125	116	121	138	139	127
Vestigingsplaats	185	161	152	154	158	149
Industrie	35	31	30	29	26	25
Groothandel	80	67	66	67	67	65
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	70	63	56	58	65	59
Totaal	310	277	273	292	297	276

Drechtsteden

De economische betekenis van de havens in de Drechtsteden is licht afgenomen in 2023 ten opzichte van 2022. De directe werkgelegenheid is 21.899 werknemers in 2023 (-2,4% ten opzichte van 2022). De directe toegevoegde waarde is met 2,7% afgenomen tot ongeveer 2,2 miljard euro in 2023.

Tabel 61: ontwikkeling directe werkgelegenheid Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	1.049	1.263	1.417	1.494	1.589	1.729
Binnenvaart	61	58	85	83	93	99
Wegvervoer	249	265	262	281	306	318
Spoorvervoer	10	10	10	10	10	11
Pijpleiding	0	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer	490	740	850	760	760	670
Overslag/opslag	240	190	210	360	420	630
Vestigingsplaats	21.050	20.590	20.280	20.090	20.860	20.170
Industrie en Groothandel	10.670	10.940	10.560	10.350	10.610	9.890
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	10.380	9.650	9.720	9.740	10.250	10.280
Totaal	22.099	21.853	21.697	21.584	22.449	21.899

Tabel 62: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	117,2	136,1	167,1	190,1	226,4	224,8
Binnenvaart	6,2	6,1	9,0	10,4	16,0	14,9
Wegvervoer	15,4	17,3	14,5	18,0	22,7	25,0
Spoorvervoer	0,6	0,6	0,6	0,6	0,8	0,9
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer	73,0	91,0	118,0	124,0	137,0	117,0
Overslag/opslag	22,0	21,0	25,0	37,0	50,0	67,0
Vestigingsplaats	2.037,0	1.664,0	1.761,0	1.969,0	2.005,0	1.946,0
Industrie en Groothandel	1.051,0	875,0	1.019,0	1.052,0	1.148,0	1.036,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	986,0	789,0	742,0	917,0	857,0	910,0
Totaal	2.154,2	1.800,1	1.928,1	2.159,1	2.231,4	2.170,8

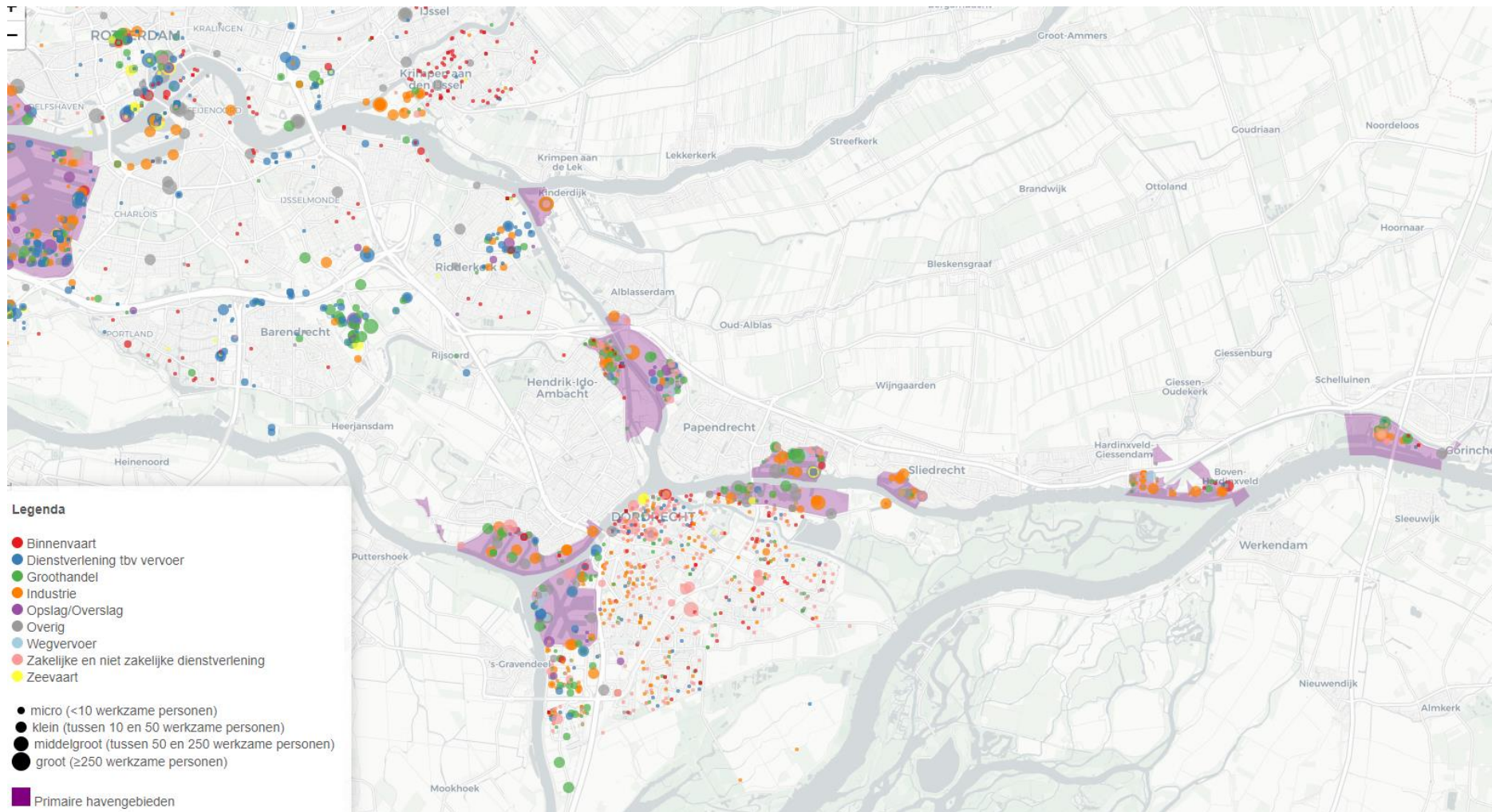
Tabel 63: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	468,0	522,0	599,0	737,0	740,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	406,0	460,0	509,0	621,0	537,0
Overslag/opslag	-	62,0	62,0	90,0	116,0	203,0
Vestigingsplaats	-	9.605,0	8.860,0	9.923,0	10.912,0	10.918,0
Industrie en Groothandel	-	6.837,0	6.306,0	7.038,0	7.894,0	7.876,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.768,0	2.554,0	2.885,0	3.018,0	3.042,0
Totaal	-	10.073,0	9.382,0	10.522,0	11.649,0	11.658,0

Tabel 64: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	70	81	89	84	87	78
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	55	68	74	69	71	62
Overslag/opslag	15	13	15	15	16	16
Vestigingsplaats	765	778	784	721	711	779
Industrie en Groothandel	350	397	412	385	382	404
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	415	381	372	336	329	375
Totaal	835	859	873	805	798	857

Figuur 21: overzicht bedrijvigheid per sector Drechtsteden¹²



¹² Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2023.

Moerdijk

De economische betekenis in de haven van Moerdijk blijft in 2023 redelijk op niveau ten opzichte van 2022. De toegevoegde waarde neemt zelfs iets toe in 2023 ten opzichte van 2022, tot 2,3 miljard euro. Werkgelegenheid neemt iets af, met name doordat ook het aantal bedrijven afneemt. Vanuit het havenbedrijf zijn een aantal bedrijven aangegeven die niet meer aanwezig zijn, terwijl deze vorig jaar nog wel zijn meegenomen. Daarnaast is een deel van de populatie, zowel in het primair gebied als in de rest van de gemeente niet meer aanwezig in de bedrijfslijsten van 2023. De directe werkgelegenheid is in 2023 12.089 werknemers, die gezamenlijk ongeveer 18,3 miljard euro omzet realiseren.

Tabel 65: ontwikkeling directe werkgelegenheid Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	2.052	2.672	2.751	2.759	3.070	2.969
Binnenvaart	20	19	25	23	27	22
Wegvervoer	374	405	378	400	436	371
Spoorvervoer	5	6	6	3	4	3
Pijpleiding	3	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.100	1.470	1.440	1.370	1.500	1.530
Overslag/opslag	550	770	900	960	1.100	1.040
Vestigingsplaats	8.970	9.450	9.300	9.390	9.350	9.120
Industrie en Groothandel	4.870	4.470	4.480	4.610	4.860	4.900
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	4.100	4.980	4.820	4.780	4.490	4.220
Totaal	11.022	12.122	12.051	12.149	12.420	12.089

Tabel 66: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	163,1	199,9	222,9	257,8	302,8	266,8
Binnenvaart	2,0	2,0	2,6	2,9	4,7	3,3
Wegvervoer	23,2	26,5	20,9	25,6	32,3	29,2
Spoorvervoer	0,3	0,4	0,3	0,2	0,3	0,2
Pijpleiding	6,6	7,1	6,0	7,1	8,5	9,1
Dienstverlening tbv vervoer	83,0	104,0	113,0	133,0	151,0	140,0
Overslag/opslag	48,0	60,0	80,0	89,0	106,0	85,0
Vestigingsplaats	1.413,0	888,0	1.048,0	1.441,0	1.878,0	1.987,0
Industrie en Groothandel	1.038,0	497,0	611,0	937,0	1.367,0	1.429,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	375,0	391,0	437,0	504,0	511,0	558,0
Totaal	1.576,1	1.087,9	1.270,9	1.698,8	2.180,8	2.253,8

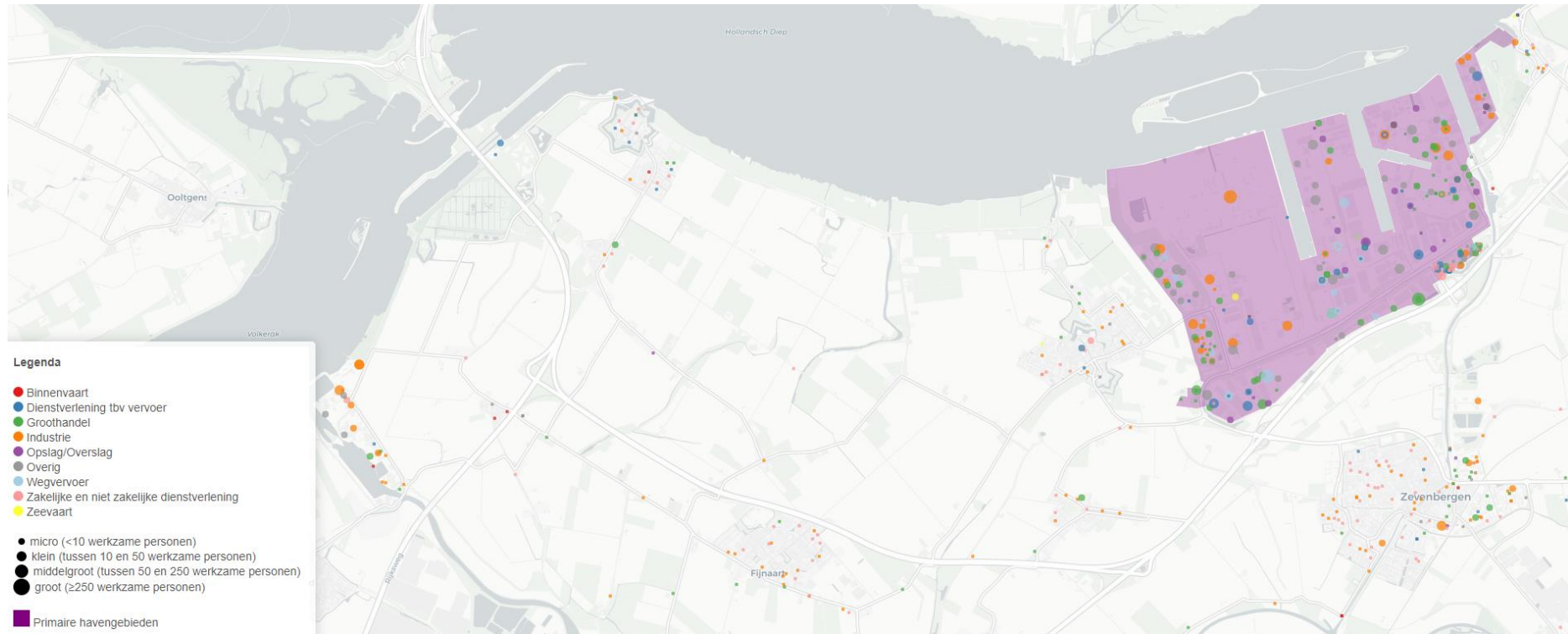
Tabel 67: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	748,0	900,0	961,0	1.146,0	997,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	527,0	507,0	566,0	687,0	602,0
Overslag/opslag	-	221,0	393,0	395,0	459,0	395,0
Vestigingsplaats	-	9.800,0	8.326,0	12.972,0	17.279,0	17.305,0
Industrie en Groothandel	-	7.796,0	6.208,0	10.506,0	14.764,0	14.576,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.004,0	2.118,0	2.466,0	2.515,0	2.729,0
Totaal	-	10.548,0	9.226,0	13.933,0	18.425,0	18.302,0

Tabel 68: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	90	100	101	97	98	90
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	60	68	72	67	65	61
Overslag/opslag	30	32	29	30	33	29
Vestigingsplaats	515	542	547	537	521	464
Industrie en Groothandel	270	291	299	281	280	247
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	245	251	248	256	241	217
Totaal	605	642	648	634	619	554

Figuur 22: overzicht bedrijvigheid per sector Moerdijk¹³



¹³ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2023.

5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL

North Sea Port NL¹⁴

De economische betekenis van de zeehavens in North Sea Port is in 2023 licht afgenomen ten opzichte van 2022. De daling is relatief beperkt; gezien de aard van de activiteiten in North Sea Port had de economische betekenis sterker af kunnen nemen na het 'piekjaar' 2022. De directe werkgelegenheid in 2022 is 22.714 werknemers. Directe toegevoegde waarde in 2023 is ongeveer 2,7 miljard euro, terwijl de omzet 12,6 miljard euro bedraagt.

Tabel 69: ontwikkeling directe werkgelegenheid North Sea Port

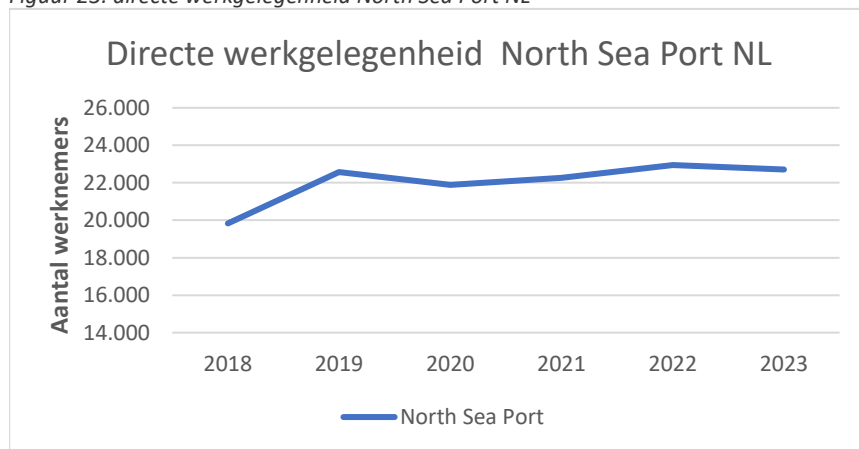
Hoofdsector en subsector	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	6.370	7.369	7.032	7.131	8.136	7.744
Binnenvaart	271	263	331	504	619	572
Wegvervoer	4.184	4.981	4.368	4.288	5.159	4.654
Spoorvervoer	31	30	27	34	41	33
Pijpleiding	5	5	5	6	6	6
Dienstverlening tbv vervoer	790	940	1.040	1.200	1.160	1.340
Overslag/opslag	1.090	1.150	1.260	1.100	1.150	1.140
Vestigingsplaats	13.460	15.200	14.850	15.140	14.810	14.970
Industrie	6.500	7.010	6.950	7.100	8.670	8.530
Groothandel	870	1.040	1.180	1.140	1.050	1.020
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	6.090	7.150	6.720	6.900	5.090	5.420
Totaal	19.830	22.569	21.882	22.271	22.946	22.714

¹⁴ De toegevoegde waarde en omzet cijfers over 2023 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

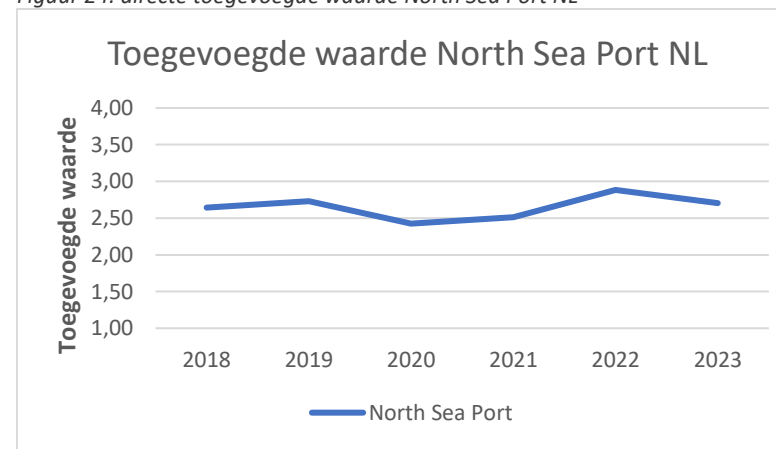
Tabel 70: ontwikkeling directe toegevoegde waarde North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	562,8	684,4	607,0	659,3	900,5	832,2
Binnenvaart	27,5	27,6	35,3	63,2	106,8	85,6
Wegvervoer	259,2	325,6	242,2	274,8	382,7	365,9
Spoorvervoer	1,9	2,0	1,5	2,1	3,0	2,6
Pijpleiding	13,1	14,2	12,0	14,1	17,0	18,2
Dienstverlening tbv vervoer	117,0	173,0	172,0	168,0	233,0	231,0
Overslag/opslag	144,0	142,0	144,0	137,0	158,0	129,0
Vestigingsplaats	2.082,0	2.045,0	1.818,0	1.854,0	1.983,0	1.870,0
Industrie	1.523,0	1.371,0	1.128,0	1.150,0	1.362,0	1.207,0
Groothandel	79,0	103,0	136,0	143,0	131,0	133,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	480,0	571,0	554,0	561,0	490,0	530,0
Totaal	2.644,8	2.729,4	2.425,0	2.513,3	2.883,5	2.702,2

Figuur 23: directe werkgelegenheid North Sea Port NL



Figuur 24: directe toegevoegde waarde North Sea Port NL



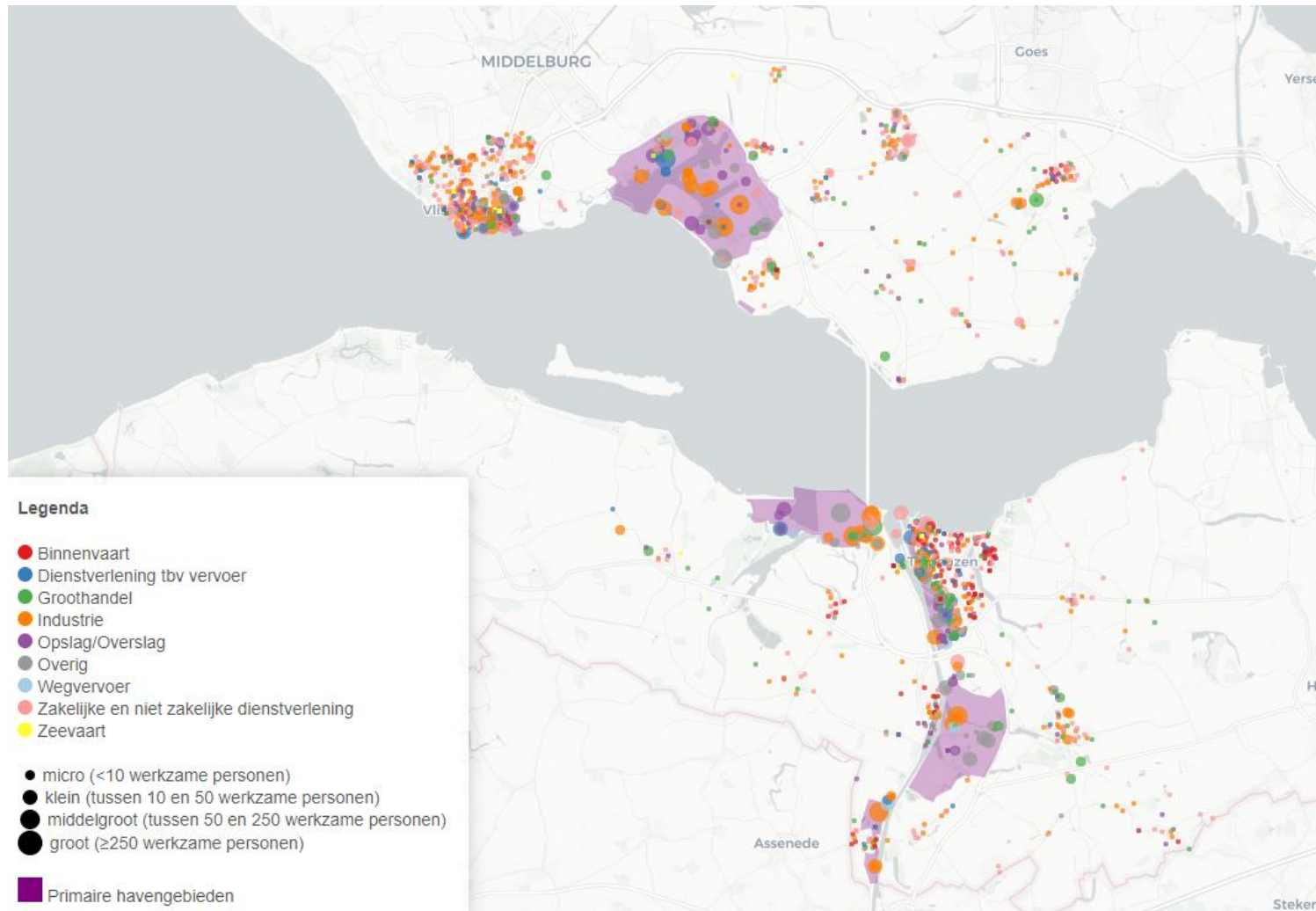
Tabel 71: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Omzet					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	-	727,0	762,0	748,0	963,0	924,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	317,0	343,0	342,0	484,0	504,0
Overslag/opslag	-	410,0	419,0	406,0	479,0	420,0
Vestigingsplaats	-	8.682,0	8.228,0	10.103,0	14.095,0	11.633,0
Industrie	-	6.249,0	5.733,0	7.562,0	11.393,0	8.822,0
Groothandel	-	984,0	1.009,0	1.039,0	1.214,0	1.311,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	1.449,0	1.486,0	1.502,0	1.488,0	1.500,0
Totaal	-	9.409,0	8.990,0	10.851,0	15.058,0	12.557,0

Tabel 72: ontwikkeling bedrijfsvestigingen North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Knooppunt	145	148	152	149	158	193
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	85	89	91	93	102	124
Overslag/opslag	60	59	61	56	56	69
Vestigingsplaats	815	840	835	843	834	831
Industrie	260	298	295	304	310	310
Groothandel	130	125	128	125	126	116
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	425	417	412	414	398	405
Totaal	960	988	987	992	992	1.024

Figuur 25: overzicht bedrijvigheid per sector North Sea Port¹⁵



¹⁵ Van niet alle bedrijven zijn de coördinaten bekend, dus het overzicht is niet compleet, maar geeft een indicatie. De gebruikte data gaat over het jaar 2023.

6. Indirecte effecten Nederlandse zeehavens

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

Ontwikkeling werkgelegenheid(smultipliers) 2023 ten opzichte van 2022

Over het algemeen zijn de werknemers multipliers licht afgenomen in 2023 ten opzichte van 2022 en veroorzaakt dit, samen met de ontwikkeling van de directe werkgelegenheid een flinke afname in de indirecte werkgelegenheid.

Wel zijn er drie specifieke elementen/havens die we willen uitlichten, waar grote ontwikkelingen plaatsvinden.

- In Rotterdam nemen de indirecte effecten vooral af dankzij twee dingen; enerzijds een daling van de multipliers in verschillende sectoren en daarnaast de negatieve ontwikkeling van de directe werkgelegenheid, waar een flinke afname zichtbaar is. Door de relatief hoge multiplier voor Rotterdam, door de aard van de activiteiten in deze haven, wordt dit effect nog een stuk groter, waardoor de indirecte werkgelegenheid relatief sterk afneemt.
- In North Sea Port neemt de indirecte werkgelegenheid ook relatief sterk af, waarbij dit vrijwel geheel in de multiplier ontwikkeling zit. In vrijwel alle sectoren is de multiplier relatief sterk afgenomen. Zo gaat deze in de voor North Sea Port belangrijke industrie sector van 1,83 naar 1,72.
- In Amsterdam neemt de directe werkgelegenheid af, welke aangevuld wordt met een gemiddelde relatief lichte afname van de multipliers.

Generiek nemen werkgelegenheidsmultipliers af door een combinatie van redenen. Enerzijds kan er sprake zijn van een toename van de werkgelegenheid in de sector zelf, waardoor de achterwaartse inkoop verminderd wordt. Daarbij kan er sprake zijn van verticale integratie van activiteiten, waardoor er ook minder achterwaartse inkoop en daarmee werkgelegenheid is. Het gaat de scope van deze havenmonitor te buiten om een gedetailleerde analyse uit te voeren waarom multipliers zich precies zo ontwikkelen zoals ze zich ontwikkelen.

Ontwikkeling toegevoegde waarde (multipliers) 2023 ten opzichte van 2022

Voor de toegevoegde waarde is het beeld relatief duidelijk. De multipliers nemen gemiddeld genomen licht af, wat de afname van de directe toegevoegde waarde versterkt.

Tabel 73: ontwikkeling indirecte werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Noordelijke zeehavens	11.831	11.529	10.554	12.009	15.006	13.488
Groningen Seaports	6.541	7.051	6.843	7.761	7.924	7.640
Harlingen	1.815	1.582	1.371	1.420	1.739	1.490
Den Helder	3.475	2.896	2.341	2.828	5.343	4.358
Noordzeekanaalgebied	36.218	35.154	32.707	39.081	37.768	34.272
Amsterdam	15.073	15.578	14.446	16.708	17.855	15.625
Overig Noordzeekanaalgebied	21.145	19.576	18.261	22.372	19.912	18.647
Rijn-Maasmond	116.639	108.673	104.923	113.539	118.093	111.013
<i>Waarvan Rotterdam-Rijnmond</i>	87.003	79.741	78.163	86.224	90.636	84.949
Rotterdam	76.684	69.407	68.950	75.919	80.601	75.905
Noordoever Nieuwe Waterweg	5.489	5.344	4.523	5.574	5.704	5.346
Overig Rijnmond	4.830	4.990	4.690	4.730	4.330	3.697
Drechtsteden	20.610	20.500	18.589	18.292	18.239	17.455
Moerdijk	9.026	8.432	8.171	9.023	9.219	8.609
North Sea Port NL	16.456	17.796	16.745	18.255	20.521	18.528
North Sea Port	16.456	17.796	16.745	18.255	20.521	18.528
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	181.145	173.152	164.929	182.884	191.388	177.302

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

Zeehavens	Toegevoegde waarde					
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Noordelijke zeehavens	1,06	0,95	1,09	1,29	2,27	1,97
Groningen Seaports	0,79	0,74	0,90	0,98	1,58	1,63
Harlingen	0,10	0,07	0,06	0,10	0,22	0,13
Den Helder	0,17	0,14	0,13	0,21	0,47	0,21
Noordzeekanaalgebied	2,83	2,40	2,32	3,42	3,66	3,55
Amsterdam	1,10	1,01	1,07	1,24	1,42	1,27
Overig Noordzeekanaalgebied	1,72	1,38	1,25	2,18	2,24	2,28
Rijn-Maasmond	9,28	8,69	4,41	9,96	14,16	13,68
<i>Waarvan Rotterdam-Rijnmond</i>	<i>7,27</i>	<i>7,21</i>	<i>2,60</i>	<i>7,94</i>	<i>11,27</i>	<i>10,94</i>
Rotterdam	6,69	6,65	1,93	7,14	10,04	9,80
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,36	0,35	0,44	0,51	0,88	0,79
Overig Rijnmond	0,22	0,21	0,22	0,29	0,35	0,35
Drechtsteden	1,29	1,00	1,19	1,24	1,37	1,29
Moerdijk	0,71	0,47	0,62	0,78	1,52	1,45
North Sea Port NL	1,29	1,31	1,33	1,33	2,25	1,91
North Sea Port	1,29	1,31	1,33	1,33	2,25	1,91
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	14,46	13,35	9,15	16,00	22,34	21,12

7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen

Onderstaande tabellen geven de private investeringen in zeehaven gerelateerde activiteiten weer.¹⁶ In sommige gevallen worden deze cijfers niet door het CBS gepubliceerd omdat ze vertrouwelijk zijn, niet bekend zijn of niet binnen de betrouwbaarheidsmarge van 15% van het CBS vallen. Deze zijn ingevuld met een 'x'.

Tabel 75: totale private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen totaal zeehavens, x1000 EUR					
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021	2022
Industrie	3.727.557	4.651.824	4.072.952	3.233.871	5.233.170
Voedingsmiddelenindustrie	62.302	78.465	41.748	86.384	118.327
Aardolie industrie	X	X	7.639	-	X
Chemische industrie	556.691	778.857	856.396	681.972	521.477
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	59.626	16.136	6.108	5.648
Transportmiddelenindustrie	21.948	16.459	13.788	20.639	16.475
Elektriciteitsproductie	68.220	825.393	899.131	1.140.825	2.875.797
Overig	364.570	203.528	523.037	555.044	486.008
Groothandel	142.508	151.810	210.664	217.107	280.127
Transport en distributie	998.199	1.858.844	1.566.779	2.134.360	2.668.714
Zeevaart	360.803	595.120	433.408	501.537	819.356
Binnenvaart	67.299	95.842	130.994	146.091	195.833
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	663.123	1.167.883	1.002.376	1.486.731	1.653.526
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	47.632	201.291	88.843	164.444	212.263
Totaal	5.385.971	6.863.769	5.939.238	5.749.782	8.394.274

¹⁶ Definitieve investeringscijfers voor 2023 zijn op het moment van verschijnen nog niet beschikbaar

Tabel 76: totale private investeringen in Noordelijke zeehavens

Private investeringen Noordelijke zeehavens, x1000 EUR					
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021	2022
Industrie	254.932	481.461	269.714	231.171	126.260
Voedingsmiddelenindustrie	X	X	1.131	X	X
Aardolie industrie	X	X	X	X	X
Chemische industrie	59.419	X	116.064	X	50.143
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	X	X	6.108	X
Transportmiddelenindustrie	4.977	X	X	3.781	X
Elektriciteitsproductie	X	X	88.254	X	X
Overig	89.530	138.363	53.546	105.525	22.961
Groothandel	3.995	7.526	X	10.997	35.833
Transport en distributie	101.617	48.414	101.734	134.994	160.998
Zeevaart	X	34.793	79.025	109.930	133.704
Binnenvaart	2.759	1.751	1.154	1.493	2.295
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X	11.870	21.555	23.570	24.999
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	858	2.556	X	1.879	1.594
Totaal	361.402	539.957	371.448	379.041	324.685

Tabel 77: totale private investeringen in zeehavens Noordzeekanaalgebied

Private investeringen zeehavens Noordzeekanaalgebied, x1000 EUR					
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021	2022
Industrie	482.823	451.044	450.982	749.922	1.916.851
Voedingsmiddelenindustrie	30.960	42.942	40.617	86.384	59.664
Aardolie industrie	X	X	7.639	X	X
Chemische industrie	X	X	X	X	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	X	X	X	X
Transportmiddelenindustrie	2.461	2.887	2.288	1.784	X
Elektriciteitsproductie	68.220	77.135	X	192.892	1.313.869
Overig	86.236	65.165	107.455	89.735	113.073
Groothandel	34.958	44.095	39.292	43.313	43.245
Transport en distributie	X	330.949	179.575	305.706	429.306
Zeevaart	79.556	193.518	68.185	76.352	191.372
Binnenvaart	28.855	15.499	14.443	24.449	37.464
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X	121.932	96.946	204.904	200.470
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	27.547	27.425	43.176	46.123
Totaal	854.483	853.635	697.274	1.142.117	2.435.525

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

Private investeringen zeehavens Rijn- en Maasmond x1000 EUR					
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021	2022
Industrie	2.398.509	3.386.504	2.411.826	1.947.974	2.866.736
Voedingsmiddelenindustrie	31.342	35.523	X	X	58.663
Aardolie industrie	X	X	X	X	X
Chemische industrie	497.272	778.857	740.332	484.342	471.334
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	39.706	16.136	X	5.648
Transportmiddelenindustrie	10.838	X	11.500	7.631	16.475
Elektriciteitsproductie	X	748.258	810.877	947.933	1.561.928
Overig	153.958	X	354.895	347.664	331.138
Groothandel	94.273	91.472	171.372	152.188	182.767
Transport en distributie	896.582	1.349.969	1.146.948	1.583.621	1.946.893
Zeevaart	281.247	306.524	256.585	304.339	477.049
Binnenvaart	24.672	67.641	103.094	106.973	124.504
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	590.664	975.805	787.270	1.172.310	1.345.340
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	46.774	154.345	61.418	111.638	155.137
Totaal	3.436.139	4.982.290	3.791.564	3.795.421	5.151.533

Tabel 79: totale private investeringen in zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Private investeringen zeehavens Rotterdam-Rijnmond, x1000 EUR					
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021	2022
Industrie	2.129.947	2.791.978	2.090.912	1.624.272	2.470.415
Voedingsmiddelenindustrie	28.627	32.020	X	X	55.081
Aardolie industrie	X	X	X	X	X
Chemische industrie	369.584	X	X	359.022	224.183
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	12.070	33.616	11.311	X	X
Transportmiddelenindustrie	X	9.118	X	6.635	X
Elektriciteitsproductie	X	746.808	X	924.796	1.559.108
Overig	51.600	298.696	X	186.101	202.135
Groothandel	58.708	X	94.165	106.828	128.555
Transport en distributie	810.079	1.284.688	1.054.434	1.505.129	1.825.099
Zeevaart	231.551	266.665	220.001	272.097	401.852
Binnenvaart	17.916	60.456	97.523	97.370	114.820
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	560.611	957.567	736.909	1.135.662	1.308.427
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	39.972	X	35.866	63.788	80.462
Totaal	3.038.705	4.076.666	3.275.377	3.300.017	4.504.531

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

Private investeringen zeehavens North Sea Port NL, x1000 EUR					
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021	2022
Industrie	591.293	332.815	940.430	304.804	323.323
Voedingsmiddelenindustrie	X	X	X	X	X
Aardolie industrie	X	X	X	X	X
Chemische industrie	X	X	X	197.630	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	19.920	X	X	X
Transportmiddelenindustrie	3.672	13.572	X	7.443	X
Elektriciteitsproductie	X	X	X	X	X
Overig	34.846	X	7.141	12.120	18.836
Groothandel	9.282	8.717	X	10.609	18.282
Transport en distributie	X	129.512	138.522	110.039	131.517
Zeevaart	X	60.285	29.613	10.916	17.231
Binnenvaart	11.013	10.951	12.303	13.176	31.570
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	72.459	58.276	96.605	85.947	82.717
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	16.843	X	7.751	82.717
Totaal	733.947	487.887	1.078.952	433.203	482.531

Publieke investeringen

Tabel 81: totale publieke investeringen Groningen Seaports

Groningen Seaports (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Grond en gebouwen	21.982	66	830	2.490	-	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	1.234	445	56	-	-	-
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	11.961	6.620	4.251	6.391	9.737	31.982
Totaal	35.177	7.131	5.137	8.881	9.737	31.982

Bron: Jaarverslag Groningen Seaports 2018, 2019, 2020 – Direct contact Groningen Seaports 2021, 2022, 2023

Tabel 82: totale publieke investeringen Harlingen

Harlingen (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Grond en gebouwen	-	-	600	500	200	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	2.500	-	1.500	4.000	1.500	1.000
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	-	-	-	-	-	-
Totaal	2.500	-	2.100	4.500	1.700	1.000

Bron: Direct contact met Port of Harlingen over het jaar 2018, 2020, 2021, 2022, 2023. Geen data beschikbaar over 2019.

Tabel 83: totale publieke investeringen Den Helder

Den Helder (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Grond en gebouwen	-	1.044	3.200	-	-	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	10	195	1.400	5.300	900	225
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	756	1.417	-	-	-	-
Totaal	766	2.656	4.600	5.300	900	225
Bron: Financieel verslag Den Helder N.V. 2018, 2019 - Direct contact Den Helder 2020, 2021, 2022, 2023						

Tabel 84: totale publieke investeringen Amsterdam

Amsterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Grond en gebouwen	336	12.777	4.688	141	5.387	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	-	-	-	-
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	52.963	34.390	25.862	28.653	34.341	46.734
Totaal	53.299	47.166	30.550	28.793	39.728	46.734
Bron: Jaarverslag Port of Amsterdam 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023						

Tabel 85: totale publieke investeringen IJmuiden

Overig NZKG (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Grond en gebouwen	-	-	487	525	802	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	619	620	1.142	1.668	2.485	1.754
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	406	125	46	161	320	354
Totaal	1.025	745	1.675	2.354	3.607	2.108
Bron: Jaarverslag IJmuiden NV 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023						

Tabel 86: totale publieke investeringen Rotterdam

Rotterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Grond en gebouwen	-	-	-	-	-	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	-	-	-	-
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	318.792	324.863	257.490	200.403	221.855	230.329
Totaal	318.792	324.863	257.490	200.403	221.855	230.329
Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023						

Tabel 87: totale publieke investeringen Moerdijk

Moerdijk (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Grond en gebouwen	11.956	1.523	801	1.469	1.316	264
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	-	6.325	3.890	3.302
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	-5.291	283	31.594 ¹⁷	1.928	369	762
Totaal	6.665	1.806	32.395	9.722	5.575	4.328
Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Moerdijk 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023						

Tabel 88: totale publieke investeringen North Sea Port

North Sea Port (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen) (Nederlands grondgebied)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Grond en gebouwen	561	700	373	286	16	461
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	3.414	2.027	470	839	2.578	2.924
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	1.175	864	1.362	10.244	21.604	24.943
Totaal	5.150	3.593	2.205	11.369	24.198	28.328
Bron: Direct contact met North Sea Port 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023						

¹⁷ Deze investering heeft voornamelijk (€ 25 mln) te maken met Logistiek Park Moerdijk, waar eind 2020 groen licht voor is verkregen.

Tabel 89: totale investeringen infrastructuurfonds (MIRT)

Investerings Infrastructuurfonds (MIRT), (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)						
	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Hoofdwegennet IF 12.04 Maasvlakte-Vaanplein (via PPS)	103.000	88.000	89.000	87.000	69.000	67.000
Spoorwegen IF13.03.02 (Realisatieprogramma goederenvervoer)	57.867	17.486	19.181	12.499	96.396	67.456
Hoofdvaarwegennet IF15.03 (Aanleg)	159.164	195.446	226.735	277.290	390.458	323.902
Zeetoeegang IJmond IF15.04 (via PPS)	9.000	18.000	23.000	217.000	142.000	109.000
Megaprojecten niet-verkeer en vervoer IF17.06 (Project Mainportontwikkeling R'dam)	20.185	16.186	3.698	1.700	-7.000	657
Megaprojecten verkeer en vervoer IF17.02 (Betuweroute)	1.599	1.094	0	0	0	0
Totaal	350.815	336.212	358.576	595.489	690.854	568.015
Bron: Rijksfinanciën jaarverslag 2018, 2019, 2020, 2021, 2022,2023; MIRT overzicht 2020, 2021; Rijksbegroting 2020, 2021,2022,2023						

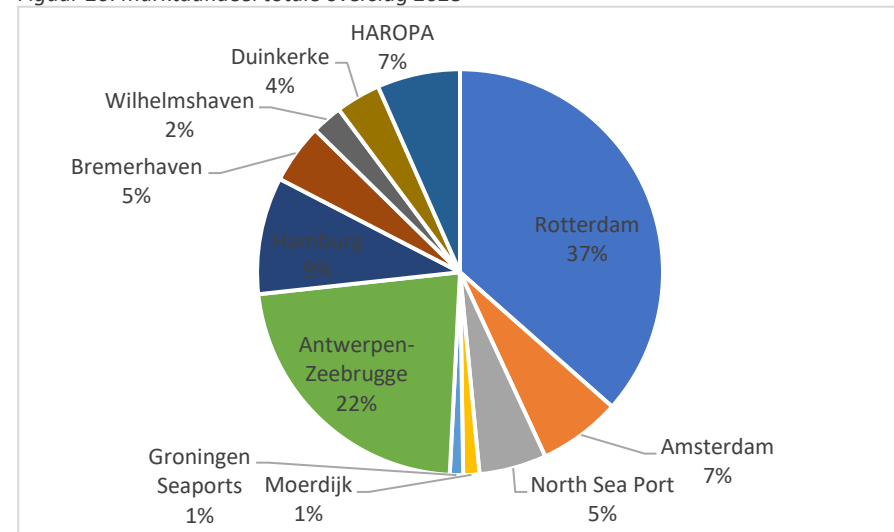
8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens

Onderstaande figuren geven een beeld van het marktaandeel van de zeehavens in de Hamburg-Le Havre range. Te zien is dat de Nederlandse zeehavens gezamenlijk net iets meer dan 50% marktaandeel hebben van de totale overslag, waarbij de haven van Rotterdam met 36,5% het grootste deel van het marktaandeel bezit. Na Rotterdam zijn Antwerpen-Zeebrugge (22,5%) en Hamburg (9,3%) 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, North Sea Port en Amsterdam 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 46,6%. Amsterdam is na Antwerpen-Zeebrugge een goede derde. Qua breakbulk (waar de overslag van breakbulk en Roll-on/Roll-off bij elkaar zijn opgeteld) overslag vormen Rotterdam, Antwerpen-Zeebrugge North Sea Port de top 3. Tussen 2022 en 2023 zijn de marktaandelen vrij stabiel. Wel heeft Rotterdam de koppositie in marktaandeel qua containeroverslag weer overgenomen van Antwerpen-Zeebrugge.

Tabel 90: marktaandeel totale overslag (gerangschikt op % in 2023)

Marktaandeel totale overslag						
Zeehaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rotterdam	35,2%	35,1%	35,3%	35,9%	35,9%	36,5%
Antwerpen-Zeebrugge	20,7%	21,2%	22,4%	22,1%	22,0%	22,5%
Hamburg	10,1%	10,2%	10,2%	9,9%	9,2%	9,3%
HAROPA	7,1%	6,7%	6,1%	6,4%	6,5%	6,6%
Amsterdam	7,6%	7,8%	7,4%	6,7%	7,2%	6,6%
North Sea Port	5,3%	5,3%	5,1%	5,3%	5,6%	5,4%
Bremerhaven	5,6%	5,2%	5,4%	5,3%	4,9%	4,8%
Duinkerke	3,9%	3,9%	3,7%	3,7%	3,8%	3,6%
Wilhelmshaven	2,1%	2,2%	2,3%	2,4%	2,5%	2,5%
Moerdijk	1,4%	1,2%	1,3%	1,4%	1,3%	1,3%
Groningen Seaports	1,0%	1,0%	0,8%	1,0%	1,0%	1,1%

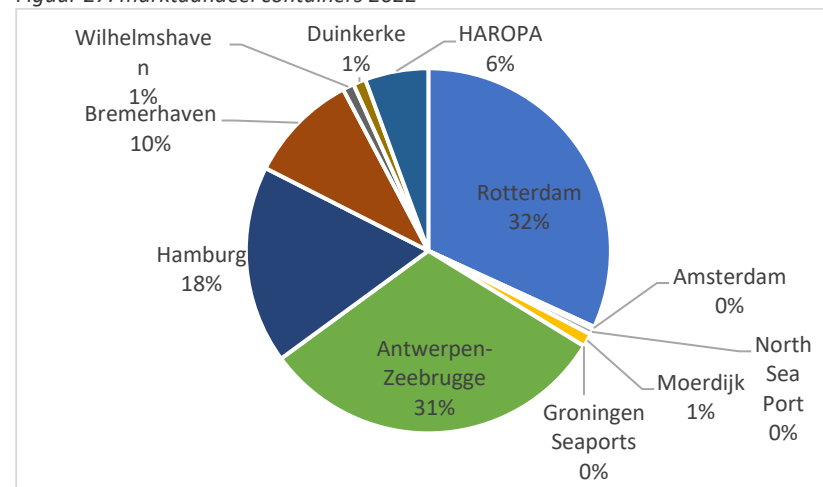
Figuur 26: marktaandeel totale overslag 2023



Tabel 91: marktaandeel container overslag (gerangschikt op % in 2022)

Marktaandeel container overslag						
Zeehaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rotterdam	30,5%	30,6%	31,0%	30,6%	30,1%	31,8%
Antwerpen-Zeebrugge	29,9%	31,0%	32,2%	31,5%	31,4%	31,2%
Hamburg	18,3%	18,8%	17,8%	17,3%	17,8%	17,5%
Bremerhaven	11,6%	10,4%	10,5%	10,2%	10,0%	9,8%
HAROPA	5,9%	5,5%	4,7%	5,9%	6,1%	5,6%
Moerdijk	1,1%	1,0%	1,2%	1,3%	1,3%	1,2%
Duinkerke	0,7%	0,8%	0,8%	1,0%	1,2%	1,1%
Wilhelmshaven	1,4%	1,2%	1,1%	1,4%	1,3%	1,0%
North Sea Port	0,3%	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%	0,5%
Amsterdam	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%	0,2%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

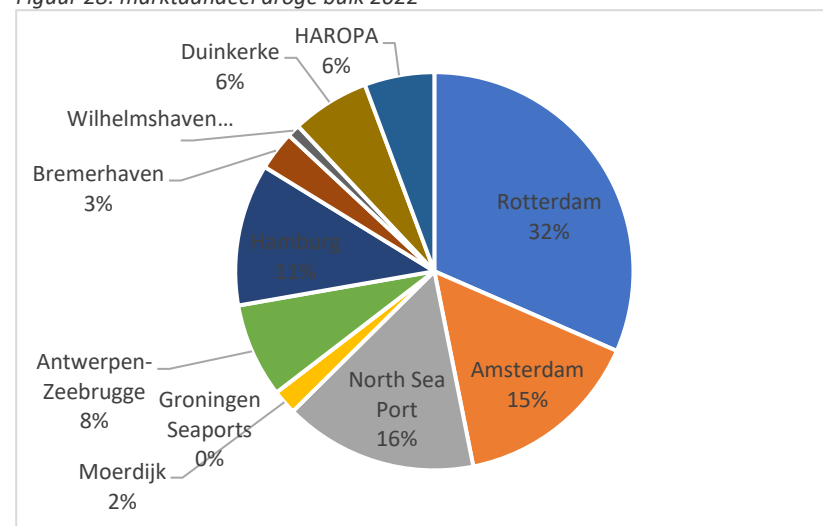
Figuur 27: marktaandeel containers 2022



Tabel 92: marktaandeel bulk overslag (gerangschikt op % in 2022)

Marktaandeel droge bulk overslag						
Zeehaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rotterdam	30,4%	29,6%	29,1%	31,9%	31,6%	31,6%
North Sea Port	12,9%	13,8%	14,9%	14,8%	15,7%	15,7%
Amsterdam	17,5%	18,8%	17,9%	16,5%	17,5%	15,3%
Hamburg	12,0%	11,4%	12,3%	11,3%	10,3%	11,5%
Antwerpen-Zeebrugge	5,6%	6,0%	5,4%	6,1%	6,8%	7,7%
Duinkerke	10,2%	9,2%	8,3%	8,0%	6,4%	6,3%
HAROPA	5,2%	5,5%	6,6%	5,6%	5,6%	5,7%
Bremerhaven	2,8%	2,8%	2,8%	3,3%	3,0%	3,2%
Moerdijk	1,9%	1,7%	1,8%	1,7%	1,6%	2,0%
Wilhelmshaven	1,5%	1,2%	1,0%	0,8%	1,5%	1,0%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Figuur 28: marktaandeel droge bulk 2022



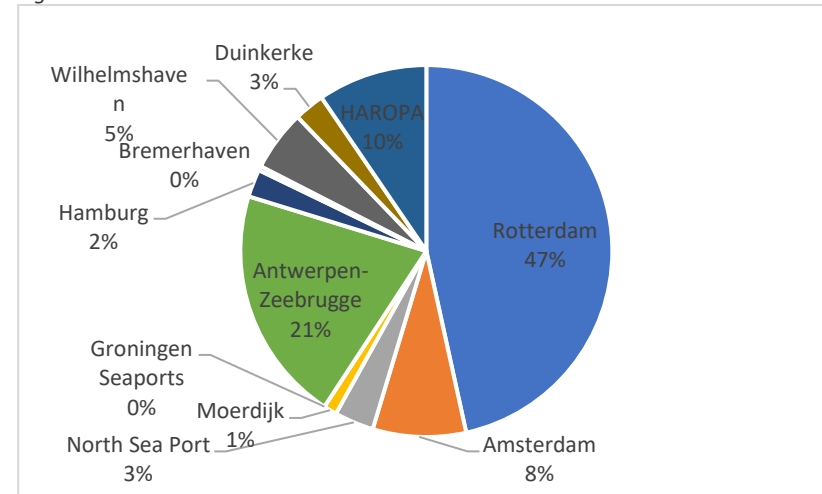
Tabel 93: marktaandeel natte bulk overslag (gerangschikt op % in 2022)

Marktaandeel natte bulk overslag						
Zeehaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rotterdam	46,4%	45,9%	45,8%	47,4%	46,5%	46,6%
Antwerpen-Zeebrugge	18,1%	18,0%	19,4%	19,1%	19,8%	20,5%
HAROPA	10,9%	10,0%	8,7%	8,9%	8,7%	9,5%
Amsterdam	10,6%	10,9%	10,8%	9,2%	9,4%	8,1%
Wilhelmshaven	3,7%	4,4%	5,0%	5,0%	4,9%	5,3%
North Sea Port	4,5%	4,4%	3,9%	3,9%	3,8%	3,4%
Duinkerke	1,2%	2,0%	1,8%	2,0%	3,0%	2,6%
Hamburg	2,9%	2,8%	2,8%	2,7%	2,2%	2,4%
Moerdijk	1,4%	1,3%	1,3%	1,4%	1,2%	1,2%
Bremerhaven	0,3%	0,5%	0,6%	0,4%	0,4%	0,4%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

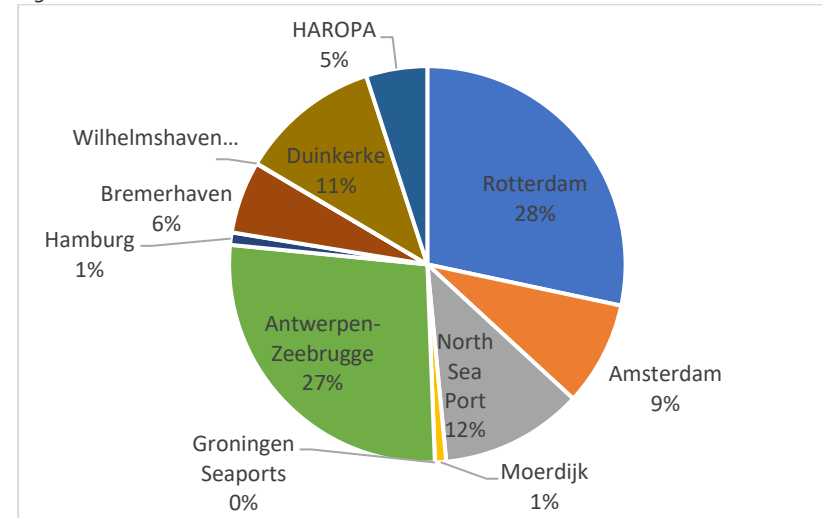
Tabel 94: marktaandeel breakbulk overslag (incl. ro-ro) (gerangschikt op % in 2022)

Marktaandeel breakbulk overslag						
Zeehaven	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Rotterdam	26,0%	27,5%	30,0%	28,2%	30,5%	28,3%
Antwerpen-Zeebrugge	27,7%	27,5%	26,0%	29,6%	29,5%	27,2%
North Sea Port	13,1%	12,7%	12,0%	12,0%	12,0%	11,6%
Duinkerke	14,3%	14,5%	15,5%	13,4%	11,5%	11,5%
Amsterdam	6,5%	5,8%	6,1%	5,4%	4,8%	8,5%
Bremerhaven	7,4%	7,5%	6,8%	7,5%	7,2%	5,9%
HAROPA	2,6%	2,2%	1,4%	1,5%	2,1%	5,0%
Hamburg	1,3%	1,2%	1,2%	1,1%	1,2%	1,0%
Moerdijk	1,2%	1,2%	1,2%	1,2%	1,1%	0,9%
Wilhelmshaven	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Figuur 29: marktaandeel natte bulk 2022



Figuur 30: marktaandeel breakbulk 2022



9. Marktaandeel Nederlandse zeehavens – ontubbeld totaal met de maritieme monitor

De havenmonitor en de maritieme monitor zijn twee monitors die kijken naar respectievelijk de economische betekenis van de Nederlandse havens en de economische betekenis van het maritieme cluster in Nederland. Er zit een gedeeltelijke overlap tussen beide monitoren; daarnaast neemt de havenmonitor grote delen van het Nederlands havenindustriële complex mee die geen onderdeel uitmaken van de maritieme monitor. Andersom is dat ook het geval met specifieke delen van de maritieme sector. Het simpelweg optellen van de uitkomsten van beide monitors zou leiden tot een overschatting. Daarom wordt als onderdeel van beide monitors een ontubbeld totaal vastgesteld waarmee het totaal van de het haven- en maritieme cluster in Nederland bepaald wordt.

Totaaleffect haven- en maritiem cluster

De directe werkgelegenheid van het haven- en maritieme cluster is in 2023 288.540 werknemers; een lichte daling ten opzichte van 2022 van 0,4%. Als we de indirecte werkgelegenheid hierbij optellen dan is de totale werkgelegenheid 530.914 werknemers in 2023; een afname ten opzichte van 2022 van 3,6%. Gezamenlijk geldt dat de totale werkgelegenheid van het haven- en maritieme cluster een aandeel van 5,2% van de Nederlandse werkgelegenheid heeft in 2023.

Tabel 95: totaaleffect haven- en maritiem cluster

		2021	2022	2023
Werkgelegenheid (in aantal werknemers)	Direct	282.956	289.817	288.540
	Indirect	234.764	260.835	242.374
	Totaal	517.720	550.652	530.914
Toegevoegde waarde (in mld euro)	Direct	40,82	52,63	48,73
	Indirect	25,49	28,42	26,32
	Totaal	66,31	81,05	75,05

De directe toegevoegde waarde van het haven- en maritieme cluster is in 2023 48,73 miljard euro; een afname ten opzichte van 2022 van 7,4%. Als we de indirecte toegevoegde waarde hierbij optellen dan is de totale toegevoegde waarde 75,05 miljard euro in 2023; Dit was in 2022 nog 81,05 miljard euro. Gezamenlijk geldt dat de totale toegevoegde waarde van het haven- en maritieme cluster een aandeel van 7,3% van het Nederlandse bbp heeft

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 96. 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 96: 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). 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 2022 zijn voor de toegevoegde waarde de PS 2022-cijfers overgenomen. Als de 2022-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 2023 waren nog niet beschikbaar. Daarom is gestart met de waarden van productie en toegevoegde waarde in 2022. Deze zijn verhoogd met de groei van de werkgelegenheid uit de polisadministratie 2023. *Alle toegevoegde waarde cijfers over 2023* in deze havenmonitor zijn dus *voorlopig* en *kunnen volgend jaar aangepast worden* op basis van de PS-gegevens over 2023. Voor bedrijven/instellingen waarvan de bedrijfstak niet tot de PS behoort is dezelfde aanpak gebruikt als voor 2022. 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 verzorging. De doelpopulatie van de PS-en bestaat uit de in de verslagperiode economisch actieve bedrijven met de hoofdactiviteit in een van de bovengenoemde bedrijfstakken.
Leverancier	CBS en Belastingdienst. De enquête wordt afgenomen bij de bedrijven zelf. Daarnaast levert de Belastingdienst registratiegegevens.
Integraal of steekproef	Deels steekproef. Van bedrijven met minder dan 10 werkzame personen (kleinbedrijf) wordt de informatie verkregen uit registraties van de Belastingdienst of door middel van enquêtering op steekproefbasis. Dit is afhankelijk van de bruikbaarheid van de fiscale informatie voor statistische doeleinden en varieert per branche/bedrijfstak. Bedrijven met 10 tot 50 werkzame personen worden steekproefsgewijs benaderd met een vragenlijst. Bedrijven met 50 of meer werkzame personen ontvangen allemaal een enquêteformulier.
Periodiciteit	De PS-en komen jaarlijks beschikbaar.
Bijzonderheden	

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

Niet-locatiegebonden activiteiten

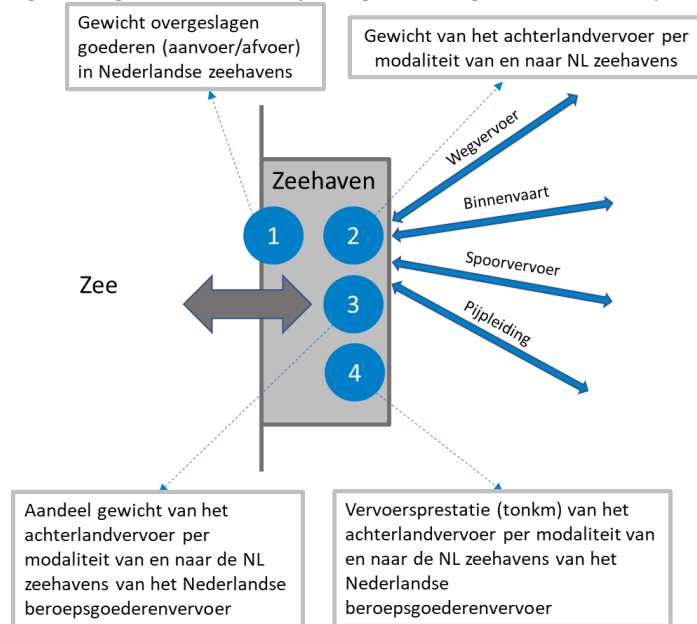
Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering niet noodzakelijk aan één bepaalde locatie gebonden. Hoge kosten of gebrek aan ruimte kunnen voor deze bedrijven overwegingen zijn om zich buiten de haven of stad te vestigen. Daarmee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende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

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

Berekening van de vervoersprestaties

De vervoersprestatie is gedefinieerd als de combinatie van het vervoerde gewicht vermenigvuldigd met de vervoersafstand van de goederen, uitgedrukt in ladingtonkilometers. De vervoersprestatie is berekend voor het Nederlands beroepsgoederenvervoer, in binnen- en buitenland. Het gaat hier om het *Nederlandse* aandeel, omdat het nationaal product gebaseerd is op de bijdragen van Nederlandse bedrijven, en om *beroepsgoederenvervoer* omdat het eigen vervoer van bedrijven al is toegerekend aan de sector waarin het bedrijf is ingedeeld. De bepaling van de zeehavenspecifieke vervoersprestaties wordt gedaan op basis van een modelberekening, analoog aan de opzet van het NEAC model, waarvan de methodiek hieronder beschreven wordt. Figuur 31 illustreert hoe de vervoersprestaties, uitgedrukt in gerealiseerde tonkilometers, kunnen worden afgeleid.

Figuur 31: globale illustratie afleiding zeehavengebonden vervoersprestaties



Bron: Erasmus UPT

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-publicatiebestanden¹⁸ “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.

¹⁸ De CBS-publicatiebestanden worden vaak gebruikt bij het maken van goederenvervoerstatistieken en zijn beschikbaar voor de modaliteiten zeevaart, wegvervoer, spoorvervoer, pijpleiding en binnenvaart.

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

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

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

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

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

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

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

Weg

Vanuit CBS Statline is informatie beschikbaar over de Verkeersprestaties vrachtvoertuigen; kilometers, grondgebied, gewicht¹⁹ en Vervoerd gewicht over de weg van en naar Nederland naar nationaliteit voertuig²⁰. Hier zijn geen uitgangspunten gewijzigd ten opzichte van de havenmonitor 2023.

¹⁹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84651NED?q=verkeersprestaties>

²⁰ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/45/opnieuw-meer-vervoerd-door-buitenlandse-vrachtauto-s>

Spoor

Op basis van de ACM Vervoersmonitor 2019²¹ is een inschatting gemaakt van het aandeel NL vlag in het spoorvervoer. In deze monitor zijn de actieve spoorgoederenvervoerders opgenomen (zie onderstaande figuur). Hiervan is voor de genoemde operators bepaald of het Nederlandse of buitenlandse partijen waren en is het bijbehorende marktaandeel gebruikt voor het aandeel NL vlag. Voor kolom 1 en 2 (van links naar rechts) is het gemiddelde marktaandeel per partij bepaald door het totale marktaandeel te delen door het aantal operators. Mogelijk heeft een individuele partij een afwijkend marktaandeel; dit kan zowel een hoger als lager marktaandeel zijn. Op basis van deze informatie is het aandeel NL vlag constant gehouden met de havenmonitor 2022 op 0,884.

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

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

Bron: ACM vervoersmonitor 2019

Binnenvaart

Op basis van CBS data over vervoerd gewicht door binnenvaartschepen naar nationaliteit van schip²² is het aandeel NL vlag voor de binnenvaart op 0,75 gesteld. Dit is identiek aan de havenmonitor 2023.

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

De berekening van de directe zeehaven gerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde is toegepast conform eerdere havenmonitors. Hieronder staat een beschrijving van deze methodiek. Voor het *wegvervoer* zijn de totale Nederlandse vervoersprestaties en nationale werkgelegenheidscijfers beschikbaar.

²¹ <https://www.acm.nl/nl/publicaties/vervoersmonitor-2019>

²² <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/binnenvaartschepen-vervoerden-368-miljoen-ton-in-2017>

Op basis hiervan kan een nationaal gemiddeld aantal werkzame personen per ladingtonkilometer berekend worden welke na vermenigvuldiging met de vervoersprestatie per zeehavengebied in het wegvervoer resulteert in het aantal werkzame personen in het wegvervoer per zeehavengebied.

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

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

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

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

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

Bepaling indirecte effecten

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

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

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

Naast deze ‘achterwaartse effecten’ bij toeleveranciers kunnen zich ook ‘voorwaartse effecten’ voordoen bij afnemers. In een afzonderlijke studie in het kader van de Havenmonitor 2005, de ‘Verkenning Voorwaartse Effecten’, is een eventuele onderschatting onderzocht van het economische belang van de havensector door het niet in kaart brengen van voorwaartse uitstralingseffecten bij afnemers. Voorts geeft deze Verkenning, op basis van representatieve casussen, een onderbouwd inzicht in de (on)mogelijkheden van bepaling van voorwaartse effecten, en dit vanuit een breder kader dan alleen het stramien van input-outputanalyse. Behalve de voorwaartse en achterwaartse effecten bij toeleverende bedrijven is ook sprake van bestedingseffecten. Deze effecten bestaan uit de bestedingsimpuls door de werkzame personen. Op hun beurt zijn deze werkzame personen 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 2021 verwerkt. Het detailniveau van de gegevens is echter beperkt. Door de geheimhoudingsverplichting van het CBS, die inhoudt

dat geen individuele informatie onthuld mag worden, zijn de investeringen op een aggregatieniveau gepresenteerd waarbij zoveel mogelijk informatie toegankelijk blijft. Zelfs dan is het in enkele gevallen niet mogelijk om de investeringen weer te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting. Daarnaast worden cijfers niet beschikbaar gesteld als ze niet voldoen aan de gehanteerde betrouwbaarheidsmarge zoals die door het CBS wordt gehanteerd.

Publieke investeringen

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

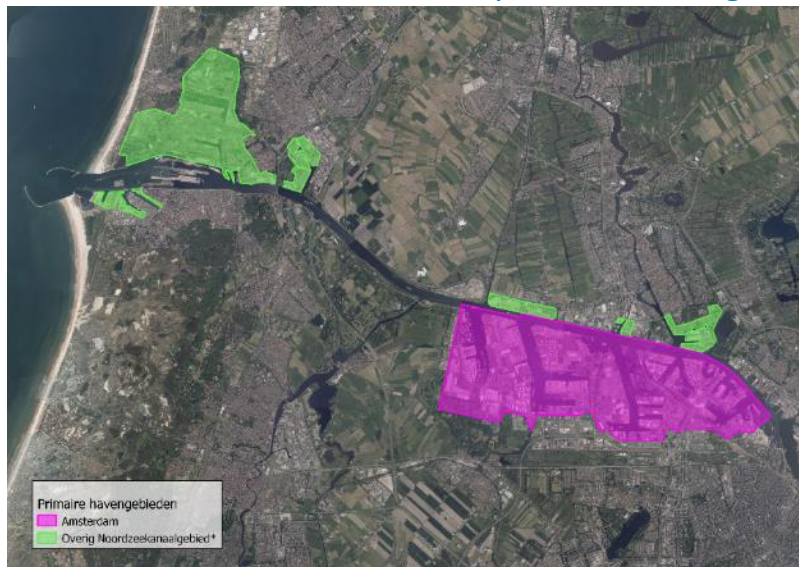
Ten eerste zijn het de (zelfstandige) havenbeheerders die investeringen doen met economisch nut. In de jaarrekeningen van deze havenbeheerders zijn investeringen terug te vinden op de balans onder de post 'vaste activa'. In de toelichting op deze post zijn de investeringen vaak uitgesplitst waarbij een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

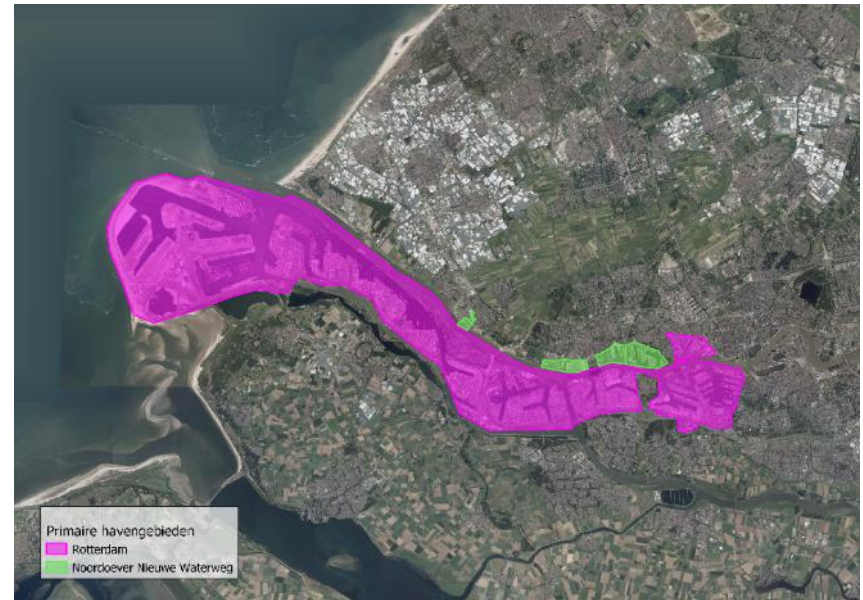
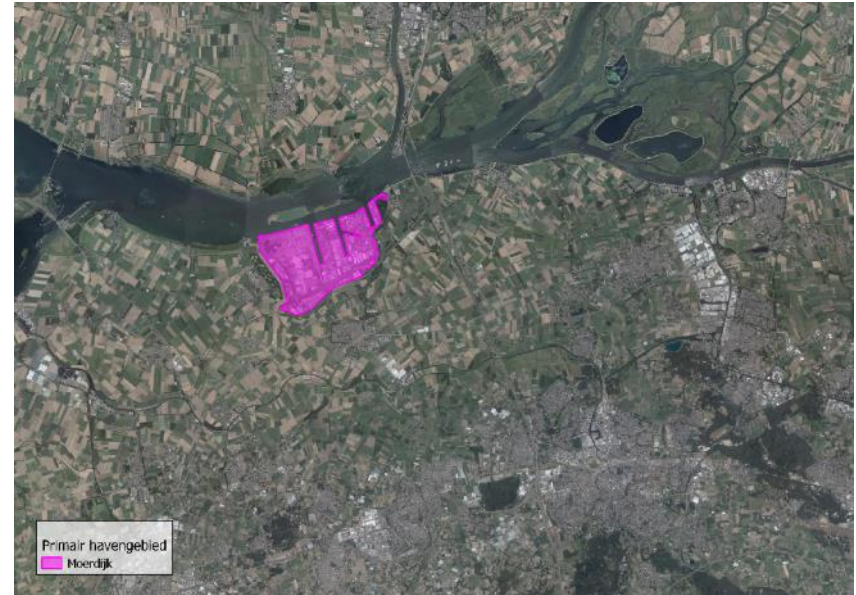
Ten tweede zijn er zeehavens die, wat betreft financiën, onder direct beheer vallen van de gemeente waarin deze haven ligt. Voor deze investeringen worden jaarrekeningen van gemeentes geraadpleegd. Vanzelfsprekend kunnen lokale overheden nog extra investeringen doen in havengebieden, deze investeringen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

Ten derde wordt er door de Rijksoverheid geïnvesteerd in infrastructuur voor zeehavens. Deze investeringen worden gedaan vanuit het MIRT-fonds (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Ieder jaar wordt door het Ministerie van IenW een MIRT-overzicht uitgebracht met daarin rijks-investeringen in infrastructuur, zowel op nationaal als op regionaal niveau. Daarnaast maakt het overzicht onderscheid tussen investeringen in hoofdwegen, spoorwegen en openbaar vervoer, vaarwegen en water. Voor de optelling van rijks-investeringen worden enkel investeringen meegeteld die daadwerkelijk gerealiseerd zijn. Een investering in het hoofdwegennet kan alleen worden meegeteld als er een sterke link met een zeehaven te maken valt. Per project wordt daarom een afweging gemaakt of het past onder 'investeringen in zeehavens'. Uitgaves van aanlegprojecten van Rijkswaterstaat komen ook voor rekening van het MIRT. In deze monitor worden publieke investeringen meegenomen over de jaren 2018, 2019, 2020, 2021 en 2022. 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

Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics





Onderdeel 3: SBI codes opgenomen in de havenmonitor

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

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

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

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

Onderdeel 4: postcode afbakening primaire havengebieden

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

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

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

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

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

Onderdeel 5: Overzichten methodiek(wijzigingen)

Als eerste presenteren wij een overzicht van de wijzigingen in de methodiek tussen de havenmonitor 2024 en de havenmonitor 2023.

Onderwerp	Havenmonitor 2023	Havenmonitor 2024	Effect
Bepaling cijfers werkgelegenheid	In de vorige havenmonitoren is gerapporteerd in werknemers (VTE).	Vanaf havenmonitor 2024 wordt gerapporteerd in werknemers.	Met terugwerkende kracht tot begin van de tijdsreeks in 2018 is gerapporteerd in werknemers. Hierdoor is de tijdsreeks weer goed vergelijkbaar. Waardes en getallen zijn alleen (licht) hoger dan in eerdere havenmonitoren.
Bepaling cijfers toegevoegde waarde en omzet	In de havenmonitor wordt de toegevoegde waarde en omzet in het meest recente jaar ingeschat door het CBS op basis van beschikbare informatie (omzet, werknemers en toegevoegde waarde van het vorig jaar). Het voorlaatste jaar wordt bepaald op basis van de daadwerkelijke opgave van de bedrijven. In de havenmonitor 2023 is 2022 dus ingeschat, 2021 definitief vastgesteld.	In de havenmonitor wordt de toegevoegde waarde en omzet in het meest recente jaar ingeschat door het CBS op basis van beschikbare informatie (omzet, werknemers en toegevoegde waarde van het vorig jaar). Het voorlaatste jaar wordt bepaald op basis van de daadwerkelijke opgave van de bedrijven. In de havenmonitor 2024 is 2023 dus ingeschat, 2022 definitief vastgesteld.	In sommige havens en sommige sectoren wijken de getallen voor de toegevoegde waarde en omzet in 2022 (relatief sterk) af van de waardes die in de havenmonitor 2023 stonden. Dit komt omdat de daadwerkelijke opgaves (relatief sterk) afwijken van de verwachte inschatting. Dit kan bijvoorbeeld komen door minder/meer lonen, minder/meer winst of minder/meer afschrijvingen, meer/minder productie.

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

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

	<p>nationale rekeningen en IO-tabellen. Regionale verschillen in productiviteit werden onderscheden door middel van een regiocorrectie. Achteraf bleken deze, in ieder geval voor sommige gevallen te hoog ingeschat.</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>
<p>Berekening indirecte effecten</p>	<p>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.</p>	<p>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.</p>	<p>-</p>
<p>Bronnen</p>	<p>LISA, Nationale rekeningen, IO-tabellen</p>	<p>LISA, Nationale rekeningen, IO-tabellen, Polisadministratie (door CBS), Productiestatistiek (door CBS), Algemeen Bedrijven Register (door CBS)</p>	<p>-</p>

UPT

Erasmus

**ERASMUS CENTRE FOR
URBAN, PORT AND TRANSPORT ECONOMICS**