

# Binnenhavens in COVID-19 pandemie; code zwart of storm in een glas water?

Door Martijn Streng en Bart Kuipers, Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics

In de afgelopen jaren ging het economisch voor de wind; er was sprake van flinke groeicijfers van de Nederlandse economie en ook de vervoerde volumes in de zee- en binnenhavens lieten een stijgend beeld te zien. Het coronajaar 2020 liet echter een gevoelige daling zien in economische groei en vervoerde volumes. De toegevoegde waarde en de werkgelegenheid in de zeehavens liepen terug in 2020.<sup>1</sup> Wat betekende 2020 voor de economische prestaties van de Nederlandse binnenhavens? In deze bijdrage staan wij stil bij de economische prestaties van de binnenhavens in 2020, zoals gerapporteerd in de Binnenhavenmonitor 2021 door Erasmus UPT in samenwerking met het CBS.<sup>2</sup>

## COVID-19 liet een breuk zien in de overslag van de meeste zeehavens, ook in de binnenhavens?

De Nederlandse binnenhavengemeentes lieten een redelijk stabiel tot licht stijgend beeld zien wat betreft de ontwikkeling van de overslag vanaf 2015. De invloed van de overslag van containers nam in deze periode structureel toe in de binnenhavens. In het coronajaar 2020 was er sprake van een korte, maar heftige breuk in deze over het algemeen opwaartse trend. Deze breuk speelde zich af op het niveau van de wereldhandel, op het nationale niveau en ook op het gemeentelijk niveau.

Op wereldniveau werden diverse productieprocessen tijdelijk stilgelegd en steeg het aantal blank sailings – het annuleren van lijndiensten – in de containerscheepvaart sterk. In 2021 was overigens

sprake van een sterk herstel van de wereldhandel en de containervaart. Dit was een dermate groot herstel dat sprake was aanzienlijke disrupties in vooral het containersysteem, zoals vorig jaar in de bijdrage van Erasmus UPT werd beschreven

De gevolgen van COVID-19 resulteerden in lagere overslagvolumes in de zeehavens in 2020. Zo rapporteerde de haven van Rotterdam een daling van 6,9% van de overslag in 2020, vooral in het tweede en derde kwartaal. De haven van Amsterdam rapporteerde zelfs een 14% lagere overslag in 2020 als gevolg van corona en de energietransitie. Als belangrijke herkomst en bestemming van goederen is zijn de Rotterdamse en Amsterdamse havens van groot belang voor (een deel van) de binnenhavens in Nederland. De overslaggegevens van de Nederlandse binnenhavens worden echter niet alomvattend gepubliceerd. Ons is bekend dat sommige binnenhavens in 2020 een daling lieten zien. Wel is duidelijk uit CBS-statistieken dat het binnenlands goederenvervoer per binnenvaart in 2020 is toegenomen met 1,7%.

Maar naast de connectie met Rotterdam en Amsterdam zijn er ook andere mogelijke manieren waarop COVID-19 impact gehad kan hebben op de Nederlandse binnenhavens, bijvoorbeeld op de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de binnenhavens zelf. De nationale rekeningen van het CBS laten een beeld zien dat een tweetal voor de binnenhavens relevante sectoren een flinke afname van de gerealiseerde toegevoegde waarde lieten zien.<sup>3</sup> De chemische industrie liet een afname van ruim 12% zien; de opslag en dienstverlening voor vervoer een afname van een kleine 6%. Naast de chemische industrie lieten ook andere vormen van industrie gevestigd in binnenhavens

een daling zien. In een aantal binnenhavens die een sterk industrieel karakter hebben – denk aan Bergen op Zoom met de daar gevestigde SABIC-activiteiten of aan Dordrecht met partijen als Chemours, Dow en Transnational Blenders – zal deze teruggang in toegevoegde waarde zichtbaar zijn. Ook andere sectoren – naast de industrie – werden in meer of mindere mate getroffen door de COVID-19 pandemie.

De binnenhavens in Nederland vormen al jaren een relatief stabiele motor van werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor de respectievelijke gemeentes. Hoe staat het met de economische activiteiten die gebonden zijn aan of verbonden zijn met de binnenhavens in ons land tijdens de COVID-19 pandemie?

## De binnenhavenmonitor: methodiek

Om dat te bepalen heeft het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in nauwe samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens de Binnenhavenmonitor 2021 uitgevoerd. Het CBS is betrokken als onafhankelijke dataleverancier van de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde. De Binnenhavenmonitor wordt uitgevoerd op basis van de 'Blue Ports methodiek', waarbij op basis van een aantal representatieve casestudies de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de Nederlandse binnenhavens in kaart is gebracht. In de Binnenhavenmonitor 2021 is voor 27 cases gedetailleerd in kaart gebracht welke bedrijven gerelateerd zijn aan de binnenhaven en gezamenlijk de economische betekenis vormen. Deze 27 cases worden geëxtrapoleerd naar alle binnenhavens in Nederland.

Tabel 1: Directe werkgelegenheid (werknemers) en toegevoegde waarde (direct en indirect in mln euro's) van de verschillende typen binnenhavens in Nederland in 2020

Type binnenhaven	Totaal aantal direct werkzame personen	Directe toegevoegde waarde	Totale directe + indirecte toegevoegde waarde
	2020	2020 (in mln €)	2020 (in mln €)
Grote multifunctionele binnenhaven	3.610	385	611
Multifunctionele industriehaven	5.486	763	1.1216
Multifunctionele agrohaven	6.160	759	1.302
Multifunctionele containerhaven	5.080	533	886
Multifunctionele zand- en grindhaven	2.160	171	309
Industriehaven	11.460	1.341	2.202
Agrohaven	2.240	334	563
Containerhaven	7.240	746	1.308
Zand- en grindhaven	7.380	944	1.573
Kleine zand-, grind- en agrohaven	1.350	174	290
Zeehavens	11.125	1.178	1.817
<b>Totaal</b>	<b>63.300</b>	<b>7.328</b>	<b>12.076</b>



Martijn Streng

Bart Kuipers

## Resultaten: lichte afname van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde

De resultaten van de Binnenhavenmonitor 2021 laten een lichte afname van alle gebruikte indicatoren zien: zowel de werkgelegenheid als de directe toegevoegde waarde als de totale (directe + indirecte) toegevoegde waarde nemen af in 2020. De werkgelegenheid neemt af met ongeveer 2%; de toegevoegde waarde met ongeveer 5%; een bevestiging van het beeld dat de COVID-19 crisis vooral impact heeft gehad op de productiviteit en gerealiseerde toegevoegde waarde. In de zeehavens was dit beeld overigens net andersom: een afname van de totale werkgelegenheid met 5% in 2020 en een afname van slechts 1% van de totale toegevoegde waarde.

De grootste bijdrage wordt geleverd door de industriehavens, gevolgd door de binnenvaart in de zeehavens en door de zand- en grindhavens. De industriehavens hebben een werkgelegenheid van ruim 11 duizend mensen die gezamenlijk een directe en indirecte toegevoegde waarde realiseren van 2,2 miljard euro.

## Hoe ziet de toekomst eruit?

De maatregelen tegen het coronavirus zijn op moment van schrijven recentelijk vrijwel allemaal losgelaten. Het nieuwe normaal begint steeds meer vorm te krijgen. Als haveneconomisten zijn wij vooral ook benieuwd hoe het nieuwe normaal er voor de Nederlandse binnenhavens uit ziet. Wij verwachten dat als we over 10 jaar terugkijken dat we spreken van een storm in een glas water voor de Nederlandse binnenhavens als we het hebben over COVID-19. Maar nieuwe stormen doemen op met de aanval van Rusland op Oekraïne. Het zou goed kunnen dat deze storm een aanmerkelijk groter effect heeft op de Nederlandse binnenhavens door de mogelijkheid van een economische crisis. De toekomst ziet er daarmee niet zonder meer hoopvol uit. <<

1) <https://www.eur.nl/upt/nieuws/havenmonitor-2021-nu-beschikbaar>

2) <https://www.eur.nl/en/upt/media/2021-12-erasmus-upt-binnenhavenmonitor-2021-eindrapport>

3) <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2021/27/tabellensets-nationale-rekeningen-2020>

