

Economische betekenis containersector

Studie naar de economische betekenis van de
containeroverslag in de Rotterdamse haven voor Nederland

Erasmus UPT - Maart 2024

Martijn Streng, Dominique van Keeken,
Bart Kuipers en Larissa van der Lugt

Colofon en disclaimer

- Deze studie is verricht door het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (Erasmus UPT) in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam.
- Erasmus UPT maakt mede op basis van de methode van de Havenmonitor¹ een onderbouwde *inschatting* van de economische betekenis van de containeroverslag in Rotterdam voor Nederland. Het is mogelijk dat er dubbeltellingen zitten tussen sommige direct en indirecte effecten; hiervoor is waar mogelijk gecorrigeerd. Voor dit onderzoek zijn bepaalde onderbouwde aannames gedaan, waardoor sprake is van onzekerheden en daarmee in sommige opzichten bandbreedtes in de resultaten.

1. De havenmonitor is een studie die Erasmus UPT al jaren uitvoert in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat, waarin de economische betekenis van de Nederlandse zeehavens als geheel in kaart wordt gebracht.








Inhoudsopgave

Management samenvatting	Slide 4-5
Introductie	Slide 6
Wat zit wel en niet in deze studie	Slide 7
Aanpak	Slide 8
1. Bepaling relevante type bedrijven	Slide 9-11
2. Bepaling relevante bedrijven	Slide 12-14
3. Bepaling relevante aandelen	Slide 15-20
4. Bepaling achterlandvervoer	Slide 21
Indicatoren economische betekenis	Slide 22
5. Bepaling directe werkgelegenheid en bedrijven	Slide 23
6. Bepaling directe toegevoegde waarde	Slide 24
7. Bepaling indirecte achterwaartse effecten	Slide 25
Totaaloverzicht resultaten 2022	Slide 26
8. Bepaling overige elementen	Slide 27-29
Doorkijk buitenland	Slide 30-34
Bijlagen: methodologie	Slide 36-47

Management samenvatting

- Deze studie is verricht door het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (Erasmus UPT) in opdracht van het Havenbedrijf Rotterdam. Het havenbedrijf Rotterdam heeft Erasmus UPT gevraagd de economische betekenis van de containeroverslag in Rotterdam *voor heel Nederland* in kaart te brengen.
- Dit onderzoek bouwt voort op de studie die Erasmus UPT in augustus 2023 heeft gedaan voor het havenbedrijf Rotterdam, waarbij Erasmus UPT de economische betekenis van de containeroverslag in Rotterdam *in de gemeentes Rotterdam en Albrandswaard* in kaart gebracht heeft. De methodiek in beide onderzoeken is grotendeels vergelijkbaar.
- Om de economische betekenis te bepalen is op basis van bedrijvenlijsten en aandeel gerelateerdheid per bedrijf een inschatting gemaakt van de totale werkgelegenheid -zowel direct als indirect- en de totale toegevoegde waarde -ook zowel direct als indirect- in heel Nederland.
- Kijkend naar de grote lijnen is te zien dat er door het meenemen van de regio's 'Groot-Rotterdam' en rest van Nederland ongeveer 36.000 werkzame personen en ongeveer 4,1 miljard euro toegevoegde waarde bij de inschatting voor Rotterdam en Albrandswaard komt. **Totale betekenis** komt daarmee uit op ongeveer 83,5 duizend werkzame personen en 8,7 miljard euro toegevoegde waarde.

Management samenvatting: resultaten

	Indicator	Rotterdam / Albrandswaard	'Groot Rotterdam'	Rest van Nederland	Achterland vervoer	Totaal
	Directe werkgelegenheid	17.982	2.221	18.957	11.381	50.541
	Indirecte werkgelegenheid	12.192	1.525	13.466	5.718	32.900
	Totale werkgelegenheid	30.174	3.746	32.423	17.099	83.442
	Directe toegevoegde waarde	2,58 mld euro	0,32 mld euro	2,79 mld euro	0,86 mld euro	6,55 mld euro
	Indirecte toegevoegde waarde	0,82 mld euro	0,09 mld euro	0,85 mld euro	0,39 mld euro	2,15 mld euro
	Totale toegevoegde waarde	3,40 mld euro	0,41 mld euro	3,64 mld euro	1,25 mld euro	8,70 mld euro
	Aantal bedrijfsvestigingen	581	309	813	-	1.703

Introductie

- In augustus 2023 heeft Erasmus UPT op verzoek van het Havenbedrijf Rotterdam de economische betekenis van de containersector in de Rotterdamse haven in kaart gebracht. Gezien de doorlooptijd van de studie in augustus 2023 is toen gekozen voor een relatief beperkte geografische afbakening, namelijk de gemeenten Rotterdam en Albrandswaard.
- De economische betekenis van de containeroverslag in de Rotterdamse haven beperkt zich echter niet tot bovenstaande geografische afbakening. Dit onderzoek brengt de economische betekenis van de containeroverslag in Rotterdam *voor heel Nederland* in kaart.

Wat zit wel en niet in deze studie?

- Deze studie geeft een beeld van de economische betekenis van de containeroverslag in de Rotterdamse haven voor Nederland.
- **Wat zit wel in deze studie?**
 - De aan de containeroverslag gerelateerde bedrijvigheid in heel Nederland.
 - Slide 6 t/m 8 geven een compleet overzicht van de verschillende type bedrijven die zijn meegenomen.
- **Wat zit niet in deze studie? Op deze punten wordt nader ingegaan op slide 27 t/m 29**
 - De maritieme zakelijke dienstverlening (financiering, verzekering, uitzendpersoneel etc.).
 - De maritieme maakindustrie (software en fysieke producten).
 - De activiteiten gerelateerd aan tankcontainers
 - De container surveyors
 - De indirect voorwaartse effecten

Aanpak

1.

Bepaling relevante type bedrijven

2.

Bepaling relevante bedrijven

3.

Bepaling relevante aandelen

4.

Bepaling achterlandvervoer

5.

Bepaling directe werkgelegenheid en bedrijven

6.

Bepaling directe toegevoegde waarde

7.

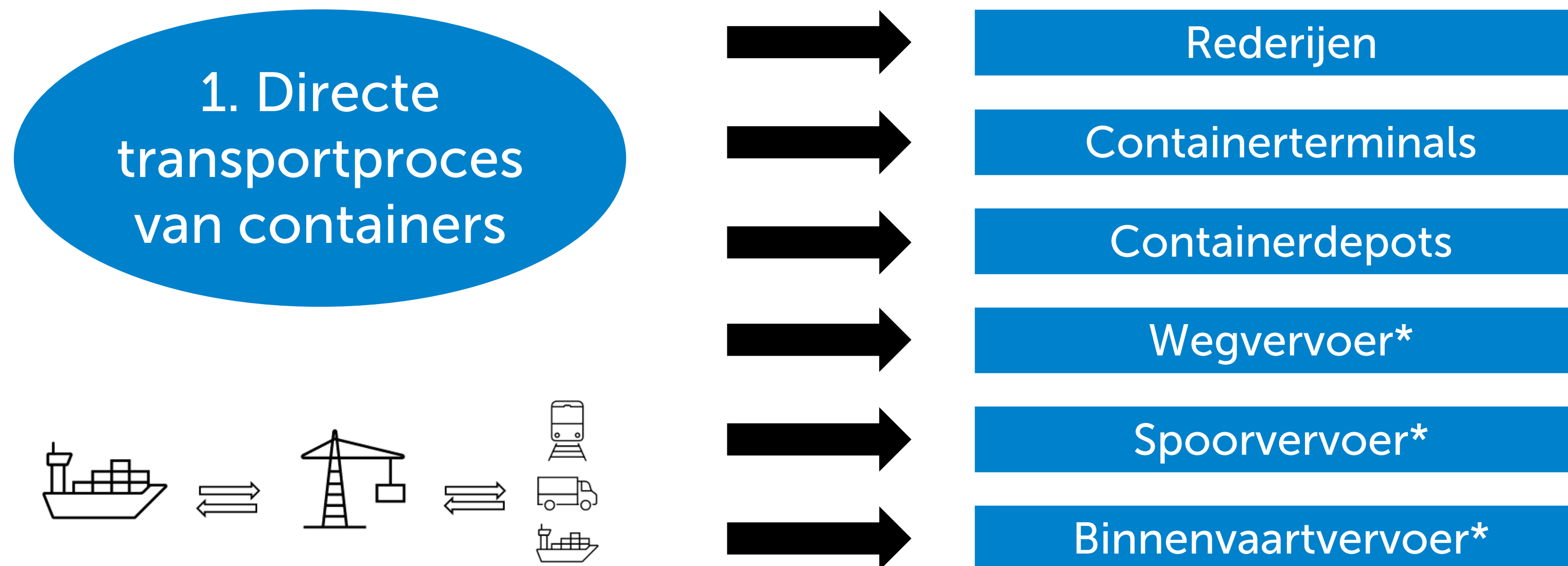
Bepaling indirecte achterwaartse effecten

8.

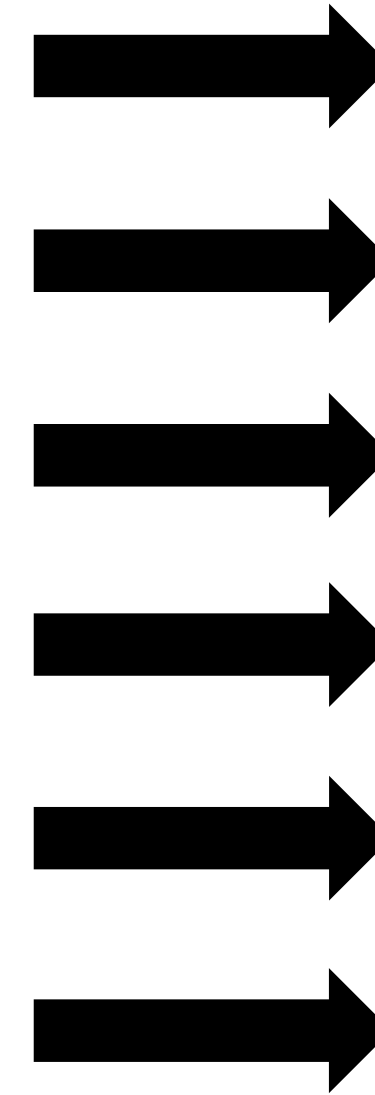
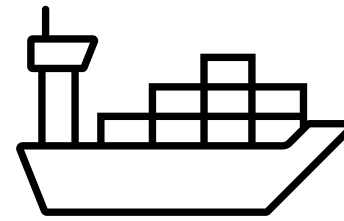
Bepaling overige elementen

Stap 1: Bepaling relevante type bedrijven

- 5 deelsegmenten onderscheiden, met daarin verschillende activiteiten



2. Bedrijven en dienstverlening gerelateerd aan het schip



Slepers

Roeiers

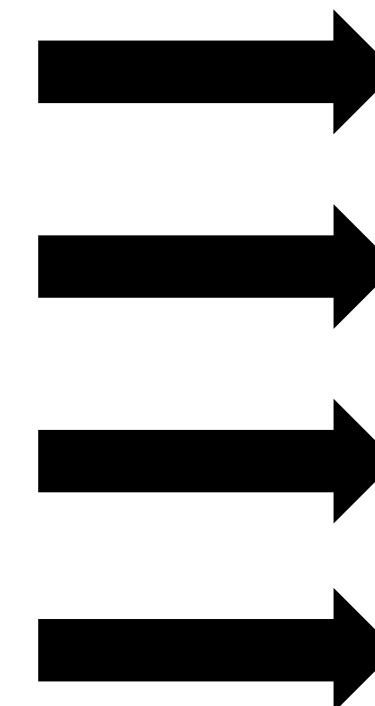
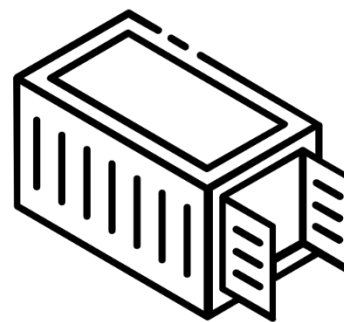
Loodsen

Bunkerleveranciers

Scheepsafvalbedrijven

Scheepsbevoorraders

3. Bedrijven en dienstverlening gerelateerd aan de container



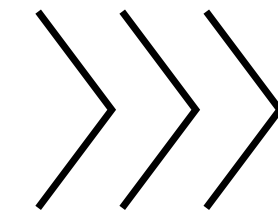
Handel in containers

Reiniging van containers

Reparatie van containers

Sjorders

4. Bedrijven en dienstverlening gerelateerd aan het transportproces



Expeditieus, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer



Havenbedrijf



Portbase

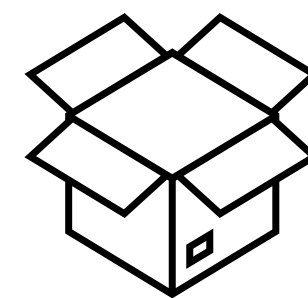


Douane en NVWA



Politie

5. Bedrijven en dienstverlening gerelateerd aan de lading in de container



Stuffen en strippen van containers



Warehousing



Value added logistics

Stap 2: Bepaling relevante bedrijven

- ▶ Per type bedrijvigheid is er een aanpak om de relevante bedrijven te identificeren (zie methodologie in de bijlage).

Vier gemeenschappelijke uitgangspunten :

- Middels websites van alle individuele bedrijven is bekeken of ze transport- en/of containergerelateerd zijn.
- Voor de SBI-codes 52109 en 52291 is voor de bedrijven kleiner de 5 werknemers (wp) gebruik gemaakt van het percentage relevante werkgelegenheid boven de 5 wp. Dit percentage is toegepast op de werkgelegenheid onder de 5 wp.
- Er is een straal van +/- 50 km rondom centrum Rotterdam getrokken. Bedrijven die (ver) buiten deze straal gevestigd zijn en niet gelegen zijn in een knooppunt locatie (e.g. Venlo), zijn individueel gecontroleerd op relevantie.
- Wij hanteren drie geografisch regio's in deze studie:
 1. Rotterdam/Albrandswaard
 2. 'Groot Rotterdam'²
 3. Rest van Nederland

2. Albrandswaard, Barendrecht, Krimpen + Capelle a/d IJssel, Lansingerland, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Schiedam, Vlaardingen, Voorne aan zee

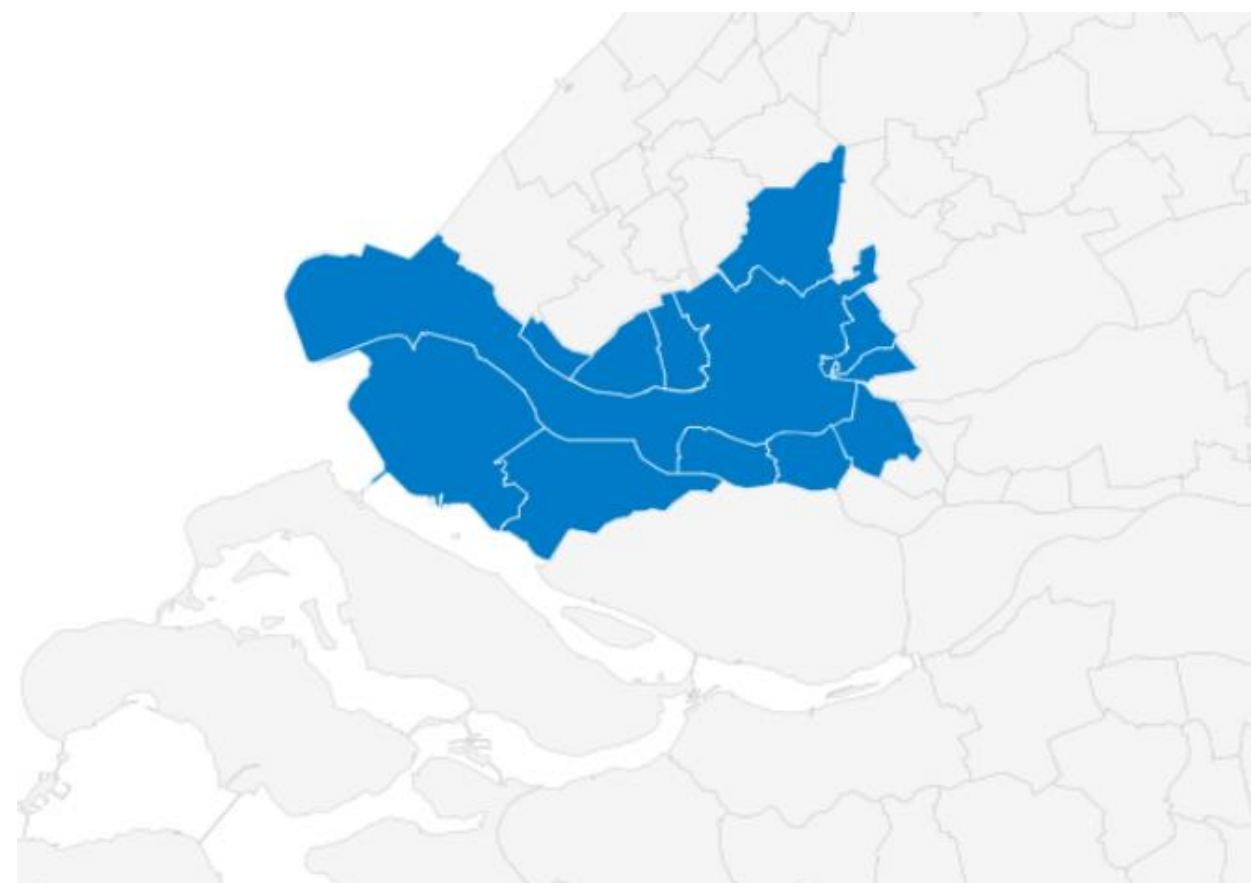
Stap 2: Bepaling relevante bedrijven

1



1. Rotterdam, Albrandswaard

2



2. Groot Rotterdam: Albrandswaard, Barendrecht, Krimpen + Capelle a/d IJssel, Lansingerland, Maassluis, Nissewaard, Ridderkerk, Schiedam, Vlaardingen, Voorne aan zee

3



3. Rest van Nederland, mede met behulp van een straal van 50 km rondom Rotterdam

Stap 2: Bepaling relevante bedrijven

- ▶ Startpunt is het Bedrijven Register Zuid-Holland (BRZ) 2022 waarin alle bedrijven in de regio Rotterdam zitten (+/- 127.000 bedrijven); daarvan zitten er +/- 76.000 bedrijven in Rotterdam en Albrandswaard. In de regio 'Groot Rotterdam' zitten nog +/- 51.000 bedrijven. Aangevuld met +/- 10.000 bedrijven uit LISA voor heel Nederland in de geselecteerde SBI-codes (52102, 52109, 52210, 52220, 52241, 52242, 52291)
- ▶ Daarop aanvullend is een diversiteit aan bronnen gebruikt om de relevante bedrijven te identificeren
 - Top 100 Logistieke dienstverleners, Alphaliner top 100, FENEX ledenlijst
 - Overzichten Havenbedrijf Rotterdam (o.a. bunkerleveranciers, terminals en depots)
 - Kennis vanuit de havenmonitor en overige onderzoeken bij experts Erasmus UPT
 - Uitgeverij Logistiek – RotterdamtransPORT

Stap 3: Bepaling relevante aandelen

- ▶ In alle drie de regio's (Rotterdam/Albrandswaard, 'Groot Rotterdam' en rest van Nederland is een aantal type activiteiten volledig gerelateerd aan de containersector en daarmee geheel meegenomen (100%):
 - Depots
 - Handel in containers
 - Reiniging en reparatie van containers
- ▶ In Rotterdam, Albrandswaard en 'Groot Rotterdam' is een aantal type activiteiten volledig gerelateerd aan de containersector en daarmee geheel meegenomen (100%):
 - Rederijen
 - Sjorders
 - Stufen en strippen van containers
- ▶ In de rest van Nederland zijn deze activiteiten *niet* meegenomen

Stap 3: Bepaling relevante aandelen

- In Rotterdam, Albrandswaard en 'Groot Rotterdam' is een aantal type activiteiten volledig gerelateerd aan de containersector en daarmee geheel meegenomen (100%):
 - Terminals
- In de rest van Nederland zijn containerterminals *gedeeltelijk (70%)* meegenomen

Stap 3: Bepaling relevante aandelen

- ▶ In Rotterdam, Albrandswaard en 'Groot Rotterdam' is een aantal type activiteiten gedeeltelijk meegenomen (naar rato van het aantal containerschepen ten opzichte van het totaal aantal schepen, $\approx 38\%$)³:
 - Slepers en roeiers (individueel gevalideerd)
 - Loodsen
 - Bunkerleveranciers
 - Scheepsafvalverwijderingsbedrijven
 - Scheepsbevoorraders
 - Havenbedrijf
- ▶ In de rest van Nederland zijn deze activiteiten *niet* meegenomen

3. Bron aantal schepen: Havenbedrijf Rotterdam. De schepen in de K1 (≤ 120 meter) en voor Roro/Autoschip K1 en K2 (> 120 en ≤ 200 meter) zijn niet meegenomen omdat deze geen gebruik maken van loods en slepers.

Stap 3: Bepaling relevante aandelen

- In Rotterdam, en Albrandswaard is op basis van kennis bij de experts van Erasmus UPT het aandeel containergerelateerdheid voor de volgende partijen ingeschat op 75%:
 - Portbase
 - Douane en NVWA
 - Politie (alleen vestiging in Botlek, verder niet relevant)
- In 'Groot Rotterdam' en de rest van Nederland zijn deze activiteiten *niet* meegenomen

Stap 3: Bepaling relevante aandelen

- Een aantal activiteiten is in zowel Rotterdam, Albrandswaard, 'Groot Rotterdam' en de rest van Nederland gedeeltelijk meegenomen. Op basis van een steekproef is het aandeel gerelateerdheid bepaald.
 - Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
 - Warehousing
 - Value added logistics.
- Voor de steekproef zijn 35 grote partijen die actief zijn in de drie bovengenoemde sectoren individueel benaderd. Deze partijen hebben vaak meerdere vestigingen in alle drie de geografische regio's. Op basis van de inhoudelijke reacties is het gemiddelde aandeel van 70% bepaald, in lijn ook met het aandeel van de containerterminals in de rest van Nederland. Het resultaat van de steekproef is vervolgens gevalideerd bij FENEX, de expediteursorganisatie, die zelfstandig de inschatting van 75% maakte.

Stap 3: Bepaling relevante aandelen

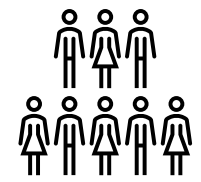
- ▶ Er zijn 3 partijen die in de categorie die is uitgewerkt op slide 19 vallen, en die op basis van individueel contact een ander aandeel gekregen hebben:
 - De Rijke Transport (*op basis van aangeleverde specifieke individuele cijfers over aantal orders gerelateerd aan containers*)
 - Veembedrijf de Rijke (*op basis van aangeleverde specifieke individuele cijfers over aantal orders gerelateerd aan containers*)
 - Eimskip Nederland BV (*Eimskip staat geregistreerd als een expediteur, maar is een rederij. Daarom meegenomen naar analogie van andere rederijen*).
- Op basis van individueel contact en cijfers vanuit deze bedrijven is het aandeel precies vastgesteld en daarmee afwijkend van de 70% zoals generiek toegepast voor dit type activiteit.

Stap 4: Bepaling achterlandvervoer

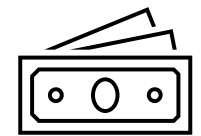
- Naar analogie van de Havenmonitor is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van het achterlandvervoer berekend aan de hand van de overgeslagen lading.
- Reden is dat de bedrijvigheid gedeeltelijk niet in Rotterdam (of zelfs de Rotterdamse regio) gevestigd is, en dat daarnaast de mate van gerelateerdheid van een individuele partij aan de Rotterdamse haven – laat staan de containersector in de Rotterdamse haven – soms lastig te bepalen is.
- Ter voorkoming van dubbeltellingen is bij de bepaling van het aandeel expediteurs/logistieke dienstverleners/vervoerders rekening gehouden met logistieke partijen die eigen vervoer uitvoeren. Deze activiteiten zijn daar niet meegenomen.
- Beschrijving van de berekening van het achterlandvervoer is terug te vinden op slide 42

Indicatoren economische betekenis

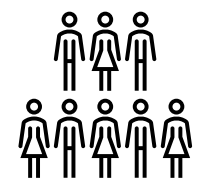
➤ De economische betekenis in 2022 wordt weergegeven aan de hand van 5 indicatoren:



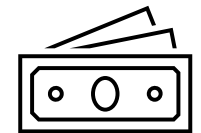
Directe werkgelegenheid in werkzame personen



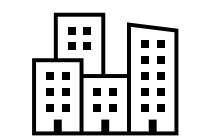
Directe toegevoegde waarde



Indirecte werkgelegenheid in werkzame personen



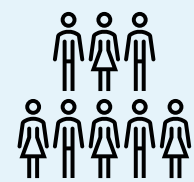
Indirecte toegevoegde waarde



Aantal bedrijfsvestigingen

Stap 5: Bepaling directe werkgelegenheid en bedrijven

- De directe werkgelegenheid is bepaald op basis van bedrijvenregisters, waar elk individueel bedrijf met een aantal werknemers in is opgenomen. Deze opgave is vermenigvuldigd met het aandeel gerelateerdheid zoals bepaald in stap 3. Daarbij is de werkgelegenheid van het achterlandvervoer opgeteld.
- Het aantal bedrijfsvestigingen is het aantal unieke vestigingen welke als relevant aangemerkt zijn.



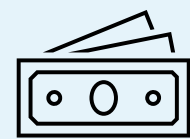
Directe werkgelegenheid in 2022: 50.541 werkzame personen



Aantal relevante bedrijfsvestigingen in 2022: 1.703

Stap 6: Bepaling directe toegevoegde waarde

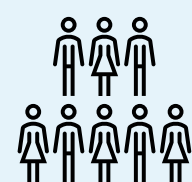
- De directe werkgelegenheid per bedrijf is vermenigvuldigd met de toegevoegde waarde per werknemer. Deze toegevoegde waarde per werknemer wordt bepaald op basis van de nationale rekeningen van het CBS (arbeidsvolume en productie). Beperking in deze inschatting is dat de data niet beter beschikbaar is dan op SBI-2 niveau waardoor verschillen tussen verschillende soorten activiteiten binnen deze SBI codes (bijvoorbeeld 52241 en 52291) niet zichtbaar zijn. De data is in dit geval slechts beschikbaar voor SBI-2: 52. Tweede element wat zorgt voor onzekerheid in deze inschatting is dat eventuele regionale verschillen in productiviteit (tw per wn) niet zichtbaar zijn in de nationale rekeningen van het CBS.



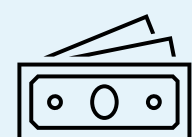
Directe toegevoegde waarde in 2022: 6,55 mld euro

Stap 7: Bepaling indirecte achterwaartse effecten

- Net als in de Havenmonitor zijn de indirecte achterwaartse effecten bepaald op basis van multipliers aan de hand van de Leontief-methode, zowel voor werknemers als voor toegevoegde waarde. Hierbij is aan de hand van de input-outputtabellen van het CBS per SBI-code een multiplier bepaald. Gelijkend aan de toegevoegde waarde per werknemer is ook hier de beperking in deze inschatting dat de data niet beter beschikbaar is dan op SBI-2 niveau waardoor verschillen tussen diverse soorten activiteiten binnen deze SBI-codes niet zichtbaar zijn.




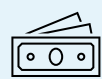

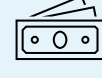



Indirecte werkgelegenheid in 2022: 32.900 werkzame personen



indirecte toegevoegde waarde in 2022: 2,15 miljard euro

Totaaloverzicht resultaten in 2022

	Indicator	Rotterdam / Albrandswaard	'Groot Rotterdam'	Rest van Nederland	Achterland vervoer	Totaal
	Directe werkgelegenheid	17.982	2.221	18.957	11.381	50.541
	Indirecte werkgelegenheid	12.192	1.525	13.466	5.718	32.900
	Totale werkgelegenheid	30.174	3.746	32.423	17.099	83.442
	Directe toegevoegde waarde	2,58 mld euro	0,32 mld euro	2,79 mld euro	0,86 mld euro	6,55 mld euro
	Indirecte toegevoegde waarde	0,82 mld euro	0,09 mld euro	0,85 mld euro	0,39 mld euro	2,15 mld euro
	Totale toegevoegde waarde	3,40 mld euro	0,41 mld euro	3,64 mld euro	1,25 mld euro	8,70 mld euro
	Aantal bedrijfsvestigingen	581	309	813	-	1.703

Stap 8: Bepaling overige elementen

Naast de in deze studie meegenomen activiteiten is er nog een aantal elementen van belang.

- Het eerste element dat van belang is, is de maritiem zakelijke dienstverlening. In Rotterdam en omgeving zijn diverse maritiem zakelijke dienstverleners gevestigd die zaken als financiering, verzekeringen of juridische diensten voor het containervervoer en/of de lading in de containers verzorgen. Het gaat hier bijvoorbeeld om partijen als Aon, Marsh, NautaDutilh of ING. Deze activiteiten zijn niet meegenomen in deze studie, omdat het definiëren van de populatie en het bepalen van het relevante aandeel niet voldoende onderbouwd gedaan kon worden binnen de tijdsspanne van dit onderzoek.

Stap 8: Bepaling overige elementen

- ▶ Het tweede element is de maritieme maakindustrie. Wij denken hierbij vooral aan leveranciers van software of fysieke producten voor bijvoorbeeld de terminals of warehouses. Het gaat hier om partijen als bijvoorbeeld TBA Group, die software maken om de containerterminals te automatiseren. Maar ook bedrijven die apparatuur en equipment maken die gebruikt worden in de logistieke bedrijven. Deze activiteiten zijn niet meegenomen in deze studie, omdat de mate van overlap met de indirecte effecten en gerelateerdheid niet voldoende onderbouwd gedaan kon worden binnen de tijdsspanne van dit onderzoek.
- ▶ Het derde element zijn de indirecte voorwaartse effecten. Dit zijn activiteiten die mogelijk worden gemaakt dankzij de aanwezigheid van de Rotterdamse haven productie die gefaciliteerd wordt door de Rotterdamse haven (bijv. door middel van export via de haven).

Stap 8: Bepaling overige elementen

- ▶ Het vierde element zijn tankcontainers. Er zijn partijen actief in het vervoer of de (logistieke) verwerking van tankcontainers zoals Den Hartogh of Bertschi. Deze zien wij in aard en karakteristieken afwijken van de wel meegenomen activiteiten, waardoor deze activiteiten buiten beschouwing zijn gelaten in deze studie.
- ▶ Het laatste element dat wij hierbij specifiek willen benoemen zijn container surveyors; deze zijn buiten beschouwing gelaten vanwege het feit dat de scheiding tussen *bedrijven en dienstverlening gerelateerd aan de container* enerzijds en *maritiem zakelijke dienstverleners* anderzijds voor deze categorie lastig te maken is. Dit type bedrijven bevindt zich meer nadrukkelijk op het snijvlak tussen deze typen activiteiten, waardoor relevantie en gerelateerdheid niet voldoende onderbouwd gedaan kon worden binnen de tijdsspanne van dit onderzoek.

Doorkijk naar buitenland: methode

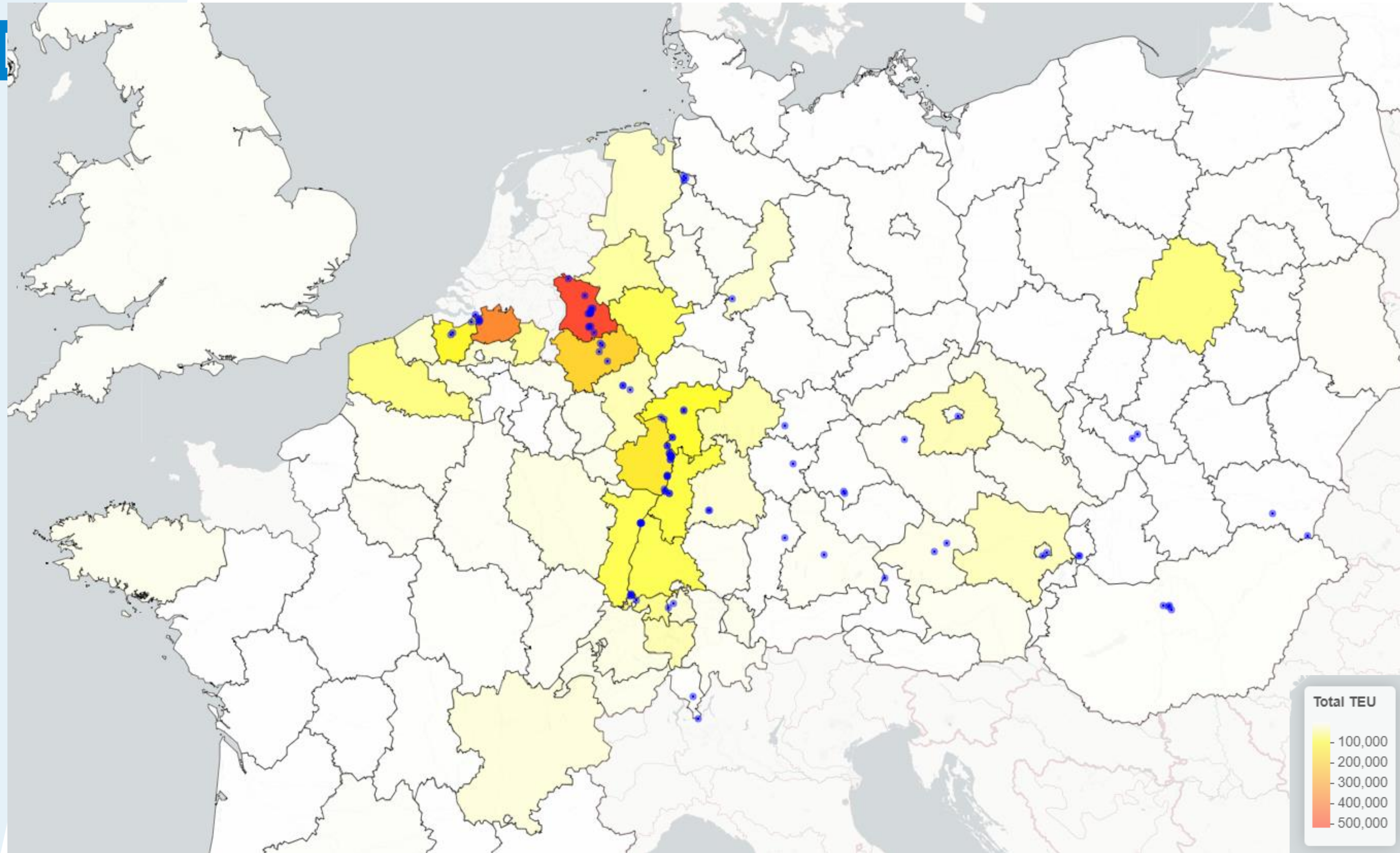
- In aanvulling op de inschatting van de economische betekenis in Nederland wordt een doorkijk gegeven naar de economische betekenis in het buitenland. Deze doorkijk bestaat uit 2 elementen:
 - Een kwantitatieve inschatting afgeleid van de kengetallen zoals die in deze studie voor Nederland zijn bepaald
 - Een set aan aanvullende inzichten over aan container(overslag) gerelateerde activiteiten

Methodiek kwantitatieve inschatting

- De kwantitatieve inschatting baseert zich op twee dingen:
 - De werkgelegenheid en toegevoegde waarde in Nederland zoals in deze studie bepaald
 - De ladingvolumes zoals deze naar Nederland en naar de rest van Europa gaan (ISL data verkregen via het havenbedrijf Rotterdam)

Doorkijk naar buitenland: resultaten

- De totale hoeveelheid werkzame personen in Nederland is 83.442; de totale toegevoegde waarde is 8,70 miljard euro.
- De verdeling van de totale ladingstromen tussen Nederland en de rest van Europa is 74,8% naar Nederland (7,7 mln TEU) en 25,2% naar rest van Europa (2,6 mln TEU).¹
- Deze getallen combinerend bepalen we de hoeveelheid werkzame personen en toegevoegde waarde voor 1 TEU in Nederland. We nemen aan dat de hoeveelheid werknemers en toegevoegde waarde in de rest van Europa 40% is van de waardes in Nederland om deze waardes in de rest van Europa te bepalen. Hierbij houden we rekening met het feit dat minder van de activiteiten aan de haven van Rotterdam gerelateerd is.
- Daarmee komt:
 - de werkgelegenheid in de rest van Europa op 11.267 werkzame personen
 - de toegevoegde waarde op ongeveer 1,2 miljard euro



De kaart is een illustratief voorbeeld gebaseerd op ISL-data uit 2022, het is een weergave van het totaal aantal TEU's (import/export) van en naar Rotterdam.¹ Op de kaart zijn ook een set aan terminals weergegeven die in meer of mindere mate gerelateerd zijn aan de containeroverslag van/naar de haven van Rotterdam.

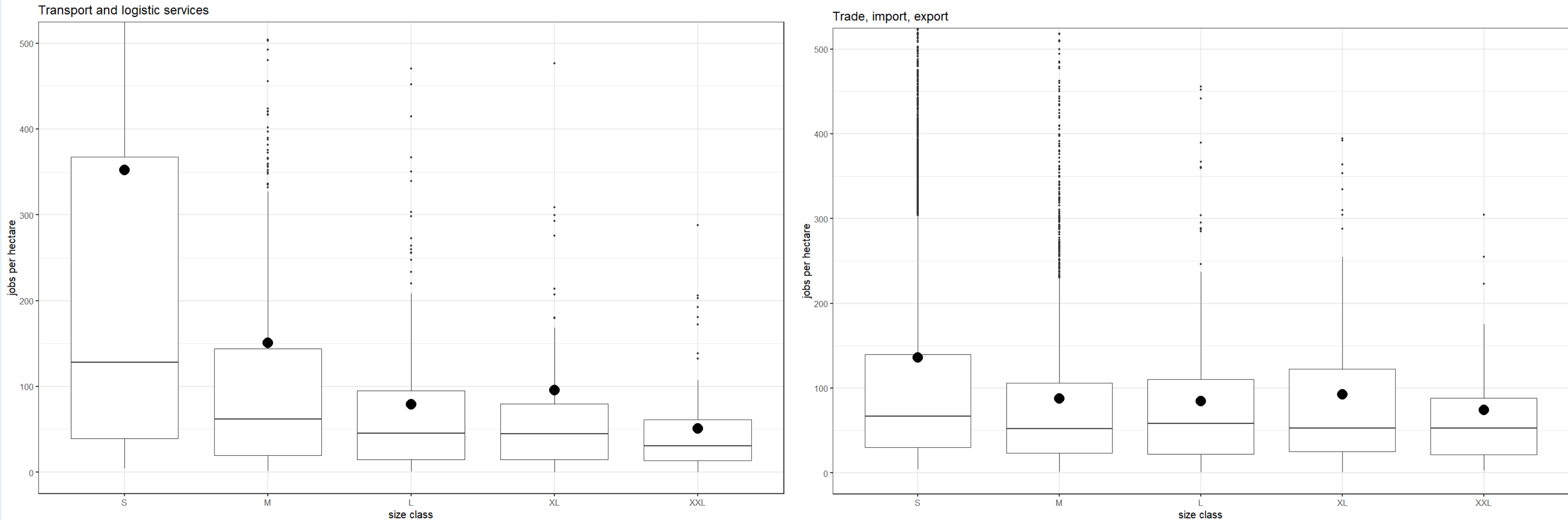
1. De data voor het totaal aantal TEU's van/naar Italië is niet weergegeven op de kaart omdat de landelijke aggregatie een vertekend beeld geeft t.o.v. de andere landen

Doorkijk naar buitenland: inzichten BE en DUI

- Het totaal aantal benutte oppervlakte aan logistiek vastgoed in België in 2023 is 19.507.200 vierkante meter (m.u.v. distributiecentra voor eigen rekening). De komende 5 jaar wordt er verwacht dat er 2264 ha (22.640.000m²) ontwikkeld wordt.¹
- Ter vergelijking, voor Nederland werd het totaal aantal benutte oppervlakte aan logistiek vastgoed voor 2024 in 2019 geschat op zo'n 50 miljoen vierkante meter.¹
- In 2023 is er in de 'Big 5' (Berlin, Düsseldorf, Frankfurt, Hamburg, Munich) in totaal 667.000 m² aan nieuwe magazijnen gebouwd.³

1. Savills 2020 - Logistieke vastgoedmarkt NL
2. CBRE, Real Estate Market Outlook 2024
3. JLL, 2022 – Logistics- and Industrial Market Overview

Doorkijk naar buitenland: inzichten



- Bovenstaande grafieken geven een inzicht (gebaseerd op Nederlandse data) hoeveelheid werkgelegenheid er is in transport, logistiek en warehousing in verschillende grootteklasses (van s tot xxl). Zeker voor de grootste drie categorieën is de werkgelegenheid zo tussen de 60-95 banen per hectare (bron: Erasmus UPT). Wij schatten in dat deze cijfers relatief vergelijkbaar zijn voor in ieder geval een aantal Europese landen waar de containers uit de Rotterdamse haven naar toe gaan.

Bijlagen: specificatie methodologie

Leeswijzer bijlagen

In de bijlagen van dit onderzoek is de methodologie voor bepaalde onderdelen van dit onderzoek gedetailleerd uiteengezet. Het overzicht hieronder dient als leeswijzer voor de bijlagen die na deze slide volgen:

- Slides 28 t/m 31 geven per SBI code en per regio (Groot Rotterdam en Nederland) weer op basis van welke onderbouwing in stap 2 gekozen is om een bedrijf als wel of niet relevant te beschouwen in deze studie.
- Slide 32 t/m 34 bevatten lijsten met bedrijven en terminals die in stap 2 handmatig toegevoegd zijn aan de brondata.
- Slide 35 omschrijft de aanpak en uitleg voor de geografische relevantie van bedrijven gelegen in Amsterdam, Zaanstad, Haarlemmermeer
- Slide 36 geeft een overzicht van de postcodes gelegen in het primaire havengebied van Rotterdam die tijdens de containerstudie in 2023 zijn gebruikt in de selectie van relevante bedrijven.
- Slide 37 omschrijft de aanpak voor de achterlandberekening.

Selectie van relevante bedrijven (stap 2)

➤ Geselecteerde SBI codes en aanpak per SBI code voor regio 'Groot Rotterdam'

- *SBI code 46696 (groothandel in emballage)*. In principe niet relevant, tenzij naam/locatie/sector aanleiding gaf verder te kijken. Wel als relevant beoordeeld na een analyse van het bedrijf naar de mate van container gerelateerd van de desbetreffende activiteit door middel van het bekijken van website.
- *SBI code 84110 (Algemeen overheidsbestuur)*. Uitgangspunt is dat deze activiteit niet relevant is, tenzij naam/locatie/sector aanleiding gaf verder te kijken. Wel als relevant beoordeeld na een analyse van de overheidsinstantie naar de mate van container gerelateerd van de desbetreffende activiteit door middel van het bekijken van website.

➤ Geselecteerde SBI codes en aanpak per SBI code voor regio Nederland

- *SBI code 52102 (Opslag in koelhuizen e.d.)*. In principe wel relevant, tenzij naam/locatie/sector aanleiding gaf verder te kijken. Wel als relevant beoordeeld na een analyse van het bedrijf naar de mate van container gerelateerd van de desbetreffende activiteit door middel van het bekijken van website.
- *SBI code 52210 (Dienstverlening voor vervoer over land)*. Middels websites van alle individuele bedrijven ≥ 5 wp is bekeken of ze transport- en/of container gerelateerd zijn. < 5 wp in principe niet relevant, tenzij naam/locatie/sector aanleiding gaf verder te kijken.

Selectie van relevante bedrijven (stap 2)

➤ Geselecteerde SBI codes en aanpak per SBI code voor regio Nederland

- *SBI code 52220 (Dienstverlening voor vervoer over water)*. Middels websites van alle individuele bedrijven ≥ 5 wp is bekeken of ze transport- en/of container gerelateerd zijn. < 5 wp in principe niet relevant, tenzij naam/locatie/sector aanleiding gaf verder te kijken.
- *SBI code 52241 (Laad-, los- en overslagactiviteiten voor zeevaart)*. Middels websites van alle individuele bedrijven ≥ 5 wp is bekeken of ze transport- en/of container gerelateerd zijn. < 5 wp in principe niet relevant, tenzij naam/locatie/sector aanleiding gaf verder te kijken.
- *SBI code 52242 (Laad-, los- en overslagactiviteiten niet voor zeevaart)*. Middels websites van alle individuele bedrijven ≥ 5 wp is bekeken of ze transport- en/of container gerelateerd zijn. < 5 wp in principe niet relevant, tenzij naam/locatie/sector aanleiding gaf verder te kijken.

Selectie van relevante bedrijven (stap 2)

➤ Geselecteerde SBI codes en aanpak per SBI code voor regio Nederland

- *SBI code 52291 (Expeditieus, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer).* Deze SBI is aangevuld met FENEX Ledenlijst en Top 100 logistieke dienstverleners. Middels websites van alle individuele bedrijven ≥ 5 wp is bekeken of ze transport- en/of containergerelateerd zijn. < 5 is gebruik gemaakt van het percentage relevante werkgelegenheid boven de 5 wp. Dit percentage is toegepast op de werkgelegenheid onder de 5 wp.
- *SBI code 52109 (Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d)).* Middels websites van alle individuele bedrijven ≥ 5 wp is bekeken of ze transport- en/of containergerelateerd zijn. < 5 wp én gelegen in het primair havengebied is wel relevant, tenzij naam/locatie/sector aanleiding gaf verder te kijken. < 5 is gebruik gemaakt van het percentage relevante werkgelegenheid boven de 5 wp. Dit percentage is toegepast op de werkgelegenheid onder de 5 wp.

Selectie van relevante bedrijven (stap 2)

► Handmatig geselecteerde bedrijven uit overige SBI-codes

- *Alle bedrijven met 'container' in de naam.* Middels websites van alle individuele bedrijven is bekeken of ze transport- en/of containergerelateerd zijn.
- *Alle bedrijven met 'reefer' in de naam.* Middels websites van alle individuele bedrijven is bekeken of ze transport- en/of containergerelateerd zijn.

Toegevoegde selectie bedrijven (1/3)

► Handmatig toegevoegde bedrijven (1/3)

- Bedrijven in andere SBI codes die individueel bekeken zijn of de activiteit die ze doen transport en/of container gerelateerd is door middel van het bekijken van website. Wel relevant gezet:
 - Maersk Line UK Limited
 - Matrans Marine Service BV
 - Samskip B.V.
 - GEODIS FF Netherlands B.V.
 - Schenker Logistics Nederland B.V.
 - Broekman Logistics BV
 - Neko Ship Supply BV
 - De Rijke Transport B.V.
 - Neele-Vat
 - GEODIS CL Netherlands B.V.
 - Veembedrijf de Rijke BV

Toegevoegde selectie bedrijven (2/3)

► Handmatig toegevoegde bedrijven (2/3)

- Bedrijven in andere SBI codes die individueel bekeken zijn of de activiteit die ze doen transport en/of container gerelateerd is door middel van het bekijken van website. Wel relevant gezet:
 - DHL Global Forwarding (Netherlands) B.V.
 - Broekman Logistics Division B.V.
 - European Gateway Services BV
 - Politie – locatie Botlek
 - Boluda Towage
 - Svitzer

Toegevoegde selectie bedrijven (3/3)

► Handmatig toegevoegde bedrijven (3/3)

- Terminals en bedrijven die niet aanwezig waren in de bedrijvenlijst die wel relevant zijn:
 - CCT Alpherium
 - CTU – Container Terminal Utrecht
 - Rietveld Oosterhout B.V.
 - Van Berkel Logistics – Veghel
 - MCS Terminal Meppel
 - Regionaal Overslag Centrum Waalwijk B.V.
 - Westerman Logistics B.V.
 - Container terminal Doesburg
 - CNTNR Partners
 - Seacube Containers

Bepaling relevante aandelen (stap 3)

➤ Geografische relevantie: Amsterdam – Zaanstad - Haarlemmermeer

- In de regio rondom Schiphol is een grote diversiteit aan logistieke en transport stakeholders actief. Voor een (groot) deel zijn deze gerelateerd aan de luchtvrachtfunctie van Schiphol, maar er zijn ook verbindingen en relaties met de containeroverslag in Rotterdam. Deze worden via veelal de binnenvaart en/of de weg vervoerd tussen de regio Amsterdam en de Rotterdamse haven. Hierbij zijn bijvoorbeeld de terminals of logistieke dienstverleners in de Amsterdamse haven betrokken. Voor sommige activiteiten is de verbondenheid met de Rotterdamse haven relatief sterk en zou bijvoorbeeld 70% aandeel gerelateerdheid gepast zijn, terwijl er voor andere geen enkele relatie is. Overall, zien wij deze activiteiten voor een beperkt deel gerelateerd aan de containeroverslag in de Rotterdamse haven.
- Daarom is het aandeel van relevante bedrijven in deze 3 gemeentes –voorzichtigheidshalve- op 5% vastgesteld.

Postcodes primair havengebied Rotterdam

- 3029
- 3072
- 3081
- 3087
- 3088
- 3089
- 3115
- 3133
- 3134
- 3151
- 3195
- 3196
- 3197
- 3198
- 3199

Achterlandberekening

- Naar analogie met de havenmonitor is de economische betekenis van het achterlandvervoer berekend. Veel van de bedrijven die hier actief in zijn, zijn bijvoorbeeld niet gevestigd in de Rotterdamse haven of vervoeren goederen naar meerdere havens, waardoor het lastig is onderbouwde inschattingen te maken van de aan de containersector in de Rotterdamse haven gerelateerde economische impact. Daarom wordt in de Havenmonitor gekozen om te redeneren vanuit de lijn dat een x aantal personen nodig is om de relevante ladingstromen te vervoeren. Deze methode is in de havenmonitor uitgebreid gevalideerd en in deze studie overgenomen.
- Het totaalgewicht van de containeroverslag exclusief zee-zee overslag vormt het startpunt. Dit totaalgewicht is verdeeld over de modaliteiten met behulp van modal split data van het Havenbedrijf Rotterdam.
- Het gewicht per modaliteit is vermenigvuldigd met de gemiddelde afgelegde afstand per modaliteit en het aandeel Nederlandse vlag, wat leidt tot aantal tonkilometer per modaliteit.
- Gebaseerd op diverse CBS-databronnen is het aantal werknemers per mln tonkm voor de verschillende modaliteiten bepaald
- Het aantal mln tonkm per modaliteit is vermenigvuldigd met het aantal werknemers per mln tonkm om de directe werkgelegenheid te bepalen.
- Voor de toegevoegde waarde en indirecte effecten is de methode gelijk als beschreven op slide 20 en 21, met uitzondering van het feit dat voor de toegevoegde waarde per werknemer waardes in 2021 gebruikt zijn voor de vervoersactiviteiten.

Vergelijking met andere studies

	Deze studie	Havenmonitor	Erasmus UPT en CBS (2022)
Containeractiviteiten in de haven	✓	✓	✓
Transportactiviteiten voor andere ladingstromen in de haven	✗	✓	✓
Vervoer naar rest van Nederland	✓	✓	✓
Industrie en groothandel	✗	✓	✓
Logistieke dienstverlening in de haven	✓	✓	✓
Logistieke dienstverlening buiten de haven	✓	✗	✓
Bedrijven die verdienen aan goederen via de havens buiten de havens	✗	✗	✓
Indirecte voorwaartse effecten	✗	✗	✓
Maritieme dienstverleners in rest van Nederland	✗	✗	✗

