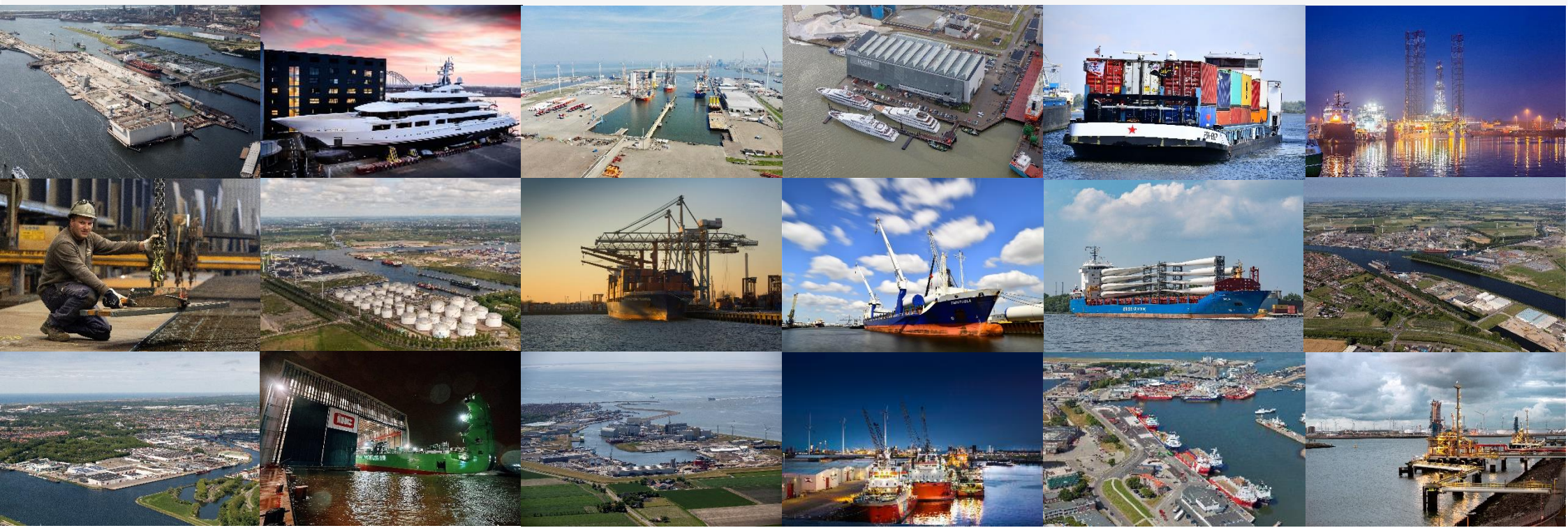




## Havenmonitor 2023



# Havenmonitor 2023

De economische betekenis van Nederlandse zeehavens

November 2023

Opgesteld voor: Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

## Colofon

De Havenmonitor 2023 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**

**Larissa van der Lugt**

**Rosanne van Houwelingen**

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](mailto: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.....	6
Uitsplitsing economische betekenis .....	9
Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven.....	13
Uitsplitsing economische betekenis per sector .....	18
2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens.....	20
Totaal Noordelijke zeehavens.....	20
Groningen Seaports .....	24
Harlingen.....	29
Den Helder .....	33
3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied .....	37
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied .....	37
Amsterdam .....	42
Overig Noordzeekanaalgebied.....	46
4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond .....	49
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond .....	49
Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond .....	53
Rotterdam .....	57
Noordoever Nieuwe Waterweg.....	62
Overig Rijnmond .....	66
Drechtsteden .....	70

Moerdijk.....	75
5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL.....	80
North Sea Port NL .....	80
6. Indirecte effecten Nederlandse zeehavens .....	85
7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens.....	88
8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens .....	99
Bijlage 1: omzetontwikkeling 2023 tov een jaar eerder .....	102
Bijlage 2: methodiek havenmonitor .....	103

## 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-FTE) en toegevoegde waarde (gemeten in euro's) worden zowel het directe- als ook het indirecte effect bepaald. Naast de drie primaire indicatoren worden nog drie andere indicatoren gebruikt: de publieke- en de private investeringen en het marktaandeel van de havens in de Hamburg-Le Havre range.

### 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 2023 bouwt voort op de ingezette weg en breidt de tijdsreeks uit met de cijfers over de havens voor het jaar 2022.

### Methodologie en aandachtspunten

Er is met de havens afgesproken methodologische wijzigingen te clusteren en eens per 5 jaar te doen; daarnaast is er voor deze havenmonitor geen noodzaak tot aanpassingen vanwege de herijkingen van de afgelopen jaren. Wel is in deze monitor de tijdsreeks voor Rotterdam en overig Noordzeekanaalgebied -en daarmee ook de totalen van deze gebieden- met terugwerkende kracht teruggerekend tot en met 2018. Door de wijzigingen in de populatie zoals in de havenmonitor 2022 beschreven, zouden onjuiste verschillen in de cijfers ontstaan. Om deze verschillen te voorkomen is voor deze twee havens de populatie voor de gehele tijdsreeks teruggerekend. Daarmee verandert ook de tijdsreeks van de overkoepelende gebieden.

Net als vorig jaar zit wel een aandachtspunt in de cijfers van de toegevoegde waarde. Uitgangspunt van de CBS methodiek is dat de *concept toegevoegde waarde cijfers van 2022* en de definitieve cijfers van 2021 opgeleverd worden. Voor het meest recente jaar (in deze havenmonitor dus 2022) wordt een *voorlopige inschatting* gemaakt op basis van beschikbare informatie over werkgelegenheid en omzet. De ervaring leert dat deze voorlopige inschatting in 'normale' jaren relatief goed werkt, maar dat in meer extreme jaren, de cijfers bij definitieve vaststelling nog relatief veel kunnen afwijken. *Alle toegevoegde waarde*

cijfers over 2022 in deze havenmonitor zijn dus *voorlopig* en *kunnen volgend jaar aangepast worden*. Het betreft hier alle tabellen en grafieken waarin toegevoegde waarde cijfers over 2022 staan. Voor 2021 wordt de inschatting definitief in deze havenmonitor door gebruik te maken van de daadwerkelijke opgave die de bedrijven zelf richting het CBS gedaan hebben. Dit zorgt er dus voor de toegevoegde waarde cijfers over 2021 in deze monitor kunnen verschillen van de cijfers zoals deze in de havenmonitor 2022 gerapporteerd zijn. Erasmus UPT maakt een verschilanalyse van de cijfers die het CBS aanlevert.

Laatste punt is dat er afrondingsverschillen kunnen zitten tussen totaaltabellen 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:

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 2023

De cijfers over 2021 en 2022 -en daarmee ook vergelijkingen tussen deze jaren- worden vanzelfsprekend sterk beïnvloed door (het herstel van) de COVID-19 pandemie in 2021 en de wereldwijde energie- en grondstoffencrisis als gevolg van de oorlog in Oekraïne in 2022. Deze gebeurtenissen hebben in diverse opzichten veel en extreme impact gehad op het hele land en specifiek de zeehavens. Met name de industrie heeft in vooral 2022 waardes laten zien die -voor zover bekend bij de onderzoekers- nooit eerder vertoond zijn. Belangrijk voorbeeld is de aardolie industrie; volgens de nationale rekeningen van het CBS realiseerde deze sector in 2022 een bruto toegevoegde waarde in basisprijzen van ruim 7 miljard euro. Niet alleen is dit 445% van de waarde in 2021, maar het is ook ruim 3x zo hoog als de vorige hoogste waarde in de periode 1995-2021. Ook andere voor zeehavens belangrijke sectoren als de basismetaal-, metaalproducten industrie, de chemische industrie en de machine industrie laten grote groeipercentages zien. Dit zien we in grote mate terug in de toegevoegde waarde, maar ook de omzet van de bedrijven in de verschillende zeehavens. Ook de groothandel sector, vooral ook in de energie hoek, laat grote stijgingen zien, met name op het gebied van de omzet. Volatiliteit en onzekerheid zijn twee elementen waarbij grondstoffenhandel heel actief gebeurt en dit was in 2022 zeker het geval.

De stijging van de toegevoegde waarde in de verschillende havens komt vooral door een tweetal factoren. Toegevoegde waarde wordt bepaald op basis van een aantal componenten, waarvan lonen, bedrijfsresultaat en afschrijvingen de belangrijkste drie zijn. Vooral in de ontwikkeling van het bedrijfsresultaat zien wij een oorzaak van de stijging van de toegevoegde waarde. Daarbij was er sprake van een hoge inflatie, waardoor de daaraan gekoppelde loonontwikkeling zorgt voor een toename van de toegevoegde waarde.

### Blijvend hoog niveau of incidentele piek in 2022?

De vraag die bij zulke grote ontwikkelingen opkomt is of er sprake is van een nieuw blijvend niveau of dat sprake is van een eenmalige piek of dip. Het is geen onderdeel van de havenmonitor om een inschatting voor de cijfers over 2023 op te nemen. Maar gezien de grote ontwikkelingen geven wij een duiding aan de cijfers over 2022 door te kijken naar wat wij verwachten voor 2023. Cijfers over toegevoegde waarde zijn nog niet beschikbaar voor 2023, maar het CBS houdt wel op kwartaalbasis omzetten bij. In de bijlage (bijlage 1) is een overzicht opgenomen van de omzetontwikkeling in het 1<sup>e</sup>, 2<sup>e</sup> en 3<sup>e</sup> kwartaal 2023 voor de beschikbare SBI codes uit de Havenmonitor. Voor een flink aantal voor de havens belangrijke sectoren er sprake is van een sterke omzetsdaling. Het gaat hier onder meer om:

- de verschillende vormen van industrie; zowel de aardolie, als de chemische, als de basismetaal industrie laat een daling zien in alle drie de kwartalen. Ook andere vormen van industrie laten een afname zien van de omzet tov een jaar eerder
- Ook de voor de havens belangrijke sector opslag en dienstverlening voor vervoer (SBI-52) laat zowel in het 1<sup>e</sup> als het 2<sup>e</sup> kwartaal een daling zien

Gezien bovenstaande, gezien de economische ontwikkelingen in het algemeen, maar ook bijvoorbeeld de ontwikkelingen van de energieprijzen die in 2023 minder extreem waren dan in 2022, zien wij als Erasmus UPT -met de beschikbare kennis op dit moment- **de cijfers in 2023 weer een stuk afnemen ten opzichte van 2022**. Wij kunnen op dit moment geen voorspelling maken van orde grootte, maar wij achten een afname in 2023 in bepaalde segmenten en havens realistisch.

## Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens

### De cijfers

De Nederlandse zeehavens vormen een belangrijke pijler in het Nederlandse transport en economische systeem. In 2022 is de directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens 217.666 werknemers, een toename van 2,9% ten opzichte van 2021. Directe en indirecte werkgelegenheid samen is 399.573 werknemers. De Nederlandse zeehavens leveren gezamenlijk 39,9 miljard euro directe toegevoegde waarde op. De directe toegevoegde waarde is met 31,5% toegenomen ten opzichte van 2021. De stijging is vooral toe te schrijven aan een enorme groei van de toegevoegde waarde in de industrie en in mindere mate de groothandel.

Tabel 2: totaaloverzicht economische betekenis zeehavens

	2021	2022	Absolute verandering	Procentuele verandering
<b>Werkgelegenheid (in werknemers)</b>				
Directe werkgelegenheid	211.456	217.666	6.210	2,9%
Indirecte werkgelegenheid	169.592	181.907	12.315	7,3%
<b>Totale werkgelegenheid</b>	<b>381.048</b>	<b>399.573</b>	<b>18.525</b>	<b>4,9%</b>
Aandeel in economie NL	3,9%	3,9%	0,0%	
<b>Toegevoegde waarde (in euro's)</b>				
Directe toegevoegde waarde	30,37	39,94	9,57	31,5%
Indirecte toegevoegde waarde	15,89	17,81	1,92	12,1%
<b>Totale toegevoegde waarde</b>	<b>46,26</b>	<b>57,75</b>	<b>11,49</b>	<b>24,8%</b>
Aandeel in economie NL	5,3%	6,0%	0,7%	

De indirecte werkgelegenheidseffecten van de zeehavens zijn relatief sterk toegenomen. Ook de indirecte toegevoegde waarde neemt flink toe, al is de stijging veel minder sterk dan de directe toegevoegde waarde.

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, gelijk aan 2021. Qua toegevoegde waarde dragen de zeehavens nog een stukje meer bij aan de Nederlandse economie; 6,0% van het bruto binnenlands product is gerelateerd aan de zeehavens. Het aandeel van de Nederlandse zeehavens is in 2022 flink toegenomen ten opzichte van het aandeel in 2021. De toegevoegde waarde in de zeehavens groeide flink sneller dan het BBP van Nederland als geheel.

Tabel 3: werkgelegenheid zeehavens ten opzichte van Nederlandse economie

	2018	2019	2020	2021	2022
Locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	154.170	159.220	159.910	161.570	165.220
Niet-locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	49.540	52.144	49.039	49.886	52.446
<i>Directe werkgelegenheid zeehavens</i>	<i>203.710</i>	<i>211.364</i>	<i>208.949</i>	<i>211.456</i>	<i>217.666</i>
Indirecte werkgelegenheid zeehavens	172.767	169.776	156.981	169.592	181.907
<i>Totale werkgelegenheid zeehavens</i>	<i>376.477</i>	<i>381.140</i>	<i>365.930</i>	<i>381.048</i>	<i>399.573</i>
<b>Direct in % van totaal in Nederland</b>	<b>2,2%</b>	<b>2,2%</b>	<b>2,2%</b>	<b>2,2%</b>	<b>2,1%</b>
<b>Indirect in % van totaal in Nederland</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,6%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,8%</b>
<b>Totaal in % van totaal in Nederland</b>	<b>4,0%</b>	<b>4,0%</b>	<b>3,8%</b>	<b>3,9%</b>	<b>3,9%</b>
Werknemers in Nederland (x1000)	9.408	9.623	9.584	9.773	10.157



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

	2018	2019	2020	2021	2022
Locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	24,37	24,07	20,07	26,32	34,73
Niet-locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	3,65	3,99	3,40	4,05	5,21
<i>Directe toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>28,01</i>	<i>28,06</i>	<i>23,47</i>	<i>30,37</i>	<i>39,94</i>
Indirecte toegevoegde waarde zeehavens	14,60	13,49	9,14	15,89	17,81
<i>Totale toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>42,61</i>	<i>41,55</i>	<i>32,61</i>	<i>46,26</i>	<i>57,75</i>
<b>Direct in % van totaal in Nederland</b>	<b>3,6%</b>	<b>3,5%</b>	<b>2,9%</b>	<b>3,5%</b>	<b>4,2%</b>
<b>Indirect in % van totaal in Nederland</b>	<b>1,9%</b>	<b>1,7%</b>	<b>1,1%</b>	<b>1,8%</b>	<b>1,9%</b>
<b>Totaal in % van totaal in Nederland</b>	<b>5,5%</b>	<b>5,1%</b>	<b>4,1%</b>	<b>5,3%</b>	<b>6,0%</b>
Bruto binnenlands product Nederland	774	813	797	871	959

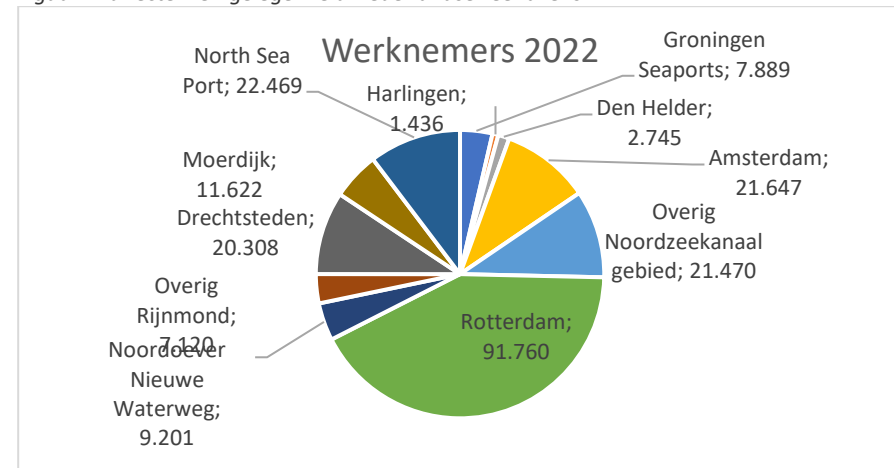
Erasmus Centre for Urban, Port and Transport

## Uitsplitsing economische betekenis

### Directe werkgelegenheid

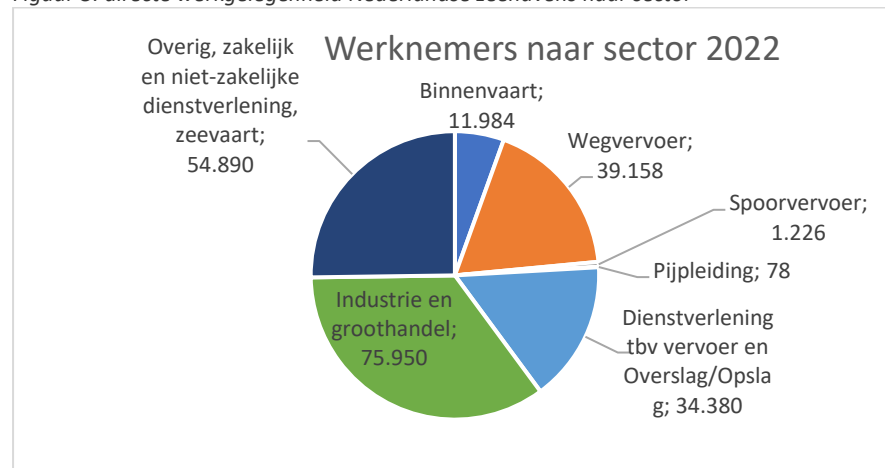
De directe werkgelegenheid in de havens wordt gemeten door op bedrijfsniveau het aantal werknemers (FTE) te meten. Er worden in de havenmonitor drie verschillende type directe werkgelegenheid meegenomen. Ten eerste de aan de knooppuntfunctie gerelateerde werkgelegenheid in de haven, zoals de overslag en opslag van goederen en de planning van transport. Ten tweede de werkgelegenheid direct gerelateerd aan de zeehavens voor de aan- en afvoer van goederen per spoor, binnenvaart, weg en pijpleiding naar het achterland. Ten derde de werkgelegenheid bij bedrijven in productie, handel en dienstverlening die direct aan de zeehaven gerelateerd is en daar gevestigd zijn. Bijvoorbeeld de petrochemische industrie, scheepsbouw en expertisebureaus.

Figuur 2: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens



In totaal zijn er in 2022 ruim 217 duizend werkzame personen direct verbonden aan de Nederlandse zeehavens. De meeste daarvan zijn te vinden in de regio Rotterdam-Rijnmond: 108,1 duizend. Het Noordzeekanaalgebied heeft ruim 43 duizend werkzame personen in de haven. In North Sea Port zijn er ongeveer 22,5 duizend werkzame personen. De Drechtsteden en Moerdijk zijn goed voor respectievelijk 20,3 en 11,6 duizend werkzame personen. In Groningen Seaports zijn er een 7,9 duizend werkzame personen in de haven. De totale directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is met 2,9% gestegen in 2022 ten opzichte van 2021. 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 (75.950) gevolgd door de categorie Overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart (54.890). Ook het wegvervoer, met 39,2 duizend werknemers levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid gerelateerd aan de zeehavens.

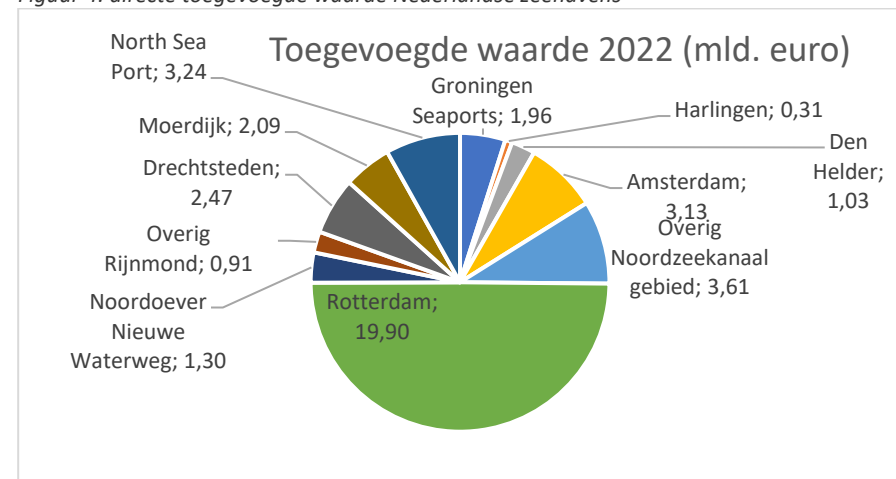
Figuur 3: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens naar sector



### Directe toegevoegde waarde

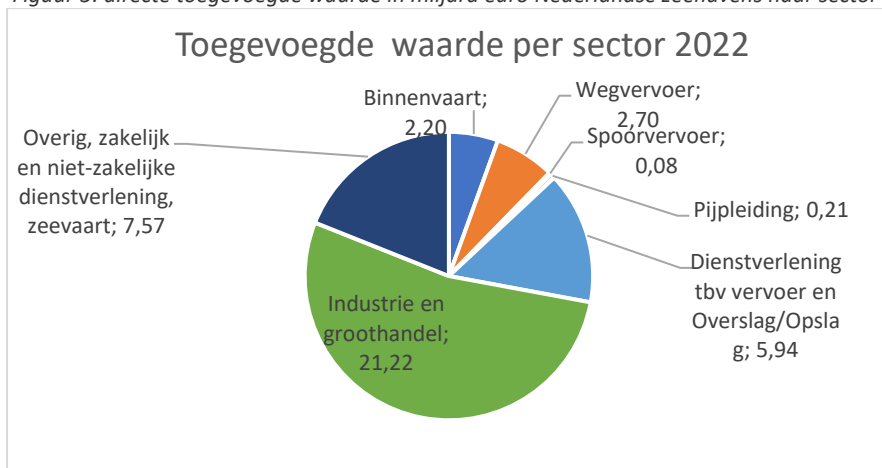
De toegevoegde waarde van een activiteit is de optelsom van de vergoeding voor arbeid, kapitaal en ondernemerschap, oftewel primair lonen, afschrijvingen en winst. Grotendeels komt dat overeen met de verkoop minus de inkoop van een bedrijf, het geeft weer welke waarde een bedrijf door zijn activiteiten toevoegt aan de economie. De toegevoegde waarde die direct door activiteiten in de Nederlandse zeehavens gerealiseerd is bedroeg in 2022 39,9 miljard euro. Dat is ongeveer 9,6 miljard euro meer dan in het jaar daarvoor; er is sprake van een sterke toename. De toegevoegde waarde van de Nederlandse havens wordt voor ongeveer de helft gerealiseerd in Rotterdam (19,9 miljard euro). Verder wordt er in North Sea Port 3,2 miljard euro, in Noordzeekanaalgebied 6,7 miljard euro (waarvan Amsterdam 3,1 miljard euro), en in de Noordelijke Zeehavens 3,3 miljard euro aan toegevoegde waarde gegenereerd. Er is sprake van een (heel) sterke stijging van de toegevoegde waarde in alle havens in 2022, vooral in de sector industrie.

Figuur 4: directe toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens



Kijkend naar de uitsplitsing van de directe toegevoegde waarde naar sector zien we de industrie en groothandel de grootste bijdrage leveren aan de gerealiseerde toegevoegde waarde (21,2 miljard euro), een aandeel van bijna 54%. In 2022 is de toegevoegde waarde in de industrie weer flink toegenomen ten opzichte van 2021. De eerder genoemde cijfers vanuit de nationale rekeningen van het CBS geven duidelijk weer dat hier buitengewoon hoge omzetten en toegevoegde waarde gerealiseerd zijn. Deze ontwikkeling en stijgingen zijn vooral zichtbaar in de havens waarin deze sectoren sterk vertegenwoordigd zijn: Rotterdam, Moerdijk, North Sea Port, Den Helder en overig Noordzeekanaalgebied. Maar in het algemeen laten alle zeehavens dubbele cijfers zien qua groeipercentages van de toegevoegde waarde (van 14% tot 88%). Naast de industrie en groothandel leveren de sectoren overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart leveren bijna 7,6 miljard euro aan toegevoegde waarde. De dienstverlening ten behoeve van vervoer en overslag/opslag levert een bijdrage van ruim 5,9 miljard euro.

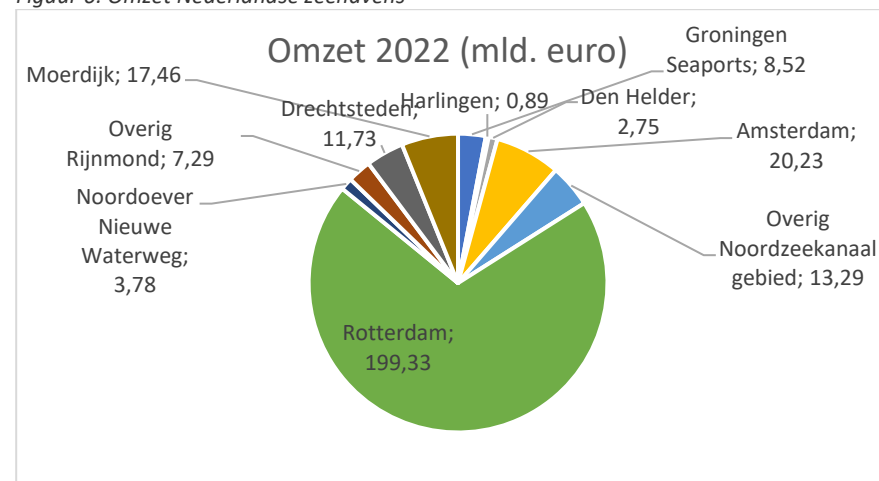
Figuur 5: directe toegevoegde waarde in miljard euro Nederlandse zeehavens naar sector



## Omzet

De omzet stijgt procentueel in alle Nederlandse zeehavens in 2022 ten opzichte van 2021 tenminste met dubbele cijfers. Het aandeel van Rotterdam qua omzet nog groter is dan qua toegevoegde waarde. Ruim 66% van de omzet wordt in Rotterdam gerealiseerd, waar toegevoegde waarde net iets minder dan 50% was. Dit duidt op het feit dat in Rotterdam meer, per-stuk-minder-toegevoegde-waarde-realiserende processen worden uitgevoerd; iets wat in de haven van Moerdijk ook zichtbaar is. Wij zien hierin vooral een kenmerk van de (petro)chemische industrie.

Figuur 6: Omzet Nederlandse zeehavens

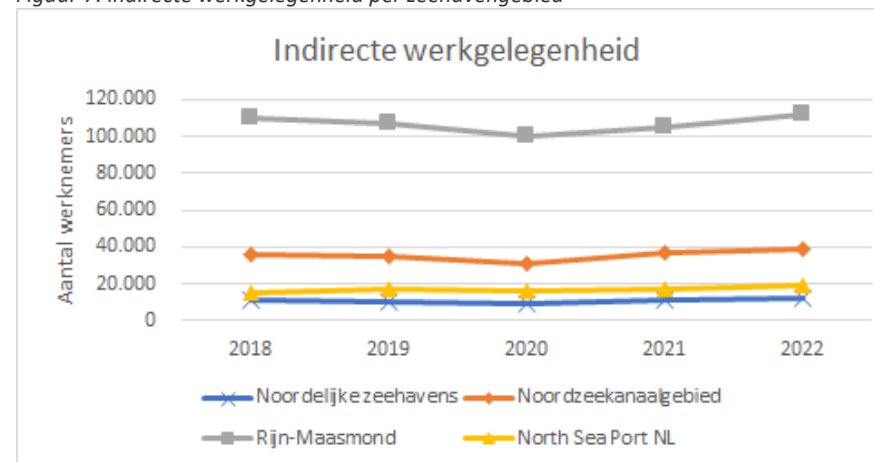


## Indirecte effecten

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.<sup>1</sup> De indirecte toegevoegde waarde volgt per sector over het algemeen een vergelijkbaar patroon met de directe toegevoegde waarde. De indirecte werkgelegenheid bedraagt ongeveer 182 duizend werkzame personen; een stijging van 7,3% ten opzichte van 2021 (+12.315 werknemers). In een aantal sectoren met veel directe werkgelegenheid zijn de multipliers, die gebruikt worden om de indirecte effecten te berekenen toegenomen ten opzichte van 2020 (zie blz.69). De indirecte toegevoegde waarde gecreëerd door de zeehavens is € 17,8 miljard in 2022, een flinke stijging ten opzichte van de indirecte toegevoegde waarde in 2021.

Figuur 7: indirecte werkgelegenheid per zeehavengebied



<sup>1</sup> N.B. In de indirecte economische effecten kunnen dubbelstellingen 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
<b>Noordelijke zeehavens</b>	<b>11.005</b>	<b>10.929</b>	<b>10.915</b>	<b>11.531</b>	<b>12.070</b>
Groningen Seaports	6.524	6.847	6.894	7.586	7.889
Harlingen	1.583	1.392	1.350	1.403	1.436
Den Helder	2.898	2.690	2.670	2.542	2.745
<b>Noordzeekanaalgebied</b>	<b>40.156</b>	<b>41.570</b>	<b>40.641</b>	<b>41.882</b>	<b>43.117</b>
Amsterdam	19.316	20.564	19.750	20.647	21.647
Overig Noordzeekanaalgebied	20.839	21.006	20.891	21.234	21.470
<b>Rijn-Maasmond</b>	<b>133.784</b>	<b>137.468</b>	<b>136.590</b>	<b>136.931</b>	<b>140.011</b>
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	<i>102.985</i>	<i>106.215</i>	<i>105.280</i>	<i>105.807</i>	<i>108.080</i>
Rotterdam	88.988	91.270	90.270	90.139	91.760
Noordoever Nieuwe Waterweg	7.667	8.035	8.230	8.807	9.201
Overig Rijnmond	6.330	6.910	6.780	6.860	7.120
Drechtsteden	20.600	20.194	20.088	19.945	20.308
Moerdijk	10.199	11.059	11.221	11.179	11.622
<b>North Sea Port NL</b>	<b>18.765</b>	<b>21.397</b>	<b>20.804</b>	<b>21.113</b>	<b>22.469</b>
North Sea Port	18.765	21.397	20.804	21.113	22.469
<b>Totaal Nederlandse zeehavengebieden</b>	<b>203.710</b>	<b>211.364</b>	<b>208.949</b>	<b>211.456</b>	<b>217.666</b>

Tabel 6: directe toegevoegde waarde per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Noordelijke zeehavens</b>	<b>2,15</b>	<b>1,99</b>	<b>1,82</b>	<b>2,31</b>	<b>3,30</b>
Groningen Seaports	1,42	1,49	1,47	1,55	1,96
Harlingen	0,21	0,13	0,10	0,21	0,31
Den Helder	0,53	0,37	0,25	0,55	1,03
<b>Noordzeekanaalgebied</b>	<b>5,03</b>	<b>4,39</b>	<b>3,97</b>	<b>5,43</b>	<b>6,74</b>
Amsterdam	2,55	2,39	2,15	2,56	3,13
Overig Noordzeekanaalgebied	2,48	2,01	1,81	2,87	3,61
<b>Rijn-Maasmond</b>	<b>18,18</b>	<b>18,94</b>	<b>15,25</b>	<b>20,12</b>	<b>26,66</b>
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	<i>14,45</i>	<i>16,05</i>	<i>12,05</i>	<i>16,26</i>	<i>22,11</i>
Rotterdam	13,03	14,65	10,59	14,38	19,90
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,84	0,82	0,87	1,10	1,30
Overig Rijnmond	0,58	0,58	0,60	0,77	0,91
Drechtsteden	2,16	1,80	1,93	2,16	2,47
Moerdijk	1,58	1,09	1,27	1,70	2,09
<b>North Sea Port NL</b>	<b>2,65</b>	<b>2,74</b>	<b>2,42</b>	<b>2,51</b>	<b>3,24</b>
North Sea Port	2,65	2,74	2,42	2,51	3,24
<b>Totaal Nederlandse zeehavengebieden</b>	<b>28,01</b>	<b>28,06</b>	<b>23,47</b>	<b>30,37</b>	<b>39,94</b>

Tabel 7: omzet per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Noordelijke zeehavens</b>	-	<b>7,54</b>	<b>7,28</b>	<b>9,63</b>	<b>12,16</b>
Groningen Seaports	-	4,97	5,13	6,87	8,52
Harlingen	-	0,61	0,51	0,65	0,89
Den Helder	-	1,96	1,64	2,11	2,75
<b>Noordzeekanaalgebied</b>	-	<b>21,61</b>	<b>19,67</b>	<b>27,67</b>	<b>33,51</b>
Amsterdam	-	12,66	11,41	17,08	20,23
Overig Noordzeekanaalgebied	-	8,96	8,26	10,60	13,29
<b>Rijn-Maasmond</b>	-	<b>147,55</b>	<b>130,65</b>	<b>179,10</b>	<b>239,59</b>
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>		<i>126,93</i>	<i>112,04</i>	<i>154,65</i>	<i>210,40</i>
Rotterdam	-	118,85	103,47	145,12	199,33
Noordoever Nieuwe Waterweg	-	2,37	2,50	3,06	3,78
Overig Rijnmond	-	5,72	6,07	6,47	7,29
Drechtsteden	-	10,07	9,38	10,52	11,73
Moerdijk	-	10,55	9,23	13,93	17,46
<b>North Sea Port NL</b>	-	<b>9,41</b>	<b>8,99</b>	<b>10,85</b>	<b>16,10</b>
North Sea Port	-	9,41	8,99	10,85	16,10
<b>Totaal Nederlandse zeehavengebieden</b>	-	<b>186,11</b>	<b>166,59</b>	<b>227,25</b>	<b>301,37</b>

Tabel 8: aandeel per zeehaven directe werkgelegenheid, directe toegevoegde waarde (in mld euro) en omzet (in mld euro) in 2022

Zeehavens	Werknemers		Toegevoegde waarde		Omzet	
	2022	%	2022	%	2022	%
<b>Noordelijke zeehavens</b>	<b>12.070</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,3</b>	<b>100,0%</b>	<b>12,2</b>	<b>100,0%</b>
Groningen Seaports	7.889	65,4%	2,0	59,4%	8,5	70,0%
Harlingen	1.436	11,9%	0,3	9,3%	0,9	7,3%
Den Helder	2.745	22,7%	1,0	31,3%	2,8	22,6%
<b>Noordzeekanaalgebied</b>	<b>43.117</b>	<b>100,0%</b>	<b>6,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>33,5</b>	<b>100,0%</b>
Amsterdam	21.647	50,2%	3,1	46,5%	20,2	60,4%
Overig Noordzeekanaalgebied	21.470	49,8%	3,6	53,5%	13,3	39,6%
<b>Rijn-Maasmond</b>	<b>140.011</b>	<b>100,0%</b>	<b>26,7</b>	<b>100,0%</b>	<b>239,6</b>	<b>100,0%</b>
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	<i>108.080</i>	<i>77,2%</i>	<i>22</i>	<i>82,9%</i>	<i>210,4</i>	<i>87,8%</i>
Rotterdam	91.760	65,5%	19,9	74,6%	199,3	83,2%
Noordoever Nieuwe Waterweg	9.201	6,6%	1,3	4,9%	3,8	1,6%
Overig Rijnmond	7.120	5,1%	0,9	3,4%	7,3	3,0%
Drechtsteden	20.308	14,5%	2,5	9,2%	11,7	4,9%
Moerdijk	11.622	8,3%	2,1	7,8%	17,5	7,3%
<b>North Sea Port NL</b>	<b>22.469</b>	<b>100,0%</b>	<b>3,2</b>	<b>100,0%</b>	<b>16,1</b>	<b>100,0%</b>
North Sea Port	22.469	100,0%	3,2	100,0%	16,1	100,0%
<b>Totaal Nederlandse zeehavengebieden</b>	<b>217.666</b>		<b>39,9</b>		<b>301,4</b>	



Tabel 9: totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde (in miljard euro) per zeehaven in 2022

Zeehavens	Werknemers			Toegevoegde waarde		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
<b>Noordelijke zeehavens</b>	<b>12.070</b>	<b>11.923</b>	<b>23.993</b>	<b>3,30</b>	<b>1,62</b>	<b>4,92</b>
Groningen Seaports	7.889	7.526	15.415	1,96	1,07	3,03
Harlingen	1.436	1.451	2.887	0,31	0,14	0,44
Den Helder	2.745	2.945	5.690	1,03	0,41	1,44
<b>Noordzeekanaalgebied</b>	<b>43.117</b>	<b>39.237</b>	<b>82.354</b>	<b>6,74</b>	<b>3,81</b>	<b>10,55</b>
Amsterdam	21.647	17.028	38.676	3,13	1,31	4,44
Overig Noordzeekanaalgebied	21.470	22.208	43.678	3,61	2,50	6,11
<b>Rijn-Maasmond</b>	<b>140.011</b>	<b>111.961</b>	<b>251.971</b>	<b>26,66</b>	<b>10,84</b>	<b>37,50</b>
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	<i>108.080</i>	<i>85.347</i>	<i>193.427</i>	<i>8,54</i>	<i>8,54</i>	<i>17,08</i>
Rotterdam	91.760	74.859	166.619	19,90	7,60	27,50
Noordoever Nieuwe Waterweg	9.201	5.716	14.917	1,30	0,60	1,90
Overig Rijnmond	7.120	4.772	11.892	0,91	0,33	1,24
Drechtsteden	20.308	17.735	38.043	2,47	1,38	3,84
Moerdijk	11.622	8.879	20.501	2,09	0,92	3,01
<b>North Sea Port NL</b>	<b>22.469</b>	<b>18.786</b>	<b>41.255</b>	<b>3,24</b>	<b>1,55</b>	<b>4,78</b>
North Sea Port	22.469	18.786	41.255	3,24	1,55	4,78
<b>Totaal Nederlandse zeehavengebieden</b>	<b>217.666</b>	<b>181.907</b>	<b>399.573</b>	<b>39,94</b>	<b>17,81</b>	<b>57,75</b>

## Uitsplitsing economische betekenis per sector

Tabel 10: directe werkgelegenheid per sector in de Nederlandse zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>79.020</b>	<b>83.194</b>	<b>81.829</b>	<b>83.516</b>	<b>86.826</b>
Binnenvaart	11.795	11.289	10.563	11.309	11.984
Wegvervoer	36.281	39.318	36.977	37.299	39.158
Spoorvervoer	1.391	1.462	1.425	1.202	1.226
Pijpleiding	73	75	75	76	78
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	29.480	31.050	32.790	33.630	34.380
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>124.690</b>	<b>128.170</b>	<b>127.120</b>	<b>127.940</b>	<b>130.840</b>
Industrie en groothandel	73.670	75.240	74.310	74.020	75.950
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	51.020	52.930	52.810	53.920	54.890
<b>Totaal</b>	<b>203.710</b>	<b>211.364</b>	<b>208.949</b>	<b>211.456</b>	<b>217.666</b>

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

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>8,05</b>	<b>8,16</b>	<b>7,85</b>	<b>8,97</b>	<b>11,15</b>
Binnenvaart	1,19	1,18	1,12	1,40	2,20
Wegvervoer	2,20	2,53	2,04	2,38	2,70
Spoorvervoer	0,08	0,09	0,08	0,08	0,08
Pijpleiding	0,17	0,19	0,16	0,19	0,21
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	4,40	4,17	4,45	4,92	5,94
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>19,96</b>	<b>19,89</b>	<b>15,62</b>	<b>21,40</b>	<b>28,79</b>
Industrie en groothandel	13,78	12,39	8,54	14,89	21,22
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	6,19	7,51	7,08	6,51	7,57
<b>Totaal</b>	<b>28,01</b>	<b>28,06</b>	<b>23,47</b>	<b>30,37</b>	<b>39,94</b>

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

Hoofdsector en subsector	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2022	%	2022	%
<b>Knooppunt</b>	<b>86.826</b>	<b>39,9%</b>	<b>11,15</b>	<b>27,9%</b>
Binnenvaart	11.984	5,5%	2,20	5,5%
Wegvervoer	39.158	18,0%	2,70	6,8%
Spoorvervoer	1.226	0,6%	0,08	0,2%
Pijpleiding	78	0,0%	0,21	0,5%
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	34.380	15,8%	5,94	14,9%
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>130.840</b>	<b>60,1%</b>	<b>28,79</b>	<b>72,1%</b>
Industrie en groothandel	75.950	34,9%	21,22	53,1%
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	54.890	25,2%	7,57	19,0%
<b>Totaal</b>	<b>217.666</b>		<b>39,94</b>	

## 2. Economische betekenis Noordelijke zeehavens

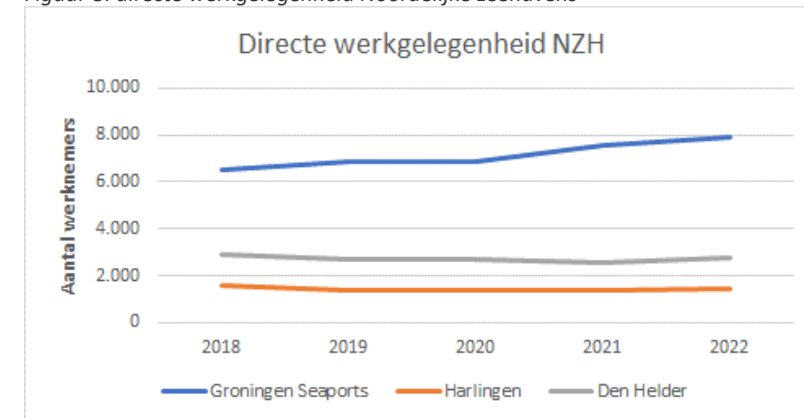
### Totaal Noordelijke zeehavens<sup>2</sup>

De economische betekenis van de Noordelijke zeehavens is relatief sterk toegenomen, in alle drie de havens. In lijn met het landelijke beeld is vooral de toegevoegde waarde en de omzet sterk gestegen; de werkgelegenheid is licht toegenomen. Generiek is te zien dat de economische betekenis in de vestigingsplaatsfunctie een stuk groter is dan de betekenis van de knooppuntsfunctie.

Tabel 13: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>2.065</b>	<b>1.709</b>	<b>1.585</b>	<b>1.731</b>	<b>1.770</b>
Binnenvaart	40	30	20	33	35
Wegvervoer	849	784	645	735	735
Spoorvervoer	20	19	24	18	13
Pijpleiding	6	6	6	6	6
Dienstverlening tbv vervoer	950	660	680	720	770
Overslag/opslag	200	210	210	220	210
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>8.950</b>	<b>9.220</b>	<b>9.330</b>	<b>9.800</b>	<b>10.300</b>
Industrie	3.770	4.160	4.060	4.130	4.200
Groothandel	640	720	860	840	920
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	4.540	4.340	4.410	4.830	5.180
<b>Totaal</b>	<b>11.015</b>	<b>10.929</b>	<b>10.915</b>	<b>11.531</b>	<b>12.070</b>

Figuur 8: directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

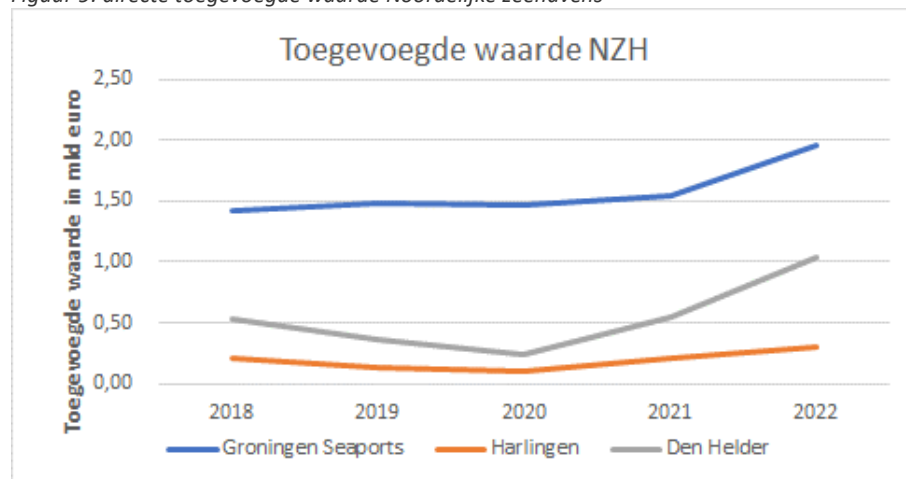


<sup>2</sup> De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

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

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>236,1</b>	<b>177,5</b>	<b>175,6</b>	<b>203,9</b>	<b>247,7</b>
Binnenvaart	4,0	3,2	2,1	4,1	6,5
Wegvervoer	51,4	50,4	35,6	46,9	50,7
Spoorvervoer	1,2	1,2	1,3	1,1	0,9
Pijpleiding	13,4	14,6	12,6	14,8	16,5
Dienstverlening tbv vervoer	145,0	90,0	104,0	107,0	140,0
Overslag/opslag	21,0	18,0	20,0	30,0	33,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>1.915,0</b>	<b>1.808,0</b>	<b>1.648,0</b>	<b>2.105,0</b>	<b>3.051,0</b>
Industrie	803,0	791,0	485,0	917,0	1.590,0
Groothandel	87,0	93,0	100,0	126,0	139,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.025,0	924,0	1.063,0	1.062,0	1.322,0
<b>Totaal</b>	<b>2.151,1</b>	<b>1.985,5</b>	<b>1.823,6</b>	<b>2.308,9</b>	<b>3.298,7</b>

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
<b>Knooppunt</b>	-	<b>309,0</b>	<b>372,0</b>	<b>328,0</b>	<b>420,0</b>
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	235,0	295,0	247,0	327,0
Overslag/opslag	-	74,0	77,0	81,0	93,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>7.229,0</b>	<b>6.908,0</b>	<b>9.297,0</b>	<b>11.743,0</b>
Industrie	-	3.022,0	2.788,0	4.546,0	6.176,0
Groothandel	-	2.112,0	1.816,0	2.090,0	2.306,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.095,0	2.304,0	2.661,0	3.261,0
<b>Totaal</b>	-	<b>7.538,0</b>	<b>7.280,0</b>	<b>9.625,0</b>	<b>12.163,0</b>

Tabel 16: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>105</b>	<b>110</b>	<b>108</b>	<b>119</b>	<b>126</b>
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	80	78	77	83	88
Overslag/opslag	25	32	31	36	38
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>655</b>	<b>620</b>	<b>648</b>	<b>712</b>	<b>717</b>
Industrie	240	232	232	270	273
Groothandel	75	71	69	72	71
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	340	317	347	370	373
<b>Totaal</b>	<b>760</b>	<b>730</b>	<b>756</b>	<b>831</b>	<b>843</b>

## Groningen Seaports

De haven van Groningen Seaports laat een relatief sterke stijging zien in 2022 ten opzichte van 2021, naar ruim 7,8 duizend werknemers en 1,9 miljard euro toegevoegde waarde. Een oorzaak zit in de industrie sector, in lijn met de landelijke ontwikkeling. Daarnaast zorgt de hoge gasprijs in 2022 voor een veel hoger positief financieel resultaat van de NAM dan in 2021.<sup>3</sup> De toegevoegde waarde in de sector industrie en de sector overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart nemen beide -mede door de genoemde ontwikkelingen- met bijna 200 miljoen euro toe. Qua omzet, is de top 10 bedrijven -voornamelijk actief in SBI-20 en SBI-35<sup>4</sup> - gezamenlijk verantwoordelijk voor een omzetstijging van ongeveer 1 miljard euro.

Tabel 17: ontwikkeling directe werkgelegenheid Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>1.214</b>	<b>887</b>	<b>784</b>	<b>876</b>	<b>879</b>
Binnenvaart	38	28	18	31	33
Wegvervoer	594	528	441	516	501
Spoorvervoer	19	17	23	16	12
Pijpleiding	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	450	180	180	180	200
Overslag/opslag	110	130	120	130	130
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>5.310</b>	<b>5.960</b>	<b>6.110</b>	<b>6.710</b>	<b>7.010</b>
Industrie	2.450	3.040	2.970	3.130	3.190
Groothandel	370	420	570	540	590
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.490	2.500	2.570	3.040	3.230
<b>Totaal</b>	<b>6.524</b>	<b>6.847</b>	<b>6.894</b>	<b>7.586</b>	<b>7.889</b>

<sup>3</sup> NAM Jaarverslag 2022 via [https://www.nam.nl/news/2023/annual-accounts-nam-2022/\\_jcr\\_content/root/main/section/call\\_to\\_action/links/item0.stream/1688976361872/d29b49d8eb39cb5df19e071c42e485e3682e9c0c/nam-annual-report-kvk-2022.pdf](https://www.nam.nl/news/2023/annual-accounts-nam-2022/_jcr_content/root/main/section/call_to_action/links/item0.stream/1688976361872/d29b49d8eb39cb5df19e071c42e485e3682e9c0c/nam-annual-report-kvk-2022.pdf)

<sup>4</sup> SBI-20 = Vervaardiging van chemische producten en SBI-35 = Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht



Tabel 18: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>150,6</b>	<b>101,4</b>	<b>101,7</b>	<b>116,2</b>	<b>141,8</b>
Binnenvaart	3,8	3,0	1,9	3,8	6,1
Wegvervoer	36,0	34,0	24,4	32,9	34,6
Spoorvervoer	1,1	1,1	1,2	1,0	0,8
Pijpleiding	6,7	7,3	6,3	7,4	8,2
Dienstverlening tbv vervoer	89,0	45,0	54,0	54,0	72,0
Overslag/opslag	14,0	11,0	14,0	17,0	20,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>1.266,0</b>	<b>1.390,0</b>	<b>1.372,0</b>	<b>1.434,0</b>	<b>1.819,0</b>
Industrie	420,0	589,0	430,0	465,0	651,0
Groothandel	58,0	65,0	67,0	92,0	101,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	788,0	736,0	875,0	877,0	1.067,0
<b>Totaal</b>	<b>1.416,6</b>	<b>1.491,4</b>	<b>1.473,7</b>	<b>1.550,2</b>	<b>1.960,8</b>

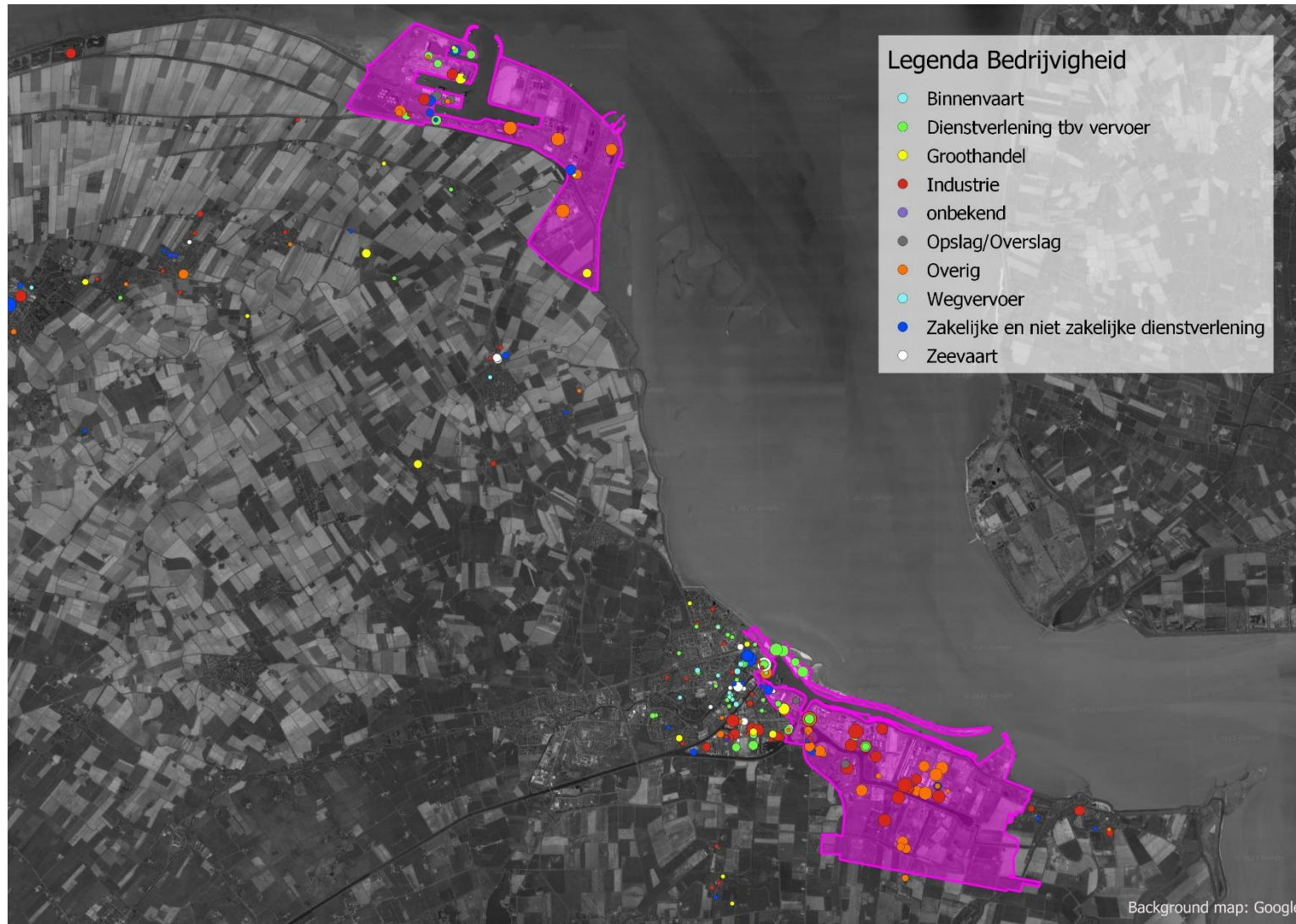
Tabel 19: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>133,0</b>	<b>196,0</b>	<b>147,0</b>	<b>199,0</b>
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	86,0	142,0	94,0	136,0
Overslag/opslag	-	47,0	54,0	53,0	63,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>4.838,0</b>	<b>4.929,0</b>	<b>6.719,0</b>	<b>8.318,0</b>
Industrie	-	2.437,0	2.408,0	3.714,0	4.794,0
Groothandel	-	896,0	756,0	886,0	976,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	1.505,0	1.765,0	2.119,0	2.548,0
<b>Totaal</b>	-	<b>4.971,0</b>	<b>5.125,0</b>	<b>6.866,0</b>	<b>8.517,0</b>

Tabel 20: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>40</b>	<b>46</b>	<b>44</b>	<b>52</b>	<b>56</b>
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	30	27	26	29	32
Overslag/opslag	10	19	18	23	24
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>280</b>	<b>266</b>	<b>292</b>	<b>340</b>	<b>342</b>
Industrie	90	95	92	126	126
Groothandel	30	31	30	28	28
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	160	140	170	186	188
<b>Totaal</b>	<b>320</b>	<b>312</b>	<b>336</b>	<b>392</b>	<b>398</b>

Figuur 10: overzicht bedrijvigheid per sector Groningen Seaports<sup>5</sup>



<sup>5</sup> 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 2022

## Harlingen

De haven van Harlingen heeft een directe werkgelegenheid van een ongeveer 1.400 werknemers, een stabiel aantal ten opzichte van 2021. De toegevoegde waarde en de omzet zijn in 2022 sterk toegenomen ten opzichte van 2021. De groei van de industrie en groothandel qua toegevoegde waarde en omzet zit voornamelijk bij één groot bedrijf.

Tabel 21: ontwikkeling directe werkgelegenheid Harlingen

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>303</b>	<b>292</b>	<b>250</b>	<b>283</b>	<b>306</b>
Binnenvaart	0	0	0	0	0
Wegvervoer	223	222	170	183	196
Spoorvervoer	0	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	70	80	100	110
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>1.280</b>	<b>1.100</b>	<b>1.100</b>	<b>1.120</b>	<b>1.130</b>
Industrie en Groothandel	630	520	500	480	470
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	650	580	600	640	660
<b>Totaal</b>	<b>1.583</b>	<b>1.392</b>	<b>1.350</b>	<b>1.403</b>	<b>1.436</b>

Tabel 22: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Harlingen

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>28,5</b>	<b>24,3</b>	<b>18,4</b>	<b>25,7</b>	<b>31,5</b>
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	13,5	14,3	9,4	11,7	13,5
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	15,0	10,0	9,0	14,0	18,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>177,0</b>	<b>102,0</b>	<b>86,0</b>	<b>183,0</b>	<b>275,0</b>
Industrie en Groothandel	104,0	58,0	45,0	118,0	192,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	73,0	44,0	41,0	65,0	83,0
<b>Totaal</b>	<b>205,5</b>	<b>126,3</b>	<b>104,4</b>	<b>208,7</b>	<b>306,5</b>

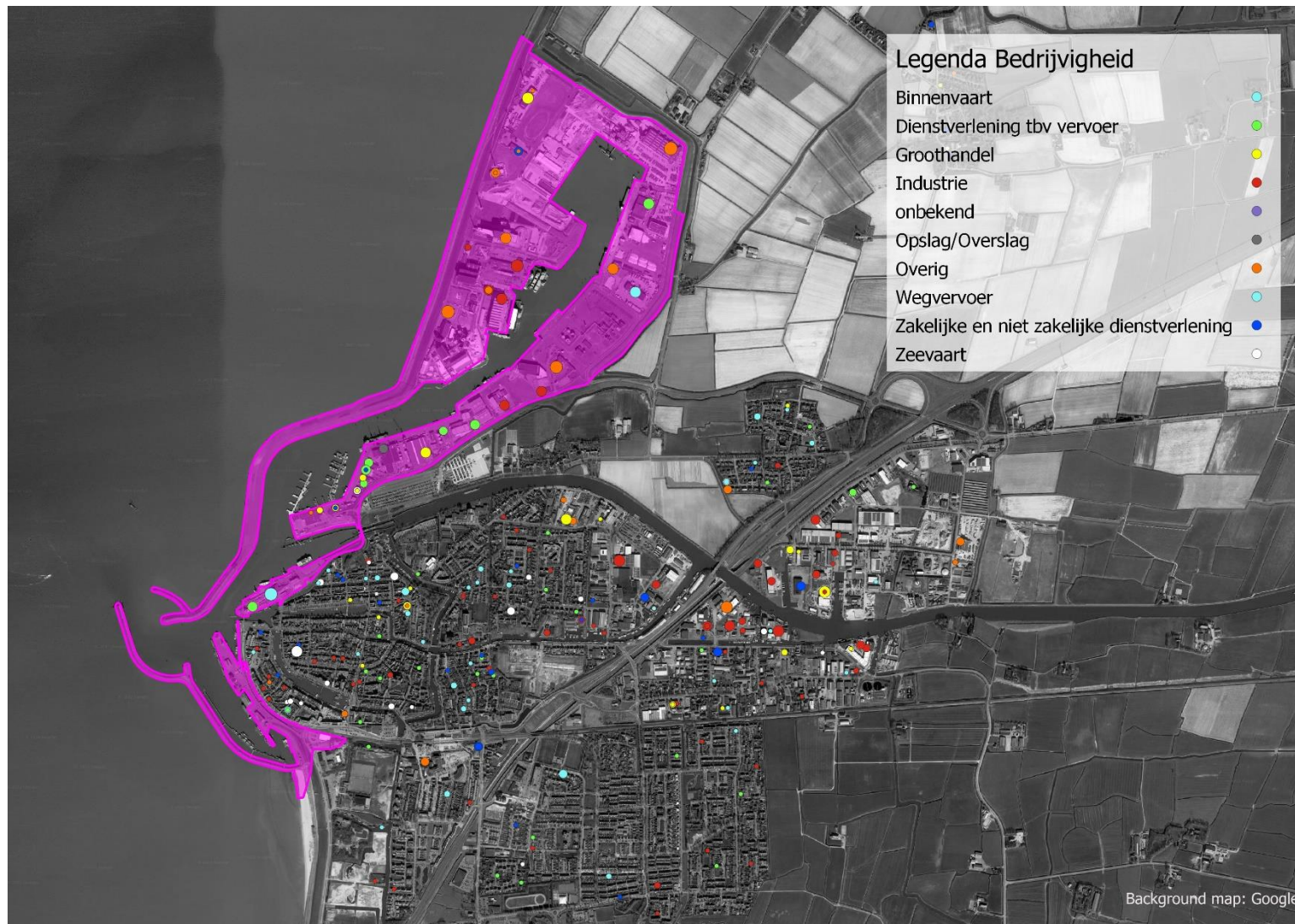
Tabel 23: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Harlingen

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>24,0</b>	<b>28,0</b>	<b>29,0</b>	<b>41,0</b>
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	-	24,0	28,0	29,0	41,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>587,0</b>	<b>482,0</b>	<b>618,0</b>	<b>852,0</b>
Industrie en Groothandel	-	323,0	249,0	363,0	539,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	264,0	233,0	255,0	313,0
<b>Totaal</b>	-	<b>611,0</b>	<b>510,0</b>	<b>647,0</b>	<b>893,0</b>

Tabel 24: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Harlingen

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>25</b>	<b>26</b>	<b>27</b>	<b>30</b>	<b>32</b>
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	25	26	27	30	32
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>195</b>	<b>153</b>	<b>155</b>	<b>163</b>	<b>159</b>
Industrie en Groothandel	115	87	88	92	88
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	80	66	67	71	71
<b>Totaal</b>	<b>220</b>	<b>179</b>	<b>182</b>	<b>193</b>	<b>191</b>

Figuur 11: overzicht bedrijvigheid per sector Harlingen<sup>6</sup>



<sup>6</sup> 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 2022.



## Den Helder<sup>7</sup>

De haven van Den Helder laat in 2022 voor alle vier de indicatoren een stijging zien, waarbij voornamelijk de toegevoegde waarde stijging opvalt. De toegevoegde waarde verdubbelt bijna in 2022 ten opzichte van 2021. Deze stijging wordt voor het overgrote deel veroorzaakt door een stijging in de industrie en groothandel. Voornamelijk de hoge gasprijzen zorgen ervoor dat een aantal bedrijven in de winning van aardgas enorm hogere resultaten laten zien.

Tabel 25: ontwikkeling directe werkgelegenheid Den Helder

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>538</b>	<b>530</b>	<b>560</b>	<b>562</b>	<b>585</b>
Binnenvaart	2	2	2	2	2
Wegvervoer	32	34	33	36	38
Spoorvervoer	2	2	2	2	2
Pijpleiding	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	500	490	520	520	540
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>2.360</b>	<b>2.160</b>	<b>2.110</b>	<b>1.980</b>	<b>2.160</b>
Industrie en Groothandel	960	890	870	820	870
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.400	1.270	1.240	1.160	1.290
<b>Totaal</b>	<b>2.898</b>	<b>2.690</b>	<b>2.670</b>	<b>2.542</b>	<b>2.745</b>

<sup>7</sup> 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	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>55,9</b>	<b>52,8</b>	<b>56,4</b>	<b>61,0</b>	<b>75,4</b>
Binnenvaart	0,2	0,2	0,2	0,2	0,4
Wegvervoer	1,9	2,2	1,8	2,3	2,6
Spoorvervoer	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1
Pijpleiding	6,7	7,3	6,3	7,4	8,2
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	47,0	43,0	48,0	51,0	64,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>472,0</b>	<b>315,0</b>	<b>190,0</b>	<b>488,0</b>	<b>956,0</b>
Industrie en Groothandel	308,0	171,0	43,0	368,0	784,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	164,0	144,0	147,0	120,0	172,0
<b>Totaal</b>	<b>527,9</b>	<b>367,8</b>	<b>246,4</b>	<b>549,0</b>	<b>1.031,4</b>

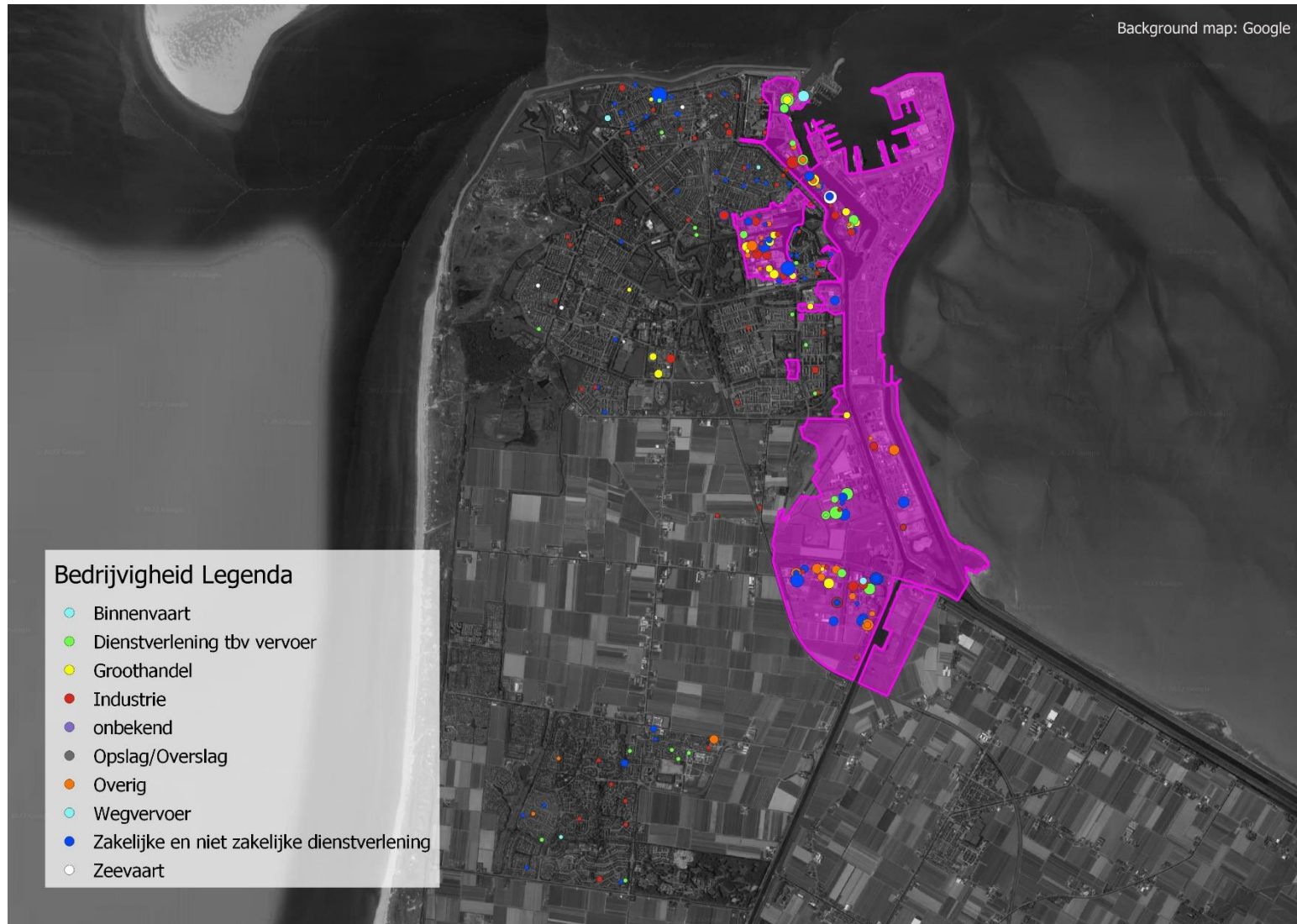
Tabel 27: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Den Helder

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>151,0</b>	<b>148,0</b>	<b>151,0</b>	<b>180,0</b>
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	-	151,0	148,0	151,0	180,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>1.804,0</b>	<b>1.496,0</b>	<b>1.961,0</b>	<b>2.573,0</b>
Industrie en Groothandel	-	1.478,0	1.190,0	1.673,0	2.173,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	326,0	306,0	288,0	400,0
<b>Totaal</b>	-	<b>1.955,0</b>	<b>1.644,0</b>	<b>2.112,0</b>	<b>2.753,0</b>

Tabel 28: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Den Helder

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>35</b>	<b>38</b>	<b>37</b>	<b>37</b>	<b>38</b>
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	35	38	37	37	38
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>180</b>	<b>201</b>	<b>201</b>	<b>209</b>	<b>216</b>
Industrie en Groothandel	80	90	91	96	102
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	100	111	110	113	114
<b>Totaal</b>	<b>215</b>	<b>239</b>	<b>238</b>	<b>246</b>	<b>254</b>

Figuur 12: overzicht bedrijvigheid per sector Den Helder<sup>8</sup>



<sup>8</sup> 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 2022.

### 3. Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied

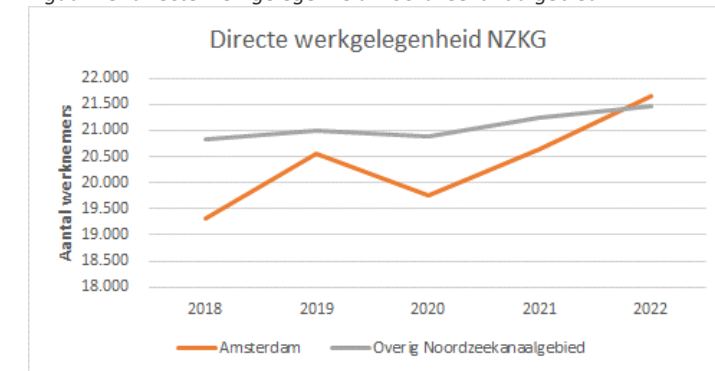
#### Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied<sup>9</sup>

De economische betekenis van de havens in het Noordzeekanaalgebied is in 2022 toegenomen ten opzichte van 2021 qua werkgelegenheid, toegevoegde waarde en omzet. Deze toename voor alle drie de indicatoren is vooral zichtbaar in de sector industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart in de havens van overig Noordzeekanaalgebied. De toename van de omzet in de groothandel is daarentegen weer vrijwel volledig in Amsterdam. In deze havenmonitor 2023 is de tijdsreeks voor overig Noordzeekanaalgebied en daarmee ook het Noordzeekanaalgebied als geheel teruggerekend tot het begin van de tijdsreeks. Hierdoor is de 'sprong' in de ontwikkeling die in de vorige havenmonitor zichtbaar was tussen 2018/2019 enerzijds en 2020/2021 anderzijds verdwenen. Hierdoor is weer sprake van een consistente tijdsreeks waarin de daadwerkelijke ontwikkelingen weer zichtbaar zijn.

Tabel 29: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>10.256</b>	<b>10.808</b>	<b>10.121</b>	<b>10.582</b>	<b>11.297</b>
Binnenvaart	1.947	1.954	1.482	1.739	2.059
Wegvervoer	4.282	4.469	4.192	4.236	4.653
Spoorvervoer	144	165	145	103	131
Pijpleiding	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	2.070	2.318	2.470	2.650	2.610
Overslag/opslag	1.810	1.900	1.830	1.850	1.840
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>29.900</b>	<b>30.750</b>	<b>30.520</b>	<b>31.290</b>	<b>31.810</b>
Groothandel	3.420	4.040	4.000	3.740	3.890
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	26.480	26.710	26.520	27.550	27.920
<b>Totaal</b>	<b>40.156</b>	<b>41.558</b>	<b>40.641</b>	<b>41.872</b>	<b>43.107</b>

Figuur 13: directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

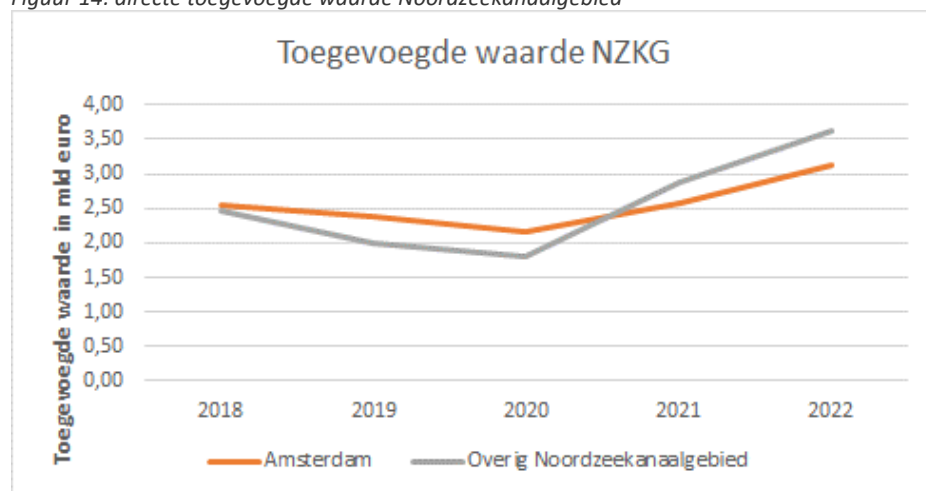


<sup>9</sup> De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

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

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>1.091,3</b>	<b>1.061,3</b>	<b>954,9</b>	<b>1.088,6</b>	<b>1.410,5</b>
Binnenvaart	196,7	203,7	156,4	215,4	378,8
Wegvervoer	259,1	287,6	231,2	270,2	321,4
Spoorvervoer	8,7	10,6	8,0	6,6	9,1
Pijpleiding	6,7	7,3	6,3	7,4	8,2
Dienstverlening tbv vervoer	282,0	296,0	317,0	337,0	397,0
Overslag/opslag	338,0	256,0	236,0	252,0	296,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>3.938,0</b>	<b>3.335,0</b>	<b>3.011,0</b>	<b>4.341,0</b>	<b>5.333,0</b>
Groothandel	479,0	543,0	460,0	720,0	714,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.459,0	2.792,0	2.551,0	3.621,0	4.619,0
<b>Totaal</b>	<b>5.029,3</b>	<b>4.396,3</b>	<b>3.965,9</b>	<b>5.429,6</b>	<b>6.743,5</b>

Figuur 14: directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied



Tabel 31: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordzeekanaalgebied

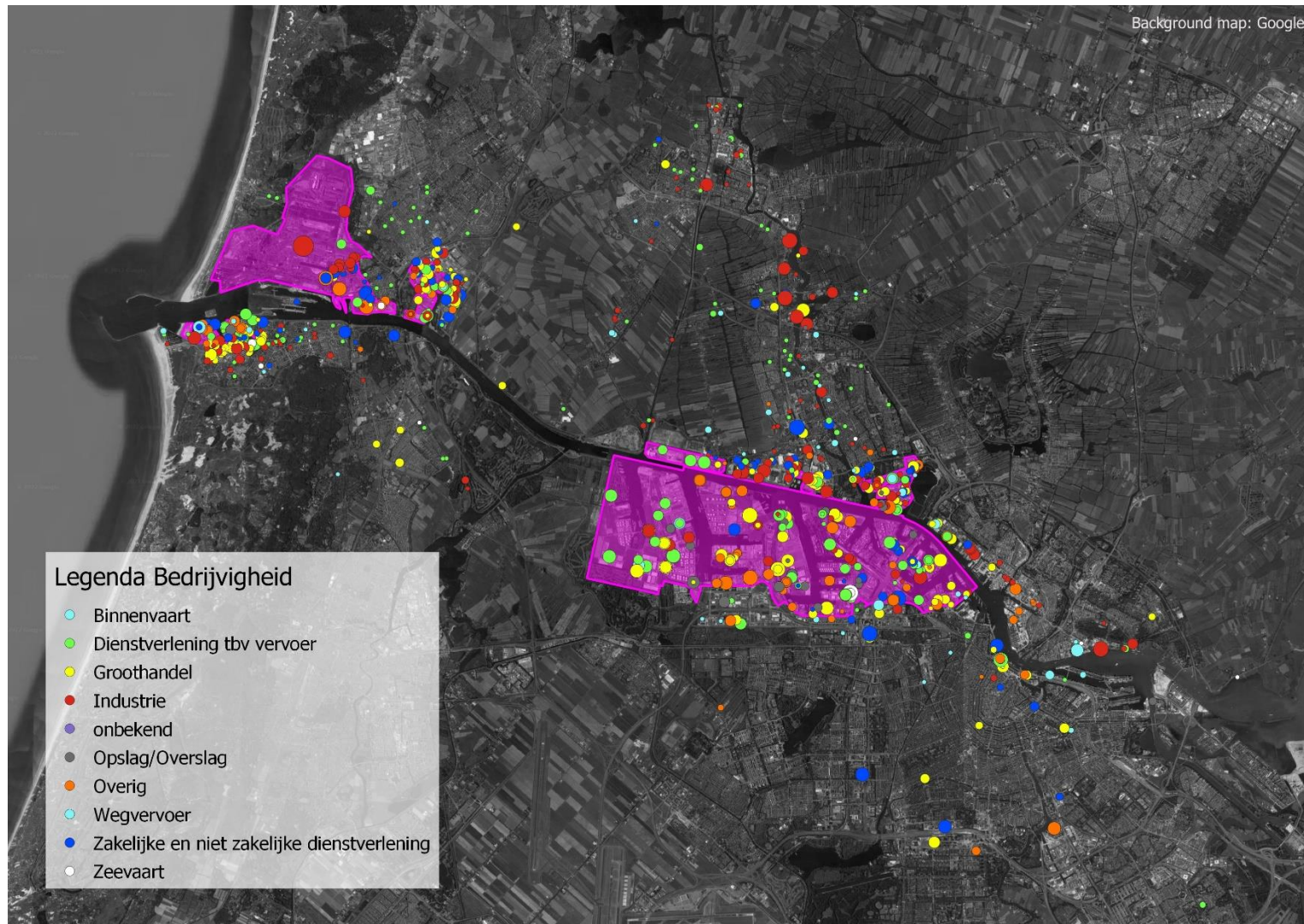
Hoofdsector en subsector	Omzet in miljard euro				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>1.732,0</b>	<b>1.683,0</b>	<b>1.779,0</b>	<b>2.051,0</b>
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	996,0	989,0	1.097,0	1.272,0
Overslag/opslag	-	736,0	694,0	682,0	779,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>19.882,0</b>	<b>17.989,0</b>	<b>25.896,0</b>	<b>31.463,0</b>
Groothandel	-	7.428,0	6.333,0	10.487,0	11.899,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	12.454,0	11.656,0	15.409,0	19.564,0
<b>Totaal</b>	-	<b>21.614,0</b>	<b>19.672,0</b>	<b>27.675,0</b>	<b>33.514,0</b>

Tabel 32: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>196</b>	<b>214</b>	<b>213</b>	<b>214</b>	<b>214</b>
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	107	115	109	119	118
Overslag/opslag	89	99	104	95	96
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>685</b>	<b>713</b>	<b>702</b>	<b>708</b>	<b>696</b>
Groothandel	181	189	193	191	188
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	504	524	509	517	508
<b>Totaal</b>	<b>881</b>	<b>927</b>	<b>915</b>	<b>922</b>	<b>910</b>



Figuur 15: overzicht bedrijvigheid per sector Noordzeekanaalgebied<sup>10</sup>



<sup>10</sup> 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 2022.

## Amsterdam

De haven van Amsterdam laat een stijging zien van de indicatoren werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet in 2022 ten opzichte van 2021. De stijging van de werkgelegenheid komt vooral door een toename van het wegvervoer en de binnenvaart, welke wordt veroorzaakt door een stijging van goederenoverslag -met name aanvoer- in categorieën waar het aandeel van deze modaliteiten in de modal split relatief hoog is. Dit wordt versterkt door een toename op nationaal niveau van het aantal werknemers per miljoen tonkm voor deze modaliteiten. De omzet in de groothandel stijgt relatief sterk, maar de toegevoegde waarde neemt heel licht af. De afname komt door een daling van omzet en toegevoegde waarde bij enkele bedrijven. Daarentegen stijgt de omzet van andere vooral energie- en olie gerelateerde groothandelaren een stuk meer dan de bedrijven met een afgenomen omzet. Deze partijen realiseren echter minder toegevoegde waarde ten opzichte van de omzet.

Tabel 33: ontwikkeling directe werkgelegenheid Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>8.066</b>	<b>8.754</b>	<b>8.010</b>	<b>8.277</b>	<b>9.057</b>
Binnenvaart	1.814	1.838	1.370	1.605	1.945
Wegvervoer	3.802	4.050	3.762	3.797	4.226
Spoorvervoer	108	134	115	73	104
Pijpleiding	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	2.340	2.730	2.760	2.800	2.780
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>11.250</b>	<b>11.810</b>	<b>11.740</b>	<b>12.370</b>	<b>12.590</b>
Industrie	2.120	1.870	1.730	1.770	1.790
Groothandel	1.780	2.350	2.360	2.090	2.280
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7.350	7.590	7.650	8.510	8.520
<b>Totaal</b>	<b>19.316</b>	<b>20.564</b>	<b>19.750</b>	<b>20.647</b>	<b>21.647</b>

Tabel 34: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>883,6</b>	<b>865,2</b>	<b>750,7</b>	<b>856,0</b>	<b>1.139,9</b>
Binnenvaart	183,3	191,6	144,6	198,7	357,6
Wegvervoer	230,0	260,6	207,5	242,2	291,8
Spoorvervoer	6,5	8,6	6,4	4,6	7,2
Pijpleiding	6,7	7,3	6,3	7,4	8,2
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	457,0	397,0	386,0	403,0	475,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>1.669,0</b>	<b>1.522,0</b>	<b>1.403,0</b>	<b>1.707,0</b>	<b>1.992,0</b>
Industrie	487,0	304,0	263,0	247,0	322,0
Groothandel	314,0	380,0	297,0	538,0	531,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	868,0	838,0	843,0	922,0	1.139,0
<b>Totaal</b>	<b>2.552,6</b>	<b>2.387,2</b>	<b>2.153,7</b>	<b>2.563,0</b>	<b>3.131,9</b>

Tabel 35: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>1.063,0</b>	<b>1.007,0</b>	<b>1.065,0</b>	<b>1.223,0</b>
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	-	1.063,0	1.007,0	1.065,0	1.223,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>11.595,0</b>	<b>10.403,0</b>	<b>16.013,0</b>	<b>19.005,0</b>
Industrie	-	2.159,0	2.169,0	2.398,0	3.016,0
Groothandel	-	6.202,0	5.174,0	9.186,0	10.518,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	3.234,0	3.060,0	4.429,0	5.471,0
<b>Totaal</b>	-	<b>12.658,0</b>	<b>11.410,0</b>	<b>17.078,0</b>	<b>20.228,0</b>

Tabel 36: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>80</b>	<b>97</b>	<b>92</b>	<b>77</b>	<b>78</b>
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	80	97	92	77	78
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>245</b>	<b>272</b>	<b>265</b>	<b>247</b>	<b>246</b>
Industrie	55	62	51	48	50
Groothandel	60	67	72	68	68
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	130	143	142	131	128
<b>Totaal</b>	<b>325</b>	<b>369</b>	<b>357</b>	<b>324</b>	<b>324</b>

## Overig Noordzeekanaalgebied<sup>11</sup>

De economische betekenis van de havens in overig Noordzeekanaalgebied laten in 2022 een sterke stijging zien ten opzichte van 2021 qua omzet en toegevoegde waarde. Dit wordt veroorzaakt door meerdere bedrijven, maar een van de oorzaken zien wij in de industrie in dit zeehavengebied. In 2022 is de gerealiseerde toegevoegde waarde in de basismetalaalindustrie in Nederland met ruim 15% gestegen<sup>12</sup> Het is zeer waarschijnlijk dat de aanwezige industrie in dit gebied een soortgelijk beeld laat zien. Ook de omzetstijging (bijna 2,5 mld euro) in de sector industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart is relatief groot, waarbij wij ook hier de oorzaak zien in de in dit gebied gevestigde industrie. In het kader van die industrie maakte Tata Steel in november 2023 bekend dat er ongeveer 800 arbeidsplaatsen in IJmuiden verdwijnen.<sup>13</sup> Dit heeft nog geen invloed op de cijfers over 2022, maar zal in de komende havenmonitors wel zichtbaar worden.

Tabel 37: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>2.189</b>	<b>2.056</b>	<b>2.111</b>	<b>2.314</b>	<b>2.240</b>
Binnenvaart	133	116	112	134	115
Wegvervoer	481	419	430	439	428
Spoorvervoer	36	31	30	31	27
Pijpleiding	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.540	1.490	1.540	1.710	1.670
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>18.650</b>	<b>18.950</b>	<b>18.780</b>	<b>18.920</b>	<b>19.230</b>
Groothandel	1.640	1.690	1.640	1.650	1.620
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	17.010	17.260	17.140	17.270	17.610
<b>Totaal</b>	<b>20.839</b>	<b>21.006</b>	<b>20.891</b>	<b>21.234</b>	<b>21.470</b>

<sup>11</sup> Voor het Noordzeekanaalgebied wordt ook de RI-monitor opgesteld. Door verschillende methodieken zijn deze monitors niet direct vergelijkbaar.

<sup>12</sup> Bron: CBS, statistiek Productie- en inkomenscomponenten bbp; bedrijfstak; nationale rekeningen

<sup>13</sup> <https://www.tatasteelnederland.com/nieuws/tata-steel-neemt-maatregelen-om-concurrerend-te-blijven>

Tabel 38: ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>206,7</b>	<b>194,1</b>	<b>204,2</b>	<b>232,6</b>	<b>270,6</b>
Binnenvaart	13,4	12,1	11,8	16,6	21,1
Wegvervoer	29,1	27,0	23,7	28,0	29,5
Spoorvervoer	2,2	2,0	1,6	2,0	1,9
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	162,0	153,0	167,0	186,0	218,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>2.269,0</b>	<b>1.813,0</b>	<b>1.608,0</b>	<b>2.635,0</b>	<b>3.340,0</b>
Groothandel	165,0	163,0	163,0	183,0	183,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.104,0	1.650,0	1.445,0	2.452,0	3.157,0
<b>Totaal</b>	<b>2.475,7</b>	<b>2.007,1</b>	<b>1.812,2</b>	<b>2.867,6</b>	<b>3.610,6</b>

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

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>669,0</b>	<b>675,0</b>	<b>714,0</b>	<b>827,0</b>
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	-	669,0	675,0	714,0	827,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>8.287,0</b>	<b>7.587,0</b>	<b>9.882,0</b>	<b>12.459,0</b>
Groothandel	-	1.227,0	1.160,0	1.301,0	1.381,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	7.060,0	6.427,0	8.581,0	11.078,0
<b>Totaal</b>	-	<b>8.956,0</b>	<b>8.262,0</b>	<b>10.596,0</b>	<b>13.286,0</b>

Tabel 40: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>115</b>	<b>117</b>	<b>121</b>	<b>137</b>	<b>136</b>
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	115	117	121	137	136
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>444</b>	<b>441</b>	<b>437</b>	<b>461</b>	<b>450</b>
Groothandel	123	122	121	123	120
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	321	319	316	338	330
<b>Totaal</b>	<b>559</b>	<b>558</b>	<b>558</b>	<b>598</b>	<b>586</b>



## 4. Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond

### Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond<sup>14</sup>

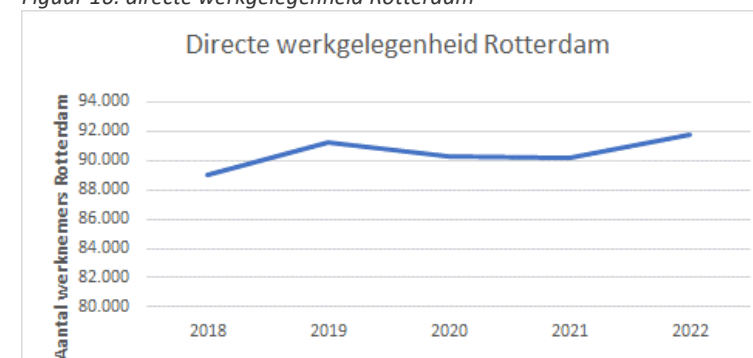
De zeehavens in Rijn- en Maasmond laten een toename van de economische betekenis zien. De werkgelegenheid neemt licht toe naar 140 duizend werknemers in 2022, terwijl de toegevoegde waarde en de omzet sterk stijgen. De ontwikkelingen worden hierbij logischerwijs voornamelijk bepaald door de ontwikkelingen in Rotterdam, en in mindere mate Moerdijk.

conomics

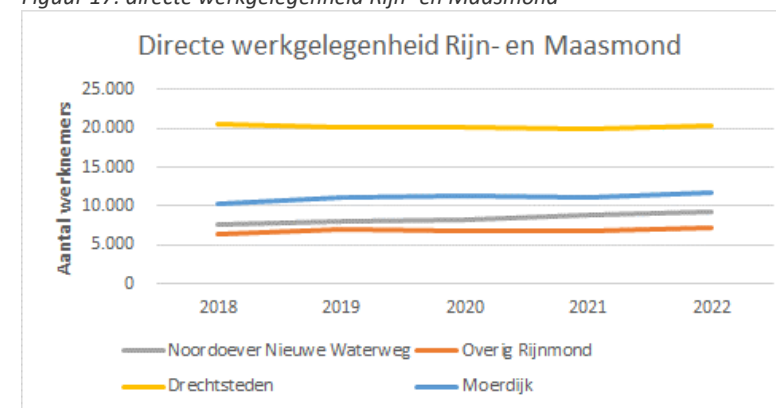
Tabel 41: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>60.374</b>	<b>63.358</b>	<b>63.250</b>	<b>64.231</b>	<b>65.921</b>
Binnenvaart	9.423	8.935	8.731	9.033	9.311
Wegvervoer	26.966	29.085	27.771	28.040	28.688
Spoorvervoer	1.196	1.247	1.227	1.045	1.039
Pijpleiding	59	60	60	62	63
Dienstverlening tbv vervoer	13.280	14.150	15.520	15.660	16.230
Overslag/opslag	9.450	9.880	9.940	10.390	10.590
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>73.410</b>	<b>74.100</b>	<b>73.360</b>	<b>72.700</b>	<b>74.080</b>
Industrie	26.640	26.450	25.420	24.680	25.100
Groothandel	13.140	13.170	13.400	13.800	14.130
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	33.630	34.480	34.540	34.220	34.850
<b>Totaal</b>	<b>133.784</b>	<b>137.458</b>	<b>136.610</b>	<b>136.931</b>	<b>140.001</b>

Figuur 16: directe werkgelegenheid Rotterdam



Figuur 17: directe werkgelegenheid Rijn- en Maasmond



<sup>14</sup> De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

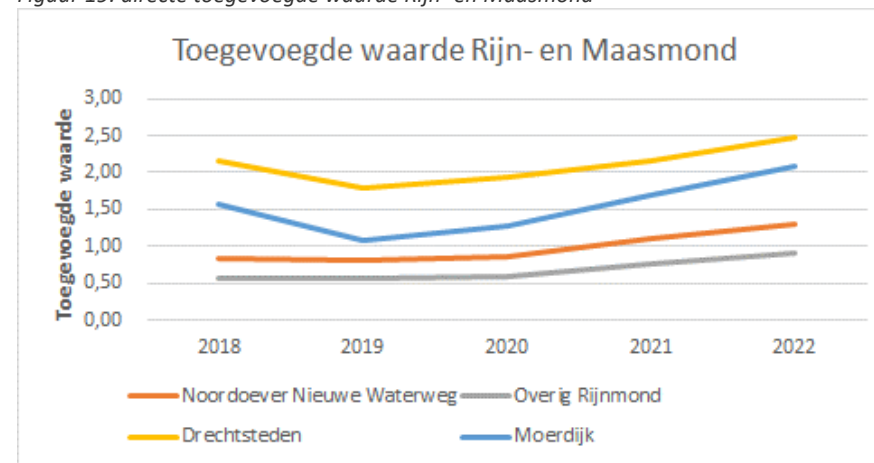
Tabel 42: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>6.154,3</b>	<b>6.233,5</b>	<b>6.109,1</b>	<b>7.020,5</b>	<b>8.641,6</b>
Binnenvaart	952,3	931,5	921,8	1.118,6	1.712,4
Wegvervoer	1.631,7	1.872,0	1.531,9	1.788,7	1.981,3
Spoorvervoer	72,4	80,3	67,7	66,7	71,7
Pijpleiding	141,0	153,8	131,8	155,4	173,2
Dienstverlening tbv vervoer	1.719,0	1.785,0	1.998,0	2.239,0	2.730,0
Overslag/opslag	1.638,0	1.411,0	1.458,0	1.652,0	1.973,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>12.027,0</b>	<b>12.515,0</b>	<b>9.138,0</b>	<b>13.096,0</b>	<b>18.019,0</b>
Industrie	5.827,0	4.494,0	2.270,0	5.179,0	9.163,0
Groothandel	2.386,0	2.845,0	2.246,0	3.951,0	4.373,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.814,0	5.176,0	4.622,0	3.966,0	4.483,0
<b>Totaal</b>	<b>18.181,3</b>	<b>18.748,5</b>	<b>15.247,1</b>	<b>20.116,5</b>	<b>26.660,6</b>

Figuur 18: directe toegevoegde waarde Rotterdam



Figuur 19: directe toegevoegde waarde Rijn- en Maasmond



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

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>10,94</b>	<b>11,93</b>	<b>12,96</b>	<b>16,43</b>
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	7,52	8,24	8,92	11,71
Overslag/opslag	-	3,42	3,69	4,04	4,73
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>136,61</b>	<b>118,72</b>	<b>165,06</b>	<b>223,15</b>
Industrie	-	61,61	44,84	69,12	114,25
Groothandel	-	59,32	58,82	81,32	92,16
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	15,68	15,06	14,62	16,74
<b>Totaal</b>	-	<b>147,55</b>	<b>130,65</b>	<b>178,02</b>	<b>239,59</b>

Tabel 44: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>751</b>	<b>759</b>	<b>772</b>	<b>817</b>	<b>843</b>
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	591	595	608	644	664
Overslag/opslag	160	164	164	173	179
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>2.154</b>	<b>2.149</b>	<b>2.149</b>	<b>2.084</b>	<b>2.058</b>
Industrie	537	577	601	582	583
Groothandel	578	565	561	538	536
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.039	1.007	987	964	939
<b>Totaal</b>	<b>2.905</b>	<b>2.908</b>	<b>2.921</b>	<b>2.901</b>	<b>2.901</b>

## Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Tabel 45: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>57.405</b>	<b>59.605</b>	<b>59.300</b>	<b>60.197</b>	<b>61.590</b>
Binnenvaart	9.316	8.832	8.622	8.927	9.198
Wegvervoer	26.343	28.415	27.132	27.359	27.958
Spoorvervoer	1.180	1.231	1.210	1.032	1.024
Pijpleiding	56	57	57	59	60
Dienstverlening tbv vervoer	11.810	12.100	13.390	13.680	14.200
Overslag/opslag	8.700	8.970	8.890	9.140	9.150
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>45.580</b>	<b>46.590</b>	<b>45.980</b>	<b>45.610</b>	<b>46.480</b>
Industrie	16.970	17.260	16.830	16.410	16.610
Groothandel	8.140	7.860	7.870	7.990	8.150
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	20.470	21.470	21.280	21.210	21.720
<b>Totaal</b>	<b>102.985</b>	<b>106.195</b>	<b>105.280</b>	<b>105.807</b>	<b>108.070</b>

Tabel 46: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>5.872,1</b>	<b>5.896,3</b>	<b>5.719,1</b>	<b>6.572,6</b>	<b>8.095,3</b>
Binnenvaart	941,4	920,7	910,2	1.105,5	1.691,7
Wegvervoer	1.594,0	1.828,9	1.496,6	1.745,3	1.930,9
Spoorvervoer	71,4	79,2	66,7	65,8	70,7
Pijpleiding	134,2	146,4	125,5	148,0	165,0
Dienstverlening tbv vervoer	1.563,0	1.590,0	1.767,0	1.982,0	2.428,0
Overslag/opslag	1.568,0	1.331,0	1.353,0	1.526,0	1.809,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>8.578,0</b>	<b>9.963,0</b>	<b>6.329,0</b>	<b>9.685,0</b>	<b>14.013,0</b>
Industrie	4.327,0	3.681,0	1.284,0	3.901,0	7.453,0
Groothandel	1.797,0	2.286,0	1.602,0	3.239,0	3.618,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.454,0	3.996,0	3.443,0	2.545,0	2.942,0
<b>Totaal</b>	<b>14.450,1</b>	<b>15.859,3</b>	<b>12.048,1</b>	<b>16.257,6</b>	<b>22.108,3</b>

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

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>9,73</b>	<b>10,51</b>	<b>12,48</b>	<b>14,68</b>
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	6,59	7,28	8,92	10,54
Overslag/opslag	-	3,14	3,23	3,56	4,14
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>117,21</b>	<b>101,53</b>	<b>142,17</b>	<b>195,72</b>
Industrie	-	51,34	36,69	56,90	98,63
Groothandel	-	54,96	54,46	76,00	86,15
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	10,91	10,39	9,27	10,93
<b>Totaal</b>	-	<b>126,93</b>	<b>112,04</b>	<b>154,64</b>	<b>210,40</b>

Tabel 48: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>594</b>	<b>578</b>	<b>582</b>	<b>636</b>	<b>660</b>
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	477	459	462	508	529
Overslag/opslag	117	119	120	128	131
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>875</b>	<b>829</b>	<b>818</b>	<b>826</b>	<b>822</b>
Industrie	221	208	209	209	206
Groothandel	276	246	242	245	247
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	378	375	367	372	369
<b>Totaal</b>	<b>1.469</b>	<b>1.407</b>	<b>1.400</b>	<b>1.462</b>	<b>1.482</b>



## Rotterdam

Net als in het Noordzeekanaalgebied is in deze havenmonitor 2023 de tijdsreeks voor Rotterdam en daarmee ook Rijn- en Maasmond en Rotterdam-Rijnmond als geheel teruggerekend tot het begin van de tijdsreeks. Hierdoor is de ‘sprong’ in de ontwikkeling die in de vorige havenmonitor zichtbaar was tussen 2018/2019 enerzijds en 2020/2021 anderzijds verdwenen en is weer sprake van een consistente tijdsreeks waarin de ontwikkelingen die zichtbaar zijn ook weer de daadwerkelijke ontwikkelingen zijn. De werkgelegenheid neemt toe, vooral door ontwikkelingen in de knooppuntsfunctie.

Tabel 49: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>56.198</b>	<b>58.510</b>	<b>57.570</b>	<b>57.999</b>	<b>59.000</b>
Zeevaart	1.800	1.920	1.820	1.780	1.750
Binnenvaart	9.067	8.621	8.375	8.662	8.920
Wegvervoer	25.427	27.528	26.185	26.186	26.708
Spoorvervoer	1.139	1.194	1.163	982	971
Pijpleiding	56	57	57	59	60
Dienstverlening tbv vervoer	10.290	10.490	11.370	11.450	11.710
Overslag/opslag	8.420	8.700	8.600	8.880	8.880
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>32.790</b>	<b>32.760</b>	<b>32.700</b>	<b>32.140</b>	<b>32.760</b>
Voedingsmiddelindustrie	1.570	1.680	1.740	1.730	1.840
Chemische industrie	4.410	4.570	4.610	4.560	4.650
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	750	780	810	840	820
Overige industrie	7.010	6.980	6.770	6.480	6.420
Groothandel	4.690	4.770	4.980	4.990	5.040
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	14.360	13.980	13.790	13.540	13.990
<b>Totaal</b>	<b>88.988</b>	<b>91.270</b>	<b>90.270</b>	<b>90.139</b>	<b>91.760</b>

De ontwikkelingen in de toegevoegde waarde zijn ronduit buitengewoon te noemen. Deze stijging naar 19,9 miljard (een stijging van ruim 38%) wordt vooral gedreven door de sector overige industrie, waarin de toegevoegde waarde van 934 miljoen naar ruim 4,5 miljard toeneemt in 2022. Dit is vrijwel geheel te verklaren vanuit de raffinaderijen in de Rotterdamse haven. Ook in wat andere sectoren zijn nog kleinere stijgingen van de toegevoegde waarde zichtbaar.

Tabel 50: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>6.066,0</b>	<b>6.075,8</b>	<b>5.830,2</b>	<b>6.609,8</b>	<b>8.214,1</b>
Zeevaart	459,0	451,0	434,0	460,0	671,0
Binnenvaart	916,3	898,8	884,2	1.072,7	1.640,5
Wegvervoer	1.538,5	1.771,7	1.444,4	1.670,4	1.844,6
Spoorvervoer	68,9	76,8	64,1	62,7	67,1
Pijpleiding	134,2	146,4	125,5	148,0	165,0
Dienstverlening tbv vervoer	1.431,0	1.443,0	1.568,0	1.713,0	2.071,0
Overslag/opslag	1.518,0	1.288,0	1.310,0	1.483,0	1.755,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>6.965,0</b>	<b>8.577,0</b>	<b>4.756,0</b>	<b>7.771,0</b>	<b>11.683,0</b>
Voedingsmiddelindustrie	249,0	451,0	219,0	228,0	248,0
Chemische industrie	2.212,0	1.705,0	1.091,0	2.224,0	2.055,0
Basismetale- en metaalproductenindustrie	106,0	88,0	90,0	87,0	96,0
Overige industrie	1.436,0	1.331,0	-427,0	934,0	4.569,0
Groothandel	1.426,0	2.002,0	1.320,0	2.891,0	3.209,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	1.536,0	3.000,0	2.463,0	1.407,0	1.506,0
<b>Totaal</b>	<b>13.031,0</b>	<b>14.652,8</b>	<b>10.586,2</b>	<b>14.380,8</b>	<b>19.897,1</b>

Ook qua omzetstijging springt de overige industrie boven de andere sectoren uit; de omzet verdubbelt in de overige industrie. Maar ook in de groothandel en de chemische industrie is een relatief sterke stijging zichtbaar. De stijging is ook wel breed verspreid; circa 70 procent van de bedrijven laat een omzetstijging zien. De stijging in de chemische industrie is opvallend; deze energie-intensieve industrie heeft productie gedeeltelijk verminderd en daarmee is er minder activiteit geweest. Wij verwachten daarmee dat de prijzen sterker gestegen zijn dan de hoeveelheid afgenomen is.

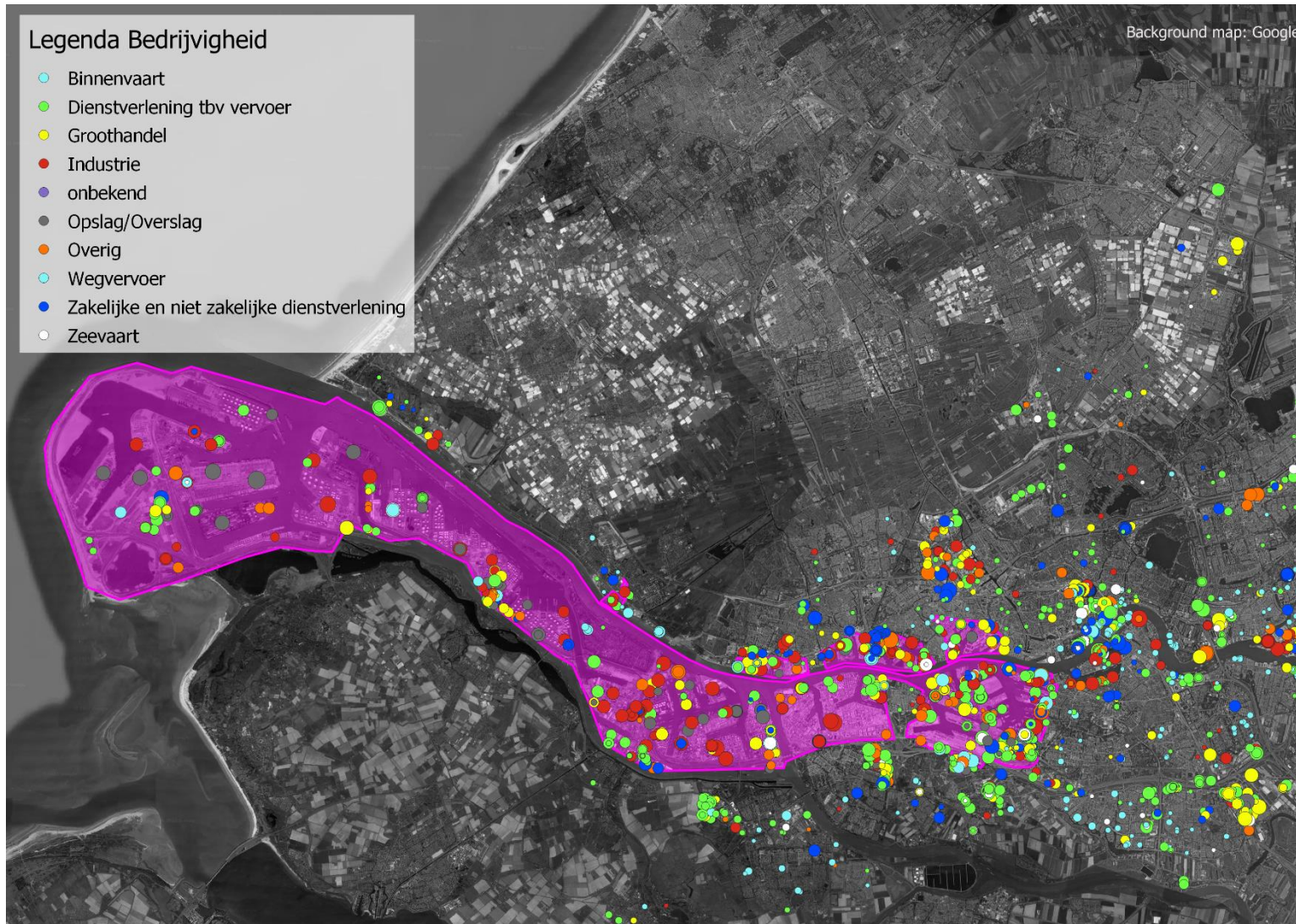
Tabel 51: ontwikkeling omzet in miljarden euro's Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>11,53</b>	<b>11,82</b>	<b>13,51</b>	<b>15,92</b>
Zeevaart	-	2,79	2,58	2,72	3,36
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	5,74	6,15	7,38	8,61
Overslag/opslag	-	3,00	3,10	3,41	3,94
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>107,32</b>	<b>91,65</b>	<b>131,61</b>	<b>183,42</b>
Voedingsmiddelindustrie	-	1,65	2,07	2,36	2,25
Chemische industrie	-	10,34	8,72	12,71	15,91
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	-	0,46	0,46	0,54	0,58
Overige industrie	-	37,38	24,05	39,81	78,22
Groothandel	-	51,04	50,23	71,57	81,17
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	-	6,45	6,13	4,62	5,29
<b>Totaal</b>	-	<b>118,85</b>	<b>103,47</b>	<b>145,12</b>	<b>199,33</b>

Tabel 52: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>474</b>	<b>479</b>	<b>478</b>	<b>511</b>	<b>527</b>
Zeevaart	43	43	43	42	40
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	333	336	335	365	379
Overslag/opslag	98	100	100	104	108
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>494</b>	<b>489</b>	<b>488</b>	<b>502</b>	<b>500</b>
Voedingsmiddelindustrie	20	20	20	20	20
Chemische industrie	37	40	40	40	39
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	25	25	27	27	27
Overige industrie	51	52	51	54	52
Groothandel	143	143	141	145	147
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening	218	209	209	216	215
<b>Totaal</b>	<b>968</b>	<b>968</b>	<b>966</b>	<b>1.013</b>	<b>1.027</b>

Figuur 20: overzicht bedrijvigheid per sector Rotterdam + Noordoever Nieuwe Waterweg + Overig Rijnmond<sup>15</sup>



<sup>15</sup> 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 2022.

## Noordoever Nieuwe Waterweg

De economische betekenis van de havens van Schiedam, Vlaardingen en Maassluis – in de monitor geclusterd onder de noemer Noordoever Nieuwe Waterweg – is licht toegenomen in 2022 ten opzichte van 2021 qua werkgelegenheid, toegevoegde waarde en omzet. Het overkoepelende beeld is dat deze havens relatief stabiel ontwikkelen in 2022 ten opzichte van 2021.

Tabel 53: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>1.737</b>	<b>1.615</b>	<b>1.710</b>	<b>1.997</b>	<b>2.101</b>
Binnenvaart	249	210	247	265	278
Wegvervoer	916	888	947	1.173	1.250
Spoorvervoer	42	37	47	49	52
Pijpleiding	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	530	480	470	510	520
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>5.930</b>	<b>6.420</b>	<b>6.520</b>	<b>6.810</b>	<b>7.100</b>
Industrie	2.000	1.840	1.710	1.830	1.870
Groothandel	770	740	580	670	720
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.160	3.840	4.230	4.310	4.510
<b>Totaal</b>	<b>7.667</b>	<b>8.035</b>	<b>8.230</b>	<b>8.807</b>	<b>9.201</b>

Tabel 54: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>150,1</b>	<b>138,5</b>	<b>148,9</b>	<b>184,8</b>	<b>233,1</b>
Binnenvaart	25,1	21,9	26,1	32,8	51,2
Wegvervoer	55,5	57,1	52,2	74,8	86,3
Spoorvervoer	2,5	2,4	2,6	3,1	3,6
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	67,0	57,0	68,0	74,0	92,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>693,0</b>	<b>685,0</b>	<b>717,0</b>	<b>918,0</b>	<b>1.069,0</b>
Industrie	247,0	224,0	247,0	349,0	383,0
Groothandel	110,0	94,0	78,0	105,0	156,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	336,0	367,0	392,0	464,0	530,0
<b>Totaal</b>	<b>843,1</b>	<b>823,5</b>	<b>865,9</b>	<b>1.102,8</b>	<b>1.302,1</b>

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

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>143,0</b>	<b>168,0</b>	<b>234,0</b>	<b>279,0</b>
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	-	143,0	168,0	234,0	279,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>2.226,0</b>	<b>2.333,0</b>	<b>2.821,0</b>	<b>3.498,0</b>
Industrie	-	933,0	965,0	1.143,0	1.345,0
Groothandel	-	512,0	447,0	475,0	684,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	781,0	921,0	1.203,0	1.469,0
<b>Totaal</b>	-	<b>2.369,0</b>	<b>2.501,0</b>	<b>3.055,0</b>	<b>3.777,0</b>



Tabel 56: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>40</b>	<b>26</b>	<b>26</b>	<b>29</b>	<b>31</b>
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	40	26	26	29	31
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>155</b>	<b>136</b>	<b>135</b>	<b>128</b>	<b>128</b>
Industrie	55	40	41	39	39
Groothandel	50	36	35	33	34
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	50	60	59	56	55
<b>Totaal</b>	<b>195</b>	<b>162</b>	<b>161</b>	<b>157</b>	<b>159</b>

## Overig Rijnmond

De economische betekenis van de havengebieden in overig Rijnmond is licht toegenomen in 2022 ten opzichte van 2021, vooral dankzij stijgingen in de sector dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag. Dit geldt zowel voor de werkgelegenheid (+260 werknemers), toegevoegde waarde (81 miljoen euro) en de omzet (428 miljoen euro) in deze sector.

Tabel 57: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>1.260</b>	<b>1.400</b>	<b>1.840</b>	<b>1.980</b>	<b>2.240</b>
Binnenvaart	0	0	0	0	0
Wegvervoer	0	0	0	0	0
Spoorvervoer	0	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.260	1.400	1.840	1.980	2.240
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>5.070</b>	<b>5.510</b>	<b>4.940</b>	<b>4.880</b>	<b>4.880</b>
Industrie	1.230	1.410	1.190	970	1.010
Groothandel	2.680	2.350	2.310	2.330	2.390
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.160	1.750	1.440	1.580	1.480
<b>Totaal</b>	<b>6.330</b>	<b>6.910</b>	<b>6.780</b>	<b>6.860</b>	<b>7.120</b>

Tabel 58: ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>115,0</b>	<b>133,0</b>	<b>174,0</b>	<b>238,0</b>	<b>319,0</b>
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	115,0	133,0	174,0	238,0	319,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>462,0</b>	<b>442,0</b>	<b>426,0</b>	<b>536,0</b>	<b>591,0</b>
Industrie	78,0	75,0	65,0	80,0	102,0
Groothandel	261,0	189,0	205,0	243,0	254,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	123,0	178,0	156,0	213,0	235,0
<b>Totaal</b>	<b>577,0</b>	<b>575,0</b>	<b>600,0</b>	<b>774,0</b>	<b>910,0</b>

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

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>840,0</b>	<b>1.097,0</b>	<b>1.453,0</b>	<b>1.851,0</b>
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	-	840,0	1.097,0	1.453,0	1.851,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>4.875,0</b>	<b>4.976,0</b>	<b>5.016,0</b>	<b>5.439,0</b>
Industrie	-	573,0	431,0	335,0	332,0
Groothandel	-	3.414,0	3.788,0	3.951,0	4.296,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	888,0	757,0	730,0	811,0
<b>Totaal</b>	-	<b>5.715,0</b>	<b>6.073,0</b>	<b>6.469,0</b>	<b>7.290,0</b>

Tabel 60: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>125</b>	<b>116</b>	<b>121</b>	<b>138</b>	<b>142</b>
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	125	116	121	138	142
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>185</b>	<b>161</b>	<b>152</b>	<b>154</b>	<b>154</b>
Industrie	35	31	30	29	29
Groothandel	80	67	66	67	66
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	70	63	56	58	59
<b>Totaal</b>	<b>310</b>	<b>277</b>	<b>273</b>	<b>292</b>	<b>296</b>

## Drechtsteden

De economische betekenis van de zeehavens in de Drechtsteden is redelijk constant ten opzichte van 2021. Er zijn kleine schommelingen zichtbaar in diverse sectoren, maar het totaalbeeld is relatief gelijk gebleven, zeker op het gebied van werkgelegenheid. Toegevoegde waarde en omzet laten wel een lichte toename zien.

Tabel 61: ontwikkeling directe werkgelegenheid Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>1.010</b>	<b>1.214</b>	<b>1.328</b>	<b>1.415</b>	<b>1.498</b>
Binnenvaart	81	78	85	83	87
Wegvervoer	249	265	262	281	301
Spoorvervoer	10	10	11	10	11
Pijpleiding	0	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer	450	680	780	700	710
Overslag/opslag	220	180	190	340	390
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>19.590</b>	<b>18.980</b>	<b>18.760</b>	<b>18.530</b>	<b>18.810</b>
Industrie en Groothandel	10.130	10.350	9.970	9.790	10.060
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	9.460	8.630	8.790	8.740	8.750
<b>Totaal</b>	<b>20.600</b>	<b>20.194</b>	<b>20.088</b>	<b>19.945</b>	<b>20.308</b>

Tabel 62: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>118,9</b>	<b>137,9</b>	<b>167,0</b>	<b>189,9</b>	<b>238,5</b>
Binnenvaart	8,2	8,1	8,9	10,3	16,0
Wegvervoer	15,1	17,1	14,5	17,9	20,8
Spoorvervoer	0,6	0,7	0,6	0,7	0,7
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer	73,0	91,0	118,0	124,0	152,0
Overslag/opslag	22,0	21,0	25,0	37,0	49,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>2.037,0</b>	<b>1.664,0</b>	<b>1.761,0</b>	<b>1.969,0</b>	<b>2.227,0</b>
Industrie en Groothandel	1.051,0	875,0	1.019,0	1.052,0	1.241,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	986,0	789,0	742,0	917,0	986,0
<b>Totaal</b>	<b>2.155,9</b>	<b>1.801,9</b>	<b>1.928,0</b>	<b>2.158,9</b>	<b>2.465,5</b>

Tabel 63: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Drechtsteden

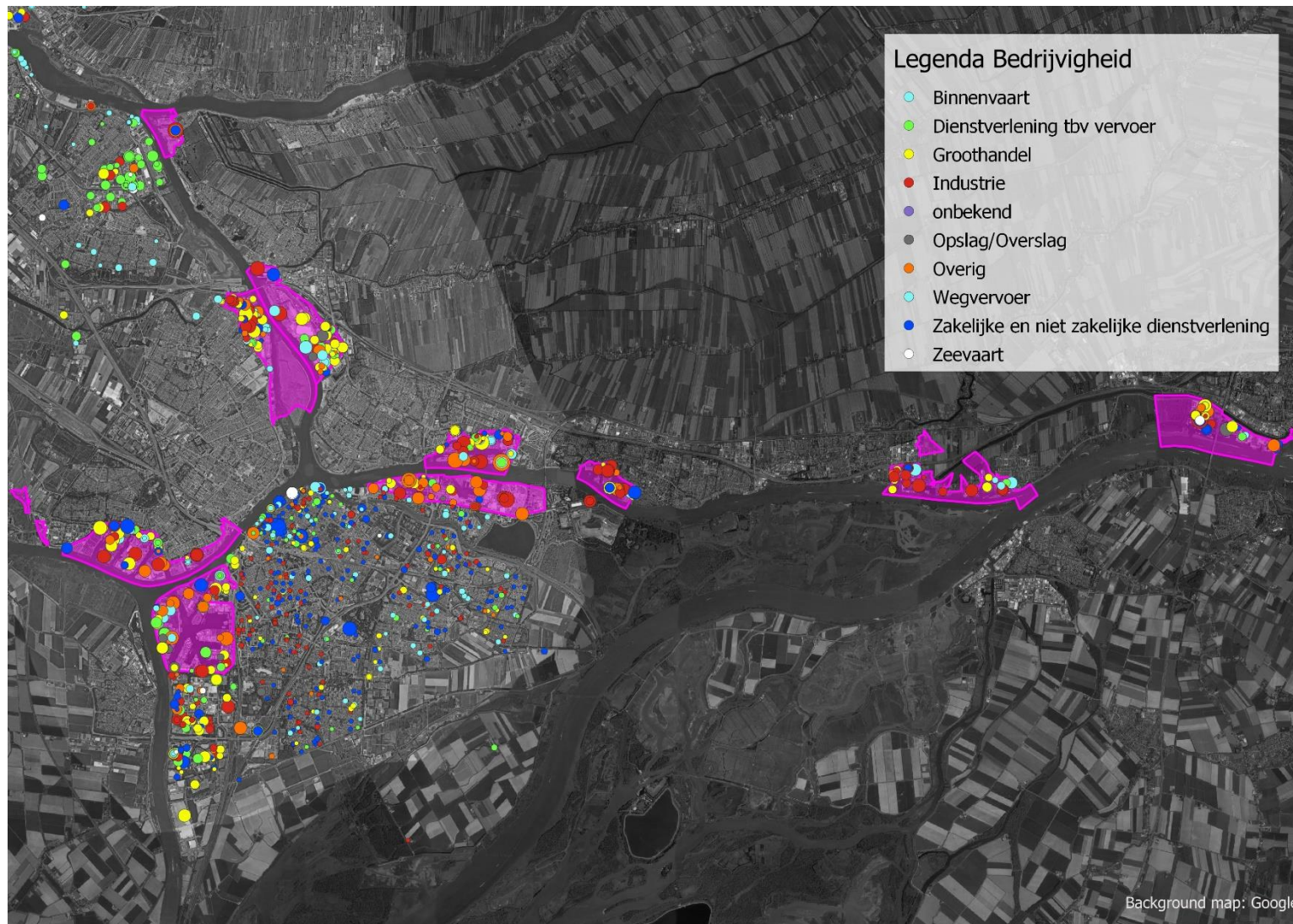
Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>468,0</b>	<b>522,0</b>	<b>599,0</b>	<b>738,0</b>
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	406,0	460,0	509,0	616,0
Overslag/opslag	-	62,0	62,0	90,0	122,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>9.605,0</b>	<b>8.860,0</b>	<b>9.923,0</b>	<b>10.994,0</b>
Industrie en Groothandel	-	6.837,0	6.306,0	7.038,0	7.888,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.768,0	2.554,0	2.885,0	3.106,0
<b>Totaal</b>	-	<b>10.073,0</b>	<b>9.382,0</b>	<b>10.522,0</b>	<b>11.732,0</b>



Tabel 64: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>70</b>	<b>81</b>	<b>89</b>	<b>84</b>	<b>85</b>
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	55	68	74	69	70
Overslag/opslag	15	13	15	15	15
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>765</b>	<b>778</b>	<b>784</b>	<b>721</b>	<b>712</b>
Industrie en Groothandel	350	397	412	385	385
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	415	381	372	336	327
<b>Totaal</b>	<b>835</b>	<b>859</b>	<b>873</b>	<b>805</b>	<b>797</b>

Figuur 21: overzicht bedrijvigheid per sector Drechtsteden<sup>16</sup>



<sup>16</sup> 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 2022.

## Moerdijk

De economische betekenis van Moerdijk is vooral op het gebied van toegevoegde waarde en omzet sterk gestegen. De eerder (op blz.7) beschreven enorme groei in vooral een aantal industriële sectoren is duidelijk zichtbaar in Moerdijk. De omzetsijging in de industrie en groothandel (+3,2 miljard euro, +31%) vertaalt zich ook in een flink hogere toegevoegde waarde. De stijging vindt vooral plaats bij de top 10 grootste bedrijven, welke gezamenlijk voor 2,9 miljard euro extra omzet zorgen.

Tabel 65: ontwikkeling directe werkgelegenheid Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>1.959</b>	<b>2.539</b>	<b>2.601</b>	<b>2.629</b>	<b>2.832</b>
Binnenvaart	26	25	25	23	26
Wegvervoer	374	405	378	400	429
Spoorvervoer	6	6	6	3	4
Pijpleiding	3	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.030	1.370	1.340	1.280	1.320
Overslag/opslag	520	730	850	920	1.050
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>8.240</b>	<b>8.520</b>	<b>8.620</b>	<b>8.550</b>	<b>8.790</b>
Industrie en Groothandel	4.540	4.140	4.160	4.280	4.410
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.700	4.380	4.460	4.270	4.380
<b>Totaal</b>	<b>10.199</b>	<b>11.059</b>	<b>11.221</b>	<b>11.179</b>	<b>11.622</b>

Tabel 66: ontwikkeling directe toegevoegde waarde Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>163,4</b>	<b>200,4</b>	<b>223,1</b>	<b>258,0</b>	<b>307,9</b>
Binnenvaart	2,7	2,6	2,6	2,8	4,7
Wegvervoer	22,6	26,0	20,8	25,5	29,6
Spoorvervoer	0,4	0,4	0,4	0,2	0,3
Pijpleiding	6,7	7,3	6,3	7,4	8,2
Dienstverlening tbv vervoer	83,0	104,0	113,0	133,0	150,0
Overslag/opslag	48,0	60,0	80,0	89,0	115,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>1.413,0</b>	<b>888,0</b>	<b>1.048,0</b>	<b>1.441,0</b>	<b>1.778,0</b>
Industrie en Groothandel	1.038,0	497,0	611,0	937,0	1.224,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	375,0	391,0	437,0	504,0	554,0
<b>Totaal</b>	<b>1.576,4</b>	<b>1.088,4</b>	<b>1.271,1</b>	<b>1.699,0</b>	<b>2.085,9</b>

Tabel 67: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>748,0</b>	<b>900,0</b>	<b>961,0</b>	<b>1.017,0</b>
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	527,0	507,0	566,0	548,0
Overslag/opslag	-	221,0	393,0	395,0	469,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>9.800,0</b>	<b>8.326,0</b>	<b>12.972,0</b>	<b>16.441,0</b>
Industrie en Groothandel	-	7.796,0	6.208,0	10.506,0	13.735,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.004,0	2.118,0	2.466,0	2.706,0
<b>Totaal</b>	-	<b>10.548,0</b>	<b>9.226,0</b>	<b>13.933,0</b>	<b>17.458,0</b>

Tabel 68: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>90</b>	<b>100</b>	<b>101</b>	<b>97</b>	<b>98</b>
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	60	68	72	67	65
Overslag/opslag	30	32	29	30	33
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>515</b>	<b>542</b>	<b>547</b>	<b>537</b>	<b>524</b>
Industrie en Groothandel	270	291	299	281	281
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	245	251	248	256	243
<b>Totaal</b>	<b>605</b>	<b>642</b>	<b>648</b>	<b>634</b>	<b>622</b>

Figuur 22: overzicht bedrijvigheid per sector Moerdijk<sup>17</sup>



<sup>17</sup> 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 2022.

## 5. Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL

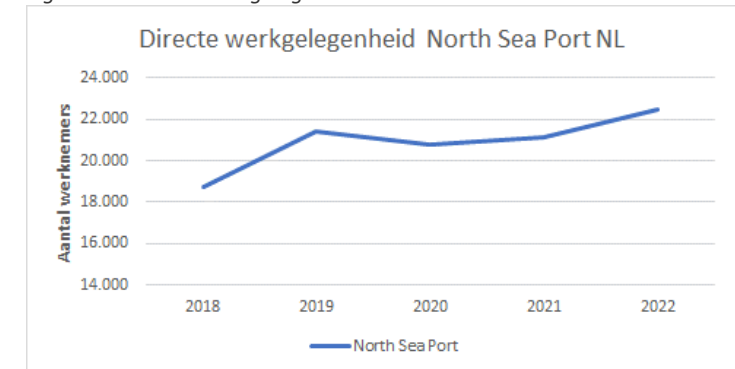
### North Sea Port NL<sup>18</sup>

De economische betekenis van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Borsele<sup>19</sup> -in de havenmonitor geclusterd onder de noemer North Sea Port NL- is relatief sterk toegenomen in 2022 ten opzichte van 2021. Zowel de werkgelegenheid (+1.356 werknemers) als de toegevoegde waarde (+726 miljoen euro) als de omzet (+5,2 mld) is gestegen. De omzet en toegevoegde waarde stijging zijn, in lijn met het landelijke beeld, vooral te relateren aan de (chemische) industrie. De ontwikkeling van de werkgelegenheid is vooral te wijten aan een stijging in het wegvervoer en ook -in iets mindere mate- de industrie. De stijging in het wegvervoer komt door twee dingen; enerzijds is totale vervoersprestatie in bepaalde goederengroepen met een hoog aandeel weg relatief sterk toegenomen. Anderzijds is, op nationaal niveau, het aantal werknemers per miljoen tonkm toegenomen. Dit resulteert in een grote groei van de werkgelegenheid.

Tabel 69: ontwikkeling directe werkgelegenheid North Sea Port NL

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>6.345</b>	<b>7.317</b>	<b>6.884</b>	<b>6.963</b>	<b>7.839</b>
Binnenvaart	386	370	331	504	579
Wegvervoer	4.184	4.981	4.368	4.288	5.081
Spoorvervoer	31	31	28	35	43
Pijpleiding	6	6	6	6	6
Dienstverlening tbv vervoer	740	870	970	1.110	1.080
Overslag/opslag	1.000	1.060	1.180	1.020	1.050
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>12.420</b>	<b>14.080</b>	<b>13.920</b>	<b>14.150</b>	<b>14.630</b>
Industrie	6.200	6.690	6.660	6.790	7.320
Groothandel	730	900	1.040	1.010	980
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.490	6.490	6.220	6.350	6.330
<b>Totaal</b>	<b>18.765</b>	<b>21.397</b>	<b>20.804</b>	<b>21.113</b>	<b>22.469</b>

Figuur 23: directe werkgelegenheid North Sea Port NL



<sup>18</sup> De toegevoegde waarde cijfers over 2022 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

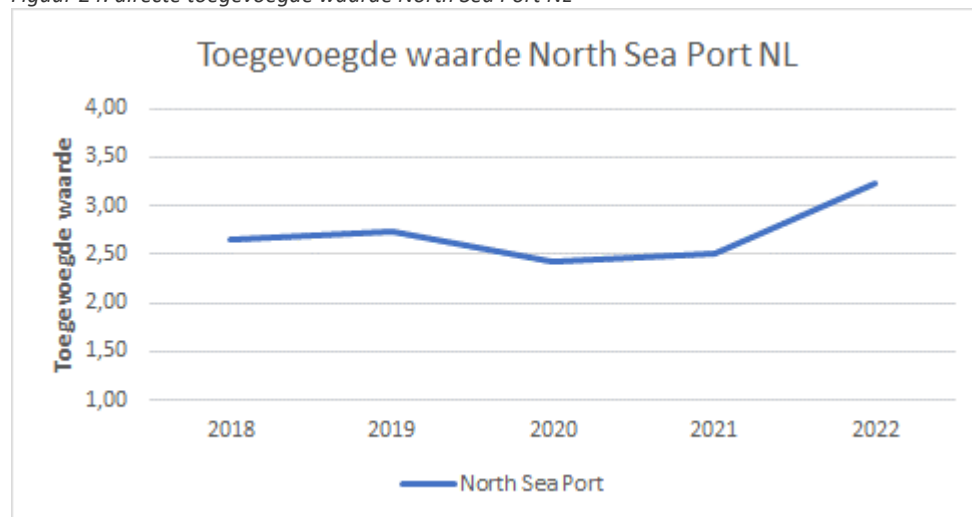
<sup>19</sup> De haven van Gent is dus geen onderdeel van deze cijfers



Tabel 70: ontwikkeling directe toegevoegde waarde North Sea Port NL

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>568,4</b>	<b>690,8</b>	<b>606,0</b>	<b>658,0</b>	<b>850,9</b>
Binnenvaart	39,0	38,5	34,9	62,4	106,5
Wegvervoer	253,1	320,6	241,0	273,5	350,9
Spoorvervoer	1,9	2,0	1,6	2,2	3,0
Pijpleiding	13,4	14,6	12,6	14,8	16,5
Dienstverlening tbv vervoer	117,0	173,0	172,0	168,0	208,0
Overslag/opslag	144,0	142,0	144,0	137,0	166,0
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>2.082,0</b>	<b>2.045,0</b>	<b>1.818,0</b>	<b>1.854,0</b>	<b>2.387,0</b>
Industrie	1.523,0	1.371,0	1.128,0	1.150,0	1.616,0
Groothandel	79,0	103,0	136,0	143,0	142,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	480,0	571,0	554,0	561,0	629,0
<b>Totaal</b>	<b>2.650,4</b>	<b>2.735,8</b>	<b>2.424,0</b>	<b>2.512,0</b>	<b>3.237,9</b>

Figuur 24: directe toegevoegde waarde North Sea Port NL



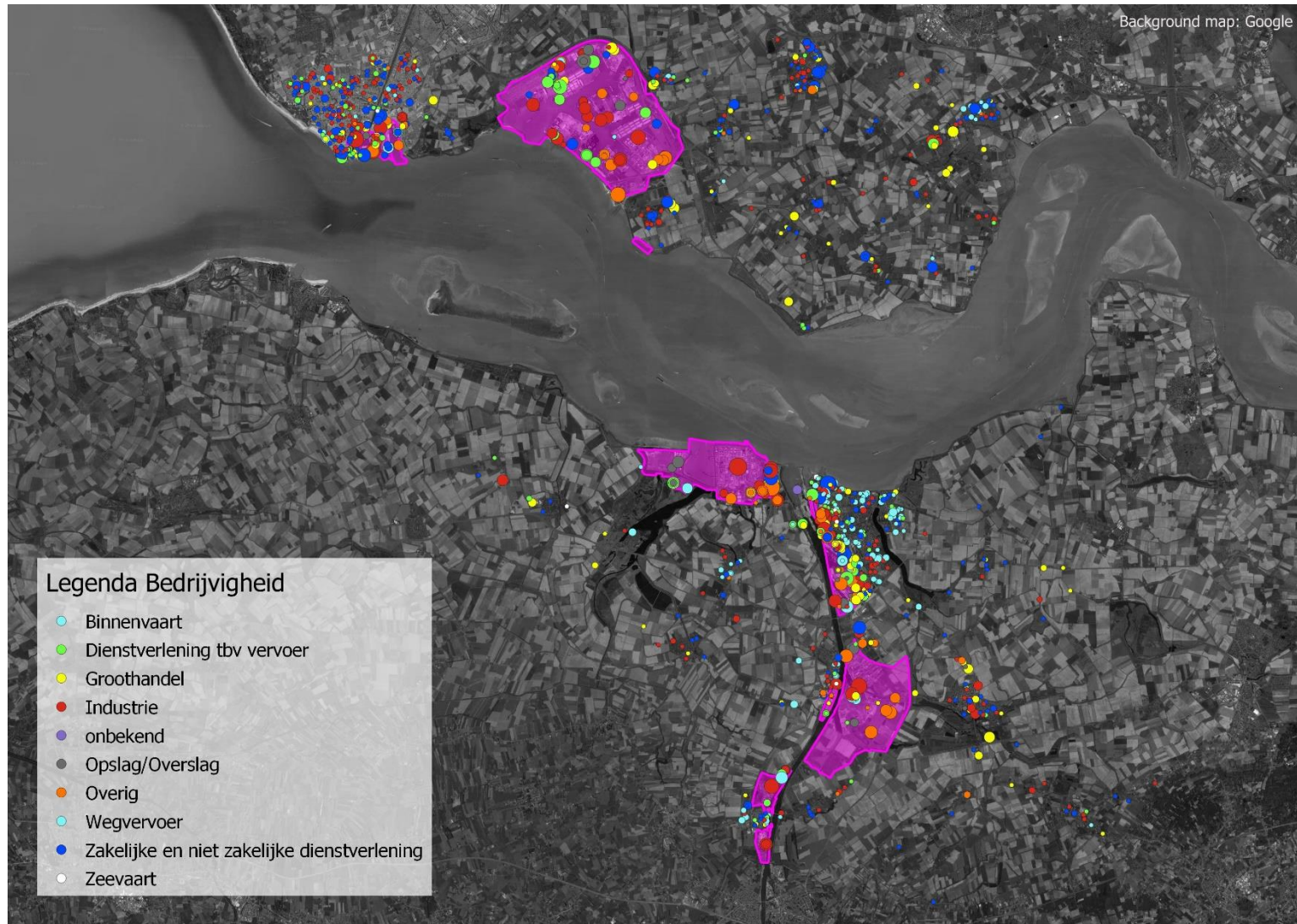
Tabel 71: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's North Sea Port NL

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	-	<b>727,0</b>	<b>762,0</b>	<b>748,0</b>	<b>963,0</b>
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	317,0	343,0	342,0	479,0
Overslag/opslag	-	410,0	419,0	406,0	484,0
<b>Vestigingsplaats</b>	-	<b>8.682,0</b>	<b>8.228,0</b>	<b>10.103,0</b>	<b>15.137,0</b>
Industrie	-	6.249,0	5.733,0	7.562,0	12.304,0
Groothandel	-	984,0	1.009,0	1.039,0	1.119,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	1.449,0	1.486,0	1.502,0	1.714,0
<b>Totaal</b>	-	<b>9.409,0</b>	<b>8.990,0</b>	<b>10.851,0</b>	<b>16.100,0</b>

Tabel 72: ontwikkeling bedrijfsvestigingen North Sea Port NL

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Knooppunt</b>	<b>145</b>	<b>148</b>	<b>152</b>	<b>149</b>	<b>157</b>
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	85	89	91	93	100
Overslag/opslag	60	59	61	56	57
<b>Vestigingsplaats</b>	<b>815</b>	<b>840</b>	<b>835</b>	<b>843</b>	<b>837</b>
Industrie	260	298	295	304	308
Groothandel	130	125	128	125	125
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	425	417	412	414	404
<b>Totaal</b>	<b>960</b>	<b>988</b>	<b>987</b>	<b>992</b>	<b>994</b>

Figuur 25: overzicht bedrijvigheid per sector North Sea Port NL<sup>20</sup>



<sup>20</sup> 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 2022.

## 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) 2022 ten opzichte van 2021**

Over het algemeen zijn de werknemers multipliers relatief gelijk en wordt de sterke groei in indirecte werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens vooral veroorzaakt door de ontwikkeling van de directe werkgelegenheid. Wel zijn er drie specifieke elementen/havens die we willen uitlichten, waar grote ontwikkelingen plaatsvinden.

- In Rotterdam stijgen de indirecte effecten vooral dankzij twee dingen; enerzijds een brede stijging in verschillende sectoren en daarnaast een specifieke stijging in de voor Rotterdam belangrijke sector overige industrie. De multiplier van deze specifieke sector stijgt van 3,12 naar 3,54 door de -in heel Nederland- hogere productie en het lagere aantal werkzame personen in deze IO-categorie. Omdat er in deze sector ruim 6.000 directe werkzame personen zijn, werkt deze stijging sterk door.
- In North Sea Port neemt de indirecte werkgelegenheid ook relatief sterk toe. Deze komt voornamelijk door een stijging van de directe werkgelegenheid in de sector binnenvaart en industrie, welke versterkt wordt door een stijgende/hoge multipliers voor deze respectievelijke sectoren.
- In Amsterdam zijn een aantal knooppuntsectoren waar de directe werkgelegenheid toeneemt (binnenvaart en wegvervoer), wat leidt tot een stijging in de indirecte werkgelegenheid. Voor de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart is sprake van een stijging van de multiplier (1,76 naar 1,83)

### **Ontwikkeling toegevoegde waarde (multipliers) 2022 ten opzichte van 2021**

Voor de toegevoegde waarde is het beeld relatief duidelijk. De multipliers nemen gemiddeld genomen licht af, maar door de toename van de directe toegevoegde waarde is er alsnog sprake van een hogere indirecte toegevoegde waarde.

Tabel 73: ontwikkeling indirecte werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Noordelijke zeehavens</b>	<b>10.963</b>	<b>10.736</b>	<b>9.793</b>	<b>11.103</b>	<b>11.923</b>
Groningen Seaports	6.200	6.684	6.410	7.279	7.526
Harlingen	1.656	1.435	1.247	1.286	1.451
Den Helder	3.106	2.617	2.135	2.538	2.945
<b>Noordzeekanaalgebied</b>	<b>35.844</b>	<b>34.838</b>	<b>31.161</b>	<b>36.631</b>	<b>39.237</b>
Amsterdam	14.661	15.227	13.654	15.386	17.028
Overig Noordzeekanaalgebied	21.183	19.611	17.507	21.246	22.208
<b>Rijn-Maasmond</b>	<b>110.388</b>	<b>107.360</b>	<b>100.159</b>	<b>104.758</b>	<b>111.961</b>
Waarvan Rotterdam-Rijnmond	82.784	80.690	75.339	79.566	85.347
Rotterdam	73.091	71.005	66.718	69.957	74.859
Noordoever Nieuwe Waterweg	5.244	5.089	4.286	5.234	5.716
Overig Rijnmond	4.449	4.596	4.336	4.375	4.772
Drechtsteden	19.246	18.956	17.223	16.898	17.735
Moerdijk	8.358	7.715	7.596	8.294	8.879
<b>North Sea Port NL</b>	<b>15.573</b>	<b>16.842</b>	<b>15.868</b>	<b>17.099</b>	<b>18.786</b>
North Sea Port	15.573	16.842	15.868	17.099	18.786
<b>Totaal Nederlandse zeehavengebieden</b>	<b>172.767</b>	<b>169.776</b>	<b>156.981</b>	<b>169.592</b>	<b>181.907</b>

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

Zeehavens	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
<b>Noordelijke zeehavens</b>	<b>1,06</b>	<b>0,95</b>	<b>1,09</b>	<b>1,28</b>	<b>1,62</b>
Groningen Seaports	0,79	0,74	0,90	0,98	1,07
Harlingen	0,10	0,07	0,06	0,10	0,14
Den Helder	0,17	0,14	0,13	0,21	0,41
<b>Noordzeekanaalgebied</b>	<b>2,85</b>	<b>2,43</b>	<b>2,32</b>	<b>3,41</b>	<b>3,81</b>
Amsterdam	1,13	1,04	1,07	1,23	1,31
Overig Noordzeekanaalgebied	1,73	1,39	1,25	2,18	2,50
<b>Rijn-Maasmond</b>	<b>9,40</b>	<b>8,80</b>	<b>4,41</b>	<b>9,88</b>	<b>10,84</b>
<i>Waarvan Rotterdam-Rijnmond</i>	7,39	7,33	2,59	7,86	8,54
Rotterdam	6,80	6,76	1,93	7,06	7,60
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,37	0,36	0,44	0,51	0,60
Overig Rijnmond	0,22	0,21	0,22	0,29	0,33
Drechtsteden	1,29	1,00	1,19	1,24	1,38
Moerdijk	0,71	0,47	0,62	0,78	0,92
<b>North Sea Port NL</b>	<b>1,29</b>	<b>1,31</b>	<b>1,33</b>	<b>1,33</b>	<b>1,55</b>
North Sea Port	1,29	1,31	1,33	1,33	1,55
<b>Totaal Nederlandse zeehavengebieden</b>	<b>14,60</b>	<b>13,49</b>	<b>9,14</b>	<b>15,89</b>	<b>17,81</b>

## 7. Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens

### Private investeringen

Onderstaande tabellen geven de private investeringen in zeehaven gerelateerde activiteiten weer.<sup>21</sup> 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
<b>Industrie</b>	<b>3.727.557</b>	<b>4.651.824</b>	<b>4.271.007</b>	<b>3.233.871</b>
Voedingsmiddelenindustrie	62.302	78.465	41.748	86.384
Aardolie industrie	X	X	7.639	-
Chemische industrie	556.691	778.857	856.396	681.972
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	59.626	16.136	6.108
Transportmiddelenindustrie	21.948	16.459	13.788	20.639
Elektriciteitsproductie	68.220	825.393	899.131	1.140.825
Overig	364.570	203.528	523.037	555.044
<b>Groothandel</b>	<b>142.508</b>	<b>151.810</b>	<b>210.664</b>	<b>217.107</b>
<b>Transport en distributie</b>	<b>998.199</b>	<b>1.858.844</b>	<b>1.566.779</b>	<b>2.134.360</b>
Zeevaart	360.803	595.120	433.408	501.537
Binnenvaart	67.299	95.842	130.994	146.091
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	663.123	1.167.883	1.002.376	1.486.731
<b>Zakelijke diensten en openbaar bestuur</b>	<b>47.632</b>	<b>201.291</b>	<b>88.843</b>	<b>164.444</b>
<b>Totaal</b>	<b>5.385.971</b>	<b>6.863.769</b>	<b>6.137.293</b>	<b>5.749.782</b>

<sup>21</sup> Definitieve investeringscijfers voor 2022 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
<b>Industrie</b>	<b>254.932</b>	<b>481.461</b>	<b>269.714</b>	<b>231.171</b>
Voedingsmiddelenindustrie	X	X	1.131	X
Aardolie industrie	X	X	X	X
Chemische industrie	59.419	X	116.064	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	X	X	6.108
Transportmiddelenindustrie	4.977	X	X	3.781
Elektriciteitsproductie	X	X	88.254	X
Overig	89.530	138.363	53.546	105.525
<b>Groothandel</b>	<b>3.995</b>	<b>7.526</b>	<b>X</b>	<b>10.997</b>
<b>Transport en distributie</b>	<b>101.617</b>	<b>48.414</b>	<b>101.734</b>	<b>134.994</b>
Zeevaart	X	34.793	79.025	109.930
Binnenvaart	2.759	1.751	1.154	1.493
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X	11.870	21.555	23.570
<b>Zakelijke diensten en openbaar bestuur</b>	<b>858</b>	<b>2.556</b>	<b>X</b>	<b>1.879</b>
<b>Totaal</b>	<b>361.402</b>	<b>539.957</b>	<b>371.448</b>	<b>379.041</b>

Tabel 77: totale private investeringen in zeehavens Noordzeekanaalgebied

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

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
<b>Industrie</b>	<b>2.398.509</b>	<b>3.386.504</b>	<b>2.411.826</b>	<b>1.947.974</b>
Voedingsmiddelenindustrie	31.342	35.523	X	X
Aardolie industrie	X	X	X	X
Chemische industrie	497.272	778.857	740.332	484.342
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	39.706	16.136	X
Transportmiddelenindustrie	10.838	X	11.500	7.631
Elektriciteitsproductie	X	748.258	810.877	947.933
Overig	153.958	X	354.895	347.664
<b>Groothandel</b>	<b>94.273</b>	<b>91.472</b>	<b>171.372</b>	<b>152.188</b>
<b>Transport en distributie</b>	<b>896.582</b>	<b>1.349.969</b>	<b>1.146.948</b>	<b>1.583.621</b>
Zeevaart	281.247	306.524	256.585	304.339
Binnenvaart	24.672	67.641	103.094	106.973
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	590.664	975.805	787.270	1.172.310
<b>Zakelijke diensten en openbaar bestuur</b>	<b>46.774</b>	<b>154.345</b>	<b>61.418</b>	<b>111.638</b>
<b>Totaal</b>	<b>3.436.139</b>	<b>4.982.290</b>	<b>3.791.564</b>	<b>3.795.421</b>

Tabel 79: totale private investeringen in zeehavens Rotterdam-Rijnmond

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

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
<b>Industrie</b>	<b>591.293</b>	<b>332.815</b>	<b>940.430</b>	<b>304.804</b>
Voedingsmiddelenindustrie	X	X	X	X
Aardolie industrie	X	X	X	X
Chemische industrie	X	X	X	197.630
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	19.920	X	X
Transportmiddelenindustrie	3.672	13.572	X	7.443
Elektriciteitsproductie	X	X	X	X
Overig	34.846	X	7.141	12.120
<b>Groothandel</b>	<b>9.282</b>	<b>8.717</b>	<b>X</b>	<b>10.609</b>
<b>Transport en distributie</b>	<b>X</b>	<b>129.512</b>	<b>138.522</b>	<b>110.039</b>
Zeevaart	X	60.285	29.613	10.916
Binnenvaart	11.013	10.951	12.303	13.176
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	72.459	58.276	96.605	85.947
<b>Zakelijke diensten en openbaar bestuur</b>	<b>X</b>	<b>16.843</b>	<b>X</b>	<b>7.751</b>
<b>Totaal</b>	<b>733.947</b>	<b>487.887</b>	<b>1.078.952</b>	<b>433.203</b>

## Publieke investeringen

Tabel 81: totale publieke investeringen Groningen Seaports

Groningen Seaports (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)					
	2018	2019	2020	2021	2022
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
<b>Totaal</b>	<b>35.177</b>	<b>7.131</b>	<b>5.137</b>	<b>8.881</b>	<b>9.737</b>

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

Tabel 82: totale publieke investeringen Harlingen

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

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

Tabel 83: totale publieke investeringen Den Helder

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

Tabel 84: totale publieke investeringen Amsterdam

Amsterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)					
	2018	2019	2020	2021	2022
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
<b>Totaal</b>	<b>53.299</b>	<b>47.166</b>	<b>30.550</b>	<b>28.793</b>	<b>39.728</b>
Bron: Jaarverslag Port of Amsterdam 2018, 2019, 2020, 2021, 2022					

Tabel 85: totale publieke investeringen IJmuiden

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

Tabel 86: totale publieke investeringen Rotterdam

Rotterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)					
	2018	2019	2020	2021	2022
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
<b>Totaal</b>	<b>318.792</b>	<b>324.863</b>	<b>257.490</b>	<b>200.403</b>	<b>221.855</b>
Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam 2018, 2019, 2020, 2021, 2022					



Tabel 87: totale publieke investeringen Moerdijk

Moerdijk (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)					
	2018	2019	2020	2021	2022
Grond en gebouwen	11.956	1.523	801	1.469	1.316
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	-	6.325	3.890
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'werken in uitvoering'	-5.291	283	31.594 <sup>22</sup>	1.928	369
<b>Totaal</b>	<b>6.665</b>	<b>1.806</b>	<b>32.395</b>	<b>9.722</b>	<b>5.575</b>
Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Moerdijk 2018, 2019, 2020, 2021, 2022					

Tabel 88: totale publieke investeringen North Sea Port NL

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

<sup>22</sup> 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
Hoofdwegennet IF 12.04 Maasvlakte-Vaanplein (via PPS)	103.000	88.000	89.000	87.000	69.000
Spoorwegen IF13.03.02 (Realisatieprogramma goederenvervoer)	57.867	17.486	19.181	12.499	96.396
Hoofdvaarwegennet IF15.03 (Aanleg)	159.164	195.446	226.735	277.290	390.458
Zeetoeegang IJmond IF15.04 (via PPS)	9.000	18.000	23.000	217.000	142.000
Megaprojecten niet-verkeer en vervoer IF17.06 (Project Mainportontwikkeling R'dam)	20.185	16.186	3.698	1.700	-7.000
Megaprojecten verkeer en vervoer IF17.02 (Betuweroute)	1.599	1.094	0	0	0
<b>Totaal</b>	<b>350.815</b>	<b>336.212</b>	<b>358.576</b>	<b>595.489</b>	<b>690.854</b>
Bron: Rijksfinanciën jaarverslag 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 MIRT overzicht 2020, 2021, 2022 en Rijksbegroting 2020, 2021, 2022					

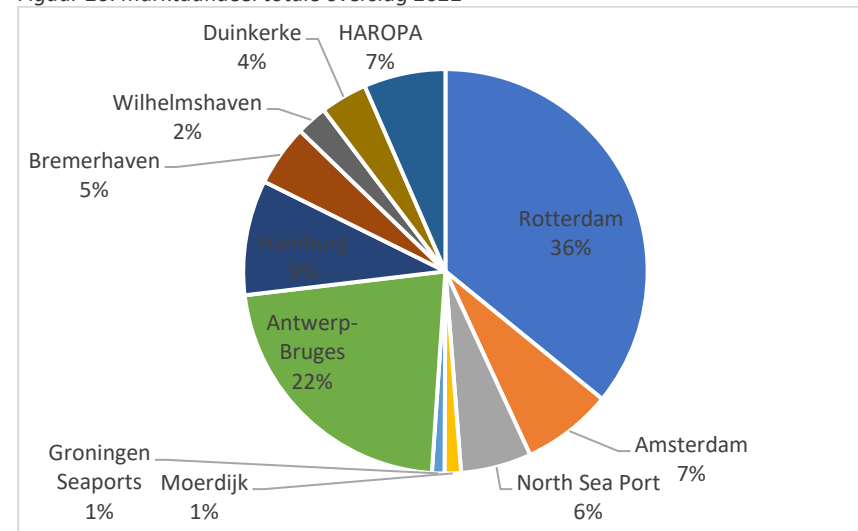
## 8. Marktaandeel Nederlandse zeehavens

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 bijna 36% het grootste deel van het marktaandeel bezit. Na Rotterdam zijn Antwerp-Bruges (22%) en Hamburg (9%) 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 hebben. Daarentegen vormen Rotterdam, Amsterdam en North Sea Port de top 3 havens in Europa qua droge bulk overslag. Op de markt voor natte bulk is Rotterdam de onbetwiste koploper met een marktaandeel van 46,5%. Amsterdam is na Antwerp-Bruges een goede derde. Qua breakbulk (waar de overslag van breakbulk en Roll-on/Roll-of bij elkaar zijn opgeteld) overslag vormen Rotterdam, Antwerp-Bruges North Sea Port de top 3. Tussen 2021 en 2022 zijn de marktaandelen vrij stabiel. Wel is de fusiehaven Antwerp-Bruges nu het grootst qua container marktaandeel, doordat de marktaandelen van de havens van Antwerpen en Zeebrugge opgeteld groter zijn dan het Rotterdamse marktaandeel.

Tabel 90: marktaandeel totale overslag (gerangschikt op % in 2022)

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

Figuur 26: marktaandeel totale overslag 2022



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

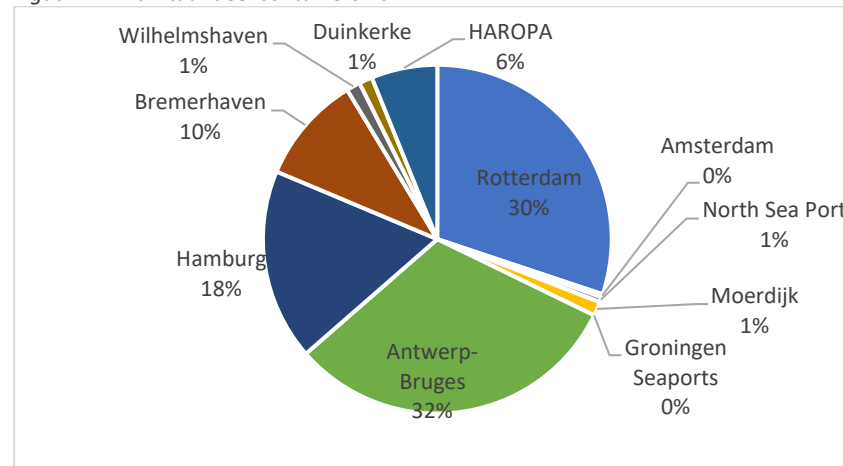
Marktaandeel container overslag					
Zeehaven	2018	2019	2020	2021	2022
Antwerp-Bruges	29,9%	31,0%	32,2%	31,5%	31,4%
Rotterdam	30,5%	30,6%	31,0%	30,6%	30,1%
Hamburg	18,3%	18,8%	17,8%	17,3%	17,8%
Bremerhaven	11,6%	10,4%	10,5%	10,2%	10,0%
HAROPA	5,9%	5,5%	4,7%	5,9%	6,1%
Moerdijk	1,1%	1,0%	1,2%	1,3%	1,3%
Wilhelmshaven	1,4%	1,2%	1,1%	1,4%	1,3%
Duinkerke	0,7%	0,8%	0,8%	1,0%	1,2%
North Sea Port	0,3%	0,5%	0,6%	0,5%	0,5%
Amsterdam	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%	0,3%
Groningen Seaports <sup>23</sup>	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

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

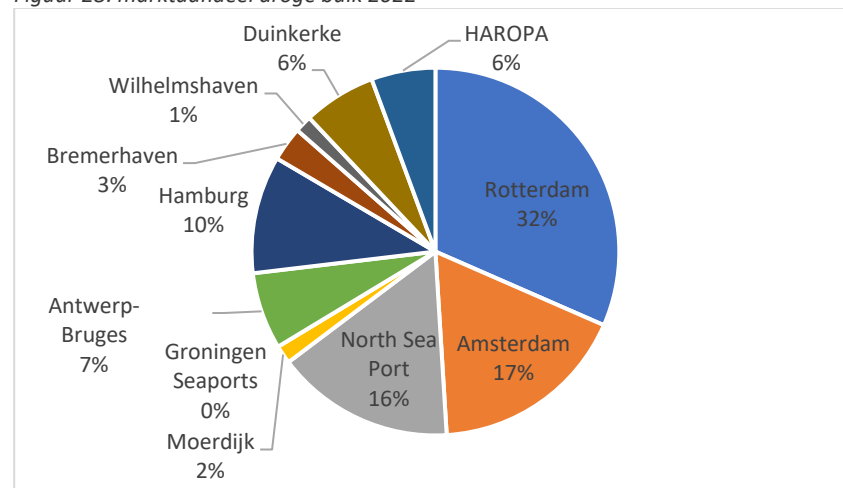
Marktaandeel droge bulk overslag					
Zeehaven	2018	2019	2020	2021	2022
Rotterdam	30,4%	29,6%	29,1%	31,9%	31,6%
Amsterdam	17,5%	18,8%	17,9%	16,5%	17,5%
North Sea Port	12,9%	13,8%	14,9%	14,8%	15,7%
Hamburg	12,0%	11,4%	12,3%	11,3%	10,3%
Antwerp-Bruges	5,6%	6,0%	5,4%	6,1%	6,8%
Duinkerke	10,2%	9,2%	8,3%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

<sup>23</sup> De overslag van Groningen Seaports is niet uitgesplitst over de verschillende categorieën; daarom is het marktaandeel overal 0%, dit geldt ook voor tabel 92, 93 en 94

Figuur 27: marktaandeel containers 2022



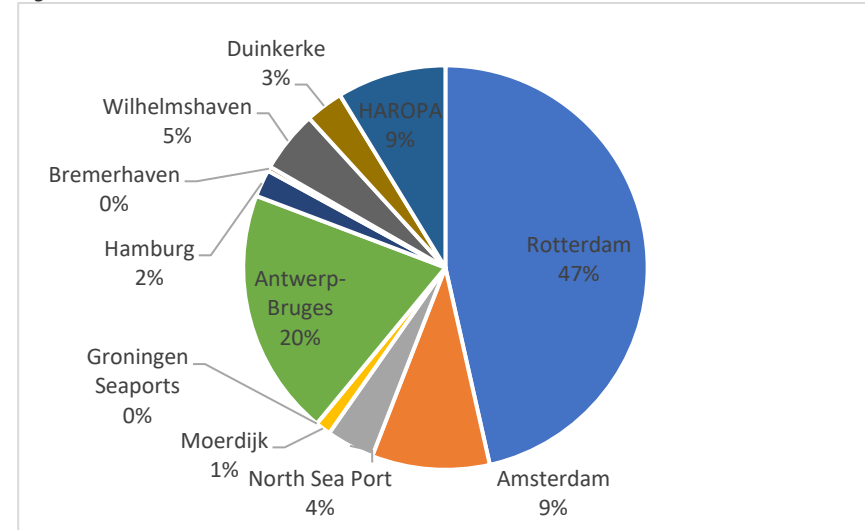
Figuur 28: marktaandeel droge bulk 2022



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

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

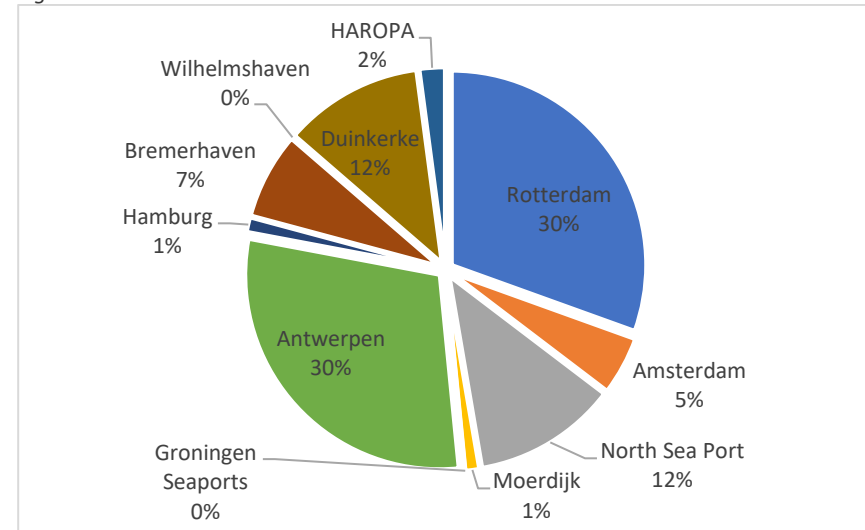
Figuur 29: marktaandeel natte bulk 2022



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

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

Figuur 30: marktaandeel breakbulk 2022



## Bijlage 1: omzetontwikkeling 2023 tov een jaar eerder

Tabel 95: omzetontwikkeling 2023 tov een jaar eerder

<b>Omzet ontwikkeling tov een jaar eerder</b>			
<b>Bedrijfstakken/branches (SBI 2008)</b>	<b>2023 1e kwartaal*</b>	<b>2023 2e kwartaal*</b>	<b>2023 3e kwartaal*</b>
06 Winning van aardolie en aardgas	54%	-73%	-
08 Delfstoffenwinning (geen olie en gas)	10%	-2%	-6%
09 Dienstverlening delfstoffenwinning	56%	-8%	20%
10 Voedingsmiddelenindustrie	21%	4%	-5%
16 Houtindustrie	16%	1%	-4%
17 Papierindustrie	-2%	-14%	-18%
19 Aardolie-industrie	-2%	-39%	-20%
20 Chemische industrie	-14%	-26%	-27%
22 Rubber- en kunststofproductindustrie	-3%	-10%	-11%
23 Bouwmaterialenindustrie	8%	-2%	-8%
24 Basismetalenindustrie	-15%	-21%	-23%
25 Metaalproductenindustrie	3%	-3%	-2%
27 Elektrische apparatenindustrie	12%	10%	
28 Machine-industrie	9%	9%	4%
29 Auto- en aanhangwagenindustrie	31%	19%	10%
30 Overige transportmiddelenindustrie	8%	-1%	-9%
33 Reparatie en installatie van machines	19%	22%	29%
35 Energiebedrijven	59%	-	-32%
42 (alleen Overige civieltechnische bouw)	-	-5%	-
46 Groothandel en handelsbemiddeling	8%	-5%	-
50 Vervoer over water	8%	-6%	-
52 Opslag, dienstverlening voor vervoer	-6%	-14%	-
71 Architecten-, ingenieursbureaus e.d.	13%	7%	-
77 Verhuur van roerende goederen	-	-	-
80 Beveiligings- en opsporingsdiensten	33%	30%	-
81 Schoonmaakbedrijven, hoveniers e.d.	14%	9%	-

Bron: CBS statline

## Bijlage 2: 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 Noordzeeka naalgebied	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 (opbrengst (excl. btw) uit verkoop van goederen en levering van diensten aan derden. Derden zijn particulieren dan wel bedrijven buiten het (Nederlandse deel van het) eigen concernverband.),
- De productie (wordt niet gebruikt in de havenmonitor)
- De toegevoegde waarde (afschrijvingen, bedrijfsresultaat, loon, pacht/huur, prijsverhogende belastingen minus prijsverlagende belastingen).

Voor de cijfers over 2021 zijn voor de toegevoegde waarde de PS 2021-cijfers overgenomen. Als de 2021-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 2022 waren nog niet beschikbaar. Daarom is gestart met de waarden van productie en toegevoegde waarde in 2021. Deze zijn verhoogd met de groei van de werkgelegenheid uit de polisadministratie 2022. *Alle toegevoegde waarde cijfers over 2022 in deze havenmonitor zijn dus voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden op basis van de PS-gegevens over 2022.* Voor bedrijven/instellingen waarvan de bedrijfstak niet tot de PS behoort is dezelfde aanpak gebruikt als voor 2021. 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:

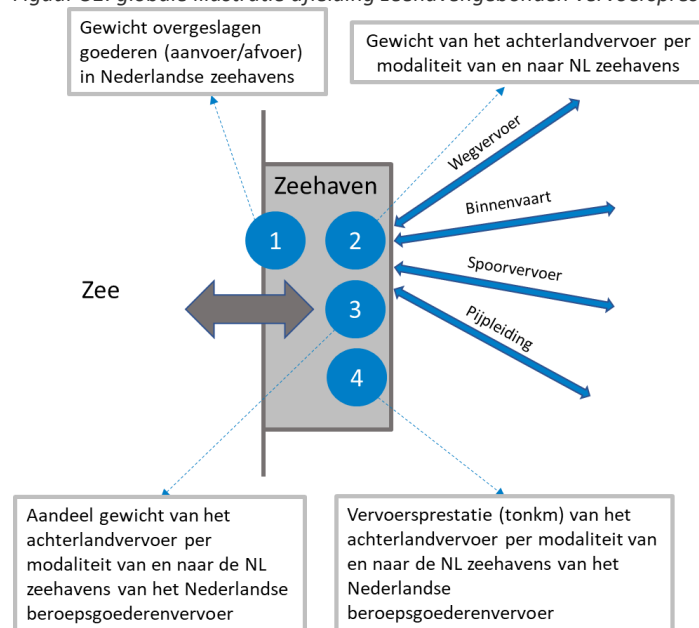
- Binnenvaart (bestaande uit vrachtafvaart en tankvaart)
- Goederenvervoer over de weg
- Goederenvervoer per spoor
- Vervoer via pijpleidingen

### 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-publicatiebestanden<sup>24</sup> “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.

*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.

---

<sup>24</sup> De CBS-publicatiebestanden worden vaak gebruikt bij het maken van goederenvervoerstatistieken en zijn beschikbaar voor de modaliteiten zeevaart, wegvervoer, spoorvervoer, pijpleiding en binnenvaart.

## Weg

Vanuit CBS Statline is informatie beschikbaar over de Verkeersprestaties vrachtvoertuigen; kilometers, grondgebied, gewicht<sup>25</sup> en Vervoerd gewicht over de weg van en naar Nederland naar nationaliteit voertuig<sup>26</sup>. Hier zijn geen uitgangspunten gewijzigd ten opzichte van de havenmonitor 2022.

## Spoor

Op basis van de ACM Vervoersmonitor 2019<sup>27</sup> 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 spoorgoederenvervoerders<sup>23</sup> op het Nederlandse spoor in 2019 weergegeven met de bijbehorende gezamenlijke marktaandelen op basis van bruto tonkilometers.<sup>24</sup> 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 Logistiek 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.		
<b>Gezamenlijk: 2 %</b>	<b>Gezamenlijk: 15%</b>	<b>Gezamenlijk: [35-40]%</b>	<b>[45-50]%</b>

Bron: ACM vervoersmonitor 2019

## Binnenvaart

<sup>25</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84651NED?q=verkeersprestaties>

<sup>26</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/45/opnieuw-meer-vervoerd-door-buitenlandse-vrachtauto-s>

<sup>27</sup> <https://www.acm.nl/nl/publicaties/vervoersmonitor-2019>

Op basis van CBS data over vervoerd gewicht door binnenvaartschepen naar nationaliteit van schip<sup>28</sup> is het aandeel NL vlag voor de binnenvaart op 0,75 gesteld. Dit is identiek aan de havenmonitor 2022.

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

### Bepaling indirecte effecten

<sup>28</sup> <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/binnenvaartschepen-vervoerden-368-miljoen-ton-in-2017>

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 dubbel tellingen 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 werknemers. Op hun beurt zijn deze werknemers namelijk ook weer consument. Deze effecten zijn niet in deze berekening opgenomen, wat gebruikelijk is bij macro-economische analyses.

## **Private- en publieke investeringen**

### *Private investeringen*

De indicator ‘Investerings in de Nederlandse zeehavens’ biedt een bijkomend inzicht in de economische ontwikkeling van de relevante zeehavengebieden en bedrijven in zeehaven gerelateerde sectoren. Een toename van de investeringen geeft aan dat bedrijven de activiteiten in het havengebied willen continueren, terwijl een afname een indicatie kan zijn voor (relatieve) achteruitgang van het gebied. In het laatste geval kunnen andere gebieden interessantere opties zijn geworden voor het accommoderen van bedrijfsactiviteiten. Een afname van de investeringen betekent echter niet per definitie een (relatieve) achteruitgang van het gebied. Een jaar met minder investeringen hoeft dit namelijk nog niet te impliceren, omdat het niveau van investeringen



jaarlijks kan verschillen. Het bedrijfsleven investeert het ene jaar meer dan het andere jaar. Oorzaken hiervoor zijn onder andere de economische (wereld)situatie, de bedrijfseconomische situatie, de economische levensduur van de activa en innovaties. Investerings creëren tijdelijke werkgelegenheid om de betreffende activa te bouwen en te vervangen. Eveneens kunnen de investeringen gericht zijn op het creëren van structurele werkgelegenheid, maar dat is sterk afhankelijk van het type investering (nieuw, uitbreidings- of vervangingsinvesteringen). Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van ondernemingen (materiële of immateriële activa die langer dan een jaar in het productieproces worden gebruikt), investeringen die direct gericht zijn op de prestaties van de eigen onderneming. Hiervoor is gebruik gemaakt van de CBS-investeringsstatistieken voor het in kaart brengen van de private investeringen in Nederland. Hiervoor is aan het CBS gevraagd om de investeringen in kaart te brengen op basis van de sector- en gebiedsafbakening, gehanteerd in dit onderzoek. Het CBS heeft vanaf het jaar 2000 investeringsstatistieken in gedetailleerde vorm beschikbaar. In deze rapportage zijn de investeringsstatistieken van 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.

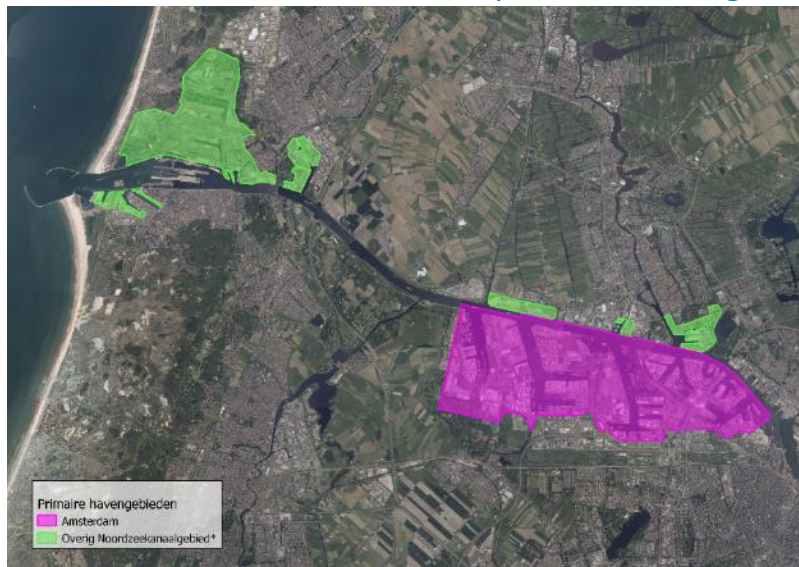
Ten tweede zijn er zeehavens die, wat betreft financiën, onder direct beheer vallen van de gemeente waarin deze haven ligt. Voor deze investeringen worden jaarrekeningen van gemeentes geraadpleegd. Vanzelfsprekend kunnen lokale overheden nog extra investeringen doen in havengebieden, deze investeringen 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.

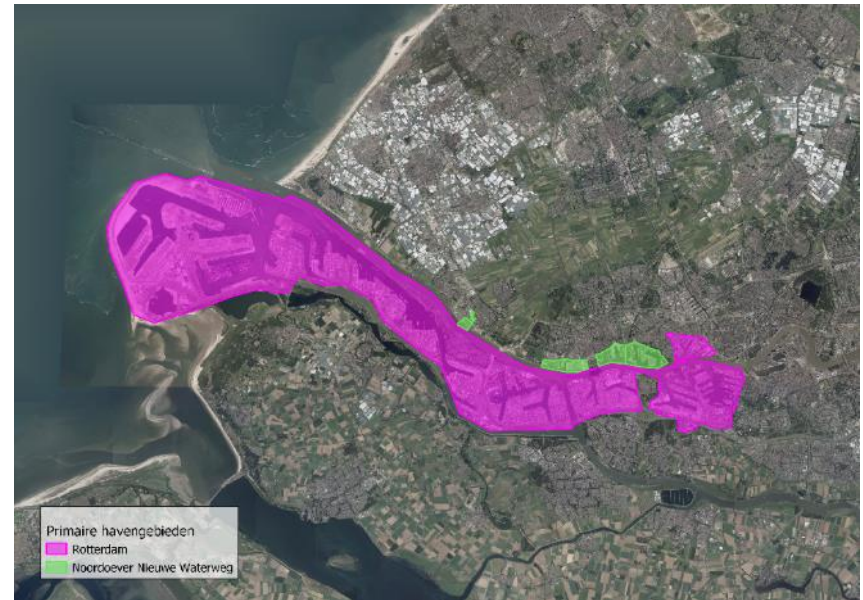
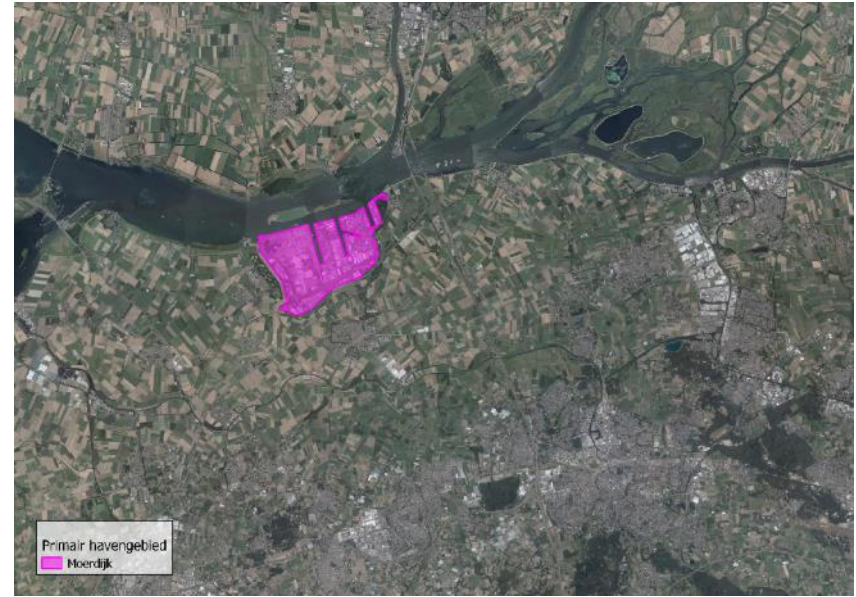
Ten derde wordt er door de Rijksoverheid geïnvesteerd in infrastructuur voor zeehavens. Deze investeringen worden gedaan vanuit het MIRT-fonds (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Ieder jaar wordt door het Ministerie van IenW een MIRT-overzicht uitgebracht met daarin rijksinvesteringen in infrastructuur, zowel op nationaal als op regionaal niveau. Daarnaast maakt het overzicht onderscheid tussen investeringen in hoofdwegen,

spoorwegen en openbaar vervoer, vaarwegen en water. Voor de optelling van 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 2023 en de havenmonitor 2022.

Onderwerp	Havenmonitor 2022	Havenmonitor 2023	Effect
Terugrekening voor overig Noordzeekanaalgebied en Rotterdam tot en met 2018	In de havenmonitor 2022 is in deze twee havens de gewijzigde populatie alleen voor 2020 en 2021 meegenomen, waardoor er verschillen ontstonden met 2018 en 2019.	In de havenmonitor 2023 is de tijdreeks teruggerekend tot en met 2018 voor overig Noordzeekanaalgebied en Rotterdam.	Door de terugrekening is weer sprake is van een consistente tijdreeks, waarin de consistente populaties voor alle jaren gebruikt worden. Hierdoor zijn de juiste ontwikkelingen weer zichtbaar.
Bepaling toegevoegde waarde cijfers	In de havenmonitor wordt de toegevoegde waarde 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 2022 is 2021 dus ingeschat, 2020 definitief vastgesteld.	In de havenmonitor wordt de toegevoegde waarde 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 sommige havens en sommige sectoren wijken de getallen voor de toegevoegde waarde in 2021 (relatief sterk) af van de waardes die in de havenmonitor 2022 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.

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**