

Maritieme, Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2023



Maritieme, Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2023

Eindrapportage

Marten van den Bossche
Rick Janse
Lars Jansen
Martijn Streng
Larissa van der Lugt
Rosanne van Houwelingen

Nederland Maritiem Land serie

1. De Nederlandse Maritieme Cluster: literatuuronderzoek en plan van aanpak economische impact studies
2. De Maritieme Arbeidsmarkt: vraag en aanbod van zeevaartkennis
3. De Nederlandse Scheepsbouw- en toeleveringsindustrie: economische betekenis en structuur
4. De Nederlandse Offshore sector: economische betekenis en structuur
5. De Nederlandse Binnenvaartsector: economische betekenis en structuur
6. De Nederlandse Waterbouwsector: economische betekenis en structuur
7. De Koninklijke Marine: economische betekenis en structuur
8. De Nederlandse Visserijsector: economische betekenis en structuur
9. De Nederlandse Watersport industrie: economische betekenis en structuur
10. De Nederlandse Maritieme Dienstverlening: economische betekenis en structuur
11. De Nederlandse Maritieme Toeleveranciers: economische betekenis en structuur
12. De Nederlandse Zeehavensector: economische betekenis en structuur
13. De Nederlandse Maritieme Cluster: economische betekenis en structuur
14. De maritieme clustermodel: modellering en scenarioanalyse
15. De Nederlandse Maritieme Cluster: beleidsaanbevelingen
16. De Innovativiteit van de Nederlandse Maritieme Cluster
17. Maritieme Websites en E-Business: een verkenning
18. Maritiem Kapitaalforum: onderzoek naar de werking van de kapitaalmarkt in de sector van maritieme toeleveranciers
19. An International Shipping Company in the Netherlands: the tax perspective
20. E-business in de Maritieme Cluster: visies, strategieën, activiteiten
21. De arbeidsmarkt in de Nederlandse Maritieme Cluster: een overzichtsstudie
22. Toonaangevende bedrijven in de Nederlandse
23. European Maritime Clusters: global trends, theoretical framework, the cases of Norway and the Netherlands, policy recommendations
24. a Voorschriften voor Commercial Cruising Vessels
25. 26 Rules for Commercial Cruising Vessels
26. Monitor Maritieme Arbeidsmarkt 2003
27. Dutch Maritime Research, Development and Innovation Expenditure
28. European Maritime Policy Conference: proceedings
29. Dynamic European Maritime Clusters
30. De Nederlandse Maritieme Cluster: economische Monitor 2006
31. Monitor Maritieme Arbeidsmarkt 2006
32. Monitor Maritieme Arbeidsmarkt 2008
33. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2010
34. De Marine en Marinebouwcluster: welvaartscreatie en innovatief vermogen
35. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2011
36. Maritime Hotspots, final report, 2012
37. Maritiem West Afrika, marktstudie, 2012
38. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2012
39. Maritime Turkey: Market research
40. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2013
41. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2014
42. The European Short Sea Market in Perspective
43. Indonesia Maritime Hotspot
44. De Nederlandse Maritieme Arbeidsmarkt 2014
45. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2015
46. De Nederlandse Maritieme Arbeidsmarkt: Monitor 2015
47. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2016
48. De Marine en Marinebouw Cluster 2017
49. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2017
50. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2018
51. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2019
52. Rapport NLinBusiness
53. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2020
54. Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2020
55. De Nederlandse Maritieme Cluster: Monitor 2021
56. Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2021
57. Maritieme, Arbeidsmarkt en Haven Monitor 2022
58. Maritieme, Arbeidsmarkt en Haven Monitor 2023

Maritieme, Arbeidsmarkt en Haven Monitor 2023

Eindrapportage

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
in samenwerking met Stichting Nederland Maritiem Land,
uitgevoerd door Ecorys en Erasmus Centre for Urban,
Port and Transport Economics
(in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek).

December 2023

Auteurs van de Maritieme Monitor en Maritieme Arbeidsmarktmonitor

Marten van den Bossche

Rick Janse

Lars Jansen

Auteurs van de Havenmonitor

Martijn Streng

Larissa van der Lugt

Rosanne van Houwelingen

Havenmonitor

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.



Maritieme- en Arbeidsmarktmonitor

De Maritieme Monitor 2023 en Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2023 zijn uitgevoerd door Ecorys (in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek) in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.



Stichting Nederland Maritiem Land

De Stichting Nederland Maritiem Land is op 27 juni 1997 opgericht teneinde de Nederlandse maritieme cluster te promoten en te versterken. Het bestuur van de Stichting bestaat uit R. Verkerk (Voorzitter), B. Buchner, A. Koster, W. Bentinck, R.P. de Graaf, B. Siemons (Penningmeester), A.P.H. Vergroesen. De Bestuurssecretaris van de stichting is V.R. Ohms.



Deze studie is in opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat gepubliceerd en gedistribueerd onder auspiciën van Stichting Nederland Maritiem Land.

Foto omslag:

IRO offshore

CIP-DATA KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

ISBN : 9789090380353

NUR : 781

Trefwoorden: zeevaart, scheepsbouw, maritieme toeleveranciers, offshore, binnenvaart, waterbouw, zeehaven, maritieme dienstverlening, visserij, jachtbouw / watersportindustrie, marine, maritieme cluster, arbeidsmarkt, beleid, onderwijs.

Copyright © 2023 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

All rights reserved. No part of the material protected by this copyright may be reproduced or utilized in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or any information storage and retrieval system without written permission of the owner of this copyright. Permission may be obtained at the following address:

Stichting Nederland Maritiem Land,
Boompjes 40, 3011 XB Rotterdam,
The Netherlands;
e-mail: info@maritiemland.nl;
website: www.maritiemland.nl.

Inhoudsopgave

Voorwoord	9
Summary	10
Ontwikkeling in de Maritieme-, Arbeidsmarkt en Havenmonitor	11
Maritieme Monitor 2023	13
1.1 Methodiek	13
1.1.1 Afbakening maritieme cluster	13
1.1.2 Methodiek	13
1.2 Ontwikkelingen binnen de maritieme cluster	15
1.2.1 De maritieme cluster in 2022	15
1.2.2 Ontwikkelingen van de maritieme cluster tot en met 2022	18
1.2.3 Regionalisering	20
1.2.4 Zeevaart	22
1.2.5 Scheepsbouw	27
1.2.6 Offshore (Energy)	29
1.2.7 Binnenvaart	32
1.2.8 Waterbouw	36
1.2.9 Havens / Logistiek	39
1.2.11 Visserij	44
1.2.12 Maritieme dienstverlening	46
1.2.13 Jachtbouw / watersportindustrie	49
1.2.14 Maritieme toeleveranciers	52
2. Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2023	54
2.1 Methodiek	54
2.1.1 Verschil met aanpak vorig jaar	54
2.1.2 Opzet dataverzameling	54
2.1.3 Afbakening maritieme cluster	55
2.2 Arbeidsmarktontwikkelingen binnen de maritieme cluster	57
2.2.1 Inleiding	57
2.2.2 Arbeidsrelatie	57
2.2.3 Dienstverband	59
2.2.4 Leeftijdsopbouw	61
2.2.5 Man en vrouw verhouding	62
2.2.6 Opleidingsniveau	64
2.2.7 Arbeidsmobiliteit	65
2.2.8 Regionalisering van werkgelegenheid	71

3. Havenmonitor	73
3.1 Introductie op de havenmonitor	73
Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens	76
Uitsplitsing economische betekenis	77
Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven	83
Uitsplitsing economische betekenis per sector	88
3.2 Economische betekenis Noordelijke zeehavens	91
3.3 Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied	106
3.4 Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond	116
3.5 Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL	141
3.6 Indirecte effecten Nederlandse zeehavens	146
3.7 Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens	149
3.8 Marktaandeel Nederlandse zeehavens	158
Bijlage I: Betrokken organisaties	164
Bijlage II: Begrippenlijst	165
Maritieme Monitor	165
Maritieme Arbeidsmarktmonitor	166
Havenmonitor	166
Bijlage III: Bronbestanden	167
Maritieme Monitor	167
Maritieme Arbeidsmarktmonitor	168
Bijlage IV: Overzicht economische kengetallen	170
De maritieme cluster (in constante prijzen)	170
Zeevaart	171
Scheepsbouw	172
Offshore (Energy)	173
Binnenvaart	174
Waterbouw	175
Havens	176
Marine	177
Visserij	178
Maritieme dienstverlening	179
Jachtbouw/Watersportindustrie	180
Maritieme toeleveranciers	181
Bijlage V: Overzicht ontwikkeling van de Nederlandse vloot (op basis van vlootboek)	182
Bijlage VI: Overzicht van arbeidsmarktgegevens	183
Arbeidsmarktstructuur in 2019	183
Arbeidsmarktstructuur in 2020	185
Arbeidsmarktstructuur in 2021	188
Arbeidsmarktstructuur in 2022	191
Enquête zeevarenden 2022	193

Totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeevaartsector	198
Arbeidsmarktmobiliteit naar sectoren	199
Bijlage VII: Totaaleffecten Maritieme-, Haven- en Binnenhavenmonitor	210
Bijlage VIII: Omzetontwikkeling 2023 tov een jaar eerder	214
Bijlage IX: Methodiek havenmonitor	215
Onderdeel 1: methodiek en uitgangspunten	215
Onderdeel 2: Grafisch overzicht primaire havengebieden	225
Onderdeel 3: SBI codes opgenomen in de havenmonitor	229
Onderdeel 4: postcode afbakening primaire havengebieden	232
Onderdeel 5: Overzichten methodiek(wijzigingen)	236

Voorwoord

Het is altijd interessant om de nieuwe Maritieme-, Arbeidsmarkt- en Havenmonitor 2023 te presenteren. Niet alleen omdat de maritieme sector echt past bij een maritiem land als Nederland. Maar ook omdat we internationale ontwikkelingen altijd direct vertaald zien in de cijfers van de sector; het illustreert de grote verwevenheid met het buitenland.

Zo zien we het wereldwijde herstel van COVID terug in de cijfers. Wat dat betreft was 2022 een positief jaar. Met sterke groeicijfers wist het maritieme cluster, inclusief het havenindustriële gebied, het aandeel in het BBP te vergroten van 4,5% (2021) naar 5,3% (2022). We kunnen dus spreken van een fors economisch herstel van een betekenisvolle sector die werkgelegenheid biedt aan ruim driehonderd duizend mensen.

Belangrijke aanjager was de sterke export van goederen. Met een groei van 15% ten opzichte van 2021 bereikte de export een aandeel van iets meer dan 8% in de totale Nederlandse exportprestatie. Daarnaast laat vooral de industrie in de havens een bijzonder sterke groei van de toegevoegde waarde en omzet zien, zowel relatief als in absolute aantallen.

Dat zijn indrukwekkende prestaties van een veerkrachtige sector. Die veerkracht is en blijft nodig. Want 2022 was helaas ook het jaar van de Russische inval in Oekraïne, een strijd die tot op heden voortduurt.

De strijd heeft verschillende gevolgen voor het maritieme cluster en het havenindustriële gebied. Denk aan de vervoerstromen van olie, gas, containers en bulkgoederen zoals graan. Ook hebben stijgende energieprijzen gevolgen voor bedrijfsactiviteiten in de havens. En uiteraard zien we de gevolgen op de arbeidsmarkt bij de rederijen die veel met Russisch en Oekraïens personeel varen.

Positiever is dat het afgelopen jaar de omslag naar een duurzamere wereldvloot is ingezet. Een goed teken is dat 21% van nog te bouwen schepen wordt aangedreven door LNG, methanol en/of hybride technologie. Het is duidelijk dat er nog aanzienlijke internationale inspanningen nodig zijn om extra stappen te zetten, maar de start is er.

We mogen trots zijn op onze maritieme sector. Het blijft daarbij belangrijk om vooruit te denken: hoe kunnen we de sector versterken? Ik ben heel blij dat we het afgelopen jaar de Sectoragenda Maritieme Maakindustrie hebben kunnen presenteren, samen met de ministeries van EZK en Defensie. Sector en Rijk investeren samen onder andere in innovatieve scheepsbouw. Belangrijk voor onze veiligheid, verduurzaming en behoud van voldoende bouwcapaciteit. En ronduit belangrijk om Nederland als innovatief maritiem land op de kaart te houden!

Dank voor de samenstellers van deze monitor en ik wens iedereen veel leesplezier!

Mark Harbers

minister van Infrastructuur en Waterstaat

Summary

Each year the Dutch Ministry of Infrastructure and Water Management commissions separate studies on the socio-economic effects of the Dutch (sea)ports and maritime cluster. This report bundles the Maritime Monitor, the Maritime Labour Market Monitor and the Port Monitor. Main indicators covered are related to employment, value added and turnover. The main findings of the Maritime Monitor, Port Monitor and the combined effects of both studies are discussed in the following section.

Maritime Monitor

The Dutch maritime cluster has a combined value added in 2022 of € 25.864 million. When the indirect effect is taken into consideration another € 5.219 million can be added to the total value added. Direct employment in the maritime cluster in 2022 accounts for 201.914 employees. Indirectly, 103.851 employees have a job that is related to the maritime cluster in the Netherlands. In total, the maritime sector offers work to 305.765 employees. The turnover of the Dutch maritime cluster amounted to € 95.180 million in 2022.

In million € , for 2022	Direct	Indirect	Total
Value added	25.864	5.219	31.083
Employment (in employees)	201.914	103.851	305.765
Turnover	95.180	n.a.	95.180

Port Monitor

The Dutch seaports have a value added in 2022 of €39.940 million direct and €17.813 million indirect. Employment in the Dutch seaports in 2022 adds up to 217.666 employees. When indirect employment is taken into account another 181.907 employees can be added. The turnover of the companies in the Dutch seaports amounted to €301.367 million in 2022.

In million € , for 2022	Direct	Indirect	Total
Value added	39.940	17.813	57.753
Employment (in employees)	217.666	181.907	399.573
Turnover	301.367	n.a.	301.367

Combined effects Maritime and Port Monitor

As there is an overlap in the scope of the Maritime Monitor and the Port Monitor the effects of the monitors cannot simply be added up. When correcting for the overlap, the following numbers are derived.

The direct value added of the combined port and maritime cluster was €50.4 billion in 2022. The total value added in 2022, including the indirect effects, amounted to €72.4 billion, which is equal to 7.5% of total value added in the Dutch economy.

When combining both monitors, direct employment is equal to 303.960 employees and the total employment (incl. indirect employment) was equal to 575.490 employees. The combined port and maritime cluster generates 5.7% of the total employment in the Netherlands.

Ontwikkeling in de Maritieme-, Arbeidsmarkt en Havenmonitor

Totaaleffecten Haven- en Maritieme Monitor

Deze rapportage omvat de gecombineerde Haven en Maritieme Monitor. Er is een gedeeltelijke overlap tussen de Maritieme - en de Havenmonitor; daarnaast neemt de Havenmonitor grote delen van het Nederlands havenindustriële complex mee die geen onderdeel uitmaken van de scope van de Maritieme Monitor. Andersom is dat ook het geval met specifieke delen van de maritieme sector. Het simpelweg optellen van de uitkomsten van beide monitors zou leiden tot een overschatting. Middels een rekenkundige exercitie door CBS en onderzoeksteam wordt hiervoor gecorrigeerd.

De direct toegevoegde waarde van de het gecombineerde haven- en maritieme cluster bedroeg €50,4 miljard in 2022. Een forse stijging ten opzichte van 2021 en 2020 (2021: €39,0 miljard en 2020: €32,8 miljard). De gecombineerde directe werkgelegenheid in het haven- en maritieme cluster was in 2022 (gemeten in werknemers) gelijk aan 303.960. In 2021 en 2020 was de directe werkgelegenheid nog gelijk aan respectievelijk 288.572 en 296.764 werknemers.

Zodra de indirecte toegevoegde waarde wordt meegenomen, komt hier nog €22,0 miljard toegevoegde waarde bij waarmee de totale toegevoegde waarde van het gecombineerde cluster in 2022 €72,4 miljard bedroeg. De totale werkgelegenheidseffecten van het cluster tellen op tot 575.490 werknemers in 2022.

Methodiek bepalen gecombineerde effecten Haven- en Maritieme Monitor

Het simpelweg optellen van de resultaten van beide monitors zou als gevolg van dubbeltellingen leiden tot een overschatting van de economische effecten van het Nederlandse haven- en maritieme cluster. Sommige sectoren, zoals bijvoorbeeld de binnenvaart komen (al dan niet gedeeltelijk) in beide monitors voor. Het CBS kan, omdat het CBS voor beide monitors de resultaten op detailniveau kan bekijken, de totaalcijfers ontdebellen. Ecorys en Erasmus UPT hebben vervolgens deze ontdebeldde cijfers gecombineerd voor sectoren die niet via het CBS bepaald worden¹. Daarmee ontstaat voor de directe effecten van het gecombineerde cluster een betrouwbaar beeld.

Voor de indirecte effecten kan op basis van de eerdere bepaalde directe effecten van beide monitors gecombineerd een maximale inschatting gegeven worden. Hierbij worden de directe effecten per SBI-categorie gekoppeld aan bijbehorende multipliers voor wat betreft werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Dit betreft een maximale inschatting omdat de indirecte effecten als gevolg van onderlinge inkooprelaties binnen havens- en maritieme sector mogelijk overschat worden.

¹ Het gaat hierbij voor de Maritieme Monitor om de Koninklijke Marine en voor de Havenmonitor om de achterlandmodaliteiten.

Uitkomst gecombineerde effecten Haven- en Maritieme Monitor

In de onderstaande tabel worden de geschoonde totalen van de Haven- en Maritieme Monitor weergegeven.

Tabel 1: Totale economische betekenis maritieme cluster, 2021 en 2022

Bedragen in miljoen €	Directe bijdrage			Indirecte bijdrage			Totale bijdrage		
	2020	2021	2022	2020	2021	2022	2020	2021	2022
Toegevoegde waarde	32.812	39.052	50.353	16.715	19.734	22.001	49.527	58.787	72.354
Werkgelegenheid (in werknemers)	288.572	296.764	303.960	224.282	249.189	271.530	512.854	545.953	575.490

Bron: CBS (2023), bewerking Ecorys en Erasmus UPT

De direct toegevoegde waarde van de het gecombineerde haven- en maritieme cluster bedroeg €50,4 miljard in 2022. Een forse stijging ten opzichte van 2021 en 2020 (2021: €39,0 miljard en 2020: €32,8 miljard). De gecombineerde directe werkgelegenheid in het haven- en maritieme cluster was in 2022 (gemeten in werknemers) gelijk aan 303.960. In 2021 en 2020 was de directe werkgelegenheid nog gelijk aan respectievelijk 288.572 en 296.764 werknemers.

Zodra de indirecte toegevoegde wordt meegenomen, komt hier nog €22,0 miljard toegevoegde waarde bij waarmee de totale toegevoegde waarde van het gecombineerde cluster in 2022 €72,4 miljard bedroeg. De totale werkgelegenheidseffecten van het cluster tellen op tot 575.490 werknemers in 2022.

Wanneer we deze gegevens afzetten tegen het Nederlandse BBP dan bedraagt de directe toegevoegde waarde bijdrage van het gecombineerde cluster aan het Nederlandse BBP² 5,3% en wanneer de indirecte effecten ook meegenomen worden dan bedraagt de bijdrage van het gecombineerde cluster 7,5% van het Nederlandse BBP over 2022. De afgelopen jaren is de bijdrage in toegevoegde waarde sterk toegenomen van 6,2% in 2020 en 6,8% in 2021.

Voor 2022 geldt dat 3,0% van de directe werkgelegenheid in Nederland te danken is aan het gecombineerde haven- en maritieme cluster³. Wanneer ook de indirecte effecten meegenomen worden zorgt het gecombineerde haven- en maritieme cluster voor 5,7% van de werkgelegenheid in Nederland. Het aandeel werkgelegenheid is daarmee de afgelopen jaren zo goed als stabiel.

² CBS (2023), Cijfer over 2020, 2021 en 2022 gebaseerd op Statline "Bbp, productie en bestedingen; kwartalen, waarden, nationale rekeningen" ([link](#)).

³ CBS (2023), Cijfer over 2020, 2021 en 2022 gebaseerd op Statline "Arbeidsvolume; bedrijfstak, kwartalen, nationale rekeningen" ([link](#)).

Maritieme Monitor 2023

1.1 Methodiek

1.1.1 Afbakening maritieme cluster

In de voorliggende Maritieme Monitor 2023 worden de ontwikkelingen geschetst binnen elf individuele maritieme sectoren en de relaties ertussen. Deze maritieme sectoren betreffen:

- Zeevaart;
- Scheepsbouw;
- Offshore (Energy);
- Binnenvaart;
- Waterbouw;
- Havens / Logistiek;
- Marine (Commando Zeestrijdkrachten);
- Visserij;
- Maritieme dienstverlening;
- Jachtbouw/Watersportindustrie;
- Maritieme toeleveranciers.

Opgemerkt kan worden dat voor een aantal sectoren er niet alleen een link is met de maritieme cluster, maar dat zij (deels) ook gerekend kunnen worden tot andere clusters. Zo vormt bijvoorbeeld de offshore-sector ook een onderdeel van de energiecluster, de visserij een onderdeel van het agrocluster, de zee- en binnenvaart een onderdeel van het logistieke cluster en de jachtbouw/watersportindustrie een onderdeel van het vrijetijdscluster alsmede het watersport/recreatiecluster.

Specifiek voor de haven/logistieke sector die meegenomen wordt in de Maritieme Monitor dient opgemerkt te worden dat deze een gedeeltelijke overlap kent met de Havenmonitor maar ook deels een eigen scope heeft. Bij de opzet van de Maritieme Monitor in het jaar 1990 is ervoor gekozen om de achterlandwerkgelegenheid die de Nederlandse zeehavens genereren mee te tellen in de 'havensector' van de Maritieme Monitor. Tot op heden is deze indeling in stand gebleven.

1.1.2 Methodiek

De economische cijfers en kengetallen in de voorliggende monitor zijn, behalve voor de Marine, gebaseerd op CBS-cijfers. Voor sectoren die afgebakend zijn op basis van SBI-codes is in de nieuwe opzet sprake van directe aanlevering door het CBS. Het CBS beschikt via onder meer het ABR⁴ en de Polis databank over gedetailleerde informatie over individuele ondernemingen.

⁴ ABR = Algemeen Bedrijven Register.

Tabel 2: Relatie tussen maritieme sectoren en SBI klassen (SBI 2008)

Sector	SBI 2008	SBI beschrijving
Zeevaart	50201	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart, geen sleepvaart)
	5010	Zee- en kustvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
	50202	Zee- en kustsleepvaart
Scheepsbouw	3011	Bouw van schepen en drijvend materiaal
	3315	Reparatie en onderhoud van schepen
	3012	Bouw van sport- en recreatievaartuigen (alleen het deel superjachtbouw)
Binnenvaart	50401	Binnenvaart (vrachtvaart)
	50402	Binnenvaart (tankvaart)
	50403	Binnenvaart (sleep- en duwvaart)
	5030	Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
Havens	52241	Laad, los- en overslagactiviteiten voor de zeevaart
	52242	Laad, los- en overslagactiviteiten niet voor de zeevaart (deels)
	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
	52291	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en overige tussenpersonen in het goederenvervoer (deels)
	52292	Weging en meting (deels)
Visserij	0311	Zee- en kustvisserij
	0312	Binnenvisserij
	0321	Kweken van zeevis en -schaaldieren
	0322	Kweken van zoetwatervis en -schaaldieren ⁵
Waterbouw	4291	Natte waterbouw
Jachtbouw/ Watersport	93291	Jachthavens
	46492	Groothandel in watersportartikelen
	47642	Winkels in watersportartikelen
	85511	Zeil- en surfscholen
	7734	Verhuur en lease van schepen

Voor sectoren die niet of slechts gedeeltelijk zijn opgebouwd volgens SBI-afbakening hanteren wij een combinatie van bottom-up methodiek en SBI-afbakening. De bottom-up methodiek is toegepast voor de volgende sectoren:

- Offshore (Energy): bedrijfsdatabankgegevens (o.a. ledenlijst IRO)
- Waterbouw: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. ledenlijst Vereniging van Waterbouwers),
- Marine (CZSK): gegevens verkregen van de Koninklijke Marine
- Maritieme dienstverlening: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. deskresearch)
- Jachtbouw/watersportindustrie: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. ledenlijst HISWA)
- Maritieme toeleveranciers: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. ledenlijst NMT)

⁵ Het CBS kan in haar datalevering deze subsector niet isoleren. Daarom doet Ecorys o.b.v. Company.info en een proxy via andere CBS statistieken een handmatige correctie voor deze subsector die niet tot het maritieme cluster behoort.

Voorheen koppelden de onderzoekers werkgelegenheidscijfers aan de bedrijfsgegevens. In de huidige opzet zijn deze bedrijfslijsten of exacte sectorafbakeningingen aangeleverd aan het CBS waarna het CBS deze lijsten heeft gekoppeld aan bronbestanden.⁶ Vanuit het CBS zijn er vervolgens totalen over de afgelopen twee zichtjaren geleverd aan het onderzoeksteam voor verdere verwerking in de rapportage. Omwille van databescherming heeft het onderzoeksteam in de huidige opzet geen zicht op de bedrijfsspecifieke resultaten.

De economische cijfers tussen 2011 en 2020 zijn (her)berekend op basis van de procentuele ontwikkeling die is af te leiden uit de Maritieme Monitor 2022. Consistent met de voorgaande edities van de Maritieme Monitor is deze procentuele ontwikkeling toegepast op de absolute waarden tussen 2012 en 2020. Voorts geldt dat met deze editie van de Maritieme Monitor vorige edities komen te vervallen.

De indirecte economische betekenis van de individuele sectoren en de maritieme cluster is in haar geheel bepaald op basis van input-output multipliers die zijn afgeleid uit de Nationale Rekeningen die het CBS publiceert.⁷ De reeks multipliers waarvoor het CBS een categorisering heeft aangebracht, kunnen consequent met voorgaande edities van de monitor worden ontleend uit de Nationale Rekeningen. Voor de samengestelde sectoren die voortkomen uit bedrijfslijsten heeft het CBS, naar rato van de bijdrage in toegevoegde waarde en werkgelegenheid, een gewogen multiplier berekend voor 2021 en 2022.

Toelichting methodebreuk exportwaarde

Door voortschrijdende inzichten zijn vanaf verslagjaar 2021 de totale handelsstromen in Nederland herzien. Bij de cijfers over Internationale Handel is door deze breuk de invoer zo'n 5 miljard euro hoger en de uitvoer zo'n 1 miljard euro lager. Daarnaast is een groter deel van de handelswaarde toegeschreven aan de doorvoer. Aan de inkomende kant is de doorvoer met 23 miljard euro naar boven bijgesteld en aan de uitgaande met 32 miljard euro.⁸ Door deze herziening zijn de cijfers voor de Maritieme Monitor over 2021 en 2022 niet volledig vergelijkbaar met jaren daarvoor. De exportcijfers zijn tussen 2011 en 2020 (her)berekend op basis van de procentuele ontwikkeling die is af te leiden uit de Maritieme Monitor 2022. Op deze manier houden we jaarlijks rekening met correcties. Voorts geldt daarom dat met deze editie van de Maritieme Monitor vorige edities komen te vervallen.

1.2 Ontwikkelingen binnen de maritieme cluster

1.2.1 De maritieme cluster in 2022

Het jaar 2022 was een zeer interessant jaar om te volgen. In de vorige monitor waren voor het eerst cijfers over het volledige coronajaar 2021 zichtbaar. Ondertussen zijn de cijfers over dat jaar gecorrigeerd op basis van aanvullende beschikbare informatie bij het CBS. Interessant aan het jaar 2022 is dat het effect van het opheffen van (vrijwel) alle coronamaatregelen zichtbaar is geworden. Daarnaast stond 2022 voornamelijk in het teken van de inval van Rusland in Oekraïne.

⁶ Een algemene beschrijving van de bronbestanden gebruikt in het kader van dit onderzoek is opgenomen in Bijlage III.

⁷ CBS (2021), nationale rekeningen ([link](#)).

⁸ CBS (2023), Internationale goederenhandel; grensoverschrijding, kerncijfers ([hier](#)) en dan klikken op de I (van informatie) rechtsboven in het scherm leidt naar de tabeltoelichting en informatie omtrent de methodebreuk. Meer Meer informatie over de methodebreuk is via deze link terug te vinden ([link](#)).

Tabel 3 geeft een overzicht van de belangrijkste economische kerncijfers voor de maritieme cluster in 2022.⁹

Tabel 3: Totale economische betekenis maritieme cluster, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Toegevoegde waarde	25.864	5.219	31.083
Werkgelegenheid (in werknemers)	201.914	103.851	305.765
Omzet	95.180	n.v.t.	95.180

De omzet van het maritieme cluster bedroeg in 2022 €95,2 miljard. Het cluster genereerde in Nederland een directe toegevoegde waarde van circa €25,9 miljard. Indirect kwam daar nog €5,2 miljard bij. De maritieme cluster genereert hiermee circa 3,2% (2021: 3,0%) van het bruto binnenlands product (bbp) van Nederland¹⁰. De maritieme cluster bood in 2022 werk aan 305.765 werknemers waarvan circa 201.914 directe arbeid betreft. Daarmee zorgt de maritieme cluster voor 3,0% (2021: 3,0%) van de werkgelegenheid in Nederland.¹¹

De directe toegevoegde waarde van de maritieme cluster is met 21% toegenomen ten opzichte van de cijfers over 2021. De direct toegevoegde waarde is hiermee sneller gestegen dan de directe werkgelegenheid (+2,5% t.o.v. 2021). Er is daarmee sprake van een sterk coronaherstel. De totale werkgelegenheid (inclusief de indirecte effecten) is in 2022 zelfs met 6,0% toegenomen.

De totale export van de maritieme cluster bedroeg in 2022 ruim €59,5 miljard. In 2021 was dit nog €52,0 miljard. De exportprestatie van de maritieme cluster is dus sterk gegroeid. De grootste exportsector, los van de haven / logistieke sector¹² (in 2022 bijna €31,3 miljard), betreft de zeevaartsector met een export van €7,7 miljard in 2022. Op een totale export vanuit Nederland van € 731 miljard is het aandeel van de maritieme cluster hierin 8,1%.¹³

De onderscheidende sectoren in het maritieme cluster dragen verschillend bij aan de totale toegevoegde waarde van het cluster.

De sector havens is sterk hersteld van de coronacrisis met als gevolg een sterke stijging van de directe toegevoegde waarde (+24%). In totaal (direct plus indirect) genereert de haven & logistieke sector een toegevoegde waarde van €9,1 miljard. Ook voor de offshore, de tweede grootste sector, was er herstel zichtbaar. De totale toegevoegde waarde is in 2022 met 18% gestegen tot €3,3 miljard. Ook voor de sectoren zeevaart (+40%), binnenvaart (+80%), waterbouw (+16%), maritieme dienstverlening (+11%), maritieme toeleveranciers (+6%) en watersportindustrie (+2%) was er een toename in de directe toegevoegde waarde in 2022. In de sectoren scheepsbouw en visserij was in 2022 sprake van een daling van respectievelijk 21% en 5% in de directe toegevoegde waarde.

De sectoren waterbouw, maritieme dienstverlening, jachtbouw/watersportindustrie, maritieme toeleveranciers en zeevaart hebben allemaal een toegevoegde waarde tussen de twee en vier miljard euro. De visserij heeft als kleinste sector in de maritieme cluster een toegevoegde waarde van €327 miljoen.

⁹ Bij de berekeningen op clusterniveau is gecorrigeerd voor dubbelstellingen en directe en indirecte effecten. Dit betekent dat de sector superjachtbouw, die zowel wordt meegeteld in de sector scheepsbouw als de jachtbouw/watersportindustrie, op clusterniveau maar één keer wordt meegenomen. Daarnaast is gecorrigeerd voor leveringen binnen de maritieme cluster (tussen maritieme sectoren onderling) teneinde dubbelstellingen te voorkomen.

¹⁰ CBS (2023). Bbp, productie en bestedingen; kwartalen, waarden, nationale rekeningen. Statline. <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84105NED/table?dl=990C7>.

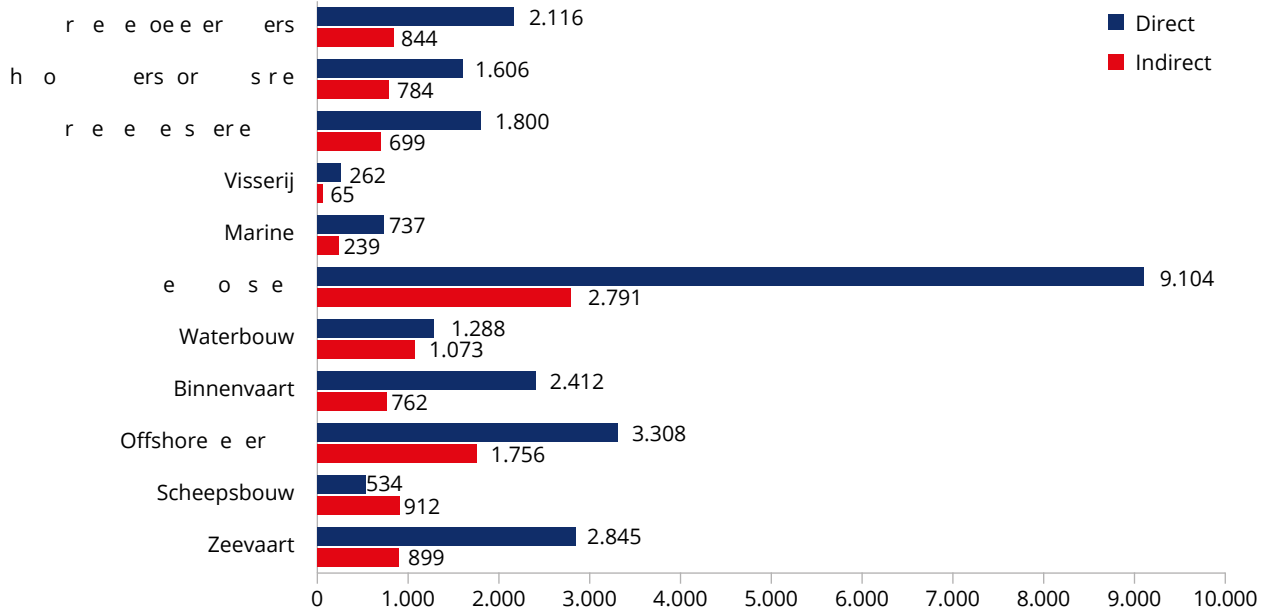
¹¹ CBS (2023). Arbeidsvolume; bedrijfstak, geslacht, nationale rekeningen <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84164NED/table?ts=1570797347788>.

¹² Hier wordt in de Maritieme Monitor bedoeld de op- en overslag in vooral het achterland, gerelateerd aan de mainport Rotterdam.

¹³ CBS (2023), Nederland Handelsland 2023.

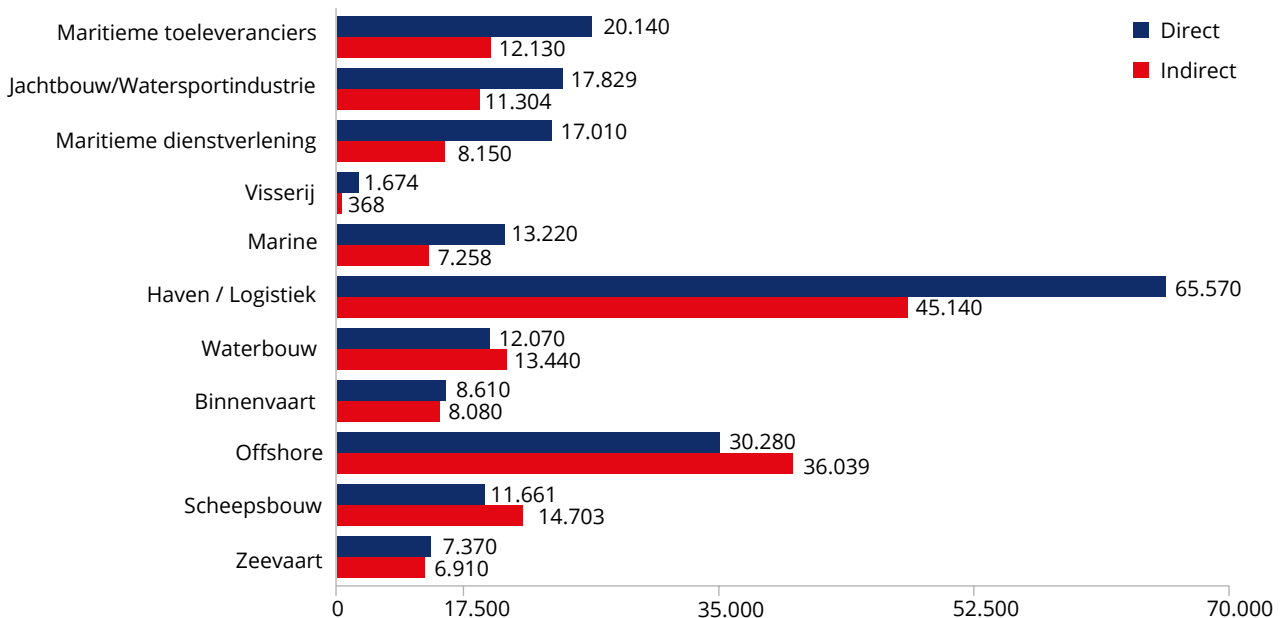
De overige sectoren, de marine, binnenvaart en scheepsbouw hebben allemaal een bijdrage aan de totale toegevoegde waarde tussen grofweg een en twee miljard. In Figuur 1 zijn de exacte cijfers af te lezen.

Figuur 1: Toegevoegde waarde per sector, direct en indirect, 2022



De bijdrage van de te onderscheiden sectoren in de maritieme cluster aan de directe en indirecte werkgelegenheid (aantal werknemers) wordt weergegeven in Figuur 2. De directe werkgelegenheid is het grootst in de haven / logistieke sector, gevolgd door de offshore sector. Inclusief de indirecte werkgelegenheid levert de haven / logistieke sector werk aan 110.700 personen, voor de offshore bedraagt dit aantal bijna 66.300. Ook de sectoren scheepsbouw, jachtbouw/watersportindustrie, maritieme toeleveranciers, marine en binnenvaart leveren een groot aandeel in de totale maritieme werkgelegenheid. De visserijsector is de kleinste sector met een werkgelegenheid (direct plus indirect) van circa 2.041 werknemers. In Tabel 4 wordt een totaaloverzicht van de economische betekenis van de maritieme cluster weergegeven.

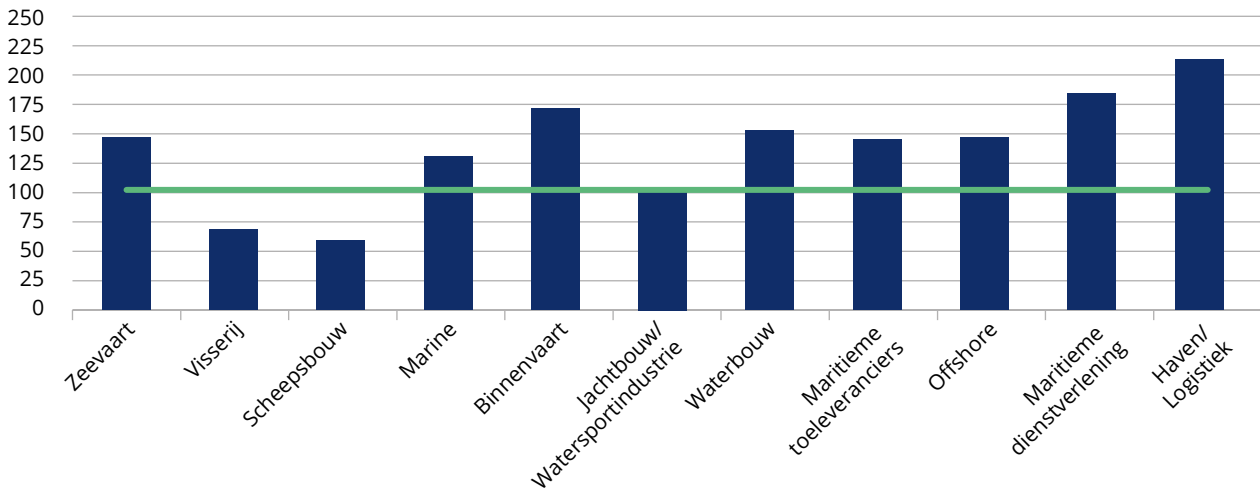
Figuur 2: Totale – Nederlandse – werkgelegenheid (aantal werknemers) per sector, 2022



1.2.2 Ontwikkelingen van de maritieme cluster tot en met 2022

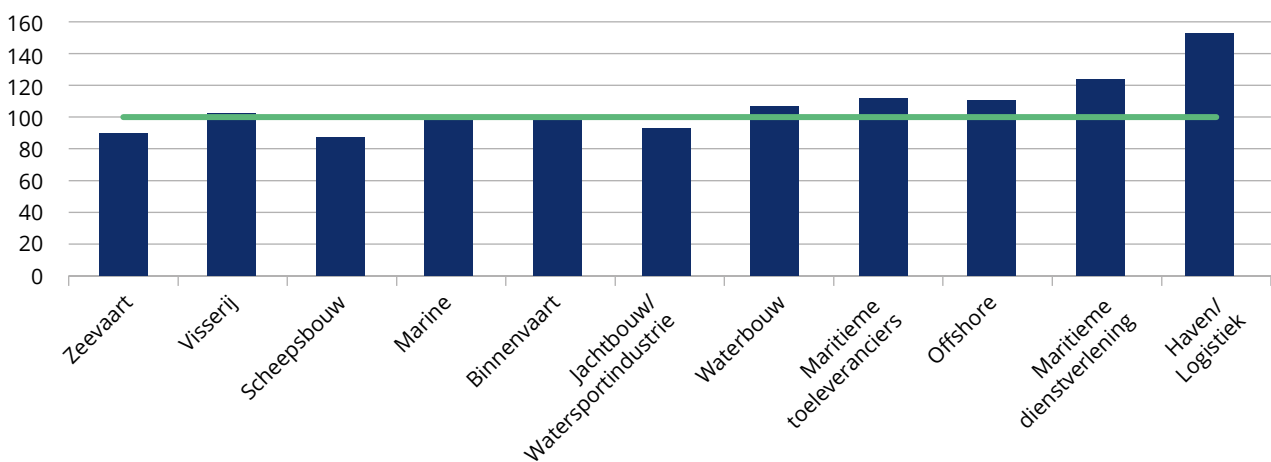
Figuur 3 geeft per maritieme sector de indexcijfers weer van de ontwikkelingen in de directe toegevoegde waarde over de periode 2006-2022 (waarbij 2006 op 100 is gesteld). De sterkste stijging heeft plaatsgevonden in de sectoren haven / logistieke sector, maritieme dienstverlening en binnenvaart. In deze sectoren is de toegevoegde waarde met ruim 50% toegenomen, respectievelijk +173%, +187% en +216% in deze periode.

Figuur 3: Ontwikkeling van de (directe) toegevoegde waarde in de maritieme cluster, periode 2006-2022 (2006=100)



Tussen 2006 en 2022 maakt ook de werkgelegenheid een ontwikkeling door. Uitgaande van het basisjaar 2006 (=100) is te zien dat de werkgelegenheid in de haven / logistieke sector met 56% gestegen is. De Koninklijke Marine, binnenvaart en scheepsbouw hebben over dezelfde periode een terugval in werkgelegenheid gehad.

Figuur 4: Ontwikkeling van de (directe) werkgelegenheid in de maritieme cluster, periode 2006-2022 (2006=100)



Tabel 4: Directe economische betekenis maritieme cluster, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet	67.067	68.987	72.211	72.018	68.894	71.584	74.336	76.569	71.149	79.151	95.180	1,42	1,20
Waarvan Export	31.203	31.479	33.090	35.044	34.824	35.013	37.435	38.998	40.953	51.974	59.549	1,91	1,15
Productiewaarde	60.094	61.505	63.965	64.078	61.470	62.988	64.831	65.545	61.516	67.711	80.483	1,34	1,19
Toegevoegde waarde	15.183	15.640	16.665	17.343	17.125	16.934	17.492	19.732	18.959	21.370	25.864	1,70	1,21
Werkgelegenheid (in werknemers)	182.064	185.013	188.385	188.820	188.813	188.612	193.324	194.761	191.296	197.009	201.914	1,11	1,02

1.2.3 Regionalisering

De maritieme cluster zorgt in heel Nederland voor economische activiteit. In deze editie van de monitor is het totaal van alle indicatoren geregionaliseerd. Omwille van nauwkeurigheid is er ook dit jaar voor gekozen om de economische activiteit uit te splitsen naar een achttal maritieme (corop)-regio's¹⁴:

- Kop van Noord Holland: o.a. Den Helder
- Noordelijke maritieme regio: Provincie Groningen, Noord- en Zuidwest Friesland
- Overijssel en Gelderland (Oost Nederland): Provincies Overijssel en Gelderland
- Amsterdam/Noordzeekanaalgebied: IJmond, Agglomeratie Haarlem, Zaanstreek, Groot-Amsterdam
- Rotterdamse regio: Groot-Rijnmond
- Zeeuwse regio: Zeeuws-Vlaanderen, Overig Zeeland
- Brabant - Limburg (Zuid-Nederland): Provincie Brabant en Limburg
- Overig NL: Overige gebieden

In Tabel 5 wordt de ontwikkeling van het totaal aantal bedrijven in de maritieme cluster over de jaren 2018 tot en met 2022 weergegeven. Wel dient te worden opgemerkt dat de economische cijfers voor 2018 tot en met 2020 zijn (her)berekend op basis van de procentuele ontwikkeling die is af te leiden uit de Maritieme Monitor 2022. In 2022 zijn er 22.870 bedrijven actief in de maritieme cluster, dit is een lichte afname van circa 50 bedrijven ten opzichte van 2021.

Tabel 5: Totaal aantal bedrijven in de maritieme cluster (2018 - 2022)

(Corop) regio's	2018	2019	2020	2021	2022
Noordelijke maritieme regio	2.425	2.445	2.575	2.615	2.565
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	2.280	2.450	2.665	2.740	2.765
Rotterdamse regio	3.340	3.435	3.665	3.725	3.735
Zeeuwse regio	1.165	1.215	1.305	1.315	1.310
Brabant - Limburg	2.825	2.940	3.165	3.180	3.205
Overijssel - Gelderland	2.335	2.370	2.480	2.500	2.450
Kop van Noord Holland	730	755	790	820	830
Overig NL	5.425	5.590	6.030	6.025	6.010
Totaal	20.525	21.200	22.675	22.920	22.870

¹⁴ Zie <https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/corop-gebied> voor een toelichting op deze geografische indeling.

In Tabel 6 t/m 8 wordt de werkgelegenheid, productiewaarde en toegevoegde waarde in de maritieme cluster over de acht maritieme regio's weergegeven.

Tabel 6: Toegevoegde waarde (in lopende prijzen) per maritieme cluster, 2018-2022

Bedragen in miljoen €	2018	2019	2020	2021	2022	index 2018-2022	index 2021-2022
<i>(Corop) regio's</i>							
Noordelijke maritieme regio	905	936	969	1.182	1.538	1,70	1,30
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	2.129	1.907	1.890	2.235	2.665	1,25	1,19
Rotterdamse regio	5.411	5.318	5.223	6.010	7.310	1,35	1,22
Zeeuwse regio	691	727	728	817	972	1,41	1,19
Brabant - Limburg	2.421	2.446	2.500	2.785	3.531	1,46	1,27
Overijssel - Gelderland	1.201	1.484	1.409	1.636	1.944	1,62	1,19
Kop van Noord Holland	264	247	255	321	450	1,71	1,40
Overig NL	3.879	3.688	3.781	4.005	4.748	1,22	1,19

Tabel 7: Productiewaarde (in lopende prijzen) per maritieme cluster, 2018-2022

Bedragen in miljoen €	2018	2019	2020	2021	2022	index 2018-2022	index 2021-2022
<i>(Corop) regio's</i>							
Noordelijke maritieme regio	3.484	3.689	3.649	4.081	5.277	1,51	1,29
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	6.606	6.841	6.966	8.133	8.863	1,34	1,09
Rotterdamse regio	15.268	15.737	15.656	17.731	20.666	1,35	1,17
Zeeuwse regio	2.119	2.428	2.315	2.520	3.132	1,48	1,24
Brabant - Limburg	7.708	7.732	7.791	8.819	10.783	1,40	1,22
Overijssel - Gelderland	4.037	5.122	4.615	5.191	6.081	1,51	1,17
Kop van Noord Holland	931	899	874	1.074	1.691	1,82	1,57
Overig NL	12.230	12.123	12.048	12.575	15.054	1,23	1,20

Tabel 8: Werkgelegenheid (in werknemers) per maritieme cluster, 2018-2022

Bedragen in miljoen €	2018	2019	2020	2021	2022	index 2018-2022	index 2021-2022
<i>(Corop) regio's</i>							
Noordelijke maritieme regio	8.439	8.359	8.459	8.760	9.000	1,07	1,03
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	16.731	17.993	17.109	18.470	18.350	1,10	0,99
Rotterdamse regio	41.761	42.559	41.072	42.200	42.620	1,02	1,01
Zeeuwse regio	6.062	6.297	6.603	6.960	6.760	1,12	0,97
Brabant - Limburg	28.924	29.859	30.292	31.610	34.070	1,18	1,08
Overijssel - Gelderland	16.995	16.239	16.683	17.540	17.970	1,06	1,02
Kop van Noord Holland	3.110	3.140	3.080	3.180	3.480	1,12	1,09
Overig NL	36.974	38.668	38.341	38.440	39.290	1,06	1,02

1.2.4 Zeevaart

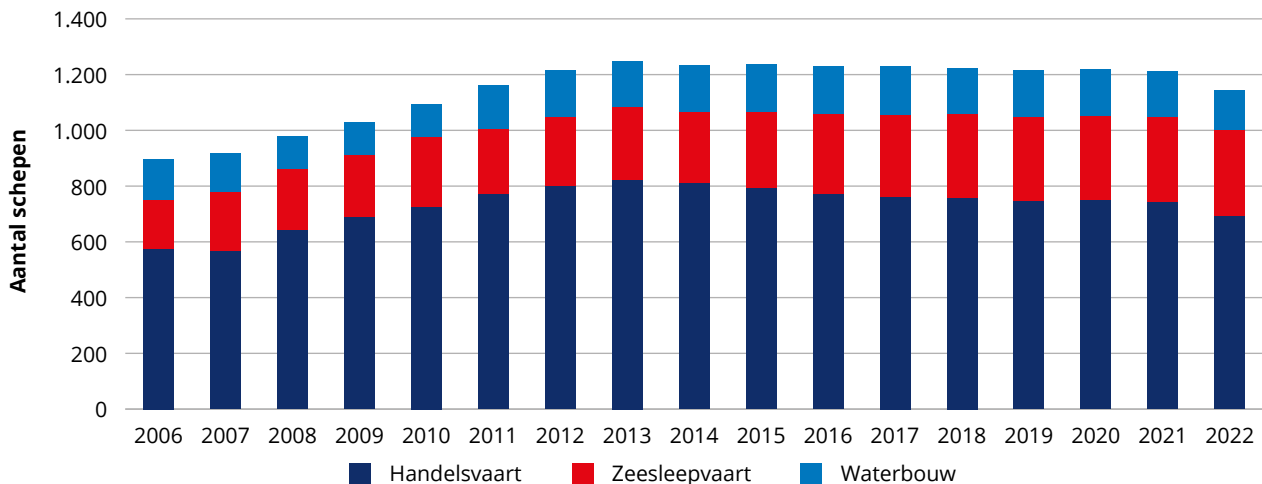
Structuurkenmerken

De mondiale zeevaart is een belangrijke graadmeter voor zowel de wereldhandel als de stand van de wereldeconomie. 90% van de wereldwijde handelsvolumes wordt per schip vervoerd. Naar opgave van UNCTAD, onderdeel van de VN, varen er wereldwijd ruim 55.000 zeegaande schepen¹⁵. Wanneer gekeken wordt naar schepen onder Nederlands eigenaarschap (varend onder Nederlandse of buitenlandse vlag) neemt Nederland, gerankt naar tonnage van de vloot, mondiaal de 23^e plaats in¹⁶. De top drie bestaat uit Griekenland, China en Japan¹⁷.

Het totaal aantal schepen onder Nederlandse vlag was vanaf 2015 redelijk stabiel. Zo voeren er in 2015 in totaal 1.236 schepen onder Nederlandse vlag, in 2021 waren dit er 1.212. In 2022 is er naar opgave van de ILT wel sprake van een daling van het aantal Nederlands gevlagde schepen. Het aantal schepen nam ten opzichte van 2021 af met in totaal 66 schepen, daarmee varen er in 2022 1.146 schepen onder Nederlandse vlag.¹⁸

Ook de onderlinge verdeling over de categorieën Handelsvaart (inclusief een (beperkt) aantal cruiseschepen en passagiersschepen), Zeesleepvaart en Waterbouw is wel aan verandering onderhevig. Tussen 2015 en 2022 is het aantal schepen onder Nederlandse vlag in de handelsvaart en de waterbouw gedaald. Het aantal schepen gecategoriseerd als zeeslepers¹⁹ onder Nederlandse vlag is gestegen in deze periode; van 275 in 2015 tot 312 in 2022. In de waterbouw daalde het aantal schepen onder Nederlandse vlag tot 2021 licht (van 171 naar 166 schepen in 2021). In 2022 daalde het aantal Nederlands gevlagde schepen in de waterbouw sterker (-23 schepen t.o.v. 2021). Onderstaande figuur laat deze ontwikkeling grafisch zien.

Figuur 5: Aantal schepen onder Nederlandse vlag, 2006-2022 (per 31 december van het betreffende jaar)



Bron: Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (2023), Vlootboek.

¹⁵ Hier wordt gerekend met schepen van meer dan 1.000 gross tonnes. Zie UNCTAD (2022). Review of Maritime Transport, table 2.5. p40.

¹⁶ UNCTAD (2022). Review of Maritime Transport. Table 2.5. p40.

¹⁷ UNCTAD (2022). Review of Maritime Transport. Table 2.5. p40.

¹⁸ <https://www.rijksoverheid.nl/binaries/rijksoverheid/documenten/begrotingen/2023/09/19/xii-infrastructuur-en-waterstaat-rijksbegroting-2024/xii-infrastructuur-en-waterstaat-2024.pdf>.

¹⁹ De hier gebruikte indeling is overgenomen uit het vlootboek van de ILT/Min IenW. Een beschouwing op detailniveau laat zien dat bijv. ook Offshore Support Vessels regelmatig tot deze categorie gerekend worden.

Het brutotonnage (gt) van de vloot onder Nederlandse vlag bedroeg in 2022 6,81 miljoen ton. Dit is een daling ten opzichte van 2021 (-5,0%). De handelsvloot neemt hier in absolute zin met 5,69 miljoen ton het grootste deel van in, wel nam het bruto tonnage af met bijna 7% in 2022.

Naast schepen onder Nederlandse vlag zijn er ook schepen die varen onder buitenlandse vlag maar wel in Nederlands eigendom of onder Nederlands beheer zijn. Sinds 2022 zijn de cijfers van het aantal schepen onder Nederlands beheer gebaseerd op S&P Global (vroegere IHS Fairplay). S&P Global maakt gebruik van een nieuwe dataset voor de Nederlandse vloot. De cijfers voor en na 2022 kunnen daardoor niet met de jaren hiervoor vergeleken worden. In 2022 vallen er in totaal 1.557 schepen in de categorie "Buitenlandse vlag, Nederlands eigendom of beheer. Tezamen vertegenwoordigt deze vloot inmiddels een brutotonnage van 21,6 miljoen ton. Met een brutotonnage van 14,1 miljoen ton neemt de handelsvloot hier het grootste deel van in.

Economische betekenis

De economische betekenis van de maritieme sectoren wordt op basis van microdata van het CBS vastgesteld. Voor de zeevaart is de basis van deze cijfers de betreffende SBI-codes, waaronder een reeks bedrijven staat geregistreerd. Deze bedrijven worden middels KvK-nummers gekoppeld aan de diverse microbestanden van het CBS.

Tabel 9: Totale economische betekenis zeevaart, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	9.466	3.644	13.110
Toegevoegde waarde	2.845	899	3.744
Werkgelegenheid (in werknemers)	7.370	6.910	14.280

Tabel 10: Directe economische betekenis zeevaart, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet*	7.222	7.604	7.966	7.992	7.072	7.349	7.346	7.371	7.172	8.008	10.334	1,43	1,29
<i>Waarvan export*</i>	5.031	5.147	5.329	5.693	4.998	5.173	5.508	5.527	5.377	6.004	7.749	1,54	1,29
Productiewaarde	6.786	7.040	7.193	7.177	6.271	6.635	6.661	6.663	6.485	7.336	9.466	1,39	1,29
Toegevoegde waarde	949	1.268	1.387	1.639	1.387	1.343	1.246	1.366	1.480	2.032	2.845	3,00	1,40
Werkgelegenheid (in werknemers)	6.940	7.282	7.403	7.312	7.350	7.068	6.742	7.168	7.440	7.340	7.370	1,06	1,00

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek

Arbeidsmarkt

De Nederlandse zeevaartsector biedt niet alleen werkgelegenheid aan werknemers gevestigd in Nederland, maar kent een groot aantal niet Nederlandse werknemers (EU en niet-EU werknemers). Op basis van de enquête onder de leden van de KVNR en cijfers ontleend van het CBS wordt de werkgelegenheid voor de gehele Nederlandse vloot geschat op 18.583 personen. Hiermee komt de totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeevaartsector op 25.554 personen. In onderstaande tabel wordt de verdeling naar functie en nationaliteit gepresenteerd.

Tabel 11: *Werkgelegenheid in de zeevaart naar functie* en nationaliteit aan boord van Nederlandse vlagschepen (2019 – 2022)*

	in aantallen				in percentage			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Walpersoneel	1.978	2.364	2.498	2.445	8%	9%	10%	10%
NL personeel aan boord**	4.499	4.620	4.399	4.526	18%	18%	17%	18%
NL Kapiteins	1.139	1.179	1.120	1.140	4%	5%	4%	4%
NL officieren	2.695	2.789	2.650	2.696	11%	11%	10%	11%
NL gezellen	293	303	288	293	1%	1%	1%	1%
NL-niet maritiem	53	55	52	53	0%	0%	0%	0%
NL stagiairs***	627	577	568	680	1%	1%	1%	1%
Niet-Nederlands personeel aan boord	18.941	18.146	18.931	18.583	75%	72%	73%	73%
EU kapiteins	195	186	195	191	1%	1%	1%	1%
EU officieren	1.186	1.136	1.185	1.164	5%	5%	5%	5%
EU gezellen	552	529	552	542	2%	2%	2%	2%
EU niet-maritiem personeel	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
EU stagiairs	46	44	46	45	0%	0%	0%	0%
niet-EU kapiteins	818	784	818	803	3%	3%	3%	3%
niet-EU officieren	5.551	5.318	5.548	5.446	22%	21%	21%	21%
niet EU gezellen	10.216	9.787	10.210	10.023	40%	39%	40%	39%
niet-EU niet-maritiem personeel	103	99	103	101	0%	0%	0%	0%
niet-EU stagiairs	274	262	274	269	1%	1%	1%	1%
Totaal werkgelegenheid	25.419	25.130	25.828	25.554	100%	100%	100%	100%

*) De verdeling naar functie en naar Nederlands/ Niet-Nederlands personeel wordt geschat op basis van weegfactoren die zijn berekend door Ecorys aan de hand van de Werkgeversenquête Zeevaart 2023 en cijfers van het CBS.

**) Het totaal van NL personeel aan boord is lager dan de som van de functies. Dit komt omdat bij de berekening van het totaal NL personeel aan boord het aantal NL stagiairs is gewogen met 0,5. Deze weging voor het totaal is nodig omdat stages niet het gehele jaar, maar ongeveer een half jaar duren.

Deze weegfactor is zowel in de weergave van absolute aantallen als de procentuele verdeling verwerkt.

***) Het aantal Nederlandse stagiairs is gebaseerd op opgave in de werkgeversenquête zeevaart.

Bron: Ecorys op basis van CBS-werkgelegenheids cijfers en de werkgeversenquête Zeevaart 2023.

De in deze monitor gepubliceerde cijfers over 2022 bevatten ook herwerkte cijfers over eerdere jaren. Dit komt doordat de werkgelegenheidscijfers van het CBS gecorrigeerd ten opzichte van de in de Maritieme Monitor 2022 gepubliceerde cijfers. De cijfers van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij laten in 2022 ten opzichte van 2021 een daling van het aantal actieve deelnemers zien (daling van circa 80 deelnemers).

1.2.5 Scheepsbouw

Structuurkenmerken

De scheepsbouwsector in Nederland zoals meegenomen in deze Maritieme Monitor omvat de nieuwbouwwerven voor schepen, de scheepsreparatiewerven plus de superjachtbouw²⁰.

De totale scheepsbouw- en reparatiesector inclusief de superjachtbouw en de bouw van (overige) recreatieschepen omvat in 2022 naar opgave van het CBS 2.685 bedrijven. 730 bedrijven hiervan vallen in de categorie "Bouw van sport- en recreatievaartuigen"²¹. Er zijn een twintigtal superjachtbouwers. Daarmee komt het aantal relevante bedrijven voor de sector scheepsbouw in deze monitor op bijna 2.700. De laatste jaren is het aantal bedrijven in de sector fors gegroeid, vooral het aantal ondernemingen met één werknemer. Scheepswerven met slechts één werkzaam persoon betreffen in de regel oud-medewerkers van bestaande werven die zich als zzp'er in de scheepsbouw of reparatie registreren en zich vervolgens laten inhuren door grote werven. Zo stond 11% van de totale werkgelegenheid in de scheepsbouwsector in het jaar 2021 geregistreerd als zelfstandige ondernemers (ontleend uit Arbeidsmarktmonitor). Vooral in de scheepsreparatie is dit een veel voorkomend fenomeen²². De bouw van kleine recreatieschepen wordt vaak gedaan door kleine werven met een beperkt aantal personeelsleden. Brancheorganisatie NMT telt zelf ongeveer 100 fysieke scheepswerven in Nederland.

Economische betekenis

De totale omzet van de sector scheepsbouw en scheepsreparatie plus de superjachtbouw bedroeg in 2022 €5,9 miljard. Dit betekent een stijging ten opzichte van 2021. Toen bedroeg de omzet €5,0 miljard. De toegevoegde waarde liet echter een daling zien. In 2021 bedroeg deze €674 miljoen, in 2022 is dit gedaald tot €534 miljoen. De productiewaarde bedroeg in 2022 €5,3 miljard. De exportwaarde in de scheepsbouw is volatiel. De totale exportwaarde is gelijk aan €4.1 miljard.

De totale werkgelegenheid in de scheepsbouw bedroeg in 2022 11.661 werknemers. Dit is een stijging van 4% ten opzichte van 2021 toen de totale werkgelegenheid nog 11.210 werknemers bedroeg. Van de totale werkgelegenheid in 2022 zijn 3.520 werknemers werkzaam in de superjachtbouw (2021: 3.350 werknemers). De superjachtbouw kent daarmee een vergelijkbare stijging in werkgelegenheid van 5% ten opzichte van 2021.

²⁰ De sector superjachtbouw betreft een twintigtal werven die jachten bouwen vanaf een lengte van 24 meter. De kleine jachtbouw (tot aan 24 meter) wordt omwille van de door het CBS gehanteerde systematiek meegenomen in de door het CBS aangeleverde totalen voor de sector scheepsbouw, er worden cijfers verstrekt voor de SBI-categorieën 3011, 3012 en 3315. Het onderzoeksteam heeft de kleine jachtbouw vervolgens geïsoleerd uit deze totalen en hierbij gebruik gemaakt van de opdeling van de sector zoals aangeleverd door het CBS. De kleine jachtbouw wordt toegerekend aan de sector jachtbouw/watersportindustrie. Deze cijfers worden elders in de monitor behandeld.

²¹ CBS Statline (2023). Aantal bedrijven naar bedrijfstak. Opgave voor SBI 3012. <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81589NED/table?dl=990DC>.

²² Naar opgave van CBS (Statline) zijn er in de scheepsreparatie (SBI 3315) bijvoorbeeld 1.405 bedrijven waarbij de bedrijfsgrootte 1 werkzaam persoon is.

Tabel 12: Totale economische betekenis scheepsbouw, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	5.345	3.667	9.012
Toegevoegde waarde	534	912	1.446
Werkgelegenheid (in werknemers)	11.661	14.703	26.364

Tabel 13: Directe economische betekenis scheepsbouw, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet*	5.183	5.705	5.953	6.527	5.714	5.205	5.570	6.135	5.481	5.024	5.869	1,13	1,17
Waarvan export**	1.668	1.312	1.662	3.474	4.207	2.621	2.887	2.888	4.067	5.061	4.108	2,46	0,81
Productiewaarde	5.242	5.755	5.939	6.424	5.729	5.192	5.615	6.243	5.550	4.599	5.345	1,02	1,16
Toegevoegde waarde	641	725	750	884	724	572	644	704	783	674	534	0,83	0,79
Werkgelegenheid (in werknemers)	12.114	12.109	12.079	12.340	12.286	12.210	12.226	12.586	11.826	11.210	11.661	0,96	1,04

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek.

** CBS (2023), Gebaseerd op de internationale handelsstatistiek voor uitvoer van schepen en boten.

1.2.6 Offshore (Energy)

Structuurkenmerken

De sector Offshore Energy (hierna offshore) bestaat uit de groep van bedrijven die toeleveren aan, of diensten verlenen voor de grote olie & gas bedrijven en (hernieuwbare) energiemaatschappijen. Vooral de windenergie is tegenwoordig een pijler waar deze offshore sector groeit. Deze energiebedrijven zelf maken geen deel uit van de cijfers die voor deze sector worden gepresenteerd. De offshore dienstverlening kan niet via SBI-codes in kaart worden gebracht, omdat er binnen het CBS geen afgebakend cluster bestaat voor dit type bedrijven. Om de sector in kaart te kunnen brengen heeft Ecorys een bedrijvenlijst opgesteld op basis van eigen deskresearch en de ledenlijst van de branchevereniging IRO. Vervolgens wordt deze door het CBS gekoppeld aan de CBS-databronnen. In 2022 ging het om ruim 400 gekoppelde bedrijven.

De bedrijven uit de offshore dienstverlening leveren verschillende diensten in de hele keten van productie van offshore olie & gas en hernieuwbare energie. Ook is de Nederlandse offshore sector actief in de bouw en het onderhoud van windparken in de Noordzee en in toenemende mate ook op andere continenten.

Veel van de grote bedrijven in de offshore dienstverlening zijn in buitenlandse handen (b.v. Baker Hughes, Schlumberger of Technip). Wanneer ze in Nederlandse handen zijn (b.v. SBM Offshore, Fugro, Heerema), wordt een groot deel van de activiteiten in het buitenland verricht. Daarnaast kent de sector een groot aantal kleinere bedrijven die met name specialistische diensten leveren.

Tabel 14: Totale economische betekenis offshore, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	11.587	6.535	18.122
Toegevoegde waarde	3.308	1.756	5.064
Werkgelegenheid (in werknemers)	30.280	36.030	66.310

Tabel 15: Directe economische betekenis offshore, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet	10.195	10.514	11.017	10.488	10.116	10.382	10.248	10.223	9.502	10.089	11.720	1,15	1,16
Waarvan export	1.970	2.038	2.139	2.018	1.940	2.206	2.095	2.372	2.636	2.885	2.853	1,45	0,99
Productiewaarde	9.027	9.329	9.817	9.520	9.195	9.537	9.341	9.539	8.849	9.502	11.587	1,28	1,22
Toegevoegde waarde	2.698	2.787	3.012	3.141	3.053	3.029	3.028	2.909	2.648	2.812	3.308	1,23	1,18
Werkgelegenheid (in werknemers)	29.168	30.520	31.514	31.561	30.400	29.050	30.483	30.295	29.250	29.270	30.280	1,04	1,03

Economische betekenis

In 2022 werkten er 30.280 werknemers in de Nederlandse offshore sector. In 2021 waren dit er 29.270 waarmee het aantal werknemers licht is gestegen (+3%).

Naast de werkgelegenheidsontwikkeling zijn er een aantal economisch kentallen beschikbaar:

- Bedroeg de omzet in 2021 nog €10,1 miljard, in 2022 is dit gestegen tot €11,7 miljard. De omzet is met 16% toegenomen;
- De toegevoegde waarde is met 18% gestegen in 2022 en bedroeg €3,3 miljard. Daarmee is 2022 het jaar met de hoogste toegevoegde waarde voor de sector;

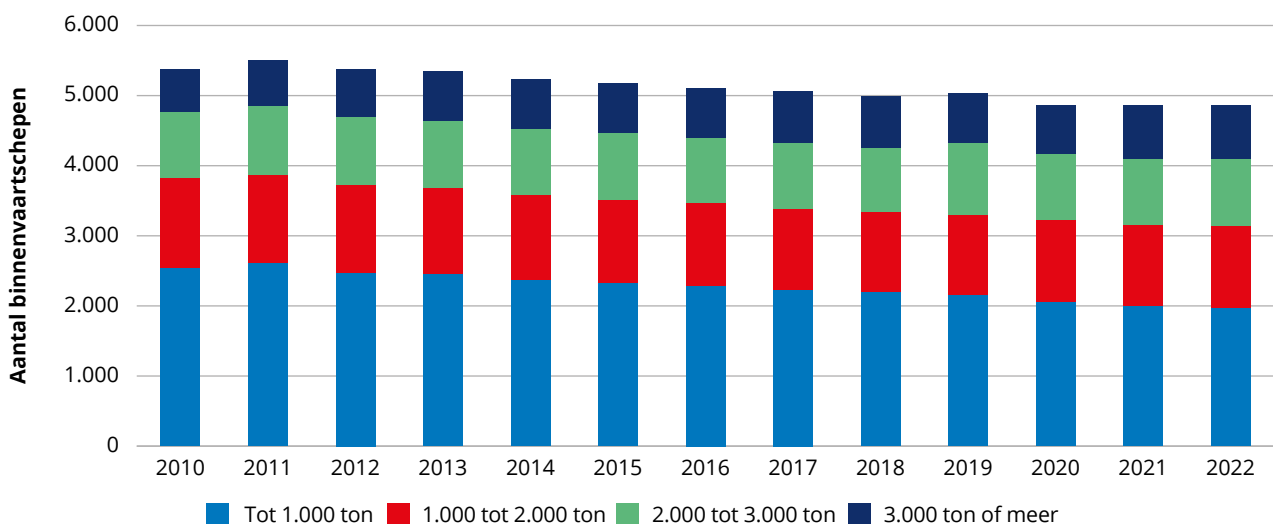
1.2.7 Binnenvaart

Structuurkenmerken

Kenmerkend voor de binnenvaart is het aantal kleine (familie)bedrijven. Eind 2022 waren er volgens het CBS 4.170 bedrijven actief in de binnenvaart.²³ Hiervan waren er 3.050 actief in de vracht- en sleepvaart en 1.120 in de passagiersvaart. Opvallend is de gemiddelde bedrijfsgrootte. Slechts 5 bedrijven hebben 100 of meer werknemers. Ook in de binnenvaart zien we een groeiend aantal zzp'ers. 1.870 ondernemingen kennen slechts 1 werkzaam persoon.²⁴ Daarnaast zijn er steeds meer uitzendbureaus die zich richten op de binnenvaartsector.

In 2022 voeren er 4.866 binnenvaartschepen onder de Nederlandse vlag, vier minder dan in 2021²⁵. Het aantal binnenvaartschepen volgt al jaren een dalende trend (zichtbaar vanaf 2011). In 2011 bestond de vloot nog uit ruim 5.500 schepen. Inmiddels telt deze nog een kleine 4.900 schepen. Deze jaarlijkse daling valt deels te verklaren door de schaalvergroting in de binnenvaart. Vanaf 2010 zijn 684 kleinere schepen (met een laadvermogen tot 2.000 ton) uit de vaart genomen. Tegelijkertijd is het aantal grotere binnenvaartschepen (met een laadvermogen groter dan 2.000 ton) met circa 168 toegenomen (zie Figuur 6).

Figuur 6: Binnenvaartschepen met Nederlandse vlag naar laadvermogen



Bron: CBS (2023), Binnenvaartschepen onder Nederlandse vlag.

²³ CBS Statline aantal bedrijven naar bedrijfstak SBI 5030 & 5040. <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81589NED/table?ts=1697820554794>.

²⁴ CBS Statline aantal bedrijven naar bedrijfstak SBI 5030 & 5040. <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/81589NED/table?ts=1697820554794>.

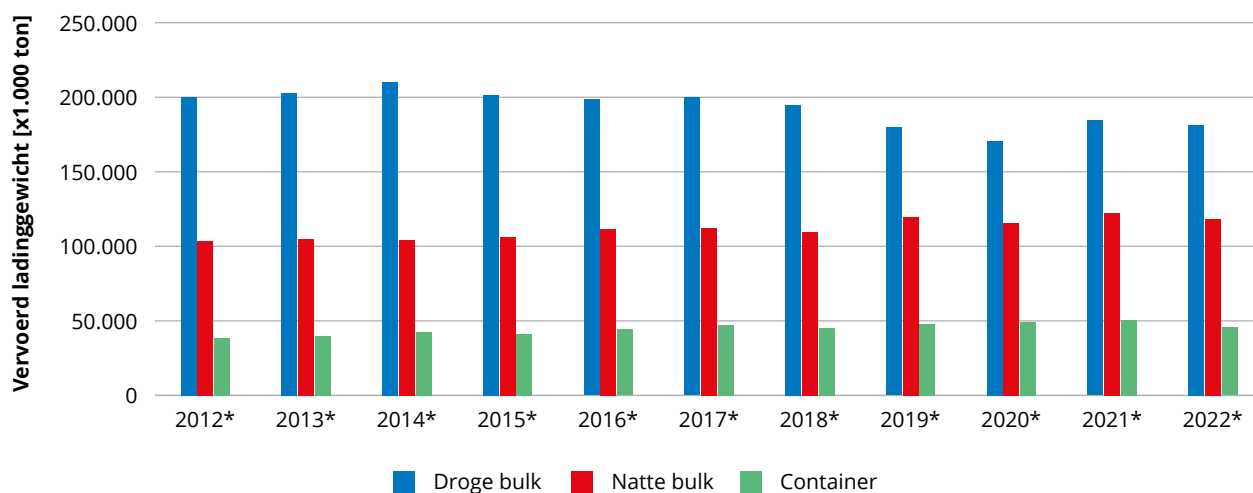
²⁵ CBS (2023). Hoeveel binnenvaartschepen zijn er in Nederland? <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen>.

De binnenvaartvloot bestaat voor bijna 60% uit motorvrachtschepen. Die worden onder meer gebruikt om droge bulkgoederen, zoals kolen en zand, en containers te vervoeren. Droge (bulk)goederen en containers kunnen ook in duwbakken (in de vorm van koppelverbanden) worden vervoerd. Deze bakken hebben geen voortstuwingsmotor en moeten door een duw- of sleepboot of een motorvrachtschip worden voortbewogen. Ruim 27% van de Nederlandse binnenvaartschepen valt in de categorie duwbakken. Hiernaast waren er in 2022 nog 667 overige binnenvaartschepen, zoals bijvoorbeeld tankschepen²⁶.

Economische betekenis

Het totaal vervoerd volume bedroeg in 2022 345 miljoen ton²⁷. Dit was een daling met 12 miljoen ton ten opzichte van een jaar eerder. Een derde van de vervoerde lading betreft binnenlands vervoer en heeft een Nederlandse begin- en eindbestemming. Het overige deel, twee derde van de lading, werd aan-, af- of doorgevoerd naar andere landen waarbij Duitsland een zeer belangrijke rol speelt²⁸. Onderstaande figuur laat de verdeling van lading over de verschillende hoofdsegmenten zien.

Figuur 7: Ladingtonkm door (Nederlandse en buitenlandse) binnenvaartschepen afgelegd op Nederlands grondgebied



Bron: CBS (2023), Binnenvaart; goederenvervoer, vervoerstroombestanddeel, soort lading.

* Voorlopige cijfers. In 2022 heeft het CBS een correctie doorgevoerd op het vervoerd ladinggewicht.

Tabel 16 en 17 tonen de belangrijkste economische kengetallen voor de Nederlandse binnenvaartsector voor het jaar 2022. De omzet in de sector is met 44% gestegen. Ook de toegevoegde waarde is zeer sterk gestegen met 80% ten opzichte van een jaar eerder. Hiermee komt de toegevoegde waarde (ruim) boven het niveau van het pre-coronajaar 2019.

Het aantal werknemers in de sector is met 3% gestegen en bedraagt nu 8.610 werknemers.

Terugkijkend over de periode 2012-2022 laat echter nog steeds een daling zien van het aantal werknemers. Twee opmerkingen die bij het aantal werknemers geplaatst dienen te worden, hebben te maken met de registratie van werkgelegenheid bij het CBS. Allereerst worden, anders dan in vroegere monitors, kapitein-eigenaren (met hun partner) die vaak geen loon ontvangen (zij zijn immers ondernemer) niet door het

²⁶ CBS (2023). Hoeveel binnenvaartschepen zijn er in Nederland? <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermidde-len-en-infrastructuur/binnenvaartschepen> .

²⁷ CBS (2023). Binnenvaart; goederenvervoer, vervoerstroombestanddeel, soort lading. <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85528NED/table?dl=98F19>.

²⁸ CBS (2023). Binnenvaart; goederenvervoer, vervoerstroombestanddeel, soort lading. <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/85528NED/table?dl=98F1B> .

CBS als werknemer op de loonlijst waargenomen en dus niet meegeteld als werknemer. Ook richten zich steeds meer uitzendbureaus op deze sector. Deze personen worden vaak niet meer als werknemers in de binnenvaart geregistreerd. Ook de frequent gebruikte route met Luxemburgse arbeidscontracten zorgt voor een daling in geregistreerde werkgelegenheid terwijl deze schepen gewoon op de Nederlandse (en Europese) rivieren blijven varen.

Tabel 16: Totale economische betekenis binnenvaart, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	4.633	1.784	6.417
Toegevoegde waarde	2.412	762	3.174
Werkgelegenheid (in werknemers)	8.610	8.080	16.690

Tabel 17: Directe economische betekenis binnenvaart, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet*	3.504	3.449	3.648	3.214	2.986	3.035	3.459	3.262	2.955	3.243	4.684	1,34	1,44
<i>Waarvan export*</i>	2.048	2.096	2.170	1.843	1.618	1.674	1.793	1.691	1.532	1.681	2.428	1,19	1,44
Productiewaarde	3.476	3.415	3.603	3.167	2.940	2.994	3.418	3.220	2.914	3.204	4.633	1,33	1,45
Toegevoegde waarde	1.272	1.266	1.360	1.457	1.423	1.478	1.892	1.519	1.277	1.339	2.412	1,90	1,80
Werkgelegenheid (in werknemers)	9.534	9.174	9.131	9.329	9.360	8.600	8.722	8.863	8.250	8.340	8.610	0,90	1,03

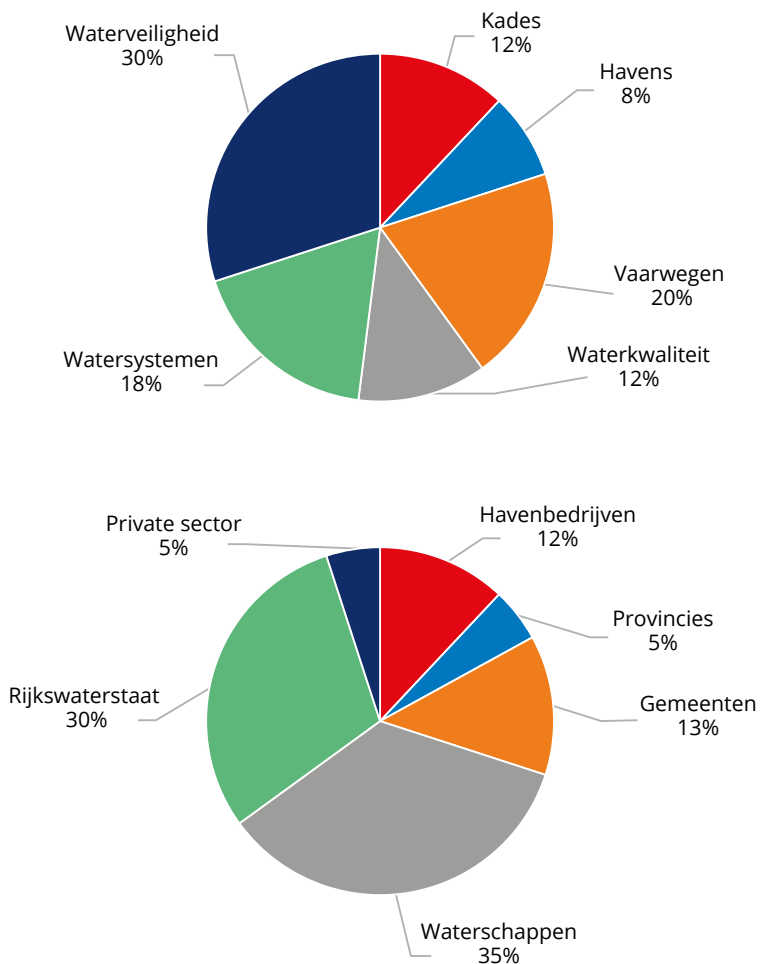
* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek.

1.2.8 Waterbouw

Structuurkenmerken

In de waterbouwsector zijn, naar opgave van het CBS, 405 bedrijven actief. Dit totaal aantal van 405 bedrijven omvat ook zzp'ers. Ruim 90 (grotere) bedrijven in de sector zijn lid van de Vereniging van Waterbouwers. Het gaat hier om bedrijven in het baggerwerk, kust- en oeverwerk, landwinning, bodemsanering en gebiedsinrichting. Dijkversterkingen, kust- en oeverwerken, baggerwerkzaamheden en constructieve werken zijn de belangrijkste typen werk in de waterbouw. Belangrijkste klanten zijn in Nederland publieke opdrachtgevers als Rijkswaterstaat, de waterschappen en de gemeenten. Daarnaast behoren havenbeheerders in binnen- en buitenland tot het klantenbestand.

Figuur 8: Waterbouwmarkt naar type werk (boven) en opdrachtgever (onder) (in %)



Bron: EIB (2017).

De bekendste Nederlandse bedrijven in de sector zijn Boskalis en Van Oord. Samen met de Belgische partijen DEME en Jan de Nul spelen deze partijen in Europa een leidende rol. Van de twee grote internationale spelers, Boskalis en Van Oord, die mondiaal opereren en gebruik maken van lokaal ingehuurd personeel, worden in deze monitor alleen die effecten meegenomen die in de Nederlandse economie neerslaan. De totale economische impact van beide bedrijven wereldwijd is echter aanzienlijk groter, wat ook uit de jaarverslagen van deze bedrijven kan worden afgeleid.

Daarnaast is een tiental grote waterbouwbedrijven actief op de Europese en Nederlandse markt en een groot aantal kleinere bedrijven voor regionaal bagger- en grondwerk. Het merendeel van de bedrijven in de waterbouwsector, circa 75%, wordt gevormd door kleine bedrijven met maximaal 10 werknemers die vooral op de regionale markt actief zijn. Tot slot zien we ook in de waterbouw een groeiend aantal zzp'ers die zich bij de Kamer van Koophandel registeren als eenmanszaak in de waterbouw.

Economische betekenis

In Tabel 18 en 19 wordt de economische betekenis van de waterbouw gepresenteerd. In 2022 bedroeg de omzet van de waterbouwsector €3,9 miljard. Dit is een stijging van 18% ten opzichte van 2021.

De toegevoegde waarde in de sector is ook gestegen en bedroeg in 2022 circa €1,3 miljard euro (2021: €1,1 miljard euro). De relatief sterke stijging van de export lijkt grotendeels terug te vinden in bedrijven geregistreerd in de natte waterbouw (SBI 4291).

In 2022 waren er in de sector 12.070 werknemers actief. In 2021 waren dit er nog 11.470. Dit betekent een stijging van 5% ten opzichte van een jaar eerder.

Tabel 18: Totale economische betekenis waterbouw, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	5.050	1.944	6.994
Toegevoegde waarde	1.288	1.073	2.361
Werkgelegenheid (in werknemers)	12.070	13.440	25.510

Tabel 19: Directe economische betekenis waterbouw, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet	3.055	3.017	3.094	3.217	2.714	2.849	3.224	3.269	3.209	3.331	3.925	1,28	1,18
<i>Waarvan export</i>	235	245	234	256	235	246	280	304	247	257	483	2,06	1,88
Productiewaarde	3.949	3.921	4.006	4.172	3.529	3.705	4.103	4.206	4.160	4.346	5.050	1,28	1,16
Toegevoegde waarde	1.039	1.044	1.036	1.050	879	922	1.030	1.066	1.046	1.112	1.288	1,24	1,16
Werkgelegenheid (in werknemers)	11.284	11.473	11.575	11.652	10.890	11.061	11.489	11.408	11.126	11.470	12.070	1,07	1,05

1.2.9 Havens / Logistiek

Structuurkenmerken

De begrenzing van het begrip 'havens' in de Maritieme Monitor wijkt af van die in de Havenmonitor. In deze (en voorgaande) Maritieme Monitor worden alleen bepaalde deelsectoren meegenomen, namelijk de logistieke deelsectoren. Dit zijn de op SBI-codes gebaseerde deelsectoren 'laad, los en overslag', 'opslag', 'dienstverlening vervoer over water' en 'tussenpersonen vrachtverkeer'. Deze vier deelsectoren vormen samen de sector havens in deze Monitor. In de Havenmonitor worden niet alleen deze sectoren meegenomen (voor zover in de zeehavenregio's gelegen), maar ook het haven industrieel complex, zoals de grote chemische complexen in de Nederlandse havens. In de Havenmonitor is de geografische ligging van een bedrijf bepalend of een bedrijf wel of niet tot de sector havens wordt gerekend (een veel ruimere definitie derhalve).

In de Maritieme Monitor speelt de logistieke functie een grotere rol. De werkgelegenheid in het achterland in de logistieke sector (waaronder de distributiecentra) maakt een groot deel uit van de hier meegenomen werkgelegenheid. Door structuurveranderingen in de economie, gecombineerd met achterblijvende stelselwijzigingen rondom de landelijke classificatie van bedrijven²⁹, dient rekening gehouden te worden met 'vervuiling' van deze sector door een groeiend aandeel partijen actief in de dienstverlening rondom e-commerce die niet noodzakelijkerwijs een relatie heeft met de Nederlandse zeehavens.

Economische betekenis

De omzet van de havensector bedroeg in 2022 €31,8 miljard. Dit is een stijging van 23% ten opzichte van een jaar eerder toen de omzet nog €25,8 miljard bedroeg. Vooral de distributiefunctie van de haven (richting het Europees achterland) is hier verantwoordelijk voor. De toegevoegde waarde bedraagt €9,1 miljard, dit is een stijging (+24%) ten opzichte van 2021. De productiewaarde ondervond ook een stijging, deze steeg ten opzichte van 2021 met 14% tot €27,0 miljard in 2022.

²⁹ Het systeem van de SBI-codes.

Tabel 20: Totale economische betekenis havens, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	26.972	17.262	44.234
Toegevoegde waarde	9.104	2.791	11.895
Werkgelegenheid (in werknemers)	65.570	45.140	110.710

Tabel 21: Directe economische betekenis havens, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet	18.528	18.853	19.861	19.743	19.950	20.845	22.448	22.899	21.255	25.815	31.750	1,71	1,23
<i>Waarvan export</i>	14.193	14.442	15.214	15.124	15.283	15.968	17.196	20.031	20.846	29.301	31.323	2,21	1,07
Productiewaarde	18.485	18.749	19.745	19.669	19.920	20.639	21.238	21.168	19.535	23.591	26.972	1,46	1,14
Toegevoegde waarde	5.459	5.538	5.904	5.905	5.971	5.987	6.472	6.512	6.110	7.358	9.104	1,67	1,24
Werkgelegenheid (in werknemers)	46.574	48.452	49.376	49.514	52.192	54.194	58.163	59.644	59.460	63.810	65.570	1,41	1,03

Arbeidsmarkt

De procentuele verdeling van werkgelegenheid in de sector haven/logistiek is als volgt (zie Tabel 22). Deze cijfers zijn ontleend op basis van de Maritieme Monitor 2018, maar kunnen als structuurkenmerk worden verondersteld.

Tabel 22: Procentuele verdeling van de werkgelegenheid in de sector havens

Opslag (SBI 521)	37,3%
Laad-, los- en overslagactiviteiten (SBI 5224)	19,1%
Expediteurs (SBI 5229)	43,6%

Bron: CBS (2017)

De directe werkgelegenheid in de havensector, met de hierboven genoemde afbakening, bedroeg in 2022 meer dan 65.570 werknemers, een stijging ten opzichte van 2021 met 3%. De havensector drukt daarmee een stevig stempel op de totale werkgelegenheid in de maritieme cluster (circa 33% van het totaal).

1.2.10 Marine (Commando Zeestrijdkrachten)

Structuurkenmerken

De Koninklijke Marine is wereldwijd inzetbaar en levert met de vloot en mariniers veiligheid op en vanuit zee. De eenheden van de Koninklijke Marine zijn ondergebracht bij het Operationele Commando genaamd Commando Zeestrijdkrachten (CZSK).

Het Commando Zeestrijdkrachten (CZSK) is verantwoordelijk voor de directe activiteiten (gereed stellen) om vloot en mariniers voor te bereiden op inzet. CZSK heeft vier directies voor de hoofdprocessen van de organisatie, te weten Operaties, Personeel, Integrale Bedrijfsvoering & Bestuur en Materiële Instandhouding. Daarnaast is onder het CZSK de Commandant Zeemacht in het Caribisch gebied gesteld. De Commandant Zeestrijdkrachten heeft zijn hoofdkwartier in Den Helder. Het CZSK is één van de Operationele Commando's binnen het Ministerie van Defensie. Het CZSK valt direct onder de Commandant der Strijdkrachten (CDS).

Er is ook personeel van de Koninklijke Marine werkzaam bij de overige zes Defensieonderdelen zoals in functies bij de Bestuursstaf (bijvoorbeeld in de Defensiestaf en het Directoraat-Generaal Beleid), de Defensie Materieel Organisatie (bijvoorbeeld bij de afdeling Maritieme Systemen), het Defensie Ondersteuningscommando (bijvoorbeeld catering en betaaldiensten), het Commando Landstrijdkrachten, het Commando Luchstrijdkrachten en de Koninklijke Marechaussee. Daarnaast is er ook personeel geplaatst in het buitenland, bijvoorbeeld als defensieattaché bij ambassades en internationale organisaties zoals de VN, NAVO en EU.

De kern van de Koninklijke Marine wordt gevormd door de vloot en de eenheden van het Korps Mariniers. De marine heeft een breed takenpakket. Zo dragen de maritieme eenheden ten eerste zorg voor de bescherming van het Nederlands grondgebied inclusief de Caribische delen van het Koninkrijk. Om deze laatste taken uit te voeren zijn permanent een marineschip en mariniers aanwezig in het Caribisch gebied. Ten tweede levert de Koninklijke Marine eenheden aan de permanente NAVO-vlootverbanden.

Ten derde voert de Koninklijke Marine nationale taken uit. Daarbij kan onder andere worden gedacht aan het ruimen van explosieven op de Noordzee en elders, het uitvoeren van hydrografische taken, het beveiligen van havens, het ondersteunen van de Kustwacht Nederland, inzet in het kader van noodhulp ter ondersteuning van de civiele autoriteiten en terreurbestrijding. Met de nieuwe Defensievisie 2035 (oktober 2020) worden "de lange lijnen naar de toekomst opgenomen om de capaciteitendoelstellingen van de NAVO te realiseren"³⁰.

Economische betekenis

In totaal bood het CZSK in 2022 werkgelegenheid aan 13.220 personen. Belangrijk om te vermelden is dat de Koninklijke Marine de formatieplaatsen rapporteert en niet de daadwerkelijke bezetting (en dus werkgelegenheid). Binnen CZSK is de directie Operaties met bijna 40% van de formatieplaatsen het grootste onderdeel qua personeel.

Aangezien de Koninklijke Marine geen boekhoudkundig bedrijfsresultaat kent en haar aankopen als uitgaven boekt en dus niet afschrijft, bestaat de toegevoegde waarde volledig uit loonkosten. Met een vrijwel gelijk aantal formatieplaatsen steeg de omzet (2022: € 2.313 miljoen) van de Koninklijke Marine. De loonkosten bleven echter de afgelopen jaren gelijk aan € 737 miljoen.

Tabel 23 en Tabel 24 geven de belangrijkste gegevens voor 2022 en over de periode 2012-2022. Voor gedetailleerde gegevens wordt verwezen naar Bijlage IV.

³⁰ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28676-331.html>.

Tabel 23: Totale economische betekenis marine, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	2.313	1.078	3.391
Toegevoegde waarde	737	239	976
Werkgelegenheid (in werknemers)	13.220	7.258	20.478

Tabel 24: Directe economische betekenis marine, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626	1.854	2.062	2.313	1,66	1,12
Productiewaarde	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626	1.854	2.062	2.313	1,66	1,12
Toegevoegde waarde	546	566	549	559	572	578	610	657	737	737	737	1,35	1,00
Werkgelegenheid (in werknemers)	13.283	12.297	12.205	12.098	11.928	12.050	12.471	12.889	13.242	13.194	13.220	1,00	1,00

1.2.11 Visserij

Structuurkenmerken

De sector visserij bestaat in de opzet die gekozen is voor de Maritieme Monitor uit visserijproductiebedrijven (visvangst plus -kwekerijen³¹). De visserijproductiebedrijven in Nederland kunnen worden onderverdeeld in:

- kleine zee/kustvisserij (kottervisserij en overige kleine zeevisserij: visserij met hengel, fuiken en korven, kleine trawlers en de schelpdiervisserij);
- binnervisserij (visserij op binnenwateren en IJsselmeer);
- grote zeevisserij (ook wel pelagische visserij of trawlervisserij genoemd);
- viskwekerijen (voornamelijk de mossel- en oestercultuur)³².

In 2022 waren volgens opgave van het CBS 935 bedrijven actief in de sector, waarvan er bij 800 bedrijven maar 1 of 2 personen werkzaam zijn. Slechts vijf bedrijven in de zee- en kustvisserij hebben meer dan 100 werkzame personen.

Naast de cijfers van het CBS, zoals verkregen voor deze Maritieme Monitor, en die worden weergegeven in de tabellen "Totale economische betekenis visserij" en "Directe economische betekenis visserij, 2012-2022" wordt de visserijsector gemonitord in de jaarlijkse WUR-rapportage Visserij in Cijfers³³.

Economische betekenis

Op basis van aanvullend onderzoek door het CBS zijn deze socio-economische cijfers gecorrigeerd voor het aandeel van kweken van zoetwatervis in de visserijsector. Het aandeel van bedrijven actief in deze deelsector is vastgesteld op circa 10% van de totale werkgelegenheid in de sector. Middels deze aandelen zijn zowel de werkgelegenheidscijfers en economische statistiek gecorrigeerd:

- De werkgelegenheid is in 2022 met 1% gestegen en bedraagt in 2022 ongeveer 1.674 werknemers.
- De omzet van de visserij zoals meegenomen in de Maritieme Monitor bedroeg in 2022 daarmee ruim € 477 miljoen. De omzet is ten opzichte van 2021 met 3% toegenomen;
- De exportwaarde is (vergelijkbaar met de omzet) eveneens met 3% toegenomen tot € 317 miljoen;
- De toegevoegde waarde bedroeg circa € 262 miljoen en is daarmee afgenomen (-5%) ten opzichte van vorig jaar.

³¹ De visverwerking en vishandel wordt niet tot de sector visserij gerekend.

³² Wij corrigeren handmatig voor de kweek van zoetwatervis. Zie ook de methodologiebeschrijving eerder in de monitor.

³³ Voor meer informatie zie <https://www.wur.nl/nl/onderzoek-resultaten/onderzoeksprojecten-lnv/expertisegebieden/kennisonline/visserij-in-cijfers.htm>.

Tabel 25: Totale economische betekenis visserij, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	475	197	672
Toegevoegde waarde	262	65	327
Werkgelegenheid (in werknemers)	1.674	368	2.041

Tabel 26: Directe economische betekenis visserij, 2012-2022**

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet*	416	363	367	406	465	463	470	435	417	465	477	1,15	1,03
Waarvan export*	264	222	231	262	325	316	312	289	277	309	317	1,20	1,03
Productiewaarde	414	362	366	404	465	461	468	433	415	463	475	1,15	1,03
Toegevoegde waarde	219	177	189	229	277	282	269	257	247	276	262	1,20	0,95
Werkgelegenheid (in werknemers)	1.531	1.515	1.495	1.454	1.424	1.435	1.503	1.485	1.587	1.655	1.674	1,09	1,01

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek.

** Berekening Ecorys o.b.v. aanvullend onderzoek door het CBS, waarmee de socio-economische cijfers zijn gecorrigeerd voor het aandeel van bedrijven actief in het kweken van zoetwatervis.

1.2.12 Maritieme dienstverlening

Structuurkenmerken

Maritieme dienstverleners vervullen een essentiële (kennis)ondersteunende rol binnen de maritieme sector. Er is een onderscheid tussen dienstverleners die fysieke diensten leveren en gespecialiseerde maritieme (zakelijke) dienstverleners (dienstverlening 'op papier'). De sector bestaat uit onder andere bunkeraars en scheepsleveranciers, bergingsdiensten, classificatiebureaus, verzekeringsbedrijven en schade-experts, maritieme onderzoeksbureaus en kennisinstituten, juridische dienstverlening en financiering, maritieme scholen/opleidingsbedrijven, brancheverenigingen, (maritieme) uitzendbureaus, scheepsmakelaars, scheepsinternaten en overheidsdiensten (zoals de zeehavenpolitie, inspectie leefomgeving en transport, douane, etc.). De sector is voor het grootste deel in kaart gebracht met behulp van een bedrijvenlijst, aangezien het geen afgebakende sector binnen de CBS-indeling betreft.

In totaal zijn bijna 1.000 (delen van) bedrijven onderdeel van de maritieme dienstverlening. De sector bestaat aan de ene kant uit bedrijven die bijna uitsluitend maritiem gerelateerde activiteiten verrichten (zoals makelaars in schepen, bunkering en bergingsdiensten) en aan de andere kant uit bedrijven waarbij de maritieme activiteiten slechts een (klein) onderdeel vormen van hun totaalpakket aan werkzaamheden (scheepsverzekeringen, financiering van schepen).

Bunkering

De haven van Rotterdam is de grootste bunkerhaven van Europa en behoort tot de top drie bunkerhavens ter wereld.³⁴ Door de aanwezigheid van vijf olieraffinaderijen en een groot aantal onafhankelijke tankterminals is de haven van Rotterdam aantrekkelijk als bunkerhaven. De fysieke levering van de bunkerolie aan zeeschepen gebeurt door zowel de grote oliemaatschappijen als door onafhankelijke leveranciers.

Onderwijs en Onderzoek

Nederland kent een uitgebreid aanbod van maritieme scholingsmogelijkheden waarvan de Maritieme Academie Holland en de STC-groep de grootste aanbieders zijn. Daarnaast bieden verschillende universiteiten ook (deel)opleidingen aan die gericht zijn op de maritieme cluster. Het aantal maritieme onderzoeksbureaus- en kennisinstituten omvat circa 100 bedrijven waarvan MARIN, Deltares, NIOZ en Wageningen Marine Research de grootste zijn. De aanwezige kennisinfrastructuur in Nederland is belangrijk voor de sector. Dit maakt een kennisvoorsprong mogelijk waardoor de maritieme cluster zich internationaal kan onderscheiden met innovaties die snel hun weg naar de markt vinden.

Overige dienstverlening

In de bedrijvenlijst zijn tevens scheepsmakelaars opgenomen. Kenmerkend voor deze groep bedrijven is dat het aantal medewerkers in de meeste gevallen onder de vijf personen ligt. Daarnaast bevat de bedrijvenlijst classificatiebureaus. In totaal zijn er acht bureaus die door de ILT worden erkend, daarnaast zijn er ook particuliere keuringsinstanties.³⁵ Deze erkende bureaus zijn belast met het keuren van (onderdelen van) schepen, waarbij de ILT toezicht houdt op de uitvoering van de regels door de classificatiebureaus en particuliere keuringsinstanties.

³⁴ Havenbedrijf Rotterdam (2023), Bunkeren in Rotterdam (<https://www.portofrotterdam.com/nl/zeevaart/bunkeren-in-rotterdam>).

³⁵ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023), List of Recognised Organisations and Recognised Security Organisations https://puc.overheid.nl/nsi/doc/PUC_746474_14/.

Economische betekenis

De omzet van de maritieme dienstverlening zoals meegenomen in de Maritieme Monitor bedroeg in 2022 naar opgave van het CBS circa € 8,2 miljard en is daarmee met 28% toegenomen (in 2021 bedroeg de omzet € 6,4 miljard). De toegevoegde waarde bedroeg € 1,8 miljard. De werkgelegenheid is in 2022 met 3% gestegen en bedraagt in 2022 naar schatting 17.010 werknemers.

In 2022 is sprake van een uitzonderlijke stijging van de exportwaarde van de maritieme dienstverlening (+229%). Gezamenlijk met het CBS is nagegaan hoe deze toename tot stand is gekomen. De toename van de export blijkt grotendeels te worden verklaard door de sterke toename van bedrijven die actief zijn in de handel van olie. Een vergelijkbare ontwikkeling is terug te vinden in de Havenmonitor; waar de omzet en toegevoegde waarde van groothandels in verschillende zeehavens tussen 2021 en 2022 sterk toeneemt.

Tabel 27: Totale economische betekenis maritieme dienstverlening, 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	4.019	1.873	5.892
Toegevoegde waarde	1.800	699	2.499
Werkgelegenheid (in werknemers)	17.010	8.510	25.520

Tabel 28: Directe economische betekenis maritieme dienstverlening, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet	5.120	5.220	5.407	5.577	5.557	6.219	6.091	6.188	5.678	6.424	8.242	1,61	1,28
<i>Waarvan export</i>	831	886	898	1.001	1.003	1.133	1.275	1.316	1.340	1.551	5.105	6,14	3,29
Productiewaarde	2.620	2.675	2.761	2.863	2.853	3.196	3.155	3.086	3.152	3.415	4.019	1,53	1,18
Toegevoegde waarde	1.225	1.254	1.296	1.349	1.344	1.501	1.480	1.480	1.525	1.624	1.800	1,47	1,11
Werkgelegenheid (in werknemers)	16.339	16.771	16.930	17.594	17.299	17.480	16.691	16.691	16.274	16.560	17.010	1,04	1,03

1.2.13 Jachtbouw / watersportindustrie

Structuurkenmerken

De sector jachtbouw/watersportindustrie is een veelzijdige sector, variërend van ontwerp, jacht(af)bouw, jachthavens, reparatie & onderhoud, jachtmakelaardij, detail- & groothandel, verhuur & vaarscholen tot zeilmakerijen.

De jachtbouw/watersportindustrie is in deze Maritieme Monitor in kaart gebracht met behulp van enerzijds een bedrijvenlijst die door de jaren heen is opgebouwd uit informatie van de branchevereniging en eigen deskresearch en anderzijds het werken met een aantal SBI-codes. Door gebruik van deze SBI-codes is de betrouwbaarheid van de cijfers verhoogd.³⁶

De sector wordt gekenmerkt door diversiteit en kleinschaligheid (vooral in de watersportindustrie zijn er veel kleinere bedrijven <10 personen). Er zijn meer dan 2.000 bedrijven actief in de sector.

In tegenstelling tot de andere sectoren in de maritieme cluster is de jachtbouw/watersportindustrie niet alleen gericht op business-to-business, maar ook op de (binnen- en buitenlandse) consument.

De superjachtbouw (>24 meter) is voornamelijk gericht op de export.

De superjachtbouw kent een geheel eigen dynamiek binnen de sector en richt zich geheel op *custom built* productie. Dit betekent dat ontwerp en bouw plaats vindt volgens de wensen van de klant en dat er geen of slechts in beperkte mate sprake is van standaardisatie. Dit vraagt om zeer gespecialiseerde vakkrachten. De bouw van kleinere jachten in Nederland richt zich meer op *semi custom built*. Ook is er een levendige handel in tweedehands Nederlandse plezierjachten, veelal bestemd voor de export.

De superjachtbouw (>24 meter) kent ongeveer twintig werven in Nederland. Het overgrote deel van de werven is gevestigd in kleine- en middelgrote plaatsen (deels buiten de Randstad), gelegen bij wateren die leiden naar de grote waterwegen.

Jachthavens verhuren ligplaatsen voor pleziervaartuigen. Er zijn drie typen jachthavens te onderscheiden, namelijk: commerciële havens, verenigingshavens en gemeentelijke havens. Het aantal jachthavens is de afgelopen jaren stabiel.

Tot de jachtbouw/watersportindustrie wordt ook de Nederlandse zeilende chartervloot gerekend. De vloot bestaat uit binnenvaart-zeilschepen die met passagiers varen op de Waddenzee, IJsselmeer, Markermeer en in het Deltagebied, de zeegaande zeilschepen die varen op alle wereldzeeën, waarbij voor de meeste zeeschepen de Oostzee het belangrijkste vaargebied is. De motorpassagiersvaart die vaart op rivieren en kanalen in Nederland en de ons omringende landen (Duitsland, België, Frankrijk) wordt eveneens tot deze sector gerekend.

Het grootste deel van de bovengenoemde zeevloot is vaak alleen in het winterseizoen in Nederland te vinden, onder meer voor onderhoudswerkzaamheden. Het actieve vaargebied ligt voornamelijk buiten Nederland, zoals de Oostzee en de Middellandse zee. Vaak worden deze schepen per breakbulk schip naar die gebieden vervoerd.

³⁶ SBI categorieën: Jachthavens (93291), Groothandel in watersportartikelen (46492), Winkels in watersportartikelen (47642), Zeil- en surfscholen (85511) en Verhuur en lease van schepen (7734).

Economische betekenis

De economische betekenis van de jachtbouw en watersportindustrie kan worden uitgesplitst in een deel dat toekomt aan de 'kleine' jachtbouw & watersportindustrie en grote jachtbouw.

Kleine jachtbouw en watersportindustrie

De omzet van de sector³⁷ (inclusief grote jachtbouw) bedroeg in 2022 afgerond €9,1 miljard en is met 15% toegenomen ten opzichte van 2021. De toegevoegde waarde van de sector jachtbouw/watersportindustrie is gestegen (+2%). Deze toegevoegde waarde bedroeg in 2021 nog €1.569 miljoen en steeg in 2022 tot €1.606 miljoen.

De werkgelegenheid in de sector is met 2% gestegen. De totale werkgelegenheid (incl. werkgelegenheid in de grote jachtbouw) bedroeg in 2022 17.829 personen ten opzichte van 17.530 werkzame personen in 2021.

Grote jachtbouw

Onderdeel van de jachtbouw en watersportindustrie is (zoals in de afbakening van de maritieme cluster beschreven) de grote jachtbouw. Over 2022 genereerden de superjachtbouwers in Nederland een omzet³⁸ van €2,4 miljard, een stijging van € 454 miljoen ten opzichte van een jaar eerder (gelijk aan een toename van 23%).

De werkgelegenheid in de sector is ook gestegen (+5%) en bedraagt nu 3.520 werknemers (directe werkgelegenheid). In 2021 waren dit nog 3.350 werknemers. Dit betreft werkgelegenheid bij de werven zelf, werkgelegenheid bij toeleveranciers wordt toegerekend aan de sector maritieme toeleveranciers.

³⁷ Dit betreft de resultaten van de koppeling door het CBS op basis van de aangeleverde bedrijfslijsten en de SBI-categorie 3012 (grote jachtbouw en bouw van jachten <24 meter) zoals berekend door Ecorys. .

³⁸ Het CBS rapporteert in dit geval de productie, dit getal is genomen als omzet. Zie ook de toelichting in de methodologie-sectie van dit rapport.

Tabel 29: Totale economische betekenis jachtbouw / watersportindustrie 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	7.151	4.037	11.187
Toegevoegde waarde	1.606	784	2.390
Werkgelegenheid (in werknemers)	17.829	11.304	29.134

Tabel 30: Directe economische betekenis jachtbouw / watersportindustrie, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet	7.905	8.039	8.092	7.987	7.655	8.022	7.718	8.357	7.505	7.931	9.144	1,16	1,15
<i>Waarvan export</i>	2.718	2.769	2.784	2.787	2.471	2.708	3.059	3.231	3.410	3.741	3.657	1,35	0,98
Productiewaarde	5.814	5.916	5.965	6.106	5.867	5.564	5.577	5.955	5.590	5.823	7.151	1,23	1,23
Toegevoegde waarde	1.631	1.643	1.671	1.685	1.668	1.606	1.524	1.531	1.485	1.569	1.606	0,98	1,02
Werkgelegenheid (in werknemers)	16.859	16.822	17.080	16.710	16.962	17.016	16.983	17.232	16.743	17.530	17.829	1,06	1,02

1.2.14 Maritieme toeleveranciers

Structuurkenmerken

Maritieme toeleveranciers zijn bedrijven die producten of (technische) diensten toeleveren aan de maritieme sector in den brede. Afnemers zijn bijvoorbeeld werven, rederijen en maritiem dienstverleners. De producten die geleverd worden variëren van elektrotechnische en werktuigkundige installaties tot coatings en interieurbouw. De diensten variëren van ingenieursdiensten en onderhoudsdiensten tot projectmanagement of veiligheidsanalyses.

In de Maritieme Monitor omvat de sector maritieme toeleveranciers dit jaar 635 bedrijven (gekoppeld door het CBS). Gemeten in maritieme werkgelegenheid en omzet vertegenwoordigen deze bedrijven het overgrote deel van de sector.

Van deze 635 bedrijven die actief zijn als maritieme toeleverancier werkt een deel volledig voor het maritieme cluster. Een substantieel deel van de bedrijven is zowel binnen als buiten de maritieme sectoren actief.³⁹ Bij het CBS bestaat geen bedrijfstak "maritieme toeleveranciers", vandaar dat een bedrijvenlijst de basis vormt voor de economische kengetallen (te weten omzet, export, productie- en toegevoegde waarde).

Economische betekenis

De economische betekenis wordt bepaald op basis van microdata van het CBS. De basis voor deze cijfers betreft de bedrijvenlijst van maritieme toeleveranciers met bijbehorende KvK-nummers. Deze KvK-nummers dienen als koppeling naar de verschillende microbestanden van het CBS. Tevens wordt voor bedrijven die deels leveren aan maritieme en aan niet-maritieme sectoren op voorhand een percentage maritiem toegerekend op basis van inschatting door de onderzoekers. Elk jaar worden deze percentages maritiem geactualiseerd en/of bijgesteld. Echter, door het ontbreken van inzicht in de microdata van het CBS blijft dit een uitdagende taak.

De maritieme toeleveranciers boden in 2022, naar opgave van het CBS, werk aan 20.140 werknemers (directe werkgelegenheid). De omzet bedroeg in 2022 €9,1 miljard (2021: €8,7 miljard). Opvallend is het grote verschil tussen de omzet en productiewaarde. De omzet in de sector ligt naar opgave van het CBS meer dan €3 miljard hoger dan de productiewaarde. Navraag bij het CBS leert dat dit komt omdat enkele (internationaal opererende) bedrijven ook een handelsfunctie (binnen hun concern) lijken te vervullen en dat daardoor de omzet hoger ligt dan eigen productie. De productiewaarde bedroeg €5,9 miljard in 2022. Het lijkt er dus op dat omzet die alleen (boekhoudkundig) door Nederland geleid wordt bij het CBS meegenomen wordt of dat er handelsactiviteiten plaatsvinden. De export is in deze sector uitermate belangrijk. Het CBS schat deze exportwaarde van goederen op €3,7 miljard in 2022.

³⁹ Bij het bepalen van de economische betekenis van de sector voor de maritieme cluster is alleen die werkgelegenheid (en omzet, productiewaarde en toegevoegde waarde) meegenomen die ontstaat door toeleveringen aan de maritieme cluster. Er wordt gewerkt met percentages om het deel 'maritiem' van deze toeleveranciers in te schatten. Met de overgang naar de methodiek waarbij gebruik gemaakt wordt van CBS microdata (vanaf Maritieme Monitor 2019) worden deze koppelpercentages afgestemd met branchevereniging NMT.

Tabel 31: Totale economische betekenis maritieme toeleveranciers 2022

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	5.896	3.035	8.931
Toegevoegde waarde	2.166	844	3.010
Werkgelegenheid (in werknemers)	20.140	12.150	32.290

Tabel 32: Totale economische betekenis maritieme toeleveranciers, 2012-2022

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	index 2012-2022	index 2021-2022
Omzet	6.741	7.009	7.715	7.756	7.562	8.078	8.389	8.441	7.951	8.701	9.118	1,35	1,05
<i>Waarvan export</i>	2.487	2.586	2.692	2.862	2.993	3.198	3.282	3.295	3.320	3.837	3.698	1,49	0,96
Productiewaarde	4.115	4.277	4.643	4.680	4.562	5.034	5.248	5.180	4.880	5.315	5.896	1,43	1,11
Toegevoegde waarde	1.518	1.574	1.745	1.765	1.739	1.779	1.871	1.918	1.875	2.049	2.166	1,43	1,06
Werkgelegenheid (in werknemers)	19.862	20.153	21.177	20.895	20.073	19.965	19.670	19.830	19.438	19.980	20.140	1,01	1,01

2. Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2023

2.1 Methodiek

2.1.1 *Verschil met aanpak vorig jaar*

Het bronmateriaal en de primaire analyse van de cijfers zijn afkomstig van het CBS en Ecorys. De gegevens over leeftijd en geslacht (en dit jaar eveneens opleidingsniveau) voor de in- en uitstroom van personen voor elk van de maritieme sectoren zijn voor het eerst opgenomen in de Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2022.

In tegenstelling tot voorgaande jaren is gekozen om de duiding van de cijfers aan de betrokken stakeholders zelf te laten. Tijdens een gemeenschappelijke werksessie met de Human Capital Council van NML zijn opvallende zaken besproken, waaronder:

- **Arbeidsrelatie** (verhouding tussen vast- en flexibel dienstverband). De flexibilisering van arbeidsrelaties in 2022 werd gekenmerkt door een toename van tijdelijke contracten. Tijdens de duidingssessie werd aangegeven dat indicatoren – o.a. de looptijd van contracten en de omvang van de flexibele schil binnen organisaties – nuttig zijn om deze ontwikkeling (beter) te kunnen duiden.
- **Dienstverband** (verhouding tussen deel- en voltijddienstverband): in het Maritieme cluster zien arbeidsmarktexperts de noodzaak om meer mogelijkheden tot het werken in deeltijd aan te bieden, zelfs in sectoren waar dit voorheen minder gebruikelijk was.
- **Leeftijdsofbouw**: hoewel het aantal jongeren in het maritieme cluster toeneemt, wordt deze groei nog niet weerspiegeld in de cijfers van de instroom in het onderwijs. Bovendien werd benadrukt dat het belangrijk is om de leeftijdsgroep van 56-65 jaar te binden aan de sector.
- **Man/vrouw verhouding**: het cluster staat voor de ambitie om het aandeel vrouwen in de maritieme sector te laten groeien. Deze transitie begint al op middelbare scholen, waar de profielkeuze een belangrijke rol speelt. Het Maritieme Masterplan speelt hier al concreet op in en benoemt activiteiten om het werken in de sector toegankelijker te maken.⁴⁰
- **Opleidingsniveau**: sinds 2019 in het aandeel hoogopgeleiden in de maritieme sector met 8% toegenomen. Ontwikkelingen in het opleidingsniveau zijn sterk gerelateerd aan de veranderende behoeften, zoals de energietransitie en digitalisering.
- **Arbeidsmobiliteit**: het beoordelen van arbeidsmobiliteit bleek complex, omdat dit afhangt van de krapte op de arbeidsmarkt en het aantal openstaande vacatures.

Deze rapportage bevat een (grafische) weergave van de opgehaalde onderzoeksresultaten en een overkoepelende tabel met alle verzamelde gegevens per sector in Bijlage VI.

2.1.2 *Opzet dataverzameling*

De Arbeidsmarktmonitor volgt de sectorale afbakening van de Maritieme Monitor. De data wordt primair betrokken bij het CBS. De Koninklijke Marine verstrekt data direct aan de onderzoekers van Ecorys. In het kader van dataverzameling heeft de KVNR de jaarlijkse enquête onder de leden uitgevoerd. Deze enquêteresultaten zijn gebruikt om een inschatting van de totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeevaart te kunnen maken. De resultaten van de enquête worden in Bijlage VI nader weergegeven.

⁴⁰ Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (2023), Maritieme Masterplan: Aanvraag Nationaal Groeifonds ([hier](#)).

De verdere basis van de Arbeidsmarktmonitor wordt gevormd door de bedrijfslijsten en SBI-afbakeningen zoals ontleend uit de jaarlijkse Maritieme Monitor. Vervolgens koppelt het CBS deze individuele bedrijven met de bronbestanden van het CBS. Op deze manier zijn gegevens te achterhalen over het aantal werkzame personen en specifieke persoonskenmerken. De verschillende bronbestanden die zijn gebruikt zijn de Basisregistratie Personen, de Polisadministratie (Polis), het Inkomen Personen, het Opleidingsniveaubestand, de Enquête Beroeps Bevolking en het Stelsel van Sociaal-statistische Bestanden. Voor nadere specificering van de bronbestanden verwijzen we u naar Bijlage III. Het CBS hanteert voor het gebruik van brondata formele kaders gericht op vertrouwelijkheid, niet herleidbaar tot individuele gegevens, e.a. Deze kaders zijn nadrukkelijk gevolgd tijdens dit onderzoek.

2.1.3 Afbakening maritieme cluster

In voorliggende Arbeidsmarktmonitor 2022 worden de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt geanalyseerd binnen elf individuele maritieme sectoren en de relaties ertussen.⁴¹ Dit zijn dezelfde maritieme sectoren als in de Maritieme Monitor en de sectorale afbakening is in sectie 1.1 toegelicht.

Deze maritieme sectoren betreffen:

- Zeevaart;
- Scheepsbouw;
- Offshore (Energy);
- Binnenvaart;
- Waterbouw;
- Havens (Op- en Overslag);
- Koninklijke Marine (Commando Zeestrijdkrachten);
- Visserij;
- Maritieme dienstverlening;
- Jachtbouw/Watersportindustrie;
- Maritieme toeleveranciers.

Cijfers over kalenderjaar 2022 en gedeeltelijk 2021

In de Arbeidsmarktmonitor wordt het totaal aantal werkzame personen in de maritieme cluster onderscheiden in drie categorieën: werknemers, zelfstandigen en DGA's⁴². Data over deze groepen is afkomstig uit verschillende bronnen binnen het CBS. Deze bronnen kennen een eigen publicatiecyclus. Over werknemers en DGA's komt data het snelst beschikbaar. Hierdoor is het in deze monitor mogelijk om te rapporteren over de werknemerskarakteristieken en DGA's over het jaar 2022. De peildatum voor de arbeidsmarktgegevens over zelfstandigen is 31 december 2021. Het CBS heeft voor dat jaar alle benodigde databronnen compleet en finaal vastgesteld.

Om de cijfers over de verschillende jaren goed te kunnen vergelijken hebben de onderzoekers de resultaten voor 2022 gecorrigeerd voor het aandeel zelfstandigen. Voor 2021 hebben de onderzoekers namelijk de resultaten met en zonder het aandeel zelfstandigen ontvangen. Op basis van deze verhouding zijn de resultaten in 2022 bijgesteld. Met name in maritieme sectoren waarbinnen het aandeel zelfstandigen substantieel is (bijvoorbeeld binnenvaart en visserij) resulteert dit in een correctie. Deze correctie kon voor het eerst worden gecontroleerd op robuustheid. Daaruit blijkt dat er geen substantiële verschillen in percentages zijn ontstaan als gevolg van deze correctie.

⁴¹ Voor 10 sectoren is data van het CBS beschikbaar, de Koninklijke Marine rapporteert zelf haar data waarna deze worden verstrekt aan Ecorys.

⁴² DGA= Directeur Groot Aandeelhouder.

Representativiteit steekproef ten opzichte van populatie

Een methodisch verschil tussen de Maritieme Monitor en Arbeidsmarktmonitor is het volgen van bedrijven ten opzichte van personen. Waar in de Maritieme Monitor gewerkt wordt met een percentage maritiem, kunnen in de Arbeidsmarktmonitor alleen werknemers van bedrijven die voor 100% actief zijn in het maritieme cluster worden meegenomen. Het verdelen van werknemers over verschillende afdelingen zou immers leiden tot arbitraire keuzes. We weten niet welke werknemer werkt voor de maritieme afdeling en welke juist niets doet voor de maritieme sector. In de praktijk houdt het in dat een aantal keuzes worden gemaakt bij de toedeling van bedrijven aan sectoren:

- Bij bedrijven die zowel voorkomen in de SBI code als één van de bedrijfslijsten, heeft de SBI-code prioriteit gekregen bij de toewijzing aan de maritieme sector;
- Bij bedrijven die op meerdere bedrijvenlijsten staan, wordt de toewijzing bepaald door de sector waar de hoogste toegevoegde waarde wordt behaald;
- Indien een werknemer meerdere arbeidsovereenkomsten heeft bij hetzelfde bedrijf op het peilmoment, is het hoogste basisloon leidend en wordt beschouwd als de hoofdbaas.
- Als een werknemer meerdere banen heeft bij verschillende bedrijven, leidt dit niet tot een toewijzing, op voorwaarde dat de bedrijven zich in verschillende maritieme sectoren bevinden. Als de banen zich in dezelfde sector bevinden, wordt het hoogste basisloon beschouwd als leidend.

De keuze om alleen werknemers van bedrijven die voor 100% actief zijn in het maritieme cluster mee te nemen in de arbeidsmarktkenmerken levert het volgende beeld op voor wat betreft representativiteit van de steekproef:

- Voor de sectoren Zeevaart, Scheepsbouw, Binnenvaart, Visserij, Havens en de Koninklijke Marine is 100% van de populatie meegenomen in de steekproef⁴³
- Voor de Waterbouw 90%, Jachtbouw/watersportindustrie 65%, Maritieme Dienstverlening 50%, Offshore 25% en Maritieme Toeleveranciers 25%.

In totaal presenteert de Arbeidsmarktmonitor de kenmerken van circa 135.000 werkzame personen (o.a. werknemer, zelfstandigen en DGAs) in het maritieme cluster.

⁴³ Dit o.b.v. SBI code of directe opgave (Koninklijke Marine).

2.2 Arbeidsmarktontwikkelingen binnen de maritieme cluster

2.2.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de cijfers per indicator gepresenteerd. Daarnaast worden cijfers vergeleken met de gemiddelden voor de Nederlandse beroepsbevolking (voor verschillende jaren). Tot slot wordt een vergelijking tussen de sectoren binnen het maritieme cluster gemaakt. Waar mogelijk worden deze cijfers voorzien van methodologische duiding.

2.2.2 Arbeidsrelatie

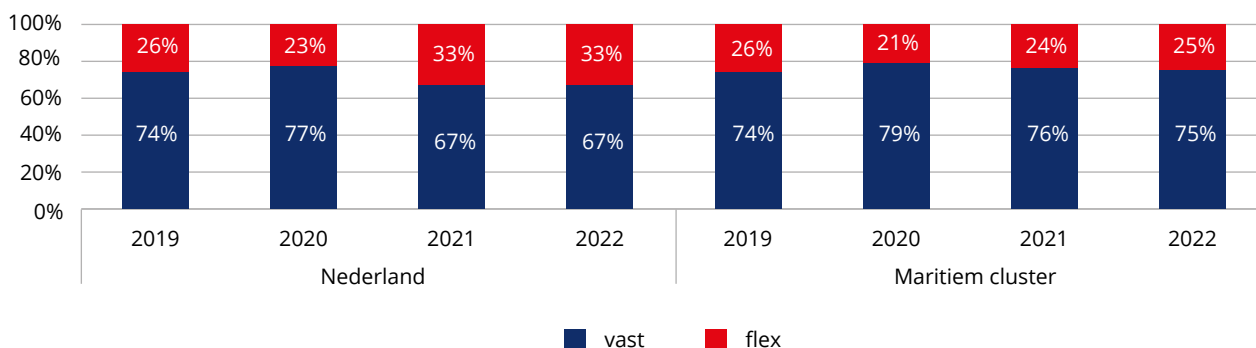
Beschrijving indicator

Arbeidsrelatie wordt door het CBS gedefinieerd als de 'indeling van banen op basis van de afspraken die in de arbeidsovereenkomst zijn gemaakt over het al dan niet flexibel zijn van de arbeidsduur'.⁴⁴ Er zijn twee hoofdgroepen te onderscheiden, namelijk reguliere/vaste banen en flexibele banen. Bij vaste banen gaat het om reguliere werknemersbanen met een contract voor onbepaalde tijd; bij flexibele banen gaat het om reguliere werknemersbanen met een contract voor bepaalde tijd, uitzendbanen, oproepbanen en stagebanen al dan niet met een flexibel aantal uren.⁴⁵

Vergelijk maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking

Het percentage werknemers in het cluster met een vast dienstverband ligt boven het landelijke gemiddelde in 2022.

Figuur 9: Vergelijk arbeidsrelatie vast/flex maritiem cluster ten opzichte van de gehele economie (2019 - 2022)



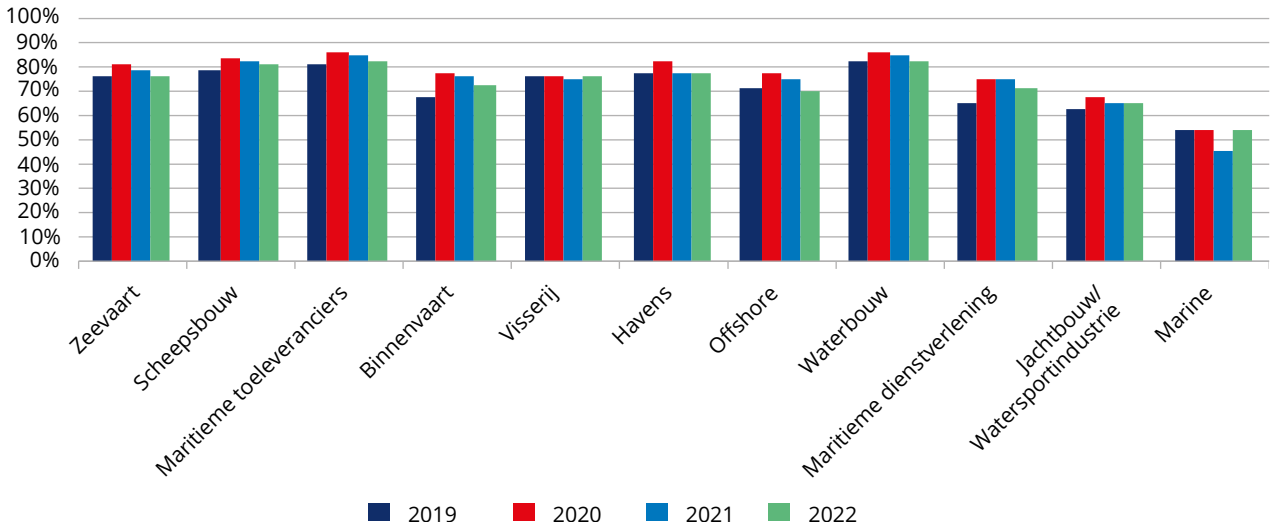
Een belangrijke methodologische kanttekening is dat het zeer complex blijft om flexibele arbeid, zeker het inlenen van tijdelijke werknemers via buitenlandse uitzendbureaus, goed in kaart te brengen in dit type onderzoek met brondata van het CBS. Informatie over het inlenen van personeel via buitenlandse uitzendbureaus is niet voorhanden bij de Belastingdienst of het CBS.

⁴⁴ CBS (2023), Begrippen – Arbeidsrelatie (<https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/begrippen/arbeidsrelatie>).

⁴⁵ Zie ook: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-arbeidsmarkt/banen-werkgelegenheid/toelichtingen/werkgelegenheidsstructuur/vast-en-flexibel-werk-verschillen-in-uitkomsten>.

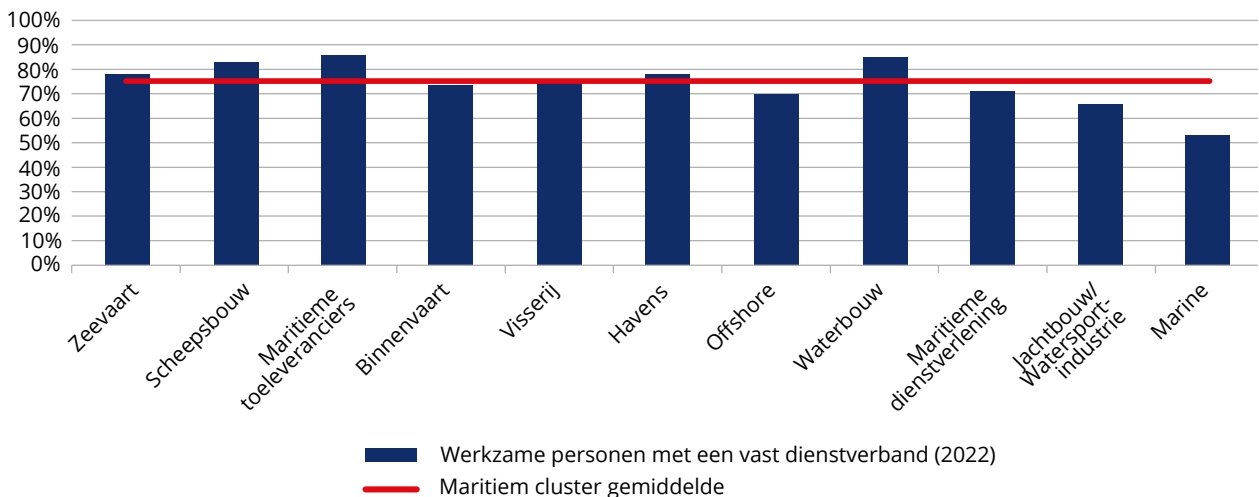
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

Figuur 10: Vergelijking van het percentage vaste dienstverbanden tussen sectoren binnen het cluster (2019 - 2022)



Binnen het cluster zien we beperkte verschillen met betrekking tot dienstverband tussen sectoren. De jachtbouw/watersportindustrie kent, op de Koninklijke Marine na, het laagste relatieve aantal vaste dienstverbanden. Bovengemiddeld scorende sectoren zijn de havens, waterbouw, maritieme toeleveranciers en de scheepsbouw.

Figuur 11: Vergelijk arbeidsrelatie vast/flex tussen sectoren binnen het cluster (in 2022 t.o.v. gemiddelde)



De Koninklijke Marine kent een relatief laag aandeel vaste dienstverbanden. Dit komt doordat er op voorhand vastgestelde momenten zijn waarop een flexibel contract kan worden omgezet in een vast dienstverband. Vaak krijgen medewerkers ergens tussen hun 30^e en 35^e een vast dienstverband. Gedurende de opleiding is er geen vast dienstverband.

2.2.3 Dienstverband

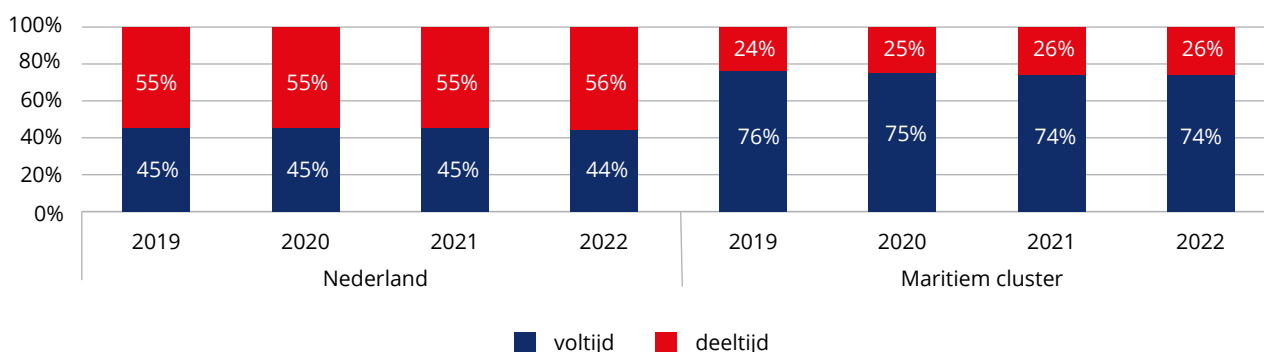
Beschrijving indicator

Het soort dienstverband dat een werknemer heeft op basis van arbeidstijd:

- Voltijdbaan: baan van een werknemer waarbij het aantal overeengekomen te werken uren behoort bij een volledige dag- en weektaak (35 uur of meer).
- Deeltijdbaan: baan van een werknemer waarbij het aantal overeengekomen uren lager ligt dan het aantal dat behoort bij een volledige dag- en weektaak.

Vergelijk maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking

Figuur 12: Verhouding deeltijd/voltijd in het maritiem cluster ten opzichte van de werkzame beroepsbevolking (2019 - 2022)



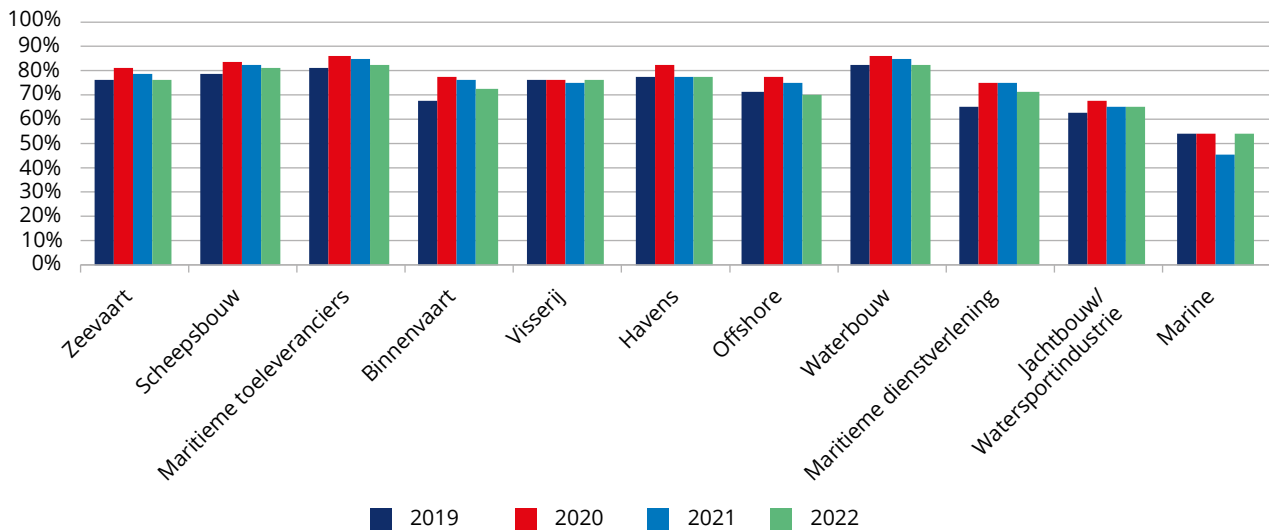
Daar waar de Nederlandse arbeidsmarkt zich ten opzichte van veel andere Europese landen onderscheidt door het hoge percentage mannen en vrouwen dat in deeltijd werkt is dit in het maritieme cluster anders. Zo'n driekwart van de werknemers in sectoren binnen de maritieme cluster werkt voltijds.

Tijdens de duidingssessie werd aan maritieme arbeidsmarktexperts gevraagd of het percentage deeltijddienstverbanden in de maritiem cluster vergelijkbaar zou kunnen zijn met het Nederlands gemiddelde. De deelnemers gaven unaniem aan dat dit het geval zou kunnen zijn en dat het aandeel deeltijd dienstverbanden ook in het maritieme cluster naar verwachting zal stijgen.

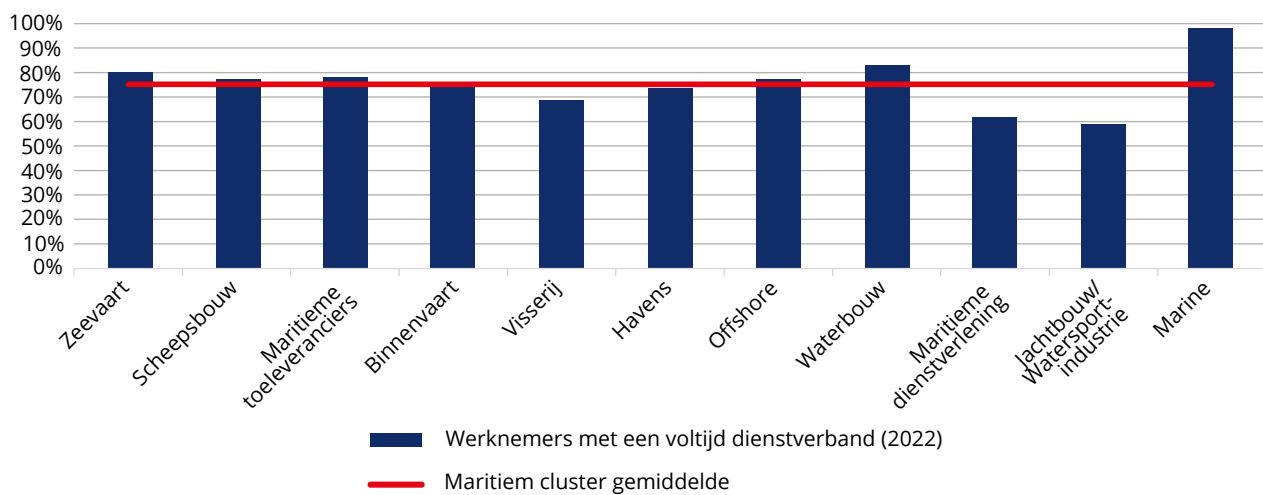
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

Bij nadere beschouwing van de verschillen tussen de sectoren valt een aantal zaken op. Niet geheel onverwacht kent de maritieme sector een fors hoger percentage werknemers in voltijds dienstverband. De binnenvaart en visserij lijken relatief veel werknemers met een deeltijd dienstverband te kennen. In de zeevaart is het percentage voltijds dienstverbanden met 9% gestegen. Er bestaan verschillen tussen werkgevers wat als voltijds geldt. Sommige werkgevers zien twee reizen op, een reis af als voltijds terwijl andere werkgevers dit als deeltijd beschouwen. Iets identieks gebeurt bij volcontinu roosters met wachtdiensten. Daarmee lijkt de uiteindelijke rapportage van cijfers door het CBS beïnvloedt te worden door de opgave op microniveau van de data door werkgevers. Het percentage voltijds dienstverbanden ligt dus nog hoger. De relatief hoge hoeveelheid deeltijd dienstverbanden in de watersportindustrie (voor een deel seizoensgebonden en recreatie) en maritieme dienstverlening (relatief veel kantoorwerk) valt te verklaren door het karakter van het werk in deze sectoren.

Figuur 13: Vergelijk werknemers met een voltijds dienstverband tussen sectoren binnen het cluster (2019 - 2022)



Figuur 14: Vergelijk werknemers met een voltijds dienstverband tussen sectoren maritiem cluster (in 2022 t.o.v. gemiddelde)



2.2.4 Leeftijdsopbouw

Beschrijving indicator

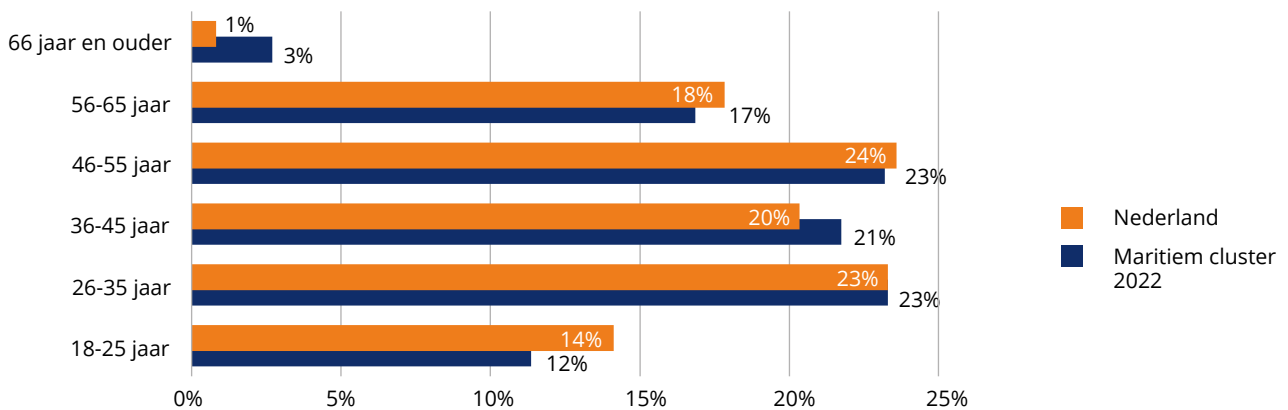
Voor deze indicator is de populatie verdeeld in leeftijdscohorten. Deze leeftijdscohorten bestrijken een periode van 10 jaar elk, behalve de starters (18-25, 7 jaar) en de categorie 66 jaar en ouder.

Vergelijk maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking

Onderstaande figuren laten zien dat er een laag percentage jongeren ten opzichte van de gehele Nederlandse beroepsbevolking werkzaam is in de maritieme cluster. Deze groep is de afgelopen twee jaar wel licht toegenomen.

De middengroepen zijn daarentegen relatief oververtegenwoordigd, met uitzondering van de groep tussen 46 en 55 jaar. Een beperkt percentage 66+ers is nog steeds werkzaam de maritieme cluster.

Figuur 15: Vergelijk leeftijdsopbouw van het maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking (in 2022 t.o.v. gemiddelde)



* Grafische verschillen komen voort uit afrondingsverschillen

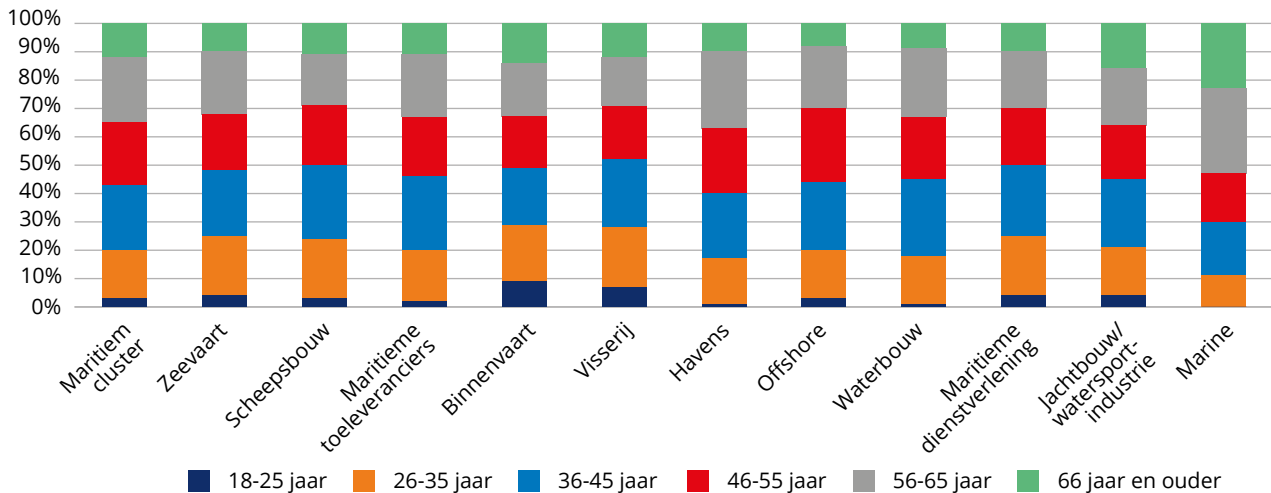
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

Dat de offshore een relatief laag percentage medewerkers onder de 25 jaar kent, heeft mogelijk te maken met het relatief kennisintensieve karakter van deze bedrijven binnen het Nederlands maritieme cluster. Wanneer instroom steeds vaker op HBO/WO niveau plaatsvindt, betekent dit ook een gemiddeld hogere leeftijd op moment van instromen omdat hier nog minimaal vier jaar studeren aan vooraf gegaan is. De Koninklijke Marine kent een opvallend laag percentage werknemers 56 jaar en ouder. De lagere pensioenleeftijd van defensiepersoneel zou hier mede debet aan kunnen zijn.

Figuur 16: Vergelijk leeftijdsopbouw tussen sectoren binnen het maritiem cluster (2019 - 2022)



Figuur 17: Vergelijk leeftijdsopbouw tussen sectoren binnen het maritiem cluster (in 2022)



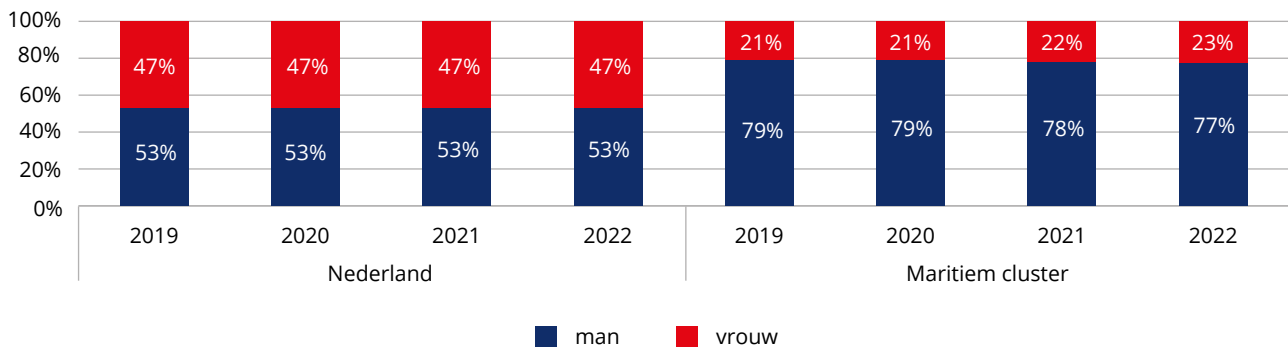
2.2.5 Man en vrouw verhouding

Beschrijving indicator

Deze indicator meet de verhouding man-vrouw in het maritieme cluster.

Vergelijk maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking

Figuur 18: Vergelijk man- vrouw verhouding van de werkzame beroepsbevolking in het maritiem cluster (2019 - 2022)

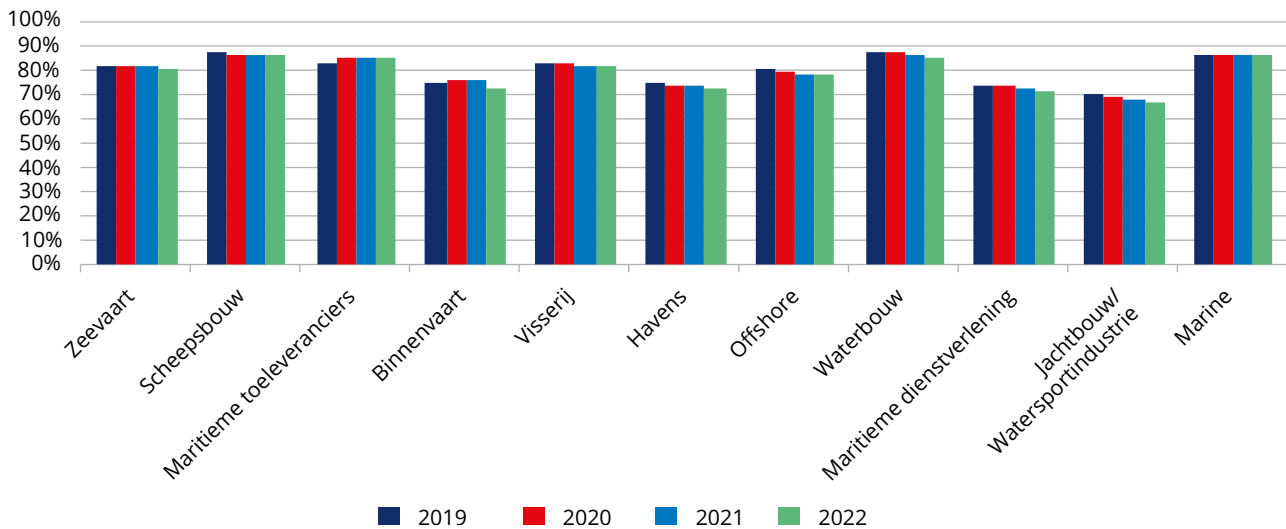


De maritieme sectoren kennen een betrekkelijk scheve man/vrouw verhouding. Waar de Nederlandse beroepsbevolking een vrijwel gelijke verdeling kent tussen mannen en vrouwen, is deze in het maritieme cluster ongeveer een kwart vrouw, drie kwart man. Wel is het aandeel vrouwen in de maritieme sector, net als in 2021, wederom licht gestegen.

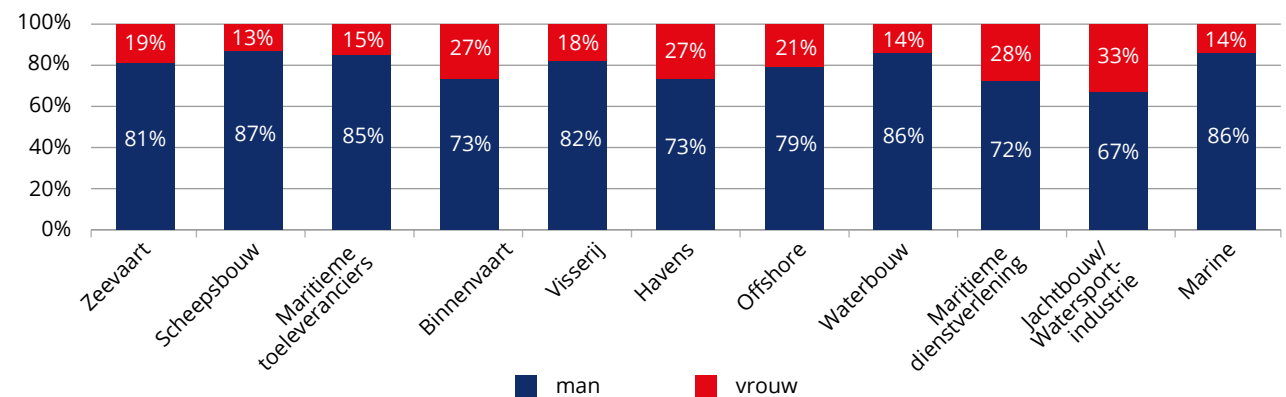
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

Het hoogste percentage vrouwen is te vinden in de jachtbouw/watersportindustrie (33%), gevolgd door respectievelijk de maritieme dienstverlening (28%) en havens en binnenvaart (beiden 27%). Bij de sector havens dient bedacht te worden dat havens in deze steekproef veel werkgelegenheid in de logistieke sector in het achterland omvat. Dit is natuurlijk gedeeltelijk ander werk dan de meer traditionele havenberoepen. Bij de cijfers voor de visserij⁴⁶ (18% vrouw) dient aangemerkt te worden dat op de schepen vrijwel geen vrouwen werkzaam zijn. Vrouwen in deze sector betreffen dan personeelsleden aan wal.

Figuur 19: Vergelijk aandeel man tussen sectoren binnen het maritiem cluster (2019 - 2022)



Figuur 20: Vergelijk man- vrouw verhouding tussen sectoren binnen het maritiem cluster (in 2022)



⁴⁶ Hierbij dient opgemerkt te worden dat in de destijds opgestelde afbakening van de maritieme sector ten behoeve van de Maritieme Monitor ook het kweken van vis- en schaaldieren als activiteit behorende bij de visserij is meegenomen. Dit verklaart mogelijk het hoger dan verwachte percentage vrouwen in de visserij. Dit jaar is de visserijsector om deze reden opgesplitst. In Bijlage VI worden de gedetailleerde gegevens verstrekt.

2.2.6 Opleidingsniveau

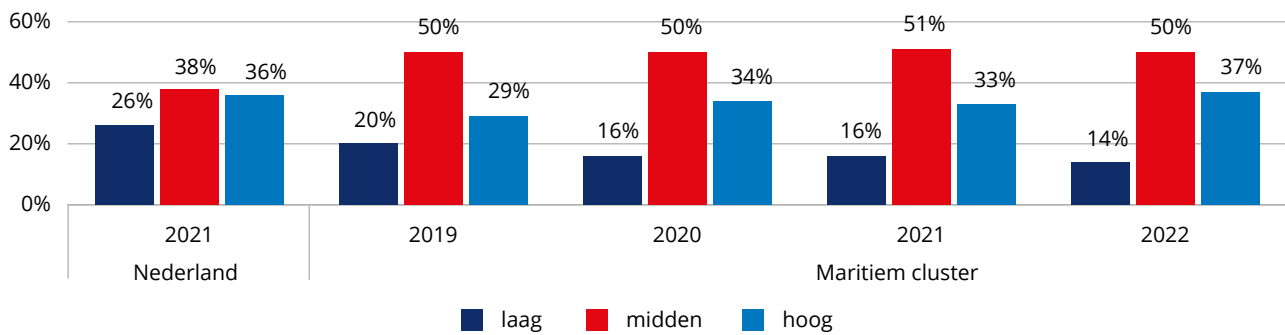
Beschrijving indicator

Het opleidingsniveau is ingedeeld naar laag, middelbaar en hoog opleidingsniveau. Sinds 2021 is er een nieuwe Standaard Onderwijsindeling 2021 gepubliceerd.⁴⁷ Daaruit is de volgende afbakening ontleend:

- Laag opleidingsniveau betreft basisonderwijs, vmbo, havo-, vwo- onderbouw en mbo1.
- Middelbaar opleidingsniveau betreft de bovenbouw van havo/vwo, de basisberoepsopleiding (mbo2), de vakopleiding (mbo3) en de middenkader- en specialistenopleidingen (mbo4).
- Hoog opleidingsniveau omvat hbo (w.o. AD), wo, postacademisch en doctoraat.

Vergelijk maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking

Figuur 21: Vergelijk opleidingsniveau van het maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking (2019 - 2022)



Opvallend is het hoge percentage middelbaar opgeleiden in de maritieme cluster. De helft van de personen werkzaam in het cluster heeft een middelbare opleiding. Landelijk gezien is dit maar 38%.⁴⁸ De afgelopen jaren heeft het hoge opleidingsniveau echter wel sterk in aandeel gewonnen. Zo nam het aandeel hoogopgeleiden toe van 29% in 2019 tot 37% in 2022. In diezelfde periode nam het aandeel laagopgeleiden met 6% af.

Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

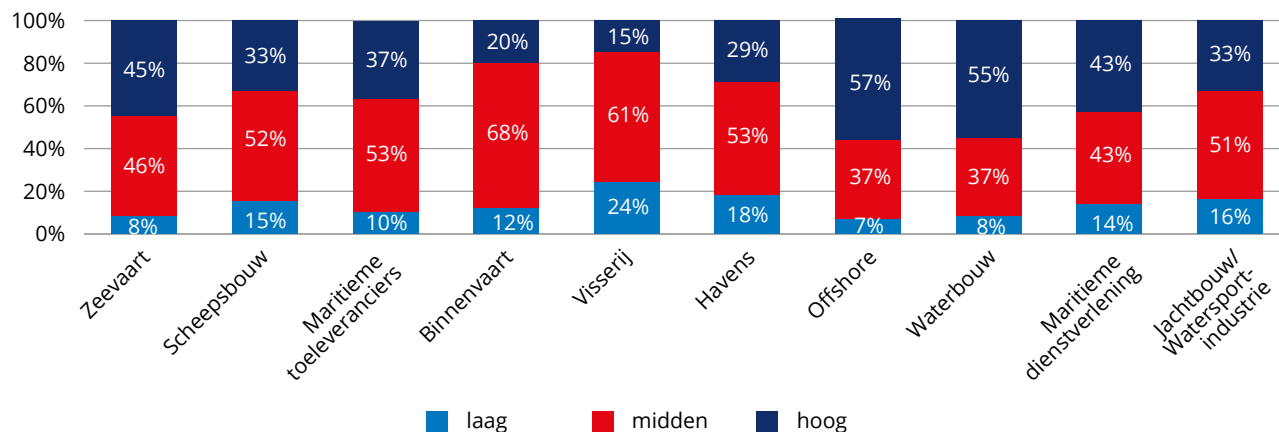
Een vergelijk tussen sectoren binnen het cluster dient met enige voorzichtigheid te gebeuren omdat voor een aantal sectoren de registratie van diploma's niet compleet is. Over het algemeen geldt: hoe jonger de werknemer, hoe beter de registratie⁴⁹. Voor de marine zijn geen cijfers bekend daar de personeelsadministratie van de Koninklijke Marine dit niet registreert.

⁴⁷ Standaard Onderwijsindeling 2021 (zie [link](#)).

⁴⁸ Onder middelbaar wordt verstaan havo/vwo/mbo-2-4. Voor dit vergelijk is gebruik gemaakt van cijfers van het CBS via <https://www.cbs.nl/nl-nl/longread/statistische-trends/2022/steeds-meer-hoogopgeleiden-in-nederland-wat-voor-beroep-hebben-ze/1-inleiding>.

⁴⁹ Opleidingsgegevens zijn voor een deel van de bevolking integraal beschikbaar via DUO en voor de overige personen op steekproefbasis Enquête BeroepsBevolking (EBB). Het bestand bevat daarom een ophooggewicht. Doordat er gebruik wordt gemaakt van een gewicht zijn er uitsplitsingen die onbetrouwbare gegevens kunnen genereren. Dit kan in gevallen zijn als het aantal registerwaarnemingen bijvoorbeeld te hoog of juist te laag is. Om deze reden wordt door het CBS gecontroleerd of uitkomsten voldoende betrouwbaar zijn.

Figuur 22: Vergelijk opleidingsniveau van de werkzame beroepsbevolking in het maritiem cluster (in 2022)



Opvallend is het hoge percentage hoger opgeleiden in de offshore-sector. Hier ligt het aantal hoger opgeleiden (57%) substantieel hoger dan het landelijk gemiddelde. Ook de waterbouw kent een relatief hoog percentage hoger opgeleiden. De binnenvaart en visserij kennen het laagste percentage hoger opgeleiden. Voor beide sectoren geldt dat er (nog) geen opleiding voor deze sector op hbo-niveau bestaat. Ook opvallend is het lage percentage lager opgeleiden in de zeevaartsector. Vermoedelijke verklaring uit eerdere duidingssessies betreft hier het feit dat de bij het CBS geregistreerde werknemers veelal een officiersfunctie of (hogere) walfunctie hebben.⁵⁰

2.2.7 Arbeidsmobiliteit

Beschrijving indicator

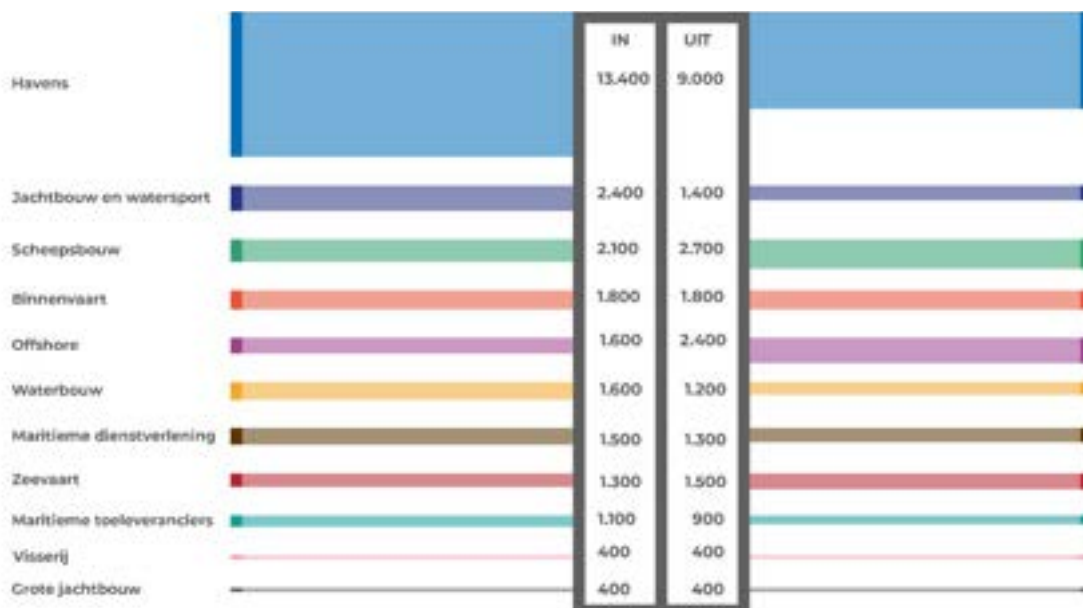
Het CBS meet de in- en uitstroom per sector van het maritieme cluster. Daarnaast wordt ook de doorstroom binnen dezelfde sector in kaart gebracht. Doorstroom betreft personen die in hun rol jaar-op-jaar in dezelfde sector werkzaam zijn, maar bij een ander bedrijf binnen die sector.

Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

In onderstaande Figuur wordt de arbeidsmobiliteit van het maritieme cluster afgebeeld.

⁵⁰ Het percentage Nederlandse gezellen is relatief beperkt omdat hier veel met buitenlandse arbeidskrachten gewerkt wordt.

Figuur 23: Arbeidsmobiliteit in/uit het maritiem cluster (in 2021)



Voor een zuivere vergelijking wordt ook de verhouding van in-, uit- en doorstroom ten opzichte van de onderzochte steekproef weergegeven in Tabel 33. In Bijlage VI zijn ook de gedetailleerde aantallen grafisch weergegeven. Ter illustratie van Tabel 33, in de zeevaartsector is 13% van de werknemers in de onderzochte steekproef uitgestroomd naar een andere sector buiten het maritieme cluster.⁵¹

Doorstroom

Het aandeel personeel dat binnen de sector doorstroomd is relatief laag; variërend tussen 0% en 4% in 2021. De binnenvaart en visserij kennen relatief gezien de hoogste doorstroom (respectievelijk 4% en 3%) binnen de sector.

Uitstroom

De zeevaart, binnenvaart, scheepsbouw en offshore kennen een relatief hoge uitstroompercentage naar andere sectoren binnen het cluster (>5%). In alle maritieme sectoren stroomt het merendeel van de werkzame personen uit naar sectoren buiten het maritieme cluster. Het aandeel van de uitstroom is sterk afhankelijk van de sector, maar varieert tussen circa 9% en 26%. Het grootste deel van het maritiem personeel stroomt uit naar de zakelijke dienstverlening.⁵² In Bijlage VI wordt middels een Sankey Diagram per sector de in-, uit- en doorstroom per sector weergegeven.

Instroom

Een vergelijkbaar beeld ontstaat bij de instroom. De instroom van binnen het cluster is wederom relatief hoog in de sectoren zeevaart, binnenvaart, scheepsbouw en waterbouw (>5%). Het merendeel van het personeel stroomt echter in van buiten het cluster. Een teken dat skills en vaardigheden ook in andere (vermoedelijk technische) sectoren bruikbaar, en gewild, zijn.

De totale arbeidsmobiliteit is sterk afhankelijk per sector. Wel lijkt de gewogen gemiddelde arbeidsmobiliteit licht te zijn afgenomen ten opzichte van 2020. Zo lag de totale arbeidsmobiliteit in 2020 circa 2% hoger dan in 2019, deze nam in 2021 weer af met 1%. Gemiddeld gezien is de arbeidsmobiliteit (dus in-, uit- en doorstroom) in het maritieme cluster gelijk aan 39%.

⁵¹ In deze arbeidsmarktmonitor gaat het om mutaties tussen het jaar 2018/2019, 2019/2020 en 2020/2021.

⁵² SBI M Specialistische zakelijke diensten en N Verhuur en overige zakelijke diensten.

Tabel 33: Arbeidsmobiliteit (in-, uit- en doorstroom) binnen en buiten het maritieme cluster in 2019, 2020 en 2021 (in % t.o.v. totaal werknemers)

Sectoren	Doorstroom			Uitstroom						Instroom					
				binnen het Maritieme cluster			buiten het Maritieme cluster			binnen het Maritieme cluster			buiten het Maritieme cluster		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Zeevaart	6%	2%	2%	8%	6%	5%	8%	12%	13%	12%	5%	5%	10%	11%	12%
Binnenvaart	6%	3%	4%	8%	5%	7%	8%	14%	19%	7%	5%	6%	10%	8%	12%
Visserij	3%	3%	3%	3%	3%	3%	12%	13%	21%	3%	5%	3%	20%	12%	22%
Scheepsbouw	3%	1%	3%	5%	3%	5%	9%	17%	17%	5%	2%	5%	11%	10%	9%
Havens	3%	3%	3%	4%	3%	3%	11%	10%	10%	4%	3%	3%	14%	12%	11%
Maritieme dienstverlening	1%	1%	0%	3%	3%	3%	21%	26%	26%	3%	3%	2%	18%	33%	34%
Offshore	1%	1%	1%	4%	5%	5%	20%	36%	33%	7%	4%	2%	26%	23%	24%
Maritieme toeleveranciers	0%	1%	1%	1%	1%	3%	18%	35%	36%	1%	3%	2%	14%	31%	35%
Waterbouw	4%	2%	2%	8%	3%	3%	7%	24%	20%	5%	4%	5%	13%	15%	11%
Jachtbouw en watersport	1%	1%	1%	2%	3%	1%	16%	31%	25%	2%	2%	2%	17%	41%	32%

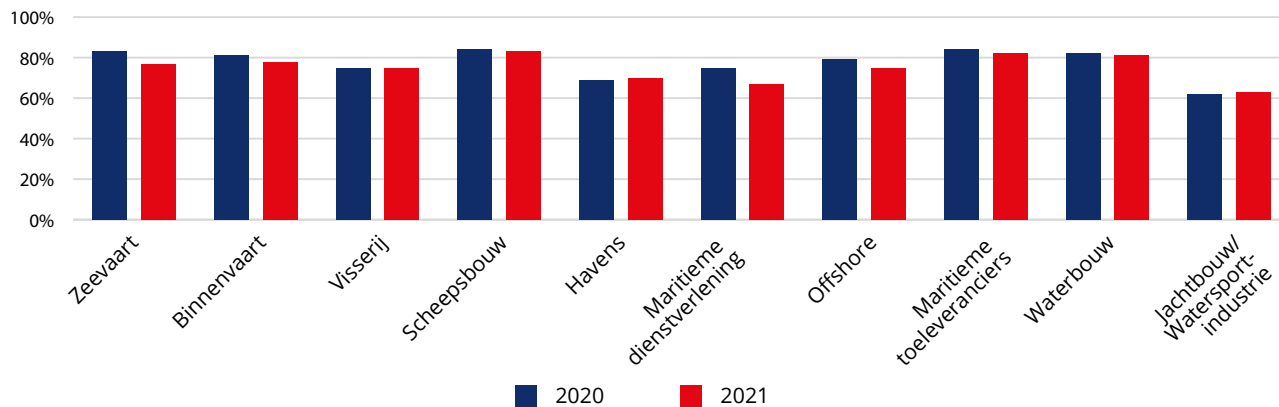
Naast de in- en uitstroomgegevens is ook de leeftijdsopbouw, geslacht en opleidingsniveau van de desbetreffende groepen in kaart gebracht. In Tabel 34 worden de resultaten voor het totale maritieme cluster weergegeven. In de daaropvolgende figuren worden de resultaten uitgesplitst per sector. Ter illustratie: in 2021 bestaat de instroom van werkzame personen naar het maritieme cluster in de leeftijdscategorie 18-25 jaar uit 8.400 werkzame personen. Deze personen kunnen ook afkomstig zijn van binnen- en buiten het maritieme cluster.

Tabel 34: Arbeidsmobiliteit (in- en uitstroom) naar leeftijdsopbouw en geslacht (in aantallen en %)

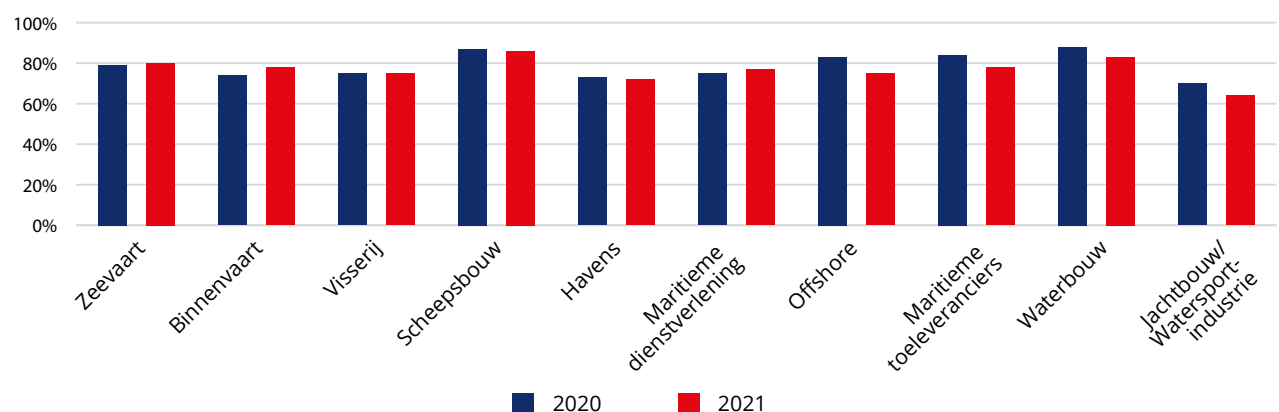
Indicator	In absolute aantallen				In percentage			
	Instroom		Uitstroom		Instroom		Uitstroom	
	2020	2021	2020	2021	2020	2021	2020	2021
Leeftijdsopbouw								
18-25 jaar	6.100	8.400	4.000	3.700	24%	31%	15%	16%
26-35 jaar	6.800	7.800	6.500	6.100	27%	28%	24%	27%
36-45 jaar	4.800	4.700	5.300	4.500	19%	17%	20%	20%
46-55 jaar	4.700	3.900	5.300	3.900	18%	14%	20%	17%
56-65 jaar	2.600	2.100	4.000	3.000	10%	8%	15%	13%
66 jaar en ouder	500	500	1.900	1.800	2%	2%	7%	8%
Geslacht								
man	19.100	20.100	21.100	17.500	75%	73%	78%	76%
vrouw	6.500	7.400	5.900	5.400	25%	27%	22%	24%
Opleidingsniveau								
laag	.	7.500	.	6.500		27%		28%
midden	.	12.600	.	10.600		46%		46%
hoog	.	7.400	.	5.800		27%		25%

In de sectie 2.2.5. is de man en vrouw verhouding van de maritieme sector beschreven. Hieruit blijkt dat de maritieme sector een betrekkelijk scheve man/vrouw verhouding kent. In het maritieme cluster is ongeveer een kwart vrouw en drie kwart man. Een soortgelijke verhouding komt terug zodra je de in- en uitstromers isoleert. Echter, uit onderstaande figuren valt ook op dat er relatief gezien meer vrouwen instromen (27%) dan uitstromen (24%). Deze tendens zet ook door ten opzichte van 2020. Daarmee verandert de totale verhouding van het maritieme cluster ook geleidelijk.

Figuur 24: Aandeel mannen van werkzame personen die zijn ingestroomd in het maritieme cluster (in 2020 en 2021)



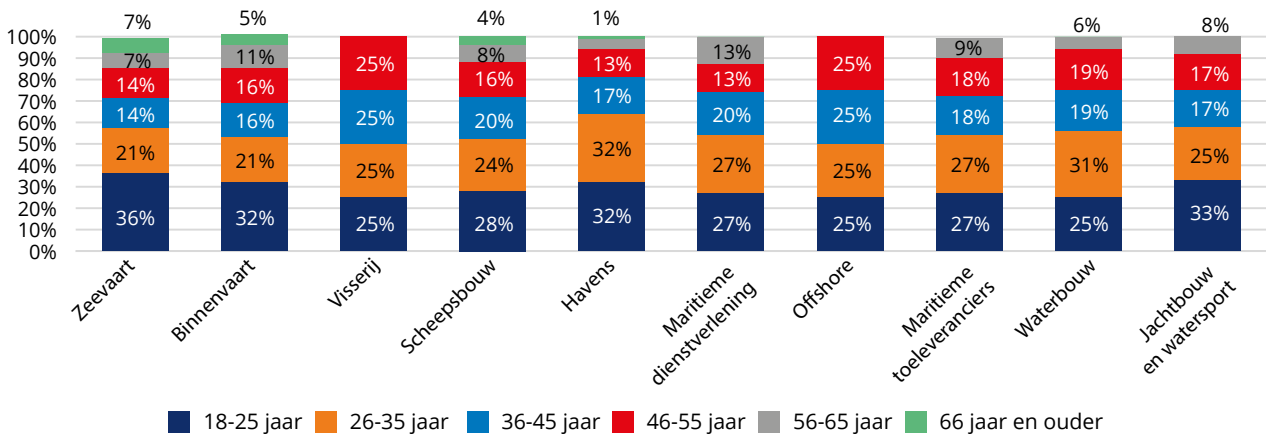
Figuur 25: Aandeel mannen van werkzame personen die zijn uitgestroomd in het maritieme cluster (in 2020 en 2021)



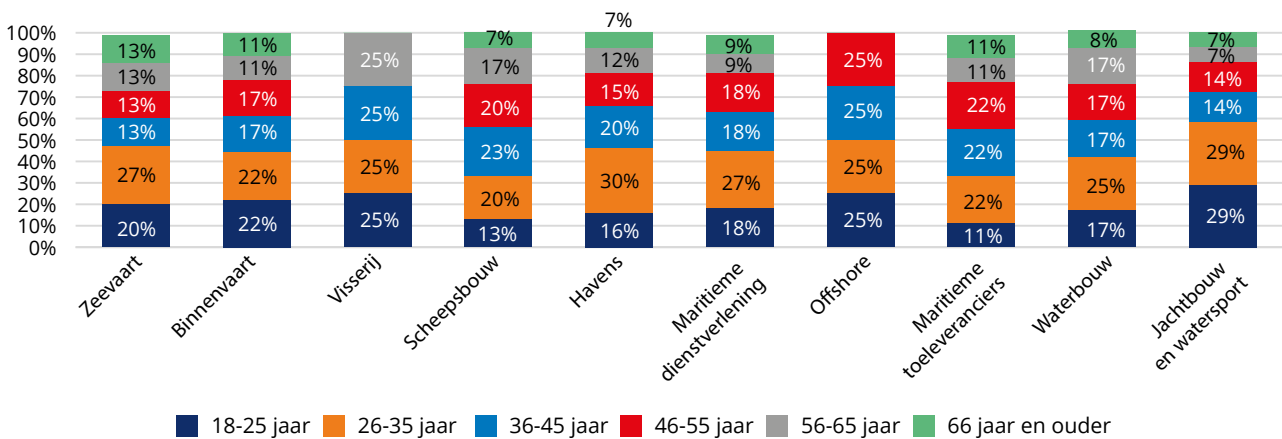
De leeftijdsopbouw van het gehele maritieme cluster wordt beschreven in sectie 2.2.4. Daaruit blijkt dat de middengroepen relatief oververtegenwoordigd zijn. Kijkend naar de specifieke in- en uitstroom karakteristieken valt een aantal zaken op:

- Voor 8 van de 10 sectoren stroomt meer dan 50% van de werkzame personen in tussen de 18 en 35 jaar. In de instroom statistiek is eveneens duidelijk zichtbaar dat sommige sectoren in het maritiem cluster een relatief hoge opleidingsniveau hebben en daarmee een grotere instroom van de groep tussen 26 en 35 jaar (o.a. maritieme toeleveranciers, offshore en havens).
- De uitstroom is meer gelijk verdeeld tussen de leeftijdscategorieën; met de hoogste uitstroompercentages in de leeftijdsgroep 26 - 35 jaar (9 van de 10 sectoren). Een opvallende statistiek in de leeftijdsopbouw van de uitgestroomd werkzame personen is dat een relatief beperkt deel van de uitstroom ogenschijnlijk komt doordat werknemers met pensioen gaan. Het aandeel 56-65 jaar en 66 jaar en ouder is respectievelijk 15% en 7%.

Figuur 26: Leeftijdsoopbouw van werkzame personen die zijn ingestroomd in het maritieme cluster (in 2021)



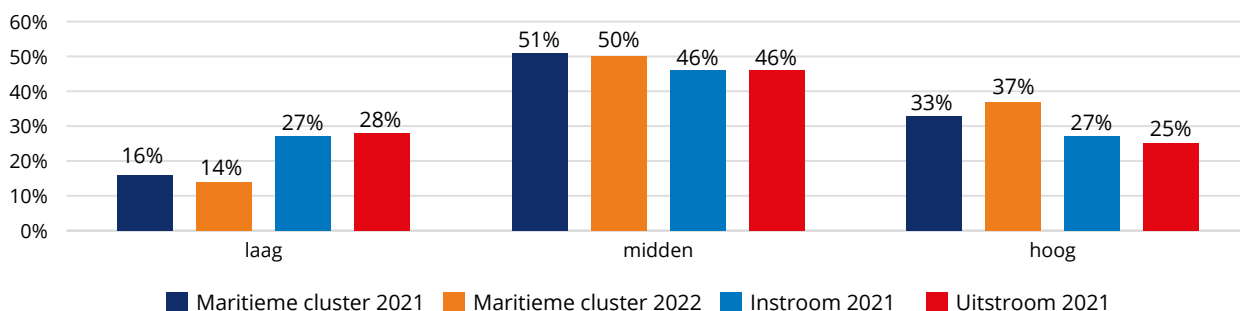
Figuur 27: Leeftijdsoopbouw van werkzame personen die zijn uitgestroomd in het maritieme cluster (in 2021)



Tot slot, is in deze Maritieme Arbeidsmarktmonitor voor het eerst het opleidingsniveau van de in- en uitstromers geanalyseerd. Op basis van de statistiek merken we op dat het opleidingsniveau van de totale sector en instroom/uitstroom cijfers afwijkt:

- Het percentage laag opgeleiden bedroeg bijna 27% tot 28%, bijna twee keer zo hoog als het aandeel in het maritieme cluster in de jaren 2021 en 2022.
- Het percentage midden opgeleiden (gelijk aan 46%) was slechts licht lager dan het gemiddelde voor het maritieme cluster (gelijk aan 50%).
- Tegelijkertijd was het percentage hoogopgeleiden meer dan 10% lager dan dat in het maritieme cluster.

Figuur 28: Opleidingsniveau van werkzame personen die zijn in-/ uitgestroomd in het maritieme sector (in 2021)



Gedetailleerde overzichten van de arbeidsmobiliteit binnen en buiten het cluster per sector zijn in Bijlage VI toegevoegd.

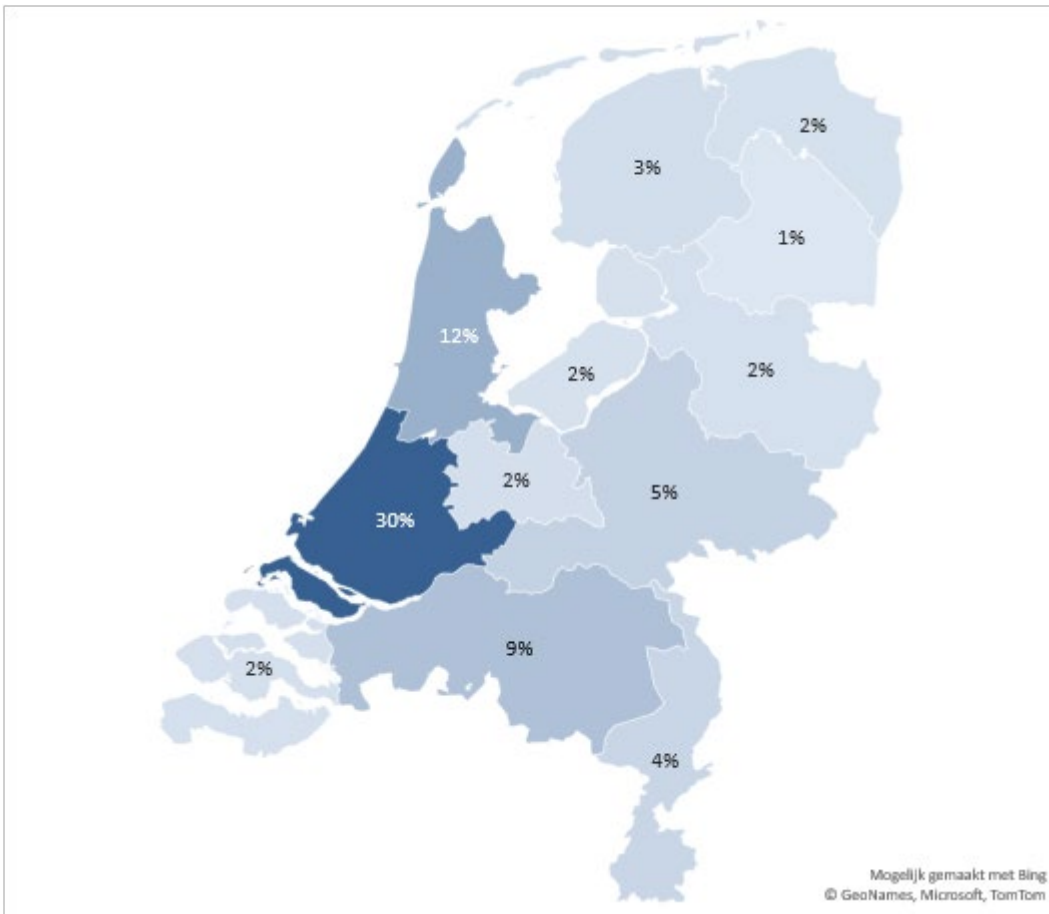
2.2.8 Regionalisering van werkgelegenheid

Toelichting

In zowel de Arbeidsmarktmonitor als de Maritieme Monitor is informatie opgenomen over de regionale verdeling van maritieme bedrijvigheid. Deze informatie is op provincieniveau beschikbaar en wordt gebaseerd op de werklocatie (de geregistreerde standplaats in 2021). Onderstaand is grafisch per sector de regionale spreiding weergegeven. Hoe donkerder de kleur hoe hoger het aandeel van die provincie in de totale werkgelegenheid in de betreffende maritieme sector. De achterliggende getallen en grafische weergave per sector zijn als Bijlage bij dit rapport opgenomen.

Voor wat betreft het totaalbeeld over het hele cluster heen valt de dominantie van Zuid-Holland als vestigingsprovincie voor maritieme activiteit op. Noord-Holland bezet een tweede plaats wanneer het gaat om maritieme werkgelegenheid. Sterke clusters rondom offshore, havens (IJmond) en de jachtbouw/watersport zijn in Noord-Holland te vinden. Logischerwijs kent de Koninklijke Marine een sterke concentratie in Noord-Holland (Den Helder). De provincie Noord-Brabant kent door het sterke haven gerelateerde logistieke cluster en concentratie van hoogtechnologische maakbedrijven een derde plaats.

Figuur 29: Regionalisering van werkzame personen in maritieme cluster (in 2021, totale cluster)



Opmerking: de geregistreerde standplaats (meest actuele informatie over 2021) is gebaseerd op informatie uit enquêtes. Deze is nog niet volledig gevuld, waardoor voor 26% van het maritieme cluster geen standplaats is toe te kennen.

3. Havenmonitor

3.1 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.

Een laatste punt van aandacht 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 35: 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
	Moerdijk
North Sea Port NL	North Sea Port

Figuur 30: 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 IX) is een overzicht opgenomen van de omzetontwikkeling in het 1^e, 2^e en 3^e 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^e als het 2^e 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 36: totaaloverzicht economische betekenis zeehavens

	2021	2022	Absolute verandering	Procentuele verandering
Werkgelegenheid (in werknemers)				
Directe werkgelegenheid	211.456	217.666	6.210	2,9%
Indirecte werkgelegenheid	169.592	181.907	12.315	7,3%
Totale werkgelegenheid	381.048	399.573	18.525	4,9%
Aandeel in economie NL	3,9%	3,9%	0,0%	
Toegevoegde waarde (in euro's)				
Directe toegevoegde waarde	30,37	39,94	9,57	31,5%
Indirecte toegevoegde waarde	15,89	17,81	1,92	12,1%
Totale toegevoegde waarde	46,26	57,75	11,49	24,8%
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 37: 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>
Direct in % van totaal in Nederland	2,2%	2,2%	2,2%	2,2%	2,1%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,8%	1,8%	1,6%	1,7%	1,8%
Totaal in % van totaal in Nederland	4,0%	4,0%	3,8%	3,9%	3,9%
Werknemers in Nederland (x1000)	9.408	9.623	9.584	9.773	10.157

Tabel 38: toegevoegde waarde in miljard euro zeehavens t.o.v. Nederlandse economie

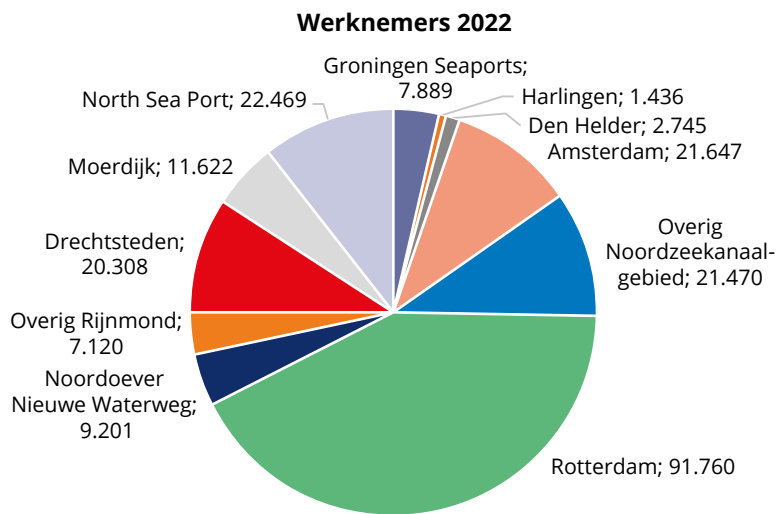
	2018	2019	2020	2021	2022
Locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	24,37	24,07	20,07	26,32	34,73
Niet-locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	3,65	3,99	3,40	4,05	5,21
<i>Directe toegevoegde waarde zeehavens</i>	<i>28,01</i>	<i>28,06</i>	<i>23,47</i>	<i>30,37</i>	<i>39,94</i>
Indirecte toegevoegde 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>
Direct in % van totaal in Nederland	3,6%	3,5%	2,9%	3,5%	4,2%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,9%	1,7%	1,1%	1,8%	1,9%
Totaal in % van totaal in Nederland	5,5%	5,1%	4,1%	5,3%	6,0%
Bruto binnenlands product Nederland	774	813	797	871	959

Uitsplitsing economische betekenis

Directe werkgelegenheid

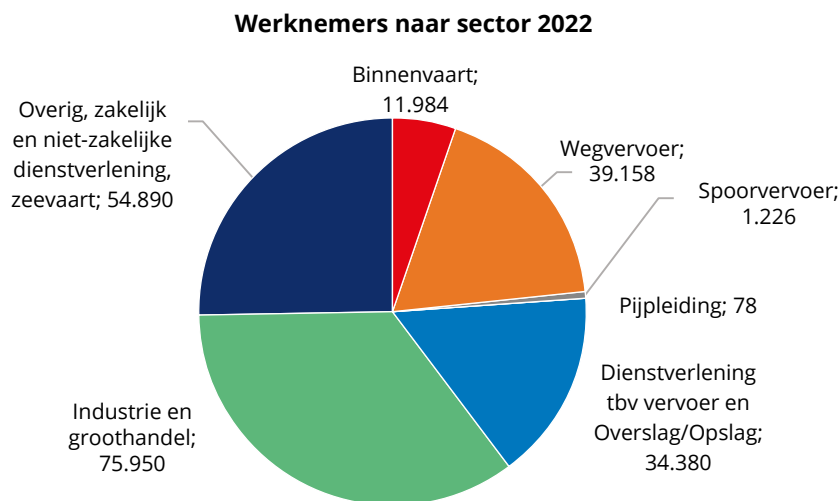
De directe werkgelegenheid in de havens wordt gemeten door op bedrijfsniveau het aantal werknemers (FTE) te meten. Er worden in de havenmonitor drie verschillende type directe werkgelegenheid meegenomen. Ten eerste de aan de knooppuntfunctie gerelateerde werkgelegenheid in de haven, zoals de overslag 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 31: 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.

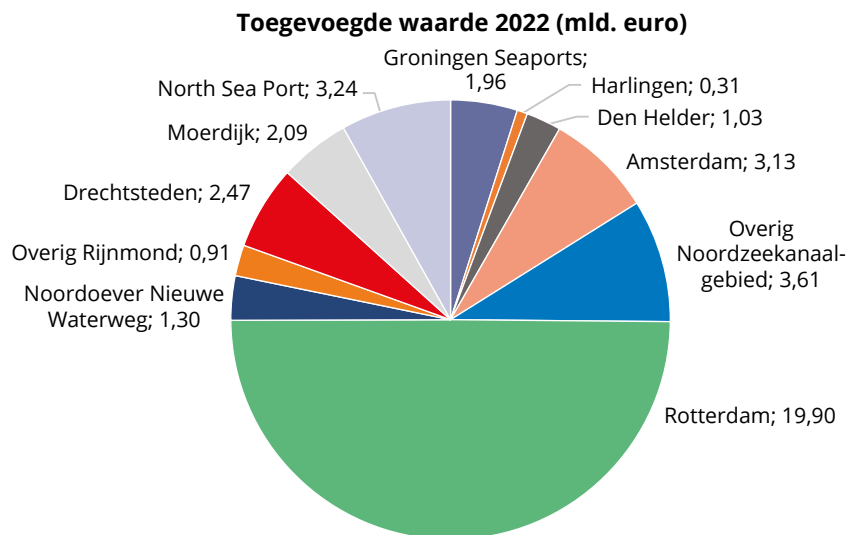
Figuur 32: directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens naar sector



Directe toegevoegde waarde

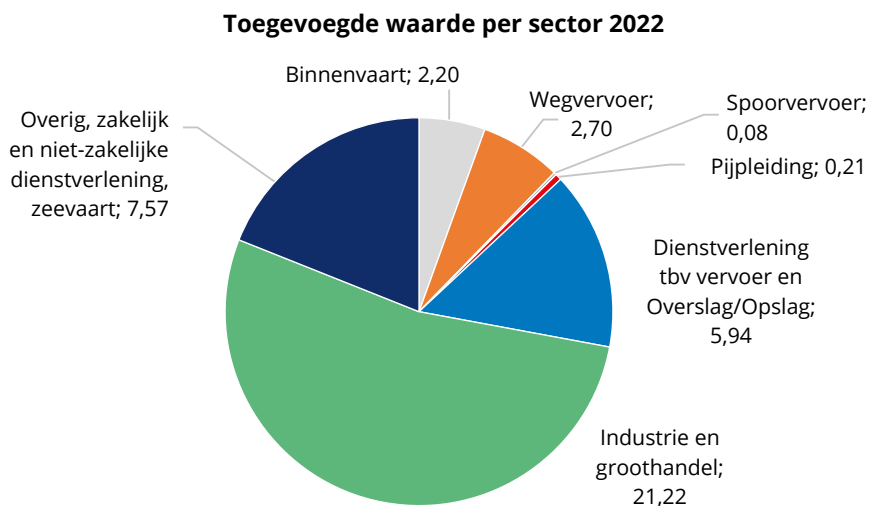
De toegevoegde waarde van een activiteit is de optelsom van de vergoeding voor arbeid, kapitaal en ondernemerschap, oftewel primair lonen, afschrijvingen en winst. Grotendeels komt dat overeen met de verkoop minus de inkoop van een bedrijf, het geeft weer welke waarde een bedrijf door zijn activiteiten 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 Noorzeekanaalgebied 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 33: 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 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.

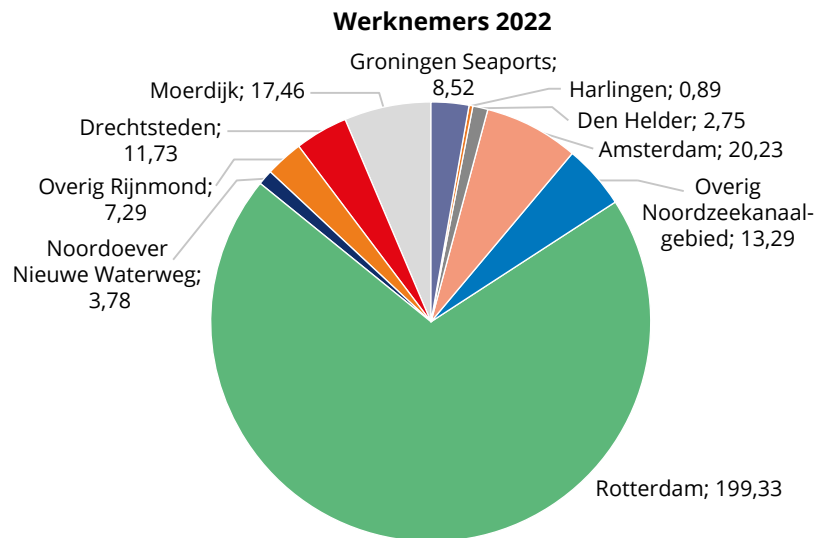
Figuur 34: directe toegevoegde waarde in miljard euro Nederlandse zeehavens naar sector



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 is nog groter 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.

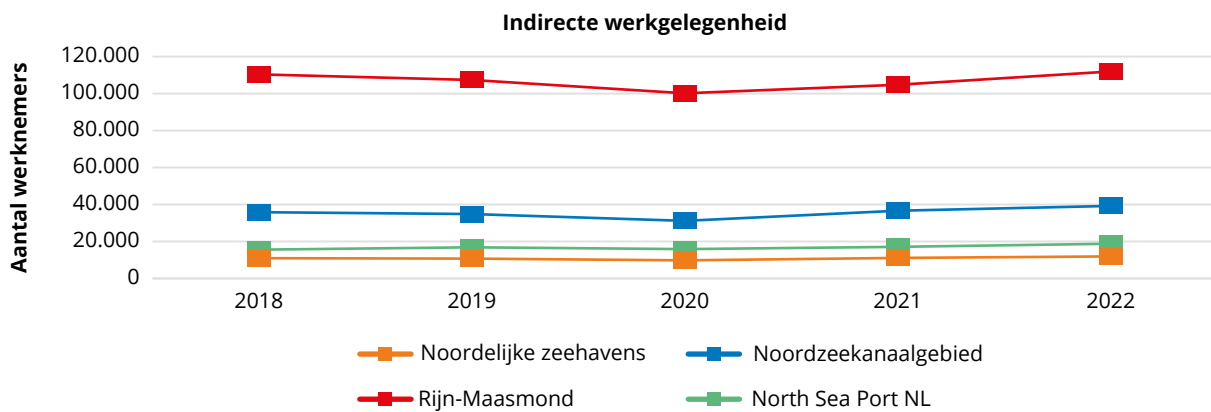
Figuur 35: Omzet Nederlandse zeehavens



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.⁵³ 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 36: indirecte werkgelegenheid per zeehavengebied



⁵³ 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 IX.

Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven

Tabel 39: directe werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Noordelijke zeehavens	11.005	10.929	10.915	11.531	12.070
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
Noordzeekanaalgebied	40.156	41.570	40.641	41.882	43.117
Amsterdam	19.316	20.564	19.750	20.647	21.647
Overig Noordzeekanaalgebied	20.839	21.006	20.891	21.234	21.470
Rijn-Maasmond	133.784	137.468	136.590	136.931	140.011
<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
North Sea Port NL	18.765	21.397	20.804	21.113	22.469
North Sea Port	18.765	21.397	20.804	21.113	22.469
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	203.710	211.364	208.949	211.456	217.666

Tabel 40: directe toegevoegde waarde per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Noordelijke zeehavens	2,15	1,99	1,82	2,31	3,30
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
Noordzeekanaalgebied	5,03	4,39	3,97	5,43	6,74
Amsterdam	2,55	2,39	2,15	2,56	3,13
Overig Noordzeekanaalgebied	2,48	2,01	1,81	2,87	3,61
Rijn-Maasmond	18,18	18,94	15,25	20,12	26,66
<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
North Sea Port NL	2,65	2,74	2,42	2,51	3,24
North Sea Port	2,65	2,74	2,42	2,51	3,24
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	28,01	28,06	23,47	30,37	39,94

Tabel 41: omzet per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Noordelijke zeehavens	-	7,54	7,28	9,63	12,16
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
Noordzeekanaalgebied	-	21,61	19,67	27,67	33,51
Amsterdam	-	12,66	11,41	17,08	20,23
Overig Noordzeekanaalgebied	-	8,96	8,26	10,60	13,29
Rijn-Maasmond	-	147,55	130,65	179,10	239,59
<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
North Sea Port NL	-	9,41	8,99	10,85	16,10
North Sea Port	-	9,41	8,99	10,85	16,10
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-	186,11	166,59	227,25	301,37

Tabel 42: 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	%
Noordelijke zeehavens	12.070	100,0%	3,3	100,0%	12,2	100,0%
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%
Noordzeekanaalgebied	43.117	100,0%	6,7	100,0%	33,5	100,0%
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%
Rijn-Maasmond	140.011	100,0%	26,7	100,0%	239,6	100,0%
<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%
North Sea Port NL	22.469	100,0%	3,2	100,0%	16,1	100,0%
North Sea Port	22.469	100,0%	3,2	100,0%	16,1	100,0%
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	217.666		39,9		301,4	

Tabel 43: totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde (in miljard euro) per zeehaven in 2022

Zeehavens	Werknemers			Toegevoegde waarde		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
Noordelijke zeehavens	12.070	11.923	23.993	3,30	1,62	4,92
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
Noordzeekanaalgebied	43.117	39.237	82.354	6,74	3,81	10,55
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
Rijn-Maasmond	140.011	111.961	251.971	26,66	10,84	37,50
<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
North Sea Port NL	22.469	18.786	41.255	3,24	1,55	4,78
North Sea Port	22.469	18.786	41.255	3,24	1,55	4,78
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	217.666	181.907	399.573	39,94	17,81	57,75

Uitsplitsing economische betekenis per sector

Tabel 44: directe werkgelegenheid per sector in de Nederlandse zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	79.020	83.194	81.829	83.516	86.826
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
Vestigingsplaats	124.690	128.170	127.120	127.940	130.840
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
Totaal	203.710	211.364	208.949	211.456	217.666

Tabel 45: directe toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens in miljard euro

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	8,05	8,16	7,85	8,97	11,15
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
Vestigingsplaats	19,96	19,89	15,62	21,40	28,79
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
Totaal	28,01	28,06	23,47	30,37	39,94

Tabel 46: aandeel werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens in 2022

Hoofdsector en subsector	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2022	%	2022	%
Knooppunt	86.826	39,9%	11,15	27,9%
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%
Vestigingsplaats	130.840	60,1%	28,79	72,1%
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%
Totaal	217.666		39,94	

3.2 Economische betekenis Noordelijke zeehavens

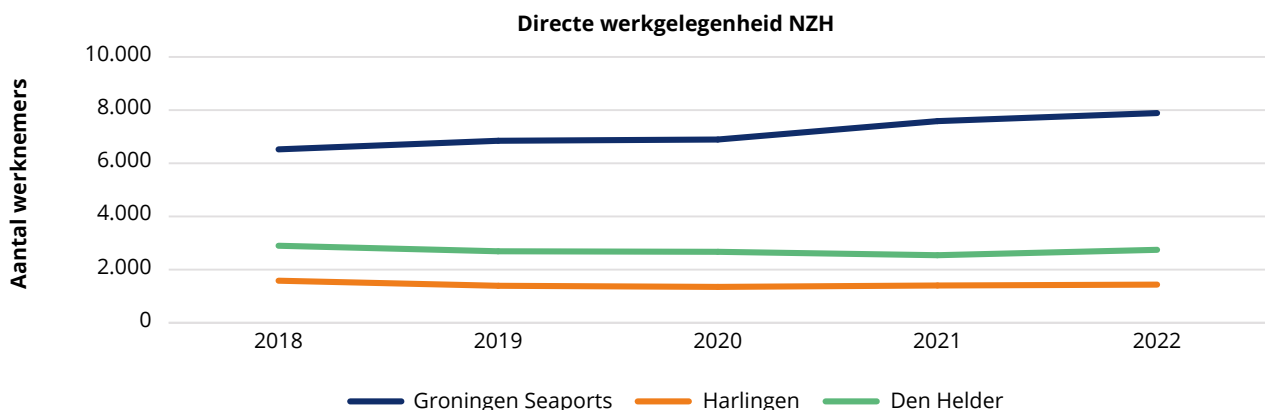
Totaal Noordelijke zeehavens⁵⁴

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 47: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	2.065	1.709	1.585	1.731	1.770
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
Vestigingsplaats	8.950	9.220	9.330	9.800	10.300
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
Totaal	11.015	10.929	10.915	11.531	12.070

Figuur 37: directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

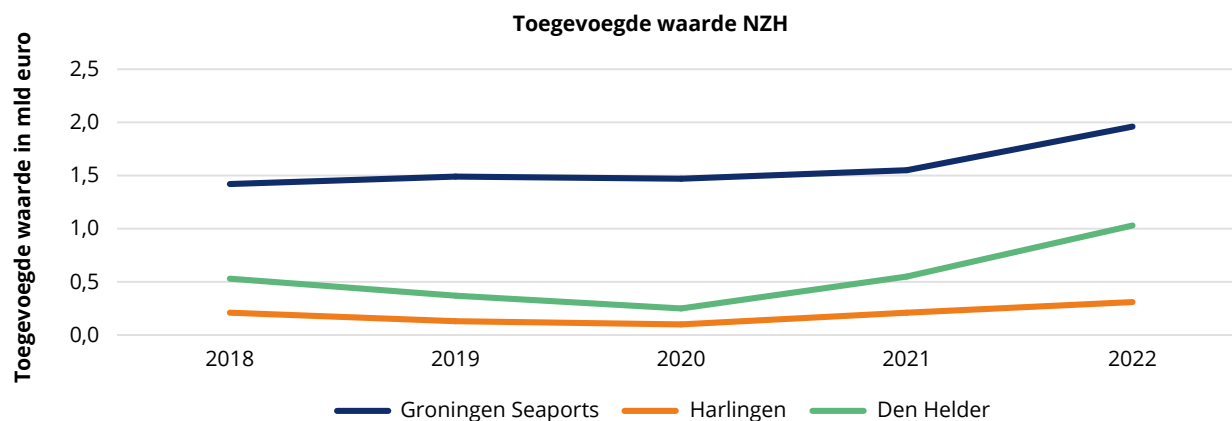


⁵⁴ De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

Tabel 48: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	236,1	177,5	175,6	203,9	247,7
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
Vestigingsplaats	1.915,0	1.808,0	1.648,0	2.105,0	3.051,0
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
Totaal	2.151,1	1.985,5	1.823,6	2.308,9	3.298,7

Figuur 38: directe toegevoegde waarde Noordelijke zeehavens



Tabel 49: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	309,0	372,0	328,0	420,0
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
Vestigingsplaats	-	7.229,0	6.908,0	9.297,0	11.743,0
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
Totaal	-	7.538,0	7.280,0	9.625,0	12.163,0

Tabel 50: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	105	110	108	119	126
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
Vestigingsplaats	655	620	648	712	717
Industrie	240	232	232	270	273
Groothandel	75	71	69	72	71
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	340	317	347	370	373
Totaal	760	730	756	831	843

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 2021.⁵⁵ 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-35⁵⁶ - gezamenlijk verantwoordelijk voor een omzetsijging van ongeveer 1 miljard euro.

Tabel 51: ontwikkeling directe werkgelegenheid Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	1.214	887	784	876	879
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
Vestigingsplaats	5.310	5.960	6.110	6.710	7.010
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
Totaal	6.524	6.847	6.894	7.586	7.889

⁵⁵ 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.

⁵⁶ SBI-20 = Vervaardiging van chemische producten en SBI-35 = Productie en distributie van en handel in elektriciteit, aardgas, stoom en gekoelde lucht.

Tabel 52: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoen euro's Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	150,6	101,4	101,7	116,2	141,8
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
Vestigingsplaats	1.266,0	1.390,0	1.372,0	1.434,0	1.819,0
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
Totaal	1.416,6	1.491,4	1.473,7	1.550,2	1.960,8

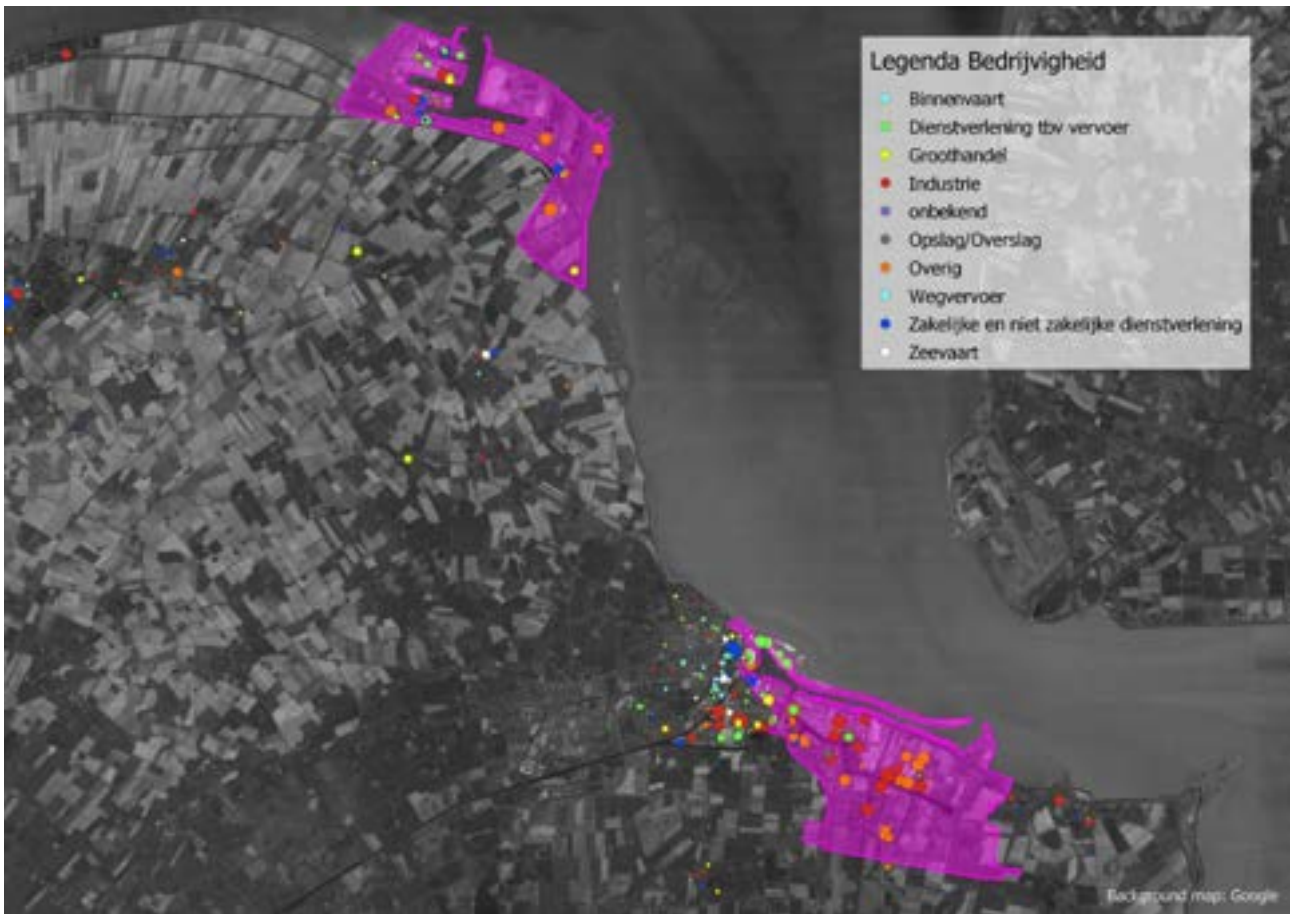
Tabel 53: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	133,0	196,0	147,0	199,0
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
Vestigingsplaats	-	4.838,0	4.929,0	6.719,0	8.318,0
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
Totaal	-	4.971,0	5.125,0	6.866,0	8.517,0

Tabel 54: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	40	46	44	52	56
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
Vestigingsplaats	280	266	292	340	342
Industrie	90	95	92	126	126
Groothandel	30	31	30	28	28
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	160	140	170	186	188
Totaal	320	312	336	392	398

Figuur 39: overzicht bedrijvigheid per sector Groningen Seaports⁵⁷



⁵⁷ 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 55: ontwikkeling directe werkgelegenheid Harlingen

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	303	292	250	283	306
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
Vestigingsplaats	1.280	1.100	1.100	1.120	1.130
Industrie en Groothandel	630	520	500	480	470
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	650	580	600	640	660
Totaal	1.583	1.392	1.350	1.403	1.436

Tabel 56: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Harlingen

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	28,5	24,3	18,4	25,7	31,5
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
Vestigingsplaats	177,0	102,0	86,0	183,0	275,0
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
Totaal	205,5	126,3	104,4	208,7	306,5

Tabel 57: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Harlingen

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	24,0	28,0	29,0	41,0
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
Vestigingsplaats	-	587,0	482,0	618,0	852,0
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
Totaal	-	611,0	510,0	647,0	893,0

Tabel 58: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Harlingen

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	25	26	27	30	32
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	25	26	27	30	32
Vestigingsplaats	195	153	155	163	159
Industrie en Groothandel	115	87	88	92	88
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	80	66	67	71	71
Totaal	220	179	182	193	191

Figuur 40: overzicht bedrijvigheid per sector Harlingen⁵⁸



⁵⁸ 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 Helder⁵⁹

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 59: ontwikkeling directe werkgelegenheid Den Helder

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	538	530	560	562	585
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
Vestigingsplaats	2.360	2.160	2.110	1.980	2.160
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
Totaal	2.898	2.690	2.670	2.542	2.745

Tabel 60: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Den Helder

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	55,9	52,8	56,4	61,0	75,4
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
Vestigingsplaats	472,0	315,0	190,0	488,0	956,0
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
Totaal	527,9	367,8	246,4	549,0	1.031,4

⁵⁹ 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.

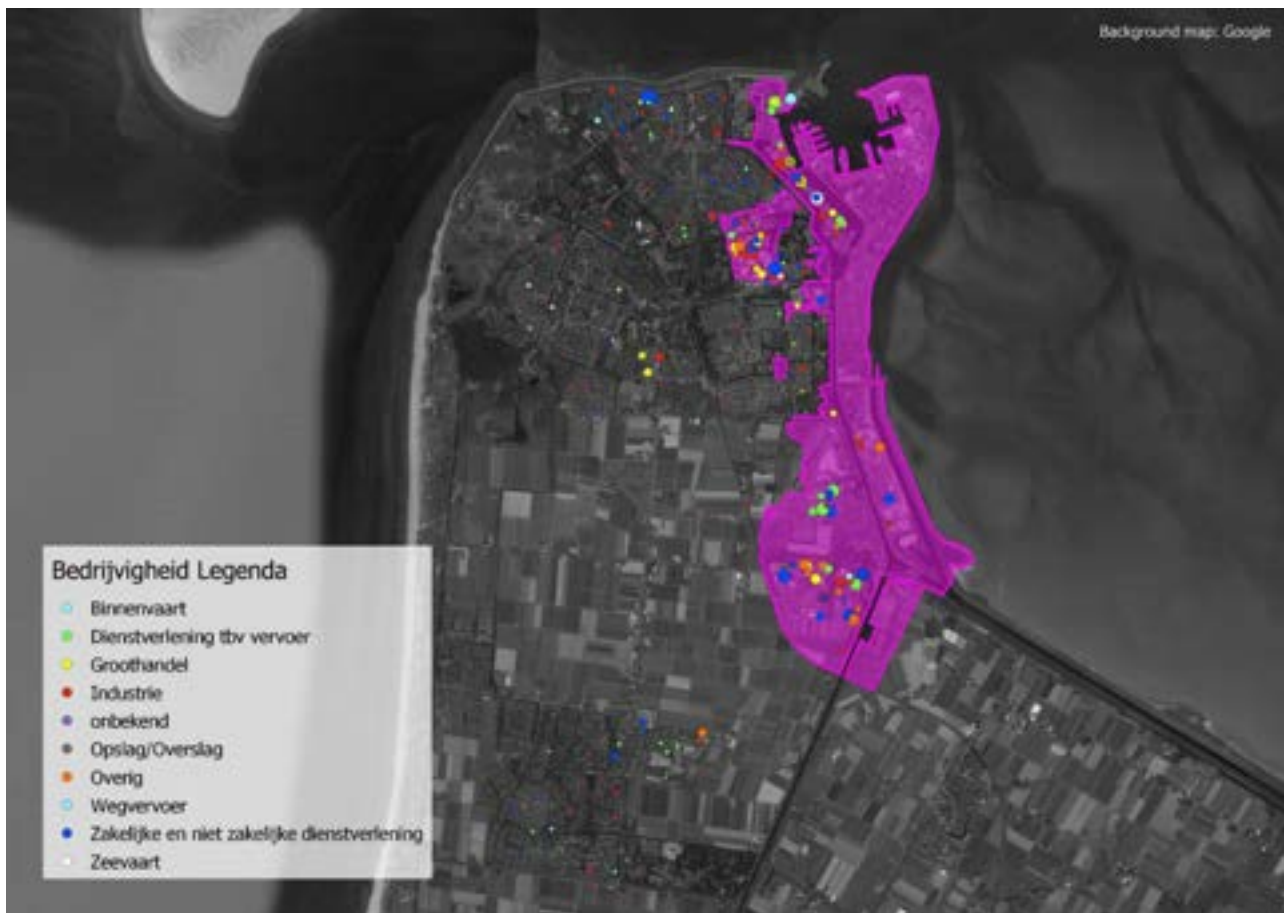
Tabel 61: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Den Helder

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	151,0	148,0	151,0	180,0
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
Vestigingsplaats	-	1.804,0	1.496,0	1.961,0	2.573,0
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
Totaal	-	1.955,0	1.644,0	2.112,0	2.753,0

Tabel 62: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Den Helder

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

Figuur 41: overzicht bedrijvigheid per sector Den Helder⁶⁰



⁶⁰ 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.

3.3 Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied

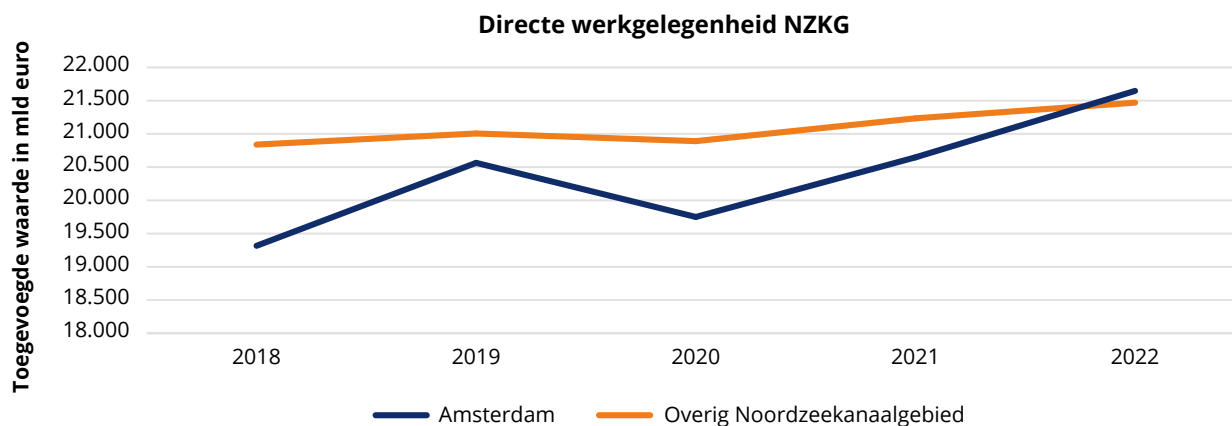
Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied⁶¹

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, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en 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 zichtbaar zijn.

Tabel 63: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	10.256	10.808	10.121	10.582	11.297
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
Vestigingsplaats	29.900	30.750	30.520	31.290	31.810
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
Totaal	40.156	41.558	40.641	41.872	43.107

Figuur 42: directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

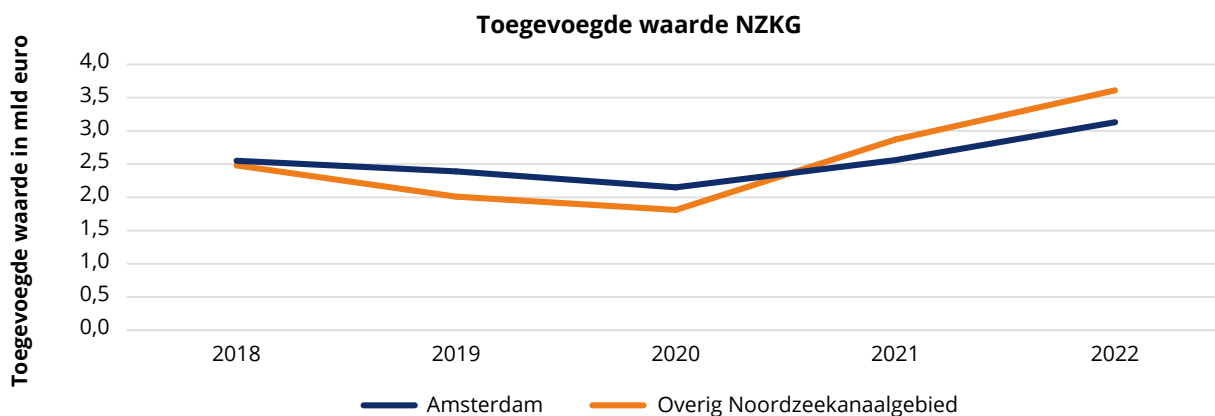


⁶¹ De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

Tabel 64: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	1.091,3	1.061,3	954,9	1.088,6	1.410,5
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
Vestigingsplaats	3.938,0	3.335,0	3.011,0	4.341,0	5.333,0
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
Totaal	5.029,3	4.396,3	3.965,9	5.429,6	6.743,5

Figuur 43: directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied



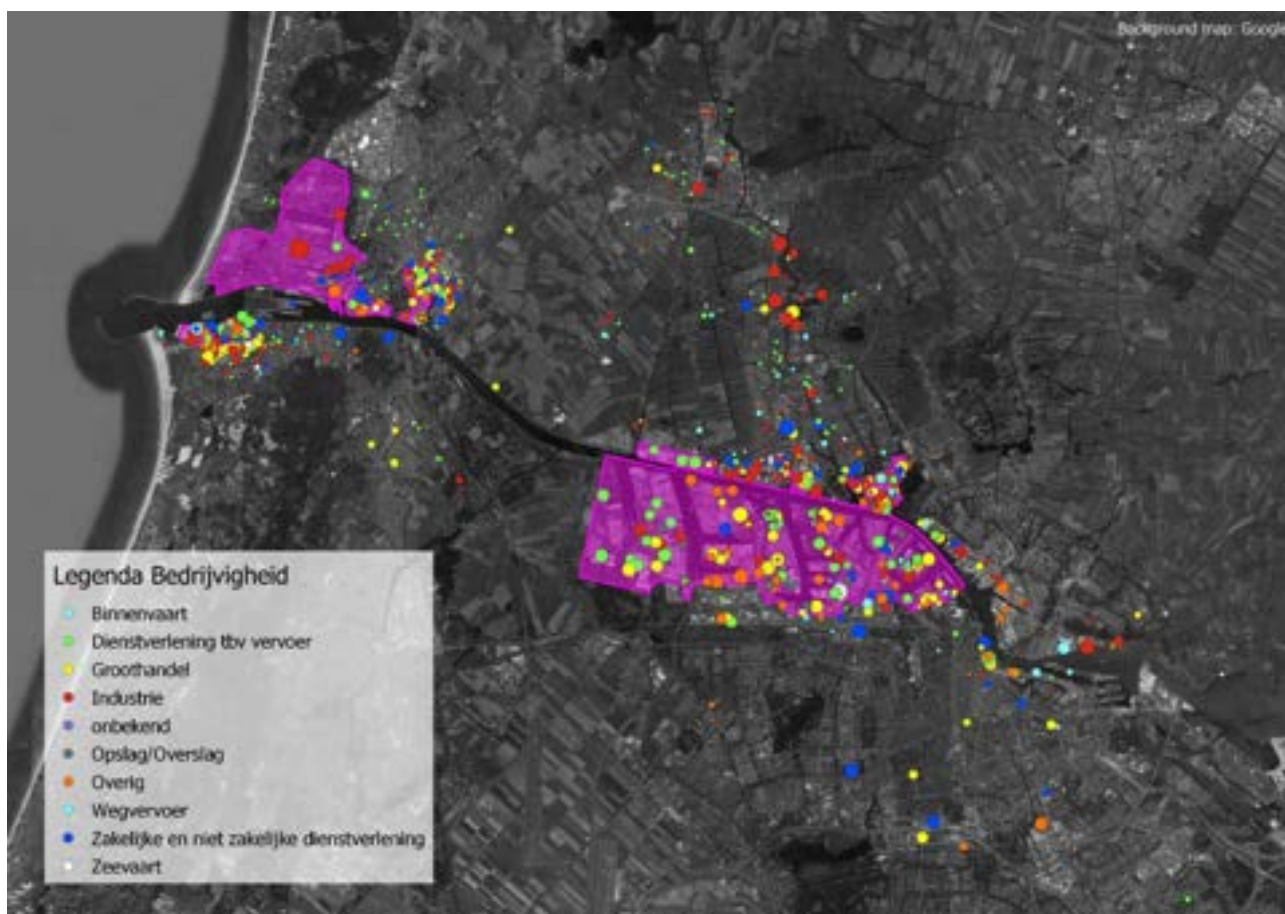
Tabel 65: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	1.732,0	1.683,0	1.779,0	2.051,0
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
Vestigingsplaats	-	19.882,0	17.989,0	25.896,0	31.463,0
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
Totaal	-	21.614,0	19.672,0	27.675,0	33.514,0

Tabel 66: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	196	214	213	214	214
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
Vestigingsplaats	685	713	702	708	696
Groothandel	181	189	193	191	188
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	504	524	509	517	508
Totaal	881	927	915	922	910

Figuur 44: overzicht bedrijvigheid per sector Noordzeekanaalgebied⁶²



⁶² 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 67: ontwikkeling directe werkgelegenheid Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	8.066	8.754	8.010	8.277	9.057
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
Vestigingsplaats	11.250	11.810	11.740	12.370	12.590
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
Totaal	19.316	20.564	19.750	20.647	21.647

Tabel 68: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	883,6	865,2	750,7	856,0	1.139,9
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
Vestigingsplaats	1.669,0	1.522,0	1.403,0	1.707,0	1.992,0
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
Totaal	2.552,6	2.387,2	2.153,7	2.563,0	3.131,9

Tabel 69: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	1.063,0	1.007,0	1.065,0	1.223,0
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
Vestigingsplaats	-	11.595,0	10.403,0	16.013,0	19.005,0
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
Totaal	-	12.658,0	11.410,0	17.078,0	20.228,0

Tabel 70: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Amsterdam

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

Overig Noordzeekanaalgebied⁶³

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.⁶⁴ 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.⁶⁵ Dit heeft nog geen invloed op de cijfers over 2022, maar zal in de komende havenmonitors wel zichtbaar worden.

Tabel 71: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	2.189	2.056	2.111	2.314	2.240
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
Vestigingsplaats	18.650	18.950	18.780	18.920	19.230
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
Totaal	20.839	21.006	20.891	21.234	21.470

⁶³ Voor het Noordzeekanaalgebied wordt ook de RI-monitor opgesteld. Door verschillende methodieken zijn deze monitors niet direct vergelijkbaar.

⁶⁴ Bron: CBS, statistiek Productie- en inkomenscomponenten bbp; bedrijfstak; nationale rekeningen.

⁶⁵ <https://www.tatasteelnederland.com/nieuws/tata-steel-neemt-maatregelen-om-concurrerend-te-blijven>.

Tabel 72: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	206,7	194,1	204,2	232,6	270,6
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
Vestigingsplaats	2.269,0	1.813,0	1.608,0	2.635,0	3.340,0
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
Totaal	2.475,7	2.007,1	1.812,2	2.867,6	3.610,6

Tabel 73: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	669,0	675,0	714,0	827,0
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
Vestigingsplaats	-	8.287,0	7.587,0	9.882,0	12.459,0
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
Totaal	-	8.956,0	8.262,0	10.596,0	13.286,0

Tabel 74: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Noordzeekanaalgebied

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

3.4 Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond

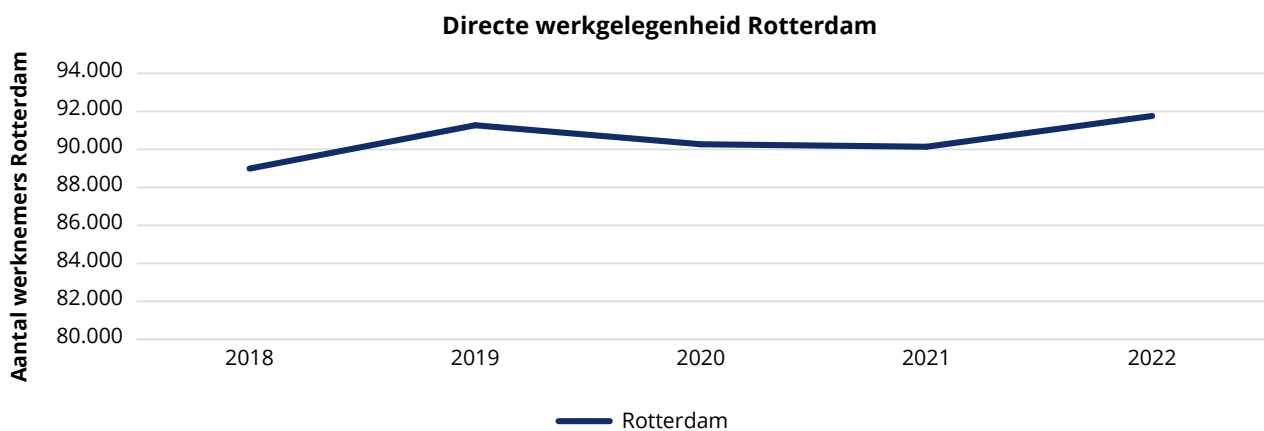
Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond⁶⁶

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.

Tabel 75: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	60.374	63.358	63.250	64.231	65.921
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
Vestigingsplaats	73.410	74.100	73.360	72.700	74.080
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
Totaal	133.784	137.458	136.610	136.931	140.001

Figuur 45: directe werkgelegenheid Rotterdam

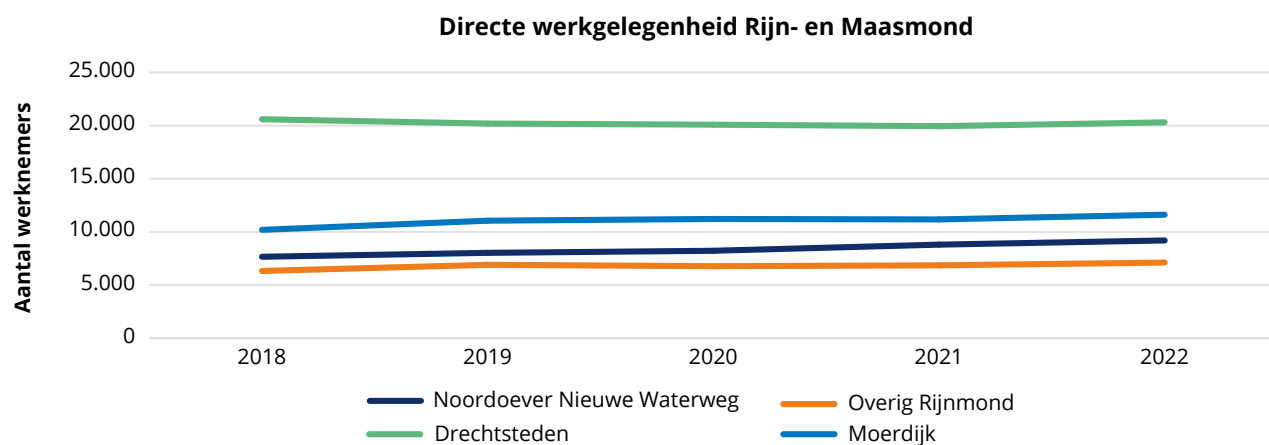


⁶⁶ De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

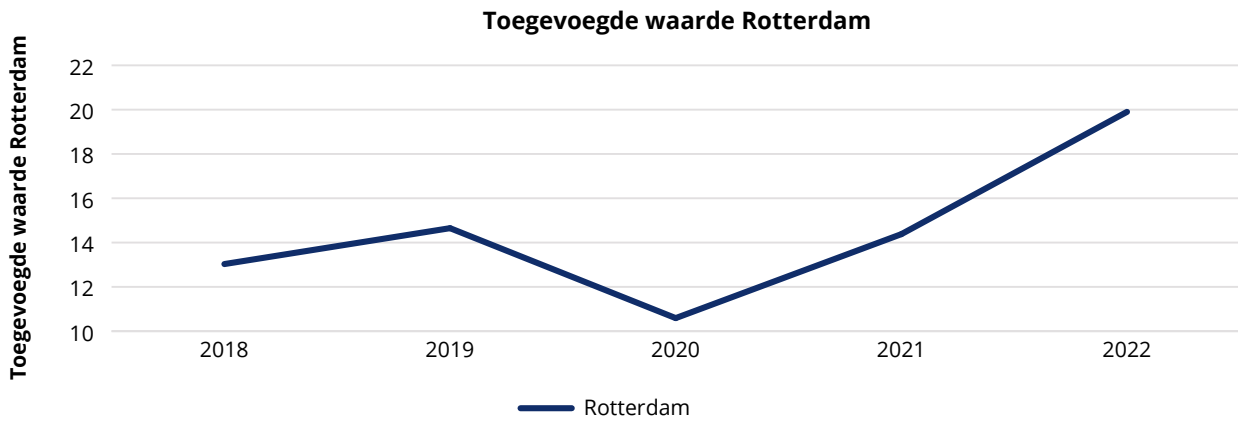
Tabel 76: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	6.154,3	6.233,5	6.109,1	7.020,5	8.641,6
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
Vestigingsplaats	12.027,0	12.515,0	9.138,0	13.096,0	18.019,0
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
Totaal	18.181,3	18.748,5	15.247,1	20.116,5	26.660,6

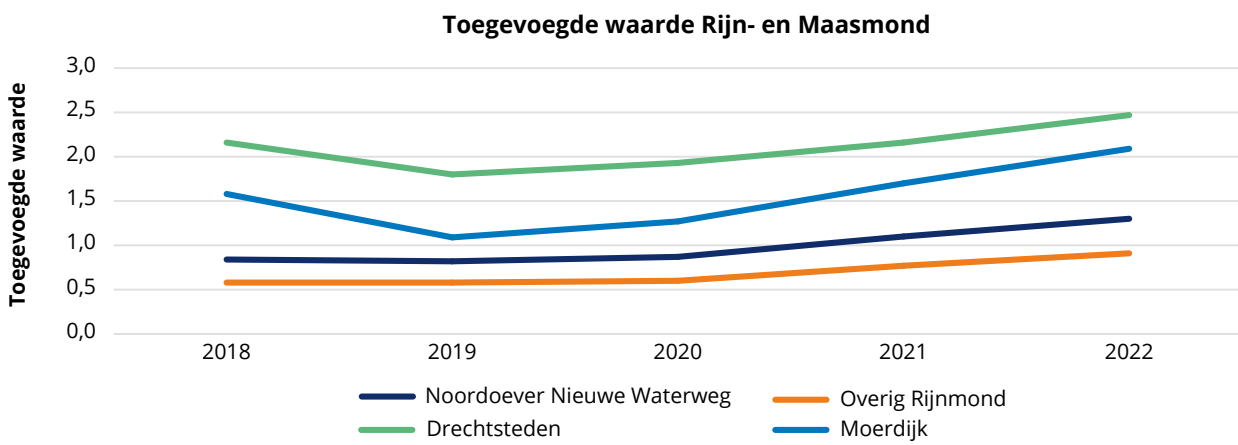
Figuur 46: directe werkgelegenheid Rijn- en Maasmond



Figuur 47: directe toegevoegde waarde in miljard euro's Rotterdam



Figuur 48: directe toegevoegde waarde in miljard euro's Rijn-Maasmond



Tabel 77: ontwikkeling omzet in miljard euro's Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	10,94	11,93	12,96	16,43
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
Vestigingsplaats	-	136,61	118,72	165,06	223,15
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
Totaal	-	147,55	130,65	178,02	239,59

Tabel 78: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	751	759	772	817	843
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
Vestigingsplaats	2.154	2.149	2.149	2.084	2.058
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
Totaal	2.905	2.908	2.921	2.901	2.901

Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Tabel 79: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	57.405	59.605	59.300	60.197	61.590
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
Vestigingsplaats	45.580	46.590	45.980	45.610	46.480
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
Totaal	102.985	106.195	105.280	105.807	108.070

Tabel 80: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	5.872,1	5.896,3	5.719,1	6.572,6	8.095,3
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
Vestigingsplaats	8.578,0	9.963,0	6.329,0	9.685,0	14.013,0
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
Totaal	14.450,1	15.859,3	12.048,1	16.257,6	22.108,3

Tabel 81: ontwikkeling omzet in miljarden euro's Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	9,73	10,51	12,48	14,68
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
Vestigingsplaats	-	117,21	101,53	142,17	195,72
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
Totaal	-	126,93	112,04	154,64	210,40

Tabel 82: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	594	578	582	636	660
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
Vestigingsplaats	875	829	818	826	822
Industrie	221	208	209	209	206
Groothandel	276	246	242	245	247
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	378	375	367	372	369
Totaal	1.469	1.407	1.400	1.462	1.482

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 83: ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	56.198	58.510	57.570	57.999	59.000
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
Vestigingsplaats	32.790	32.760	32.700	32.140	32.760
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
Totaal	88.988	91.270	90.270	90.139	91.760

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 84: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	6.066,0	6.075,8	5.830,2	6.609,8	8.214,1
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
Vestigingsplaats	6.965,0	8.577,0	4.756,0	7.771,0	11.683,0
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
Basismetaal- 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
Totaal	13.031,0	14.652,8	10.586,2	14.380,8	19.897,1

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.

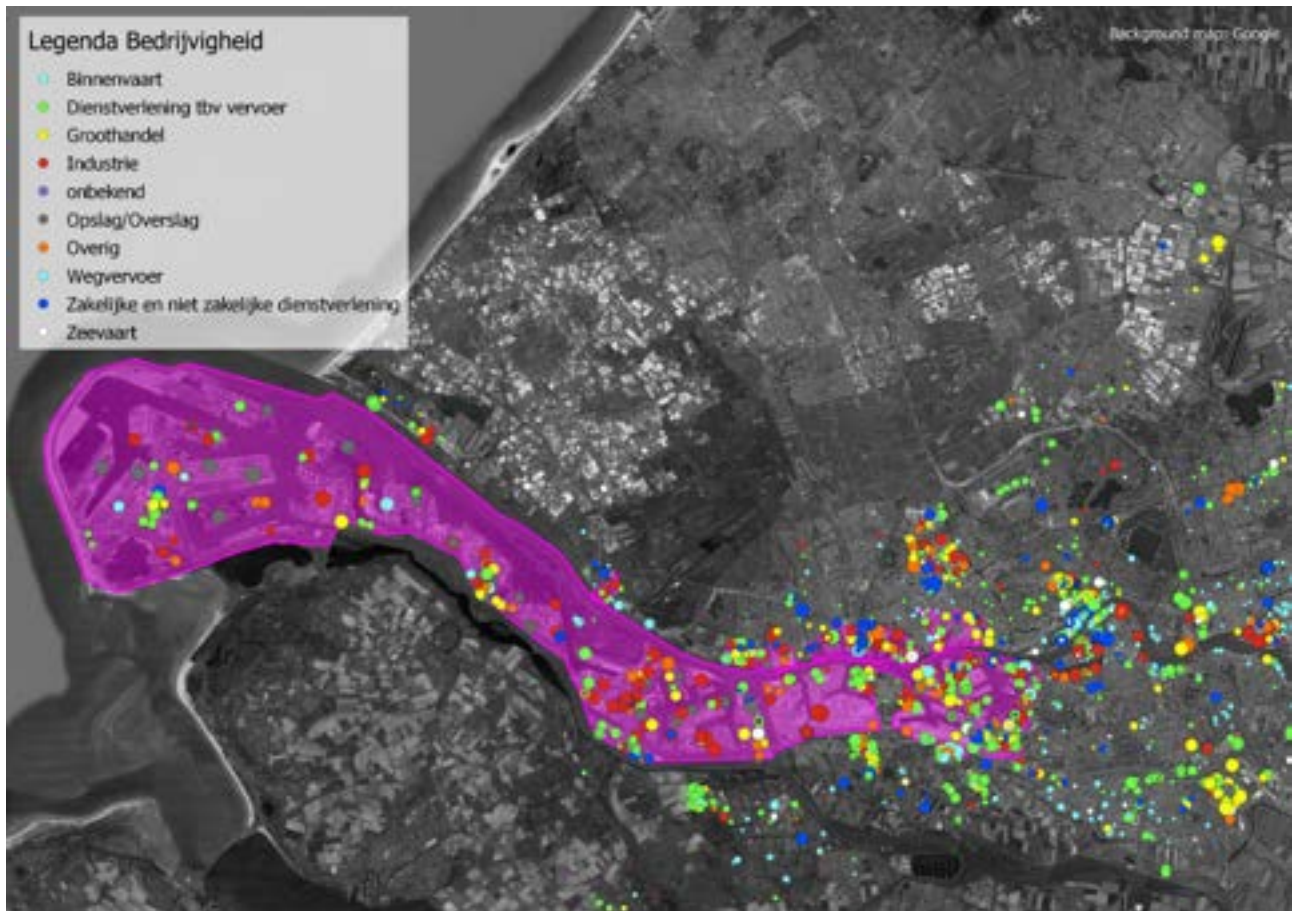
Tabel 85: ontwikkeling omzet in miljarden euro's Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	11,53	11,82	13,51	15,92
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
Vestigingsplaats	-	107,32	91,65	131,61	183,42
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
Totaal	-	118,85	103,47	145,12	199,33

Tabel 86: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	474	479	478	511	527
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
Vestigingsplaats	494	489	488	502	500
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
Totaal	968	968	966	1.013	1.027

Figuur 49: overzicht bedrijvigheid per sector Rotterdam + Noordoever Nieuwe Waterweg + Overig Rijnmond⁶⁷



⁶⁷ 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 87: ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	1.737	1.615	1.710	1.997	2.101
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
Vestigingsplaats	5.930	6.420	6.520	6.810	7.100
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
Totaal	7.667	8.035	8.230	8.807	9.201

Tabel 88: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	150,1	138,5	148,9	184,8	233,1
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
Vestigingsplaats	693,0	685,0	717,0	918,0	1.069,0
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
Totaal	843,1	823,5	865,9	1.102,8	1.302,1

Tabel 89: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	143,0	168,0	234,0	279,0
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
Vestigingsplaats	-	2.226,0	2.333,0	2.821,0	3.498,0
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
Totaal	-	2.369,0	2.501,0	3.055,0	3.777,0

Tabel 90: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordoever Nieuwe Waterweg

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

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 91: ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	1.260	1.400	1.840	1.980	2.240
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
Vestigingsplaats	5.070	5.510	4.940	4.880	4.880
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
Totaal	6.330	6.910	6.780	6.860	7.120

Tabel 92: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	115,0	133,0	174,0	238,0	319,0
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
Vestigingsplaats	462,0	442,0	426,0	536,0	591,0
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
Totaal	577,0	575,0	600,0	774,0	910,0

Tabel 93: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	840,0	1.097,0	1.453,0	1.851,0
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
Vestigingsplaats	-	4.875,0	4.976,0	5.016,0	5.439,0
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
Totaal	-	5.715,0	6.073,0	6.469,0	7.290,0

Tabel 94: ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Rijnmond

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

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 95: ontwikkeling directe werkgelegenheid Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	1.010	1.214	1.328	1.415	1.498
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
Vestigingsplaats	19.590	18.980	18.760	18.530	18.810
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
Totaal	20.600	20.194	20.088	19.945	20.308

Tabel 96: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	118,9	137,9	167,0	189,9	238,5
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
Vestigingsplaats	2.037,0	1.664,0	1.761,0	1.969,0	2.227,0
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
Totaal	2.155,9	1.801,9	1.928,0	2.158,9	2.465,5

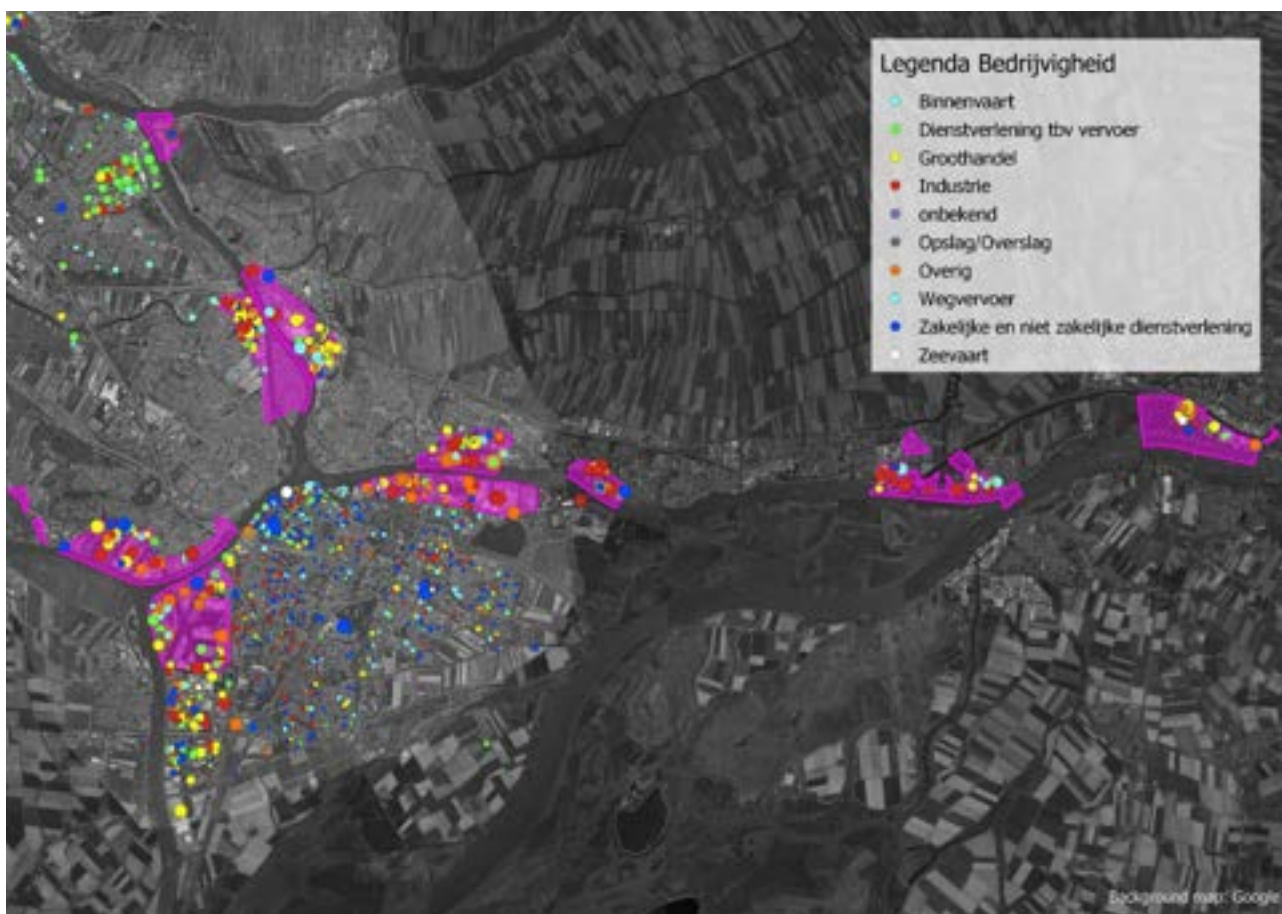
Tabel 97: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	468,0	522,0	599,0	738,0
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
Vestigingsplaats	-	9.605,0	8.860,0	9.923,0	10.994,0
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
Totaal	-	10.073,0	9.382,0	10.522,0	11.732,0

Tabel 98: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	70	81	89	84	85
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
Vestigingsplaats	765	778	784	721	712
Industrie en Groothandel	350	397	412	385	385
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	415	381	372	336	327
Totaal	835	859	873	805	797

Figuur 50: overzicht bedrijvigheid per sector Drechtsteden⁶⁸



⁶⁸ 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 omzetstijging 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 99: ontwikkeling directe werkgelegenheid Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	1.959	2.539	2.601	2.629	2.832
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
Vestigingsplaats	8.240	8.520	8.620	8.550	8.790
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
Totaal	10.199	11.059	11.221	11.179	11.622

Tabel 100: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	163,4	200,4	223,1	258,0	307,9
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
Vestigingsplaats	1.413,0	888,0	1.048,0	1.441,0	1.778,0
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
Totaal	1.576,4	1.088,4	1.271,1	1.699,0	2.085,9

Tabel 101: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	748,0	900,0	961,0	1.017,0
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
Vestigingsplaats	-	9.800,0	8.326,0	12.972,0	16.441,0
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
Totaal	-	10.548,0	9.226,0	13.933,0	17.458,0

Tabel 102: ontwikkeling bedrijfsvestigingen Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	90	100	101	97	98
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
Vestigingsplaats	515	542	547	537	524
Industrie en Groothandel	270	291	299	281	281
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	245	251	248	256	243
Totaal	605	642	648	634	622

Figuur 51: overzicht bedrijvigheid per sector Moerdijk⁶⁹



⁶⁹ 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.

3.5 Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL

North Sea Port NL⁷⁰

De economische betekenis van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Borsele⁷¹ -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.

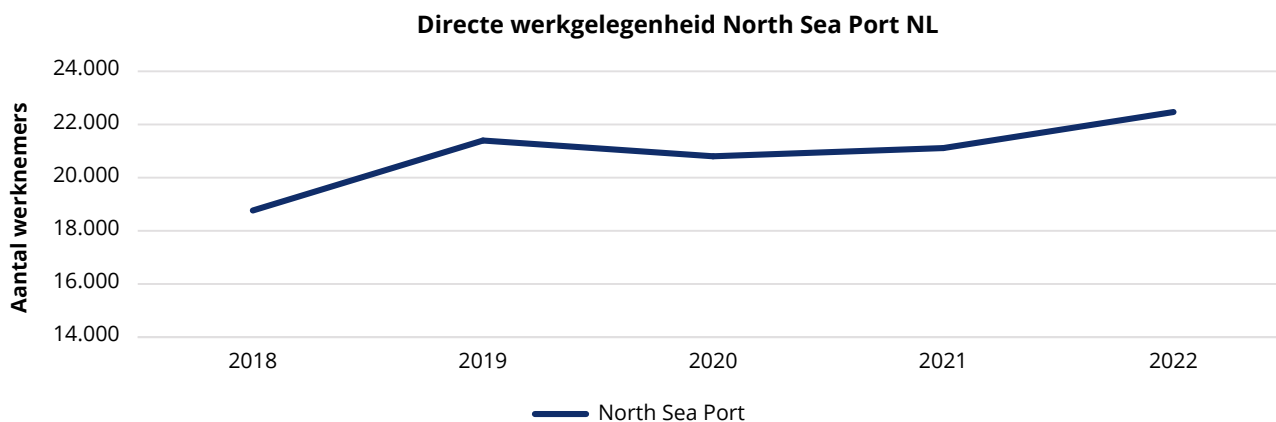
Tabel 103: ontwikkeling directe werkgelegenheid North Sea Port NL

Hoofdsector en subsector	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	6.345	7.317	6.884	6.963	7.839
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
Vestigingsplaats	12.420	14.080	13.920	14.150	14.630
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
Totaal	18.765	21.397	20.804	21.113	22.469

⁷⁰ De toegevoegde waarde cijfers over 2022 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

⁷¹ De haven van Gent is dus geen onderdeel van deze cijfers.

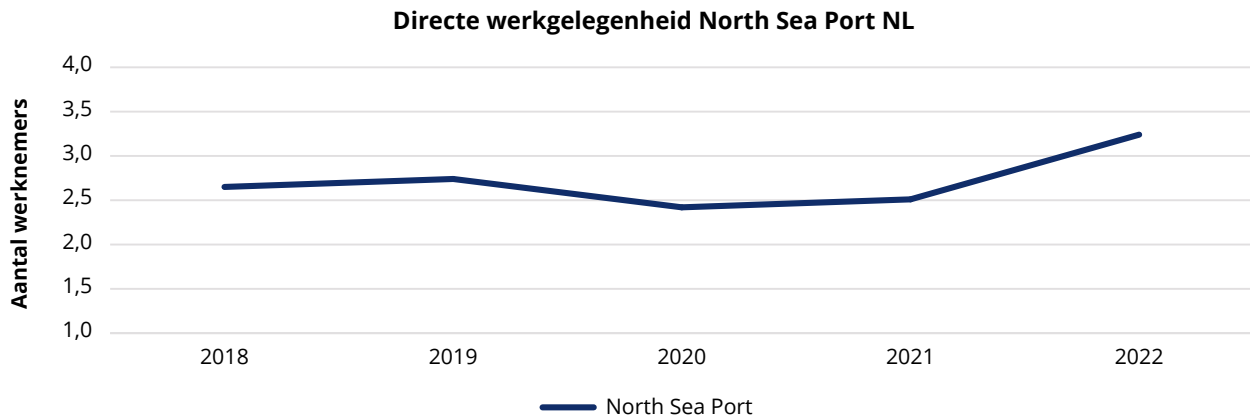
Figuur 52: directe werkgelegenheid North Sea Port NL



Tabel 104: ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's North Sea Port NL

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	568,4	690,8	606,0	658,0	850,9
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
Vestigingsplaats	2.082,0	2.045,0	1.818,0	1.854,0	2.387,0
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
Totaal	2.650,4	2.735,8	2.424,0	2.512,0	3.237,9

Figuur 53: directe werkgelegenheid North Sea Port NL



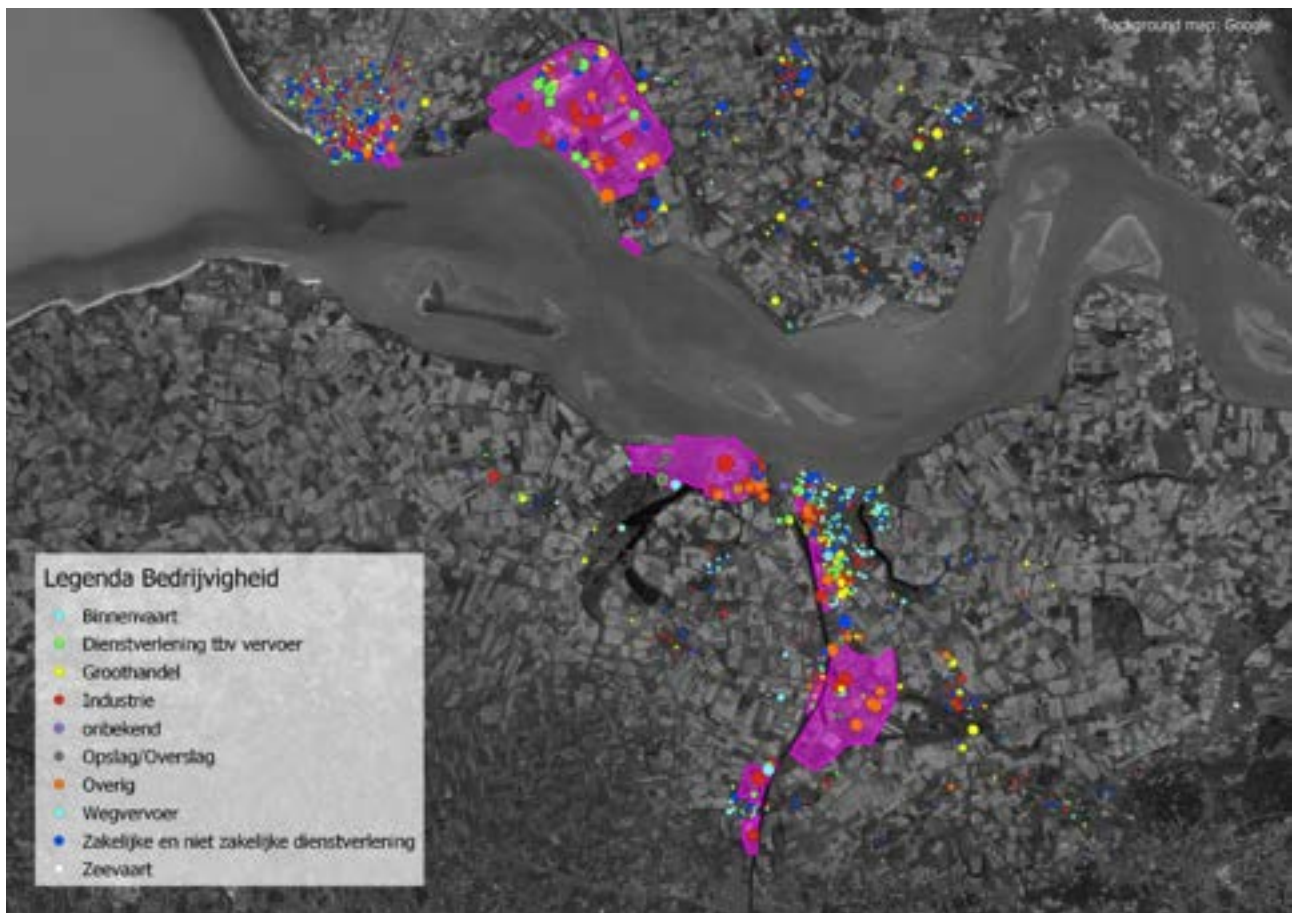
Tabel 105: ontwikkeling omzet in miljoenen euro's North Sea Port NL

Hoofdsector en subsector	Omzet				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	-	727,0	762,0	748,0	963,0
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
Vestigingsplaats	-	8.682,0	8.228,0	10.103,0	15.137,0
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
Totaal	-	9.409,0	8.990,0	10.851,0	16.100,0

Tabel 106: ontwikkeling bedrijfsvestigingen North Sea Port NL

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen				
	2018	2019	2020	2021	2022
Knooppunt	145	148	152	149	157
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
Vestigingsplaats	815	840	835	843	837
Industrie	260	298	295	304	308
Groothandel	130	125	128	125	125
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	425	417	412	414	404
Totaal	960	988	987	992	994

Figuur 54: overzicht bedrijvigheid per sector North Sea Port NL⁷²



⁷² 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.

3.6 Indirecte effecten Nederlandse zeehavens

De in deze Havenmonitor berekende indirecte effecten hebben betrekking op de economische effecten die ontstaan bij de toeleveranciers van de zeehavens 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 (multipliers) 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 107: ontwikkeling indirecte werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers				
	2018	2019	2020	2021	2022
Noordelijke zeehavens	10.963	10.736	9.793	11.103	11.923
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
Noordzeekanaalgebied	35.844	34.838	31.161	36.631	39.237
Amsterdam	14.661	15.227	13.654	15.386	17.028
Overig Noordzeekanaalgebied	21.183	19.611	17.507	21.246	22.208
Rijn-Maasmond	110.388	107.360	100.159	104.758	111.961
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
North Sea Port NL	15.573	16.842	15.868	17.099	18.786
North Sea Port	15.573	16.842	15.868	17.099	18.786
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	172.767	169.776	156.981	169.592	181.907

Tabel 108: ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde per zeehaven in miljarden euro's

Zeehavens	Toegevoegde waarde				
	2018	2019	2020	2021	2022
Noordelijke zeehavens	1,06	0,95	1,09	1,28	1,62
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
Noordzeekanaalgebied	2,85	2,43	2,32	3,41	3,81
Amsterdam	1,13	1,04	1,07	1,23	1,31
Overig Noordzeekanaalgebied	1,73	1,39	1,25	2,18	2,50
Rijn-Maasmond	9,40	8,80	4,41	9,88	10,84
Waarvan Rotterdam-Rijnmond	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
North Sea Port NL	1,29	1,31	1,33	1,33	1,55
North Sea Port	1,29	1,31	1,33	1,33	1,55
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	14,60	13,49	9,14	15,89	17,81

3.7 Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen

Onderstaande tabellen geven de private investeringen in zeehaven gerelateerde activiteiten weer.⁷³ 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 109: totale private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen totaal zeehavens, x1000 EUR				
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021
Industrie	3.727.557	4.651.824	4.271.007	3.233.871
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
Groothandel	142.508	151.810	210.664	217.107
Transport en distributie	998.199	1.858.844	1.566.779	2.134.360
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
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	47.632	201.291	88.843	164.444
Totaal	5.385.971	6.863.769	6.137.293	5.749.782

⁷³ Definitieve investeringscijfers voor 2022 zijn op het moment van verschijnen nog niet beschikbaar.

Tabel 110: totale private investeringen in Noordelijke zeehavens

Private investeringen Noordelijke zeehavens, x1000 EUR				
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021
Industrie	254.932	481.461	269.714	231.171
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
Groothandel	3.995	7.526	X	10.997
Transport en distributie	101.617	48.414	101.734	134.994
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
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	858	2.556	X	1.879
Totaal	361.402	539.957	371.448	379.041

Tabel 111: totale private investeringen in zeehavens Noordzeekanaalgebied

Private investeringen zeehavens Noordzeekanaalgebied, x1000 EUR				
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021
Industrie	482.823	451.044	450.982	749.922
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
Groothandel	34.958	44.095	39.292	43.313
Transport en distributie	X	330.949	179.575	305.706
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
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	27.547	27.425	43.176
Totaal	854.483	853.635	697.274	1.142.117

Tabel 112: 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
Industrie	2.398.509	3.386.504	2.411.826	1.947.974
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
Groothandel	94.273	91.472	171.372	152.188
Transport en distributie	896.582	1.349.969	1.146.948	1.583.621
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
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	46.774	154.345	61.418	111.638
Totaal	3.436.139	4.982.290	3.791.564	3.795.421

Tabel 113: totale private investeringen in zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Private investeringen zeehavens Rotterdam-Rijnmond, x1000 EUR				
Hoofdsector en Subsector	2018	2019	2020	2021
Industrie	2.129.947	2.791.978	2.090.912	1.624.272
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
Groothandel	58.708	X	94.165	106.828
Transport en distributie	810.079	1.284.688	1.054.434	1.505.129
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
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	39.972	X	35.866	63.788
Totaal	3.038.705	4.076.666	3.275.377	3.300.017

Tabel 114: 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
Industrie	591.293	332.815	940.430	304.804
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
Groothandel	9.282	8.717	X	10.609
Transport en distributie	X	129.512	138.522	110.039
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
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	16.843	X	7.751
Totaal	733.947	487.887	1.078.952	433.203

Publieke investeringen

Tabel 115: 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
Totaal	35.177	7.131	5.137	8.881	9.737

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

Tabel 116: 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'	-	-	-	-	-
Totaal	2.500	-	2.100	4.500	1.700

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

Tabel 117: 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	-	-	-
Totaal	766	2.656	4.600	5.300	900

Bron: Financieel verslag Den Helder N.V. 2018, 2019 - Direct contact Den Helder 2020, 2021, 2022

Tabel 118: 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
Totaal	53.299	47.166	30.550	28.793	39.728

Bron: Jaarverslag Port of Amsterdam 2018, 2019, 2020, 2021, 2022

Tabel 119: totale publieke investeringen Noordzeekanaalgebied

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
Totaal	1.025	745	1.675	2.354	3.607

Bron: Jaarverslag IJmuiden NV 2018, 2019, 2020, 2021, 2022

Tabel 120: 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
Totaal	318.792	324.863	257.490	200.403	221.855

Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam 2018, 2019, 2020, 2021, 2022

Tabel 121: 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	31.59474	1.928	369
Totaal	6.665	1.806	32.395	9.722	5.575

Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Moerdijk 2018, 2019, 2020, 2021, 2022

Tabel 122: 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
Totaal	5.150	3.593	2.205	11.369	24.198

Bron: Direct contact met North Sea Port

Tabel 123: totale investeringen infrastructuurfonds (MIRT)

Investeringen 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
Totaal	350.815	336.212	358.576	595.489	690.854

Bron: Rijksfinanciën jaarverslag 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 MIRT overzicht 2020, 2021, 2022 en Rijksbegroting 2020, 2021, 2022

⁷⁴ Deze investering heeft voornamelijk (€ 25 mln) te maken met Logistiek Park Moerdijk, waar eind 2020 groen licht voor is verkregen.

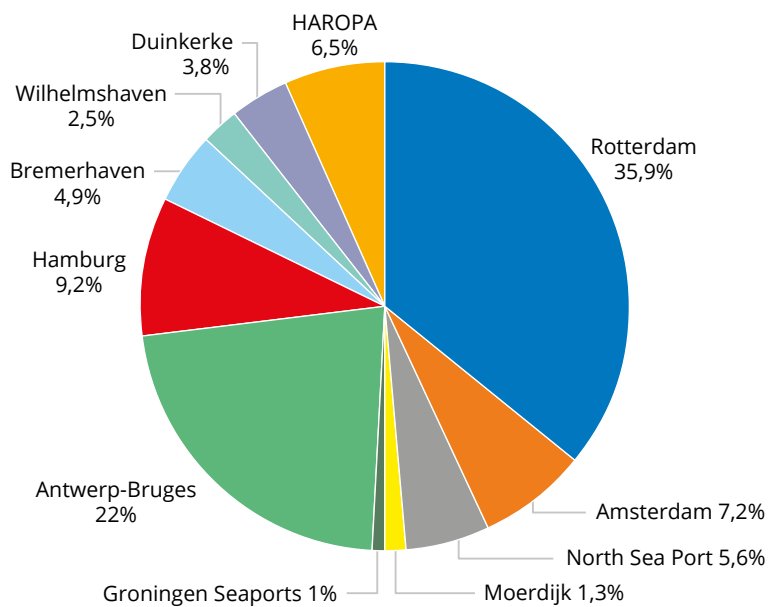
3.8 Marktaandeel Nederlandse zeehavens

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-off 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 124: 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%

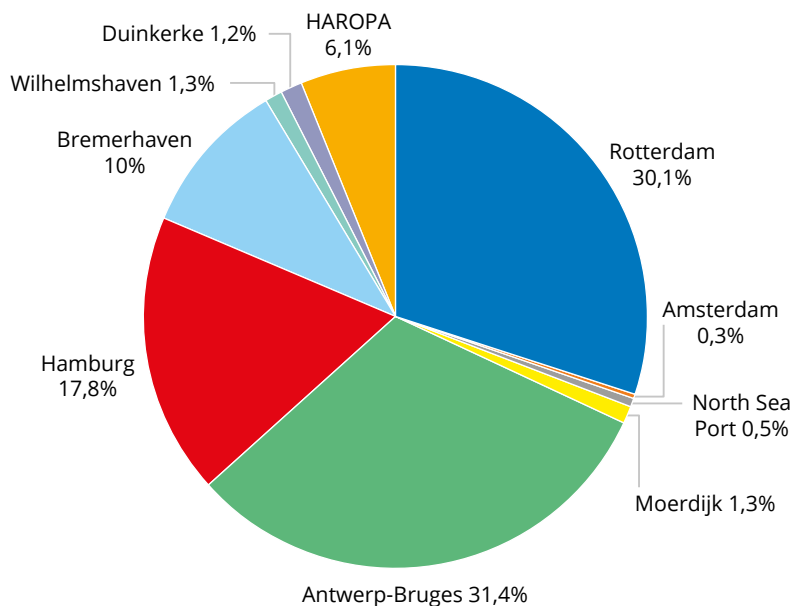
Figuur 55: marktaandeel totale overslag 2022



Tabel 125: 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 ⁷⁵	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

Figuur 56: marktaandeel containers 2022

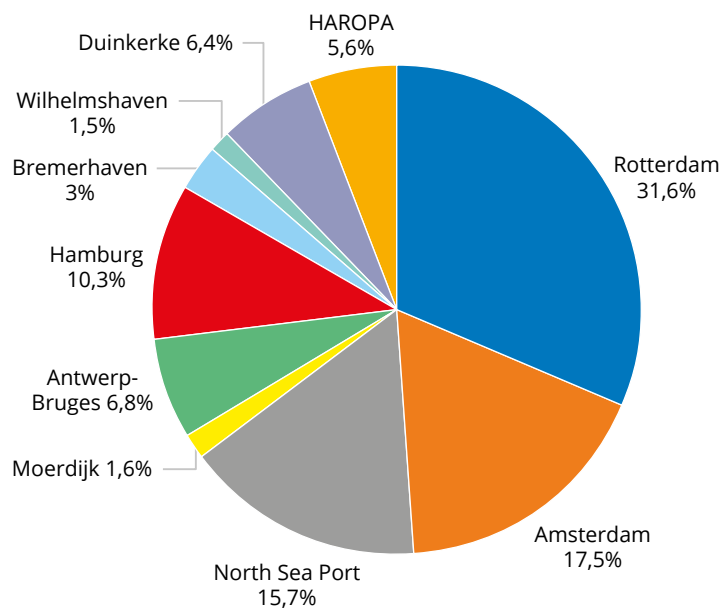


⁷⁵ De overslag van Groningen Seaports is niet uitgesplitst over de verschillende categorieën; daarom is het marktaandeel overal 0%, dit geldt ook voor tabel 92, 93 en 94.

Tabel 126: 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%

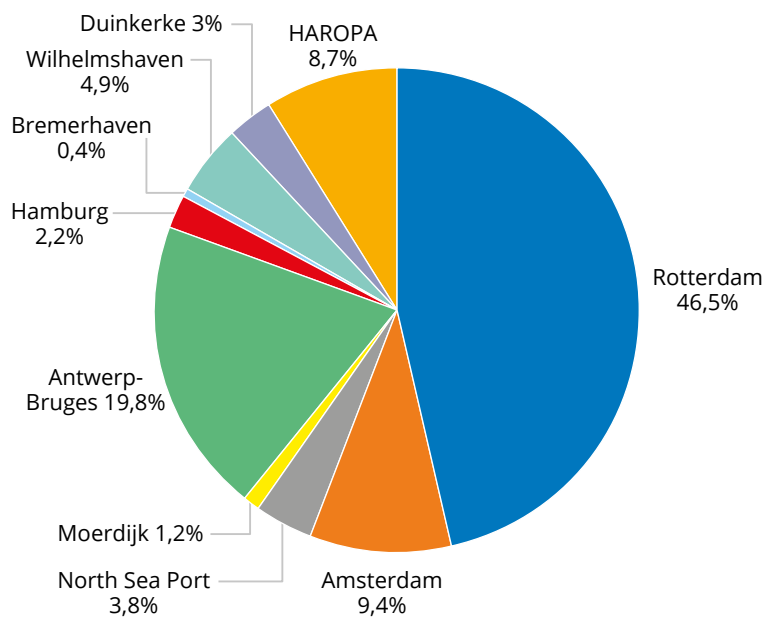
Figuur 57: marktaandeel droge bulk 2022



Tabel 127: 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%

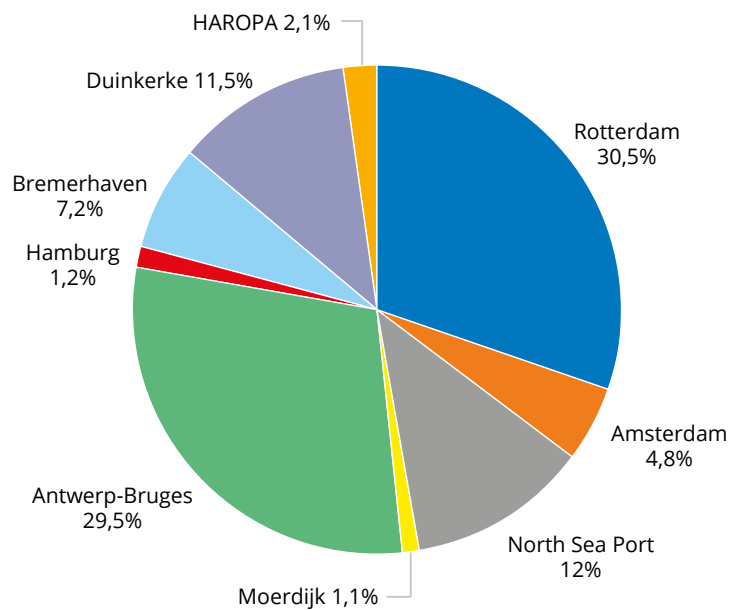
Figuur 58: marktaandeel natte bulk 2022



Tabel 128: 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 59: marktaandeel breakbulk 2022



Bijlage I: Betrokken organisaties

Tabel 129: Lijst met betrokken organisaties

Bedrijf/organisatie
Ministerie IenW
Ministerie EZK
CBS
Stichting Nederland Maritiem Land (NML)
Koninklijke Marine
KVNR
Nautilus
Netherlands Maritime Technology
IRO
BVB
Vereniging van waterbouwers
HISWA-RECRON
Alle hens aan dek
Redersvereniging voor de Zeevisserij
North Sea Port
Port of Den Helder
Port of Rotterdam
Port of Moerdijk
Port of Harlingen
Port of Amsterdam
NZKG
Groningen Seaports

Bijlage II: Begrippenlijst

Maritieme Monitor

Exportwaarde diensten - De waarde van door Nederlands ingezetene bedrijven geleverde diensten aan niet-ingezetenen (in het buitenland gevestigde bedrijven en personen), inclusief uitgaven van buitenlandse reizigers in Nederland (reisverkeer).

Exportwaarde goederen - De waarde van de door ingezetenen aan het buitenland geleverde goederen volgens de statistieken van de internationale handel. Dit is de waarde, inclusief vracht- en verzekeringskosten tot aan de Nederlandse grens. Hierbij kan sprake zijn van goederen die in Nederland zijn voortgebracht of vervaardigd, maar ook van aanvankelijk ingevoerde goederen. Tot de uitvoer behoren ook tijdelijk uitgevoerde goederen die in opdracht van een ingezetene in het buitenland een behandeling ondergaan (passieve loonveredeling).

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.

Productie - De productiewaarde meet de werkelijk door de eenheid geproduceerde hoeveelheid op basis van de verkopen, de veranderingen in voorraden en de wederverkoop van goederen en diensten.

Standaard Bedrijfsindeling 2008 (SBI) - Nederlandse hiërarchische indeling van economische activiteiten die vanaf 2008 door het CBS wordt gebruikt om bedrijfseenheden in te delen naar hun hoofdactiviteit. De economische activiteit is de verzameling van werkzaamheden, gericht op de productie van goederen en diensten. Het gaat hierbij niet alleen om activiteiten van het bedrijfsleven, maar ook om activiteiten van niet op winst gerichte instellingen en de overheid.

Stelsel van Sociaal-statistische Bestanden - Het SSB bevat databestanden met gegevens over personen, uitkeringen, banen, inkomen, opleidingen, huishoudens, huizen, ruimtelijke indelingen en nog veel meer. Deze gegevens zijn onderling gekoppeld.

Toegevoegde waarde - De bruto toegevoegde is het verschil tussen de productie en het intermediair verbruik.

Werknemer - Een persoon die in een arbeidsovereenkomst afspraken met een economische eenheid maakt om arbeid te verrichten waartegenover een financiële beloning staat.

Maritieme Arbeidsmarktmonitor

Arbeidsrelatie - Indeling van banen op basis van de afspraken die in de arbeidsovereenkomst zijn gemaakt over het al dan niet flexibel zijn van de arbeidsduur. Er zijn twee hoofdgroepen te onderscheiden, namelijk reguliere/vaste banen en flexibele banen. Bij vaste banen gaat het om reguliere werknemersbanen met een contract voor onbepaalde tijd; bij flexibele banen gaat het om reguliere werknemersbanen met een contract voor bepaalde tijd, uitzendbanen, oproepbanen en stagebanen.⁷⁶

Dienstverband - Het soort dienstverband dat een werknemer heeft:

- **Voltijdbaan:** baan van een werknemer waarbij het aantal overeengekomen te werken uren behoort bij een volledige dag- en weektaak (35 uur per week of meer).
- **Deeltijdbaan:** baan van een werknemer waarbij het aantal overeengekomen uren lager ligt dan het aantal dat behoort bij een volledige dag- en weektaak.

Opleidingsniveau - Het hoogst behaalde opleidingsniveau ingedeeld naar laag, middelbaar en hoog opleidingsniveau. Laag opleidingsniveau betreft basisonderwijs, vmbo-b/k, vmbo-g/t, avo onderbouw en mbo1. Middelbaar opleidingsniveau betreft de bovenbouw van havo/vwo, de basisberoepsopleiding (mbo2), de vakopleiding (mbo3) en de middenkader- en specialistenopleidingen (mbo4). Hoog opleidingsniveau omvat hbo (w.o. een associate degree), wo, postacademisch en doctoraat.

Relatieve standaardfout - Ook wel bekend onder de naam variantiecoëfficiënt, is een relatieve maat voor de nauwkeurigheid of precisie van een geschatte uitkomst. Een lagere relatieve standaardfout duidt op een preciezere uitkomst, een hogere daarentegen op een minder precieze uitkomst.

Havenmonitor

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.

Standaard Bedrijfsindeling 2008 (SBI) - Nederlandse hiërarchische indeling van economische activiteiten die vanaf 2008 door het CBS wordt gebruikt om bedrijfseenheden in te delen naar hun hoofdactiviteit. De economische activiteit is de verzameling van werkzaamheden, gericht op de productie van goederen en diensten. Het gaat hierbij niet alleen om activiteiten van het bedrijfsleven, maar ook om activiteiten van niet op winst gerichte instellingen en de overheid.

Toegevoegde waarde - De bruto toegevoegde is het verschil tussen de productie en het intermediair verbruik.

Werknemer - Een persoon die in een arbeidsovereenkomst afspraken met een economische eenheid maakt om arbeid te verrichten waartegenover een financiële beloning staat.

⁷⁶ Zie ook <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-arbeidsmarkt/banen-werkgelegenheid/toelichtingen/werkgelegenheidsstructuur/vast-en-flexibel-werk-verschillen-in-uitkomsten>.

Bijlage III: Bronbestanden

Maritieme Monitor

Productiestatistiek (PS)

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 welzijnszorg. De doelpopulatie van de PS-en bestaat uit de in de verslagperiode economisch actieve bedrijven met de hoofdactiviteit in een van de bovengenoemde bedrijfstakken.

Algemeen Bedrijven Register (ABR)

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, ondernemingengroep 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.

Polisadministratie (Polis)

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.

Populatieregister Internationale Handel in Goederen (IHG)

Dit register bevat informatie over de doelpopulatie van de statistiek van de internationale handel en van deze doelpopulatie de omvang van deze internationale handel in goederen. Met deze bron valt te leiden op welk moment een bedrijf is gaan exporteren.

Populatieregister Internationale Handel in Diensten (IHD)

De statistiek Internationale handel in diensten gaat uit van in Nederland gevestigde bedrijven die handel in diensten met het buitenland voeren.

Maritieme Arbeidsmarktmonitor

Basisregistratie Personen

De Basisregistratie Personen (BRP) is de digitale bevolkingsregistratie van Nederland, en (sinds 2014) de opvolger van de Gemeentelijke Basisadministratie persoonsgegevens (GBA). De BRP bevat gegevens over ingezetenen en niet-ingezetenen. De gemeenten zijn verantwoordelijk voor het bijhouden van de gegevens over ingezetenen. Gegevens over niet-ingezetenen worden bijgehouden door het Ministerie van BZK. Elke persoon die naar verwachting ten minste vier maanden rechtmatig in Nederland verblijft, moet ingeschreven worden als ingezetene. Wanneer iemand niet aan deze voorwaarden voldoet maar wel een relatie heeft met de Nederlandse overheid, wordt de persoon ingeschreven als niet-ingezetene. Te denken valt aan mensen die buiten Nederland wonen en hier werken, studeren, onroerend goed bezitten, vanuit Nederland een uitkering genieten, enzovoorts. Ook ingezetenen die naar verwachting ten minste acht maanden buiten Nederland verblijven, worden niet-ingezetene. In de BRP zijn van iedere ingeschrevene gegevens als burgerservicenummer (BSN), geboortedatum, geslacht, geboorteland en woonplaats geregistreerd, van ingezetenen bovendien gegevens over de ouders, partners en kinderen. Voor ingezetenen wordt een adres in Nederland geregistreerd, voor niet-ingezetenen een adres buiten Nederland. Voor meer informatie over de BRP wordt verwezen naar de website van de Rijksdienst voor Identiteitsgegevens <http://www.rvig.nl/brp>.

Inkomen Personen (INPA)

Het bestand bevat inkomensgegevens in een jaar van alle personen behorende tot de bevolking van Nederland op 1 januari van het verslagjaar.

Opleidingsniveaubestand (OPLN)

“Het opleidingsniveaubestand vertegenwoordigt het hoogst behaalde en hoogst gevolgde opleidingsniveau van de Nederlandse bevolking op peilmoment (1 oktober van jaar JJJJ). Het bestand is gebaseerd op gegevens uit diverse registers (o.a. onderwijsregistraties) en de Enquête BeroepsBevolking (EBB). Door het gebruik van meerdere (jaargangen van) bronnen heeft het opleidingsniveaubestand een zeer hoge dekkingsgraad (2015: bijna 11 miljoen personen) die bovendien jaarlijks toeneemt. Alhoewel de dekkingsgraad hoog is, vertegenwoordigt het bestand niet de gehele doelpopulatie.

Onderwijsregistraties geven per schooljaar een integraal overzicht van de in dat jaar gevolgde en/of voltooide opleidingen. Het CBS beschikt sinds ruim tien jaar over deze bestanden. Dit betekent dat voor vrijwel alle jongeren het hoogst behaalde opleidingsniveau bekend is. Zo zijn er vanaf schooljaar 2004/2005 registraties van het MBO beschikbaar en al vanaf medio jaren 80 gegevens over het HBO en de universiteit. Daarnaast wordt gebruik gemaakt van bestanden met opleidingsgeschiedenissen zoals opgegeven door werkzoekenden bij het UWV WERKbedrijf (personen die ingeschreven stonden in 2010 of later). Om het opleidingsniveau te bepalen van personen die voor die tijd zijn afgestudeerd, wordt vooral gebruik gemaakt van de EBB, maar ook het bronbestand van het UWV WERKBedrijf wordt daarvoor benut. De EBB wordt verder ook gebruikt voor niet door overheid bekostigd onderwijs, zoals particulier onderwijs, onderwijs in het buitenland en lange bedrijfsopleidingen en cursussen. De EBB is een steekproefonderzoek onder personen die in Nederland wonen. In het opleidingsniveaubestand is gebruik gemaakt van EBB-informatie vanaf 2004. Deze bron wordt gebruikt om het opleidingsniveau van personen vast te stellen op 1 oktober 2017.”

Stelsel van Sociaal-statistische Bestanden (SSB)

“Het SSB is een stelsel van registers en enquêtes, die op persoonsniveau aan elkaar zijn gekoppeld. Per jaargang worden meer dan 50 verschillende registers gebruikt. Deze registers hebben betrekking op verschillende sociaaleconomische onderwerpen, zoals banen, uitkeringen, woningen en onderwijs. Het SSB bevat voorlopige en definitieve gegevens. Bij definitieve gegevens zijn registers en enquêtes onderling op elkaar afgestemd en consistent gemaakt.

De doelpopulatie van het SSB bestaat uit alle personen die in Nederland wonen, en personen die niet in Nederland wonen maar in Nederland werken of een uitkering dan wel pensioen vanuit Nederland ontvangen. Er staan in het SSB gegevens over banen, uitkeringen, personen, huishoudens en bedrijven.”

Bijlage IV: Overzicht economische kengetallen

De maritieme cluster (in constante prijzen)

Tabel 130: Directe economische betekenis maritieme cluster (incl. inflatiecorrectie), 2012 – 2022 (basisjaar 2006)

Bedragen in miljoen €	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet	74.713	78.576	82.970	83.181	79.780	83.897	88.385	93.031	87.371	99.335	128.970
Waarvan export	34.760	35.855	38.020	40.476	40.326	41.035	44.510	47.383	50.290	65.227	80.689
Productiewaarde	66.944	70.055	73.495	74.010	71.182	73.822	77.084	79.637	75.542	84.977	109.054
Toegevoegde waarde	16.913	17.814	19.148	20.031	19.831	19.847	20.798	23.975	23.282	26.819	35.046
Werkgelegenheid (in werknemers)	182.064	185.013	188.385	188.820	188.813	188.612	193.324	194.761	191.296	197.009	201.914

Zeevaart

Tabel 131: Economische betekenis zeevaart, 2006 - 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		7.001	7.768	8.228	6.640	6.576	6.479	7.222	7.604	7.966	7.992	7.072	7.349	7.346	7.371	7.172	8.008	10.334
Productie	Direct	6.573	7.077	7.472	6.148	6.134	6.039	6.786	7.040	7.193	7.177	6.271	6.635	6.661	6.663	6.485	7.336	9.466
	Indirect	1.720	1.897	2.124	2.017	2.362	2.325	2.613	2.710	2.769	2.763	2.414	2.555	2.565	2.565	2.497	2.824	3.644
	Totaal	8.293	8.975	9.597	8.165	8.496	8.364	9.399	9.750	9.963	9.940	8.686	9.190	9.226	9.229	8.982	10.160	13.110
Toegevoegde waarde	Direct	1.906	1.923	1.857	1.323	1.100	907	949	1.268	1.387	1.639	1.387	1.343	1.246	1.366	1.480	2.032	2.845
	Indirect	1.279	1.683	903	670	584	533	608	678	766	752	619	637	627	721	801	948	899
	Totaal	3.185	3.606	2.760	1.993	1.683	1.440	1.558	1.946	2.154	2.391	2.006	1.980	1.874	2.087	2.281	2.980	3.744
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	6.736	6.703	6.703	6.559	6.415	6.724	6.940	7.282	7.403	7.312	7.350	7.068	6.742	7.168	7.440	7.340	7.370
	Indirect	10.068	10.352	10.445	11.446	6.541	7.048	7.844	8.076	8.673	7.415	6.426	6.894	6.872	7.108	7.141	7.110	6.910
	Totaal	16.804	17.054	17.148	18.005	12.957	13.773	14.785	15.358	16.076	14.727	13.776	13.962	13.615	14.275	14.580	14.450	14.280

Scheepsbouw

Tabel 132: Economische betekenis scheepsbouw, 2006 – 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		4.977	5.540	5.633	5.457	5.547	4.723	5.183	5.705	5.953	6.527	5.714	5.205	5.570	6.135	5.481	5.024	5.869
Productie	Direct	5.016	5.640	5.735	5.543	5.659	4.808	5.242	5.755	5.939	6.424	5.729	5.192	5.615	6.243	5.550	4.599	5.345
	Indirect	3.387	3.831	4.002	4.046	3.882	3.298	3.596	3.948	4.074	4.407	3.930	3.562	3.852	4.283	3.807	3.155	3.667
	Totaal	8.403	9.470	9.737	9.588	9.541	8.106	8.838	9.702	10.013	10.831	9.659	8.754	9.467	10.526	9.357	7.753	9.012
Toegevoegde waarde	Direct	892	1.035	981	913	923	678	641	725	750	884	724	572	644	704	783	674	534
	Indirect	754	917	972	786	742	605	679	709	749	1.210	947	595	809	886	929	899	912
	Totaal	1.646	1.952	1.954	1.700	1.665	1.283	1.320	1.434	1.499	2.094	1.671	1.167	1.453	1.590	1.713	1.573	1.446
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	13.095	12.953	12.889	12.595	12.429	11.621	12.114	12.109	12.079	12.340	12.286	12.210	12.226	12.586	11.826	11.210	11.661
	Indirect	12.858	17.154	13.680	15.301	17.109	14.576	19.563	19.731	19.949	19.668	17.492	16.473	18.056	16.242	14.309	12.991	14.703
	Totaal	25.953	30.107	26.569	27.896	29.538	26.197	31.677	31.841	32.028	32.008	29.778	28.683	30.282	28.827	26.135	24.200	26.364

Offshore (Energy)

Tabel 133: Economische betekenis offshore, 2006 - 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		7.957	8.258	8.832	8.514	8.957	9.999	10.195	10.514	11.017	10.488	10.116	10.382	10.248	10.223	9.502	10.089	11.720
Productie	Direct	7.117	7.391	7.902	7.595	7.994	8.893	9.027	9.329	9.817	9.520	9.195	9.537	9.341	9.539	8.849	9.502	11.587
	Indirect	3.215	3.347	3.455	3.441	3.622	4.048	4.109	4.246	4.469	5.369	5.186	5.379	5.268	5.380	4.991	5.359	6.535
	Totaal	10.332	10.738	11.357	11.037	11.615	12.941	13.135	13.575	14.286	14.889	14.381	14.916	14.609	14.919	13.840	14.861	18.122
Toegevoegde waarde	Direct	2.219	2.431	2.496	2.431	2.527	2.680	2.698	2.787	3.012	3.141	3.053	3.029	3.028	2.909	2.648	2.812	3.308
	Indirect	1.284	1.407	1.444	1.407	1.463	1.551	1.561	1.636	1.752	1.863	1.811	1.585	1.471	1.370	1.385	1.505	1.756
	Totaal	3.503	3.838	3.940	3.838	3.990	4.231	4.259	4.424	4.764	5.005	4.864	4.615	4.499	4.279	4.033	4.317	5.064
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	26.801	27.030	27.782	27.275	27.553	28.030	29.168	30.520	31.514	31.561	30.400	29.050	30.483	30.295	29.250	29.270	30.280
	Indirect	16.371	16.510	16.970	16.660	16.830	17.121	17.816	28.756	30.554	30.686	29.556	29.305	28.870	25.248	21.681	27.880	36.030
	Totaal	43.172	43.540	44.752	43.935	44.383	45.151	46.985	59.276	62.067	62.247	59.956	58.355	59.353	55.543	50.931	57.150	66.310

Binnenvaart

Tabel 134: Economische betekenis binnenvaart, 2006 – 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		3.454	3.674	4.073	3.352	3.319	3.769	3.504	3.449	3.648	3.214	2.986	3.035	3.459	3.262	2.955	3.243	4.684
Productie	Direct	3.430	3.645	4.034	3.315	3.291	3.740	3.476	3.415	3.603	3.167	2.940	2.994	3.418	3.220	2.914	3.204	4.633
	Indirect	1.614	1.746	2.053	1.552	1.267	1.440	1.338	1.315	1.387	1.219	1.132	1.153	1.316	1.240	1.122	1.234	1.784
	Totaal	5.044	5.391	6.087	4.867	4.558	5.179	4.815	4.730	4.990	4.386	4.071	4.146	4.734	4.459	4.036	4.438	6.417
Toegevoegde waarde	Direct	1.388	1.489	1.565	1.365	1.271	1.402	1.272	1.266	1.360	1.457	1.423	1.478	1.892	1.519	1.277	1.339	2.412
	Indirect	931	1.304	760	691	675	823	815	676	752	669	635	701	953	802	691	625	762
	Totaal	2.319	2.793	2.325	2.056	1.946	2.225	2.087	1.942	2.112	2.125	2.058	2.179	2.845	2.321	1.968	1.964	3.174
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	9.096	9.210	9.203	9.024	9.182	9.472	9.534	9.174	9.131	9.329	9.360	8.600	8.722	8.863	8.250	8.340	8.610
	Indirect	13.596	14.224	14.341	15.748	9.362	9.928	10.776	10.175	10.697	9.459	8.184	8.388	8.890	8.793	7.910	8.070	8.080
	Totaal	22.691	23.434	23.544	24.772	18.544	19.400	20.309	19.349	19.828	18.788	17.544	16.989	17.613	17.656	16.160	16.410	16.690

Waterbouw

Tabel 135: Economische betekenis waterbouw, 2006 - 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		2.329	2.538	2.999	2.980	3.053	2.874	3.055	3.017	3.094	3.217	2.714	2.849	3.224	3.269	3.209	3.331	3.925
Productie	Direct	3.012	3.288	3.746	3.801	3.969	3.725	3.949	3.921	4.006	4.172	3.529	3.705	4.103	4.206	4.160	4.346	5.050
	Indirect	2.771	3.026	3.447	3.172	3.010	2.825	2.995	2.973	3.038	1.606	1.359	1.426	1.580	1.619	1.602	1.673	1.944
	Totaal	5.783	6.314	7.193	6.973	6.979	6.550	6.944	6.894	7.044	5.778	4.888	5.131	5.683	5.825	5.762	6.019	6.994
Toegevoegde waarde	Direct	830	902	1.023	1.067	1.047	954	1.039	1.044	1.036	1.050	879	922	1.030	1.066	1.046	1.112	1.288
	Indirect	715	781	909	1.203	1.079	1.004	1.160	1.015	1.054	1.104	1.012	954	1.120	1.064	973	1.005	1.073
	Totaal	1.545	1.683	1.932	2.270	2.125	1.958	2.198	2.060	2.090	2.154	1.891	1.877	2.150	2.130	2.019	2.117	2.361
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	9.531	9.896	10.384	10.344	10.465	10.688	11.284	11.473	11.575	11.652	10.890	11.061	11.489	11.408	11.126	11.470	12.070
	Indirect	9.395	9.998	10.372	10.750	13.602	13.926	14.755	14.524	15.111	13.348	14.451	15.425	14.867	14.158	12.232	12.500	13.440
	Totaal	18.926	19.895	20.756	21.094	24.067	24.614	26.039	25.997	26.687	25.000	25.341	26.486	26.356	25.566	23.357	23.970	25.510

Havens

Tabel 136: Economische betekenis havens, 2006 – 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		14.750	16.693	17.290	15.573	16.295	17.834	18.528	18.853	19.861	19.743	19.950	20.845	22.448	22.899	21.255	25.815	31.750
Productie	Direct	14.559	16.451	17.031	15.342	16.066	17.535	18.485	18.749	19.745	19.669	19.920	20.639	21.238	21.168	19.535	23.591	26.972
	Indirect	6.881	7.846	7.999	7.183	7.241	7.903	8.331	8.450	8.899	12.588	12.749	13.209	13.592	13.547	12.502	15.098	17.262
	Totaal	21.441	24.297	25.030	22.526	23.306	25.437	26.816	27.199	28.644	32.258	32.669	33.848	34.830	34.715	32.037	38.689	44.234
Toegevoegde waarde	Direct	4.211	4.768	4.973	4.489	4.719	5.170	5.459	5.538	5.904	5.905	5.971	5.987	6.472	6.512	6.110	7.358	9.104
	Indirect	1.567	1.808	1.816	1.651	1.983	2.105	2.130	2.126	2.091	2.046	2.106	2.026	2.156	2.226	2.181	2.568	2.791
	Totaal	5.778	6.576	6.789	6.141	6.702	7.275	7.589	7.664	7.994	7.951	8.077	8.013	8.628	8.738	8.291	9.926	11.895
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	41.952	42.955	43.483	43.291	42.506	44.777	46.574	48.452	49.376	49.514	52.192	54.194	58.163	59.644	59.460	63.810	65.570
	Indirect	19.469	19.929	20.182	19.529	33.642	36.293	37.621	37.935	38.263	37.661	40.395	43.071	43.944	43.073	36.600	43.630	45.140
	Totaal	61.421	62.883	63.664	62.820	76.148	81.070	84.195	86.387	87.639	87.174	92.587	97.264	102.107	102.718	96.060	107.440	110.710

Marine

Tabel 137: Economische betekenis marine, 2006 – 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		1.436	1.275	1.321	1.620	1.382	1.427	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626	1.854	2.062	2.313
Productie	Direct	1.436	1.275	1.321	1.620	1.382	1.427	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626	1.854	2.062	2.313
	Indirect	488	446	456	608	525	542	529	536	490	611	608	624	734	758	864	961	1.078
	Totaal	1.923	1.721	1.777	2.228	1.906	1.969	1.922	1.945	1.779	1.922	1.912	1.962	2.310	2.383	2.718	3.023	3.391
Toegevoegde waarde	Direct	557	552	544	567	523	537	546	566	549	559	572	578	610	657	737	737	737
	Indirect	74	79	80	256	223	222	226	217	209	204	187	187	203	224	253	246	239
	Totaal	632	631	624	822	747	759	772	783	759	763	759	765	813	881	990	983	976
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	14.426	14.297	14.275	14.253	14.124	13.647	13.283	12.297	12.205	12.098	11.928	12.050	12.471	12.889	13.242	13.194	13.220
	Indirect	7.272	7.361	7.273	8.202	8.111	7.582	7.173	6.354	6.499	6.948	6.641	6.797	7.197	7.503	7.681	7.219	7.258
	Totaal	21.698	21.658	21.548	22.455	22.235	21.229	20.456	18.651	18.704	19.046	18.569	18.847	19.668	20.392	20.923	20.413	20.478

Visserij

Tabel 138: Economische betekenis visserij, 2006 – 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		455	504	469	433	433	417	416	363	367	406	465	463	470	435	417	465	477
Productie	Direct	453	501	467	431	430	416	414	362	366	404	465	461	468	433	415	463	475
	Indirect	234	269	276	246	152	147	146	128	129	167	192	191	194	179	172	192	197
	Totaal	686	770	743	677	582	563	561	490	495	571	657	652	662	613	586	655	672
Toegevoegde waarde	Direct	378	409	320	299	230	215	219	177	189	229	277	282	269	257	247	276	262
	Indirect	142	159	172	105	76	67	65	61	57	53	55	52	54	50	60	64	65
	Totaal	520	568	492	404	306	282	284	237	247	283	332	334	322	306	307	340	327
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	1.600	1.590	1.561	1.542	1.409	1.435	1.531	1.515	1.495	1.454	1.424	1.435	1.503	1.485	1.587	1.655	1.674
	Indirect	574	576	605	619	678	589	593	555	524	427	430	433	447	399	367	377	368
	Totaal	2.174	2.166	2.166	2.162	2.087	2.024	2.124	2.070	2.019	1.881	1.854	1.868	1.950	1.884	1.954	2.032	2.041

Maritieme dienstverlening

Tabel 139: Economische betekenis maritieme dienstverlening, 2006 – 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2021	2022
Omzet van de sector		4.000	4.316	4.498	4.364	4.431	4.835	5.120	5.220	5.407	5.577	5.557	6.219	6.091	6.188	5.678	6.424	8.242	4.000
Productie	Direct	2.050	2.214	2.302	2.228	2.277	2.478	2.620	2.675	2.761	2.863	2.853	3.196	3.155	3.086	3.152	3.415	4.019	2.050
	Indirect	1.225	1.315	1.399	1.345	1.439	1.566	1.655	1.690	1.745	1.334	1.330	1.489	1.470	1.438	1.469	1.591	1.873	1.225
	Totaal	3.274	3.528	3.700	3.573	3.716	4.044	4.275	4.365	4.506	4.198	4.183	4.685	4.626	4.525	4.621	5.006	5.892	3.274
Toegevoegde waarde	Direct	962	1.037	1.065	1.034	1.061	1.148	1.225	1.254	1.296	1.349	1.344	1.501	1.480	1.480	1.525	1.624	1.800	962
	Indirect	353	381	391	380	389	421	450	486	498	512	510	513	550	562	643	668	699	353
	Totaal	1.315	1.418	1.456	1.414	1.450	1.570	1.675	1.740	1.794	1.861	1.853	2.014	2.030	2.042	2.168	2.292	2.499	1.315
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	14.911	15.098	15.317	15.067	15.130	15.844	16.339	16.771	16.930	17.594	17.299	17.480	16.691	16.691	16.274	16.560	17.010	14.911
	Indirect	5.127	5.191	5.266	5.180	5.202	5.447	5.617	7.737	7.945	7.842	7.710	11.998	8.511	8.205	8.010	8.350	8.510	5.127
	Totaal	20.038	20.289	20.583	20.248	20.331	21.292	21.956	24.508	24.876	25.436	25.009	29.478	25.203	24.896	24.284	24.910	25.520	20.038

Jachtbouw/Watersportindustrie

Tabel 140: Economische betekenis jachtbouw/watersportindustrie, 2006 - 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		7.899	8.457	8.898	8.339	8.079	7.824	7.905	8.039	8.092	7.987	7.655	8.022	7.718	8.357	7.505	7.931	9.144
Productie	Direct	5.765	6.210	6.534	6.110	5.925	5.750	5.814	5.916	5.965	6.106	5.867	5.564	5.577	5.955	5.590	5.823	7.151
	Indirect	3.842	4.161	4.511	4.331	3.689	3.580	3.620	3.683	3.714	3.447	3.312	3.141	3.148	3.361	3.155	3.287	4.037
	Totaal	9.607	10.371	11.046	10.441	9.614	9.330	9.434	9.598	9.679	9.552	9.178	8.705	8.725	9.316	8.745	9.110	11.187
Toegevoegde waarde	Direct	1.575	1.840	1.832	1.735	1.669	1.616	1.631	1.643	1.671	1.685	1.668	1.606	1.524	1.531	1.485	1.569	1.606
	Indirect	1.165	1.366	1.492	1.542	1.131	1.095	1.105	1.023	1.002	1.039	1.029	989	727	709	832	838	784
	Totaal	2.740	3.206	3.324	3.277	2.799	2.711	2.736	2.666	2.673	2.724	2.696	2.595	2.251	2.240	2.316	2.407	2.390
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	17.385	18.026	18.340	18.069	17.556	16.942	16.859	16.822	17.080	16.710	16.962	17.016	16.983	17.232	16.743	17.530	17.829
	Indirect	13.391	13.877	14.118	13.976	11.895	11.479	11.423	13.910	15.804	15.423	15.655	16.923	10.862	9.970	9.024	10.088	11.304
	Totaal	30.775	31.903	32.459	32.046	29.451	28.422	28.282	30.732	32.884	32.132	32.618	33.938	27.845	27.202	25.767	27.618	29.134

Maritieme toeleveranciers

Tabel 141: Economische betekenis maritieme toeleveranciers, 2006 – 2022, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Omzet van de sector		6.281	7.424	7.431	7.217	6.245	6.707	6.741	7.009	7.715	7.756	7.562	8.078	8.389	8.441	7.951	8.701	9.118
Productie	Direct	3.709	4.413	4.408	4.182	3.821	4.090	4.115	4.277	4.643	4.680	4.562	5.034	5.248	5.180	4.880	5.315	5.896
	Indirect	1.821	2.170	2.228	2.169	2.378	2.545	2.561	2.662	2.889	2.408	2.348	2.591	2.701	2.666	2.511	2.736	3.035
	Totaal	5.530	6.583	6.636	6.351	6.199	6.636	6.676	6.939	7.532	7.088	6.910	7.625	7.949	7.845	7.391	8.051	8.931
Toegevoegde waarde	Direct	1.470	1.740	1.722	1.655	1.452	1.512	1.518	1.574	1.745	1.765	1.739	1.779	1.871	1.918	1.875	2.049	2.166
	Indirect	680	805	796	765	671	699	702	1.022	1.133	1.146	1.129	1.001	813	732	830	807	844
	Totaal	2.150	2.545	2.519	2.421	2.124	2.211	2.219	2.596	2.878	2.910	2.868	2.780	2.685	2.649	2.704	2.856	3.010
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	19.656	20.088	21.069	20.548	19.433	19.478	19.862	20.153	21.177	20.895	20.073	19.965	19.670	19.830	19.438	19.980	20.140
	Indirect	9.147	9.347	9.804	9.562	9.043	9.064	9.242	16.606	18.260	17.900	17.196	17.637	13.023	12.306	11.549	11.630	12.150
	Totaal	28.803	29.435	30.873	30.110	28.476	28.541	29.104	36.758	39.436	38.795	37.269	37.602	32.692	32.136	30.987	31.610	32.290

Bijlage V: Overzicht ontwikkeling van de Nederlandse vloot (op basis van vlootboek)

Tabel 142: Evolutie zeevaart onder Nederlandse vlag en beheer, 2012 – 2022 (via begroting Min lenW o.b.v. vlootboek/IHS Markit)

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022
Aantallen Nederlandse vlag											
Handelsvaart	800	822	808	790	771	761	757	744	748	742	691
Zeesleepvaart	247	260	258	275	288	291	299	302	303	304	312
Waterbouw	169	168	167	171	171	176	168	170	169	166	143
Totaal	1.216	1.250	1.233	1.236	1.230	1.228	1.224	1.216	1.220	1.212	1.146
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)											
Handelsvaart	6.740	7.045	6.978	6.572	6.411	6.275	6.229	6.242	6.076	6.087	5.668
Zeesleepvaart	362	347	360	409	423	444	532	531	557	542	590
Waterbouw	531	533	537	531	542	572	545	552	566	540	554
Totaal	7.633	7.925	7.875	7.512	7.376	7.291	7.306	7.325	7.199	7.169	6.812
Aantallen Nederlands beheer buitenlandse vlag*											
Handelsvaart	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	777
Zeesleepvaart	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	703
Waterbouw	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	77
Totaal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	1.557
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)											
Handelsvaart	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	14.063
Zeesleepvaart	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	7.248
Waterbouw	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	370
Totaal	.	.	.	.	.	.	.	.	.	.	21.681

* De cijfers onder Nederlands beheer zijn in 2022 gebaseerd op S&P Global (vroegere IHS Fairplay). S&P Global maakt gebruik van een nieuwe dataset voor de Nederlandse vloot. De cijfers voor en na 2022 kunnen daardoor niet met de jaren hiervoor vergeleken worden.

Bijlage VI: Overzicht van arbeidsmarktgegevens

Arbeidsmarktstructuur in 2019

Tabel 143: Overzicht van arbeidsmarkt structuur gegevens in 2019 (weergegeven in absolute aantallen en percentages)

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Werkzame personen*	194.761	7.168	12.586	19.830	8.863	1.485	59.644	30.295	11.408	16.691	17.232	12.889
DGA's	2	1	3	1	6	6	1	0	1	3	6	0
werknemers	89	90	87	99	59	52	95	100	98	93	78	100
Zelfstandigen	9	9	10	0	35	42	4	0	1	4	16	
Arbeidsrelatie												
vast	74	76	79	81	68	77	78	71	83	65	63	54
tijdelijk	26	24	21	19	32	23	22	29	17	35	37	46
Dienstverband												
voltijd	76	80	77	81	74	69	73	79	84	69	56	97
deeltijd	24	20	23	19	26	31	27	21	16	31	44	3
Opleidingsniveau												
laag	20	10	20	13	25	39	24	8	13	20	21	nbn
midden	50	50	56	52	61	52	51	32	41	51	54	nbn
hoog	29	39	24	35	14	9	25	60	46	29	24	nbn
Leeftijdsofbouw												
18-25 jaar	10	10	9	8	14	10	9	7	7	9	15	19
26-35 jaar	24	23	20	22	19	19	26	25	23	21	19	32
36-45 jaar	22	20	22	22	18	19	23	27	24	21	19	17
46-55 jaar	25	24	27	30	23	26	25	25	27	25	26	20

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
56-65 jaar	17	18	19	17	20	18	16	15	16	19	16	11
66 jaar en ouder	3	4	3	1	7	8	2	1	1	4	5	0
Geslacht												
man	79	82	88	83	75	83	75	81	88	74	71	87
vrouw	21	18	12	17	25	17	25	19	12	26	29	13
Regionalisering												
Groningen	3	17	4	4	2	3	1	2	1	3	2	0
Friesland	4	9	11	1	6	6	1	1	2	3	16	0
Drenthe	1	0	1	3	0	0	1	5	0	1	1	0
Overijssel	2	1	5	2	4	1	2	3	2	0	4	0
Flevoland	2	1	2	2	2	4	1	0	1	4	7	0
Gelderland	5	0	5	15	5	3	6	2	4	3	11	1
Utrecht	3	1	2	4	2	0	2	1	2	2	4	17
Noord-Holland	18	19	12	2	13	23	15	12	6	13	20	67
Zuid-Holland	40	47	41	52	42	18	38	59	58	63	22	8
Zeeland	4	2	8	0	7	27	3	0	2	3	4	0
Noord-Brabant	12	5	6	13	9	2	19	12	18	4	7	1
Limburg	6	0	2	1	5	1	11	4	4	1	2	0
Onbekend	1	1	2	0	3	13	0	0	0	0	0	0
Buitenland												6

* De werkzame personen zijn ontleend op basis van het aantal werknemers uit de Maritieme Monitor. Het totaal aantal werknemers in het Maritiem cluster is gecorrigeerd voor dubbelstellingen.

Arbeidsmarktstructuur in 2020

Tabel 144: Overzicht van arbeidsmarkt structuur gegevens in 2020 (weergegeven in absolute aantallen en percentages)

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Werkzame personen*	191.296	7.440	11.826	19.438	8.250	1.587	59.460	29.250	11.126	16.274	16.743	13.242
DGA's	2	1	3	1	6	6	1	0	1	3	6	
werknemers	82	89	87	99	58	54	95	100	98	94	80	0
Zelfstandigen	17	10	11	0	36	40	4	0	1	3	15	100
Arbeidsrelatie												
vast	79	81	84	86	78	76	83	78	87	75	68	54
tijdelijk	21	19	16	14	22	24	17	22	13	25	32	46
Dienstverband												
voltijd	75	73	78	80	76	66	72	78	84	66	57	97
deeltijd	25	27	22	20	24	34	28	22	16	34	43	3
Opleidingsniveau												
laag	16	8	15	12	17	28	20	6	10	13	18	nbn
midden	50	47	52	49	66	59	52	33	37	47	51	nbn
hoog	34	45	32	39	17	13	29	60	53	40	31	nbn
Leeftijdsopbouw												
18-25 jaar	10	10	9	9	13	11	9	7	7	8	15	19
26-35 jaar	24	23	19	22	19	18	26	24	23	21	20	32
36-45 jaar	22	21	22	22	18	19	23	26	24	22	19	17
46-55 jaar	25	24	27	28	23	26	24	25	28	26	25	20
56-65 jaar	17	19	20	17	20	18	16	16	17	19	16	11
66 jaar en ouder	3	4	3	1	7	8	2	1	1	4	5	0
Geslacht												
man	79	82	87	85	76	83	74	80	88	74	69	87
vrouw	21	18	13	15	24	17	26	20	12	26	31	13

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
<i>Regionalisering</i>												
Groningen	3	18	4	3	2	3	1	3	1	3	1	0
Friesland	4	8	12	2	6	6	1	1	2	2	15	0
Drenthe	1	0	1	3	0	0	0	5	0	1	1	0
Overijssel	3	1	5	2	4	1	3	4	3	0	4	0
Flevoland	2	0	2	6	2	4	1	0	1	4	9	0
Gelderland	6	0	5	18	6	2	6	2	8	9	11	1
Utrecht	3	1	2	6	2	0	2	1	2	1	4	17
Noord-Holland	18	20	13	4	11	22	15	14	6	13	18	67
Zuid-Holland	38	46	38	44	43	21	37	57	59	56	23	8
Zeeland	4	2	9	1	7	28	4	0	2	5	3	0
Noord-Brabant	12	3	6	10	9	2	19	11	15	4	7	1
Limburg	6	0	2	1	5	1	11	3	2	1	2	0
Onbekend	1	1	1	0	2	11	0	0	0	0	0	0
Buitenland												6
<i>Instroomcijfers</i>												
werkzame personen	25.600	1.200	1.900	1.900	1.600	400	9.600	1.900	1.700	2.400	2.500	
<i>Leeftijdopbouw</i>												
18-25 jaar	6.100	400	500	300	500	100	2.400	300	300	300	700	
26-35 jaar	6.800	300	500	400	300	100	3.000	500	400	600	600	
36-45 jaar	4.800	200	400	400	200	100	1.800	400	300	500	500	
46-55 jaar	4.700	200	300	500	300	100	1.400	400	400	600	500	
56-65 jaar	2.600	100	200	300	200	0	700	200	200	400	300	
66 jaar en ouder	500	100	0	0	100	0	100	0	0	100	0	

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Geslacht												
Man	19.100	1.000	1.600	1.600	1.300	300	6.600	1.500	1.400	1.800	1.600	
Vrouw	6.500	200	300	300	300	100	3.000	400	300	600	1.000	
Uitstroomcijfers												
Werkzame personen	27.000	1.400	3.100	2.000	2.300	400	8.300	2.900	2.500	2.000	2.000	
Leeftijdopbouw												
18-25 jaar	4.000	300	300	100	500	100	1.400	300	300	200	500	
26-35 jaar	6.500	300	700	400	500	100	2.300	800	500	500	400	
36-45 jaar	5.300	200	700	400	300	100	1.500	700	500	400	300	
46-55 jaar	5.300	200	700	500	400	100	1.400	600	600	400	400	
56-65 jaar	4.000	200	400	400	300	100	1.100	400	400	400	200	
66 jaar en ouder	1.900	100	300	100	300	0	600	100	100	100	100	
Geslacht												
man	21.100	1.100	2.700	1.600	1.700	300	6.100	2.400	2.200	1.500	1.400	
vrouw	5.900	300	400	300	600	100	2.200	500	300	500	600	

* De werkzame personen zijn ontleend op basis van het aantal werknemers uit de Maritieme Monitor. Het totaal aantal werknemers in het Maritiem cluster is gecorrigeerd voor dubbelstellingen.

Arbeidsmarktstructuur in 2021

Tabel 145: Overzicht van arbeidsmarkt structuur gegevens in 2021 (weergegeven in absolute aantallen en percentages)

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Werkzame personen*	197.009	7.340	11.210	19.980	8.340	1.655	63.810	29.270	11.470	16.560	17.530	13.194
DGA's	2	1	3	1	7	6	1	1	1	3	6	0
werknemers	90	89	86	99	58	58	95	99	98	94	81	100
Zelfstandigen	8	10	11	0	35	36	4	0	1	3	13	0
Arbeidsrelatie												
vast	76	79	83	85	77	75	78	75	85	75	65	46
tijdelijk	24	21	17	15	23	25	22	25	15	25	35	54
Dienstverband												
voltijd	74	72	76	78	72	67	71	76	82	63	56	97
deeltijd	26	28	24	22	28	33	29	24	18	37	44	3
Opleidingsniveau												
laag	16	8	15	11	15	26	19	6	9	13	17	
midden	51	47	53	51	67	60	52	35	37	45	51	
hoog	33	45	32	38	18	14	29	59	54	42	32	
Leeftijdsofbouw												
18-25 jaar	11	10	10	10	13	12	11	7	8	9	16	20
26-35 jaar	24	23	19	22	19	17	26	23	23	20	20	31
36-45 jaar	22	20	21	22	18	19	23	27	23	21	19	17
46-55 jaar	24	24	26	27	22	25	23	25	27	25	24	19
56-65 jaar	17	19	21	18	20	19	16	16	17	21	16	11
66 jaar en ouder	2	4	3	1	8	8	1	2	1	4	4	1
Geslacht												
man	78	82	87	85	76	82	74	79	87	73	68	87
vrouw	22	18	13	15	24	18	26	21	13	27	32	13

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Regionalisering												
Groningen	3	19	4	3	2	3	1	4	1	3	1	0
Friesland	4	8	13	2	6	6	1	2	2	2	13	0
Drenthe	1	1	1	3	0	0	0	5	0	1	1	0
Overijssel	3	1	5	2	4	1	3	4	3	0	5	0
Flevoland	2	1	2	8	2	4	1	0	1	4	10	0
Gelderland	6	1	5	19	7	2	6	3	8	9	12	1
Utrecht	3	1	1	7	2	0	2	1	2	2	5	17
Noord-Holland	18	22	13	5	11	23	15	15	5	15	18	66
Zuid-Holland	37	43	36	38	42	22	36	50	59	55	23	9
Zeeland	4	1	10	1	7	29	4	0	2	5	3	0
Noord-Brabant	12	2	7	11	9	1	19	12	15	4	7	1
Limburg	6	0	2	1	5	1	11	4	2	0	2	0
Onbekend	1	0	1	0	3	8	0	0	0	0	0	0
Buitenland												6
Instroomcijfers												
werkzame personen	27 500	1 300	2 400	1 100	1 800	400	13 400	1 600	1 600	1 500	2 400	
Leeftijdopbouw												
18-25 jaar	31	36	28	27	32	25	32	19	25	27	33	
26-35 jaar	28	21	24	27	21	25	32	31	31	27	25	
36-45 jaar	17	14	20	18	16	25	17	19	19	20	17	
46-55 jaar	14	14	16	18	16	25	13	19	19	13	17	
56-65 jaar	8	7	8	9	11	0	6	13	6	13	8	
66 jaar en ouder	2	7	4	0	5	0	1	0	0	0	0	

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Geslacht												
Man	73	77	83	82	78	75	70	75	81	67	63	
Vrouw	27	23	17	18	22	25	30	25	19	33	38	
Opleidingsniveau												
laag	27	23	25	27	28	25	29	19	19	27	29	
midden	46	46	46	45	56	50	46	38	38	40	46	
hoog	27	31	29	27	17	25	25	44	44	33	25	
Uitstroomcijfers												
Werkzame personen	22 900	1 500	2 900	900	1 800	400	9 000	2 400	1 200	1 300	1 400	
Leeftijdopbouw												
18-25 jaar	16	20	13	11	22	25	16	8	17	18	29	
26-35 jaar	27	27	20	22	22	25	30	29	25	27	29	
36-45 jaar	20	13	23	22	17	25	20	21	17	18	14	
46-55 jaar	17	13	20	22	17	0	15	21	17	18	14	
56-65 jaar	13	13	17	11	11	25	12	17	17	9	7	
66 jaar en ouder	8	13	7	11	11	0	7	4	8	9	7	
Geslacht												
man	76	80	86	78	78	75	72	79	83	77	64	
vrouw	24	20	14	22	22	25	28	21	17	23	36	
Opleidingsniveau												
laag	28	27	21	22	28	50	28	21	25	31	29	
midden	46	47	55	44	56	50	44	54	50	46	50	
hoog	25	27	24	33	17	0	28	25	25	23	21	

* De werkzame personen zijn ontleend op basis van het aantal werknemers uit de Maritieme Monitor. Het totaal aantal werknemers in het Maritiem cluster is gecorrigeerd voor dubbeltellingen.

Arbeidsmarktstructuur in 2022

Tabel 146: Overzicht van arbeidsmarkt structuur gegevens in 2022 (weergegeven in absolute aantallen en percentages)

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij Kweken vis- en schaaldieren	Visserij waarvan:	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Werkzame personen*	201.914	7.370	11.661	20.140	8.610		1.674	65.570	30.280	12.070	17.010	17.829	13.220
DGA's	2	1	3	1	11	8	11	1	0	1	3	7	0
werknemers	98	99	97	99	89	92	89	99	100	99	97	93	100
Zelfstandigen	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	0
Arbeidsrelatie													
vast	75	77	82	83	73	78	75	78	70	82	71	66	54
tijdelijk	25	23	18	17	27	22	25	22	30	18	29	34	46
Dienstverband													
voltijd	75	82	76	78	72	69	65	73	77	84	65	59	97
deeltijd	25	18	24	22	28	31	35	27	23	16	35	41	3
Opleidingsniveau													
laag	15	10	16	12	17	27	25	20	7	9	15	19	
midden	48	48	51	52	66	55	49	52	37	37	45	52	
hoog	36	42	33	36	17	18	26	28	56	54	40	29	
Leeftijdopbouw													
18-25 jaar	11	11	11	10	19	15	14	10	8	9	10	19	23
26-35 jaar	24	23	19	22	21	20	19	26	23	24	21	21	30
36-45 jaar	22	21	22	21	18	17	19	23	26	22	21	19	17
46-55 jaar	23	24	25	25	21	25	23	23	24	26	24	22	19
56-65 jaar	17	20	20	19	17	17	19	16	17	17	20	16	11
66 jaar en ouder	2	1	2	2	5	6	5	1	2	1	4	3	0

Arbeidsmarkt- indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheeps- bouw	Mar. Toe- leveran- ciers	Binnen- vaart	Visserij waarvan: Visserij	Kweken vis- en schaal- dieren	Havens	Offshore	Water- bouw	Maritieme dienst- verlening	Jachtbouw/ watersport- industrie	Marine
Geslacht													
man	77	81	87	85	79	75	84	72	79	86	73	66	86
vrouw	23	19	13	15	21	25	16	28	21	14	27	34	14
Regionalisering													
Groningen	2	15	4	2	1	1	0	1	2	1	2	1	0
Friesland	3	6	9	2	3	1	1	1	2	2	1	10	0
Drenthe	1	0	0	3	0	0	0	0	3	0	1	0	0
Overijssel	2	1	5	2	2	1	0	2	3	2	0	3	0
Flevoland	2	0	1	6	1	2	1	1	0	1	3	9	0
Gelderland	5	0	4	15	4	0	0	4	2	6	8	8	1
Utrecht	2	0	1	3	1	0	1	1	1	1	1	3	18
Noord-Holland	12	15	9	4	8	24	22	10	11	3	10	10	65
Zuid-Holland	30	37	31	32	35	22	26	28	37	29	41	17	8
Zeeland	2	1	9	0	5	25	27	2	0	1	2	2	0
Noord-Brabant	9	2	6	9	6	0	0	15	7	9	3	5	1
Limburg	4	0	1	1	3	0	0	10	3	2	0	2	0
Onbekend	25	23	20	21	30	22	21	25	29	42	28	30	0
Buitenland	0												6

* De werkzame personen zijn ontleend op basis van het aantal werknemers uit de Maritieme Monitor. Het totaal aantal werknemers in het Maritiem cluster is gecorrigeerd voor dubbeltellingen.

** De arbeidsmarktgegevens voor 2022 zijn gebaseerd op een sample van DGA's en werknemers. Informatie over zelfstandigen over 2022 is op het moment van publicatie nog niet beschikbaar bij het CBS. In de rapportage zijn de resultaten voor 2022 gecorrigeerd voor het aandeel zelfstandigen om de cijfers over de verschillende jaren goed te kunnen vergelijken.

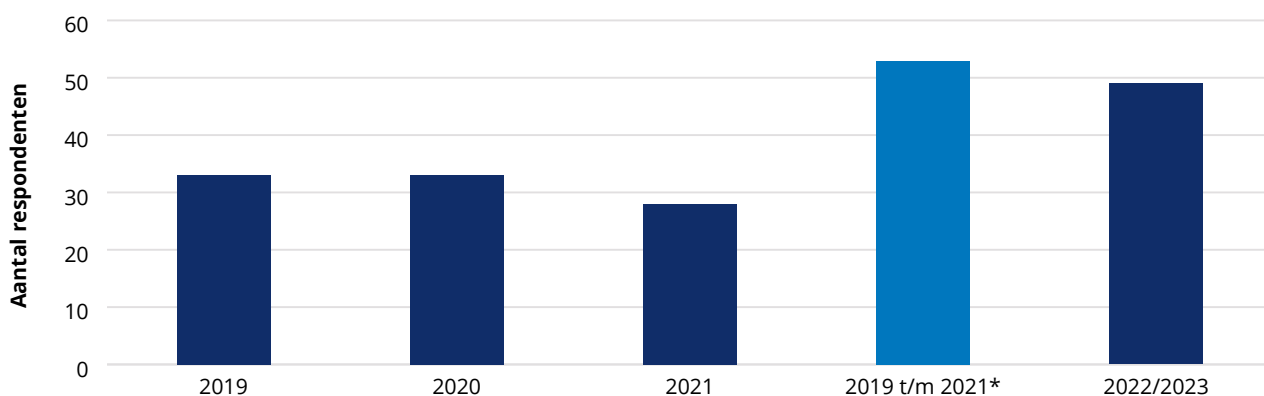
Enquête zeevarenden 2022

Aantal respondenten

De informatie die in deze sectie zal worden weergegeven is – in de periode mei tot juli 2023 – door de KVNR opgehaald middels een enquête onder zeevarenden. Deze enquête bevat ten opzichte van de voorgaande enquêtes aanvullende details (o.a. scheeptypes) en een aantal vragen zijn niet opgenomen. De resultaten van deze enquête worden in Maritieme Monitor op een geaggregeerde wijze weergegeven

De afgelopen drie jaar hebben ruwweg 30 respondenten de enquête ingevuld. In de Arbeidsmarktmonitor 2022 is ervoor gekozen om specifiek te kijken naar het aantal unieke respondenten, zodat in mindere mate sprake is van schommelingen tussen de jaren. In totaal zijn er 53 unieke organisaties die de enquête hebben ingevuld in de periode 2019 en 2022. In totaal hebben 49 respondenten de KVNR enquête ingevuld.

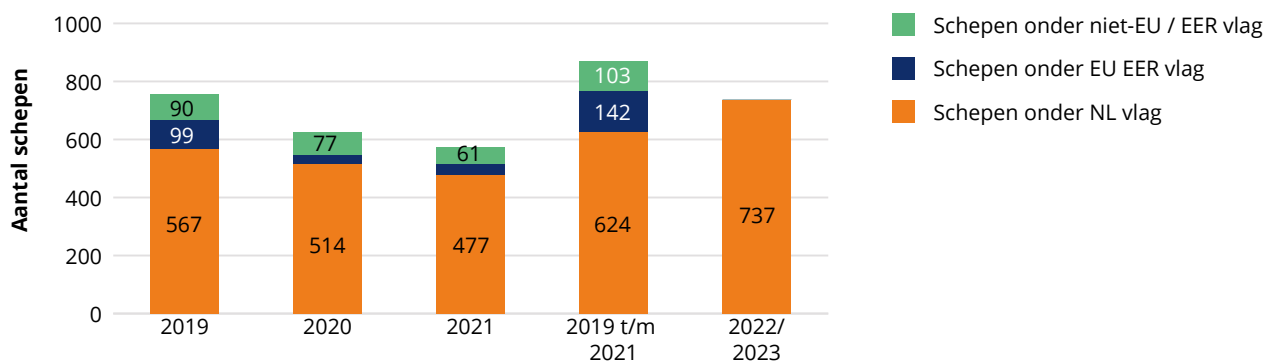
Figuur 60: Aantal respondenten in 2019, 2020 en 2021 en unieke respondenten (zie 2019 t/m 2022)



Aantal schepen

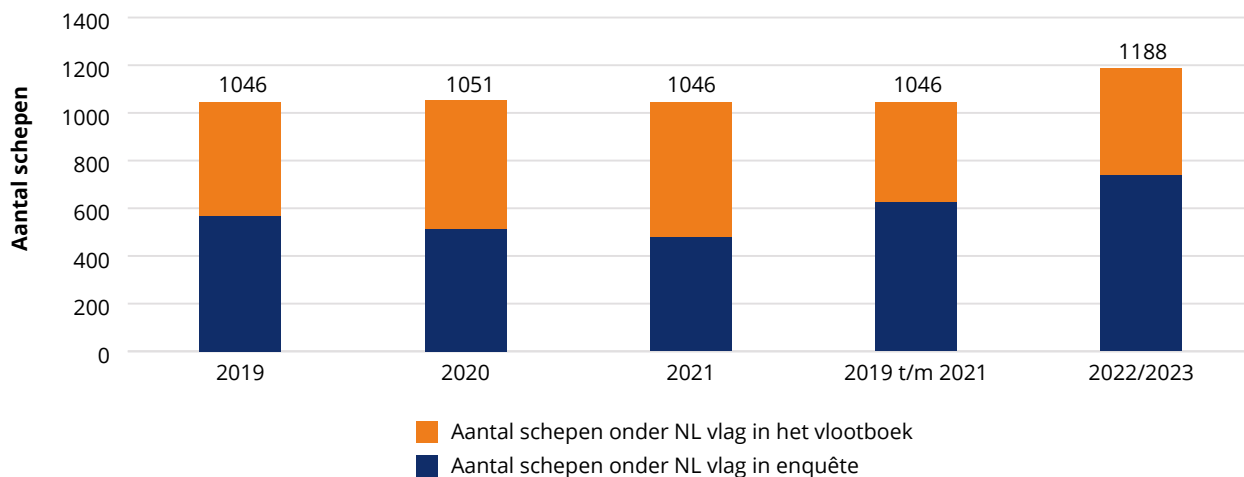
In onderstaande figuren wordt het aantal schepen en de verdeling naar vlag weergegeven. Ook laat de onderstaande figuur de representativiteit van de sample ten opzichte van de gehele vloot zien.

Figuur 61: Verdeling van schepen waarvoor enquête is ingevuld (verdeeld naar vlag)



In onderstaande figuur wordt het aantal schepen in de enquête en in het totale vlootboek weergegeven. De representativiteit van de enquête voor schepen varende onder Nederlandse vlag varieert tussen de 45% en 66%. In de enquête die dit jaar is uitgevoerd door de KVNR is geen informatie opgehaald over het aantal schepen onder EU/EER of niet-EU/EER vlag.

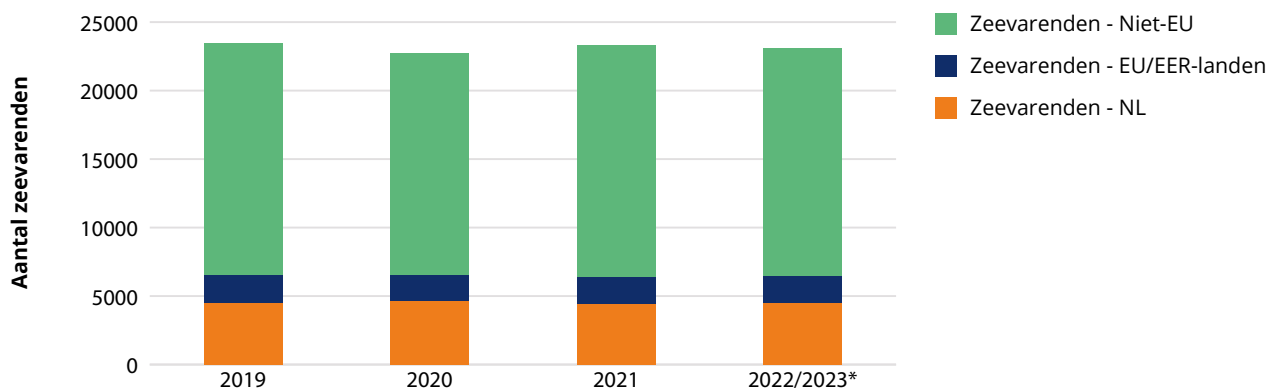
Figuur 62: Verdeling van schepen onder Nederlandse vlag waarvoor enquête is ingevuld (blauwe deel) t.o.v. Nederlandse vlootboek (totaal excl. in de waterbouw)



Aantal zeevarenden

In onderstaande figuur wordt het aantal zeevarenden naar nationaliteit ontleend uit de enquête. Het betreft hier (in tegenstelling tot voorgaande rapportages) een extrapolatie van resultaten voor de totale sector. Hier is voor gekozen om ook het jaar 2022/2023 te vergelijken met voorgaande jaren.

Figuur 63: Verdeling van zeevarenden waarvoor enquête is ingevuld (verdeeld naar vlag)



* De KNVR heeft de cijfers in 2022/2023 geëxtrapoléerd voor de hele sector op basis van type schepen

Naast het totaal aantal zeevarenden waarvoor de enquête is ingevuld, zijn een aantal karakteristieken omtrent dienstverband (in dienst of ingehuurd) en nationaliteit dit jaar niet uitgevoerd. De procentuele verdeling van de afgelopen jaren wordt wel in onderstaande tabellen weergegeven. Het betreft hier geen extrapolatie van resultaten voor de totale sector, maar een directe weergave van de enquête resultaten in 2019 tot en met 2021.

Tabel 147: Verdeling werkzame personen onder Nederlandse- en buitenlandse vlag (in %)

	Nederlandse vlag			Buitenlandse vlag		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
NL personeel in dienst	28%	25%	23%	0%	1%	3%
NL personeel ingehuurd	1%	0%	2%	0%	1%	1%
EU/EER (niet NL) personeel in dienst	4%	5%	4%	1%	2%	0%
EU/EER (niet NL) personeel ingehuurd	2%	1%	1%	25%	3%	6%
niet-EU/EER personeel in dienst	45%	24%	54%	8%	8%	78%
niet-EU/EER personeel ingehuurd	19%	44%	16%	65%	85%	12%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Tabel 148: Verdeling personeel (in dienst en ingehuurd) varend onder Nederlandse vlag over functies en herkomst (in %)

	Kapiteins				Officieren				Gezellen				Overig niet nautisch personeel				Stagiairs			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Nederlands	30,4%	34,8%	29,0%	27,2%	60,3%	58,6%	59,9%	64,4%	8,4%	3,1%	9,8%	7,0%	0,8%	3,4%	1,3%	1,3%	170	141	176	340
EU/EER (niet NL)	0,9%	1,7%	0,9%	1,0%	5,2%	5,8%	4,9%	6,3%	1,5%	0,4%	1,3%	2,9%	0,2%	0,0%	0,0%	0,0%	0,3%	0,3%	0,1%	0,2%
Niet-EU/EER	4,1%	5,4%	4,2%	4,3%	32,5%	37,2%	32,6%	29,3%	51,0%	48,8%	53,1%	53,9%	2,8%	0,0%	2,2%	0,5%	1,5%	0,2%	0,7%	1,4%

Tabel 149: Verdeling EU/EER (niet NL) personeel (in dienst en ingehuurd) varend onder Nederlandse vlag over functies en herkomst (in absolute aantallen en %)

	Kapiteins		Officieren		Gezellen		Overig niet nautisch personeel		Walpersoneel		Stagiairs	
	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022
EU/EER (niet NL)	52	192	258	1170	68	545	.	.	.	.	4	.
waarvan: Estland	19%	10%	31%	11%	9%	3%	.	.	.	.	0%	.
waarvan: Polen	15%	13%	9%	9%	4%	11%	.	.	.	.	26%	.
waarvan: Letland	11%	7%	26%	19%	10%	41%	.	.	.	.	0%	.
waarvan: Litouwen	10%	13%	13%	18%	22%	20%	.	.	.	.	0%	.
waarvan: Roemenië	12%	9%	12%	18%	23%	10%	.	.	.	.	0%	.
waarvan: Kroatië		18%		16%		7%						
waarvan: Overig	33%	30%	10%	9%	32%	8%	.	.	.	.	74%	.
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	.	.	.	.	100%	.

Tabel 150: Verdeling niet-EU/EER personeel naar nationaliteit varend onder Nederlandse vlag over functies en herkomst (in absolute aantallen en %)

	Kapiteins				Officieren				Gezellen				Overig niet nautisch personeel				Stagiairs			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
niet-EU/EER	236	200	265	807	1.877	1.371	1.879	5476	2.944	1.799	3.068	10078			95	.	88	8	45	.
waarvan: China	0%	0%	2%	1%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	.	0%	0%	2%	.
waarvan: Filipijnen	3%	10%	3%	9%	32%	27%	31%	30%	82%	79%	76%	74%	82%	100%	98%	.	69%	60%	31%	.
waarvan: Indonesië	1%	9%	4%	4%	6%	4%	8%	7%	13%	11%	15%	18%	6%	0%	0%	.	0%	0%	4%	.
waarvan: Oekraïne	20%	21%	23%	26%	23%	19%	16%	25%	2%	5%	5%	3%	3%	0%	0%	.	10%	10%	29%	.
waarvan: Rusland	74%	60%	67%	54%	38%	49%	43%	29%	2%	5%	4%	2%	1%	0%	0%	.	21%	30%	27%	.
waarvan: Vietnam	0%	0%	0%	0%	0%	0%	1%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	0%	.	0%	0%	4%	.
waarvan: Overig	1%	0%	0%	6%	1%	0%	0%	8%	0%	0%	0%	3%	8%	0%	2%	.	0%	0%	2%	.
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	.	100%	100%	100%	.

Totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeevaartsector

Tabel 151: Werkgelegenheid in de zeevaart naar functie* en nationaliteit aan boord van Nederlandse vlagschepen (2019 – 2021)

	in aantallen				in percentage			
	2019	2020	2021	2022	2019	2020	2021	2022
Walpersoneel	1.978	2.364	2.498	2.445	8%	9%	10%	10%
NL personeel aan boord**	4.499	4.620	4.399	4.526	18%	18%	17%	18%
NL Kapiteins	1.139	1.179	1.120	1.140	4%	5%	4%	4%
NL officieren	2.695	2.789	2.650	2.696	11%	11%	10%	11%
NL gezellen	293	303	288	293	1%	1%	1%	1%
NL-niet maritiem	53	55	52	53	0%	0%	0%	0%
NL stagiairs***	627	577	568	680	1%	1%	1%	1%
Niet-Nederlands personeel aan boord	18.941	18.146	18.931	18.583	75%	72%	73%	73%
EU kapiteins	195	186	195	191	1%	1%	1%	1%
EU officieren	1.186	1.136	1.185	1.164	5%	5%	5%	5%
EU gezellen	552	529	552	542	2%	2%	2%	2%
EU niet-maritiem personeel	0	0	0	0	0%	0%	0%	0%
EU stagiairs	46	44	46	45	0%	0%	0%	0%
niet-EU kapiteins	818	784	818	803	3%	3%	3%	3%
niet-EU officieren	5.551	5.318	5.548	5.446	22%	21%	21%	21%
niet EU gezellen	10.216	9.787	10.210	10.023	40%	39%	40%	39%
niet-EU niet-maritiem personeel	103	99	103	101	0%	0%	0%	0%
niet-EU stagiairs	274	262	274	269	1%	1%	1%	1%
Totaal werkgelegenheid	25.419	25.130	25.828	25.554	100%	100%	100%	100%

*) De verdeling naar functie en naar Nederlands/ Niet-Nederlands personeel wordt geschat op basis van weegfactoren aan de hand van de Werkgeversenquête Zeevaart 2023 en cijfers van het CBS.

**) Het totaal van NL personeel aan boord is lager dan de som van de functies. Dit komt omdat bij de berekening van het totaal NL personeel aan boord het aantal NL stagiairs is gewogen met 0,5. Deze weging voor het totaal is nodig omdat stages niet het gehele jaar, maar ongeveer een half jaar duren. Deze weegfactor is zowel in de weergave van absolute aantallen als de procentuele verdeling verwerkt.

***) Het aantal Nederlandse stagiairs is gebaseerd op opgave in de werkgeversenquête zeevaart.

Bron: KVNR en Ecorys op basis van CBS-werkgelegenheidscijfers en de werkgeversenquête Zeevaart 2023.

De in deze monitor gepubliceerde cijfers over 2022 bevatten ook herwerkte cijfers over eerdere jaren. Dit komt doordat de werkgelegenheidscijfers van het CBS gecorrigeerd ten opzichte van de in de Maritieme Monitor 2022 gepubliceerde cijfers. De cijfers van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij laten in 2022 ten opzichte van 2021 een daling van het aantal actieve deelnemers zien (daling van circa 80 deelnemers).

Arbeidsmarktmobiliteit naar sectoren

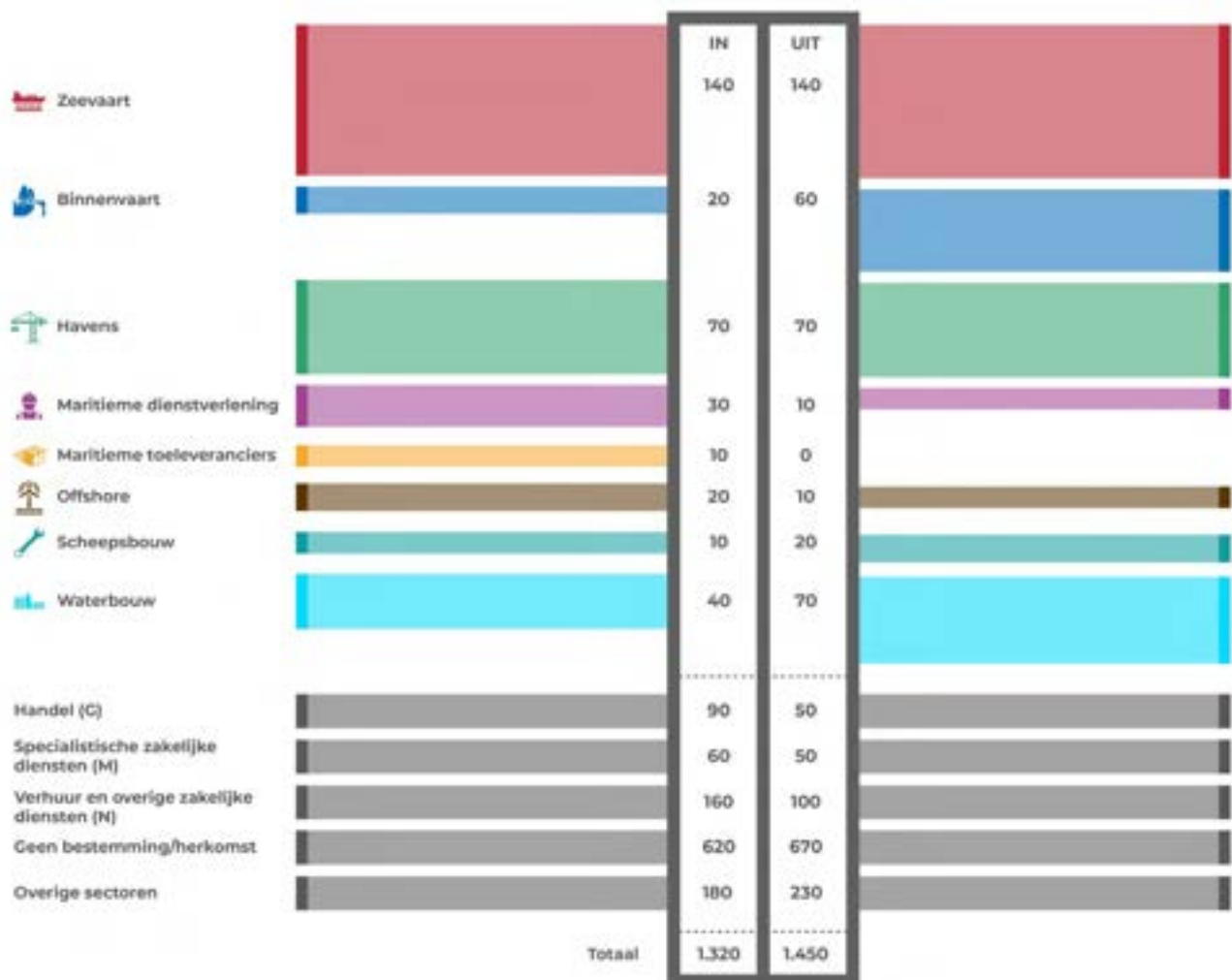
Algemeen

Tabel 152: Arbeidsmobiliteit (in-, uit- en doorstroom) binnen en buiten het maritieme cluster in 2019, 2020 en 2021 (in aantal)

Sectoren	Doorstroom			Uitstroom						Instroom					
				binnen het Maritieme cluster			buiten het Maritieme cluster			binnen het Maritieme cluster			buiten het Maritieme cluster		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Zeevaart	480	190	140	660	430	380	640	920	970	980	410	340	820	840	910
Binnenvaart	710	330	350	940	550	600	960	1710	1660	870	560	520	1230	1010	1050
Visserij	80	70	50	90	70	50	310	350	370	80	140	50	520	300	390
Scheepsbouw	460	150	470	800	480	650	1500	2580	2410	790	370	660	1810	1520	1230
Havens	1930	1670	1830	2250	1920	1980	6450	6380	6320	2160	1910	2090	8340	7670	7490
Maritieme dienstverlening	60	60	20	230	230	230	1370	1770	1770	220	210	150	1180	2240	2300
Offshore	100	80	90	350	360	410	1550	2540	2490	560	290	140	2040	1640	1790
Maritieme toeleveranciers	10	40	60	50	60	130	950	1900	1830	50	170	100	750	1690	1760
Waterbouw	360	200	210	730	310	280	670	2170	2200	510	390	500	1290	1330	1220
Jachtbouw en watersport	90	60	40	140	150	80	1260	1840	1910	120	140	130	1380	2410	2420

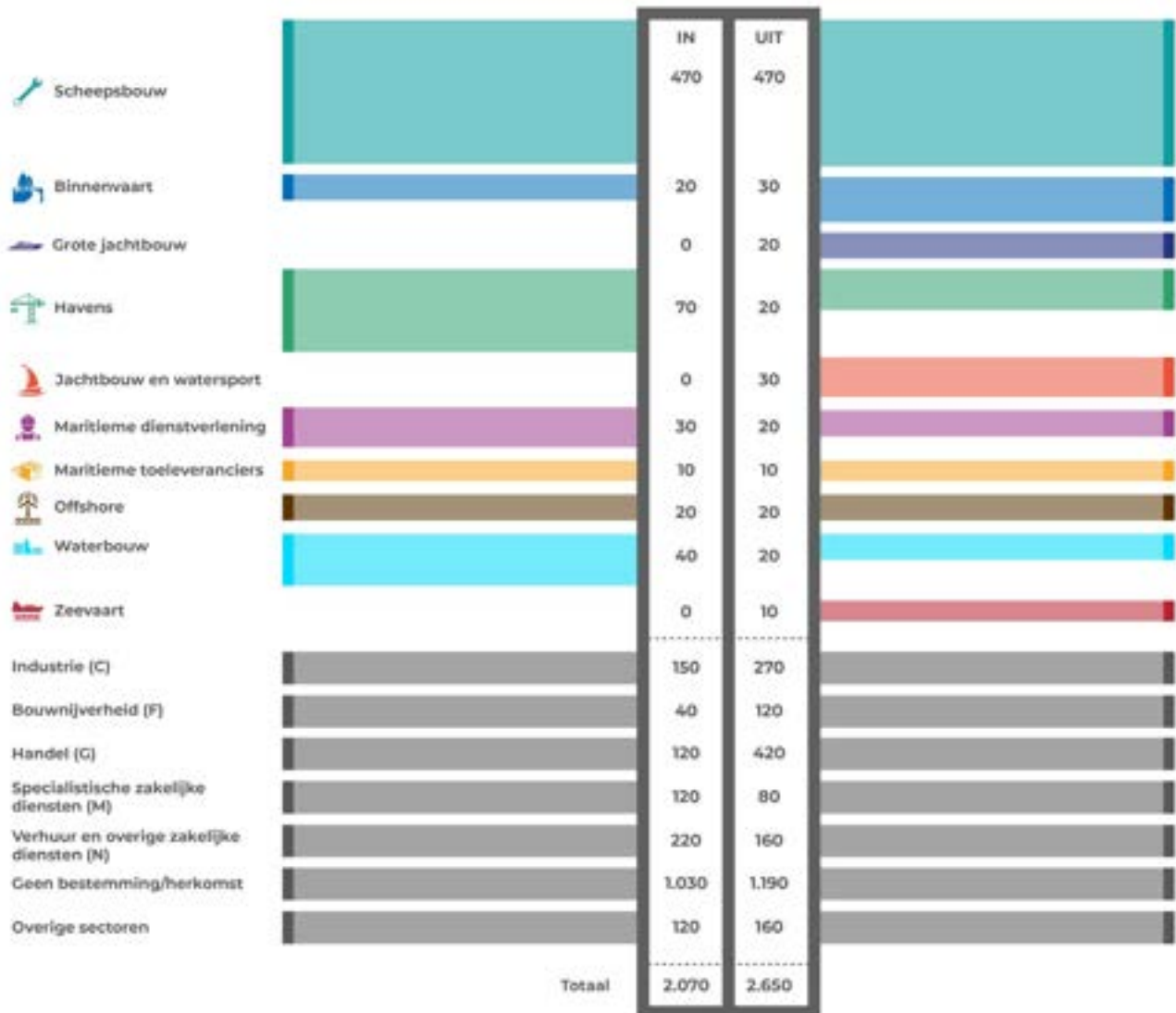
Zeevaart

Figuur 64: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in zeevaart (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



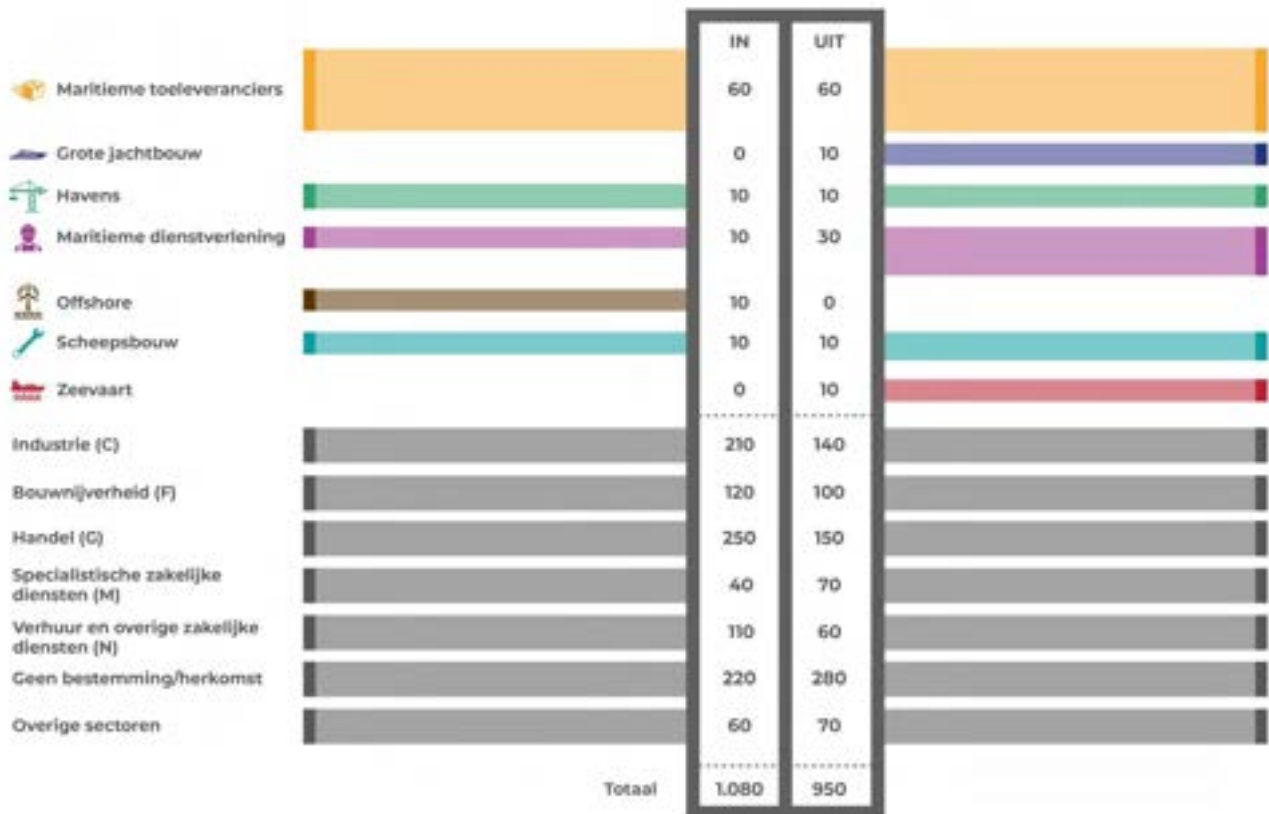
Scheepsbouw

Figuur 65: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in scheepsbouw (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



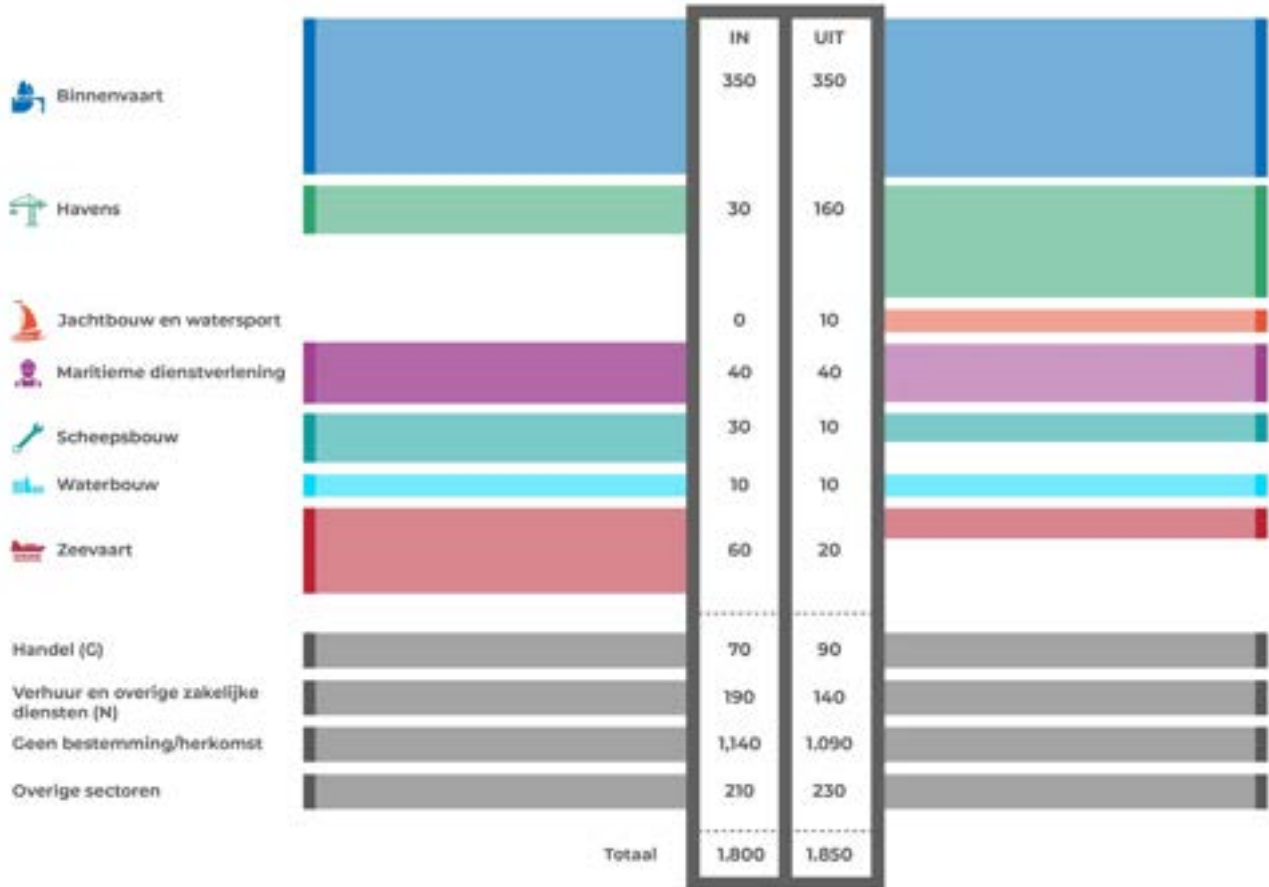
Maritieme toeleveranciers

Figuur 66: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in maritieme toeleveranciers (in 2021)
(naar grootste herkomst/bestemmingen)



Binnenvaart

Figuur 67: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in binnenvaart (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



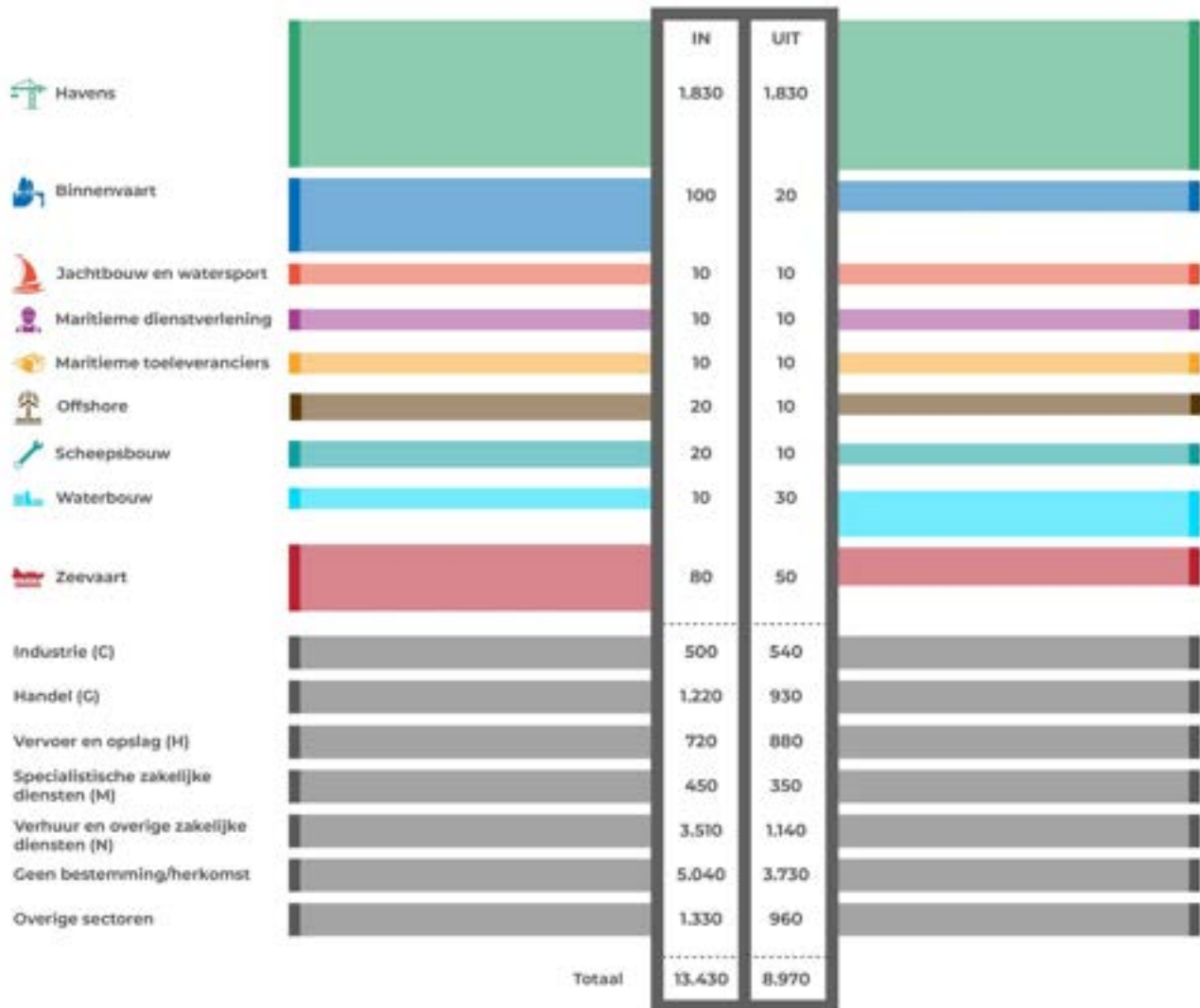
Visserij

Figuur 68: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in visserij (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



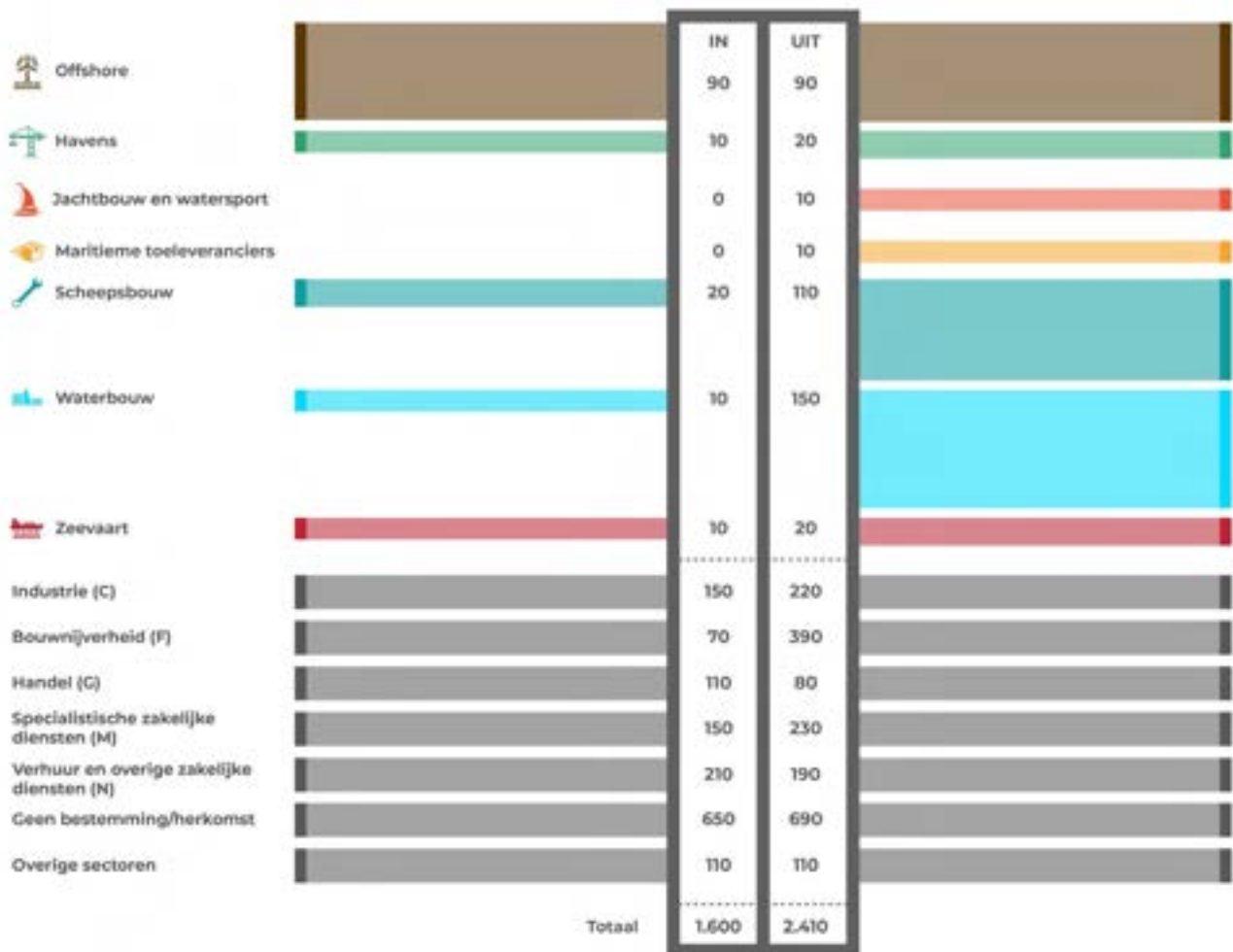
Havens / Logistiek

Figuur 69: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in havens (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



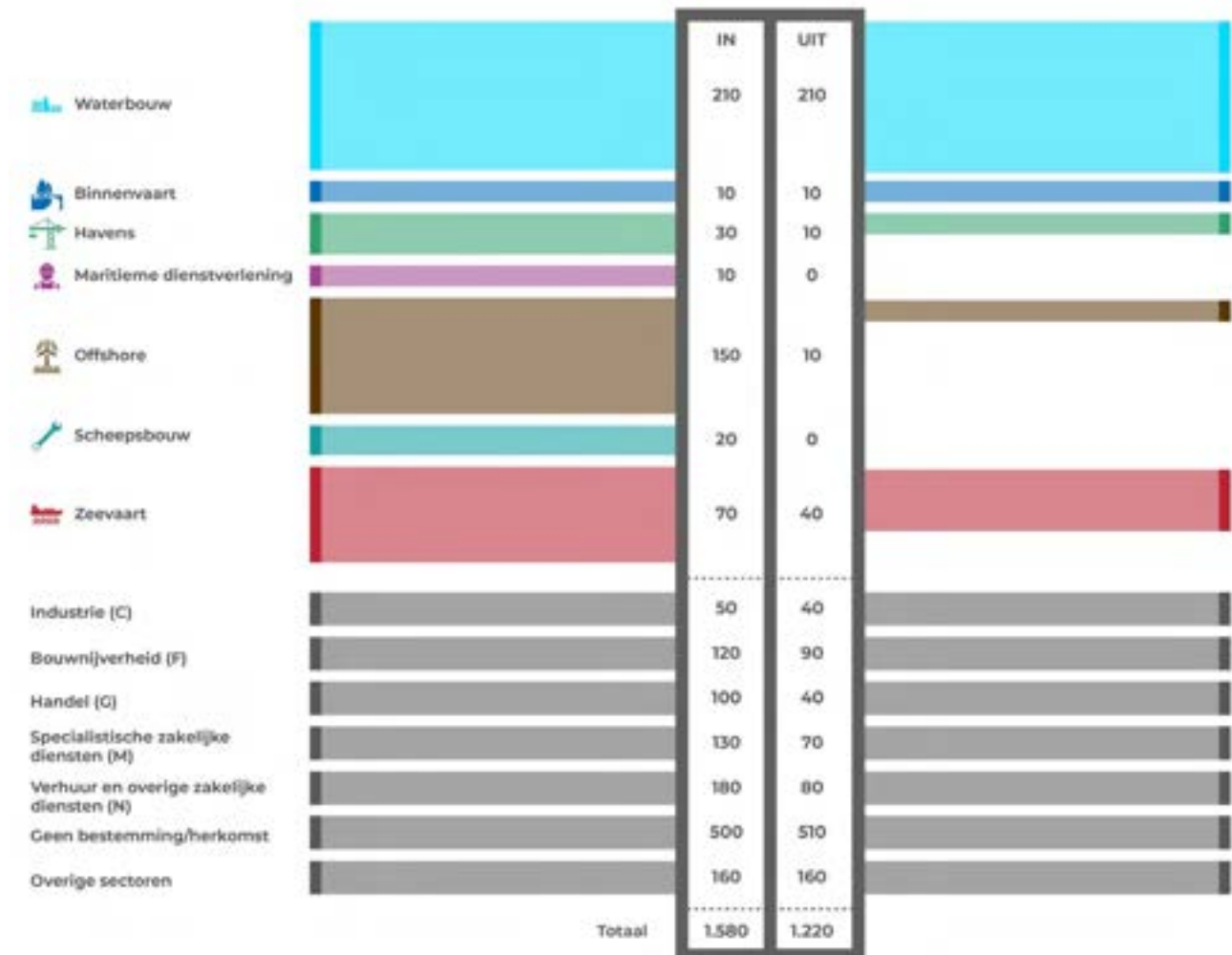
Offshore

Figuur 70: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in offshore (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



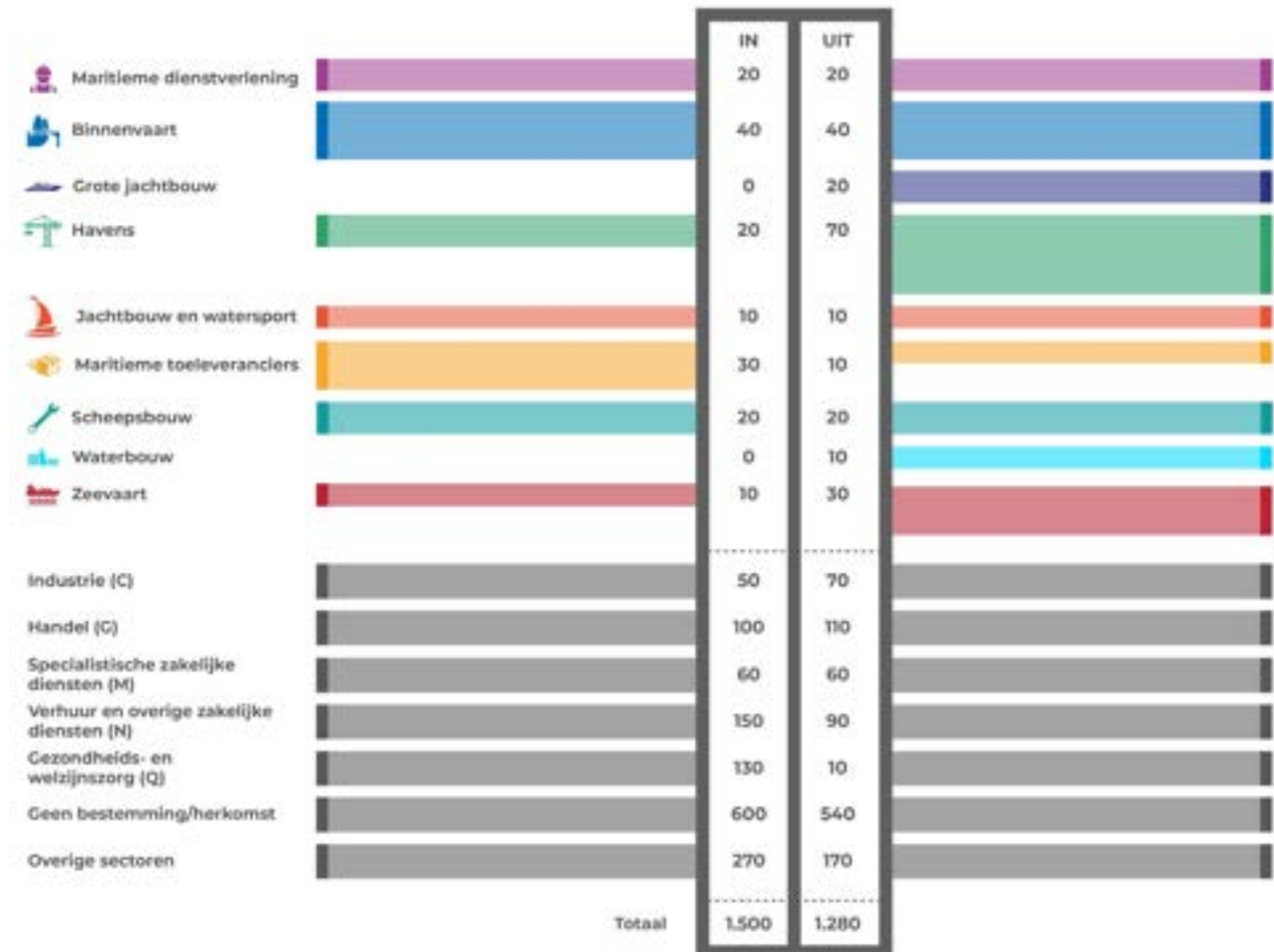
Waterbouw

Figuur 71: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in waterbouw (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



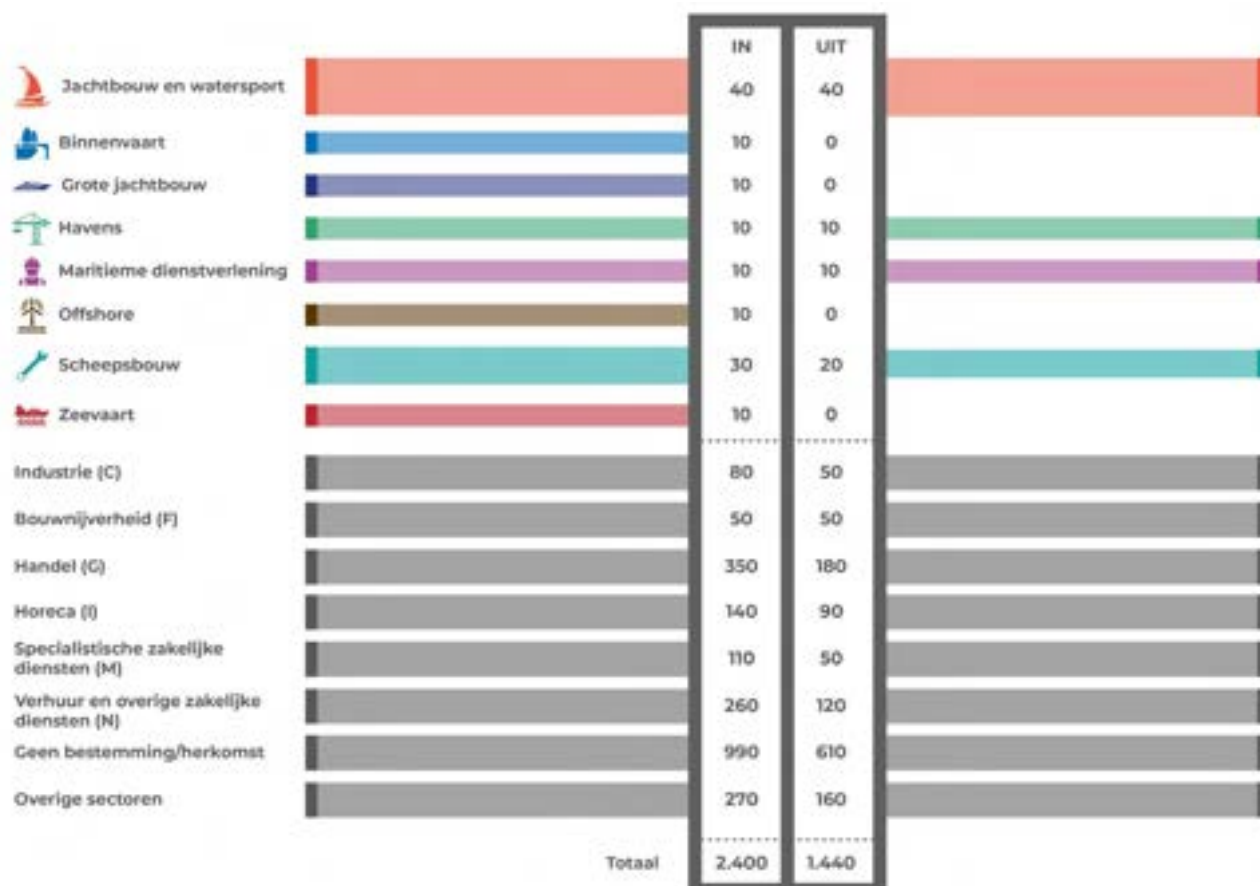
Maritieme dienstverlening

Figuur 72: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in maritieme dienstverlening (in 2021)
(naar grootste herkomst/bestemmingen)



Jachtbouw / watersportindustrie

Figuur 73: arbeidsmobiliteit van werkzame personen in jachtbouw / watersportindustrie (in 2021)
(naar grootste herkomst/bestemmingen)



Bijlage VII: Totaaleffecten Maritieme-, Haven- en Binnenhavenmonitor

Tabel 153: Totaaleffecten Maritieme-, Haven- en Binnenhavenmonitor in 2020, 2021 en 2022

SBI-code	2020			2021		
	Toegevoegde waarde Lopende prijzen miljoen euro	Werknemers fte aantal	Werknemers totaal aantal	Toegevoegde waarde Lopende prijzen miljoen euro	Werknemers fte aantal	Werknemers totaal aantal
01	16	210	250	24	270	310
03	288	1 360	1 730	300	1 420	1 800
06	32	510	540	458	430	450
08	114	790	840	136	860	920
09	542	1 840	1 930	175	1 760	1 850
10	708	5 290	5 620	780	5 380	5 710
13	16	150	170	15	150	170
16	12	140	150	16	140	150
17	69	720	730	61	710	730
19	227	4 650	4 920	757	4 430	4 710
20	2 582	12 640	13 140	4 074	12 680	13 190
22	120	1 390	1 470	142	1 470	1 560
23	73	570	610	92	680	720
24-25	1 190	16 760	17 390	2 279	16 830	17 450
26	227	2 040	2 140	217	2 050	2 140
27	109	1 140	1 190	100	1 000	1 050
28	554	5 600	5 910	598	5 410	5 720
29	22	340	360	19	250	260
30	790	9 850	10 540	751	9 410	10 130
31	25	390	410	23	380	400
33	736	7 480	8 050	682	7 140	7 710
Overig industrie	32	220	240	64	420	440
35	597	2 850	2 960	706	3 030	3 170
E	661	6 230	6 530	822	7 040	7 380
41	94	930	980	117	890	950
42	981	9 560	10 120	920	9 750	10 360
43	778	9 080	9 470	754	8 140	8 560

SBI-code	2020			2021		
	Toegevoegde waarde	Werknemers fte	Werknemers totaal	Toegevoegde waarde	Werknemers fte	Werknemers totaal
	Lopende prijzen			Lopende prijzen		
	miljoen euro	aantal	aantal	miljoen euro	aantal	aantal
45	151	1 250	1 390	172	1 430	1 580
46	4 316	27 570	30 020	6 144	28 200	30 730
47	165	1 200	1 620	176	1 520	2 140
H	10 143	77 620	84 510	11 817	81 360	89 610
55	67	780	1 010	96	990	1 270
56	5	80	130	7	120	210
J+K	976	2 700	2 980	875	2 760	3 040
68	25	80	110	17	110	140
69-71	1 611	17 300	18 490	1 643	17 000	18 270
72	139	1 930	2 060	146	1 810	1 940
73	10	130	150	16	150	170
74	21	170	190	31	170	180
77-80	1 498	7 480	8 760	506	7 110	8 640
81	108	1 260	1 480	115	1 290	1 530
82	22	430	590	21	270	290
84	957	8 320	9 300	1 186	10 240	11 440
85	194	1 950	2 470	193	1 930	2 490
Q	7	110	170	9	220	340
R	46	910	1 220	46	910	1 250
S	18	290	330	21	290	330
Totaal	32 075	254 310	275 330	38 315	259 980	283 570

2022*			
	Toegevoegde waarde Lopende prijzen	Werknemers fte	Werknemers totaal
SBI-code	miljoen euro	aantal	aantal
01	26	320	370
03	278	1 420	1 820
06	1 042	450	470
08	317	880	950
09	395	1 850	1 970
10	835	5 530	5 870
13	13	150	180
16	18	140	150
17	71	720	740
19	4 641	4 590	4 840
20	4 442	13 130	13 670
22	157	1 530	1 640
23	113	800	840
24-25	2 993	17 060	17 680
26	239	2 010	2 110
27	63	820	870
28	690	5 370	5 690
29	17	250	270
30	682	9 650	10 340
31	22	360	380
33	674	7 360	7 950
Overig industrie	68	440	460
35	1 001	2 980	3 110
E	1 009	6 890	7 270
41	106	870	930
42	949	10 090	10 760
43	735	8 060	8 500
45	167	1 330	1 460
46	6 632	29 070	31 700
47	181	1 580	2 170
H	15 594	83 540	91 150
55	160	1 110	1 420
56	13	140	240
J+K	918	2 870	3 190
68	24	180	210
69-71	1 828	18 190	19 630
72	146	1 880	2 000

2022*			
	Toegevoegde waarde Lopende prijzen	Werknemers fte	Werknemers totaal
SBI-code	miljoen euro	aantal	aantal
73	18	160	190
74	35	200	220
77-80	648	7 820	9 170
81	121	1 210	1 400
82	20	250	260
84	1 247	10 470	12 120
85	183	1 920	2 490
Q	11	200	300
R	53	930	1 280
S-T	23	280	320
Totaal	49 616	267 070	290 740

Bijlage VIII: Omzetontwikkeling 2023 tov een jaar eerder

Tabel 154: omzetontwikkeling 2023 tov een jaar eerder

Omzet ontwikkeling tov een jaar eerder			
Bedrijfstakken/branches (SBI 2008)	2023 1e kwartaal*	2023 2e kwartaal*	2023 3e kwartaal*
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%	-
	14%	-5%	-6%

Bron: CBS statline

Bijlage IX: 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 155. 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 155: zeehavens en zeehavengemeentes

Noordelijke Zeehavens		Noordzeekanaalgebied		Rijn- en Maasmond		Scheldebekken	
Zeehaven	Gemeente	Zeehaven	Gemeente	Zeehaven	Gemeente	Zeehaven	Gemeente
Groningen Seaports	Delfzijl	Amsterdam	Amsterdam	Rotterdam	Rotterdam	North Sea Port	Vlissingen
	Eemmond	Overig Noordzeekanaalgebied	Beverwijk	Noordoever Nieuwe Waterweg	Schiedam		Terneuzen
Harlingen	Harlingen		Velsen/IJmuiden		Vlaardingen		Borsele
Den Helder	Den Helder		Zaanstad		Maassluis		
				Moerdijk	Moerdijk		
				Drechtsteden	Dordrecht Zwijndrecht Papendrecht Sliedrecht Gorinchem Alblasserdam Molenlanden Hardinxveld-Giesendam 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 verzorgingszorg. 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	De informatie wordt 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. De informatie wordt verzameld op basis van 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, ondernemingengroep 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

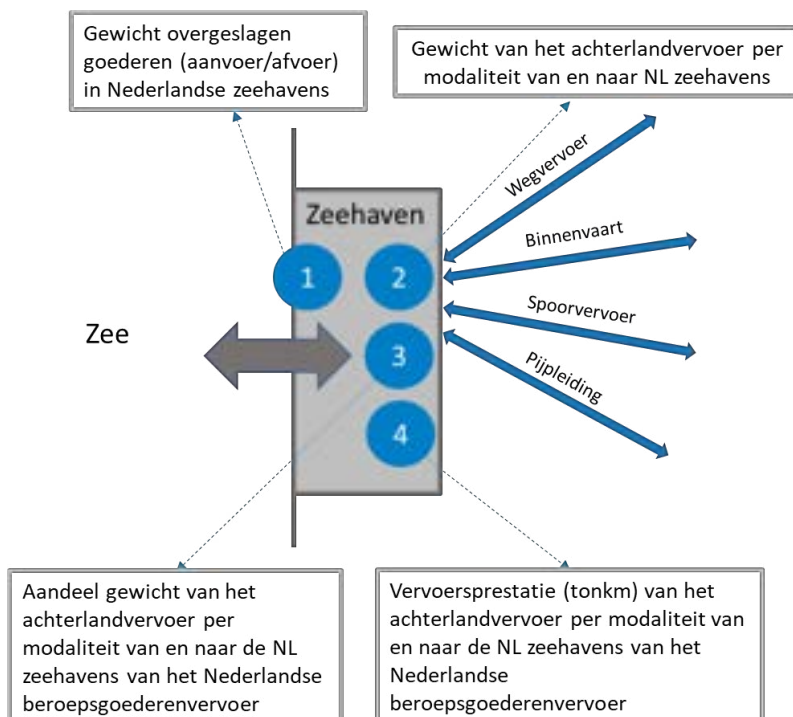
Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering niet noodzakelijk aan één bepaalde locatie gebonden. Hoge kosten of gebrek aan ruimte kunnen voor deze bedrijven overwegingen zijn om zich buiten de haven of stad te vestigen. Daarmee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende 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. *Error! Reference source not found.* illustreert hoe de vervoersprestaties, uitgedrukt in gerealiseerde tonkilometers, kunnen worden afgeleid.

Figuur 74: 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-publicatiebestanden⁷⁷ "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.

Weg

Vanuit CBS Statline is informatie beschikbaar over de Verkeersprestaties vrachtvoertuigen; kilometers, grondgebied, gewicht⁷⁸ en Vervoerd gewicht over de weg van en naar Nederland naar nationaliteit voertuig⁷⁹. Hier zijn geen uitgangspunten gewijzigd ten opzichte van de havenmonitor 2022.

⁷⁷ De CBS-publicatiebestanden worden vaak gebruikt bij het maken van goederenvervoerstatistieken en zijn beschikbaar voor de modaliteiten zeevaart, wegvervoer, spoorvervoer, pijpleiding en binnenvaart.

⁷⁸ <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84651NED?q=verkeersprestaties>.

⁷⁹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2017/45/opnieuw-meer-vervoerd-door-buitenlandse-vrachtauto-s>.

Spoor

Op basis van de ACM Vervoersmonitor 2019⁸⁰ 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.

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

Bron: ACM vervoersmonitor 2019

Binnenvaart

Op basis van CBS data over vervoerd gewicht door binnenvaartschepen naar nationaliteit van schip⁸¹ 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.

⁸⁰ <https://www.acm.nl/nl/publicaties/vervoersmonitor-2019>.

⁸¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/binnenvaartschepen-vervoerden-368-miljoen-ton-in-2017>.

$$WP_{ij} = VP_{ij} * WP_{i,NL}$$

$$VP_{i,NL}$$

$$TW_{ij} = WP_{ij} * TW - WP_{i,NL}$$

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

Voor het *spoorvervoer* zijn wordt de factor van het goederenvervoer van de totale vervoersprestatie meegenomen, gecombineerd met de aantallen 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

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

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

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

Naast deze 'achterwaartse effecten' bij toeleveranciers kunnen zich ook 'voorwaartse effecten' voordoen bij afnemers. In een afzonderlijke studie in het kader van de Havenmonitor 2005, de 'Verkenning Voorwaartse Effecten', is een eventuele onderschatting onderzocht van het economische belang van de havensector door het niet in kaart brengen van voorwaartse uitstralingseffecten bij afnemers. Voorts geeft deze Verkenning, op basis van representatieve casussen, een onderbouwd inzicht in de (on)mogelijkheden van bepaling van voorwaartse effecten, en dit vanuit een breder kader dan alleen het stramen 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 zeehavens gerelateerde sectoren. Een toename van de investeringen geeft aan dat bedrijven de activiteiten in het havengebied willen continueren, terwijl een afname een indicatie kan zijn voor (relatieve) achteruitgang van het gebied. In het laatste geval kunnen andere gebieden interessantere opties zijn geworden voor het accommoderen van bedrijfsactiviteiten. Een afname van de investeringen betekent echter niet per definitie een (relatieve) achteruitgang van het gebied. Een jaar met minder investeringen hoeft dit namelijk nog niet te impliceren, omdat het niveau van investeringen jaarlijks kan verschillen. Het bedrijfsleven investeert het ene jaar meer dan het andere jaar. Oorzaken hiervoor zijn onder andere de economische (wereld)situatie, de bedrijfseconomische situatie, de economische levensduur van de activa en innovaties. Investerings creëren tijdelijke werkgelegenheid om de betreffende activa te bouwen en te vervangen. Eveneens kunnen de investeringen gericht zijn op het creëren van structurele werkgelegenheid, maar dat is sterk afhankelijk van het type investering (nieuw, uitbreidings- of vervangingsinvesteringen). Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van ondernemingen (materiële of immateriële activa die langer dan een jaar in het productieproces worden gebruikt), investeringen die direct gericht zijn op de prestaties van de eigen onderneming. Hiervoor is gebruik gemaakt van de CBS-investeringsstatistieken voor het in kaart brengen van de private investeringen in Nederland. Hiervoor is aan het CBS gevraagd om de investeringen in kaart te brengen op basis van de sector- en gebiedsafbakening, gehanteerd in dit onderzoek. Het CBS heeft vanaf het jaar 2000 investeringsstatistieken in gedetailleerde vorm beschikbaar. In deze rapportage zijn de investeringsstatistieken van 2021 verwerkt. Het detailniveau van de gegevens is echter beperkt. Door de geheimhoudingsverplichting van het CBS, die inhoudt dat geen individuele informatie onthuld mag worden, zijn de investeringen op een aggregatieniveau gepresenteerd waarbij zoveel mogelijk informatie toegankelijk blijft. Zelfs dan is het in enkele gevallen niet mogelijk om de investeringen weer te geven als gevolg van de geheimhoudingsverplichting. Daarnaast worden cijfers niet beschikbaar gesteld als ze niet voldoen aan de gehanteerde betrouwbaarheidsmarge zoals die door het CBS wordt gehanteerd.

Publieke investeringen

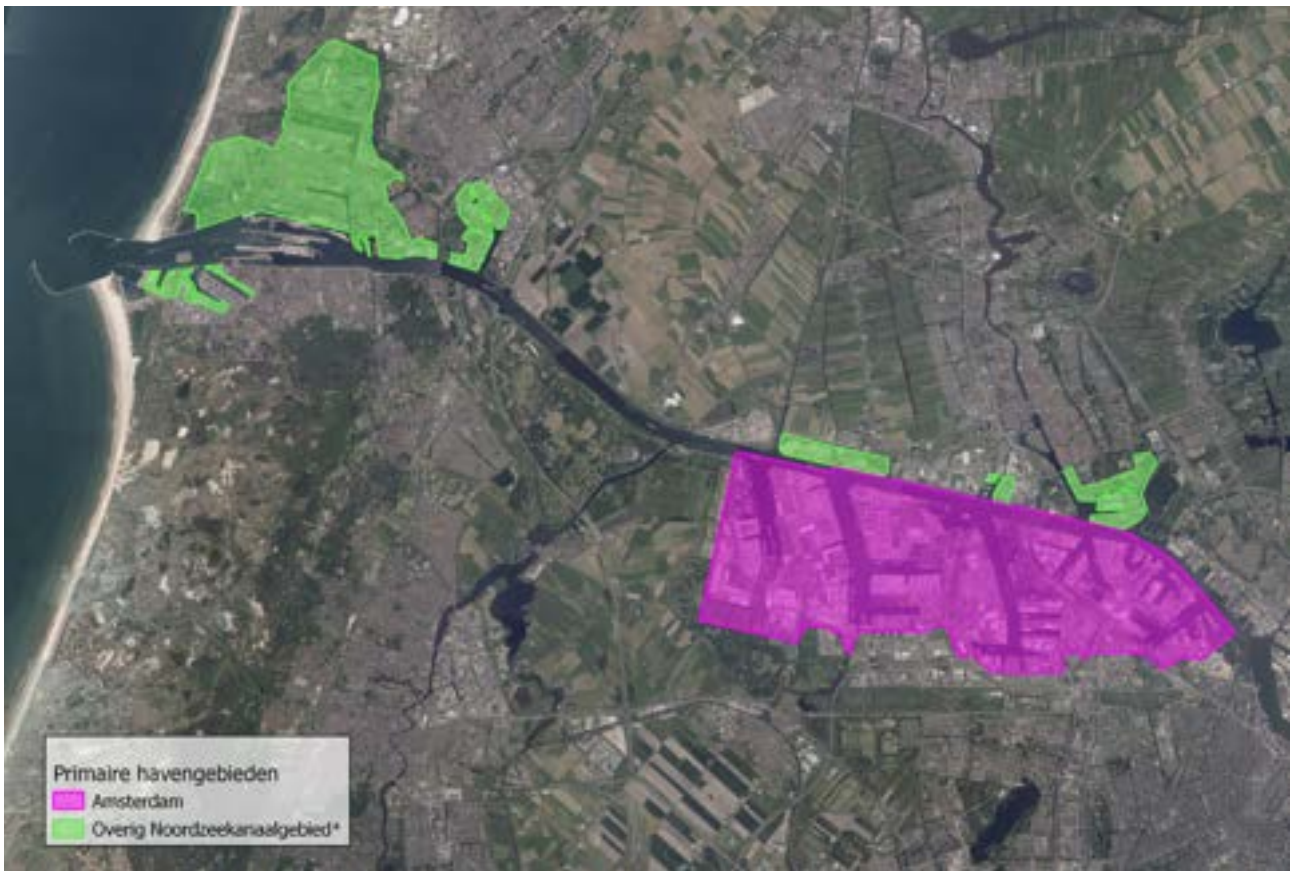
In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de publieke investeringen in de zeehavens. Allereerst is het belangrijk om vast te stellen wie deze publieke investeringen doet.

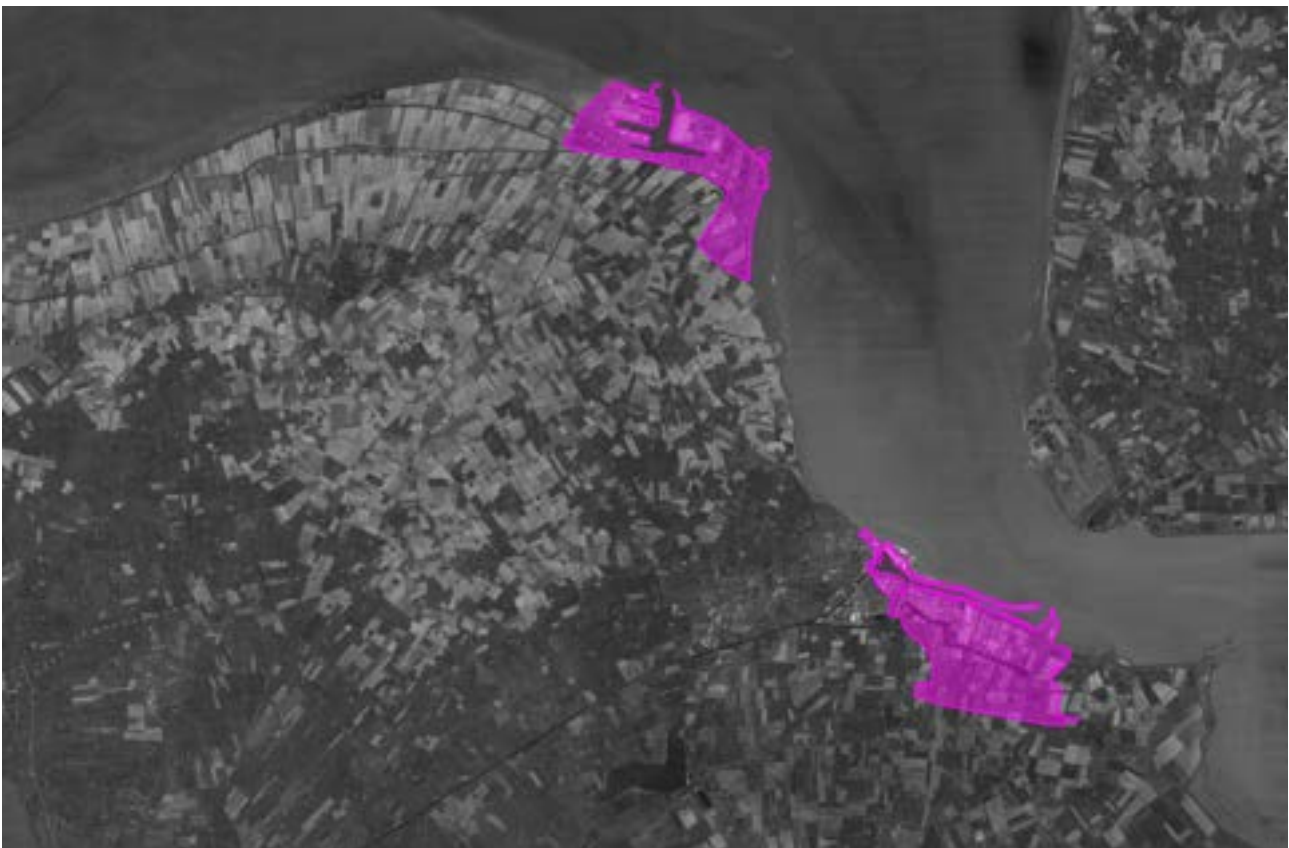
Ten eerste zijn het de (zelfstandige) havenbeheerders die investeringen doen met economisch nut. In de jaarrekeningen van deze havenbeheerders zijn investeringen terug te vinden op de balans onder de post 'vaste activa'. In de toelichting op deze post zijn de investeringen vaak uitgesplitst waarbij een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

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

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

Onderdeel 2: Grafisch overzicht primaire havengebieden









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 verdelingsmiddelen 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 storklare 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

SBI code	SBI omschrijving
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 -halfabricaten
46723	Groothandel in non-ferrometalen en -halfabricaten
46731	Groothandel in hout en plaatmateriaal

SBI code	SBI omschrijving
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
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

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
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
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

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
2952CA	Drechtsteden	3372BS	Drechtsteden	4791BM	Moerdijk
2952CB	Drechtsteden	3372BT	Drechtsteden	4791PA	Moerdijk
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
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

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
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 tijdsreeks, 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 waardes van de werkgelegenheid verschuiven van de ene sector naar de andere.

Onderwerp	Tot en met havenmonitor 2018	Vanaf havenmonitor 2020	Effect
Berekening toegevoegde waarde	Erasmus UPT berekende de toegevoegde waarde door de werkgelegenheid te vermenigvuldigen met een toegevoegde waarde per werknemer (gebaseerd op nationale rekeningen en IO-tabellen. Regionale verschillen in productiviteit werden onderscheiden door middel van een regiocorrectie. Achteraf bleken deze, in ieder geval voor sommige gevallen te hoog ingeschat.	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 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.	De inschatting van het CBS op basis van de daadwerkelijke registraties voor de toegevoegde waarde is nauwkeuriger dan dat in de meer 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.
Berekening indirecte effecten	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.	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.	-
Bronnen	LISA, Nationale rekeningen, IO-tabellen	LISA, Nationale rekeningen, IO-tabellen, Polisadministratie (door CBS), Productiestatistiek (door CBS), Algemeen Bedrijven Register (door CBS)	-