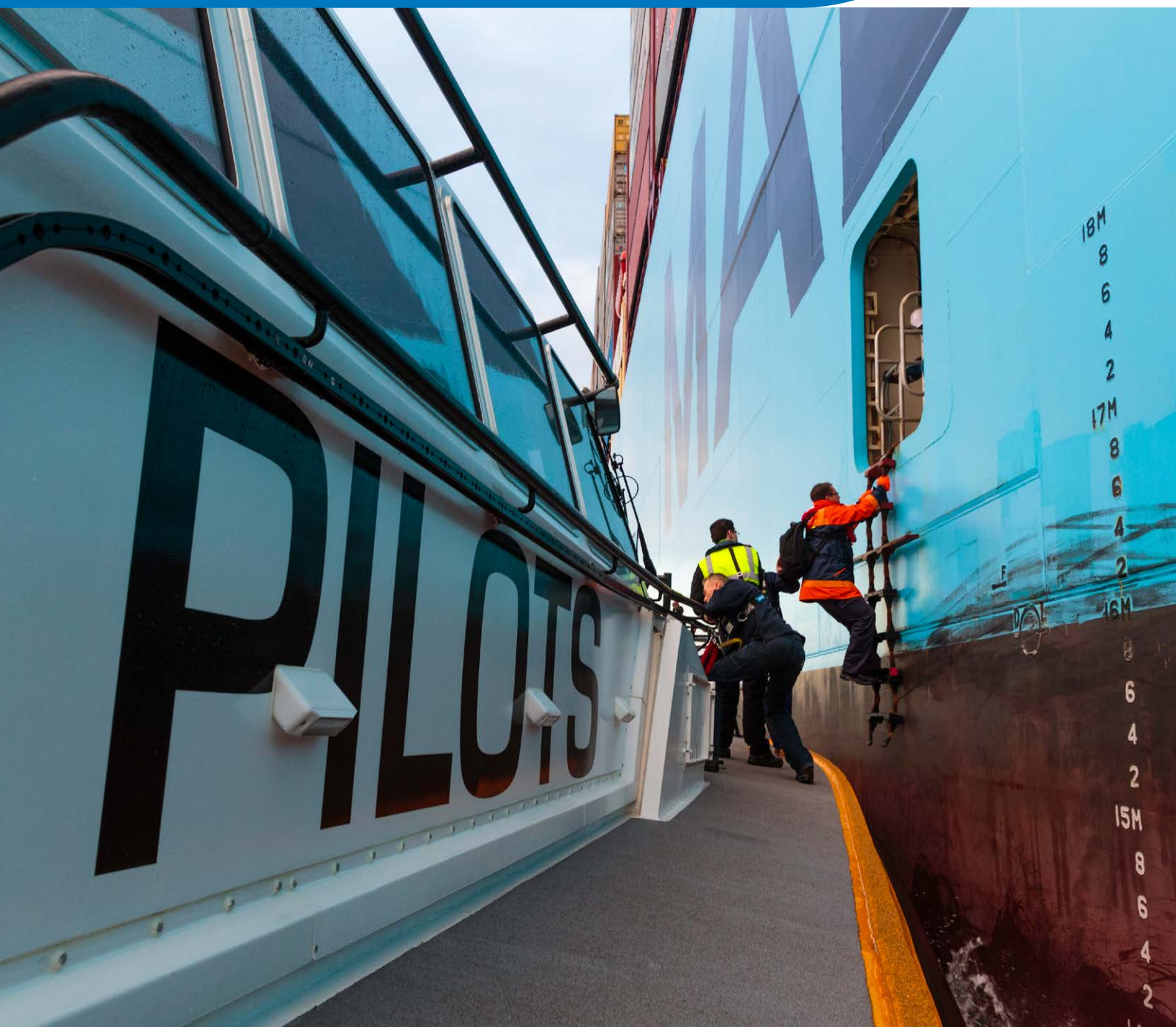


Maritieme-, Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2022



Maritieme, Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2022

Marten van den Bossche
Onno de Jong
Rick Janse
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 Modelleren 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 NetherlandsThe 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 Maritieme Cluster Theorie en praktijk
23. De Koninklijke Marine als maritieme toonaangevend bedrijf
24. De Nederlandse maritieme Cluster Monitor en dynamiek European Maritime Clusters: global trends, theoretical framework, the cases of Norway and the Netherlands, policy recommendations
25. a Voorschriften voor Commercial Cruising Vessels
26. Rules for Commercial Cruising Vessels
27. Monitor Maritieme Arbeidsmarkt 2003
28. Dutch Maritime Research, Development and Innovation Expenditure
29. European Maritime Policy Conference: proceedings
30. Dynamic European Maritime Clusters
31. De Nederlandse Maritieme Cluster: economische Monitor 2006
32. Monitor Maritieme Arbeidsmarkt 2006
33. Monitor Maritieme Arbeidsmarkt 2008
34. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2010
35. De Marine en Marinebouwcluster: welvaartscreatie en innovatief vermogen
36. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2011
37. Maritime Hotspots, final report, 2012
38. Maritiem West Afrika, marktstudie, 2012
39. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2012
40. Maritime Turkey Market research
41. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2013
42. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2014
43. The European Short Sea Market in Perspective
44. Indonesia Maritime Hotspot
45. De Nederlandse Maritieme Arbeidsmarkt 2014
46. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2015
47. De Nederlandse Maritieme Arbeidsmarkt Monitor 2015
48. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2016
49. De Marine en Marinebouw Cluster 2017
50. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2017
51. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2018
52. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2019
53. Rapport NLinBusiness
54. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2020
55. Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2020
56. De Nederlandse Maritieme Cluster Monitor 2021
57. Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2021
58. Maritieme, Arbeidsmarkt en Haven Monitor 2022

Maritieme-, Arbeidsmarkt- en Haven Monitor 2022

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).

November 2022

Auteurs van de Maritieme Monitor en Maritieme Arbeidsmarktmonitor

Marten van den Bossche
Onno de Jong
Rick Janse

Auteurs van de Havenmonitor

Martijn Streng
Larissa van der Lugt
Rosanne van Houwelingen

 **Nederland Maritiem Land**
 Samen voor een blauwe toekomst

Havenmonitor

De Havenmonitor 2022 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 2022 en Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2022 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, J.B. Mulder, 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:

Nederlands Loodswezen
2022

CIP-DATA KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

ISBN : 9789082702675

NUR : 781

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

Copyright © 2022 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
1 Maritieme Monitor 2022	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 2021	15
1.2.2 Ontwikkelingen van de maritieme cluster tot en met 2021	18
1.2.3 Regionalisering	20
1.2.4 Zeevaart	22
1.2.5 Scheepsbouw	26
1.2.6 Offshore Energy	28
1.2.7 Binnenvaart	30
1.2.8 Waterbouw	34
1.2.9 Havens / Logistiek	37
1.2.10 Marine (Commando Zeestrijdkrachten)	39
1.2.11 Visserij	42
1.2.12 Maritieme dienstverlening	44
1.2.13 Jachtbouw / watersportindustrie	46
1.2.14 Maritieme toeleveranciers	49
2. Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2022	51
2.1. Methodiek	51
2.1.1 Verschil met aanpak vorig jaar	51
2.1.2 Opzet dataverzameling	51
2.1.3 Afbakening maritieme cluster	52
2.1.4. Sectorale afbakening	53
2.2 Arbeidsmarktontwikkelingen binnen de maritieme cluster	55
2.2.1 Inleiding	55
2.2.2 Arbeidsrelatie	55
2.2.3 Dienstverband	57
2.2.4 Leeftijdsopbouw	59
2.2.5 Man en vrouw verhouding	60
2.2.6 Opleidingsniveau	62
2.2.7 Arbeidsmobiliteit	64
2.2.8 Regionalisering van werkgelegenheid	69

3. Havenmonitor	70
3.1 Introductie op de havenmonitor	70
Overzicht Nederlandse zeehavens	71
Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens	72
Uitsplitsing economische betekenis	74
Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven	78
Uitsplitsing economische betekenis per sector	83
3.2 Economische betekenis Noordelijke zeehavens	85
3.3 Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied	100
3.4 Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond	111
3.5 Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL	134
3.6 Indirecte effecten Nederlandse zeehavens	139
3.7 Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens	142
3.8 Marktaandeel Nederlandse zeehavens	151
Bijlage I: Gecontacteerde personen	157
Bijlage II: Begrippenlijst	158
Maritieme Monitor	158
Maritieme Arbeidsmarktmonitor	159
Havenmonitor	159
Bijlage III: bronbestanden	160
Maritieme Monitor	160
Maritieme Arbeidsmarktmonitor	161
Bijlage IV: overzicht economische kengetallen	163
De maritieme cluster (in constante prijzen)	163
Zeevaart	164
Scheepsbouw	165
Offshore/energy	166
Binnenvaart	167
Waterbouw	168
Havens	169
Marine	170
Visserij	171
Maritieme dienstverlening	172
Jachtbouw/Watersportindustrie	173
Maritieme toeleveranciers	174
Bijlage V: overzicht ontwikkeling van de Nederlandse vloot (op basis van vlootboek)	175

Bijlage VI: overzicht van arbeidsmarktgegevens	177
Arbeidsmarktstructuur in 2019	177
Arbeidsmarktstructuur in 2020	179
Arbeidsmarktstructuur in 2021	182
Enquête zeevarenden 2022	185
Arbeidsmarktmobiliteit naar sectoren	191
Bijlage VII: totaaleffecten Maritieme-, Haven- en Binnenhavenmonitor	201
Bijlage VIII: methodiek Havenmonitor	203
Onderdeel 1: methodiek en uitgangspunten	203
Onderdeel 2: grafisch overzicht primaire havengebieden	213
Onderdeel 3: SBI codes opgenomen in de havenmonitor	217
Onderdeel 4: postcode afbakening primaire havengebieden	220
Onderdeel 5: overzichten methodiek(wijzigingen)	224

Voorwoord

Voor u ligt de Maritieme, Arbeidsmarkt en Haven Monitor 2022. Bijzonder aan deze rapportage is dat de Maritieme, Arbeidsmarktmonitor & Havenmonitor voor het eerst zijn gebundeld. Drie monitors voor de prijs van één. De prestaties en de cijfers van de maritieme sector, de havensector en de bijbehorende arbeidsmarkt hangen sterk met elkaar samen. Ze vertellen elk een eigen verhaal, maar zijn ook niet los van elkaar te zien. Vandaar deze gebundelde presentatie. We doen dat vanaf nu geheel digitaal. Dat maakt verspreiden en delen makkelijker en het scheelt veel papier.

We blikken terug op het jaar 2021. De grootschalige verstoring in handels- en productienetwerken als gevolg van de coronapandemie het jaar daarvoor werd goed zichtbaar. 2021 was het jaar met naweeën van het jaar ervoor, maar ook met een flink herstel van bedrijvigheid. We zagen hoe de directe en indirecte toegevoegde waarde van het maritieme cluster opgeteld toenamen van 48.415 miljard euro in 2020 tot 55.411 miljard euro in 2021. Een toename van 14,5%. Dit gecombineerde cluster levert een directe bijdrage aan het Nederlandse Bruto Binnenlands Product (BBP) van 4,3%. Als we de indirecte effecten daarbij optellen, hebben we het over 6,6% van het Nederlandse BBP over 2021.

Het zijn indrukwekkende cijfers van een veerkrachtige sector, met grote betekenis voor onze economie, en voor het dagelijks leven van de mensen in ons land, en daarbuiten. Overigens zijn de effecten van de oorlog tussen Rusland en Oekraïne die begon in februari 2022 nog niet zichtbaar in deze monitor.

De feiten en cijfers van deze gebundelde rapportage spreken voor zich. Ze maken de economische waarde van het cluster helder zichtbaar. Maar ik zie tussen de cijfers door ook het harde en vaak niet eenvoudige werk van die 296.824 directe werknemers, plus de 242.510 werknemers die indirect verbonden zijn aan het maritieme cluster. In onze havens, op zee, in de scheepsbouw en in de maritieme industrie wordt elke dag niet alleen hard gewerkt, maar wordt ook de Nederlandse reputatie van innovatief maritiem land hoog gehouden. Daar mogen we best trots op zijn!

Dank aan de partners van de stichting Nederland Maritiem Land, het CBS, Ecorys, en de Erasmus Universiteit voor het noeste werk aan deze heldere rapportage.

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 of €22.270 million. When the indirect effect is taken into account another €5.007 million can be added to this number. Direct employment in the maritime cluster accounts for 195.888 employees. Indirect 88.591 employees have a job related to the maritime cluster in the Netherlands. In total, the maritime sector offers work to 284.479 employees. The turnover of the Dutch maritime cluster amounted to €79.400 million in 2021.

Values in million € , figures 2021	Direct	Indirect	Total
Value added	22.270	5.007	27.277
Employment (in employees)	195.888	88.591	284.479
Turnover	79.431	n.a.	79.431

Port Monitor

The Dutch seaports have a total value added of €28.370 direct and €16.790 indirect. Employment in the Dutch seaports adds up to 210.427 employees. When indirect employment is taken into account another 161.685 employees can be added. The turnover of the Dutch maritime cluster amounted to €210.590 million in 2021.

Values in million € , figures 2021	Direct	Indirect	Total
Value added	28.370	16.790	45.160
Employment (in employees)	210.427	161.685	372.112
Turnover	210.590	n.a.	210.590

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 can not simply be added up. When correcting for the overlap, the following figures are derived.

The direct value added of the combined port and maritime cluster was €37.8 billion in 2021. The total value added in 2021, including the indirect effects, amounted to €56.5 billion, which is equal to 6.6% of total value added in the Dutch economy.

When combining both monitors, direct employment is equal to 283.630 employees and the total employment (incl. indirect employment) was equal to 539.334 employees. The combined port and maritime cluster generates 5.5% 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. Nu er voor gekozen is om te werken met een gecombineerde rapportage is dit onderscheid nog belangrijker geworden.

De direct toegevoegde waarde van de het gecombineerde haven- en maritieme cluster bedroeg €37,1 miljard in 2021. Een forse stijging ten opzichte van 2020 (2020: €32,1 miljard). De gecombineerde directe werkgelegenheid in het haven- en maritieme cluster bedroeg in werknemers gemeten voor het jaar 2021 283.630. In 2020 was dit nog 275.330 werknemers.

Indirect komt hier nog €18,4 miljard toegevoegde waarde bij waarmee de totaal toegevoegde waarde van het gecombineerde cluster €56,5 miljard bedroeg in 2021. De totale werkgelegenheidseffecten van het cluster tellen op tot 539.334 werknemers in 2021.

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 ontdebelen. Ecorys/Erasmus UPT hebben vervolgens deze ontdebeld 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 (minus de binnenvaart).

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, 2020 en 2021

Bedragen in miljoen €	Direct 2020	Indirect 2021	Totaal 2020	2021	2020	2021
Toegevoegde waarde	32 812	37 797	16 715	18 716	49 527	56 513
Werkgelegenheid (in werknemers)	288 572	296 824	224 282	242 510	512 854	539 334

Bron: CBS (2022), Ecorys en Erasmus Universiteit

De direct toegevoegde waarde van de het gecombineerde haven- en maritieme cluster bedroeg €37,8 miljard in 2021. Een forse stijging ten opzichte van 2020 (2020: €32,8 miljard). De gecombineerde directe werkgelegenheid (in werknemers) in het haven- en maritieme cluster bedroeg 296.824 in het jaar 2021. In 2020 was dit nog 288.572 werknemers.

Indirect komt hier nog €18,7 miljard toegevoegde waarde bij waarmee de totaal toegevoegde waarde van het gecombineerde cluster €56,5 miljard bedroeg in 2021. De totale werkgelegenheidseffecten van het cluster tellen op tot 539.334 werknemers in 2021.

Wanneer we deze gegevens afzetten tegen het Nederlandse BBP² dan bedraagt de bijdrage van het gecombineerde cluster aan het Nederlandse BBP direct 4,3% en wanneer de indirecte effecten ook meegenomen worden dan bedraagt de bijdrage van het gecombineerde cluster 6,6% van het Nederlandse BBP over 2021.

Voor 2021 geldt dat 2,9% 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 5,5% van de werkgelegenheid in Nederland.

² CBS (2022), Cijfer over 2021 via de Statline tabel "Bbp, productie en bestedingen; kwartalen, waarden, nationale rekeningen."

³ Gebaseerd op het totaal aantal Werkzame Personen conform opgave CBS via <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84166NED/table?ts=1666090630975>.

1 Maritieme Monitor 2022

1.1 Methodiek

1.1.1 Afbakening maritieme cluster

In de voorliggende Maritieme Monitor 2022 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 Maritieme Monitor in jaren 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
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)

Voorheen koppelden de onderzoekers werkgelegenheidscijfers aan de bedrijfsgegevens. In de nieuwe opzet zijn deze bedrijfslijsten of exacte sectorafbakeningen aangeleverd aan het CBS waarna het CBS deze lijsten heeft gekoppeld aan bronbestanden⁵. 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 2019 zijn (her)berekend op basis van de procentuele ontwikkeling die is af te leiden uit de Maritieme Monitor 2021. Consistent met de voorgaande edities van de Maritieme Monitor is deze procentuele ontwikkeling toegepast op de absolute waarden tussen 2011 en 2019. 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 publiceert⁶. 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 2020 en 2021.

1.2 Ontwikkelingen binnen de maritieme cluster

1.2.1 De maritieme cluster in 2021

Het jaar 2021 was een zeer interessant jaar om te volgen. In de vorige monitor waren voor het eerst cijfers over coronajaar 2020 zichtbaar. Ondertussen zijn de cijfers over dat jaar van geschatte cijfers omgezet in meer finale cijfers. Ook zijn de naweën van het eerste coronajaar, denk aan grootschalige disruptie in handels- en productienetwerken, zichtbaar geworden in het jaar 2021.

Tabel 3 geeft een overzicht van de belangrijkste economische kerncijfers voor de maritieme cluster in 2021⁷.

Tabel 3 Totale economische betekenis maritieme cluster, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Toegevoegde waarde	22.270	5.007	27.277
Werkgelegenheid (in werknemers)	195.888	88.591	284.479
Omzet	79.431	n.v.t.	79.431

De omzet van de maritieme cluster bedroeg in 2021 €79,4 miljard. De cluster genereerde in Nederland een directe toegevoegde waarde van circa €22,3 miljard. Indirect kwam daar nog €5,0 miljard bij. De maritieme cluster genereert hiermee circa 3,2% (2020: 3,1%) van het bruto binnenlands product (bbp) van Nederland. De maritieme cluster bood in 2021 werk aan 284.500 personen waarvan circa 195.900 directe arbeid betreft. Daarmee zorgt de maritieme cluster voor 2,9% (2020: 2,8%) van de werkgelegenheid in Nederland⁸.

⁵ Een algemene beschrijving van de bronbestanden gebruikt in het kader van dit onderzoek is opgenomen in [Bijlage III](#).

⁶ CBS (2021), nationale rekeningen ([link](#)).

⁷ Bij de berekeningen op clusterniveau is gecorrigeerd voor dubbeltellingen 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 dubbeltellingen te voorkomen.

⁸ <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/84105NED/table?ts=1602759747971>.

De directe toegevoegde waarde van de maritieme cluster is met 13% toegenomen ten opzichte van de cijfers over 2020. De direct toegevoegde waarde is hiermee sneller gestegen dan de directe werkgelegenheid (+3% t.o.v. 2020). Er is sprake van een sterk coronaherstel. Wanneer ook de indirecte effecten meegenomen worden komt de stijging in werkgelegenheid uit op +5%

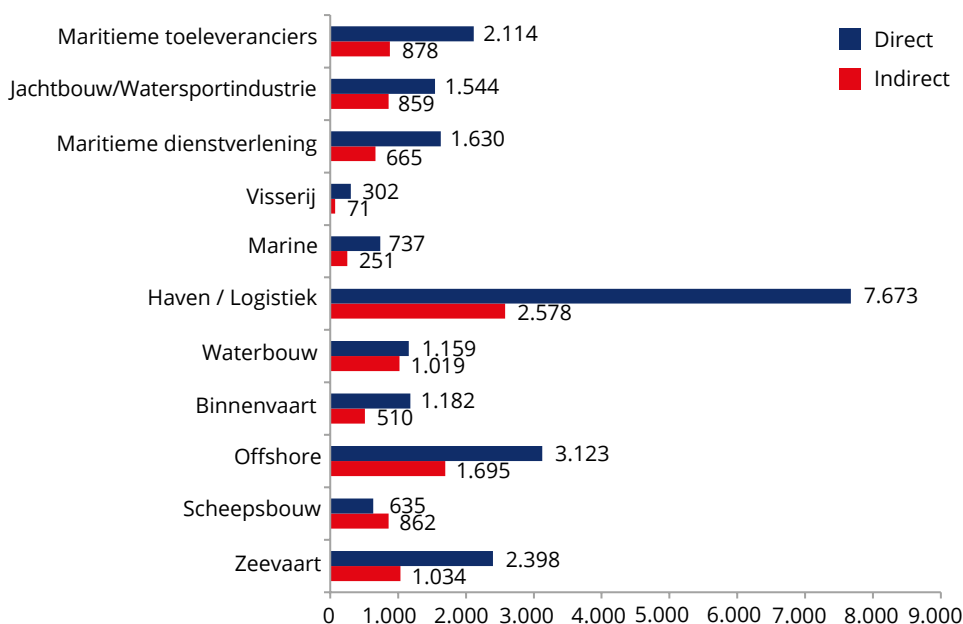
De totale export van de maritieme cluster bedroeg in 2020 ruim €40,6 miljard. In 2020 was dit nog €32,8 miljard. De exportprestatie van de maritieme cluster is dus sterk gegroeid. De grootste exportsector, los van de haven / logistieke sector⁹ (in 2021 bijna €18,9 miljard), betreft de zeevaartsector met een export van €6,3 miljard in 2021. Op een totale export vanuit Nederland van 587 miljard euro is het aandeel van de maritieme cluster hierin 6,9%¹⁰.

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

De sector havens is sterk hersteld van de coronacrisis met als gevolg een sterke stijging van de directe toegevoegde waarde (+20%). In totaal (direct plus indirect) genereert de haven & logistieke sector een toegevoegde waarde van meer dan €10,3 miljard. Ook voor de offshore, de tweede grootste sector, was er herstel zichtbaar. De totale toegevoegde waarde is in 2021 met 7,6% gestegen tot €4,8 miljard. Ook voor de sectoren zeevaart (+37,3%), binnenvaart (+4,9%), waterbouw (+6,3%), visserij (+11,7%), maritieme dienstverlening (+6,5%), maritieme toeleveranciers (+9,3%) en watersportindustrie (+5,7%) was er een toename in de directe toegevoegde waarde in 2021.

De sectoren maritieme toeleveranciers, maritieme dienstverlening, jachtbouw/watersportindustrie en waterbouw 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 €373 miljoen. De overige sectoren, de marine, binnenvaart en scheepsbouw hebben allemaal een bijdrage aan de totale toegevoegde waarde tussen de een en twee miljard. In Figuur 1 zijn de exacte cijfers af te lezen.

Figuur 1 Toegevoegde waarde per sector, direct en indirect, 2021

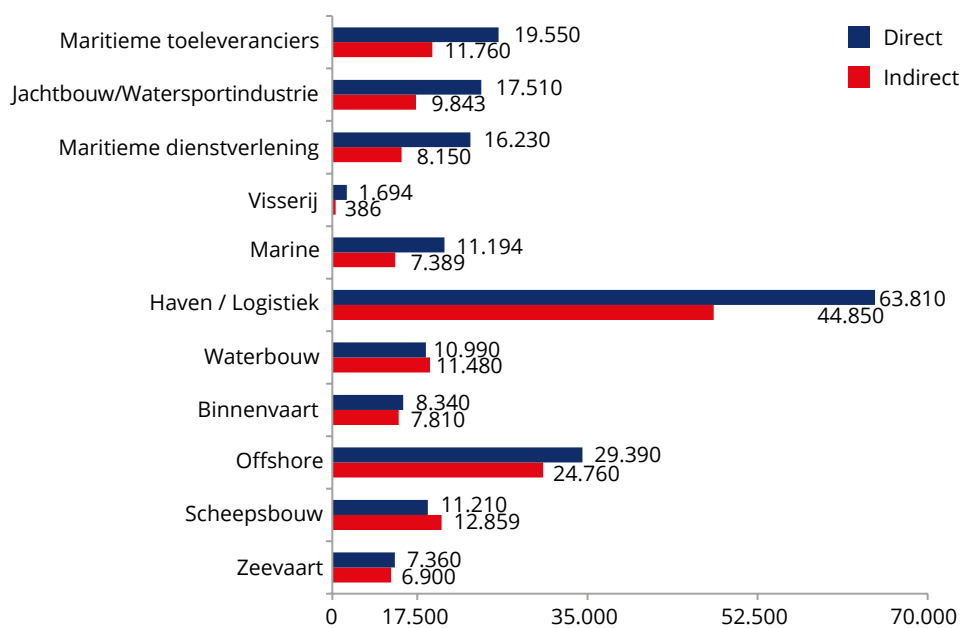


⁹ Hier wordt in de Maritieme Monitor bedoeld de op- en overslag in vooral het achterland, gerelateerd aan de mainport Rotterdam.

¹⁰ CBS (2022), Nederland Handelsland 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 108.700 personen, voor de offshore bedraagt dit aantal bijna 54.200. 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 2.080 personen. In [Tabel 4](#) wordt een totaaloverzicht van de economische betekenis van de maritieme cluster weergegeven.

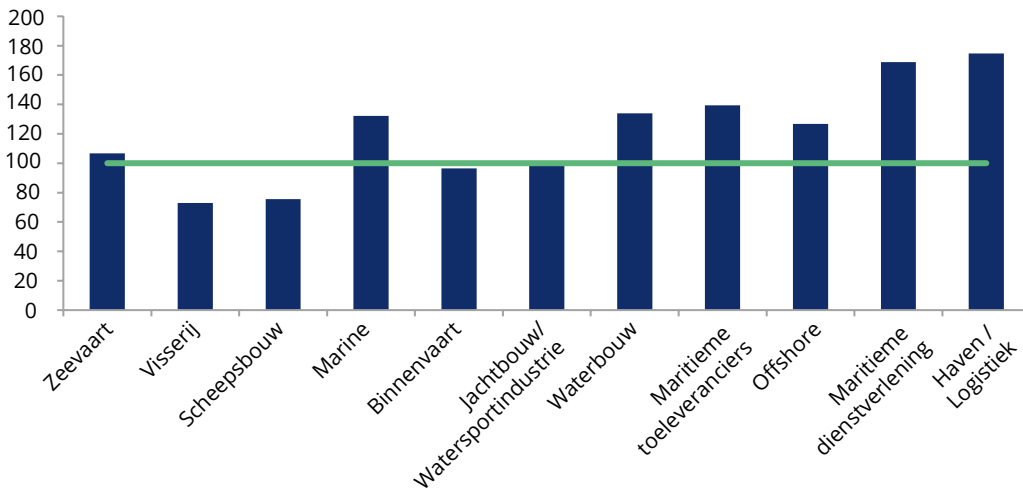
Figuur 2 Totale - Nederlandse - werkgelegenheid (aantal werknemers) per sector, 2021



1.2.2 Ontwikkelingen van de maritieme cluster tot en met 2021

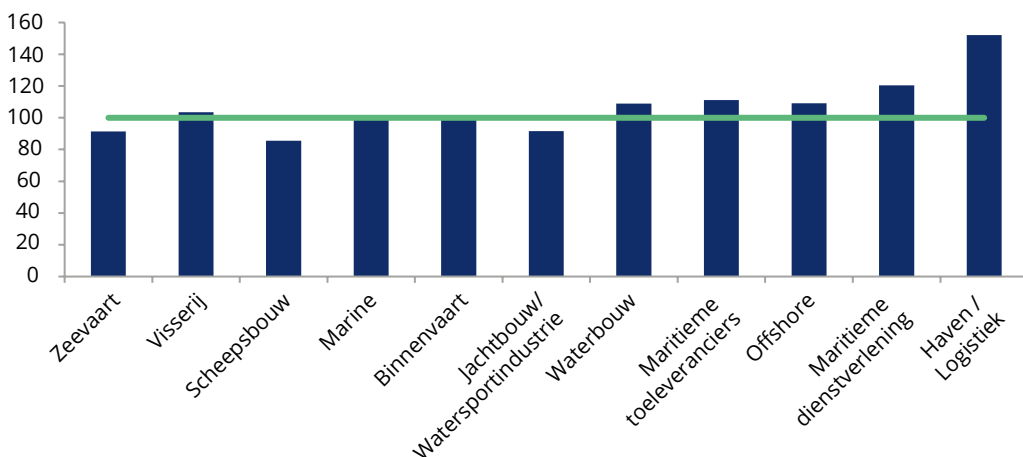
Figuur 3 geeft per maritieme sector de indexcijfers weer van de ontwikkelingen in de directe toegevoegde waarde over de periode 2006-2021 waarbij 2006 op 100 is gesteld. De sterkste stijging heeft plaatsgevonden in de sectoren maritieme dienstverlening en haven / logistieke sector. Hier is de toegevoegde waarde met meer dan 50% toegenomen in deze periode.

Figuur 3 Ontwikkeling van de (directe) toegevoegde waarde in de maritieme cluster, periode 2006-2021 (2006=100)



Tussen 2006 en 2021 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 meer dan 50% 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 2006-2021 (2006=100)



Tabel 4 Directe economische betekenis maritieme cluster, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet	64.610	67.000	68.882	72.109	71.910	68.822	71.568	74.338	76.511	71.147	79.431	1,23	1,12
<i>Waarvan Export</i>	24.384	25.541	25.706	27.027	29.070	28.836	28.718	30.660	31.174	32.796	40.636	1,67	1,24
Productiewaarde	57.050	59.287	60.618	63.059	63.106	60.617	62.247	64.009	64.619	60.697	67.247	1,18	1,11
Toegevoegde waarde	15.607	15.791	16.313	17.393	18.117	17.856	17.663	18.179	20.472	19.694	22.270	1,43	1,13
Werkgelegenheid (in werknemers)	176.368	180.994	183.926	187.273	187.696	187.739	187.523	192.246	193.683	190.246	195.888	1,11	1,03

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 8-tal maritieme (corop)¹¹ regio's:

- 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 2021 weergegeven. Wel dient te worden opgemerkt dat de economische cijfers voor 2018 en 2019 zijn (her)berekend op basis van de procentuele ontwikkeling die is af te leiden uit de Maritieme Monitor 2021. In 2021 zijn er 22.810 bedrijven actief in de maritieme cluster, dit is een licht stijging van circa 135 bedrijven ten opzichte van 2020.

Tabel 5 Totaal aantal bedrijven in de maritieme cluster (2018 – 2021)

(Corop) regio's	2018	2019	2020	2021
Noordelijke maritieme regio	2 425	2.445	2.575	2.600
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	2 280	2.450	2.665	2.700
Rotterdamse regio	3 340	3.435	3.665	3.730
Zeeuwse regio	1 165	1.215	1.305	1.305
Brabant - Limburg	2 825	2.940	3.165	3.160
Overijssel - Gelderland	2 335	2.370	2.480	2.475
Kop van Noord Holland	730	755	790	820
Overig NL	5 425	5.590	6.030	6.020
Totaal	20 525	21.200	22.675	22.810

¹¹ 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, 2018-2021

Bedragen in miljoen € (Corop) regio's	2018	2019	2020	2021	index 2018- 2021	index 2020- 2021
Noordelijke maritieme regio	998	1.032	1.046	1.276	1,28	1,22
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	2.403	2.153	1.932	2.285	0,95	1,18
Rotterdamse regio	5.740	5.642	5.430	6.248	1,09	1,15
Zeeuwse regio	747	786	781	876	1,17	1,12
Brabant - Limburg	2.603	2.630	2.522	2.809	1,08	1,11
Overijssel - Gelderland	1.409	1.741	1.655	1.922	1,36	1,16
Kop van Noord Holland	309	289	284	358	1,16	1,26
Overig NL	4.504	4.282	4.098	4.341	0,96	1,06

Tabel 7 Productiewaarde (in lopende prijzen) per maritieme cluster, 2018-2021

Bedragen in miljoen € (Corop) regio's	2018	2019	2020	2021	index 2018- 2021	index 2020- 2021
Noordelijke maritieme regio	3.593	3.804	3.645	4.077	1,13	1,12
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	7.623	7.894	6.885	8.038	1,05	1,17
Rotterdamse regio	16.322	16.823	15.782	17.874	1,10	1,13
Zeeuwse regio	2.066	2.367	2.323	2.529	1,22	1,09
Brabant - Limburg	8.135	8.160	7.751	8.774	1,08	1,13
Overijssel - Gelderland	3.971	5.038	4.669	5.252	1,32	1,12
Kop van Noord Holland	947	914	863	1.061	1,12	1,23
Overig NL	13.234	13.119	12.425	12.969	0,98	1,04

Tabel 8 Werkgelegenheid (in werknemers) per maritieme cluster, 2018-2021

Bedragen in miljoen € (Corop) regio's	2018	2019	2020	2021	index 2018- 2021	index 2020- 2021
Noordelijke maritieme regio	8.501	8.420	8.430	8.730	1,03	1,04
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	17.088	18.377	17.220	18.590	1,09	1,08
Rotterdamse regio	42.004	42.807	41.130	42.260	1,01	1,03
Zeeuwse regio	5.996	6.228	6.470	6.820	1,14	1,05
Brabant - Limburg	28.913	29.849	30.110	31.420	1,09	1,04
Overijssel - Gelderland	17.506	16.727	16.540	17.390	0,99	1,05
Kop van Noord Holland	3.130	3.161	3.080	3.180	1,02	1,03
Overig NL	37.888	39.623	38.710	38.810	1,02	1,00

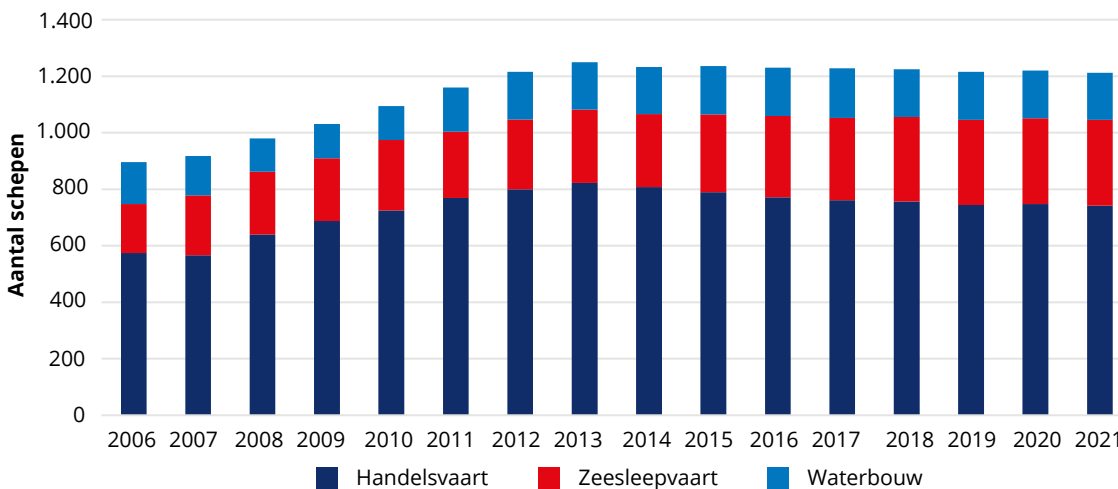
1.2.4 Zeevaart

Structuurkenmerken

De mondiale zeevaart is een belangrijke graadmeter voor zowel de wereldhandel als de stand van de wereld-economie. Negentig procent van de wereldwijde handelsvolumes wordt per schip vervoerd. Naar opgave van UNCTAD, onderdeel van de VN, varen er wereldwijd bijna 54.000 zeegeande schepen¹². Wanneer gekeken wordt naar schepen onder Nederlands eigenaarschap (varend onder Nederlandse of buitenlandse vlag) neemt Nederland, gerankt naar tonnage van de vloot, mondiaal de 23e plaats in¹³. De top drie bestaat uit Griekenland, China en Japan¹⁴.

Het totaal aantal schepen onder Nederlandse vlag is de afgelopen vijf jaar redelijk stabiel gebleven. Voeren er in 2014 in totaal 1.233 schepen onder Nederlandse vlag, in 2021 waren dit er naar opgave van de ILT¹⁵ 1.212. De onderlinge verdeling over de categorieën Handelsvaart (inclusief een (beperkt) aantal cruiseschepen en passagiersschepen), Zeesleepvaart en Waterbouw is wel aan verandering onderhevig. Tussen 2014 en 2021 is het aantal schepen onder Nederlandse vlag in de handelsvaart gedaald. Het aantal schepen gecategoriseerd als zeeslepers¹⁶ onder Nederlandse vlag is gestegen in die tijd van 258 in 2014 tot 304 in 2021. In de waterbouw daalde het aantal schepen onder Nederlandse vlag de afgelopen drie jaar zeer licht (van 170 naar 166 schepen). Onderstaande figuur laat deze ontwikkeling grafisch zien.

Figuur 5 Aantal schepen onder Nederlandse vlag, 2006-2021 (per 31 december van het betreffende jaar)



Bron Ministerie Infrastructuur en Waterstaat (2021), Vlootboek.

Het brutotonnage (gt) van de vloot onder Nederlandse vlag bedroeg in 2021 7,17 miljoen ton. Dit is een zeer lichte daling ten opzichte van 2020 (-0,4%). De handelsvloot neemt met 6,1 miljoen ton hier het grootste deel van in.

¹² Hier wordt gerekend met schepen van meer dan 1000 gross tonnes. Zie UNCTAD (2021) Review of Maritime Transport, p36, table 2.4.

¹³ UNCTAD (2021) Review of Maritime Transport, Table 2.4 p36.

¹⁴ idem.

¹⁵ Vlootboek verstrekt door Min IenW, De data wordt betrokken bij IHS MARKIT.

¹⁶ 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.

Naast schepen onder Nederlandse vlag zijn er ook schepen die varen onder buitenlandse vlag maar wel in Nederlands eigendom of onder Nederlands beheer zijn. Deze vloot is zowel in aantal schepen als in tonnage al jarenlang groeiend. Zo is het aantal schepen in deze categorie de afgelopen vijf jaar (2016 – 2021) met meer dan 10% gegroeid. In totaal vallen er nu 1.115 schepen in de categorie “Buitenlandse vlag, Nederlands eigendom of beheer. Tezamen vertegenwoordigt deze vloot inmiddels een brutotonnage van 12,0 miljoen ton (een groei van 10% ten opzichte van een jaar eerder).

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, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	7.352	2.831	10.183
Toegevoegde waarde	2.398	1.034	3.432
Werkgelegenheid (in werknemers)	7.360	6.900	14.260

Tabel 10 Directe economische betekenis zeevaart, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet*	6.428	7.165	7.544	7.903	7.929	7.016	7.291	7.288	7.313	7.115	7.944	1,24	1,12
<i>Waarvan export*</i>	4.877	5.282	5.405	5.596	5.978	5.248	5.432	5.784	5.803	5.647	6.305	1,29	1,12
Productiewaarde	6.052	6.801	7.055	7.209	7.193	6.285	6.650	6.676	6.678	6.499	7.352	1,21	1,13
Toegevoegde waarde	1.071	1.120	1.496	1.637	1.934	1.637	1.585	1.471	1.612	1.747	2.398	2,24	1,37
Werkgelegenheid (in werknemers)	6.743	6.959	7.302	7.423	7.332	7.370	7.088	6.761	7.187	7.460	7.360	1,09	0,99

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek

Arbeidsmarkt

De Nederlandse zeevaartsector biedt niet alleen werkgelegenheid aan personen in Nederland, maar kent een groot aantal niet Nederlandse werknemers (EU en niet-EU werknemers). Op basis van enquête onder de leden van de KVNR wordt dit aantal voor de gehele Nederlandse vloot geschat op 18.931 personen. Hiermee komt de totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeevaartsector op 25.848 personen. In onderstaande tabel wordt de verdeling naar functie en nationaliteit gepresenteerd.

Tabel 11 *Werkgelegenheid in de zeevaart naar functie¹⁷ en nationaliteit aan boord van Nederlandse vlagschepen (2019 – 2021)*

	in aantallen			in percentage		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Walpersoneel	1.978	2.364	2.518	8%	9%	10%
NL personeel aan boord¹⁸	4.499	4.620	4.399	18%	18%	17%
NL Kapiteins	1.213	1.256	1.193	5%	5%	5%
NL officieren	2.509	2.597	2.467	10%	10%	10%
NL gezellen	410	425	403	2%	2%	2%
NL-niet maritiem	53	55	52	0%	0%	0%
NL stagiairs ¹⁹	627	577	568	1%	1%	1%
Niet-Nederlands personeel aan boord	18.941	18.146	18.931	75%	72%	73%
EU kapiteins	170	163	170	1%	1%	1%
EU officieren	937	897	936	4%	4%	4%
EU gezellen	254	243	254	1%	1%	1%
EU niet-maritiem personeel	0	0	0	0%	0%	0%
EU stagiairs	10	10	10	0%	0%	0%
niet-EU kapiteins	790	756	789	3%	3%	3%
niet-EU officieren	6.181	5.921	6.177	24%	24%	24%
niet EU gezellen	10.050	9.628	10.045	40%	38%	39%
niet-EU niet-maritiem personeel	422	404	421	2%	2%	2%
niet-EU stagiairs	128	123	128	1%	0%	0%
Totaal werkgelegenheid	25.419	25.130	25.848	100%	100%	100%

Bron: Ecorys op basis van CBS-werkgelegenheidscijfers en de werkgeversenquête Zeevaart 2022.

De in deze monitor gepubliceerde cijfers over 2021 bevatten ook herwerkte cijfers over eerdere jaren. Dit komt enerzijds doordat voor de verdeling naar functie en nationaliteit alleen is gekeken naar respondenten die de Werkgeversenquête Zeevaart over de

¹⁷ 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 2022.

¹⁸ 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.

¹⁹ Het aantal Nederlandse stagiairs is gebaseerd op opgave in de werkgeversenquête zeevaart.

periode tussen 2020 en 2022 hebben ingevuld. Daarnaast zijn de werkgelegenheidscijfers van het CBS gecorrigeerd ten opzichte van de in de Maritieme Monitor 2021 gepubliceerde cijfers. De cijfers van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij laten in 2021 ten opzichte van 2020 een daling van het aantal actieve deelnemers zien (daling van circa 250 deelnemers).

1.2.5 Scheepsbouw

Structuurkenmerken

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

De totale scheepsbouw- en reparatiesector inclusief de superjachtbouw en de bouw van (overige) recreatieschepen omvat in 2021 naar opgave van het CBS 2.595 bedrijven. 720 bedrijven hiervan vallen in de categorie "Bouw van sport- en recreatievaartuigen"²¹. Er zijn twintig superjachtbouwers. Daarmee komt het aantal relevante bedrijven voor de sector scheepsbouw in deze monitor op bijna 1.900. 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. 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 2021 €4,7 miljard. Dit betekent een daling ten opzichte van 2020. Toen bedroeg de omzet €5,1 miljard. De toegevoegde waarde liet een daling zien. In 2020 bedroeg deze €738 miljoen, in 2021 is dit gedaald tot €635 miljoen. De productiewaarde bedroeg in 2021 €3,85 miljard.

De totale werkgelegenheid in de scheepsbouw bedroeg in 2021 11.200 personen. Dit is een daling ten opzichte van 2020 toen de totale werkgelegenheid nog 11.800 personen bedroeg. In 2019 bedroeg de werkgelegenheid nog 12.600 personen. Van dit totaal aantal in 2021 is 3.390 man werkzaam in de superjachtbouw (2020: 3.340). De superjachtbouw kent daarmee eens stabiel personeelsaantal dan de scheepsbouw.

Opvallend is de door het CBS geregistreerde export over het jaar 2021. Dit ligt met €5.054 miljard hoger dan de totale omzet over 2021. Gelet op de hoge kapitaalintensiteit per schip zou het kunnen zijn dat de oplevering van enkele grote schepen dit vreemde getal verklaart.

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, aantal bedrijven naar bedrijfstak. Opgave voor SBI3012, stand ultimo 2019.

²² Naar opgave van CBS (Statline) zijn er in de scheepsreparatie (SBI 3315) bijvoorbeeld 1405 bedrijven waarbij de bedrijfsgrootte 1 werkzaam persoon is.

Tabel 12 Totale economische betekenis scheepsbouw, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	3.846	2.639	6.485
Toegevoegde waarde	635	862	1.497
Werkgelegenheid (in werknemers)	11.210	12.859	24.069

Tabel 13 Directe economische betekenis scheepsbouw, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet*	4.402	4.831	5.317	5.548	6.083	5.326	4.852	5.192	5.718	5.108	4.682	1,06	0,92
<i>Waarvan export*</i>	1.497	1.666	1.310	1.660	3.469	4.201	2.617	2.883	2.884	4.061	5.054	3,38	1,24
Productiewaarde	4.021	4.385	4.813	4.967	5.373	4.792	4.343	4.697	5.222	4.642	3.846	0,96	0,83
Toegevoegde waarde	639	604	683	707	833	683	539	607	663	738	635	0,99	0,86
Werkgelegenheid (in werknemers)	11.621	12.114	12.109	12.079	12.340	12.286	12.210	12.226	12.586	11.826	11.210	0,96	0,95

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

** CBS (2022), 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 energy 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 2021 ging het om ruim 500 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 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, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	9.776	5.514	15.290
Toegevoegde waarde	3.123	1.695	4.818
Werkgelegenheid (in werknemers)	29.390	24.760	54.150

Tabel 15 Directe economische betekenis offshore (energy), 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet	10.382	10.586	10.917	11.440	10.890	10.504	10.780	10.641	10.615	9.867	10.476	1,01	1,06
<i>Waarvan export</i>	1.790	1.805	1.868	1.960	1.850	1.778	2.021	1.920	2.174	2.416	2.644	1,48	1,09
Productiewaarde	9.149	9.287	9.598	10.101	9.794	9.460	9.812	9.610	9.814	9.104	9.776	1,07	1,07
Toegevoegde waarde	2.977	2.996	3.096	3.345	3.489	3.390	3.364	3.363	3.231	2.941	3.123	1,05	1,06
Werkgelegenheid (in werknemers)	28.145	29.288	30.645	31.643	31.691	30.524	29.169	30.608	30.420	29.370	29.390	1,04	1,00

Economische betekenis

In 2021 werkten er 29.390 mensen in de Nederlandse offshore sector. In 2020 waren dit er 29.370 waarmee het aantal werkzame personen vrijwel gelijk gebleven is.

De omzet kwam in 2021 weer boven de €10 miljard uit. Bedroeg de omzet in 2020 nog €9,9 miljard, in 2021 is dit gestegen tot €10,5 miljard. De toegevoegde waarde liep 6% op en bedroeg €3,1 miljard.

De exportprestatie steeg met 9%. In 2021 bedroeg de exportwaarde €2,6 miljard.

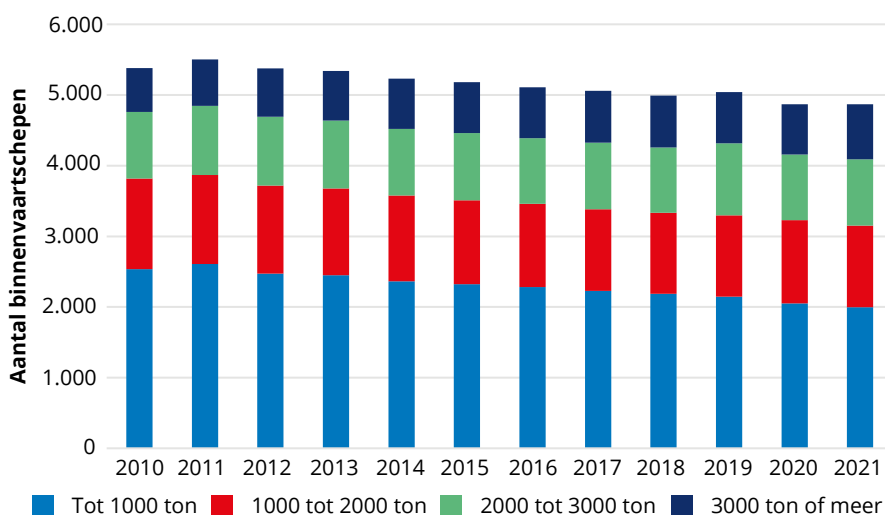
1.2.7 Binnenvaart

Structuurkenmerken

Kenmerkend voor de binnenvaart is het aantal kleine (familie)bedrijven. Eind 2021 waren er volgens het CBS 4.195 bedrijven actief in de binnenvaart²³. Hiervan waren er 3.090 actief in de vrachtvaart en 1.105 in de passagiersvaart. Opvallend is de gemiddelde bedrijfsgrootte. Slechts 10 bedrijven hebben meer dan 100 werknemers. Ook in de binnenvaart zien we een groeiend aantal zzp'ers. Ruim 1800 ondernemingen kennen slechts 1 werkzaam persoon²⁴. Daarnaast zijn er steeds meer uitzendbureaus die zich richten op de binnenvaartsector.

In 2021 voeren er 4.870 binnenvaartschepen onder de Nederlandse vlag²⁵. 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 5.000 schepen. Deze jaarlijkse daling valt deels te verklaren door de schaalvergroting in de binnenvaart. Vanaf 2008 zijn 630 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 330 toegenomen (zie Figuur 6).

Figuur 6 Binnenvaartschepen met Nederlandse vlag naar laadvermogen



²³ CBS Statline aantal bedrijven naar bedrijfstak SBI 5030 & 5040.

²⁴ Idem.

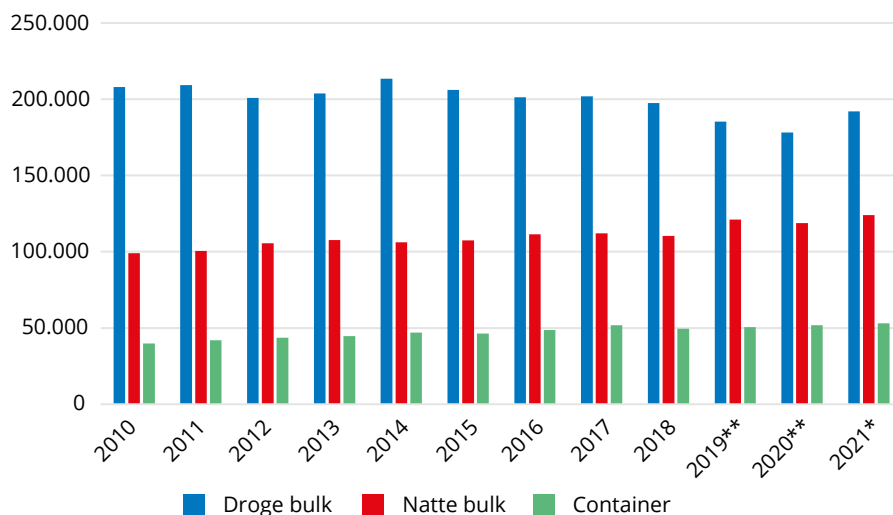
²⁵ <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/verkeer-en-vervoer/vervoermiddelen-en-infrastructuur/binnenvaartschepen>

De binnenvaartvloot bestaat voor ongeveer de helft 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 koppverbanden) worden vervoerd. Deze bakken hebben geen voortstuwingsmotor en moeten door een duw- of sleepboot of een motorvrachtschip worden voortbewogen. Twintig procent van de Nederlandse binnenvaartschepen valt in de categorie duwbakken. Naast deze schepen zijn er nog tankschepen (ongeveer 15 procent) en overige binnenschepen (ook ongeveer 15%) die tot de Nederlandse vloot behoren²⁶.

Economische betekenis

Het totaal vervoerd volume bedroeg in 2021 369 miljoen ton²⁷. Dit was een stijging met 20 miljoen ton opzichte van een jaar eerder. Een derde van de vervoerde lading betreft dus 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 speelt. 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 (2022), Binnenvaart; goederenvervoer, vervoerstroombestand, soort lading.

**Nader voorlopig.

Tabel 16 en 17 tonen de belangrijkste economische kengetallen voor de Nederlandse binnenvaartsector voor het jaar 2021. De omzet in de sector is met 10% gestegen waarmee de omzet uitkomt op een vergelijkbaar niveau met het pre-coronajaar 2019. Ook de toegevoegde waarde is gestegen met 5% ten opzichte van een jaar eerder.

²⁶ CBS (2019). Binnenvaartschepen met Nederlandse vlag, 2008-2018 <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/24/binnenvaartschepen-met-nederlandse-vlag-2008-2018>.

²⁷ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2021/13/internationaal-goederenvervoer-binnenvaart-neemt-af>.

Het aantal werknemers in de sector is gestegen met 1% en bedraagt nu 8.340 personen. Terugkijken over een langere periode laat echter nog steeds een daling zien van het aantal werknemers. Twee opmerkingen die bij het cijfer voor werkzame personen 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 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, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	3.016	1.161	4.177
Toegevoegde waarde	1.182	510	1.692
Werkgelegenheid (in werknemers)	8.340	7.810	16.150

Tabel 17 Directe economische betekenis binnenvaart, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet*	3.545	3.296	3.244	3.432	3.023	2.808	2.855	3.253	3.068	2.779	3.051	0,86	1,10
<i>Waarvan export*</i>	1.685	1.825	1.867	1.933	1.642	1.441	1.491	1.597	1.506	1.364	1.498	0,89	1,10
Productiewaarde	3.520	3.272	3.215	3.391	2.981	2.767	2.818	3.217	3.031	2.743	3.016	0,86	1,10
Toegevoegde waarde	1.237	1.123	1.117	1.201	1.286	1.256	1.305	1.671	1.341	1.127	1.182	0,96	1,05
Werkgelegenheid (in werknemers)	9.472	9.534	9.174	9.131	9.329	9.360	8.600	8.722	8.863	8.250	8.340	0,88	1,01

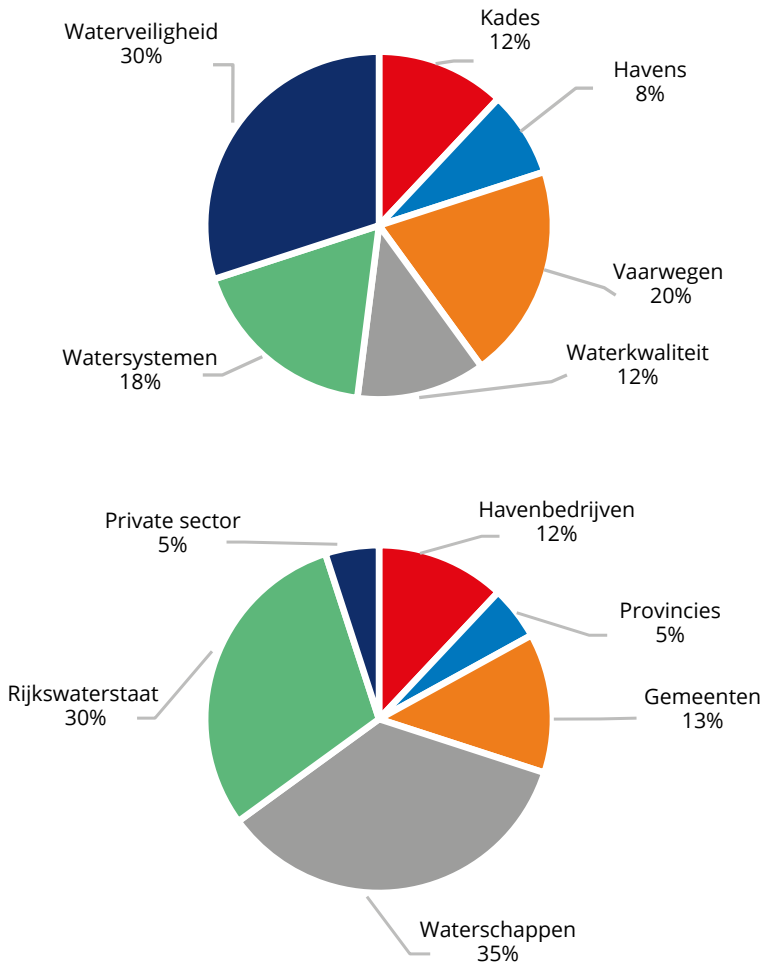
* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek.

1.2.8 Waterbouw

Structuurkenmerken

In de waterbouwsector zijn, naar opgave van het CBS, 230 bedrijven actief. Dit totaal aantal van 230 bedrijven omvat ook zzp'ers. Ruim 90 (grotere) bedrijven in de sector zijn lid van de Vereniging van Waterbouwers. De leden van de vereniging nemen ongeveer 80% van het waterbouwwolume voor hun rekening. 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 (links) en opdrachtgever (rechts) (in %)



Bron: EIB (2017).

De bekendste Nederlandse bedrijven in de sector zijn Boskalis en Van Oord, samen met de Belgische partijen DEMA 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 2021 bedroeg de omzet van de waterbouwsector €3,7 miljard. Dit is een stijging met 4% ten opzichte van 2020. De toegevoegde waarde in de sector is ook gestegen en bedroeg in 2021 ruim €1,1 miljard euro.

In 2021 waren er in de sector 10.990 werknemers actief. In 2020 waren dit er nog 10.660. Dit betekent een kleine stijging ten opzichte van een jaar eerder.

Tabel 18 Totale economische betekenis waterbouw, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	4.467	1.720	6.187
Toegevoegde waarde	1.159	1.019	2.178
Werkgelegenheid (in werknemers)	10.990	11.480	22.470

Tabel 19 Directe economische betekenis waterbouw, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet	3.197	3.398	3.355	3.441	3.578	3.019	3.169	3.586	3.636	3.569	3.705	1,16	1,04
<i>Waarvan export</i>	194	234	244	233	255	234	245	279	303	246	256	1,32	1,04
Productiewaarde	3.829	4.059	4.030	4.118	4.288	3.627	3.808	4.218	4.323	4.276	4.467	1,17	1,04
Toegevoegde waarde	995	1.082	1.089	1.080	1.095	916	961	1.073	1.112	1.090	1.159	1,17	1,06
Werkgelegenheid (in werknemers)	10.241	10.811	10.993	11.091	11.165	10.435	10.598	11.008	10.931	10.660	10.990	1,07	1,03

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 bedrijven²⁸, 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 2021 €26,1 miljard. Dit is een stijging van 21 procent ten opzichte van een jaar eerder toen de omzet nog €21,5 miljard bedroeg. Vooral de distributiefunctie van de haven (richting Europees achterland) is hier verantwoordelijk voor. De bijbehorende toegevoegde waarde bedraagt €7,7 miljard, dit is een stijging ten opzichte van 2020. Omzet, toegevoegde waarde en productiewaarde ondervonden een gelijke ontwikkeling van circa 20 procent.

²⁸ Het systeem van de SBI codes.

Tabel 20 Totale economische betekenis havens, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	23.870	15.277	39.147
Toegevoegde waarde	7.673	2.578	10.251
Werkgelegenheid (in werknemers)	63.810	44.850	108.660

Tabel 21 Directe economische betekenis havens, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet	18.047	18.749	19.078	20.098	19.978	20.189	21.094	22.716	23.172	21.509	26.123	1,45	1,21
<i>Waarvan export</i>	8.792	9.135	9.295	9.792	9.734	9.836	10.278	11.068	12.892	13.417	18.859	2,14	1,41
Productiewaarde	17.742	18.703	18.971	19.978	19.902	20.156	20.883	21.489	21.418	19.766	23.870	1,35	1,21
Toegevoegde waarde	5.391	5.692	5.775	6.156	6.158	6.226	6.243	6.749	6.791	6.372	7.673	1,42	1,20
Werkgelegenheid (in werknemers)	44.777	46.574	48.452	49.376	49.514	52.192	54.194	58.163	59.644	59.460	63.810	1,43	1,07

Arbeidsmarkt

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

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 2021 meer dan 63.800 werknemers, een stijging ten opzichte van 2020 met 7 procent. De havensector blijft daarmee de grootste sector in de maritieme cluster.

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 (gereedstellen) 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 defensieattache 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"²⁹.

Economische betekenis

In totaal bood het CZSK in 2021 werkgelegenheid aan 13.194 personen. Belangrijk om te vermelden is dat de Koninklijke Marine de formatieplaatsen rapporteert en niet de daadwerkelijke bezetting (en dus werkgelegenheid). Binnen CSZK is de directie Operaties met ongeveer 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 stegen de omzet (2021: 2.062 miljoen) en loonkosten (2021: 737 miljoen) van de Koninklijke Marine.

Tabel 23 en Tabel 24 geven de belangrijkste gegevens voor 2021 en over de periode 2011-2020. Voor gedetailleerde gegevens wordt verwezen naar [Bijlage IV](#).

²⁹ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28676-331.html>.

Tabel 23 Totale economische betekenis marine, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	2.062	961	3.023
Toegevoegde waarde	737	251	988
Werkgelegenheid (in werknemers)	13.194	7.389	20.583

Tabel 24 Directe economische betekenis marine, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet	1.427	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626	1.854	2.062	1,44	1,11
<i>Waarvan export</i>													
Productiewaarde	1.427	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626	1.854	2.062	1,44	1,11
Toegevoegde waarde	537	546	566	549	559	572	578	610	657	737	737	1,37	1,00
Werkgelegenheid (in werknemers)	13.647	13.283	12.297	12.205	12.098	11.928	12.050	12.471	12.889	13.242	13.194	0,97	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 -kwekerijen³⁰). 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);
- binnenvisserij (visserij op binnenwateren en IJsselmeer);
- grote zeevisserij (ook wel pelagische visserij of trawlervisserij genoemd);
- viskwekerijen (voornamelijk de mossel- en oestercultuur)³¹.

In 2020 waren volgens opgave van het CBS 930 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, 2011-2021" wordt de visserijsector gemonitord in de jaarlijkse WUR rapportage Visserij in Cijfers³².

Economische betekenis

De omzet van de visserij zoals meegenomen in de Maritieme Monitor bedroeg in 2021 naar opgave van het CBS ruim € 500 miljoen. De toegevoegde waarde bedroeg circa € 300 miljoen. De werkgelegenheid is in 2021 met vier procent gestegen en bedraagt in 2021 ongeveer 1.700 personen.

³⁰ De visverwerking en vishandel wordt niet tot de sector visserij gerekend.

³¹ Wij corrigeren voor handmatig voor de kweek van zoetwatervis. Zie ook de methodologiebeschrijving eerder in de monitor.

³² 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, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	503	208	712
Toegevoegde waarde	302	71	373
Werkgelegenheid (in werknemers)	1.694	386	2.080

Tabel 26 Directe economische betekenis visserij, 2011-2021*

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet*	453	451	395	398	441	505	502	510	473	452	505	1,12	1,12
Waarvan export	283	303	255	265	301	373	363	358	331	317	354	1,25	1,12
Productiewaarde	452	450	394	397	439	505	501	509	471	451	503	1,11	1,12
Toegevoegde waarde	236	240	193	207	251	304	309	294	281	270	302	1,28	1,12
Werkgelegenheid (in werknemers)	1.469	1.567	1.551	1.530	1.488	1.457	1.468	1.539	1.520	1.624	1.694	1,15	1,04

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek

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 1000 (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. 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 bureaus³³ die door de ILT worden erkend, daarnaast zijn er ook particuliere keuringsinstanties. 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.

Economische betekenis

De omzet van de maritieme dienstverlening zoals meegenomen in de Maritieme Monitor bedroeg in 2021 naar opgave van het CBS circa € 6,6 miljard. In 2020 was dit bijna € 5,9 miljard. De toegevoegde waarde bedroeg € 1,6 miljard. De werkgelegenheid is in 2021 met twee procent gestegen en bedraagt in 2021 naar

³³ <https://www.ilent.nl/onderwerpen/erkende-organisaties-zeevaart/documenten/publicaties/2021/12/06/overzicht-erkende-klassenbureaus>.

schatting 16.230 personen.

Tabel 27 Totale economische betekenis maritieme dienstverlening, 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	3.311	1.543	4.854
Toegevoegde waarde	1.630	665	2.295
Werkgelegenheid (in werknemers)	16.230	8.150	24.380

Tabel 28 Directe economische betekenis maritieme dienstverlening, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet	4.984	5.277	5.380	5.573	5.748	5.727	6.409	6.278	6.378	5.852	6.621	1,33	1,13
<i>Waarvan export</i>	780	823	877	889	991	993	1.122	1.263	1.303	1.327	1.536	1,97	1,16
Productiewaarde	2.403	2.540	2.593	2.677	2.776	2.766	3.098	3.059	2.992	3.056	3.311	1,38	1,08
Toegevoegde waarde	1.152	1.230	1.259	1.301	1.354	1.348	1.506	1.485	1.485	1.531	1.630	1,41	1,06
Werkgelegenheid (in werknemers)	15.528	16.013	16.437	16.593	17.244	16.954	17.131	16.359	16.359	15.950	16.230	1,05	1,02

2.1.13 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 opgebouwd is 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 verhoogd³⁴.

De sector wordt gekenmerkt door diversiteit en kleinschaligheid (vooral in de watersportindustrie zijn er veel kleinere bedrijven <10 personen). Er zijn meer dan 2000 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 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.

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.

³⁴ SBI categorieën: Jachthavens (93291), Groothandel in watersportartikelen (46492), Winkels in watersportartikelen (47642), Zeil- en surfscholen (85511) en Verhuur en lease van schepen (7734).

Kleine jachtbouw en watersportindustrie

De omzet van de sector³⁵ (exclusief grote jachtbouw) bedroeg in 2021 afgerond €7,4 miljard.

De toegevoegde waarde van de sector jachtbouw/watersportindustrie is licht gestegen, bedroeg deze in 2020 nog €1.461 miljoen in 2021 was deze gestegen tot €1.544 miljoen.

De werkgelegenheid in de sector is met 5% gestegen. De totale werkgelegenheid (incl. werkgelegenheid in de grote jachtbouw) bedroeg in 2021 17.500 personen.

Grote jachtbouw

Over 2021 genereerden de superjachtbouwers in Nederland een omzet³⁶ van €1,8 miljard, een daling met €90 miljoen ten opzichte van een jaar eerder.

De werkgelegenheid in de sector is op peil gebleven en bedraagt nu 3.390 werkzame personen (directe werkgelegenheid). Dit betreft werkgelegenheid bij de werven zelf, werkgelegenheid bij toeleveranciers wordt toegerekend aan de sector maritieme toeleveranciers.

³⁵ 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.

³⁶ 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 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	5.532	3.122	8.654
Toegevoegde waarde	1.544	859	2.402
Werkgelegenheid (in werknemers)	17.510	9.843	27.353

Tabel 30 Directe economische betekenis jachtbouw / watersportindustrie, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet	7.313	7.388	7.513	7.563	7.464	7.154	7.497	7.214	7.811	7.015	7.413	1,01	1,06
<i>Waarvan export</i>	2.350	2.342	2.385	2.399	2.401	2.128	2.333	2.635	2.784	2.938	3.223	1,37	1,10
Productiewaarde	5.462	5.523	5.619	5.667	5.800	5.573	5.285	5.297	5.656	5.310	5.532	1,01	1,04
Toegevoegde waarde	1.590	1.605	1.617	1.644	1.657	1.641	1.580	1.499	1.506	1.461	1.544	0,97	1,06
Werkgelegenheid (in werknemers)	16.923	16.840	16.803	17.060	16.691	16.943	16.996	16.964	17.212	16.724	17.510	1,03	1,05

2.1.14 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 640 door het CBS gekoppelde bedrijven. Gemeten in maritieme werkgelegenheid en omzet vertegenwoordigen deze bedrijven het overgrote deel van de sector.

Van deze 640 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 (samen het cluster) actief³⁷. 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. Dit percentage wordt elke paar jaar gereviewd.

De maritieme toeleveranciers boden in 2021, naar opgave van het CBS, werk aan 19.500 mensen (directe werkgelegenheid). De omzet bedroeg in 2021 €8,6 miljard (2020: €7,9 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 daardoor omzet hoger ligt dan eigen productie. De productiewaarde bedroeg €5,3 miljard in 2021. 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 2021.

³⁷ 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 toelieferingen 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 (Maritieme Monitor 2019) zijn deze koppelpercentages ook nog een keer doorlopen en afgestemd met branchevereniging NMT.

Tabel 31 Totale economische betekenis maritieme toeleveranciers 2021

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	5.297	2.726	8.023
Toegevoegde waarde	2.114	878	2.992
Werkgelegenheid (in werknemers)	19.550	11.760	31.310

Tabel 32 Totale economische betekenis maritieme toeleveranciers, 2011-2021

Bedragen in miljoen €	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	Index 2011- 2021	Index 2020- 2021
Omzet	6.626	6.660	6.924	7.622	7.663	7.471	7.981	8.287	8.339	7.855	8.596	1,30	1,09
<i>Waarvan export</i>	2.357	2.369	2.463	2.563	2.726	2.850	3.045	3.126	3.138	3.162	3.654	1,55	1,16
Productiewaarde	4.076	4.101	4.263	4.627	4.664	4.547	5.017	5.230	5.162	4.863	5.297	1,30	1,09
Toegevoegde waarde	1.560	1.566	1.624	1.800	1.821	1.795	1.836	1.931	1.979	1.934	2.114	1,36	1,09
Werkgelegenheid (in werknemers)	19.059	19.434	19.719	20.721	20.445	19.641	19.535	19.246	19.403	19.020	19.550	1,03	1,03

2. Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2022

2.1. Methodiek

2.1.1 *Verskil 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 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

Daarnaast bevat deze rapportage een (grafische) weergave van het opgehaalde onderzoeksresultaat 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. Daarnaast houdt Ecorys, in nauwe samenwerking met de KVNR, in het kader van deze monitor een jaarlijkse enquête onder de KVNR leden teneinde gegevens over de totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeevaart op te kunnen halen.

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 Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2022 worden de ontwikkelingen op de arbeidsmarkt geanalyseerd binnen elf³⁸ individuele maritieme sectoren en de relaties ertussen. Dit zijn dezelfde maritieme sectoren als in de Maritieme Monitor. Deze maritieme sectoren betreffen:

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

Cijfers over kalenderjaar 2021 en gedeeltelijk 2020

In de Arbeidsmarktmonitor wordt het totaal aantal werkzame personen in de maritieme cluster onderscheiden in drie categorieën: werknemers, zelfstandigen en DGA's³⁹. 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 2021. De peildatum voor de arbeidsmarktgegevens over zelfstandigen is 31 december 2020. 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 2021 gecorrigeerd voor het aandeel zelfstandigen. Voor 2020 hebben de onderzoekers namelijk de resultaten met en zonder het aandeel zelfstandigen ontvangen. Op basis van deze verhouding zijn de resultaten in 2021 bijgesteld. Met name in maritieme sectoren waarbinnen het aandeel zelfstandigen substantieel is (bijvoorbeeld binnenvaart en visserij) resulteert dit in een correctie.

Daarnaast worden alleen werkzame personen van bedrijven die voor 100% actief zijn in het maritieme cluster meegenomen in de arbeidsmarktkenmerken in deze studie. Het verdelen van werknemers over de verschillende businessunits die verschillende sectoren (ook buiten het cluster) bedienen zou immers leiden tot arbitraire keuzes. We weten niet welke werknemer werkt voor de unit maritiem en welke juist niets doet voor de maritieme sector. Specifiek is voor de sector maritieme toeleveranciers samen met branchevereniging NMT voor een eerdere editie van deze monitor gecheckt of de werknemerskarakteristieken voor grote toeleveranciers die ook buiten het maritieme cluster actief zijn afwijken. Het blijkt dat hier geen significante verschillen tussen zitten.

³⁸ Voor 10 sectoren is data van het CBS beschikbaar, de Koninklijke Marine rapporteert zelf haar data.

³⁹ DGA= Directeur Groot Aandeelhouder.

Representativiteit steekproef ten opzichte van populatie

De keuze om alleen werkzame personen van bedrijven die voor 100% actief zijn in het maritieme cluster mee te nemen in de arbeidsmarktkenmerken in deze studie 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 steekproef⁴⁰
- voor de Waterbouw en Jachtbouw/watersportindustrie is dit grofweg 90%, Maritieme Dienstverlening 50%, Offshore 30% en Maritieme Toeleveranciers 25%.

2.1.4. Sectorale afbakening

De relatie tussen sectoren en SBI categorieën wordt in Tabel 33 weergegeven.

Tabel 33 Relatie tussen sectoren en SBI 2008 klassen

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)
Visserij	52292	Weging en meting (deels)
	0311	Zee- en kustvisserij
	0312	Binnenvisserij
	0321	Kweken van zeevis en -schaaldieren
	0322	Kweken van zoetwatervis en -schaaldieren
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

⁴⁰ Dit o.b.v. SBI code of directe opgave (Koninklijke Marine).

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

- Offshore: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. ledenlijst IRO)
- Waterbouw: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. ledenlijst Vereniging van Waterbouwers) en SBI-codes (4291)
- Marine: directe opgave Koninklijke Marine
- Maritieme dienstverlening: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. deskresearch)
- Jachtbouw/watersportindustrie: bedrijfsdatabankgegevens en SBI-codes (o.a. ledenlijst HISWA-RECRON)
- Maritieme toeleveranciers: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. ledenlijst NMT)

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

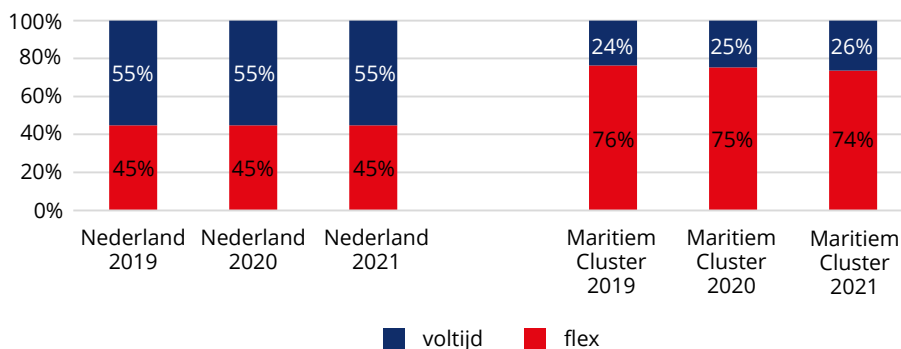
Beschrijving indicator

Indeling van banen op basis van de afspraken die in de arbeidsovereenkomst zijn gemaakt over het al dan niet flexibel zijn van de arbeidstijd. 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 en een vast aantal uren per week; 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 uren⁴¹.

Vergelijk maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking

Het percentage werknemers in het cluster met een vast dienstverband ligt boven het landelijke gemiddelde in 2021.

Figuur 9 Vergelijk arbeidsrelatie vast/flex maritiem cluster ten opzichte van de gehele economie (2019 - 2020)

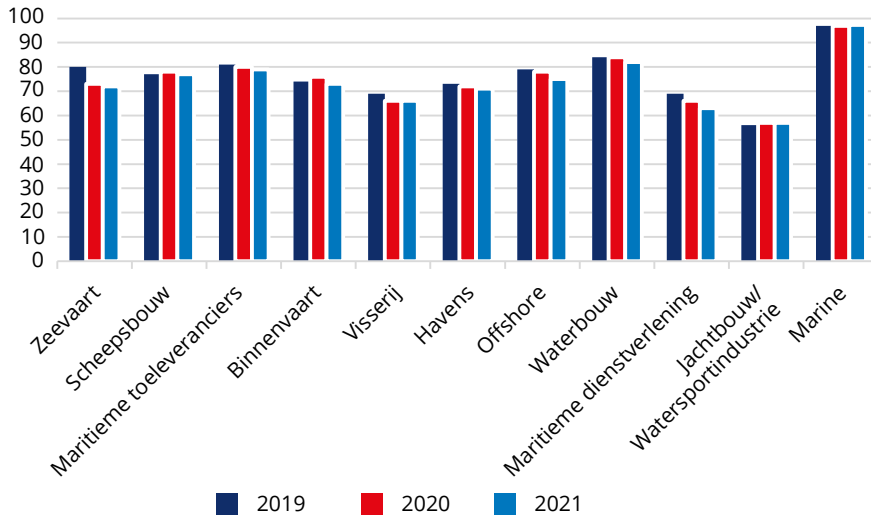


Een belangrijke methodologische kanttekening is dat het zeer complex blijft om flexibele arbeid, zeker het inlenen van tijdelijke werknemers via buitenlandse uitzendbureaus's, goed in kaart te brengen in dit type onderzoek met brondata van het CBS. Inlenen van personeel via buitenlandse uitzendbureaus wordt vaak niet goed geregistreerd omdat deze informatie niet voorhanden is bij de Belastingdienst of het CBS.

⁴¹ Zie ook: <https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/dashboard-arbeidsmarkt/banen-werkgelegenheid/toelichtingen/werkgelegenheidsstructuur/vast-en-flexibel-werk-verschillen-in-uitkomsten>.

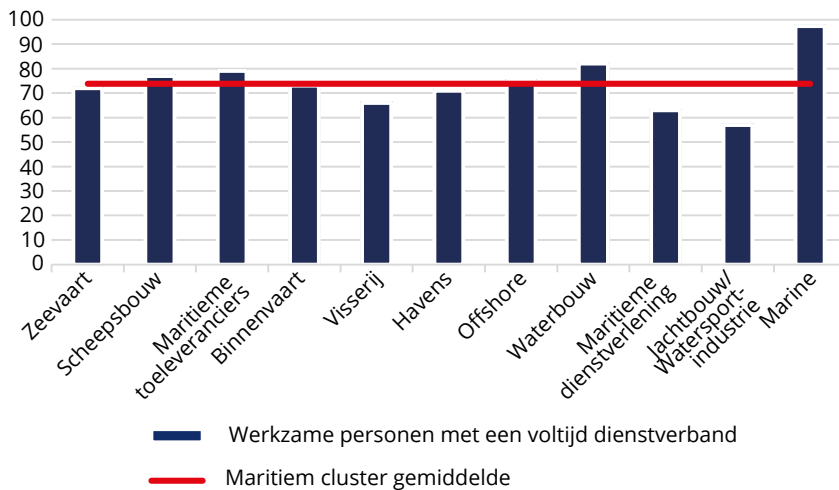
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

Figuur 10 Vergelijk arbeidsrelatie vast/flex tussen sectoren binnen het cluster (2019 - 2020)



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

Figuur 11 Vergelijk arbeidsrelatie vast/flex tussen sectoren binnen het cluster (in 2021 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 30e en 35e een vast dienstverband. Gedurende de opleiding is er geen vast dienstverband.

2.2.3 Dienstverband

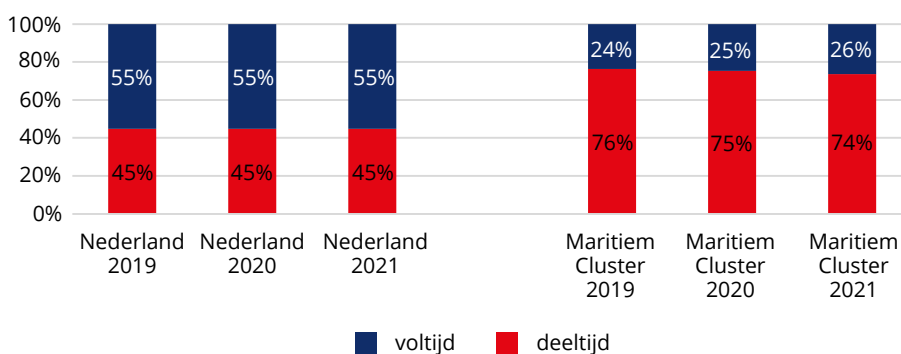
Beschrijving indicator

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/volgtijd in het maritiem cluster ten opzichte van de werkzame beroepsbevolking (2019 – 2021)

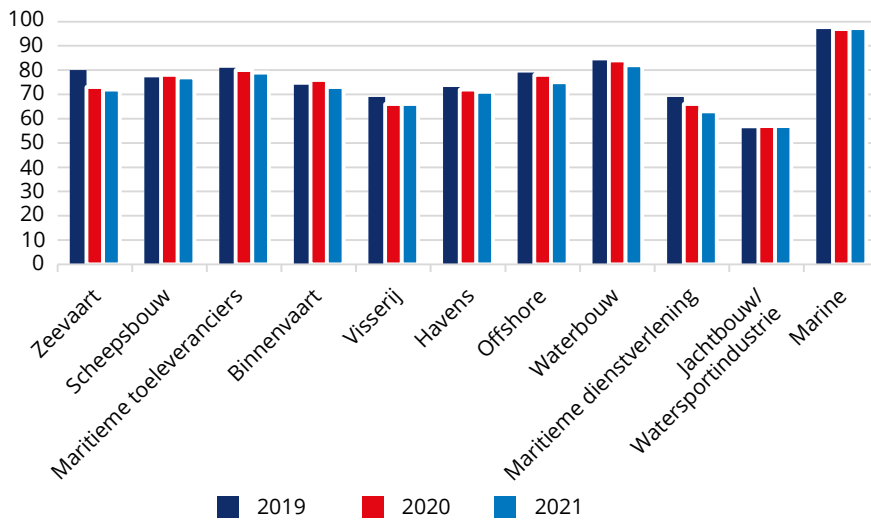


Niet geheel onverwacht kent de maritieme sector een fors hoger percentage werknemers in voltijds dienstverband. Daar waar de Nederlandse arbeidsmarkt zich ten opzichte van veel andere Europese landen onderscheidt door het hoge percentage mannen en vrouwen dat in deeltijd werkt is dit in het maritieme cluster anders. Driekwart van de werknemers in sectoren binnen het cluster werkt voltijds.

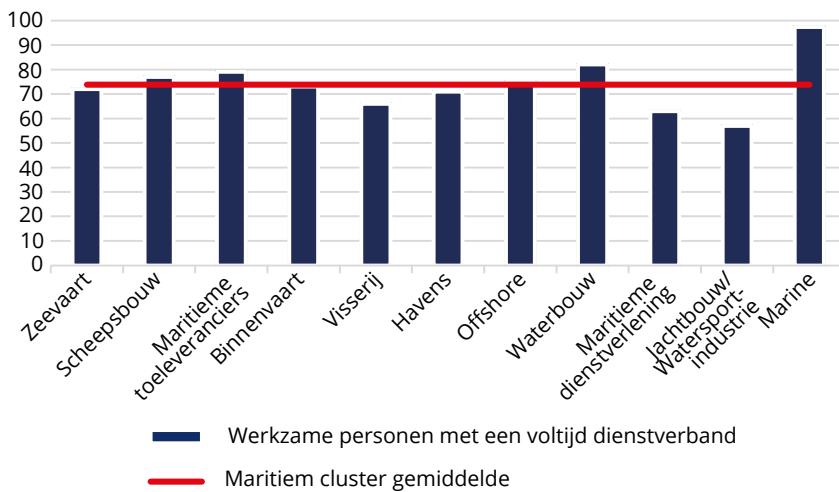
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

Bij nadere beschouwing van de verschillen tussen de sectoren valt een aantal zaken op. De zeevaart, binnenvaart en visserij lijken relatief veel werknemers met een deeltijd dienstverband te kennen. 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 beïnvloed 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 voltijd dienstverband tussen sectoren binnen het cluster (2019 - 2021)



Figuur 14 Vergelijk werknemers met een voltijds dienstverband tussen sectoren maritiem cluster (in 2021 t.o.v. gemiddelde)



2.2.4 Leeftijdsopbouw

Beschrijving indicator

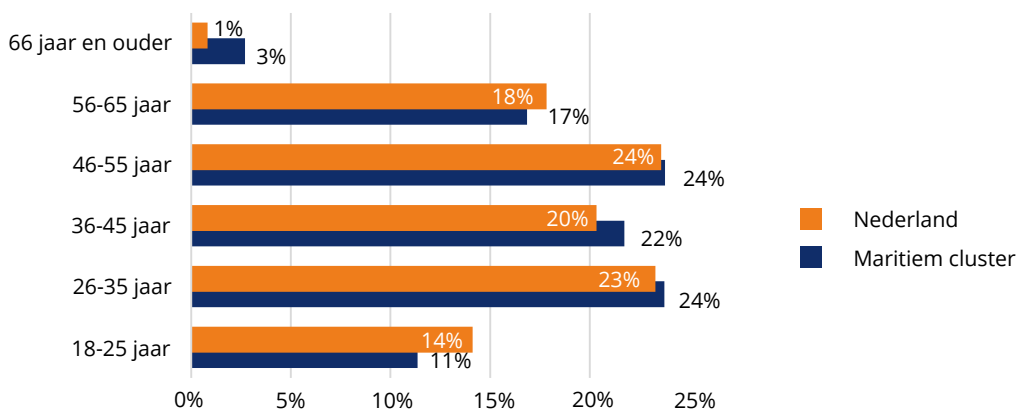
Voor deze indicator is de populatie verdeeld in leeftijdscohorten. Deze leeftijdscohorten bestrijken een periode van 10 jaar elk, behalve de starters (18-25, 7 jaar) en de categorie 66 jaar en ouder.

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 het maritieme cluster. Deze groep is het afgelopen jaar wel licht toegenomen.

De middengroepen zijn daarentegen relatief oververtegenwoordigd. Een beperkt percentage 66+'ers is nog steeds werkzaam.

Figuur 15 Vergelijk leeftijdsopbouw van het maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking (in 2021 t.o.v. gemiddelde)

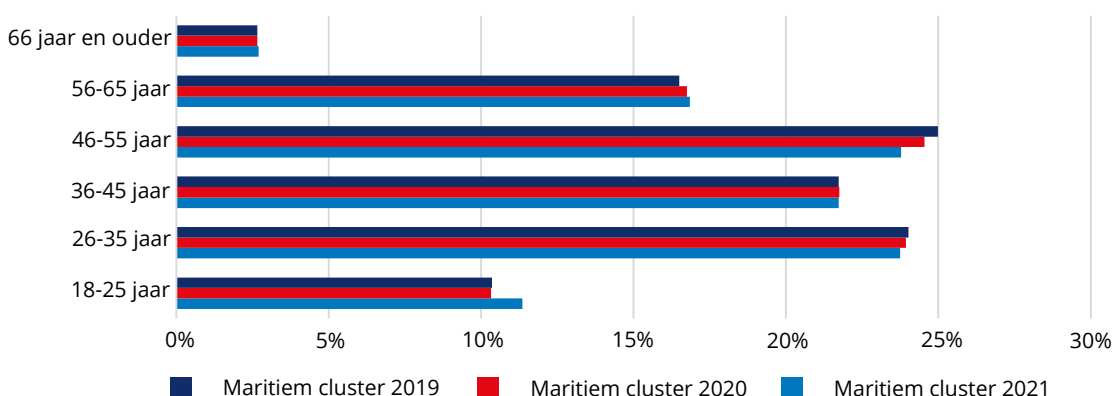


* Grafische verschillen komen voort uit afrondingsverschillen

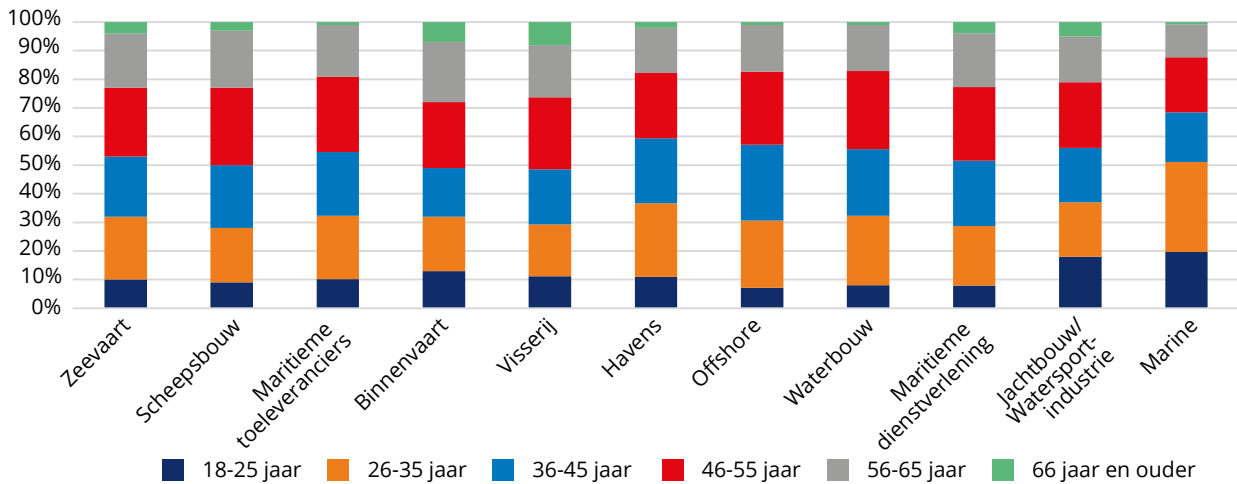
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

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 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 - 2021)



Figuur 17 Vergelijk leeftijdsopbouw tussen sectoren binnen het maritiem cluster (in 2020)



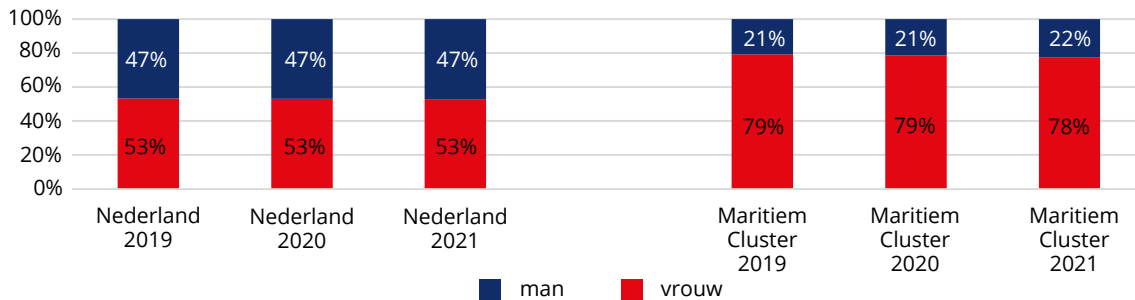
2.2.5 Man en vrouw verhouding

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 - 2021)

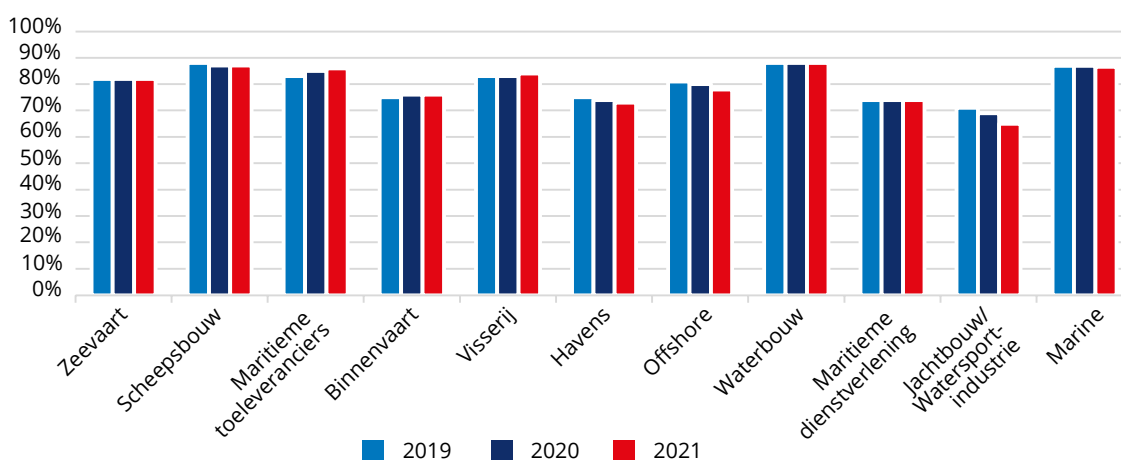


De maritieme sectoren kennen een betrekkelijk scheve man/vrouw verhouding. Waar de Nederlandse beroepsbevolking een vrijwel gelijke verdeling kent tussen mannen en vrouwen is deze in het maritieme cluster ongeveer een kwart vrouw, drie kwart man.

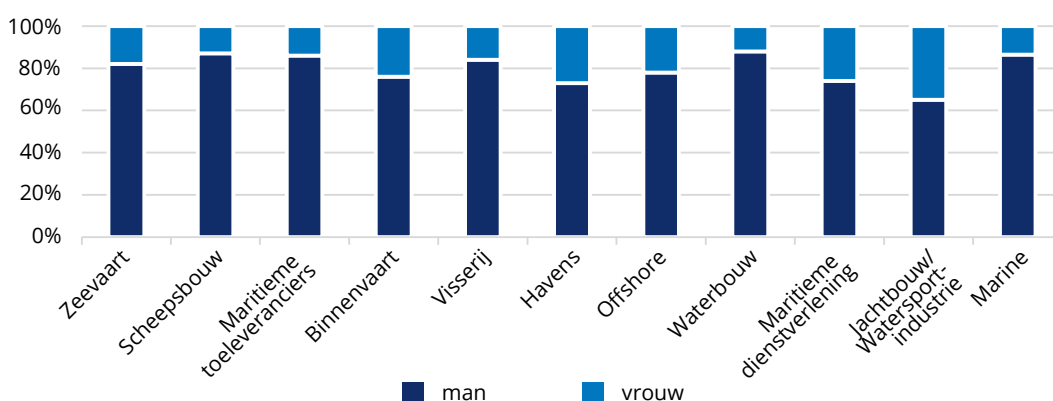
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

Het hoogste percentage vrouwen is te vinden in de jachtbouw/watersportindustrie (29%) samen met de maritieme dienstverlening en havens (beiden 26%). 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 visserij⁴² (23% vrouw) dient aangemerkt te worden dat op de schepen vrijwel geen vrouwen werkzaam zijn. Gelet op de beperkingen in tonnage van de schepen (waardoor sanitaire voorzieningen niet dubbel uitgevoerd kunnen worden) verwachten betrokkenen geen snelle verandering van dit gegeven. Vrouwen in deze sector betreffen dan personeelsleden aan de wal.

Figuur 19 Vergelijk aandeel man tussen sectoren binnen het maritiem cluster (2019 - 2021)



Figuur 20 Vergelijk man- vrouw verhouding tussen sectoren binnen het maritiem cluster (in 2021)



⁴² 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 mogelijkwijs het hoger dan verwachte percentage vrouwen in de visserij.

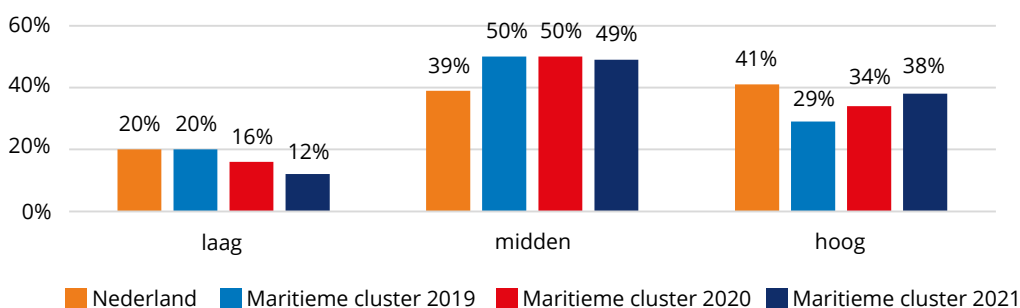
2.2.6 Opleidingsniveau

Beschrijving indicator

Het opleidingsniveau is 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. AD), wo, postacademisch en doctoraat.

Vergelijk maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking

Figuur 21 Vergelijk opleidingsniveau van het maritiem cluster met werkzame beroepsbevolking (2019 - 2021)



Opvallend is het hoge percentage middelbaar opgeleiden in het maritieme cluster. De helft van de personen werkzaam in het cluster heeft een middelbare opleiding. Landelijk gezien is dit maar 39%⁴³. Het maritiem cluster kent een beneden gemiddeld aantal hoger opgeleiden. Waar landelijk 41% van de beroepsbevolking HBO of WO opgeleid is bedraagt dit cijfer voor het cluster slechts 38%. De afgelopen jaren heeft het hoge opleidingsniveau echter wel sterk in aandeel gewonnen.

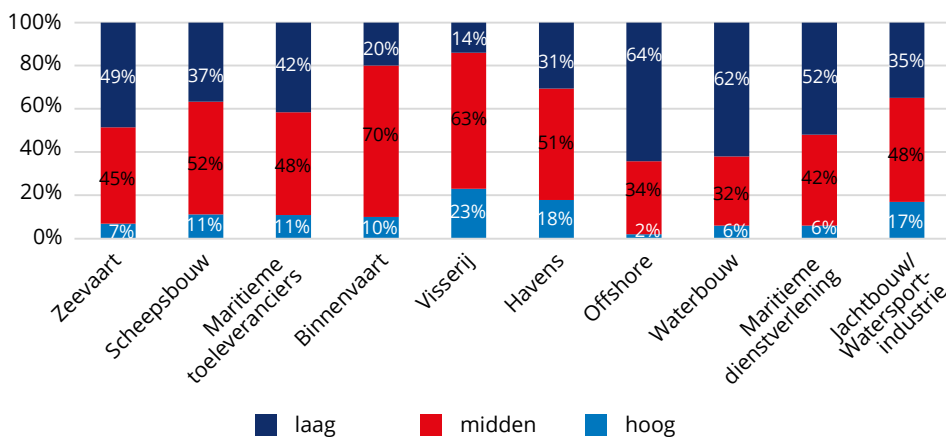
Vergelijk sectoren binnen het maritiem cluster

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 registratie⁴⁴. Voor de marine zijn geen cijfers bekend daar de personeelsadministratie van de Koninklijke Marine dit niet registreert.

⁴³ Onder middelbaar wordt verstaan havo/vwo/mbo-2-4. Voor dit vergelijk is gebruik gemaakt van cijfers van het SCP o.b.v. CBS via <https://digitaal.scp.nl/ssn2020/onderwijs/>.

⁴⁴ 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 2021)



Opvallend is het hoge percentage hoger opgeleiden in de offshore sector. Hier ligt het aantal hoger opgeleiden (55%) 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 het vermelden waard is het lage percentage lager opgeleiden in de zeevaartsector. Vermoedelijke verklaring betreft hier het feit dat de bij het CBS geregistreerde werknemers veelal een officiersfunctie of (hogere) walfunctie hebben⁴⁵.

⁴⁵ Het percentage Nederlandse gezellen is relatief beperkt omdat hier veel met buitenlandse arbeidskrachten gewerkt wordt.

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 Tabel 34 wordt de arbeidsmobiliteit van het maritieme cluster afgebeeld.

Tabel 34 *Arbeidsmobiliteit (in-, uit- en doorstroom) binnen en buiten het maritieme cluster tussen 2018-2019 en 2019-2020 (in aantal)*

Sectoren	Doorstroom		Uitstroom				Instroom			
			binnen het Maritieme cluster		buiten het Maritieme cluster		binnen het Maritieme cluster		buiten het Maritieme cluster	
	2018-2019	2019-2020	2018-2019	2019-2020	2018-2019	2019-2020	2018-2019	2019-2020	2018-2019	2019-2020
Zeevaart	480	190	660	980	640	370	980	410	820	840
Binnenvaart	710	330	940	870	960	1390	870	560	1230	1010
Visserij	80	70	90	80	310	340	80	140	520	300
Scheepsbouw	460	150	800	790	1500	2270	790	370	1810	1520
Havens	1930	1670	2250	2160	6450	6140	2160	1910	8340	7670
Maritieme dienstverlening	60	60	230	220	1370	1780	220	210	1180	2240
Offshore	100	80	350	560	1550	2340	560	290	2040	1640
Maritieme toeleveranciers	10	40	50	50	950	1910	50	170	750	1690
Waterbouw	360	200	730	510	670	1970	510	390	1290	1330
Jachtbouw en watersport	90	60	140	120	1260	1870	120	140	1380	2410

Voor een zuiver vergelijk wordt ook de verhouding van in-, uit- en doorstroom ten opzichte van de onderzochte steekproef weergegeven. Ter illustratie, in de zeevaartsector is 13% van de werknemers in de onderzochte steekproef uitgestroomd naar een andere sector binnen het maritieme cluster⁴⁶.

⁴⁶ In deze arbeidsmarktmonitor gaat het om mutaties tussen het jaar 2018/2019 en 2019/2020.

Tabel 35 Arbeidsmobiliteit (in-, uit- en doorstroom) binnen en buiten het maritieme cluster tussen 2018-2019 en 2019 – 2020 (in %)

Sectoren	Doorstroom		Uitstroom				Instroom			
			binnen het Maritieme cluster		buiten het Maritieme cluster		binnen het Maritieme cluster		buiten het Maritieme cluster	
	2018–2019	2019–2020	2018–2019	2019–2020	2018–2019	2019–2020	2018–2019	2019–2020	2018–2019	2019–2020
Zeevaart	6%	3%	8%	13%	8%	5%	12%	6%	10%	11%
Binnenvaart	6%	4%	8%	10%	8%	17%	7%	7%	10%	12%
Visserij	3%	4%	3%	4%	12%	19%	3%	8%	20%	17%
Scheepsbouw	3%	1%	5%	6%	9%	17%	5%	3%	11%	11%
Havens	3%	3%	4%	3%	11%	10%	4%	3%	14%	12%
Maritieme dienstverlening	1%	1%	3%	3%	21%	27%	3%	3%	18%	35%
Offshore	1%	1%	4%	8%	20%	32%	7%	4%	26%	22%
Maritieme toeleveranciers	0%	1%	1%	1%	18%	39%	1%	3%	14%	35%
Waterbouw	4%	2%	8%	5%	7%	20%	5%	4%	13%	13%
Jachtbouw en watersport	1%	1%	2%	2%	16%	25%	2%	2%	17%	32%

De binnenvaart en visserij kennen relatief gezien de hoogste doorstroom binnen de sector. Vier procent van de werkzame personen wisselde in 2020 binnen de sector van werkgever. Ook de zeevaart en havens kennen een procentueel hoge doorstroom.

De zeevaart en binnenvaart kennen, naast de relatief hoge doorstroom binnen de sector, ook een procentueel hoge uitstroom naar andere sectoren binnen het cluster. In de overige maritieme sectoren stroomt het merendeel van de werkzame personen uit naar sectoren buiten het maritieme cluster. Het grootste deel van het maritiem personeel stroomt uit naar de zakelijke dienstverlening⁴⁷. Andersom is de instroom van buiten het cluster in deze sectoren ook relatief hoog. Een teken dat skills en vaardigheden ook in andere (vermoedelijk technische) sectoren bruikbaar, en gewild, zijn.

Naast de in- en uitstroomgegevens is ook de leeftijdsopbouw en het geslacht van de desbetreffende groepen in kaart gebracht. In Tabel 36 worden de resultaten voor het totale maritieme cluster weergegeven. In de daaropvolgende figuren worden de resultaten uitgesplitst per sector.

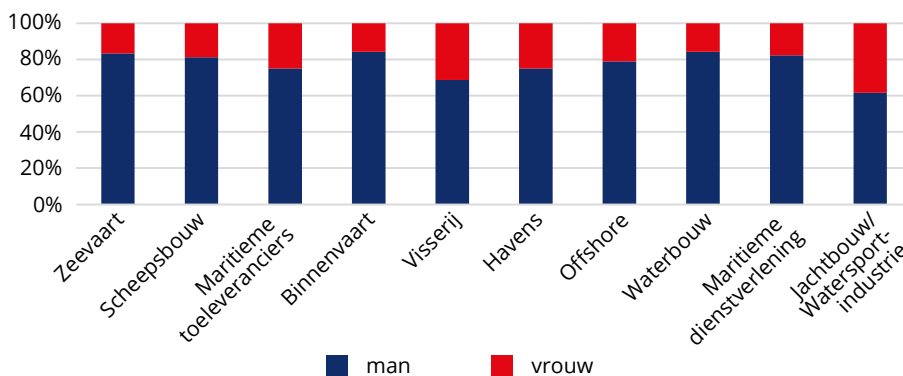
⁴⁷ SBI M Specialistische zakelijke diensten en N Verhuur en overige zakelijke diensten.

Tabel 36 Arbeidsmobiliteit (in- en uitstroom) naar leeftijdsopbouw en geslacht (in aantallen en %)

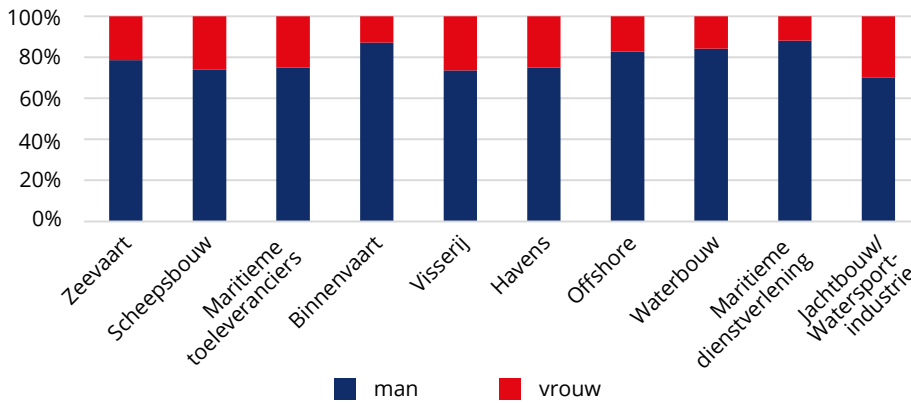
Indicator	In absolute aantallen		In percentage	
	Instroom	Uitstroom	Instroom	Uitstroom
Leeftijdsopbouw				
18-25 jaar	6.100	4.000	24%	15%
26-35 jaar	6.800	6.500	27%	24%
36-45 jaar	4.800	5.300	19%	20%
46-55 jaar	4.700	5.300	18%	20%
56-65 jaar	2.600	4.000	10%	15%
66 jaar en ouder	500	1.900	2%	7%
Geslacht				
man	19.100	21.100	75%	78%
vrouw	6.500	5.900	25%	22%

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 (25%) dan uitstromen (22%). Zet deze tendens door dan verandert de totale verhouding van het maritieme cluster ook geleidelijk.

Figuur 23 Geslacht van werkzame personen die zijn ingestroomd in het maritieme cluster (in 2020)



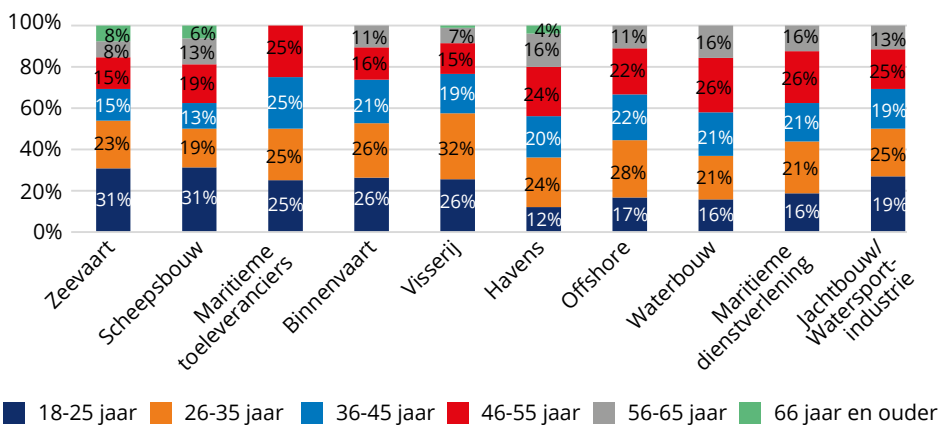
Figuur 24 Geslacht van werkzame personen die zijn uitgestroomd in het maritieme cluster (in 2020)



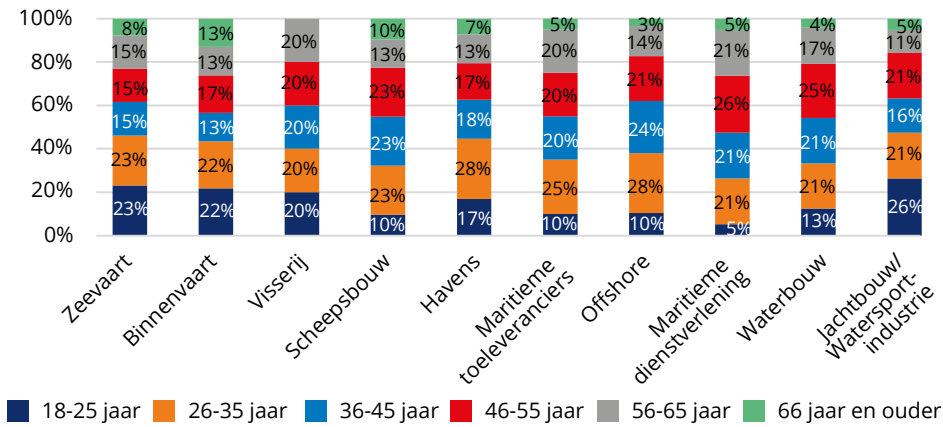
De leeftijdsopbouw van het gehele maritieme cluster wordt beschreven in [sectie 2.2.4](#). Daaruit blijkt dat de middengroepen relatief oververtegenwoordigd zijn. Kijkend naar de specifieke in- en uitstroom karakteristieken valt een aantal zaken op:

- in de instroom statistiek is duidelijk zichtbaar dat sommige sectoren in het maritiem cluster een relatief hoge opleidingsniveau en daarmee een grotere instroom van de groep tussen 26 en 35 jaar (o.a. maritieme toeleveranciers, offshore en havens).
- 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 25 Leeftijdsopbouw van werkzame personen die zijn ingestroomd in het maritieme cluster (in 2020)



Figuur 26 Leeftijdopbouw van werkzame personen die zijn uitgestroomd in het maritieme cluster (in 2019)



Gedetailleerde overzichten van de mobiliteit binnen en buiten het cluster en de sectoren zijn in [Bijlage VI](#) toegevoegd bij dit rapport.

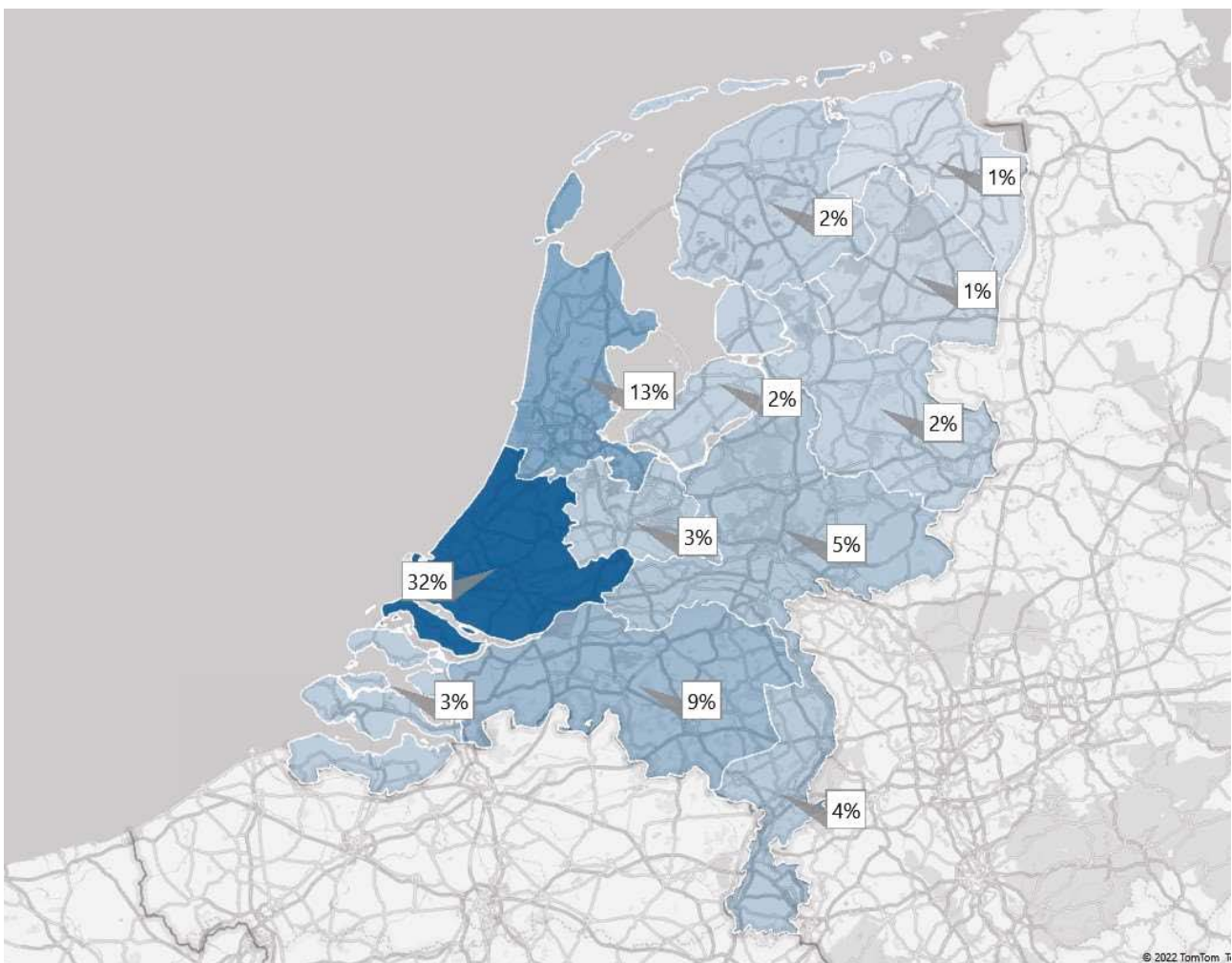
2.2.8 Regionalisering van werkgelegenheid

Toelichting

In zowel de Maritieme 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 2020). 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 havengerelateerde logistieke cluster en concentratie van hoogtechnologische maakbedrijven een derde plaats.

Figuur 27 Regionalisering van werkzame personen in maritieme cluster (in 2021, totaal cluster, over alle sectoren)



Opmerking: de geregistreerde standplaats in 2020 is gebaseerd op informatie uit enquêtes. Deze is nog niet volledig gevuld, waardoor voor 23% 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.

Derde 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 2022 bouwt voort op de ingezette weg en breidt de tijdsreeks uit met de cijfers over de havens voor het jaar 2021.

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. Een aanvulling op de monitor van vorig jaar is dat de indicator omzet is toegevoegd voor alle zeehavens voor 2019, 2020 en 2021, om een beter beeld te krijgen van de economische betekenis en ontwikkeling die plaatsvindt. De indicator toegevoegde waarde is vaak volatiel van aard, door de schommelingen in een deel van de belangrijkste componenten daarvan: lonen, winsten en afschrijvingen. Om een completer beeld te krijgen is de omzet toegevoegd. In samenwerking met het CBS worden de mogelijkheden verkend om deze indicator ook terug te rekenen tot begin van de tijdsreeks voor een volgende versie van de havenmonitor.

Net als vorig jaar zit wel een aandachtspunt in de cijfers van de toegevoegde waarde. Uitgangspunt van de CBS methodiek is dat naast het opleveren van de concept toegevoegde waarde cijfers van 2021, ook de definitieve cijfers van 2020 opgeleverd worden. Voor het meest recente jaar (in deze havenmonitor dus 2021) wordt een voorlopige inschatting gemaakt op basis van beschikbare informatie over werkgelegenheid en omzet. Voor het jaar daarvoor (in deze havenmonitor dus 2020) wordt de inschatting definitief door gebruik te maken van de daadwerkelijke opgave die de bedrijven zelf richting het CBS gedaan hebben.

Dit zorgt er dus voor de toegevoegde waarde cijfers over 2020 in deze monitor kunnen verschillen van de cijfers zoals deze in de havenmonitor 2021 gerapporteerd zijn. Alle toegevoegde waarde cijfers over 2021 in deze havenmonitor zijn dus voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Het betreft hier alle tabellen en grafieken waarin toegevoegde waarde cijfers over 2021 staan.

Er kunnen afrondingsverschillen (5 of 10 werknemers) 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. Laatste punt is dat mocht geconstateerd worden dat een bedrijf ten onrechte in een eerder jaar niet is opgenomen, dan wordt het bedrijf met terugwerkende kracht opgenomen in eerdere jaren. In deze monitor is dit alleen voor 2020 gedaan, maar in samenwerking met het CBS wordt gewerkt om dit voor de volgende havenmonitor weer tot begin van de reeks te doen. Dit kan invloed hebben op zowel de werkgelegenheid als de toegevoegde waarde.

Overzicht Nederlandse zeehavens

In de havenmonitor worden vier zeehavengebieden onderscheiden: de Noordelijke zeehavens, Noordzeekanaal-gebied, Rijn- en Maasmond en North Sea Port NL.

Tabel 37 Overzicht zeehavengebieden en zeehavens havenmonitor

Zeehavengebied	Zeehaven
Noordelijke zeehavens	Groningen Seaports
	Harlingen
	Den Helder
Noordzeekanaalgebied	Amsterdam
	Overig Noordzeekanaalgebied
Rijn- en Maasmond	Rotterdam
	Noordoever Nieuwe Waterweg
	Overig Rijnmond
	Drechtsteden
North Sea Port NL	Moerdijk
	North Sea Port

Figuur 28 Overzicht zeehavengebieden Nederland



Totaaloverzicht economische betekenis Nederlandse zeehavens

Context

De cijfers over 2020 en 2021 -en daarmee ook vergelijkingen tussen deze jaren- worden vanzelfsprekend sterk beïnvloed door de COVID-19 pandemie. In beide jaren was er sprake van lockdowns en beperkingen, zowel in Nederland als in andere landen. Dit heeft grote impact gehad op het hele land en daarmee ook de zeehavens. Tegelijkertijd heeft de overheid grote financiële steunpakketten ontwikkeld die ingezet zijn om de gevolgen van de COVID-19 pandemie te beperken. Een van de speerpunten hierin was het beperken van het verlies van banen. Daarnaast was er ook sprake van een sterk economisch herstel in 2021 na een kortdurende sterke dip in 2020, wat ook tot uiting komt in de havens.

In de havens zijn in deze context een aantal ontwikkelingen zichtbaar. Het aantal werknemers is relatief constant; er is geen sprake van een sterke afname in 2020. De overslag in de Nederlandse zeehavens liet in 2020 wel een (sterke) daling zien; dit heeft een impact op de werkgelegenheid in de 'knooppunt functie' zoals die in de havenmonitor onderscheiden wordt. In grote lijnen liet de gerealiseerde toegevoegde waarde een duidelijke daling zien in 2020, gevolgd door een sterke stijging in 2021. Hierover wijden wij in de rest van de monitor uitgebreid uit.

De cijfers

De Nederlandse zeehavens vormen een belangrijke pijler in het Nederlandse transport en economische systeem. In 2021 is de directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens 210.427 werknemers, een toename van 1,3% ten opzichte van 2020. Directe en indirecte werkgelegenheid is 372.112 werknemers. De Nederlandse zeehavens leveren gezamenlijk 28,4 miljard euro directe toegevoegde waarde op. De directe toegevoegde waarde is met 20,1% toegenomen ten opzichte van 2020. De stijging is vooral toe te schrijven aan een sterk herstel van de toegevoegde waarde in de industrie.

Tabel 38 Totaaloverzicht economische betekenis zeehavens

	2020	2021	Absolute verandering	Procentuele verandering
Werkgelegenheid (in werknemers)				
Directe werkgelegenheid	207.716	210.427	2.711	1,3%
Indirecte werkgelegenheid	152.683	161.685	9.002	5,9%
Totale werkgelegenheid	360.399	372.112	11.713	3,3%
Aandeel in economie NL	3,8%	3,8%	0,0%	
Toegevoegde waarde (in euro's)				
Directe toegevoegde waarde	23,61	28,37	4,76	20,1%
Indirecte toegevoegde waarde	12,12	16,79	4,67	38,5%
Totale toegevoegde waarde	35,74	45,16	9,43	26,4%
Aandeel in economie NL	4,5%	5,3%	0,8%	

De indirecte werkgelegenheidseffecten van de zeehavens zijn relatief sterk toegenomen. Waar in het eerste corona jaar 2020 nog een duidelijke daling van de indirecte werkgelegenheid zichtbaar was, neemt in 2021 zowel de indirecte werkgelegenheid als de indirecte toegevoegde waarde toe. Dit komt vooral doordat er meer achterwaartse inkoop van personeel was en de directe werkgelegenheid in een aantal sectoren toenam. Ook de indirecte toegevoegde waarde neemt flink toe.

Kijkend naar het aandeel van de Nederlandse zeehavens ten opzichte van de Nederlandse economie zien we dat 3,8% van de werkgelegenheid in Nederland gerelateerd is aan de zeehavens. Dit is in 2021 licht toegenomen ten opzichte van 2020. Qua toegevoegde waarde dragen de zeehavens nog een stukje meer bij aan de Nederlandse economie; 5,3% van het bruto binnenlands product is gerelateerd aan de zeehavens. Het aandeel van de Nederlandse zeehavens is in 2021 toegenomen ten opzichte van het aandeel in 2020. De toegevoegde waarde in de zeehavens herstelde sneller dan het BBP van Nederland als geheel.

Tabel 39: werkgelegenheid zeehavens ten opzichte van Nederlandse economie

Zeehavengebied	2018	2019	2020	2021
Locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	152.671	155.140	159.000	161.210
Niet-locatiegebonden werkgelegenheid zeehavens	49.272	51.925	48.716	49.217
<i>Directe werkgelegenheid zeehavens</i>	201.943	207.065	207.716	210.427
Indirecte werkgelegenheid zeehavens	170.823	167.095	152.683	161.685
<i>Totale werkgelegenheid zeehavens</i>	372.766	374.160	360.399	372.112
Direct in % van totaal in Nederland	2,1%	2,2%	2,2%	2,2%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,8%	1,7%	1,6%	1,7%
Totaal in % van totaal in Nederland	4,0%	3,9%	3,8%	3,8%
Werknemers in Nederland	9.408.000	9.623.000	9.571.000	9.759.000

Tabel 40 Toegevoegde waarde in miljard euro zeehavens t.o.v. Nederlandse economie

Zeehavengebied	2018	2019	2020	2021
Locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	25,12	24,11	20,04	24,54
Niet-locatiegebonden toegevoegde waarde zeehavens	3,63	3,85	3,58	3,83
Directe toegevoegde waarde zeehavens	28,75	27,96	23,61	28,37
Indirecte toegevoegde waarde zeehavens	14,41	13,74	12,12	16,79
Totale toegevoegde waarde zeehavens	43,17	41,70	35,74	45,16
Direct in % van totaal in Nederland	3,7%	3,4%	3,0%	3,3%
Indirect in % van totaal in Nederland	1,9%	1,7%	1,5%	2,0%
Totaal in % van totaal in Nederland	5,6%	5,1%	4,5%	5,3%
Bruto binnenlands product Nederland	774	813	797	856

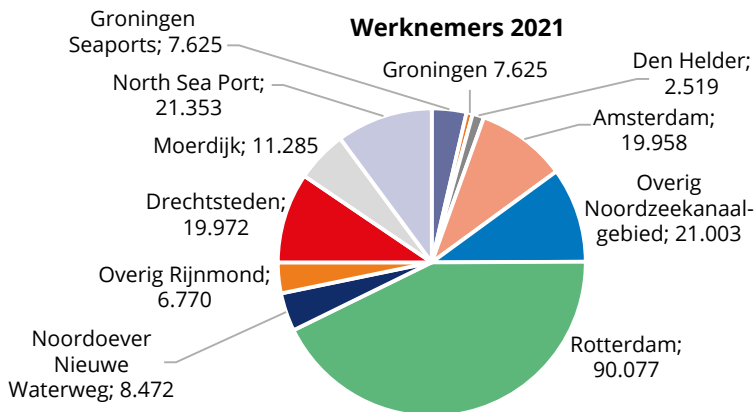
Uitsplitsing economische betekenis

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.

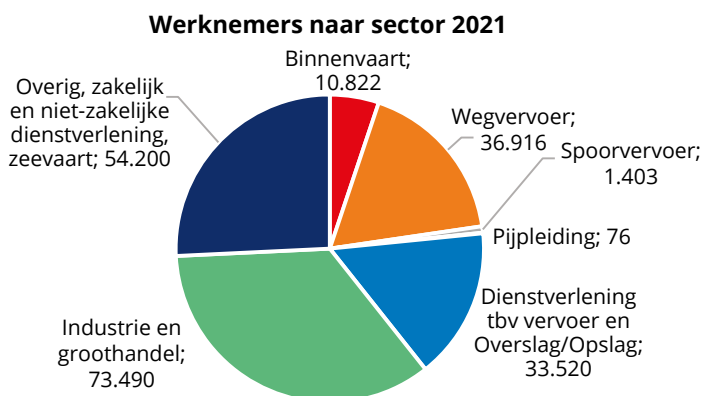
In totaal zijn er ruim 210 duizend werkzame personen direct verbonden aan de Nederlandse zeehavens. De meeste daarvan zijn te vinden in de regio Rotterdam-Rijnmond: 105,3 duizend. Het Noordzeekanaalgebied heeft 41 duizend werkzame personen in de haven. In North Sea Port zijn er ongeveer 21,3 duizend werkzame personen. De Drechtsteden en Moerdijk zijn goed voor respectievelijk 19,9 en 11,3 duizend werkzame personen. In Groningen Seaports zijn er een 7,6 duizend werkzame personen in de haven. De totale directe werkgelegenheid in de Nederlandse zeehavens is met 1,3% gestegen in 2020.

Figuur 29 Directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens



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 (73.490) gevolgd door de categorie Overig, zakelijke en niet zakelijke dienstverlening en zeevaart (54.200). Ook het wegvervoer, met 36,7 duizend werknemers levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid gerelateerd aan de zeehavens.

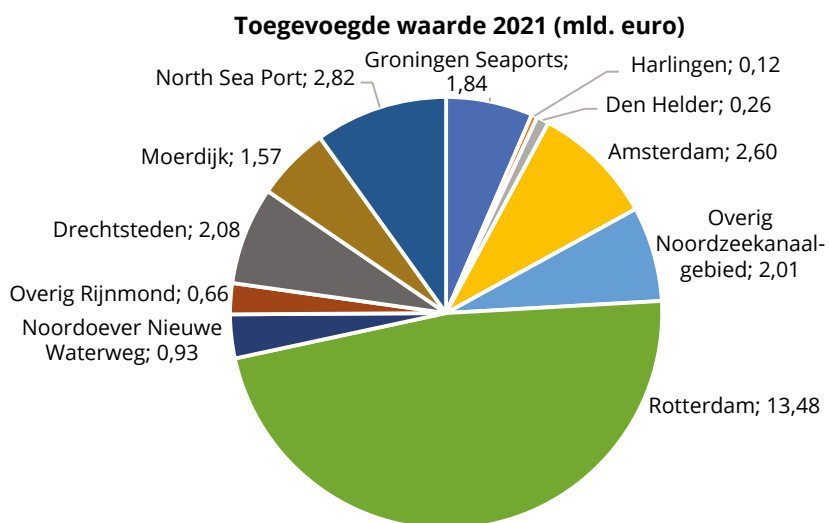
Figuur 30 Directe werkgelegenheid Nederlandse zeehavens naar sector



Directe toegevoegde waarde

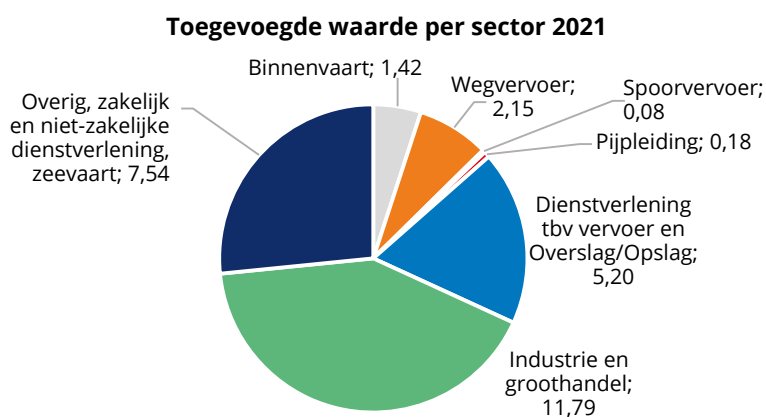
De toegevoegde waarde van een activiteit is de optelsom van de vergoeding voor arbeid, kapitaal en ondernemerschap, oftewel lonen, afschrijvingen en winst. Grotendeels komt dat overeen met de verkoop minus de inkoop van een bedrijf, het geeft weer welke waarde een bedrijf door zijn activiteiten toevoegt aan de economie. De toegevoegde waarde die direct door activiteiten in de Nederlandse zeehavens gerealiseerd is bedroeg in 2021 28,4 miljard euro. Dat is ongeveer 4,8 miljard euro meer dan in het jaar daarvoor. De toegevoegde waarde van de Nederlandse havens wordt iets minder dan de helft gerealiseerd in Rotterdam (13,5 miljard euro). Verder wordt er in North Sea Port 2,8 miljard euro, in Noorzeekanaalgebied 4,6 miljard euro (waarvan Amsterdam 2,6 miljard euro), en in de Noordelijke Zeehavens 2,2 miljard euro aan toegevoegde waarde gegenereerd. Er is sprake van een stijging van de toegevoegde waarde in alle havens in 2021. Het herstel van corona is vooral de industrie is zichtbaar.

Figuur 31 Directe toegevoegde waarde Nederlandse zeehavens



Kijkend naar de uitsplitsing van de directe toegevoegde waarde naar sector is te zien dat ook hier de industrie en groothandel de grootste bijdrage leveren aan de gerealiseerde toegevoegde waarde (10,5 miljard euro), een aandeel van bijna 39%. In 2021 is de toegevoegde waarde in de industrie weer flink toegenomen ten opzichte van 2020. Vanuit de nationale rekeningen van het CBS zien wij een duidelijke oorzaak. De gerealiseerde toegevoegde waarde in drie belangrijke industrie types is flink toegenomen in 2021 ten opzichte van 2020. Allereerst is de bruto toegevoegde waarde in basisprijzen in de aardolie industrie ruim 310% toegenomen. Voor de chemische industrie gaat het om bijna 30% en voor de basismetalaalindustrie om 38,5%. Dit sterke herstel van de COVID-19 crisis in 2020 is vooral zichtbaar in de havens waarin deze sectoren sterk vertegenwoordigd zijn -denk aan Rotterdam, Moerdijk, North Sea Port en overig NZKG. De sectoren overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart leveren ruim 7,5 miljard euro aan toegevoegde waarde. De dienstverlening ten behoeve van vervoer en overslag/opslag levert een bijdrage van ruim 5,2 miljard euro.

Figuur 32 Directe toegevoegde waarde in miljard euro Nederlandse zeehavens naar sector



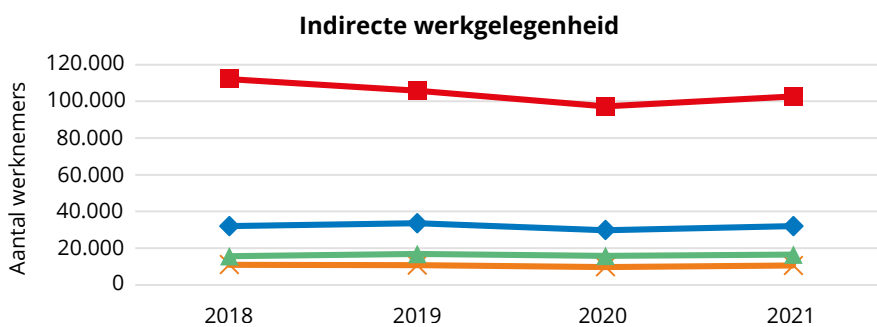
Omzet

In deze havenmonitor 2022 is omzet toegevoegd als indicator om een completer beeld te krijgen. Te zien is dat deze in alle havens in 2021 toeneemt ten opzichte van 2020. Wat interessant is om te zien is dat het aandeel van Rotterdam qua omzet nog groter is dan qua toegevoegde waarde. Bijna 65% van de omzet wordt in Rotterdam gerealiseerd, waar omzet 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.

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 economie⁴⁸. De indirecte toegevoegde waarde volgt per sector over het algemeen een vergelijkbaar patroon met de directe toegevoegde waarde. De indirecte werkgelegenheid bedraagt ongeveer 162 duizend werkzame personen; een stijging van 5,9% ten opzichte van 2020 (+9.002 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. De indirecte toegevoegde waarde gecreëerd door de zeehavens is € 16,8 miljard in 2021, een flinke stijging ten opzichte van de indirecte toegevoegde waarde in 2020.

Figuur 33: indirecte werkgelegenheid per zeehavengebied



⁴⁸ 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 VIII](#).

Uitsplitsing economische betekenis per zeehaven

Tabel 41 Directe werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	11.004	10.928	10.913	11.538
Groningen Seaports	6.523	6.846	6.893	7.625
Harlingen	1.583	1.392	1.350	1.394
Den Helder	2.898	2.690	2.670	2.519
Noordzeekanaalgebied	37.233	39.154	40.579	40.960
Amsterdam	19.275	20.530	19.711	19.958
Overig Noordzeekanaalgebied	17.957	18.624	20.867	21.003
Rijn-Maasmond	134.950	135.592	135.430	136.576
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	104.153	104.342	104.125	105.319
Rotterdam	90.162	89.401	89.123	90.077
Noordoever Nieuwe Waterweg	7.661	8.031	8.222	8.472
Overig Rijnmond	6.330	6.910	6.780	6.770
Drechtsteden	20.598	20.192	20.085	19.972
Moerdijk	10.199	11.058	11.220	11.285
North Sea Port NL	18.757	21.390	20.794	21.353
North Sea Port	18.757	21.390	20.794	21.353
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	201.943	207.065	207.716	210.427

Tabel 42 Directe toegevoegde waarde per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	2,15	1,98	1,83	2,23
Groningen Seaports	1,42	1,49	1,48	1,84
Harlingen	0,21	0,13	0,11	0,12
Den Helder	0,53	0,37	0,25	0,26
Noordzeekanaalgebied	4,58	4,05	3,89	4,61
Amsterdam	2,55	2,37	2,17	2,60
Overig Noordzeekanaalgebied	2,03	1,68	1,72	2,01
Rijn-Maasmond	19,37	19,20	15,45	18,71
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	15,64	16,31	12,25	15,07
Rotterdam	14,22	14,92	10,78	13,48
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,84	0,82	0,87	0,93
Overig Rijnmond	0,58	0,58	0,60	0,66
Drechtsteden	2,16	1,80	1,93	2,08
Moerdijk	1,58	1,09	1,27	1,57
North Sea Port NL	2,65	2,73	2,45	2,82
North Sea Port	2,65	2,73	2,45	2,82
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	28,75	27,96	23,61	28,37

Tabel 43 Omzet per zeehaven in miljard euro

Zeehavens	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	-	7,54	7,28	8,38
Groningen Seaports	-	4,97	5,13	6,06
Harlingen	-	0,61	0,51	0,56
Den Helder	-	1,96	1,64	1,76
Noordzeekanaalgebied	-	20,62	19,57	22,69
Amsterdam	-	12,66	11,41	12,73
Overig Noordzeekanaalgebied	-	7,96	8,16	9,96
Rijn-Maasmond	-	148,32	136,58	168,95
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>		127,70	117,97	146,04
Rotterdam	-	119,62	109,40	136,63
Noordoever Nieuwe Waterweg	-	2,37	2,50	2,75
Overig Rijnmond	-	5,72	6,07	6,67
Drechtsteden	-	10,07	9,38	9,93
Moerdijk	-	10,55	9,23	12,99
North Sea Port NL	-	9,41	8,99	10,56
North Sea Port	-	9,41	8,99	10,56
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	-	185,89	172,41	210,59

Tabel 44 *aandeel per zeehaven directe werkgelegenheid, directe toegevoegde waarde (in mld euro) en omzet (in mld euro) in 2021*

Zeehavens	Werknemers		Toegevoegde waarde		Omzet	
	2021	%	2021	%	2021	%
Noordelijke zeehavens	11.538	100,0%	2,2	100,0%	8,4	100,0%
Groningen Seaports	7.625	66,1%	1,8	82,6%	6,1	72,3%
Harlingen	1.394	12,1%	0,1	5,5%	0,6	6,7%
Den Helder	2.519	21,8%	0,3	11,9%	1,8	21,0%
Noordzeekanaalgebied	40.960	100,0%	4,6	100,0%	22,7	100,0%
Amsterdam	19.958	48,7%	2,6	56,4%	12,7	56,1%
Overig Noordzeekanaalgebied	21.003	51,3%	2,0	43,6%	10,0	43,9%
Rijn-Maasmond	136.576	100,0%	18,7	100,0%	169,0	100,0%
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	105.319	77,1%	15	80,5%	146,0	86,4%
Rotterdam	90.077	66,0%	13,5	72,0%	136,6	80,9%
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.472	6,2%	0,9	5,0%	2,7	1,6%
Overig Rijnmond	6.770	5,0%	0,7	3,5%	6,7	3,9%
Drechtsteden	19.972	14,6%	2,1	11,1%	9,9	5,9%
Moerdijk	11.285	8,3%	1,6	8,4%	13,0	7,7%
North Sea Port NL	21.353	100,0%	2,8	100,0%	9,0	100,0%
North Sea Port						
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	210.427		28,4		210,6	

Tabel 45 Totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde (in miljard euro) per zeehaven in 2021

Zeehavens	Werknemers			Toegevoegde waarde		
	Direct	Indirect	Totaal	Direct	Indirect	Totaal
Noordelijke zeehavens	11.538	10.464	22.002	2,23	1,32	3,55
Groningen Seaports	7.625	6.867	14.492	1,84	1,12	2,96
Harlingen	1.394	1.286	2.680	0,12	0,06	0,19
Den Helder	2.519	2.311	4.830	0,26	0,14	0,41
Noordzeekanaalgebied	40.960	32.049	73.009	4,61	2,64	7,25
Amsterdam	19.958	14.391	34.349	2,60	1,22	3,82
Overig Noordzeekanaalgebied	21.003	17.658	38.661	2,01	1,42	3,43
Rijn-Maasmond	136.576	102.656	239.232	18,71	11,35	30,07
<i>Waarvan Rotterdam Rijnmond</i>	105.319	77.685	183.004	15,07	9,30	24,37
Rotterdam	90.077	68.370	158.447	13,48	8,62	22,10
Noordoever Nieuwe Waterweg	8.472	4.785	13.257	0,93	0,43	1,37
Overig Rijnmond	6.770	4.530	11.300	0,66	0,25	0,90
Drechtsteden	19.972	16.878	36.849	2,08	1,33	3,41
Moerdijk	11.285	8.093	19.378	1,57	0,72	2,29
North Sea Port NL	21.353	16.515	37.869	2,82	1,48	4,30
North Sea Port	21.353	16.515	37.869	2,82	1,48	4,30
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	210.427	161.685	372.112	28,37	16,79	45,16

Uitsplitsing economische betekenis per sector

Tabel 46 Directe werkgelegenheid per sector in de Nederlandse zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	77.232	83.075	80.756	82.737
Binnenvaart	11.535	11.092	10.307	10.822
Wegvervoer	36.281	39.318	36.977	36.916
Spoorvervoer	1.384	1.440	1.361	1.403
Pijpleiding	72	74	71	76
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	27.960	31.150	32.040	33.520
Vestigingsplaats	124.711	123.990	126.960	127.690
Industrie en groothandel	71.751	70.890	73.910	73.490
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	52.960	53.100	53.050	54.200
Totaal	201.943	207.065	207.716	210.427

Tabel 47 Directe toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens in miljard euro

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	7,98	8,00	7,97	9,04
Binnenvaart	1,17	1,07	1,05	1,42
Wegvervoer	2,21	2,50	2,27	2,15
Spoorvervoer	0,08	0,09	0,08	0,08
Pijpleiding	0,17	0,19	0,17	0,18
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	4,35	4,15	4,39	5,20
Vestigingsplaats	20,78	19,96	15,65	19,34
Industrie en groothandel	13,16	11,14	8,55	11,79
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7,61	8,83	7,09	7,54
Totaal	28,75	27,96	23,61	28,37

Tabel 48 Aandeel werkgelegenheid en toegevoegde waarde per sector in de Nederlandse zeehavens in 2021

Hoofdsector en subsector	Werknemers		Toegevoegde waarde	
	2021	%	2021	%
Knooppunt	82.737	39,3%	9,04	31,9%
Binnenvaart	10.822	5,1%	1,42	5,0%
Wegvervoer	36.916	17,5%	2,15	7,6%
Spoorvervoer	1.403	0,7%	0,08	0,3%
Pijpleiding	76	0,0%	0,18	0,6%
Dienstverlening tbv vervoer en Overslag/Opslag	33.520	15,9%	5,20	18,3%
Vestigingsplaats	127.690	60,7%	19,34	68,1%
Industrie en groothandel	73.490	34,9%	11,79	41,6%
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	54.200	25,8%	7,54	26,6%
Totaal	210.427		28,37	

3.2 Economische betekenis Noordelijke zeehavens

Totaal Noordelijke zeehavens⁴⁹

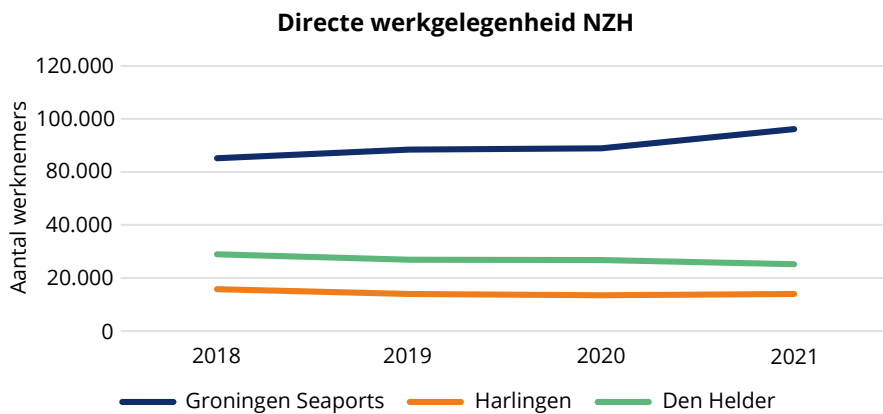
De economische betekenis van de Noordelijke zeehavens is licht toegenomen, vooral als gevolg van groei in Groningen Seaports. Het herstel van COVID-19 die we eerder bespraken op de (chemische) industrie is ook in de Noordelijke zeehavens zichtbaar. In de sectoren industrie en overig, zakelijke en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart zijn de meeste werknemers werkzaam met respectievelijk ruim 4.830 en ruim 4.030 werkzame personen. In deze sectoren wordt ook de meeste toegevoegde waarde gerealiseerd -vooral in Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart- en zijn de meeste bedrijven actief. Generiek is te zien dat de economische betekenis in de vestigingsplaatsfunctie een stuk groter is dan de betekenis van de knooppuntsfunctie.

⁴⁹ 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 49 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	2.064	1.708	1.583	1.788
Binnenvaart	39	30	19	26
Wegvervoer	849	784	645	772
Spoorvervoer	20	19	23	24
Pijpleiding	6	6	5	6
Dienstverlening tbv vervoer	950	660	680	740
Overslag/Opslag	200	210	210	220
Vestigingsplaats	8.950	9.220	9.330	9.740
Industrie	3.770	4.160	4.060	4.030
Groothandel	640	720	860	880
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	4.540	4.340	4.410	4.830
Totaal	11.014	10.928	10.913	11.528

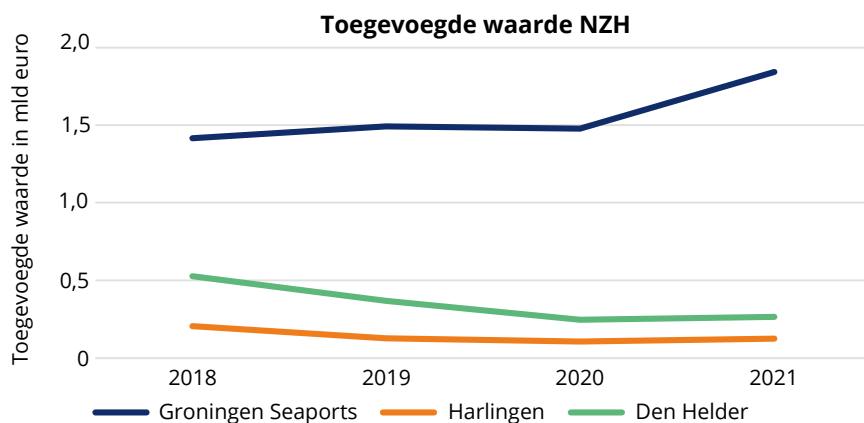
Figuur 34 Directe werkgelegenheid Noordelijke zeehavens



Tabel 50 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde in miljoenen euro's Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	236,2	176,2	180,4	212,3
Binnenvaart	3,9	2,9	1,9	3,4
Wegvervoer	51,6	49,9	39,7	45,0
Spoorvervoer	1,2	1,2	1,4	1,4
Pijpleiding	13,4	14,3	13,4	13,5
Dienstverlening tbv vervoer	145,0	90,0	104,0	125,0
Overslag/Opslag	21,0	18,0	20,0	24,0
Vestigingsplaats	1.915,0	1.808,0	1.648,0	1.981,0
Industrie	803,0	791,0	485,0	637,0
Groothandel	87,0	93,0	100,0	109,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.025,0	924,0	1.063,0	1.235,0
Totaal	2.151,2	1.984,2	1.828,4	2.193,3

Figuur 35 Directe toegevoegde waarde Noordelijke zeehavens



Tabel 51 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	309,0	372,0	421,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	235,0	295,0	340,0
Overslag/Opslag	-	74,0	77,0	81,0
Vestigingsplaats	-	7.229,0	6.908,0	7.961,0
Industrie	-	3.022,0	2.788,0	3.473,0
Groothandel	-	2.112,0	1.816,0	1.913,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.095,0	2.304,0	2.575,0
Totaal	-	7.538,0	7.280,0	8.382,0

Tabel 52 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordelijke zeehavens

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	105	110	108	110
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	80	78	77	79
Overslag/Opslag	25	32	31	31
Vestigingsplaats	655	620	648	689
Industrie	240	232	232	247
Groothandel	75	71	69	73
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	340	317	347	369
Totaal	760	730	756	799

Groningen Seaports

De haven van Groningen Seaports laat een relatief sterke stijging zien in 2021 ten opzichte van 2020, naar ruim 7,6 duizend werknemers en 1,8 miljard euro toegevoegde waarde. De toename komt door een aantal oorzaken. Enerzijds is het herstel van de industrie na COVID-19 duidelijk zichtbaar. Daarnaast is -ondanks het verminderen van de gaswinning in Groningen- er door de hogere gasprijs in 2021 sprake van een positief financieel resultaat van de NAM⁵⁰. De toegevoegde waarde in de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart neemt -mede door de genoemde ontwikkelingen- met ongeveer 150 miljoen euro toe.

Tabel 53 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.213	886	783	955
Binnenvaart	37	28	17	24
Wegvervoer	594	528	441	575
Spoorvervoer	19	17	22	22
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	450	180	180	200
Overslag/Opslag	110	130	120	130
Vestigingsplaats	5.310	5.960	6.110	6.670
Industrie	2.450	3.040	2.970	3.050
Groothandel	370	420	570	580
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	2.490	2.500	2.570	3.040
Totaal	6.523	6.846	6.893	7.625

⁵⁰ NAM Jaarverslag 2021 via https://www.nam.nl/promos/lees-het-volledige-jaarverslag-2021/_jcr_content.stream/1650465135513/876bb80407653498d7261a32c043429324b1511/nam-annual-report-kvk-2021.pdf.

Tabel 54 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	150,7	100,5	104,9	129,8
Binnenvaart	3,7	2,7	1,7	3,2
Wegvervoer	36,1	33,6	27,1	33,6
Spoorvervoer	1,1	1,1	1,3	1,3
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	89,0	45,0	54,0	68,0
Overslag/Opslag	14,0	11,0	14,0	17,0
Vestigingsplaats	1.266,0	1.390,0	1.372,0	1.713,0
Industrie	420,0	589,0	430,0	577,0
Groothandel	58,0	65,0	67,0	109,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	788,0	736,0	875,0	1.027,0
Totaal	1.416,7	1.490,5	1.476,9	1.842,8

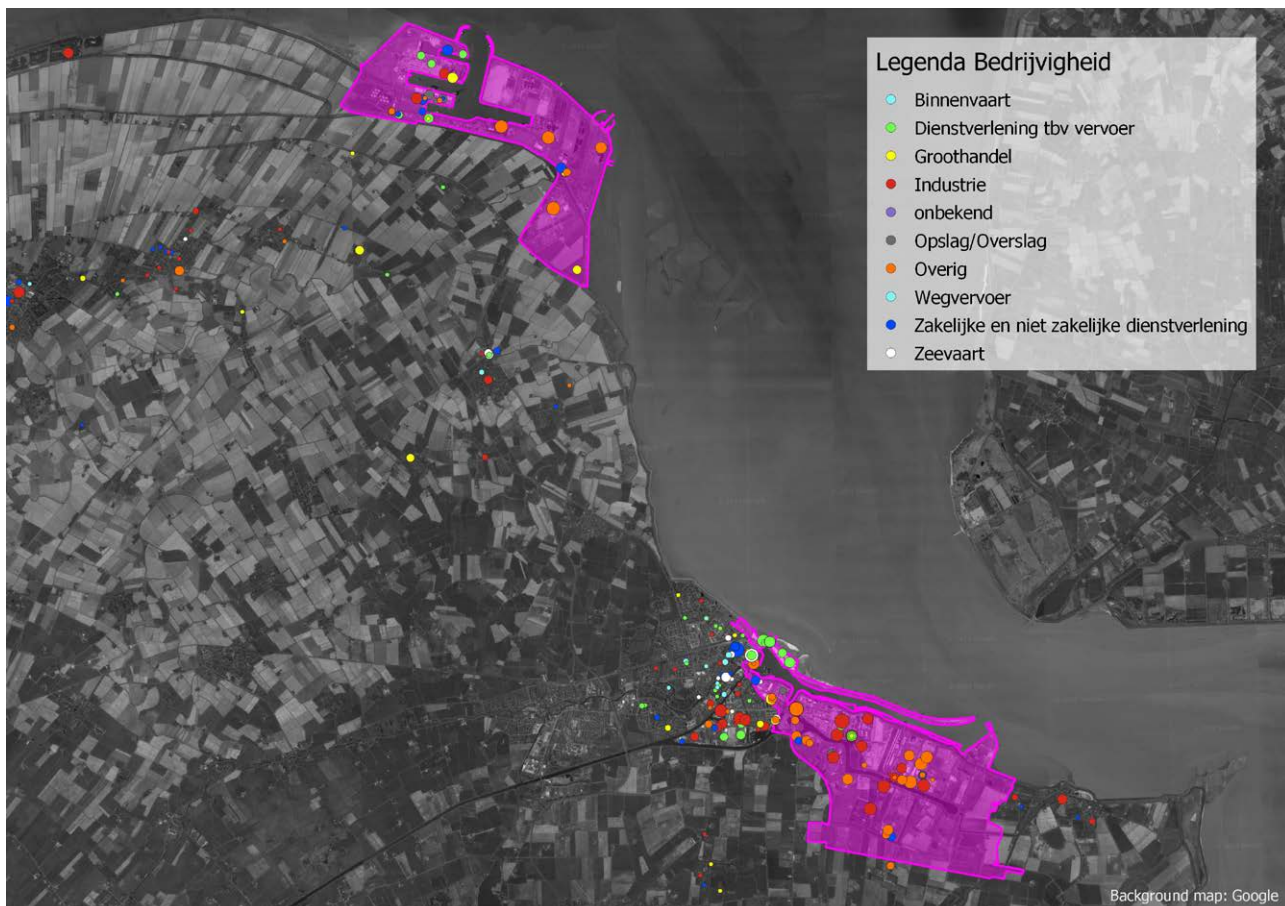
Tabel 55 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	133,0	196,0	225,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	86,0	142,0	169,0
Overslag/Opslag	-	47,0	54,0	56,0
Vestigingsplaats	-	4.838,0	4.929,0	5.839,0
Industrie	-	2.437,0	2.408,0	3.045,0
Groothandel	-	896,0	756,0	802,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	1.505,0	1.765,0	1.992,0
Totaal	-	4.971,0	5.125,0	6.064,0

Tabel 56 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Groningen Seaports

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	40	46	44	44
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	30	27	26	26
Overslag/Opslag	10	19	18	18
Vestigingsplaats	280	266	292	321
Industrie	90	95	92	102
Groothandel	30	31	30	31
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	160	140	170	188
Totaal	320	312	336	365

Figuur 36 Overzicht bedrijvigheid per sector Groningen Seaports⁵¹



⁵¹ 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 2021

Harlingen

De haven van Harlingen heeft een directe werkgelegenheid van een ongeveer 1.400 werknemers, een stabiel aantal ten opzichte van 2020. De toegevoegde waarde en het aantal bedrijven zijn in 2021 licht toegenomen ten opzichte van 2020. In Harlingen is vooral in de vestigingsplaatsfunctie een sterk herstel te zien in 2021 van het COVID-19 jaar 2020. Dit is zowel zichtbaar in de toegevoegde waarde als de gerealiseerde omzet van de bedrijven in de haven.

Tabel 57 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Harlingen

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	303	292	250	274
Binnenvaart	0	0	0	0
Wegvervoer	223	222	170	164
Spoorvervoer	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	70	80	110
Vestigingsplaats	1.280	1.100	1.100	1.120
Industrie en Groothandel	630	520	500	490
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	650	580	600	630
Totaal	1.583	1.392	1.350	1.394

Tabel 58 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Harlingen

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	28,6	24,1	19,5	23,6
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	13,6	14,1	10,5	9,6
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	15,0	10,0	9,0	14,0
Vestigingsplaats	177,0	102,0	86,0	100,0
Industrie en Groothandel	104,0	58,0	45,0	53,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	73,0	44,0	41,0	47,0
Totaal	205,6	126,1	105,5	123,6

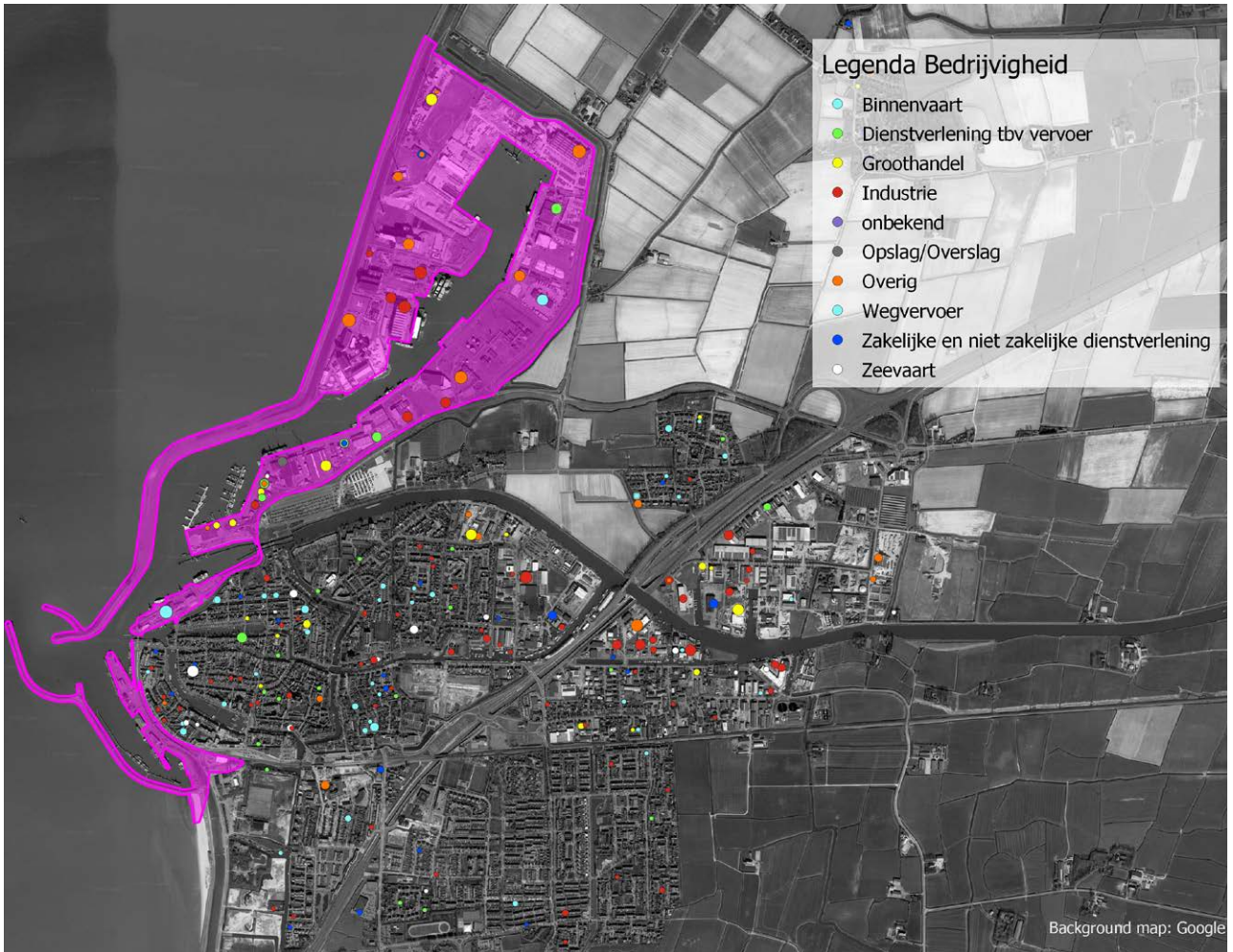
Tabel 59 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Harlingen

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	24,0	28,0	31,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	24,0	28,0	31,0
Vestigingsplaats	-	587,0	482,0	531,0
Industrie en Groothandel	-	323,0	249,0	280,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	264,0	233,0	251,0
Totaal	-	611,0	510,0	562,0

Tabel 60 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Harlingen

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	25	26	27	31
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	25	26	27	31
Vestigingsplaats	195	153	155	166
Industrie en Groothandel	115	87	88	94
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	80	66	67	72
Totaal	220	179	182	197

Figuur 37 Overzicht bedrijvigheid per sector Harlingen⁵²



⁵² 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 2021.

Den Helder⁵³

De haven van Den Helder laat in 2021 een lichte daling zien in werkgelegenheid; toegevoegde waarde neemt wel toe, vooral in de sector Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. De omzet neemt ook toe in 2021 ten opzichte van 2020, vooral in de sector Industrie en Groothandel.

Tabel 61 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Den Helder

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	538	530	560	559
Binnenvaart	2	2	2	2
Wegvervoer	32	34	33	32
Spoorvervoer	2	2	2	2
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	500	490	520	520
Vestigingsplaats	2.360	2.160	2.110	1.960
Industrie en Groothandel	960	890	870	790
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.400	1.270	1.240	1.170
Totaal	2.898	2.690	2.670	2.519

Tabel 62 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Den Helder

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	55,9	52,6	57,0	60,0
Binnenvaart	0,2	0,2	0,2	0,2
Wegvervoer	1,9	2,1	2,0	1,9
Spoorvervoer	0,1	0,1	0,1	0,1
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	47,0	43,0	48,0	51,0
Vestigingsplaats	472,0	315,0	190,0	205,0
Industrie en Groothandel	308,0	171,0	43,0	44,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	164,0	144,0	147,0	161,0
Totaal	527,9	367,6	247,0	265,0

⁵³ 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.

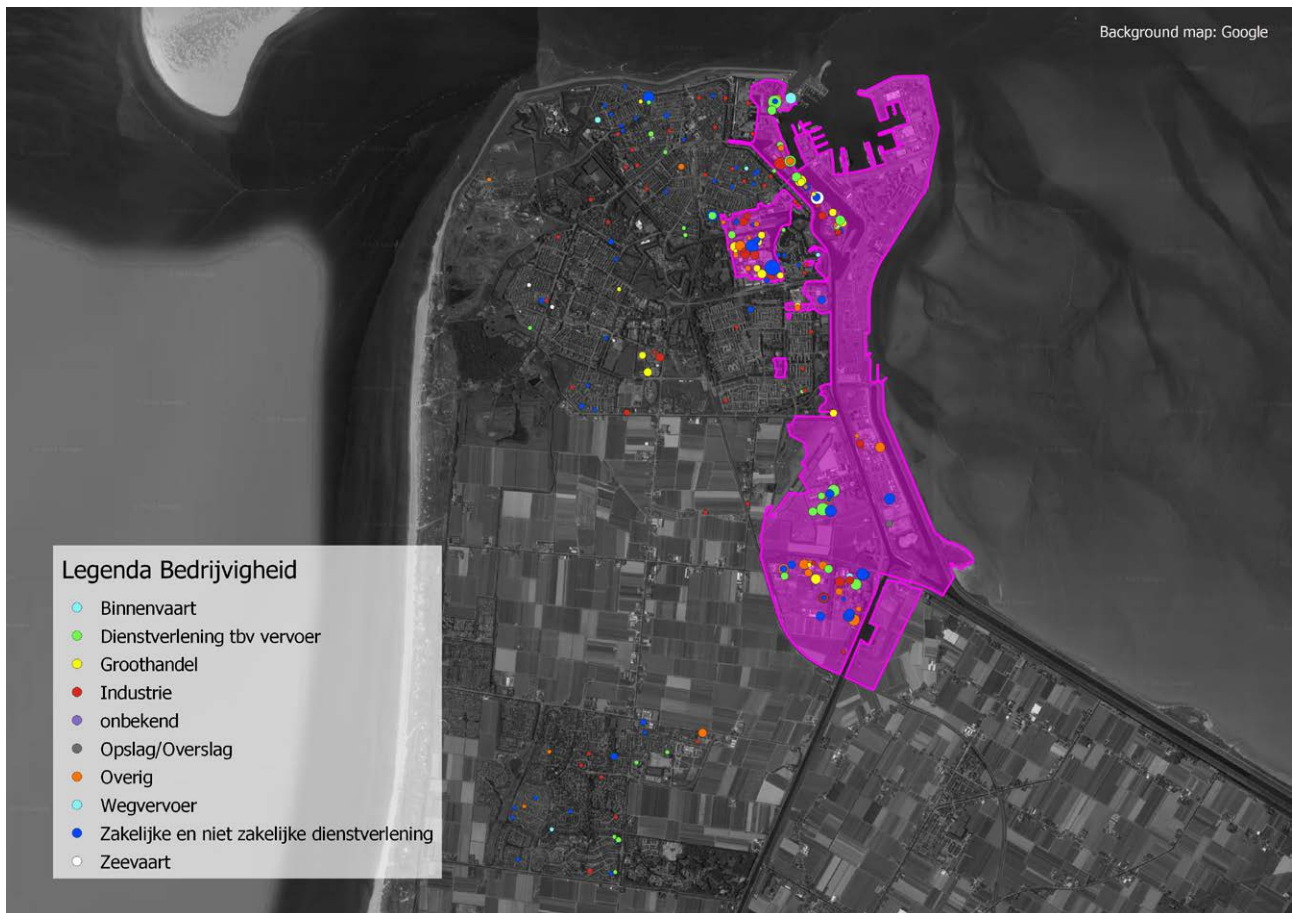
Tabel 63 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Den Helder

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	151,0	148,0	166,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	151,0	148,0	166,0
Vestigingsplaats	-	1.804,0	1.496,0	1.592,0
Industrie en Groothandel	-	1.478,0	1.190,0	1.260,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	326,0	306,0	332,0
Totaal	-	1.955,0	1.644,0	1.758,0

Tabel 64 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Den Helder

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	35	38	37	35
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	35	38	37	35
Vestigingsplaats	180	201	201	202
Industrie en Groothandel	80	90	91	93
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	100	111	110	109
Totaal	215	239	238	237

Figuur 38 Overzicht bedrijvigheid per sector Den Helder⁵⁴



⁵⁴ 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 2021.

3.3 Economische betekenis zeehavens Noordzeekanaalgebied

Totaal zeehavens Noordzeekanaalgebied⁵⁵

De economische betekenis van de havens in het Noordzeekanaalgebied is in 2021 iets toegenomen ten opzichte van 2020 qua werkgelegenheid en relatief sterk toegenomen qua toegevoegde waarde. De toename van de werkgelegenheid is vooral zichtbaar in de dienstverlening tbv het vervoer en de sector industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. De toename van de toegevoegde waarde en omzet is heel sterk zichtbaar in deze laatste sector industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. Hierbij vindt de stijging vooral in de haven van Amsterdam plaats.

Tabel 65 ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordzeekanaalgebied

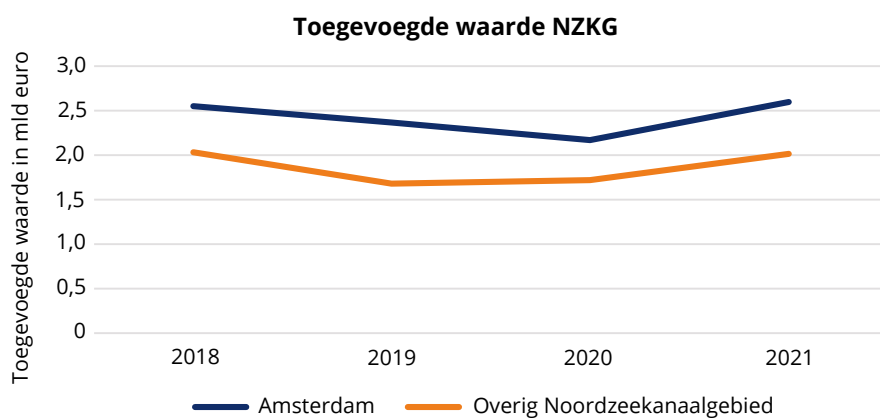
Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	9.762	10.584	10.109	10.250
Binnenvaart	1.904	1.920	1.446	1.555
Wegvervoer	4.282	4.469	4.192	3.999
Spoorvervoer	143	162	139	124
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.240	2.180	2.440	2.600
Overslag/Opslag	2.190	1.850	1.890	1.970
Vestigingsplaats	27.471	28.560	30.480	30.720
Industrie en Groothandel	3.070	3.700	4.050	4.020
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	24.401	24.860	26.430	26.700
Totaal	37.233	39.144	40.589	40.970

⁵⁵ 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 66 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied (in mld euro)

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.084,2	995,0	957,6	1.088,8
Binnenvaart	192,4	185,2	146,7	204,6
Wegvervoer	260,5	284,4	257,7	233,3
Spoorvervoer	8,7	10,3	8,5	7,2
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	200,0	257,0	297,0	362,0
Overslag/Opslag	416,0	251,0	241,0	275,0
Vestigingsplaats	3.496,4	3.053,0	2.928,0	3.522,0
Industrie en Groothandel	438,0	524,0	464,0	518,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.058,4	2.529,0	2.464,0	3.004,0
Totaal	4.580,6	4.048,0	3.885,6	4.610,8

Figuur 40 Directe toegevoegde waarde Noordzeekanaalgebied



Tabel 67 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Omzet in miljard euro			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	1.644,0	1.672,0	1.845,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	920,0	968,0	1.122,0
Overslag/Opslag	-	724,0	704,0	723,0
Vestigingsplaats	-	18.973,0	17.893,0	20.844,0
Industrie en Groothandel	-	7.208,0	6.353,0	6.975,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	11.765,0	11.540,0	13.869,0
Totaal	-	20.617,0	19.565,0	22.689,0

De sterke toename van het aantal bedrijven in 2020 ten opzichte van 2019 komt door de aanpassing van de geografische scope van overig NZKG. Hierdoor is ook bedrijvigheid opgenomen in de havenmonitor voor 2020 en 2021 in de gehele gemeente, waar eerder alleen terreinen direct langs het Noordzeekanaalgebied werden gebruikt (zie voor volledige toelichting pagina 45). Dit werkt ook door in de werkgelegenheid en toegevoegde waarde, maar is in tabel 68 heel duidelijk zichtbaar. In samenwerking met het CBS en het ministerie van IenW wordt gezocht naar mogelijkheden om voor de volgende monitor de tijdsreeks terug te rekenen tot het begin van de reeks.

Tabel 68 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	130	154	216	228
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	65	76	112	122
Overslag/Opslag	65	78	104	106
Vestigingsplaats	548	614	731	749
Industrie en Groothandel	150	170	196	203
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	398	444	535	546
Totaal	678	768	947	977

Figuur 41 Overzicht bedrijvigheid per sector Noordzeekanaalgebied⁵⁶



⁵⁶ 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 2021.

Amsterdam

De haven van Amsterdam laat een stijging zien van alle vier de indicatoren werkgelegenheid, toegevoegde waarde, omzet en het aantal bedrijven in 2021 ten opzichte van 2020. Ten opzichte van 2019 is er -vooral in de knooppuntsfunctie- sprake van een lichte afname. De daling in de knooppuntsfunctie is vooral toe te schrijven aan de vervoerssectoren binnenvaart, wegvervoer en spoorvervoer, welke door de dalende overslag lager uitkomen. Er is een relatief sterke stijging van de werkgelegenheid, toegevoegde waarde en omzet zichtbaar in de sector overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart. Deze wordt verklaard door een sterke toename bij een enkele grote bedrijven actief in de bouw en verhuur. De afname van de werkgelegenheid in de industrie in 2021 ten opzichte van 2020 is vooral te wijten aan een middelgroot bedrijf wat verdwenen is. Generiek gezien stijgt de omzet bij bijna de helft van de bedrijven en blijft 30 procent stabiel; een ontwikkeling die bijdraagt aan de stijging die in de haven van Amsterdam zichtbaar is.

Tabel 69 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	8.025	8.720	7.971	7.958
Binnenvaart	1.774	1.806	1.336	1.428
Wegvervoer	3.802	4.050	3.762	3.604
Spoorvervoer	107	132	110	93
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	2.340	2.730	2.760	2.830
Vestigingsplaats	11.250	11.810	11.740	12.000
Industrie	2.120	1.870	1.730	1.650
Groothandel	1.780	2.350	2.360	2.360
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	7.350	7.590	7.650	7.990
Totaal	19.275	20.530	19.711	19.958

Tabel 70 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	880,7	844,4	766,4	850,2
Binnenvaart	179,2	174,2	135,6	187,8
Wegvervoer	231,2	257,7	231,3	210,3
Spoorvervoer	6,5	8,4	6,8	5,4
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	457,0	397,0	386,0	440,0
Vestigingsplaats	1.669,0	1.522,0	1.403,0	1.748,0
Industrie	487,0	304,0	263,0	279,0
Groothandel	314,0	380,0	297,0	339,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	868,0	838,0	843,0	1.130,0
Totaal	2.549,7	2.366,4	2.169,4	2.598,2

Tabel 71 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Amsterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	1.063,0	1.007,0	1.077,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	1.063,0	1.007,0	1.077,0
Vestigingsplaats	-	11.595,0	10.403,0	11.650,0
Industrie	-	2.159,0	2.169,0	2.352,0
Groothandel	-	6.202,0	5.174,0	5.696,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	3.234,0	3.060,0	3.602,0
Totaal	-	12.658,0	11.410,0	12.727,0

Tabel 72 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Amsterdam

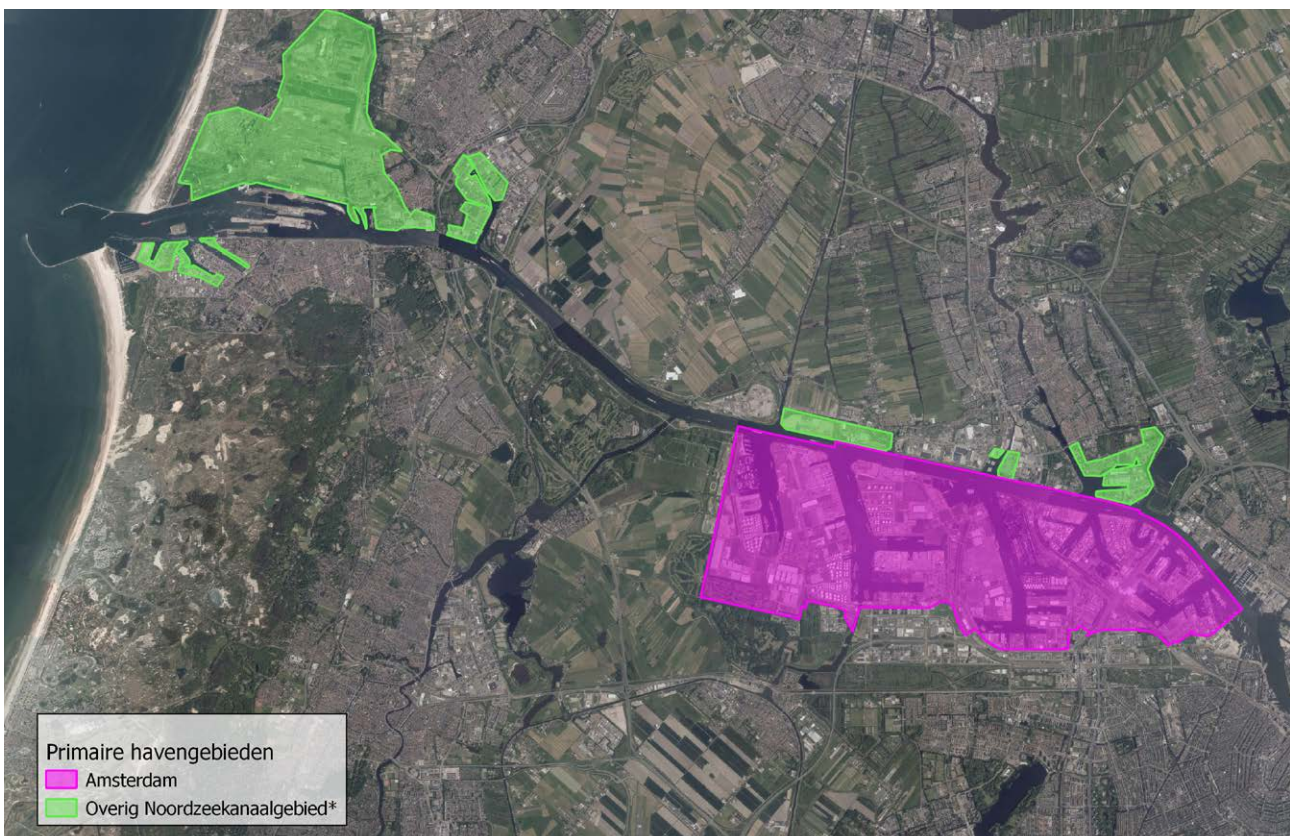
Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	80	97	92	93
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	80	97	92	93
Vestigingsplaats	245	272	265	274
Industrie	55	62	51	52
Groothandel	60	67	72	79
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	130	143	142	143
Totaal	325	369	357	367

Overig Noordzeekanaalgebied⁵⁷

De economische betekenis van de havens in overig NZKG laten in 2021 een lichte stijging zien ten opzichte van 2020. Dit wordt veroorzaakt door meerdere bedrijven, maar een van de oorzaken zien wij in de industrie in dit zeehavengebied. In 2021 is de gerealiseerde toegevoegde waarde in de basismetalaalindustrie in Nederland met ruim 38,5% gestegen⁵⁸. Het is zeer waarschijnlijk dat de aanwezige industrie in dit gebied een soortgelijk beeld laat zien. Ook de omzet (+1,6 mld euro) neemt sterk toe in deze sector als uiting van het herstel na de COVID-19 crisis.

Een belangrijk element om op te merken bij de cijfers voor overig NZKG is dat de populatie die gebruikt is om de cijfers voor 2020 en 2021 te berekenen afwijkend is van de populatie die gebruikt is om 2018 en 2019 te berekenen. In overleg met de havens van overig NZKG is besloten om de bedrijvenlijsten voor deze havenmonitor door Erasmus UPT te laten maken, waardoor ze geheel in lijn opgesteld zijn met de geografische en sectorale afbakening van de havenmonitor. Concreet betekent dit dat een flink aantal bedrijven in de gehele gemeentes, vooral gevestigd langs de Zaan en in de rest van de gemeente in plaats van op industrieterreinen direct gelegen aan het Noordzeekanaalgebied (zie figuur 42) is toegevoegd aan de populatie. Deze 'nieuwe' bedrijvenlijst is echter alleen voor 2020 en 2021 doorgerekend door het CBS, waardoor er sprake lijkt van een sprong tussen 2018/2019 en 2020. Als dezelfde populatie was gebruikt om 2018 en 2019 te berekenen, dan zouden de waardes voor deze jaren hoger zijn. In samenwerking met het CBS en het ministerie van IenW wordt gezocht naar mogelijkheden om voor de volgende monitor de tijdsreeks terug te rekenen tot het begin van de reeks.

Figuur 42 Overzicht industrieterreinen direct aan het Noordzeekanaalgebied; dit zijn dus de oude afgebakende gebieden. In deze monitor is de hele gemeente meegenomen, met inachtneming van de SBI afbakening uiteraard.



⁵⁷ Voor het NZKG wordt ook de RI-monitor opgesteld. Door verschillende methodieken zijn deze monitors niet direct vergelijkbaar.

⁵⁸ Bron: CBS, statistiek Productie- en inkomenscomponenten bnp; bedrijfstak; nationale rekeningen

Tabel 73 Ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.736	1.864	2.127	2.303
Binnenvaart	130	114	109	127
Wegvervoer	481	419	430	395
Spoorvervoer	35	30	28	31
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.090	1.300	1.560	1.750
Vestigingsplaats	16.221	16.760	18.740	18.700
Groothandel	1.290	1.350	1.690	1.650
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	14.931	15.410	17.050	17.050
Totaal	17.957	18.624	20.867	21.003

Tabel 74 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	203,5	149,6	191,3	239,6
Binnenvaart	13,1	11,0	11,1	16,7
Wegvervoer	29,2	26,7	26,4	23,0
Spoorvervoer	2,2	1,9	1,7	1,8
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	159,0	110,0	152,0	198,0
Vestigingsplaats	1.827,4	1.531,0	1.525,0	1.773,0
Groothandel	124,0	144,0	167,0	178,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.703,4	1.387,0	1.358,0	1.595,0
Totaal	2.030,9	1.680,6	1.716,3	2.012,6

Tabel 75 Ontwikkeling omzet overig in miljoenen euro's Noordzeekanaalgebied

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	580,0	665,0	767,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	580,0	665,0	767,0
Vestigingsplaats	-	7.378,0	7.491,0	9.194,0
Groothandel	-	1.007,0	1.180,0	1.279,0
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	6.371,0	6.311,0	7.915,0
Totaal	-	7.958,0	8.156,0	9.961,0

Tabel 76 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Noordzeekanaalgebied

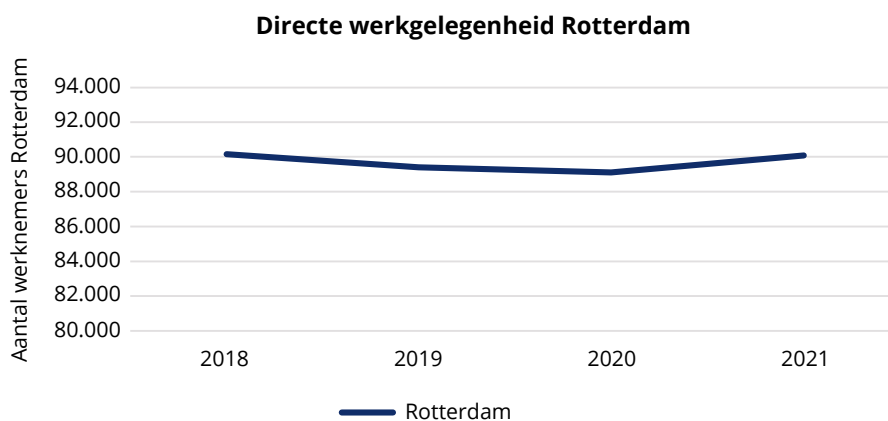
Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	50	57	124	135
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	50	57	124	135
Vestigingsplaats	308	342	466	475
Groothandel	90	103	124	124
Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	218	239	342	351
Totaal	358	399	590	610

3.4 Economische betekenis zeehavens Rijn- en Maasmond

Totaal zeehavens Rijn- en Maasmond⁵⁹

De zeehavens in Rijn- en Maasmond laten een (lichte) toename van de economische betekenis zien. De werkgelegenheid neemt toe naar ruim 136 duizend werknemers in 2021, terwijl de toegevoegde waarde zich sterk herstelt en met bijna 2 miljard euro toeneemt. De omzet groeit sterk (ruim 23%), vooral door groei in de industrie en de groothandel. Er is sprake van een duidelijk herstel na de COVID-19 crisis in 2020.

Figuur 43 Directe werkgelegenheid Rotterdam

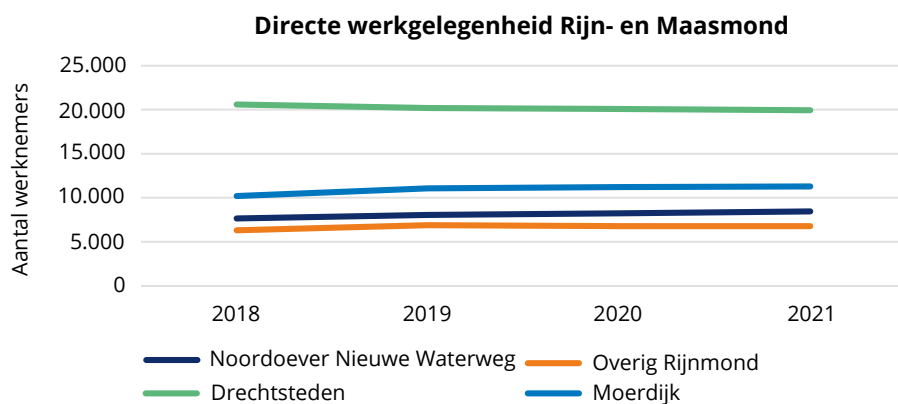


Tabel 77 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	59.090	63.472	62.210	63.566
Binnenvaart	9.215	8.779	8.519	8.860
Wegvervoer	26.966	29.085	27.771	27.641
Spoorvervoer	1.190	1.229	1.172	1.224
Pijpleiding	59	59	58	61
Dienstverlening tbv vervoer	12.340	14.400	14.690	15.440
Overslag/Opslag	9.320	9.920	10.000	10.340
Vestigingsplaats	75.860	72.110	73.230	72.970
Industrie	27.250	25.110	25.400	24.860
Groothandel	13.040	12.340	13.060	13.170
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	35.570	34.660	34.770	34.940
Totaal	134.950	135.582	135.440	136.536

⁵⁹ De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

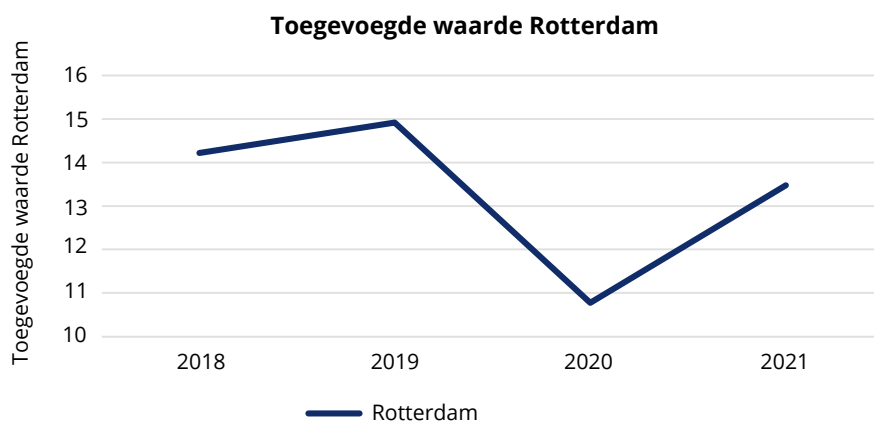
Figuur 44 Directe werkgelegenheid Rijn- en Maasmond



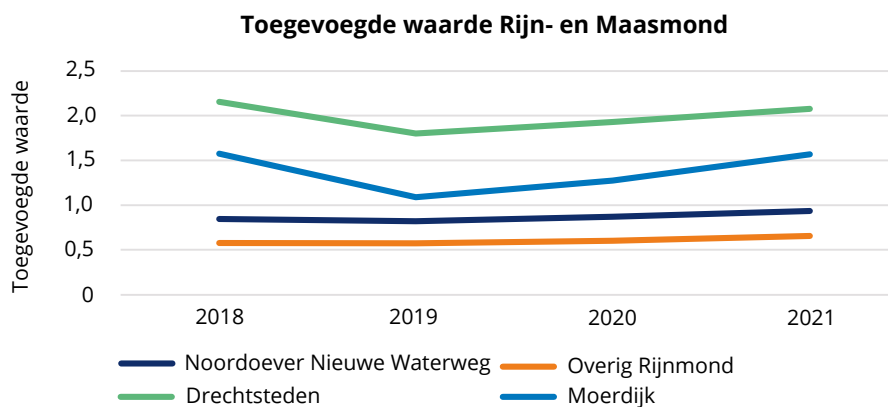
Tabel 78 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	6.087,6	6.145,7	6.195,3	7.033,5
Binnenvaart	931,2	846,9	864,7	1.165,1
Wegvervoer	1.640,0	1.850,9	1.707,3	1.612,6
Spoorvervoer	72,4	78,2	72,0	71,4
Pijpleiding	141,0	149,8	140,3	141,5
Dienstverlening tbv vervoer	1.709,0	1.803,0	1.942,0	2.313,0
Overslag/Opslag	1.594,0	1.417,0	1.469,0	1.730,0
Vestigingsplaats	13.284,0	12.868,0	9.251,0	11.679,0
Industrie	5.326,0	3.635,0	2.267,0	4.477,0
Groothandel	2.718,0	2.739,0	2.351,0	2.632,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.240,0	6.494,0	4.633,0	4.570,0
Totaal	19.371,6	19.013,7	15.446,3	18.712,6

Figuur 45 Directe toegevoegde waarde Rotterdam



Figuur 46 Directe toegevoegde waarde Rijn- en Maasmond



Tabel 79 Ontwikkeling omzet in miljard euro's Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	10,89	11,60	12,80
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	7,43	7,88	8,41
Overslag/Opslag	-	3,46	3,72	4,39
Vestigingsplaats	-	137,43	124,98	155,09
Industrie	-	58,55	44,78	61,50
Groothandel	-	58,92	65,07	77,56
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	19,97	15,13	16,03
Totaal	-	148,32	136,58	167,89

Tabel 80 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rijn en Maasmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	850	781	801	819
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	675	618	637	651
Overslag/Opslag	175	163	164	168
Vestigingsplaats	2.220	2.159	2.182	2.213
Industrie	540	569	601	610
Groothandel	625	562	568	570
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.055	1.028	1.013	1.033
Totaal	3.070	2.940	2.983	3.032

Totaal zeehavens Rotterdam-Rijnmond

Tabel 81 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	56.123	59.722	58.265	59.539
Binnenvaart	9.110	8.678	8.413	8.754
Wegvervoer	26.343	28.415	27.132	26.930
Spoorvervoer	1.174	1.212	1.155	1.207
Pijpleiding	56	57	55	58
Dienstverlening tbv vervoer	10.870	12.350	12.560	13.440
Overslag/Opslag	8.570	9.010	8.950	9.150
Vestigingsplaats	48.030	44.600	45.850	45.750
Industrie	17.580	15.920	16.810	16.350
Groothandel	8.040	7.030	7.530	7.650
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	22.410	21.650	21.510	21.750
Totaal	104.153	104.322	104.115	105.289

Tabel 82 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	5.805,4	5.810,1	5.801,5	6.577,4
Binnenvaart	920,6	837,1	853,9	1.151,3
Wegvervoer	1.602,2	1.808,3	1.668,0	1.571,1
Spoorvervoer	71,4	77,1	71,0	70,4
Pijpleiding	134,2	142,6	133,6	134,7
Dienstverlening tbv vervoer	1.553,0	1.608,0	1.711,0	2.051,0
Overslag/Opslag	1.524,0	1.337,0	1.364,0	1.599,0
Vestigingsplaats	9.835,0	10.316,0	6.442,0	8.492,0
Industrie	3.826,0	2.822,0	1.281,0	3.204,0
Groothandel	2.129,0	2.180,0	1.707,0	1.931,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.880,0	5.314,0	3.454,0	3.357,0
Totaal	15.640,4	16.126,1	12.243,5	15.069,4

Tabel 83 Ontwikkeling omzet in miljarden euro's Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	9,68	10,18	12,21
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	6,50	6,91	8,41
Overslag/Opslag	-	3,18	3,27	3,80
Vestigingsplaats	-	118,03	107,79	133,83
Industrie	-	48,27	36,62	49,91
Groothandel	-	54,56	60,71	72,82
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	15,19	10,46	11,10
Totaal	-	127,70	117,97	146,04

Tabel 84 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam-Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	690	600	611	625
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	560	482	491	504
Overslag/Opslag	130	118	120	121
Vestigingsplaats	935	839	851	851
Industrie	225	200	209	212
Groothandel	320	243	249	249
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	390	396	393	390
Totaal	1.625	1.439	1.462	1.476

Rotterdam

De werkgelegenheid in de Rotterdamse haven neemt met ongeveer 1.000 werknemers toe in 2021 ten opzichte van 2020. Dit komt vooral door een stijging van de werkgelegenheid in de dienstverlening tbv het vervoer naar 11.430 werknemers. In overleg met het havenbedrijf Rotterdam is gekozen voor een verdere continuering van de aanscherping van de bedrijvenlijsten voor de haven van Rotterdam (en Noordoever Nieuwe Waterweg en Overig Rijnmond). Hierdoor zijn nog een beperkt aantal bedrijven toegevoegd aan de populatie; het aantal is verwaarloosbaar met de slag die in de havenmonitor 2021 gemaakt is.

Tabel 85 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	54.942	58.621	56.533	57.687
Zeevaart	1.820	1.910	1.810	1.780
Binnenvaart	8.867	8.471	8.172	8.505
Wegvervoer	25.427	27.528	26.185	25.917
Spoorvervoer	1.133	1.176	1.111	1.157
Pijpleiding	56	57	55	58
Dienstverlening tbv vervoer	9.350	10.740	10.540	11.430
Overslag/opslag	8.290	8.740	8.660	8.840
Vestigingsplaats	35.220	30.780	32.590	32.390
Voedingsmiddelindustrie	1.380	1.620	1.690	1.610
Chemische industrie	4.010	4.360	4.630	4.630
Basismetale- en metaalproductenindustrie	750	770	980	1.030
Overige industrie	8.210	5.930	6.610	6.310
Groothandel	4.590	3.940	4.640	4.720
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	16.280	14.160	14.040	14.090
Totaal	90.162	89.401	89.123	90.077

De toegevoegde waarde in de dienstverlening tbv vervoer en overslag/opslag neemt relatief sterk toe. Een belangrijk element om hier nog even expliciet te benoemen is de toegevoegde waarde in de overige industrie; de sector waarin de raffinaderijen vallen. 2020 is nu definitief vastgesteld op basis van de opgaves van bedrijven, die flink lager waren dan in de havenmonitor 2021 ingeschat; dit komt vooral door flink lagere bedrijfsresultaten en in een enkel geval door de afschrijvingen (hoog in 2019, laag in 2020). De inschatting voor 2021 is aangepast door Erasmus UPT ten opzichte van de CBS inschatting. Bij het opstellen van de voorlopige inschatting voor 2021 baseert het CBS zich op de vastgestelde cijfers voor 2020; een uitzonderlijk laag jaar door de COVID-19 pandemie. Hierdoor is de inschatting van de experts van Erasmus UPT dat de voorlopige inschatting van 2021 niet in lijn met de ontwikkeling van andere variabelen en indicatoren was. De omzet neemt sterk toe in 2021 tot bijna 35 miljard euro; een niveau vergelijkbaar met 2019. Ook in vertrouwelijke statistieken over marges van raffinaderijen waarover het havenbedrijf beschikt, welke voor dit onderzoek zijn ingezien door de onderzoekers, zien we in 2021 een flinke toename ten opzichte van 2020.

Te zien is ook dat de marges op vergelijkbaar niveau liggen als in 2018 en 2019. Ook de volumes aan- en afvoer van ruwe olie in de Rotterdamse haven als geheel laten een beeld zien waarin 2021 meer in lijn ligt met 2018 en 2019, dan met 2020. Diverse andere variabelen geven dus een beeld dat 2021 meer vergelijkbaar is met 2018 en 2019 dan met 2020. Het daarom baseren van de inschatting van 2021 op 2020 is naar mening van de onderzoekers minder realistisch dan het koppelen van de inschatting in lijn met 2018 en 2019. Het is voor de onderzoekers van Erasmus UPT niet mogelijk om een exacte inschatting te geven van wat de toegevoegde waarde in 2021 moet zijn. Daarom is gekozen om de toegevoegde waarde in 2021 gelijk te stellen aan de waarde van 2019. Laatste punt is de bijstelling naar beneden van de toegevoegde waarde in 2020 in de sector overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening ten opzichte van de havenmonitor 2021. Dit wordt veroorzaakt door een herstructurering (vertrek hoofdkantoor), een groot bedrijf dat van SBI is gewisseld naar de groothandel en de soms totaal verschillende opgaven van bedrijven ten opzichte van de eerdere raming.

Tabel 86 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	5.977,6	5.973,4	5.907,1	6.734,7
Zeevaart	437,0	432,0	433,0	532,0
Binnenvaart	896,0	817,2	829,4	1.118,5
Wegvervoer	1.546,4	1.751,8	1.609,8	1.512,0
Spoorvervoer	68,9	74,8	68,3	67,5
Pijpleiding	134,2	142,6	133,6	134,7
Dienstverlening tbv vervoer	1.421,0	1.461,0	1.512,0	1.823,0
Overslag/opslag	1.474,0	1.294,0	1.321,0	1.547,0
Vestigingsplaats	8.243,0	8.945,0	4.869,0	6.742,0
Voedingsmiddelindustrie	204,0	432,0	213,0	187,0
Chemische industrie	1.542,0	1.098,0	1.099,0	1.458,0
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	103,0	87,0	110,0	143,0
Overige industrie	1.652,0	1.096,0	-452,0	1.096,0
Groothandel	1.758,0	1.896,0	1.425,0	1.641,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	2.984,0	4.336,0	2.474,0	2.217,0
Totaal	14.220,6	14.918,4	10.776,1	13.476,7

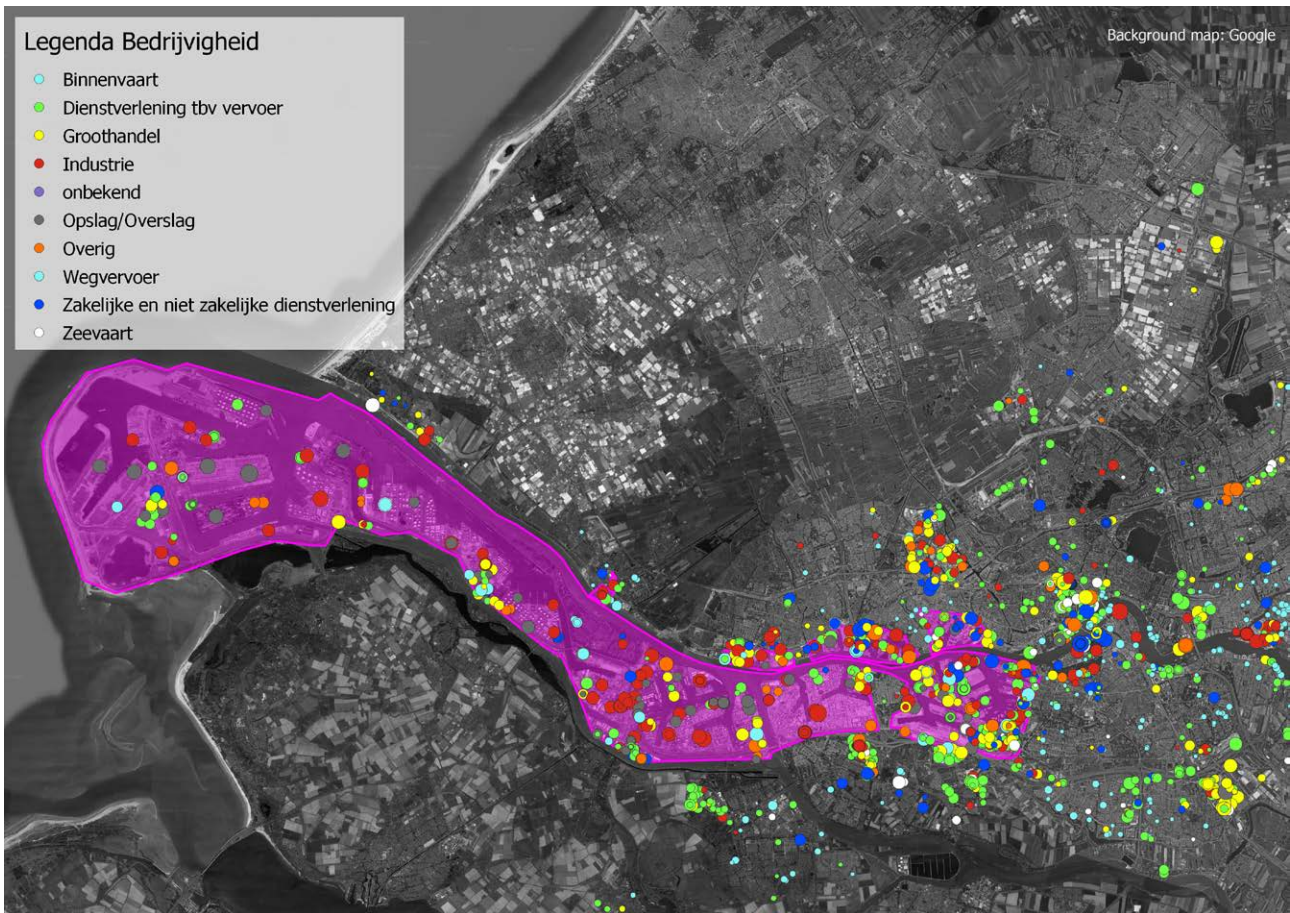
Tabel 87 Ontwikkeling omzet in miljarden euro's Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	11,43	11,45	13,57
Zeevaart	-	2,74	2,53	2,84
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	5,65	5,78	7,09
Overslag/opslag	-	3,04	3,13	3,64
Vestigingsplaats	-	108,19	97,95	123,06
Voedingsmiddelindustrie	-	1,44	2,04	1,65
Chemische industrie	-	10,35	8,56	11,16
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	-	0,39	0,64	0,87
Overige industrie	-	34,59	24,00	34,72
Groothandel	-	50,64	56,48	68,42
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	-	10,78	6,25	6,23
Totaal	-	119,62	109,40	136,62

Tabel 88 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Rotterdam

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	575	502	504	513
Zeevaart	50	44	40	39
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	415	359	364	374
Overslag/opslag	110	99	100	100
Vestigingsplaats	550	498	524	523
Voedingsmiddelindustrie	10	19	19	19
Chemische industrie	35	37	39	39
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	30	29	29	28
Overige industrie	60	44	51	53
Groothandel	190	140	148	147
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening,	225	229	238	237
Totaal	1.125	1.000	1.028	1.036

Figuur 47 Overzicht bedrijvigheid per sector Rotterdam + Noordoever Nieuwe Waterweg + Overig Rijnmond⁶⁰



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 2021.

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 2021 ten opzichte van 2020 qua werkgelegenheid, toegevoegde waarde en omzet. De meest opvallende stijging is de toename van de toegevoegde waarde in de sector overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening en zeevaart, welke met 44 miljoen euro toeneemt. Dit komt door een groot aantal bedrijven, waarbij de top 10 -actief in een verscheidenheid aan SBI's- zorgen voor circa 30 miljoen euro.

Tabel 89 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.731	1.611	1.702	1.772
Binnenvaart	243	207	241	249
Wegvervoer	916	888	947	1.013
Spoorvervoer	41	36	45	50
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	530	480	470	460
Vestigingsplaats	5.930	6.420	6.520	6.700
Industrie	2.000	1.840	1.710	1.660
Groothandel	770	740	580	670
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.160	3.840	4.230	4.370
Totaal	7.661	8.031	8.222	8.472

Tabel 90 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	149,8	135,8	153,4	170,8
Binnenvaart	24,6	20,0	24,5	32,8
Wegvervoer	55,7	56,5	58,2	59,1
Spoorvervoer	2,5	2,3	2,7	2,9
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	67,0	57,0	68,0	76,0
Vestigingsplaats	693,0	685,0	717,0	764,0
Industrie	247,0	224,0	247,0	252,0
Groothandel	110,0	94,0	78,0	76,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	336,0	367,0	392,0	436,0
Totaal	842,8	820,8	870,4	934,8

Tabel 91 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	143,0	168,0	193,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	143,0	168,0	193,0
Vestigingsplaats	-	2.226,0	2.333,0	2.553,0
Industrie	-	933,0	965,0	1.076,0
Groothandel	-	512,0	447,0	413,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	781,0	921,0	1.064,0
Totaal	-	2.369,0	2.501,0	2.746,0

Tabel 92 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Noordoever Nieuwe Waterweg

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	40	26	26	27
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	40	26	26	27
Vestigingsplaats	155	136	135	136
Industrie	55	40	41	42
Groothandel	50	36	35	35
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	50	60	59	59
Totaal	195	162	161	163

Overig Rijnmond

De economische betekenis van de havengebieden in overig Rijnmond is vrij constant gebleven in 2021 ten opzichte van 2020, al is de omzet wel toegenomen. In 2021 zijn ongeveer 6.800 werknemers werkzaam in de havens, die gezamenlijk een toegevoegde waarde van 658 miljoen euro realiseren. Er zijn drie sectoren (1) dienstverlening tbv vervoer & overslag/opslag, 2) groothandel en 3) overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart waarin de omzet alle drie ongeveer 200 miljoen euro toeneemt.

Tabel 93 Ontwikkeling directe werkgelegenheid overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.260	1.400	1.840	1.870
Binnenvaart	0	0	0	0
Wegvervoer	0	0	0	0
Spoorvervoer	0	0	0	0
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	1.260	1.400	1.840	1.870
Vestigingsplaats	5.070	5.510	4.940	4.900
Industrie	1.230	1.410	1.190	1.110
Groothandel	2.680	2.350	2.310	2.270
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	1.160	1.750	1.440	1.520
Totaal	6.330	6.910	6.780	6.770

Tabel 94 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	115,0	133,0	174,0	203,0
Binnenvaart	0,0	0,0	0,0	0,0
Wegvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0
Spoorvervoer	0,0	0,0	0,0	0,0
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	115,0	133,0	174,0	203,0
Vestigingsplaats	462,0	442,0	426,0	455,0
Industrie	78,0	75,0	65,0	68,0
Groothandel	261,0	189,0	205,0	214,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	123,0	178,0	156,0	173,0
Totaal	577,0	575,0	600,0	658,0

Tabel 95 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	840,0	1.097,0	1.291,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer, Overslag/Opslag	-	840,0	1.097,0	1.291,0
Vestigingsplaats	-	4.875,0	4.976,0	5.378,0
Industrie	-	573,0	431,0	425,0
Groothandel	-	3.414,0	3.788,0	3.983,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	888,0	757,0	970,0
Totaal	-	5.715,0	6.073,0	6.669,0

Tabel 96 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen overig Rijnmond

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	125	116	121	124
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	125	116	121	124
Vestigingsplaats	185	161	152	153
Industrie	35	31	30	31
Groothandel	80	67	66	67
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	70	63	56	55
Totaal	310	277	273	277

Drechtsteden

De economische betekenis van de zeehavens in de Drechtsteden is redelijk constant ten opzichte van 2020. 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 97 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.008	1.212	1.325	1.382
Binnenvaart	79	77	83	79
Wegvervoer	249	265	262	252
Spoorvervoer	10	10	11	10
Pijpleiding	0	0	0	0
Dienstverlening tbv vervoer	450	680	780	700
Overslag/opslag	220	180	190	340
Vestigingsplaats	19.590	18.980	18.760	18.590
Industrie en Groothandel	10.130	10.350	9.970	9.800
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	9.460	8.630	8.790	8.790
Totaal	20.598	20.192	20.085	19.972

Tabel 98 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	118,7	136,9	168,1	203,7
Binnenvaart	8,0	7,4	8,4	10,4
Wegvervoer	15,1	16,9	16,1	14,7
Spoorvervoer	0,6	0,6	0,6	0,6
Pijpleiding	0,0	0,0	0,0	0,0
Dienstverlening tbv vervoer	73,0	91,0	118,0	138,0
Overslag/opslag	22,0	21,0	25,0	40,0
Vestigingsplaats	2.037,0	1.664,0	1.761,0	1.873,0
Industrie en Groothandel	1.051,0	875,0	1.019,0	1.139,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	986,0	789,0	742,0	734,0
Totaal	2.155,7	1.800,9	1.929,1	2.076,7

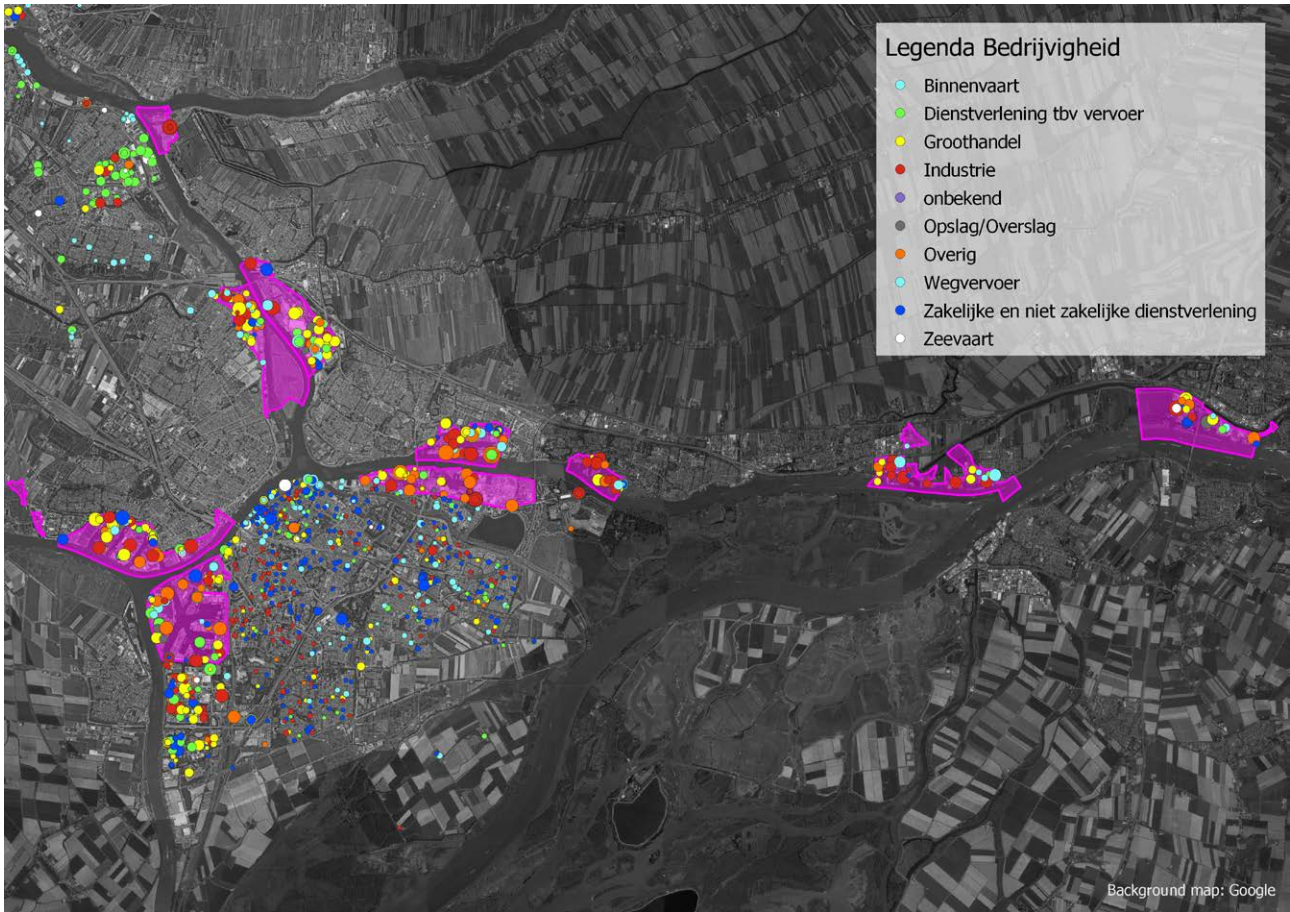
Tabel 99 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	468,0	522,0	621,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	406,0	460,0	514,0
Overslag/opslag	-	62,0	62,0	107,0
Vestigingsplaats	-	9.605,0	8.860,0	9.304,0
Industrie en Groothandel	-	6.837,0	6.306,0	6.683,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.768,0	2.554,0	2.621,0
Totaal	-	10.073,0	9.382,0	9.925,0

Tabel 100 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Drechtsteden

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	70	81	89	93
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	55	68	74	76
Overslag/opslag	15	13	15	17
Vestigingsplaats	765	778	784	791
Industrie en Groothandel	350	397	412	414
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	415	381	372	377
Totaal	835	859	873	884

Figuur 48 Overzicht bedrijvigheid per sector Drechtsteden⁶¹



⁶¹ 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 2021.

Moerdijk

De economische betekenis van Moerdijk is vooral op het gebied van toegevoegde waarde en omzet sterk gestegen. Het eerder beschreven herstel in vooral een aantal industriële sectoren is duidelijk zichtbaar in Moerdijk. De omzetsijging in de industrie en groothandel (+3,4 miljard euro, +55%) vertaalt zich ook in een hogere toegevoegde waarde.

Tabel 101 Ontwikkeling directe werkgelegenheid Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	1.959	2.538	2.600	2.655
Binnenvaart	26	25	24	27
Wegvervoer	374	405	378	459
Spoorvervoer	6	6	6	7
Pijpleiding	3	3	3	3
Dienstverlening tbv vervoer	1.030	1.370	1.340	1.300
Overslag/opslag	520	730	850	860
Vestigingsplaats	8.240	8.520	8.620	8.630
Industrie en Groothandel	4.540	4.140	4.160	4.230
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	3.700	4.380	4.460	4.400
Totaal	10.199	11.058	11.220	11.285

Tabel 102 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	163,4	199,7	225,7	253,4
Binnenvaart	2,6	2,4	2,4	3,5
Wegvervoer	22,7	25,7	23,2	26,8
Spoorvervoer	0,4	0,4	0,4	0,4
Pijpleiding	6,7	7,1	6,7	6,7
Dienstverlening tbv vervoer	83,0	104,0	113,0	124,0
Overslag/opslag	48,0	60,0	80,0	92,0
Vestigingsplaats	1.413,0	888,0	1.048,0	1.313,0
Industrie en Groothandel	1.038,0	497,0	611,0	834,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	375,0	391,0	437,0	479,0
Totaal	1.576,4	1.087,7	1.273,7	1.566,4

Tabel 103 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	748,0	900,0	1.027,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	527,0	507,0	553,0
Overslag/opslag	-	221,0	393,0	474,0
Vestigingsplaats	-	9.800,0	8.326,0	11.958,0
Industrie en Groothandel	-	7.796,0	6.208,0	9.646,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	2.004,0	2.118,0	2.312,0
Totaal	-	10.548,0	9.226,0	12.985,0

Tabel 104 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen Moerdijk

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	90	100	101	101
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	60	68	72	71
Overslag/opslag	30	32	29	30
Vestigingsplaats	515	542	547	571
Industrie en Groothandel	270	291	299	305
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	245	251	248	266
Totaal	605	642	648	672

Figuur 49 Overzicht bedrijvigheid per sector Moerdijk⁶²



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 2021.

3.5 Economische betekenis zeehavens North Sea Port NL

North Sea Port NL⁶³

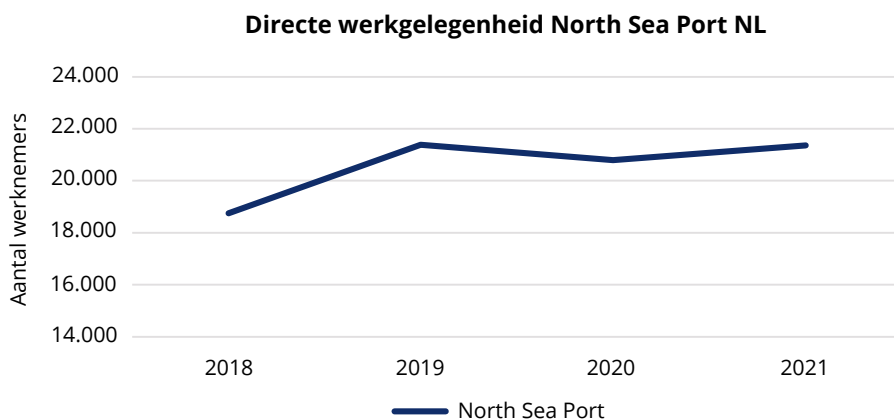
De economische betekenis van de havens van Vlissingen, Terneuzen en Borsele – in de havenmonitor geclusterd onder de noemer North Sea Port – is licht toegenomen in 2021 ten opzichte van 2020. Zowel de werkgelegenheid (+559 werknemers) als de toegevoegde waarde (+358 miljoen euro) als de omzet (+1,6 mld) is gestegen. De industrie sector is een belangrijke pijler van de economische betekenis van de haven; 31,8% van de werkgelegenheid en bijna de helft (48,6%) van de toegevoegde waarde wordt gerealiseerd in deze sector. In lijn met het landelijke beeld is ook in North Sea Port de toegevoegde waarde en omzet in de industrie relatief sterk gegroeid in 2021 ten opzichte van 2020, als herstel van COVID-19 crisis.

Tabel 105 Ontwikkeling directe werkgelegenheid North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	6.337	7.310	6.874	7.103
Binnenvaart	377	363	323	381
Wegvervoer	4.184	4.981	4.368	4.505
Spoorvervoer	31	31	27	31
Pijpleiding	6	6	5	6
Dienstverlening tbv vervoer	740	870	970	1.090
Overslag/opslag	1.000	1.060	1.180	1.090
Vestigingsplaats	12.420	14.080	13.920	14.250
Industrie	6.200	6.690	6.660	6.790
Groothandel	730	900	1.040	1.040
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	5.490	6.490	6.220	6.420
Totaal	18.757	21.390	20.794	21.353

⁶³ De toegevoegde waarde cijfers over 2021 zijn voorlopig en kunnen volgend jaar aangepast worden. Dit geldt ook voor alle individuele zeehavens in dit zeehavengebied.

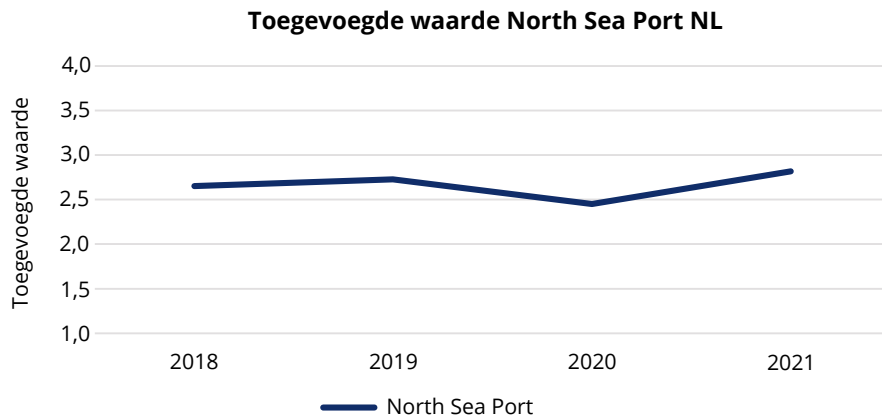
Figuur 50 Directe werkgelegenheid North Sea Port NL



Tabel 106 Ontwikkeling directe toegevoegde waarde North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	568,8	683,2	632,4	701,2
Binnenvaart	38,1	35,0	32,8	50,1
Wegvervoer	254,4	316,9	268,6	262,8
Spoorvervoer	1,9	2,0	1,7	1,8
Pijpleiding	13,4	14,3	13,4	13,5
Dienstverlening tbv vervoer	117,0	173,0	172,0	224,0
Overslag/opslag	144,0	142,0	144,0	149,0
Vestigingsplaats	2.082,0	2.045,0	1.818,0	2.117,0
Industrie	1.523,0	1.371,0	1.128,0	1.370,0
Groothandel	79,0	103,0	136,0	141,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	480,0	571,0	554,0	606,0
Totaal	2.650,8	2.728,2	2.450,4	2.818,2

Figuur 51 Directe toegevoegde waarde North Sea Port NL



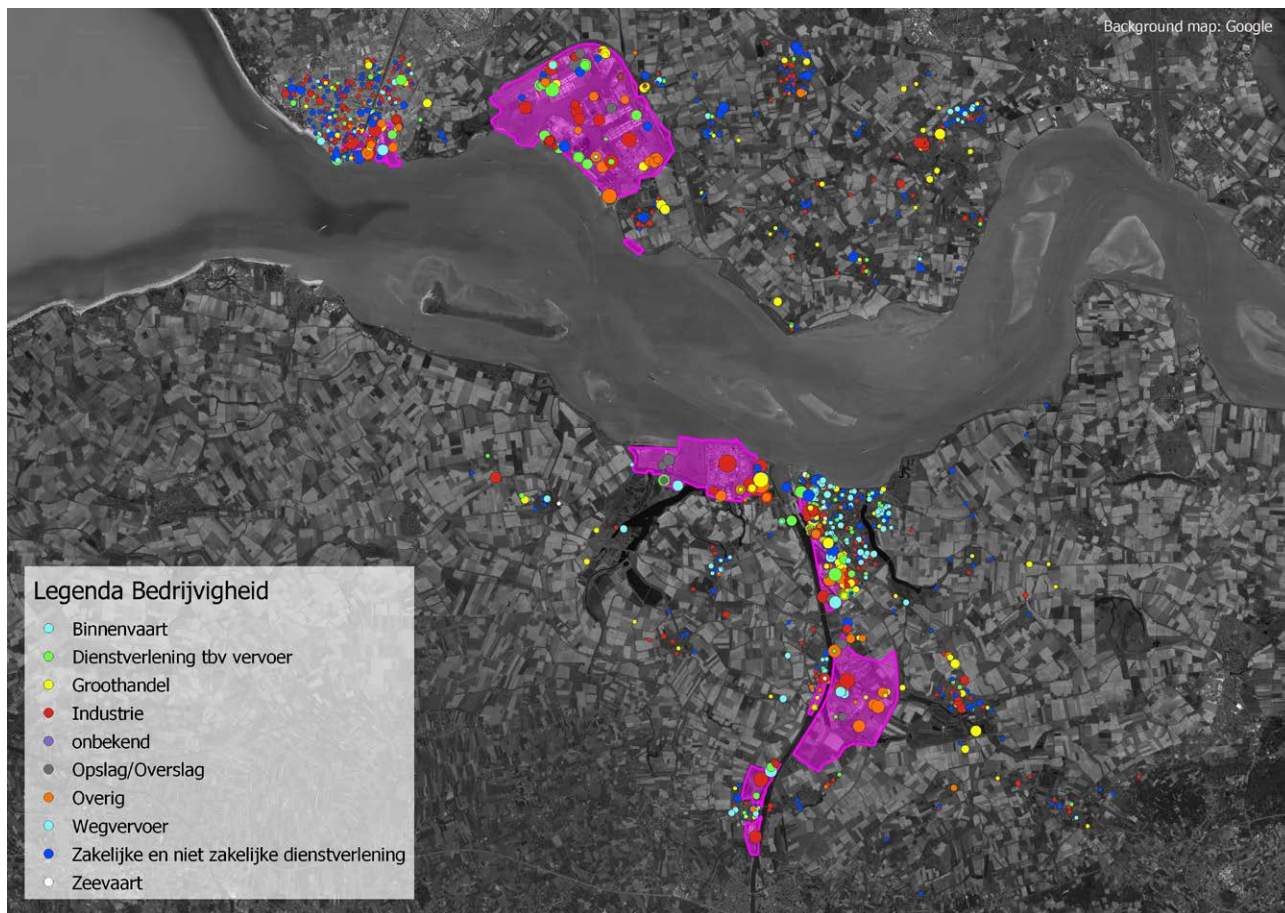
Tabel 107 Ontwikkeling omzet in miljoenen euro's North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Omzet			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	-	727,0	762,0	792,0
Binnenvaart	-	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	-	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	-	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	-	317,0	343,0	367,0
Overslag/opslag	-	410,0	419,0	425,0
Vestigingsplaats	-	8.682,0	8.228,0	9.771,0
Industrie	-	6.249,0	5.733,0	7.058,0
Groothandel	-	984,0	1.009,0	1.080,0
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	-	1.449,0	1.486,0	1.633,0
Totaal	-	9.409,0	8.990,0	10.563,0

Tabel 108 Ontwikkeling bedrijfsvestigingen North Sea Port

Hoofdsector en subsector	Bedrijfsvestigingen			
	2018	2019	2020	2021
Knooppunt	145	148	152	157
Binnenvaart	nvt	nvt	nvt	nvt
Wegvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Spoorvervoer	nvt	nvt	nvt	nvt
Pijpleiding	nvt	nvt	nvt	nvt
Dienstverlening tbv vervoer	85	89	91	95
Overslag/opslag	60	59	61	62
Vestigingsplaats	815	840	835	889
Industrie	260	298	295	315
Groothandel	130	125	128	134
Overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart	425	417	412	440
Totaal	960	988	987	1.046

Figuur 52 Overzicht bedrijvigheid per sector North Sea Port⁶⁴



⁶⁴ 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 2021.

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

Ontwikkeling werkgelegenheid(smultipliers) 2021 ten opzichte van 2020

Over de hele linie zien we dat de indirecte werkgelegenheid gelijk toeneemt, op een enkele uitzondering na. Hierbij springen Rotterdam, overig NZKG en North Sea Port eruit als havens waarin de grootste toenames zichtbaar zijn. Hier zijn een aantal redenen voor; een soortgelijke ontwikkelingsrichting van de directe effecten, stijgende multipliers in een aantal belangrijke sectoren voor deze havens en meer achterwaartse inkoop van personeel als herstel van de COVID-19 crisis. De toenemende multipliers komt door een aantal redenen, maar de ontwikkeling -in heel Nederland- van het aantal werkzame personen en de productie in de IO76 categorieën is hier een van de oorzaken. Generiek is zichtbaar dat productie in veel categorieën sterk(er) is toegenomen, waar het aantal werkzame personen gelijk gebleven is of licht is toegenomen. Hierdoor nemen de multipliers -na een aantal berekeningsstappen- toe.

In Rotterdam is een combinatie van factoren de oorzaak van de sterke toename. De voor Rotterdam belangrijke sector overige industrie laat een stijging van de multiplier van 2,81 naar 3,16, door de -in heel Nederland- hogere productie en het lagere aantal werkzame personen in deze IO-categorie. Het beeld van een stijgende directe werkgelegenheid en een toename van de multiplier is ook zichtbaar in andere sectoren, waaronder de belangrijke groothandel sector. Al met al een diversiteit aan sectoren en oorzaken voor de toename van de indirecte werkgelegenheid in Rotterdam. In overig NZKG is de stijging van de indirecte werkgelegenheidseffecten gebaseerd op een brede toename van multipliers en directe werkgelegenheid; een argumentatie die ook voor North Sea Port van toepassing is. De multiplier van de -voor overig NZKG belangrijke- sector Industrie, overig, zakelijk en niet-zakelijke dienstverlening, zeevaart neemt toe van 1,83 naar 1,89.

Ontwikkeling toegevoegde waarde (multipliers) 2021 ten opzichte van 2020

Voor de toegevoegde waarde is het beeld relatief duidelijk. De multipliers nemen gemiddeld genomen licht toe, waardoor de toename van de directe toegevoegde waarde van versterkt wordt.

Tabel 109 Ontwikkeling indirecte werkgelegenheid per zeehaven

Zeehavens	Werknemers			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	10.962	10.737	9.771	10.464
Groningen Seaports	6.200	6.684	6.395	6.867
Harlingen	1.657	1.435	1.242	1.286
Den Helder	3.106	2.617	2.134	2.311
Noordzeekanaalgebied	32.058	33.609	29.839	32.049
Amsterdam	14.620	15.156	13.472	14.391
Overig Noordzeekanaalgebied	17.438	18.453	16.368	17.658
Rijn-Maasmond	112.235	105.910	97.350	102.656
<i>Waarvan Rotterdam-Rijnmond</i>	84.633	79.242	72.556	77.685
Rotterdam	74.945	69.565	63.976	68.370
Noordoever Nieuwe Waterweg	5.239	5.082	4.244	4.785
Overig Rijnmond	4.449	4.596	4.336	4.530
Drechtsteden	19.244	18.953	17.211	16.878
Moerdijk	8.358	7.715	7.583	8.093
North Sea Port NL	15.568	16.839	15.722	16.515
North Sea Port	15.568	16.839	15.722	16.515
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	170.823	167.095	152.683	161.685

Tabel 110 Ontwikkeling indirecte toegevoegde waarde per zeehaven in miljarden euro's

Zeehavens	Toegevoegde waarde			
	2018	2019	2020	2021
Noordelijke zeehavens	1,06	0,95	1,09	1,32
Groningen Seaports	0,79	0,74	0,90	1,12
Harlingen	0,10	0,07	0,06	0,06
Den Helder	0,17	0,14	0,13	0,14
Noordzeekanaalgebied	2,28	2,29	2,36	2,64
Amsterdam	1,12	1,04	1,07	1,22
Overig Noordzeekanaalgebied	1,15	1,26	1,28	1,42
Rijn-Maasmond	9,78	9,18	7,34	11,35
<i>Waarvan Rotterdam-Rijnmond</i>	<i>7,77</i>	<i>7,70</i>	<i>5,52</i>	<i>9,30</i>
Rotterdam	7,18	7,13	4,85	8,62
Noordoever Nieuwe Waterweg	0,37	0,35	0,45	0,43
Overig Rijnmond	0,22	0,21	0,22	0,25
Drechtsteden	1,29	1,00	1,19	1,33
Moerdijk	0,71	0,47	0,62	0,72
North Sea Port NL	1,29	1,31	1,33	1,48
North Sea Port	1,29	1,31	1,33	1,48
Totaal Nederlandse zeehavengebieden	14,41	13,74	12,12	16,79

3.7 Publieke- en private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen

Onderstaande tabellen geven de private investeringen in zeehaven gerelateerde activiteiten weer⁶⁵. 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 111 Totale private investeringen in Nederlandse zeehavens

Private investeringen totaal zeehavens, x1000 EUR			
Hoofdsector en subsector	2018	2019	2020
Industrie	3.727.557	4.651.824	4.271.007
Voedingsmiddelenindustrie	62.302	78.465	41.748
Aardolie industrie	X	X	7.639
Chemische industrie	556.691	778.857	856.396
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	17.134	59.626	16.136
Transportmiddelenindustrie	21.948	16.459	13.788
Elektriciteitsproductie	68.220	825.393	899.131
Overig	364.570	203.528	523.037
Groothandel	142.508	151.810	210.664
Transport en distributie	998.199	1.858.844	1.566.779
Zeevaart	360.803	595.120	433.408
Binnenvaart	67.299	95.842	130.994
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	663.123	1.167.883	1.002.376
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	47.632	201.291	88.843
Totaal	5.385.971	6.863.769	6.137.293

⁶⁵ Definitieve investeringscijfers voor 2021 zijn op het moment van verschijnen nog niet beschikbaar

Tabel 112 Totale private investeringen in Noordelijke zeehavens

Private investeringen Noordelijke zeehavens, x1000 EUR			
Hoofdsector en subsector	2018	2019	2020
Industrie	254.932	481.461	269.714
Voedingsmiddelenindustrie	X	X	1.131
Aardolie industrie	X	X	X
Chemische industrie	59.419	X	116.064
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	X	X
Transportmiddelenindustrie	4.977	X	X
Elektriciteitsproductie	X	X	88.254
Overig	89.530	138.363	53.546
Groothandel	3.995	7.526	X
Transport en distributie	101.617	48.414	101.734
Zeevaart	X	34.793	79.025
Binnenvaart	2.759	1.751	1.154
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	X	11.870	21.555
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	858	2.556	X
Totaal	361.402	539.957	371.448

Tabel 113 Totale private investeringen in zeehavens Noordzeekanaalgebied

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

Tabel 114 Totale private investeringen in zeehavens Rijn- en Maasmond (waarvan Rotterdam-Rijnmond in tabel 115)

Private investeringen zeehavens Rijn- en Maasmond x1000 EUR			
Hoofdsector en subsector	2018	2019	2020
Industrie	2.398.509	3.386.504	2.411.826
Voedingsmiddelenindustrie	31.342	35.523	X
Aardolie industrie	X	X	X
Chemische industrie	497.272	778.857	740.332
Basismetale- en metaalproductenindustrie	17.134	39.706	16.136
Transportmiddelenindustrie	10.838	X	11.500
Elektriciteitsproductie	X	748.258	810.877
Overig	153.958	X	354.895
Groothandel	94.273	91.472	171.372
Transport en distributie	896.582	1.349.969	1.146.948
Zeevaart	281.247	306.524	256.585
Binnenvaart	24.672	67.641	103.094
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	590.664	975.805	787.270
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	46.774	154.345	61.418
Totaal	3.436.139	4.982.290	3.791.564

Tabel 115 Totale private investeringen in zeehavens Rotterdam-Rijnmond

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

Tabel 116 Totale private investeringen in zeehavens North Sea Port NL

Private investeringen zeehavens North Sea Port NL, x1000 EUR			
Hoofdsector en subsector	2018	2019	2020
Industrie	591.293	332.815	940.430
Voedingsmiddelenindustrie	X	X	X
Aardolie industrie	X	X	X
Chemische industrie	X	X	X
Basismetaal- en metaalproductenindustrie	X	19.920	X
Transportmiddelenindustrie	3.672	13.572	X
Elektriciteitsproductie	X	X	X
Overig	34.846	X	7.141
Groothandel	9.282	8.717	X
Transport en distributie	X	129.512	138.522
Zeevaart	X	60.285	29.613
Binnenvaart	11.013	10.951	12.303
Dienstverlening t.b.v. het vervoer	72.459	58.276	96.605
Zakelijke diensten en openbaar bestuur	X	16.843	X
Totaal	733.947	487.887	1.078.952

Publieke investeringen

Tabel 117 Totale publieke investeringen Groningen Seaports

Groningen Seaports (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
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
Totaal	35.177	7.131	5.137	8.881

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

Tabel 118 Totale publieke investeringen Harlingen

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

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

Tabel 119 Totale publieke investeringen Den Helder

Den Helder (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	-	1.044	3.200	-
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	10	195	1.400	5.300
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	756	1.417	-	-
Totaal	766	2.656	4.600	5.300

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

Tabel 120 Totale publieke investeringen Amsterdam

Amsterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	336	12.777	4.688	141
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
Totaal	53.299	47.166	30.550	28.793

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

Tabel 121 Totale publieke investeringen IJmuiden

IJmuiden (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	-	-	487	525
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	619	620	1.142	1.668
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	406	125	46	161
Totaal	1.025	745	1.675	2.354

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

Tabel 122 Totale publieke investeringen Rotterdam

Rotterdam (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
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
Totaal	318.792	324.863	257.490	200.403

Bron: Jaarverslag Havenbedrijf Rotterdam 2018, 2019, 2020

Tabel 123 Totale publieke investeringen Moerdijk

Moerdijk (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	11.956	1.523	801	1.469
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	-	-	-	6.325
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	-5.291	283	31.594	1.928
Totaal	6.665	1.806	32.395	9.722

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

Tabel 124 Totale publieke investeringen North Sea Port

North Sea Port (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen) (Nederlands grondgebied)				
	2018	2019	2020	2021
Grond en gebouwen	561	700	373	286
Havenwerken, terreininrichting en infrastructurele werken	3.414	2.027	470	839
Overige activa (investeringen met economisch nut) incl. investeringen in 'vaste activa in aanbouw'	1.175	864	1.362	10.244
Totaal	5.150	3.593	2.205	11.369

Bron Direct contact met North Sea Port

Tabel 125 Totale investeringen infrastructuurfonds (MIRT)

Investeringen Infrastructuurfonds (MIRT), (bedragen x1000 EUR, lopende prijzen)				
	2018	2019	2020	2021
Hoofdwegennet IF 12.04 Maasvlakte-Vaanplein (via PPS)	103.000	88.000	89.000	87.000
Spoorwegen IF13.03.02 (Realisatieprogramma goederen- vervoer)	57.867	17.486	19.181	12.499
Hoofdvaarwegennet IF15.03 (Aanleg)	159.164	195.446	226.735	277.290
Zeetoegang IJmond IF15.04 (via PPS)	9.000	18.000	23.000	217.000
Megaprojecten niet-verkeer en vervoer IF17.06 (Project Mainportontwikkeling R'dam)	20.185	16.186	3.698	1.700
Megaprojecten verkeer en vervoer IF17.02 (Betuweroute)	1.599	1.094	0	0
Totaal	350.815	336.212	358.576	595.489

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

3.8 Marktaandeel Nederlandse zeehavens

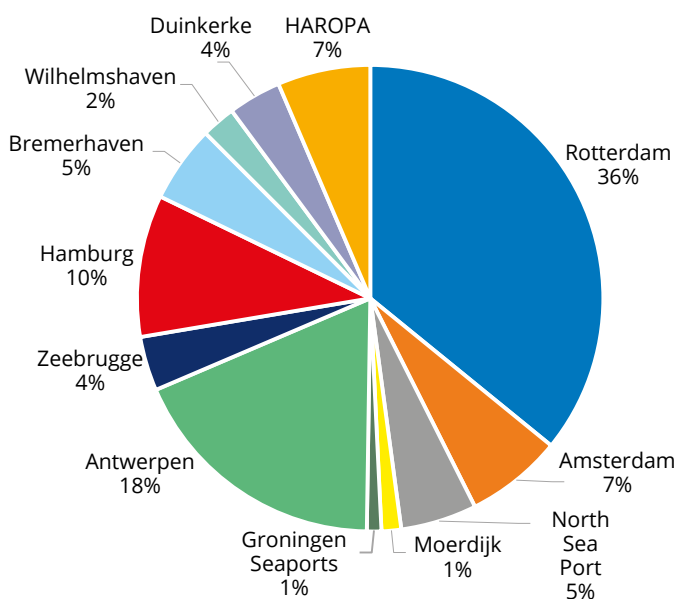
Onderstaande figuren geven een beeld van het marktaandeel van de zeehavens in de Hamburg-Le Havre range. Te zien is dat de Nederlandse zeehavens gezamenlijk net iets meer dan 50% marktaandeel hebben van de totale overslag, waarbij de haven van Rotterdam met bijna 36% het grootste deel van het marktaandeel bezit. Na Rotterdam zijn Antwerpen (18%) en Hamburg (10%) de havens met het grootste marktaandeel van de totale overslag. Kijkend naar verschillende type lading dan is te zien dat afgezien van Rotterdam, de Nederlandse havens een klein marktaandeel in de containermarkt. Daarentegen vormen Rotterdam, 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 47,4%. Amsterdam is na Antwerpen een goede derde. Qua breakbulk (waar de overslag van breakbulk en Roll-on/Roll-off bij elkaar zijn opgeteld) overslag vormen Rotterdam, Zeebrugge en Duinkerke de top 3. Tussen 2020 en 2021 zijn de marktaandelen vrij stabiel. Opvallende zaken:

- er is een relatief sterke stijging zichtbaar van het marktaandeel van Rotterdam in de droge bulk (+2,8%), maar ook in de natte bulk (+1,6%).
- het marktaandeel van Antwerpen stijgt relatief sterk op het gebied van breakbulk (+4%); dit lijkt vooral ten koste te gaan van Rotterdam en Duinkerke.

Tabel 126 Marktaandeel totale overslag (gerangschikt op % in 2021)

Marktaandeel totale overslag				
Zeehaven	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	35,3%	35,1%	35,3%	35,9%
Antwerpen	17,7%	17,8%	18,7%	18,3%
Hamburg	10,2%	10,2%	10,2%	9,9%
Amsterdam	7,7%	7,8%	7,4%	6,7%
HAROPA	7,0%	6,7%	6,1%	6,4%
Bremerhaven	5,6%	5,2%	5,4%	5,3%
North Sea Port	5,3%	5,3%	5,1%	5,3%
Zeebrugge	3,0%	3,4%	3,7%	3,8%
Duinkerke	3,9%	3,9%	3,7%	3,7%
Wilhelmshaven	2,1%	2,2%	2,3%	2,4%
Moerdijk	1,4%	1,2%	1,3%	1,4%
Groningen Seaports	1,0%	1,0%	0,8%	1,0%

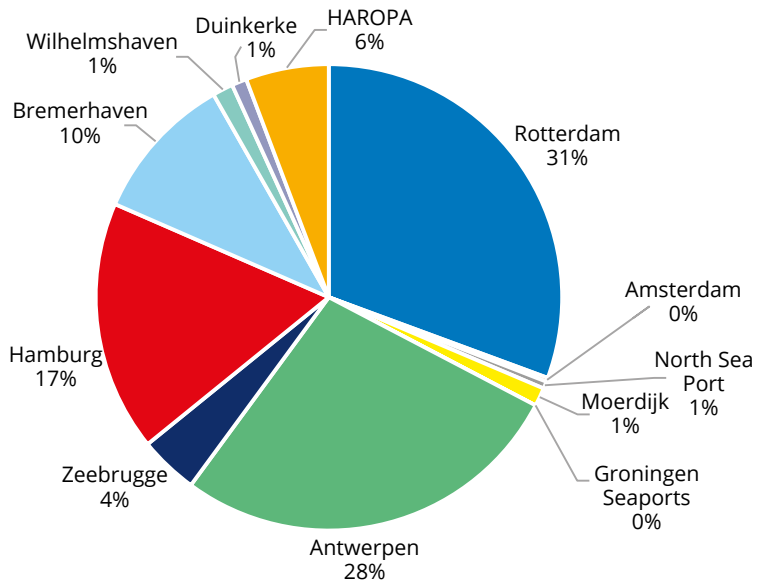
Figuur 53 Marktaandeel totale overslag 2021



Tabel 127 Marktaandeel container overslag (gerangschikt op % in 2021)

Marktaandeel container overslag				
Zeehaven	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	30,5%	30,6%	31,0%	30,6%
Antwerpen	26,8%	27,7%	28,5%	27,4%
Hamburg	18,3%	18,8%	17,8%	17,4%
Bremerhaven	11,6%	10,4%	10,5%	10,2%
HAROPA	5,9%	5,6%	4,7%	5,8%
Zeebrugge	3,1%	3,2%	3,7%	4,1%
Moerdijk	1,1%	1,0%	1,2%	1,3%
Wilhelmshaven	1,4%	1,2%	1,1%	1,4%
Duinkerke	0,7%	0,8%	0,8%	1,0%
North Sea Port	0,3%	0,5%	0,6%	0,5%
Amsterdam	0,2%	0,2%	0,2%	0,3%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

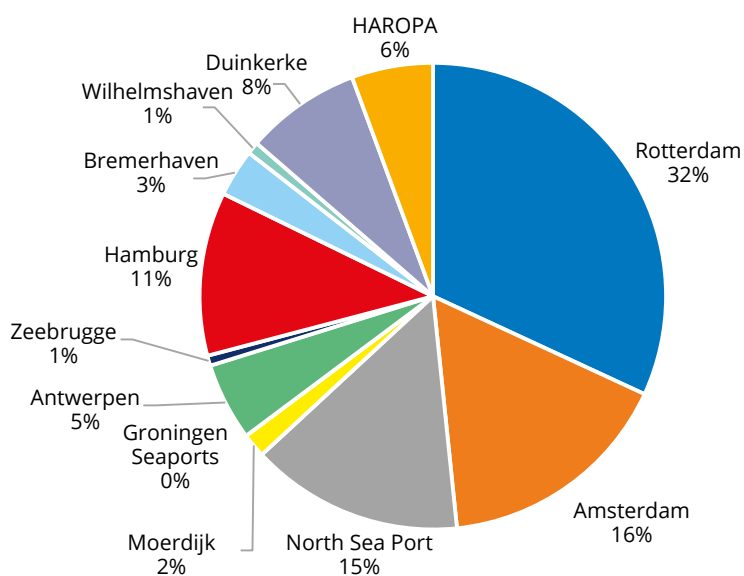
Figuur 54 Marktaandeel containers 2021



Tabel 128 Marktaandeel bulk overslag (gerangschikt op % in 2021)

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

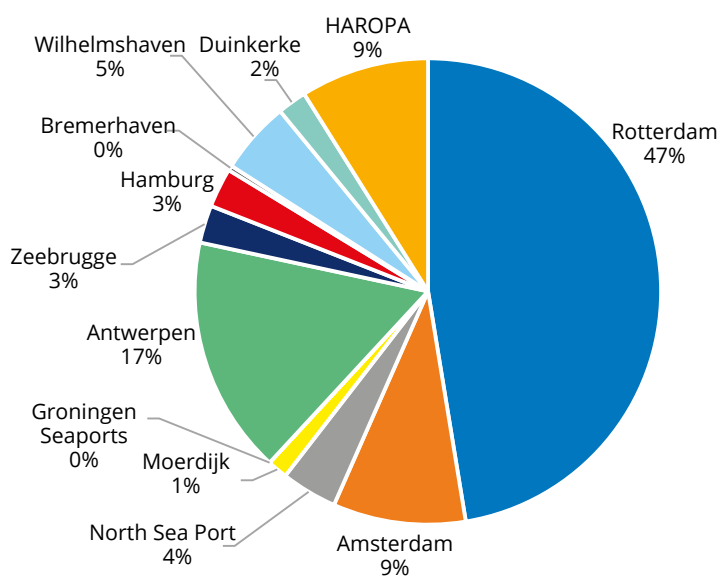
Figuur 55 Marktaandeel droge bulk 2021



Tabel 129 Marktaandeel natte bulk overslag (gerangschikt op % in 2021)

Marktaandeel natte bulk overslag				
Zeehaven	2018	2019	2020	2021
Rotterdam	46,4%	45,9%	45,8%	47,4%
Antwerpen	16,6%	15,7%	16,4%	16,5%
Amsterdam	10,6%	10,9%	10,8%	9,2%
HAROPA	10,9%	10,0%	8,7%	8,9%
Wilhelmshaven	3,7%	4,4%	5,0%	5,0%
North Sea Port	4,5%	4,4%	3,9%	3,9%
Zeebrugge	1,5%	2,3%	3,0%	2,6%
Hamburg	2,9%	2,8%	2,8%	2,7%
Duinkerke	1,2%	2,0%	1,8%	2,0%
Moerdijk	1,4%	1,3%	1,3%	1,4%
Bremerhaven	0,3%	0,5%	0,6%	0,4%
Groningen Seaports	0,0%	0,0%	0,0%	0,0%

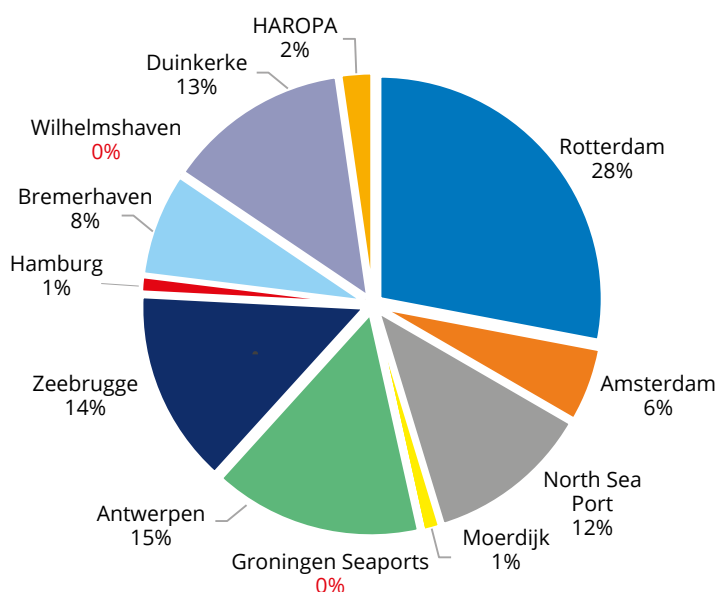
Figuur 56 Marktaandeel natte bulk 2021



Tabel 130 Marktaandeel breakbulk overslag (incl. ro-ro) (gerangschikt op % in 2021)

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

Figuur 57 Marktaandeel breakbulk 2021



Bijlage I: Gecontacteerde personen

Tabel 131: lijst met betrokken personen en organisaties

Achternaam	Voornaam	Bedrijf/organisatie
Hintjes	Lauranne	Ministerie IenW
van Tilburg	Cristel	Ministerie IenW
Kentson	Jonas	Ministerie IenW
Mouthaan	Irene	Ministerie EZK
Ruijter, de	Robbert	CBS
Visser	Johan	KiM
Nipius-ter Reegen	Nathalie	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)
Ohms	Verena	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)
Hatzmann	Riekus	Koninklijke Marine
Gerritsen-Schutmaat	Jennifer	Koninklijke Marine
Koeleman	Sanne	KVNR
Broek, van den	Marcel	Nautilus
Ramdas	Charley	Nautilus
Koopman	Michel	Netherlands Maritime Technology
Opstal	Annette	Netherlands Maritime Technology
Suurenbroek	Tjerk	IRO
Weert, van	Frans	BVB
Vollebregt	Andrea	Vereniging van waterbouwers
Lookerman	Michelle	Vereniging van waterbouwers
Van Oord	Herbert	HISWA-RECRON
van Weert	Frans	Alle hens aan dek
Blikman	André	Ministerie IenW
Bogaert	Tom	North Sea Port
Naber	Katja	Port of Den Helder
Nijdam	Michiel	Port of Rotterdam
Pijbenga	Dieuwke	Port of Moerdijk
Pothast	Maron	Port of Harlingen
Tchang	Gaston	Port of Amsterdam
Winkel	Jan Andries	NZKG
Zwerver	Marjolein	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 loonverdeling).

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 arbeidstijd. 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 stagebanen⁶⁶.

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.

⁶⁶ 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, ondernemingsgroep en lokale bedrijfseenheid afgeleid. Het ABR bevat informatie over de economische activiteit en het aantal werkzame personen. Daarnaast bevat het ABR ook informatie over bepaalde 'events'. Een event geeft een gebeurtenis of wijziging weer binnen het ABR: bijvoorbeeld de oprichting, overname of opheffing van een bedrijf.

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 132 directe economische betekenis maritieme cluster (incl. inflatiecorrectie), 2006 – 2021 (basisjaar 2006)

Bedragen in miljoen €	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet	58.064	64.958	69.934	65.349	66.036	70.360	74.638	78.457	82.853	83.056	79.696	83.878	88.388	92.961	87.368	99.686
Waarvan export	21.059	24.502	26.430	23.255	24.447	26.554	28.453	29.279	31.054	33.576	33.392	33.657	36.455	37.876	40.274	50.998
Productie- waarde	51.072	56.800	61.020	56.973	58.364	62.128	66.045	69.044	72.454	72.887	70.195	72.953	76.106	78.512	74.535	84.394
Toegevoegde waarde	15.107	17.074	17.561	16.188	15.978	16.996	17.591	18.581	19.985	20.925	20.678	20.702	21.615	24.873	24.185	27.949
Werk- gelegenheid (in werk- nemers)	172.850	175.423	178.408	176.058	173.704	176.368	180.994	183.926	187.273	187.696	187.739	187.523	192.246	193.683	190.246	195.888

Zeevaart

Tabel 133 Economische betekenis zeevaart, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		6.946	7.706	8.163	6.588	6.524	6.428	7.165	7.544	7.903	7.929	7.016	7.291	7.288	7.313	7.115	7.944
Productie	Direct	6.588	7.093	7.489	6.161	6.148	6.052	6.801	7.055	7.209	7.193	6.285	6.650	6.676	6.678	6.499	7.352
	Indirect	1.723	1.901	2.129	2.022	2.367	2.330	2.618	2.716	2.775	2.769	2.420	2.560	2.570	2.571	2.502	2.831
	Totaal	8.311	8.994	9.618	8.183	8.515	8.382	9.420	9.772	9.984	9.962	8.705	9.210	9.246	9.249	9.001	10.183
Toegevoegde waarde	Direct	2.249	2.269	2.192	1.561	1.298	1.071	1.120	1.496	1.637	1.934	1.637	1.585	1.471	1.612	1.747	2.398
	Indirect	1.510	1.987	1.065	790	689	629	718	800	904	888	731	751	740	851	945	1.034
	Totaal	3.759	4.256	3.257	2.352	1.987	1.700	1.838	2.296	2.542	2.822	2.368	2.337	2.211	2.463	2.692	3.432
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	6.754	6.721	6.721	6.577	6.433	6.743	6.959	7.302	7.423	7.332	7.370	7.088	6.761	7.187	7.460	7.360
	Indirect	10.096	10.380	10.473	11.478	6.559	7.068	7.866	8.098	8.696	7.435	6.444	6.913	6.891	7.127	7.160	6.900
	Totaal	16.850	17.101	17.194	18.054	12.992	13.810	14.825	15.400	16.120	14.767	13.814	14.000	13.652	14.314	14.620	14.260

Scheepsbouw

Tabel 134 Economische betekenis scheepsbouw, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		4.639	5.164	5.251	5.086	5.170	4.402	4.831	5.317	5.548	6.083	5.326	4.852	5.192	5.718	5.108	4.682
Productie	Direct	4.195	4.717	4.797	4.636	4.733	4.021	4.385	4.813	4.967	5.373	4.792	4.343	4.697	5.222	4.642	3.846
	Indirect	2.833	3.204	3.348	3.384	3.247	2.759	3.008	3.302	3.408	3.686	3.287	2.979	3.222	3.582	3.185	2.639
	Totaal	7.029	7.921	8.145	8.020	7.980	6.780	7.392	8.115	8.375	9.059	8.079	7.322	7.919	8.804	7.827	6.485
Toegevoegde waarde	Direct	841	975	925	861	870	639	604	683	707	833	683	539	607	663	738	635
	Indirect	710	864	916	741	700	570	640	668	706	1.141	893	561	763	835	876	862
	Totaal	1.552	1.840	1.842	1.602	1.570	1.209	1.244	1.352	1.413	1.974	1.575	1.100	1.370	1.498	1.614	1.497
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
	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	12.859
	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	24.069

Offshore/energy

Tabel 135 Economische betekenis offshore/energy, 2006 - 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		8.263	8.574	9.171	8.840	9.300	10.382	10.586	10.917	11.440	10.890	10.504	10.780	10.641	10.615	9.867	10.476
Productie	Direct	7.322	7.604	8.130	7.814	8.224	9.149	9.287	9.598	10.101	9.794	9.460	9.812	9.610	9.814	9.104	9.776
	Indirect	3.308	3.444	3.554	3.540	3.726	4.165	4.227	4.369	4.598	5.524	5.336	5.534	5.420	5.535	5.135	5.514
	Totaal	10.630	11.048	11.684	11.355	11.950	13.314	13.514	13.966	14.698	15.318	14.796	15.346	15.031	15.349	14.239	15.290
Toegevoegde waarde	Direct	2.464	2.700	2.772	2.700	2.807	2.977	2.996	3.096	3.345	3.489	3.390	3.364	3.363	3.231	2.941	3.123
	Indirect	1.426	1.562	1.604	1.562	1.624	1.723	1.734	1.817	1.945	2.070	2.011	1.761	1.634	1.521	1.538	1.695
	Totaal	3.890	4.262	4.376	4.262	4.431	4.699	4.731	4.913	5.290	5.558	5.402	5.125	4.997	4.753	4.479	4.818
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	26.911	27.141	27.896	27.387	27.666	28.145	29.288	30.645	31.643	31.691	30.524	29.169	30.608	30.420	29.370	29.390
	Indirect	16.438	16.578	17.039	16.729	16.899	17.191	17.890	28.874	30.679	30.812	29.678	29.425	28.988	25.351	21.770	24.760
	Totaal	43.349	43.719	44.936	44.116	44.565	45.336	47.177	59.519	62.322	62.503	60.202	58.594	59.596	55.771	51.140	54.150

Binnenvaart

Tabel 136 Economische betekenis binnenvaart, 2006 - 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		3.249	3.456	3.831	3.153	3.122	3.545	3.296	3.244	3.432	3.023	2.808	2.855	3.253	3.068	2.779	3.051
Productie	Direct	3.229	3.431	3.798	3.120	3.098	3.520	3.272	3.215	3.391	2.981	2.767	2.818	3.217	3.031	2.743	3.016
	Indirect	1.519	1.643	1.932	1.461	1.193	1.355	1.260	1.238	1.306	1.148	1.065	1.085	1.239	1.167	1.056	1.161
	Totaal	4.748	5.075	5.730	4.582	4.291	4.876	4.532	4.452	4.697	4.129	3.832	3.903	4.456	4.198	3.799	4.177
Toegevoegde waarde	Direct	1.225	1.315	1.381	1.205	1.122	1.237	1.123	1.117	1.201	1.286	1.256	1.305	1.671	1.341	1.127	1.182
	Indirect	822	1.151	671	610	596	727	719	597	663	590	561	619	841	708	610	510
	Totaal	2.047	2.466	2.053	1.815	1.718	1.964	1.842	1.714	1.864	1.876	1.817	1.924	2.512	2.049	1.737	1.692
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
	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	7.810
	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	16.150

Waterbouw

Tabel 137 Economische betekenis waterbouw, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		2.591	2.822	3.336	3.315	3.396	3.197	3.398	3.355	3.441	3.578	3.019	3.169	3.586	3.636	3.569	3.705
Productie	Direct	3.096	3.380	3.850	3.907	4.079	3.829	4.059	4.030	4.118	4.288	3.627	3.808	4.218	4.323	4.276	4.467
	Indirect	2.848	3.110	3.543	3.260	3.094	2.904	3.078	3.056	3.123	1.651	1.397	1.466	1.624	1.664	1.646	1.720
	Totaal	5.944	6.490	7.393	7.167	7.173	6.733	7.137	7.086	7.241	5.939	5.024	5.274	5.841	5.987	5.922	6.187
Toegevoegde waarde	Direct	865	940	1.066	1.112	1.091	995	1.082	1.089	1.080	1.095	916	961	1.073	1.112	1.090	1.159
	Indirect	745	814	948	1.254	1.124	1.046	1.209	1.058	1.099	1.150	1.055	995	1.168	1.109	1.014	1.019
	Totaal	1.610	1.754	2.014	2.366	2.215	2.041	2.291	2.147	2.179	2.245	1.971	1.956	2.241	2.220	2.104	2.178
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	9.132	9.482	9.950	9.911	10.027	10.241	10.811	10.993	11.091	11.165	10.435	10.598	11.008	10.931	10.660	10.990
	Indirect	9.002	9.580	9.938	10.300	13.033	13.343	14.138	13.916	14.479	12.789	13.846	14.780	14.245	13.565	11.720	11.480
	Totaal	18.134	19.062	19.887	20.211	23.060	23.584	24.949	24.909	25.570	23.954	24.281	25.377	25.253	24.496	22.380	22.470

Havens

Tabel 138 Economische betekenis havens, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		14.926	16.892	17.496	15.759	16.489	18.047	18.749	19.078	20.098	19.978	20.189	21.094	22.716	23.172	21.509	26.123
Productie	Direct	14.732	16.645	17.233	15.524	16.256	17.742	18.703	18.971	19.978	19.902	20.156	20.883	21.489	21.418	19.766	23.870
	Indirect	6.963	7.939	8.093	7.268	7.326	7.996	8.430	8.550	9.004	12.737	12.900	13.365	13.753	13.708	12.650	15.277
	Totaal	21.694	24.584	25.326	22.792	23.582	25.738	27.133	27.521	28.983	32.639	33.056	34.248	35.242	35.126	32.416	39.147
Toegevoegde waarde	Direct	4.391	4.972	5.186	4.682	4.921	5.391	5.692	5.775	6.156	6.158	6.226	6.243	6.749	6.791	6.372	7.673
	Indirect	1.634	1.885	1.893	1.722	2.068	2.195	2.222	2.217	2.180	2.134	2.196	2.112	2.248	2.322	2.274	2.578
	Totaal	6.025	6.857	7.079	6.404	6.989	7.586	7.914	7.992	8.336	8.292	8.423	8.356	8.998	9.112	8.646	10.251
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
	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	44.850
	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	108.660

Marine

Tabel 139 Economische betekenis marine, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
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
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
	Indirect	488	446	456	608	525	542	529	536	490	611	608	624	734	758	864	961
	Totaal	1.923	1.721	1.777	2.228	1.906	1.969	1.922	1.945	1.779	1.922	1.912	1.963	2.310	2.383	2.718	3.023
Toegevoegde waarde	Direct	557	552	544	567	523	537	546	566	549	559	572	578	610	657	737	737
	Indirect	74	79	80	256	223	222	226	217	209	204	187	187	203	220	258	251
	Totaal	632	631	624	822	747	759	772	783	759	763	759	765	813	877	995	988
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
	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	7.299	7.704	7.389
	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	20.188	20.946	20.583

Visserij

Tabel 140 Economische betekenis visserij, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		495	547	509	470	470	453	451	395	398	441	505	502	510	473	452	505
Productie	Direct	492	544	507	468	467	452	450	394	397	439	505	501	509	471	451	503
	Indirect	254	292	300	267	165	160	159	139	140	182	209	207	211	195	187	208
	Totaal	746	837	807	735	632	612	609	533	537	621	714	708	719	666	637	712
Toegevoegde waarde	Direct	414	448	351	328	252	236	240	193	207	251	304	309	294	281	270	302
	Indirect	155	174	188	115	83	74	71	66	63	58	60	57	59	54	66	71
	Totaal	570	622	539	443	335	309	311	260	270	309	364	366	353	336	336	373
Werk- gelegenheid (werknemers)	Direct	1.637	1.628	1.597	1.578	1.442	1.469	1.567	1.551	1.530	1.488	1.457	1.468	1.539	1.520	1.624	1.694
	Indirect	587	589	619	634	693	602	607	568	537	437	440	443	458	408	375	386
	Totaal	2.224	2.217	2.217	2.212	2.136	2.071	2.173	2.118	2.066	1.925	1.898	1.912	1.996	1.928	1.999	2.080

Maritieme dienstverlening

Tabel 141 Economische betekenis maritieme dienstverlening, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		4.122	4.448	4.636	4.498	4.567	4.984	5.277	5.380	5.573	5.748	5.727	6.409	6.278	6.378	5.852	6.621
Productie	Direct	1.987	2.146	2.232	2.160	2.208	2.403	2.540	2.593	2.677	2.776	2.766	3.098	3.059	2.992	3.056	3.311
	Indirect	1.187	1.275	1.356	1.304	1.395	1.518	1.605	1.639	1.692	1.294	1.289	1.444	1.426	1.394	1.424	1.543
	Totaal	3.175	3.421	3.588	3.465	3.603	3.921	4.145	4.232	4.369	4.070	4.055	4.542	4.485	4.387	4.480	4.854
Toegevoegde waarde	Direct	965	1.041	1.069	1.038	1.064	1.152	1.230	1.259	1.301	1.354	1.348	1.506	1.485	1.485	1.531	1.630
	Indirect	354	382	392	381	391	423	451	488	499	514	512	515	552	564	645	665
	Totaal	1.319	1.423	1.462	1.419	1.455	1.575	1.681	1.746	1.800	1.868	1.860	2.022	2.037	2.049	2.176	2.295
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	14.614	14.798	15.012	14.767	14.828	15.528	16.013	16.437	16.593	17.244	16.954	17.131	16.359	16.359	15.950	16.230
	Indirect	5.025	5.088	5.161	5.077	5.098	5.339	5.506	7.583	7.787	7.685	7.556	11.759	8.342	8.041	7.850	8.150
	Totaal	19.639	19.885	20.173	19.844	19.926	20.867	21.519	24.019	24.380	24.929	24.511	28.890	24.700	24.400	23.800	24.380

Jachtbouw/Watersportindustrie

Tabel 142 Economische betekenis jachtbouw/watersportindustrie, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		7.382	7.904	8.316	7.794	7.551	7.313	7.388	7.513	7.563	7.464	7.154	7.497	7.214	7.811	7.015	7.413
Productie	Direct	5.476	5.899	6.207	5.804	5.628	5.462	5.523	5.619	5.667	5.800	5.573	5.285	5.297	5.656	5.310	5.532
	Indirect	3.649	3.953	4.285	4.114	3.504	3.400	3.438	3.498	3.528	3.274	3.146	2.983	2.990	3.193	2.997	3.122
	Totaal	9.126	9.852	10.492	9.918	9.132	8.862	8.961	9.118	9.194	9.074	8.718	8.268	8.288	8.849	8.307	8.654
Toegevoegde waarde	Direct	1.549	1.810	1.802	1.707	1.642	1.590	1.605	1.617	1.644	1.657	1.641	1.580	1.499	1.506	1.461	1.544
	Indirect	1.147	1.344	1.468	1.517	1.112	1.077	1.087	1.006	985	1.022	1.012	973	715	697	818	859
	Totaal	2.696	3.154	3.270	3.224	2.754	2.668	2.692	2.623	2.630	2.680	2.653	2.553	2.214	2.203	2.279	2.402
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	17.365	18.006	18.319	18.048	17.536	16.923	16.840	16.803	17.060	16.691	16.943	16.996	16.964	17.212	16.724	17.510
	Indirect	13.375	13.861	14.102	13.961	11.881	11.466	11.410	13.894	15.786	15.405	15.638	16.903	10.849	9.958	9.014	9.843
	Totaal	30.740	31.866	32.422	32.009	29.417	28.390	28.250	30.697	32.846	32.096	32.580	33.900	27.813	27.171	25.738	27.353

Maritieme toeleveranciers

Tabel 143 Economische betekenis maritieme toeleveranciers, 2006 – 2021, lopende prijzen

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Omzet van de sector		6.206	7.335	7.342	7.130	6.170	6.626	6.660	6.924	7.622	7.663	7.471	7.981	8.287	8.339	7.855	8.596
Productie	Direct	3.696	4.398	4.393	4.168	3.808	4.076	4.101	4.263	4.627	4.664	4.547	5.017	5.230	5.162	4.863	5.297
	Indirect	1.815	2.163	2.221	2.161	2.370	2.537	2.552	2.653	2.880	2.400	2.340	2.582	2.692	2.657	2.503	2.726
	Totaal	5.511	6.561	6.613	6.329	6.178	6.613	6.654	6.916	7.506	7.064	6.887	7.600	7.922	7.819	7.366	8.023
Toegevoegde waarde	Direct	1.517	1.795	1.777	1.708	1.498	1.560	1.566	1.624	1.800	1.821	1.795	1.836	1.931	1.979	1.934	2.114
	Indirect	701	830	822	790	693	721	724	1.054	1.169	1.182	1.165	1.032	839	755	856	878
	Totaal	2.218	2.626	2.599	2.497	2.191	2.281	2.290	2.678	2.969	3.003	2.959	2.868	2.770	2.734	2.790	2.992
Werkgelegenheid (werknemers)	Direct	19.233	19.655	20.615	20.106	19.015	19.059	19.434	19.719	20.721	20.445	19.641	19.535	19.246	19.403	19.020	19.550
	Indirect	8.950	9.146	9.593	9.356	8.848	8.868	9.043	16.248	17.867	17.515	16.826	17.257	12.743	12.041	11.300	11.760
	Totaal	28.183	28.801	30.208	29.462	27.863	27.927	28.478	35.967	38.588	37.960	36.467	36.792	31.989	31.445	30.320	31.310

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

Tabel 144 Evolutie zeevaart onder Nederlandse vlag en beheer, 2011 – 2021 (via begroting Min IenW o.b.v. vlootboek/IHS Markit)

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Aantallen Nederlandse vlag											
Handelsvaart	769	800	822	808	790	771	761	757	744	748	742
Zeesleepvaart	235	247	260	258	275	288	291	299	302	303	304
Waterbouw	156	169	168	167	171	171	176	168	170	169	166
Totaal	1.160	1.216	1.250	1.233	1.236	1.230	1.228	1.224	1.216	1.220	1.212
Bruto tonnage (GT) (x 1.000)											
Handelsvaart	6.883	6.740	7.045	6.978	6.572	6.411	6.275	6.229	6.242	6.076	6.087
Zeesleepvaart	290	362	347	360	409	423	444	532	531	557	542
Waterbouw	513	531	533	537	531	542	572	545	552	566	540
Totaal	7.686	7.633	7.925	7.875	7.512	7.376	7.291	7.306	7.325	7.199	7.169
Aantallen Nederlands beheer buitenlandse vlag											
Handelsvaart	422	408	403	403	432	451	458	474	507	503	529
Zeesleepvaart	456	477	498	519	512	502	499	496	496	520	519
Waterbouw	55	55	52	52	62	62	63	57	69	69	67
Totaal	933	940	953	974	1.006	1.015	1.020	1.027	1.072	1.092	1.115

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>											
Handelsvaart	5.232	5.072	5.517	5.987	6.500	7.203	7.700	8.086	8.675	9.045	9.886
Zeesleepvaart	1.298	1.640	1.612	1.643	1.740	2.239	1.706	1.779	1.721	1.581	1.789
Waterbouw	210	264	248	285	312	322	328	319	333	340	341
Totaal	6.740	6.976	7.377	7.915	8.552	9.764	9.734	10.184	10.729	10.966	12.016

Bijlage VI: overzicht van arbeidsmarktgegevens

Arbeidsmarktstructuur in 2019

Tabel 145 Overzicht van arbeidsmarkt structuur gegevens in 2019 – in absolute aantallen / percentages

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Werkzame personen*	197.013	7.187	12.586	19.403	8.863	1.520	59.644	30.420	10.931	16.359	17.212	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	nnb
midden	50	50	56	52	61	52	51	32	41	51	54	nnb
hoog	29	39	24	35	14	9	25	60	46	29	24	nnb

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
<i>Leeftijdsoopbouw</i>												
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
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
<i>Geslacht</i>												
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
<i>Regionalisering</i>												
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

Arbeidsmarktstructuur in 2020

Tabel 146 Overzicht van arbeidsmarkt structuur gegevens - in absolute aantallen / percentages

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Werkzame personen*	193.586	7.460	11.826	19.020	8.250	1.624	59.460	29.370	10.660	15.950	16.724	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

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
<i>Geslacht</i>												
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
<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

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Instroomcijfers												
werkzame personen	25.600	1.200	1.900	1.900	1.600	400	9.600	1.900	1.700	2.400	2.500	
<i>Leeftijdsopbouw</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	
<i>Geslacht</i>												
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	
<i>Leeftijdsopbouw</i>												
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	

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
<i>Geslacht</i>												
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 aan cijferreeksen Maritieme Monitor 2022. Het totaal aantal werkzame personen in het Maritiem cluster is gecorrigeerd voor dubbeltellingen en overlap.

Arbeidsmarktstructuur in 2021

Tabel 147 Overzicht van arbeidsmarkt structuur gegevens - in absolute aantallen / percentages **

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
<i>Werkzame personen*</i>												
	199.278	7.360	11.210	19.550	8.340	1.694	63.810	29.390	10.990	16.230	17.510	13.194
DGA's	2	1	3	1	11	9	1	0	1	3	6	0
werknemers	98	99	97	99	89	91	99	100	99	97	94	100
Zelfstandigen	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	nbn	
<i>Arbeidsrelatie</i>												
vast	76	79	83	85	77	75	78	75	84	75	65	46
tijdelijk	24	21	17	15	23	25	22	25	16	25	35	54
<i>Dienstverband</i>												
voltijd	75	73	76	79	71	66	72	77	84	66	57	97
deeltijd	25	27	24	21	29	34	28	23	16	34	43	3

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
<i>Opleidingsniveau</i>												
laag	17	10	16	13	20	33	21	6	10	14	20	nbn
midden	49	49	52	50	65	52	51	35	37	47	52	nbn
hoog	33	42	32	37	15	15	28	58	53	39	28	nbn
<i>Leeftijdsoopbouw</i>												
18-25 jaar	11	11	10	9	18	16	11	7	8	9	19	20
26-35 jaar	24	24	20	22	21	19	26	24	23	21	21	32
36-45 jaar	22	21	22	22	18	18	23	27	23	22	19	17
46-55 jaar	24	23	26	27	22	25	23	25	27	25	23	19
56-65 jaar	17	18	20	19	17	16	16	16	17	20	15	12
66 jaar en ouder	2	1	2	1	4	6	1	1	1	4	3	1
<i>Geslacht</i>												
man	78	82	87	85	82	78	73	79	87	74	67	87
vrouw	22	18	13	15	18	22	27	21	13	26	33	13
<i>Regionalisering</i>												
Groningen	1	1	3	3	1	1	0	1	0	1	1	0
Friesland	2	6	9	2	4	1	1	1	2	1	9	0
Drenthe	1	0	0	3	0	0	0	4	0	1	0	0
Overijssel	2	0	4	2	2	0	2	2	3	0	3	0
Flevoland	2	0	1	5	1	3	1	0	1	3	8	0
Gelderland	5	0	4	13	4	1	4	2	7	8	7	1
Utrecht	3	0	1	6	1	0	2	1	1	1	3	17
Noord-Holland	13	11	11	4	9	21	11	11	4	9	11	66
Zuid-Holland	32	39	29	35	37	25	29	41	43	45	17	9

Arbeidsmarkt-indicatoren	Maritiem cluster	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toeleveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienstverlening	Jachtbouw/watersport-industrie	Marine
Zeeland	3	1	9	1	5	26	3	0	1	4	2	0
Noord-Brabant	9	2	6	8	7	1	15	6	10	3	6	1
Limburg	4	0	1	1	3	1	9	3	1	0	2	0
Onbekend	23	38	23	18	25	20	24	28	27	23	31	0
Buitenland												6

* De werkzame personen zijn ontleend aan cijferreeksen Maritieme Monitor 2022. Het totaal aantal werkzame personen in het Maritiem cluster is gecorrigeerd voor dubbel tellingen en overlap.

** De arbeidsmarktgegevens voor 2020 zijn gebaseerd op een sample van DGA's en werknemers. Informatie over zelfstandigen over 2020 is op het moment van publicatie nog niet beschikbaar bij het CBS

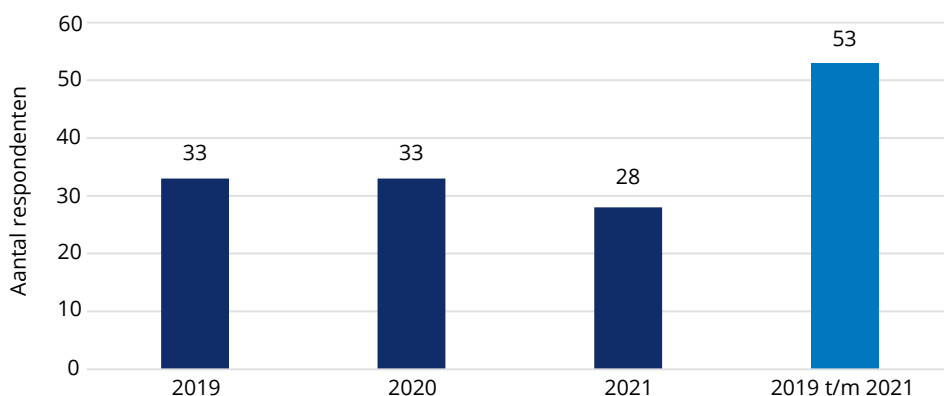
Enquête zeevarenden 2022

Aantal respondenten

De afgelopen drie jaar hebben ruwweg 30 respondenten de enquête ingevuld. Op basis van deze respondenten is in deze arbeidsmarktmonitor gekozen om ook specifiek te kijken naar het aantal unieke respondenten. In totaal zijn er 53 unieke organisaties die de enquête hebben ingevuld in de periode 2019 en 2022.

Om – ondanks de relatief kleine sample – tot een robuust beeld van het totaal aantal zeevarenden te komen, is in deze Maritieme Arbeidsmarktmonitor besloten om de eindresultaten te baseren op het aantal unieke waarnemingen over de periode 2019 en 2022. Indien een respondent de enquête voor meerdere jaren heeft ingevuld, wordt altijd het meest recente jaar van die respondent meegenomen. Op deze manier wordt ervoor gezorgd dat de jaarlijkse trend terugkomt in de resultaten, maar veroorzaakt verschuivingen in het aantal respondenten niet tot (grote) afwijkingen in de absolute aantallen.

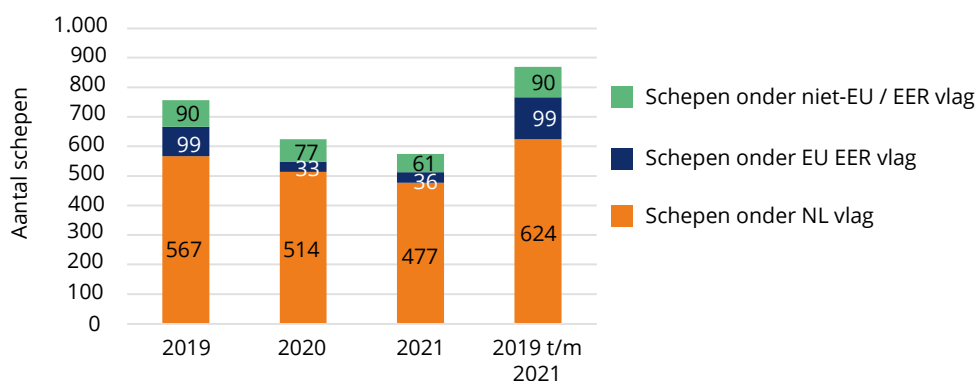
Figuur 58 – Aantal respondenten in 2019, 2020 en 2021 en unieke respondenten (zie 2019 t/m 2021)



Aantal schepen

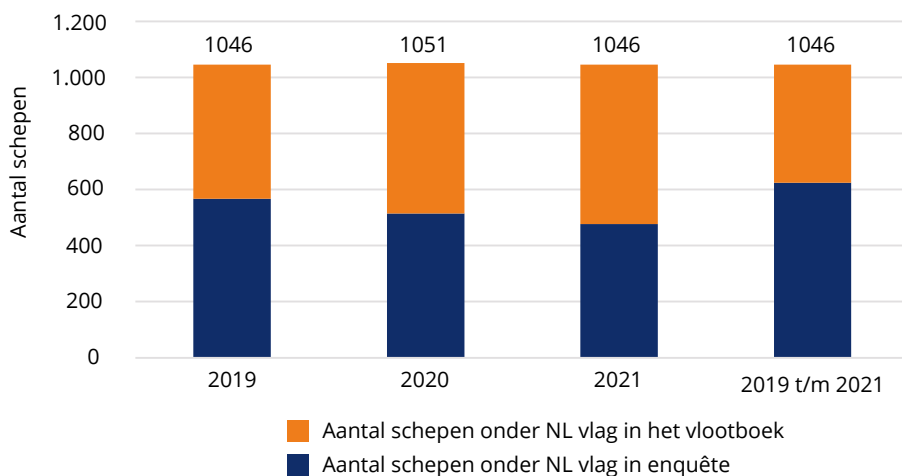
In onderstaande figuren wordt het aantal schepen en de verdeling naar vlag weergegeven. Ook laat de onderstaande figuur de representativiteit van de sample ten opzichte van de gehele vloot zien.

Figuur 59 – 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 60%.

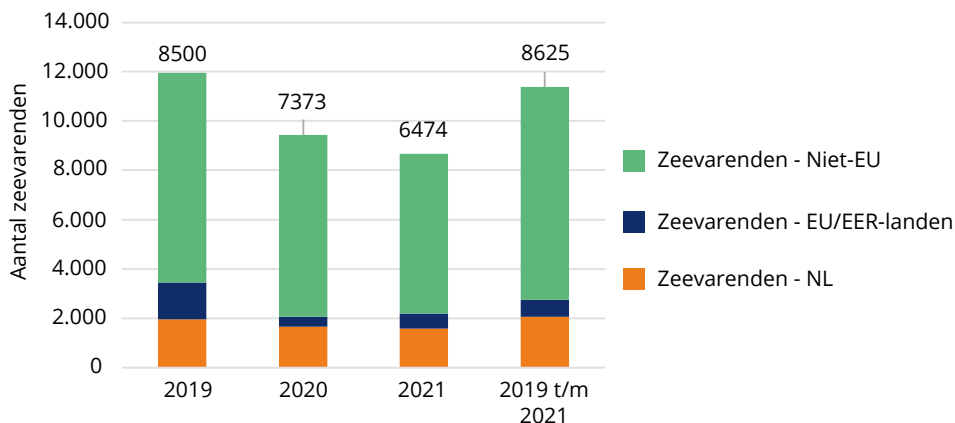
Figuur 60 – Verdeling van schepen onder Nederlandse vlag waarvoor enquête is ingevuld (blauwe deel) t.o.v. Nederlandse vlootboek (totaal excl. in de waterbouw)



Aantal zeevarenden

In onderstaande figuur wordt het aantal zeevarenden naar nationaliteit ontleend uit de enquête. Het betreft dus geen extrapolatie van resultaten voor de totale sector.

Figuur 61 – Verdeling van zeevarenden waarvoor enquête is ingevuld (verdeeld naar vlag)



Naast het totaal aantal zeevarenden waarvoor de enquête is ingevuld, zijn ook een aantal karakteristieken omtrent dienstverband (in dienst of ingehuurd) en nationaliteit uitgevraagd. De procentuele verdeling wordt in onderstaande tabellen weergegeven. Het betreft hier geen extrapolatie van resultaten voor de totale sector, maar een directe weergave van de enquête resultaten.

Tabel 148: 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 149: verdeling personeel (in dienst en ingehuurd) varend onder Nederlandse vlag over functies en herkomst (in %)

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

Tabel 150: 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		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
EU/EER (niet NL)	.	.	52	.	.	258	.	.	68	.	.	.	.	.	.	.	.	4
waarvan: Estland	.	.	19%	.	.	31%	.	.	9%	.	.	.	.	.	.	.	.	0%
waarvan: Polen	.	.	15%	.	.	9%	.	.	4%	.	.	.	.	.	.	.	.	26%
waarvan: Letland	.	.	11%	.	.	26%	.	.	10%	.	.	.	.	.	.	.	.	0%
waarvan: Litouwen	.	.	10%	.	.	13%	.	.	22%	.	.	.	.	.	.	.	.	0%
waarvan: Roemenië	.	.	12%	.	.	12%	.	.	23%	.	.	.	.	.	.	.	.	0%
waarvan: Overig	.	.	33%	.	.	10%	.	.	32%	.	.	.	.	.	.	.	.	74%
Totaal			100%			100%			100%									100%

Tabel 151 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			Walpersoneel			Stagiairs		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021
niet-EU/EER	236	200	265	1877	1371	1879	2944	1799	3068							88	8	45
waarvan: China	0%	0%	3%	0%	0%	31%	0%	0%	76%	0%	98%	.	.	.	.	0%	0%	31%
waarvan: Filipijnen	3%	10%	4%	32%	27%	8%	82%	79%	15%	82%	0%	.	.	.	.	69%	60%	4%
waarvan: Indonesië	1%	9%	23%	6%	4%	16%	13%	11%	5%	6%	0%	.	.	.	.	0%	0%	29%
waarvan: Oekraïne	20%	21%	67%	23%	19%	43%	2%	5%	4%	3%	0%	.	.	.	.	10%	10%	27%
waarvan: Rusland	74%	60%	0%	38%	49%	0%	2%	5%	0%	1%	0%	.	.	.	.	21%	30%	0%
waarvan: Vietnam	0%	0%	0%	0%	0%	1%	0%	0%	0%	0%	0%	.	.	.	.	0%	0%	4%
waarvan: Overig	1%	0%	3%	1%	0%	1%	0%	0%	0%	8%	2%	.	.	.	.	0%	0%	36%
Totaal	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%	.	.	.	.	100%	100%	100%

Extrapolatie van enquêteresultaten naar de gehele zeevaartsector

Middels een aantal concrete stappen wordt de extrapolatie van enquêteresultaten naar de gehele zeevaartsector beschreven:

- stap 1: bepalen van het aantal schepen onder Nederlandse en buitenlandse vlag waarvoor de enquête is ingevuld (zie Figuur 59);
- stap 2: representativiteit van de sample vaststellen door het aantal Nederlandse en buitenlands gevlagde schepen waarvoor de enquête is ingevuld te delen door het totale aantal Nederlands gevlagde schepen in het vlootboek (zie Figuur 60);
- stap 3: bepalen van het aantal EU/EER en niet-EU/EER zeevarenden op schepen onder Nederlandse en buitenlandse vlag waarvoor de enquête is ingevuld (zie Figuur 61);
- stap 4: extrapoleren van het aantal EU/EER en niet-EU/EER zeevarenden op basis van de representativiteit van het aantal schepen (stap 2). Daarbij wordt het overig aantal zeevarenden (waarvoor de enquête dus niet is ingevuld) geëxtrapoleerd om de gehele vloot te simuleren. Voor niet-EU/EER zeevarenden wordt het aantal zeevarenden gecorrigeerd met het gemiddeld aantal maanden aan boord (variërend tussen ruwweg 8.0 en 7.5 maanden aan boord op basis van de unieke enquête resultaten over de periode 2019 – 2021).

In onderstaande tabel worden de resultaten weergegeven.

Tabel 152: werkgelegenheid in de zeevaart naar functie* en nationaliteit aan boord van Nederlandse vlagschepen (2019 – 2021)

	in aantallen			in percentage		
	2019	2020	2021	2019	2020	2021
Walpersoneel	1.978	2.364	2.518	8%	9%	10%
NL personeel aan boord**	4.499	4.620	4.399	18%	18%	17%
NL Kapiteins	1.213	1.256	1.193	5%	5%	5%
NL officieren	2.509	2.597	2.467	10%	10%	10%
NL gezellen	410	425	403	2%	2%	2%
NL-niet maritiem	53	55	52	0%	0%	0%
NL stagiairs***	627	577	568	1%	1%	1%
Niet-Nederlands personeel aan boord	18.941	18.146	18.931	75%	72%	73%
EU kapiteins	170	163	170	1%	1%	1%
EU officieren	937	897	936	4%	4%	4%
EU gezellen	254	243	254	1%	1%	1%
EU niet-maritiem personeel	0	0	0	0%	0%	0%
EU stagiairs	10	10	10	0%	0%	0%
niet-EU kapiteins	790	756	789	3%	3%	3%
niet-EU officieren	6.181	5.921	6.177	24%	24%	24%
niet EU gezellen	10.050	9.628	10.045	40%	38%	39%
niet-EU niet-maritiem personeel	422	404	421	2%	2%	2%
niet-EU stagiairs	128	123	128	1%	0%	0%
Totaal werkgelegenheid	25.419	25.130	25.848	100%	100%	100%

*) De verdeling naar functie en naar Nederlands/ Niet-Nederlands personeel wordt geschat op basis weegfactoren die zijn berekend door Ecorys aan de hand van de Werkgeversenquête Zeevaart 2022. Deze weegfactor is dit jaar bijgesteld door de inzichten uit de unieke waarnemingen over de periode 2019 en 2022 samen te nemen.

***) 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 2022.

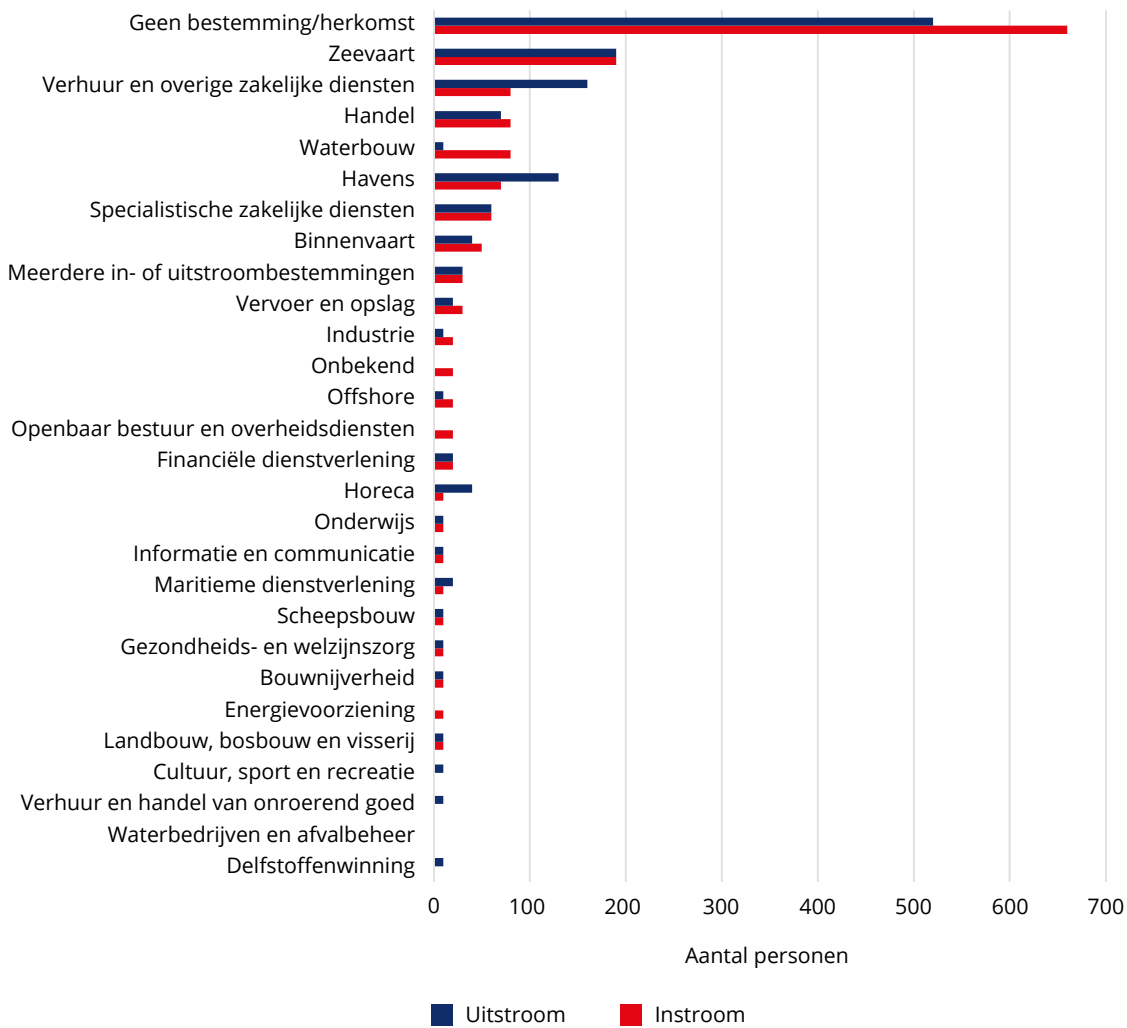
Bron: Ecorys op basis van CBS-werkgelegenheidscijfers en de werkgeversenquête Zeevaart 2021.

De in deze monitor gepubliceerde cijfers over voorgaande jaren komen niet overeen met de cijfers in voorgaande edities van de Maritieme- en Arbeidsmarktmonitor. Dit komt enerzijds doordat in deze Maritieme Arbeidsmarktmonitor besloten is om de eindresultaten te baseren op het aantal unieke waarnemingen over de periode 2019 en 2022. Zo worden de karakteristieken van het aantal zeevarenden – bijvoorbeeld de verdeling naar functie, nationaliteit en het aantal maanden aan boord – gebaseerd op meer respondenten over verschillende jaren. Daarnaast zijn de werkgelegenheidscijfers van het CBS gecorrigeerd ten opzichte van de in de Maritieme Monitor 2021 gepubliceerde cijfers. De cijfers van het Bedrijfspensioenfonds voor de Koopvaardij laten in 2021 ten opzichte van 2020 een daling van het aantal actieve deelnemers zien.

Arbeidsmarktmobiliteit naar sectoren

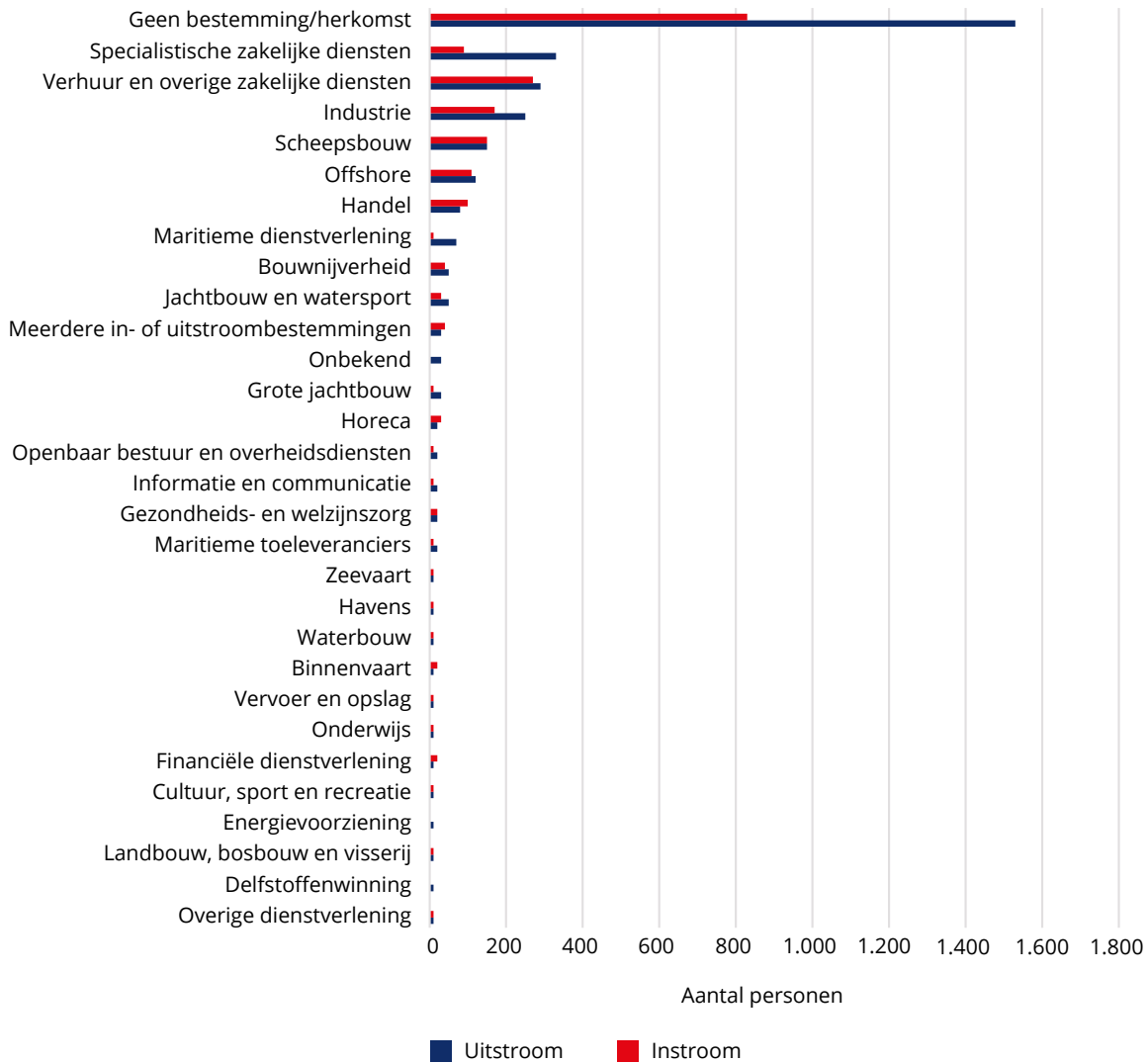
Zeevaart

Figuur 62 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in zeevaart (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



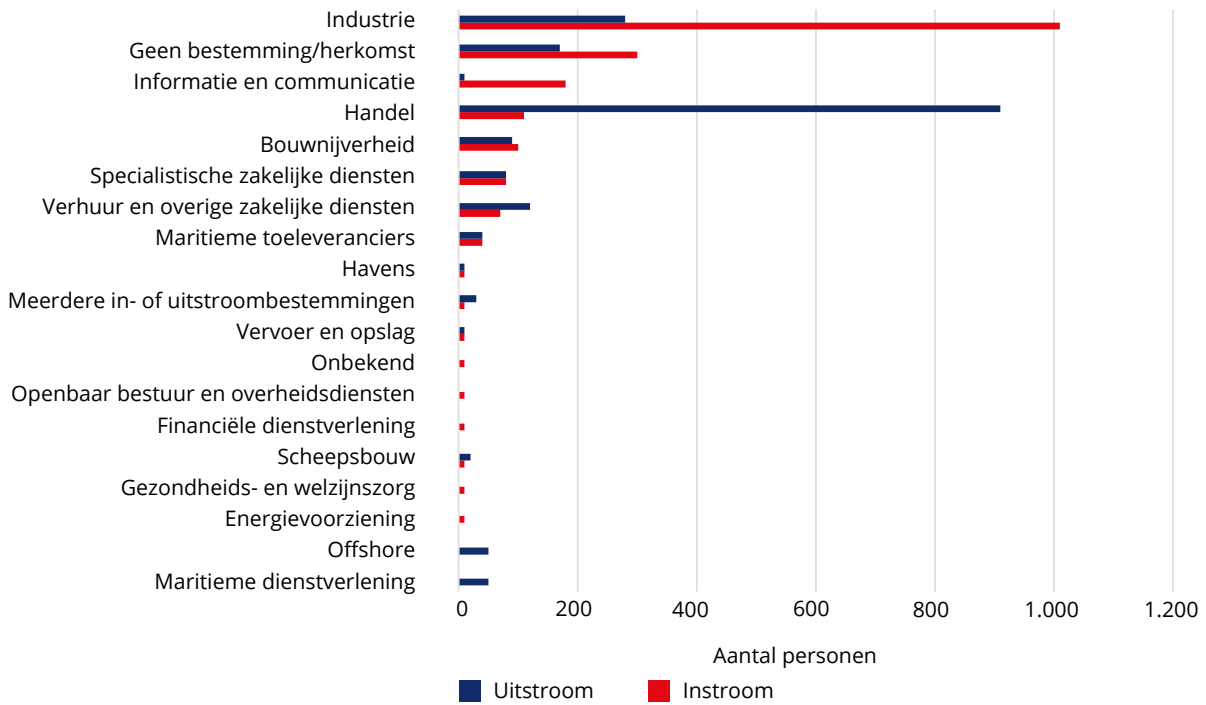
Scheepsbouw

Figuur 63 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in scheepsbouw (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



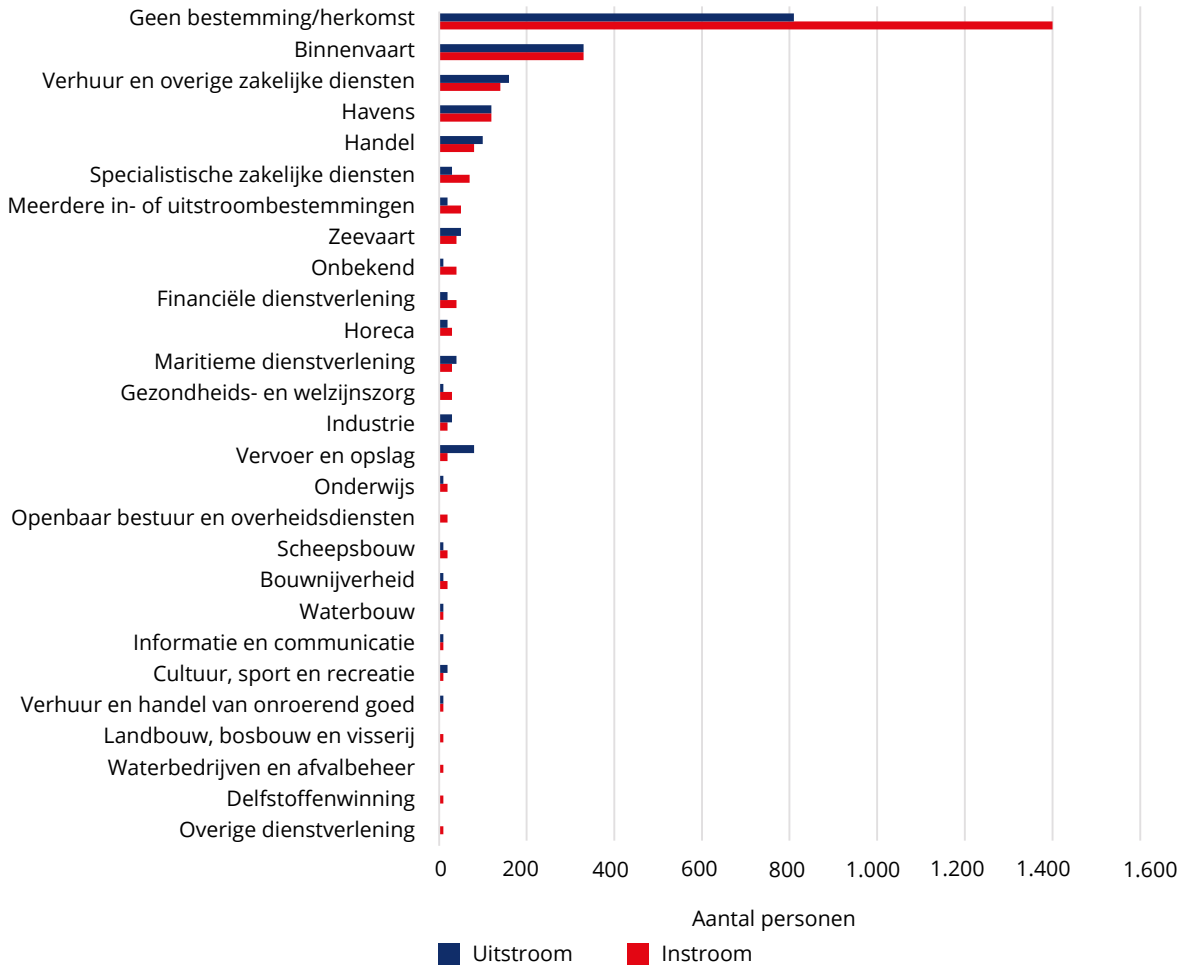
Maritieme toeleveranciers

Figuur 64 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in maritieme toeleveranciers (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



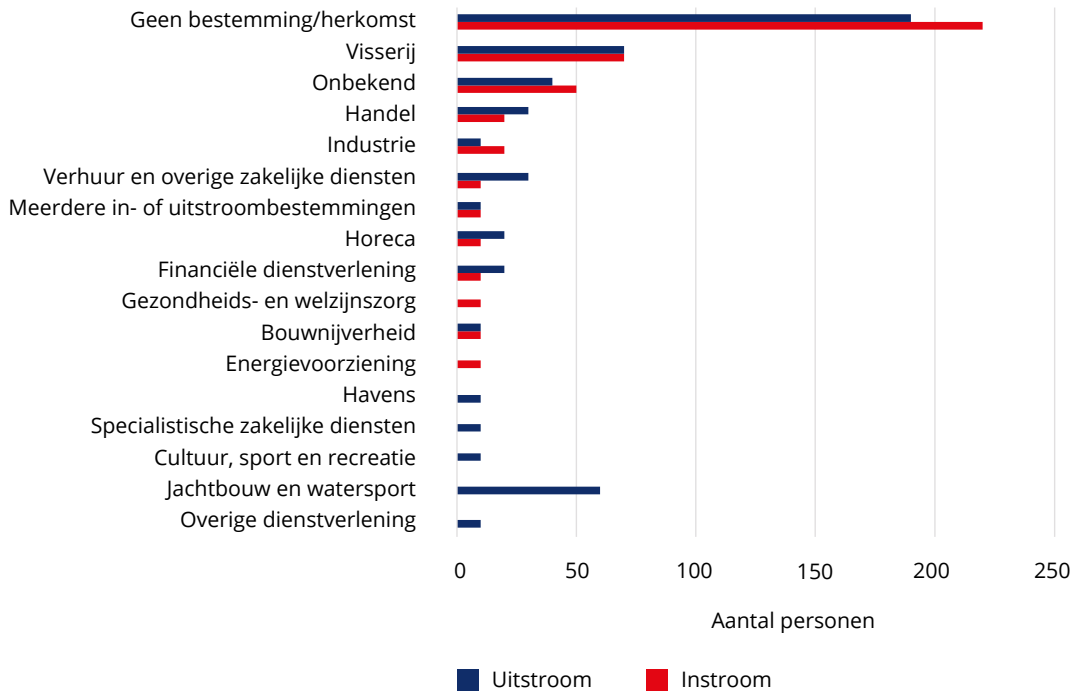
Binnenvaart

Figuur 65 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in binnenvaart (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



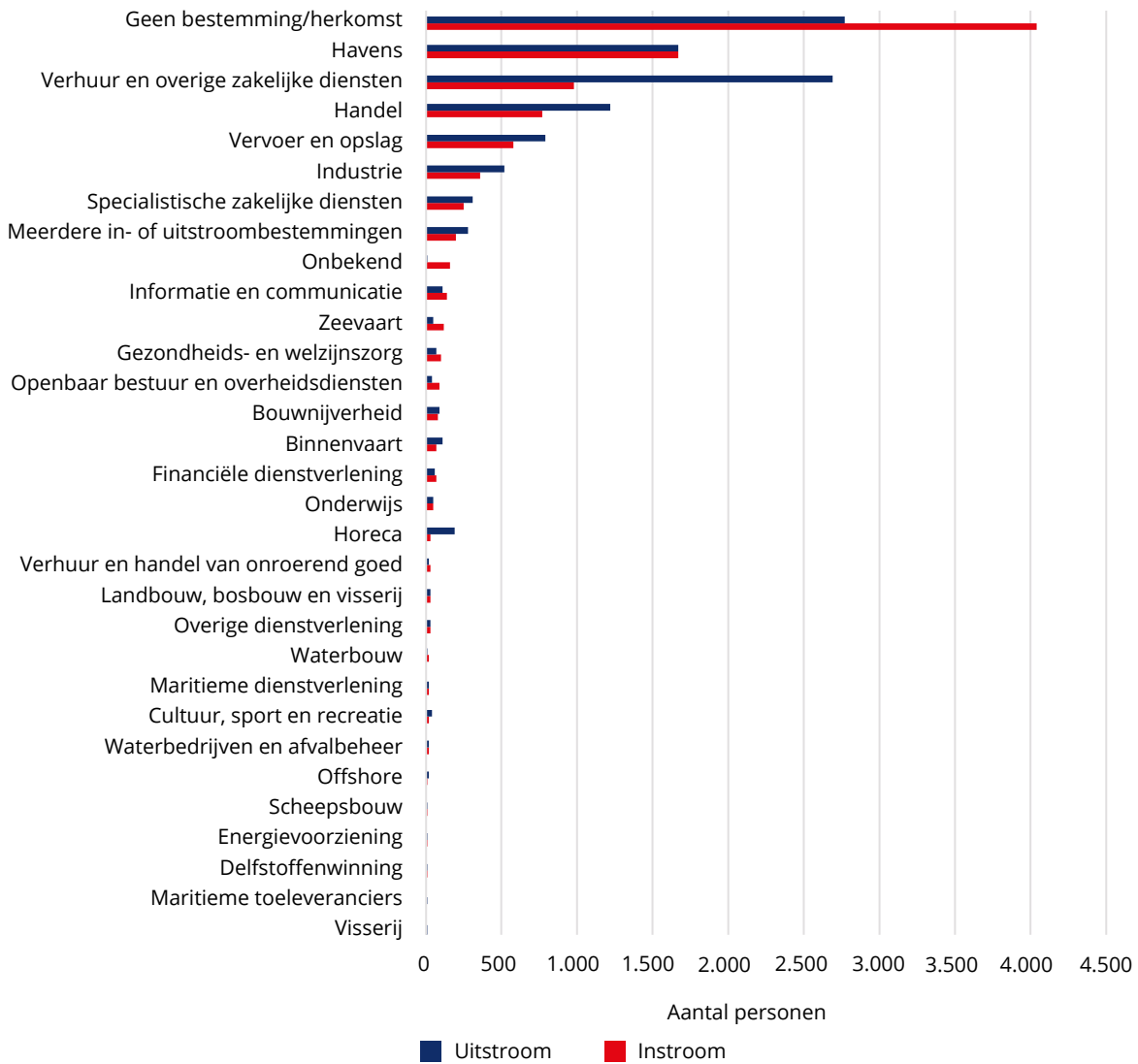
Visserij

Figuur 66 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in visserij (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



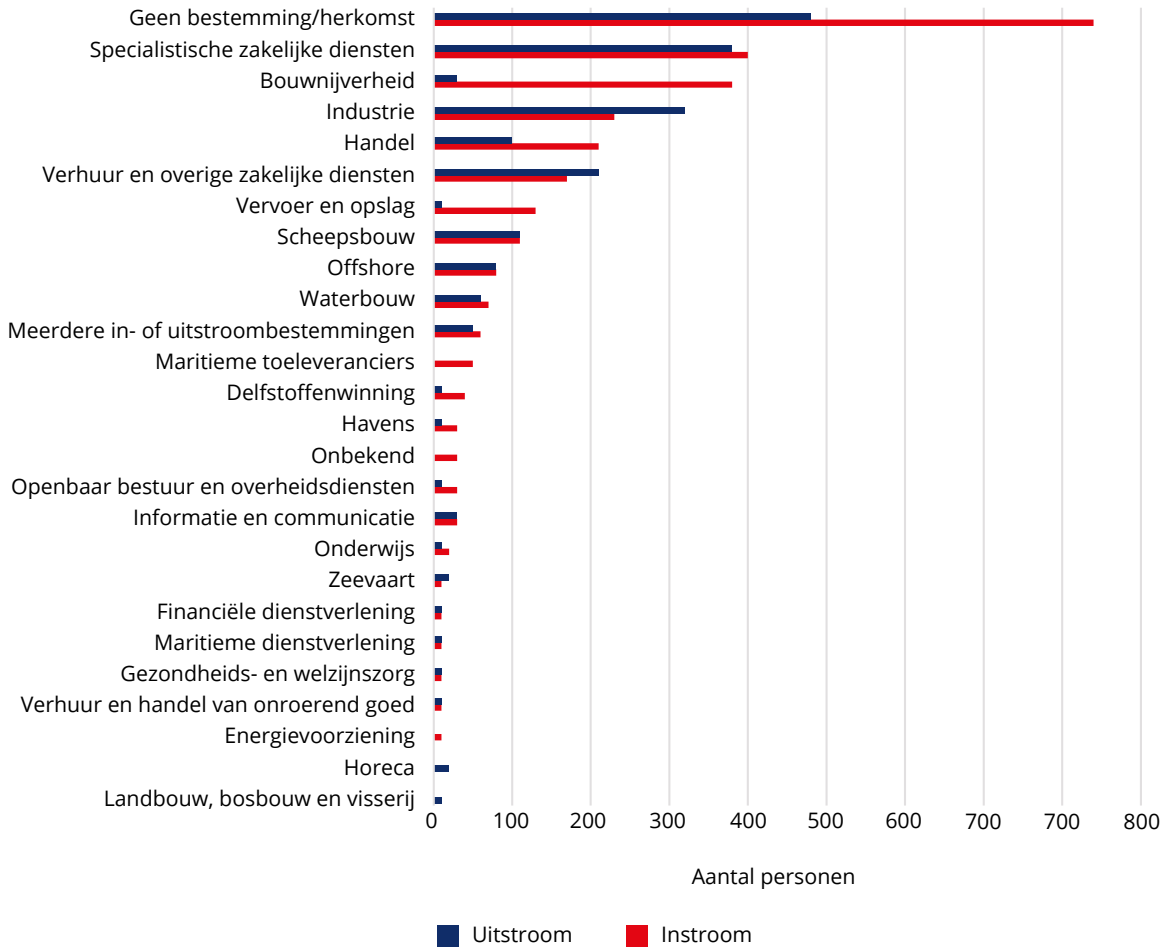
Havens / Logistiek

Figuur 67 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in havens (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



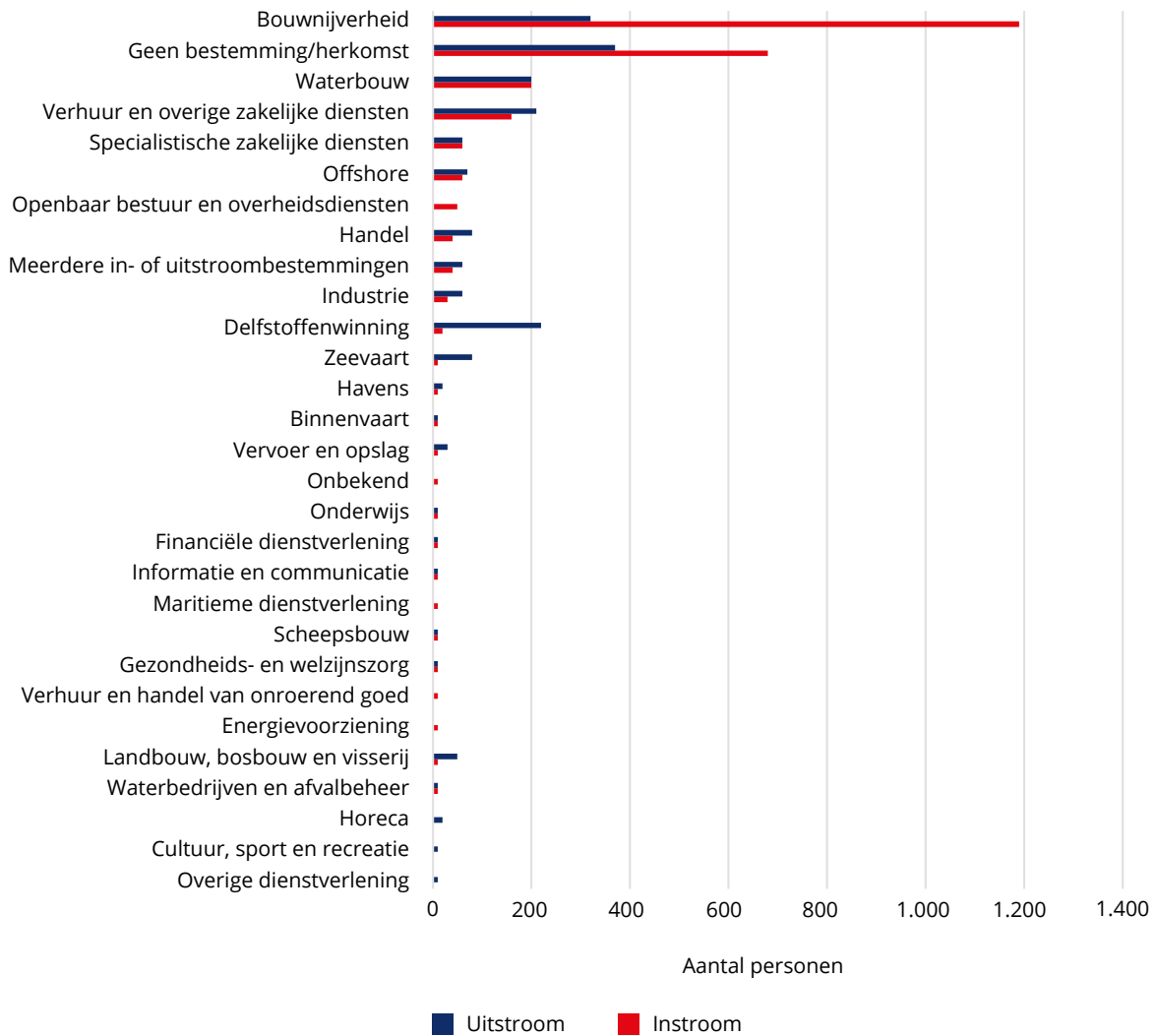
Offshore

Figuur 68 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in offshore (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



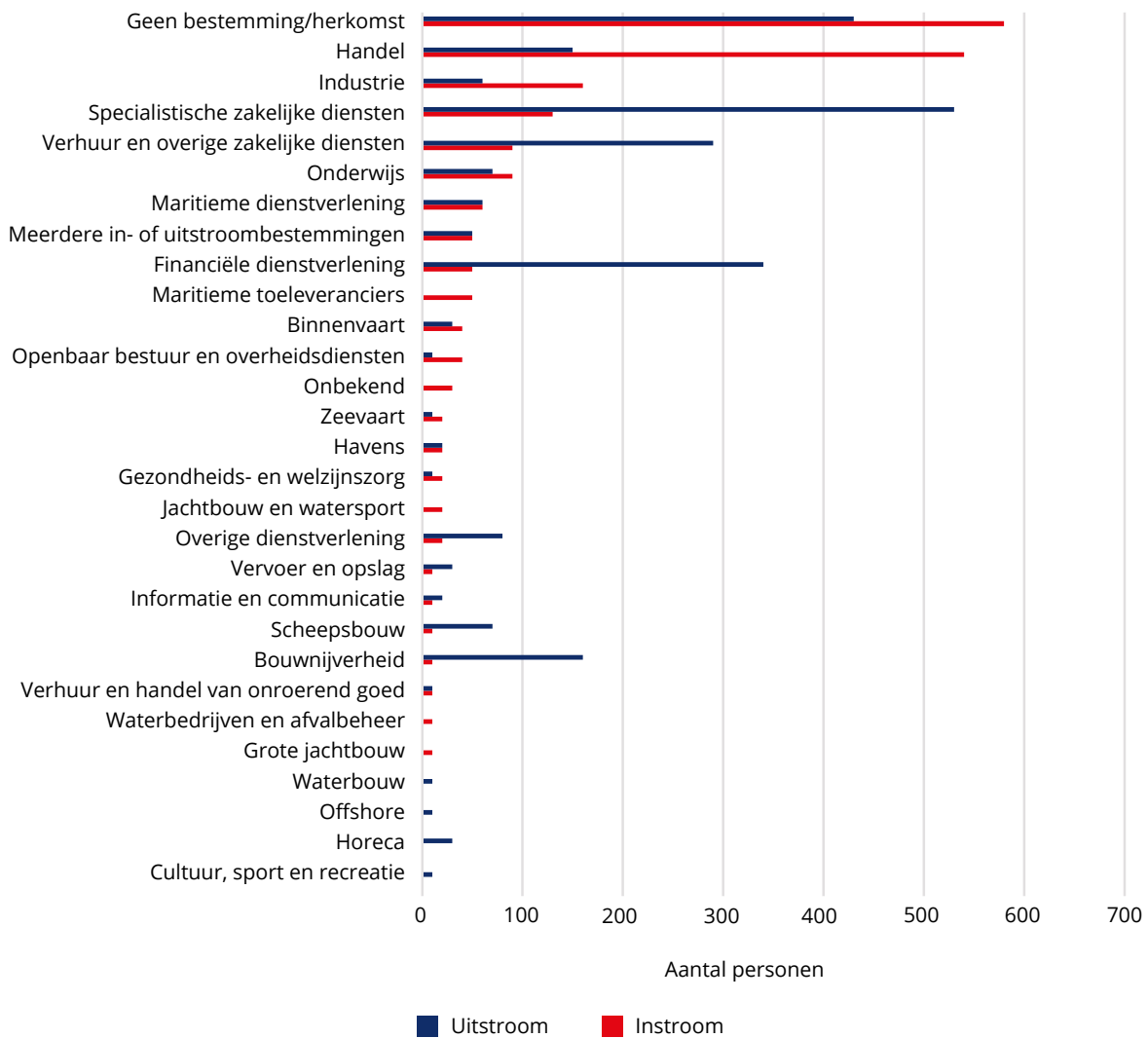
Waterbouw

Figuur 69 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in waterbouw (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



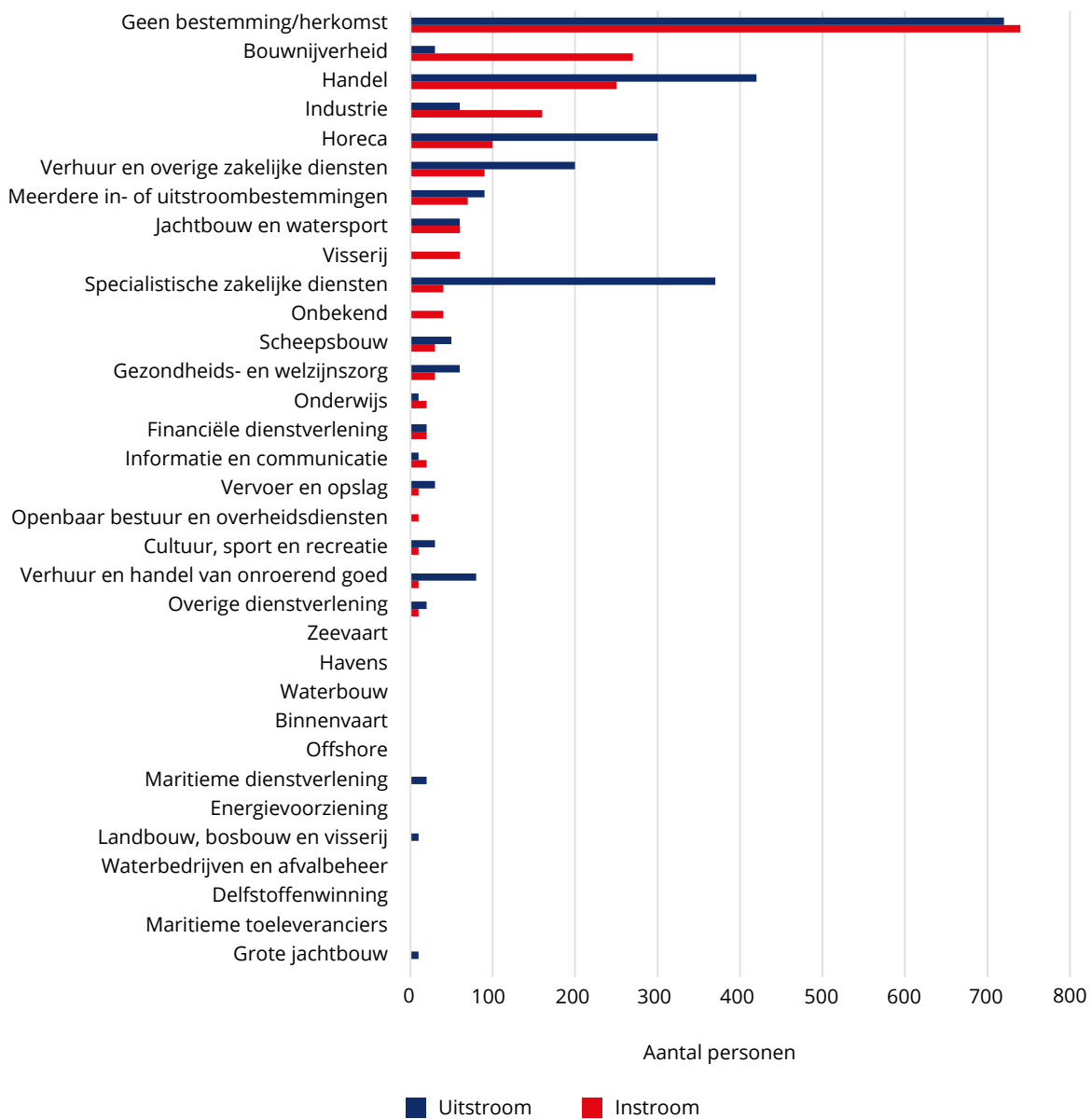
Maritieme dienstverlening

Figuur 70 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in maritieme dienstverlening (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



Jachtbouw / watersportindustrie

Figuur 71 – arbeidsmobiliteit van werkzame personen in jachtbouw / watersportindustrie (in 2021) (naar grootste herkomst/bestemmingen)



Bijlage VII: totaaleffecten Maritieme-, Haven- en Binnenhavenmonitor

SBI-code	2020			2021*		
	Toegevoegde waarde Lopende prijzen	Werknemers fte	Werknemers totaal	Toegevoegde waarde Lopende prijzen	Werknemers fte	Werknemers totaal
	miljoen euro	aantal	aantal	miljoen euro	aantal	aantal
01	16	210	250	10	130	160
03	288	1 360	1 730	321	1 420	1 800
06	32	510	540	45	430	450
08	114	790	840	217	750	800
09	542	1 840	1 930	607	1 760	1 850
10	708	5 290	5 620	640	5 160	5 480
13	16	150	170	15	150	170
16	12	140	150	12	140	150
17	69	720	730	76	710	730
19	227	4 650	4 920	614	4 430	4 710
20	2 582	12 640	13 140	3 609	12 840	13 380
22	120	1 390	1 470	136	1 590	1 690
23	73	570	610	85	700	730
24-25	1 190	16 760	17 390	1 448	16 730	17 330
26	227	2 040	2 140	239	2 080	2 170
27	109	1 140	1 190	106	1 030	1 080
28	554	5 600	5 910	587	5 300	5 600
29	22	340	360	28	340	360
30	790	9 850	10 540	721	10 050	10 810
31	25	390	410	26	380	410
33	736	7 480	8 050	697	7 120	7 690
Overig industrie	32	220	240	32	240	250
35	597	2 850	2 960	610	2 820	2 950
E	661	6 230	6 530	774	6 270	6 580
41	94	930	980	95	890	950
42	981	9 560	10 120	942	9 970	10 580
43	778	9 080	9 470	805	9 030	9 480
45	151	1 250	1 390	152	1 200	1 330
46	4 316	27 570	30 020	4 703	28 030	30 590
47	165	1 200	1 620	186	1 540	2 180

2020			2021*			
SBI-code	Toegevoegde waarde Lopende prijzen miljoen euro	Werknemers fte aantal	Werknemers totaal aantal	Toegevoegde waarde Lopende prijzen miljoen euro	Werknemers fte aantal	Werknemers totaal aantal
H	10 143	77 620	84 510	12 870	81 860	90 160
55	67	780	1 010	112	990	1 270
56	5	80	130	12	110	200
J+K	976	2 700	2 980	1 070	2 910	3 200
68	25	80	110	35	110	140
69-71	1 611	17 300	18 490	1 647	17 510	18 840
72	139	1 930	2 060	129	1 810	1 940
73	10	130	150	13	150	170
74	21	170	190	26	190	210
77-80	1 498	7 480	8 760	1 242	7 220	8 700
81	108	1 260	1 480	121	1 370	1 610
82	22	430	590	24	420	580
84	957	8 320	9 300	976	8 680	9 710
85	194	1 950	2 470	175	1 990	2 560
Q	7	110	170	13	230	350
R	46	910	1 220	34	880	1 200
S	18	290	330	22	290	340
Totaal	32 075	254 310	275 330	37 060	259 940	283 630

Bijlage VIII: 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 153. 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 153: 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
	Eemsmond	Overig NZKG	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-Giessendam		
				Hendrik-Ido-Ambacht			
				Overig Rijnmond	Barendrecht		
					Krimpen aan den IJssel		
					Capelle aan den IJssel		
					Nissewaard		
					Ridderkerk		
				Lansingerland			

Bepaling directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde

Resultaat van de afbakening is een bedrijvenlijst per haven van alle havengerelateerde bedrijven. Deze bedrijvenlijst wordt naar het Centraal Bureau voor de Statistiek gestuurd, die de bedrijven vervolgens op KVK nummer koppelt aan de diverse databases die het CBS beschikbaar heeft. De essentie van de bottom-up methode is om een populatie van bedrijven op microniveau op te bouwen die een deel van de zeehavens vormen. De lijsten worden aan het Algemeen Bedrijvenregister (ABR) van het CBS gekoppeld om zodoende per bedrijf een CBS bedrijfsidentificatienummer (BE-ID) te bepalen. De volgende stap is het combineren van de bedrijvenlijsten met de verschillende variabelen. De belangrijkste bron hiervoor vormen de Productiestatistieken (PS). Van bedrijven met minder dan 10 werkzame personen (kleinbedrijf) wordt de informatie verkregen uit registraties van de Belastingdienst of door middel van enquêtering op steekproefbasis. Dit is afhankelijk van de bruikbaarheid van de fiscale informatie voor statistische doeleinden en varieert per branche/bedrijfstak. Bedrijven met 10 tot 50 werkzame personen worden steekproefsgewijs benaderd met een vragenlijst. Bedrijven met 50 of meer werkzame personen ontvangen allemaal een enquêteformulier. Op deze wijze wordt per bedrijf informatie verkregen over onder andere de omzet, productie en de toegevoegde waarde (afschrijvingen, bedrijfsresultaat, loon, pacht/huur, prijsverhogende belastingen minus prijsverlagende belastingen). Voor de cijfers over 2020 zijn voor de toegevoegde waarde

de PS 2020-cijfers overgenomen. Als de 2020-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 2021 waren nog niet beschikbaar. Daarom is gestart met de waarden van productie en toegevoegde waarde in 2020. Deze zijn verhoogd met de groei van de werkgelegenheid uit de polisadministratie 2021. *Alle toegevoegde waarde cijfers over 2021* in deze havenmonitor zijn dus *voorlopig* en *kunnen volgend jaar aangepast worden* op basis van de PS-gegevens over 2021. Voor bedrijven/instellingen waarvan de bedrijfstak niet tot de PS behoort is dezelfde aanpak gebruikt als voor 2020. 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 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.
Leverancier	CBS en Belastingdienst. De enquête wordt afgenomen bij de bedrijven zelf. Daarnaast levert de Belastingdienst registratiegegevens.
Integraal of steekproef	Deels steekproef. Van bedrijven met minder dan 10 werkzame personen (kleinbedrijf) wordt de informatie verkregen uit registraties van de Belastingdienst of door middel van enquêtering op steekproefbasis. Dit is afhankelijk van de bruikbaarheid van de fiscale informatie voor statistische doeleinden en varieert per branche/bedrijfstak. Bedrijven met 10 tot 50 werkzame personen worden steekproefsgewijs benaderd met een vragenlijst. Bedrijven met 50 of meer werkzame personen ontvangen allemaal een enquêteformulier.
Periodiciteit	De PS-en komen jaarlijks beschikbaar.
Bijzonderheden	

Bron	Algemeen Bedrijven Register (ABR)
Algemene beschrijving	Het Algemeen Bedrijven Register (ABR) vormt voor het CBS de ruggengraat van het statistisch proces voor economische statistieken. Het ABR is een systeem waarin identificerende gegevens en structuurgegevens over alle bedrijven en instellingen (inclusief zelfstandigen) zijn geregistreerd. Hieruit worden de statistische eenheden bedrijfseenheid, 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

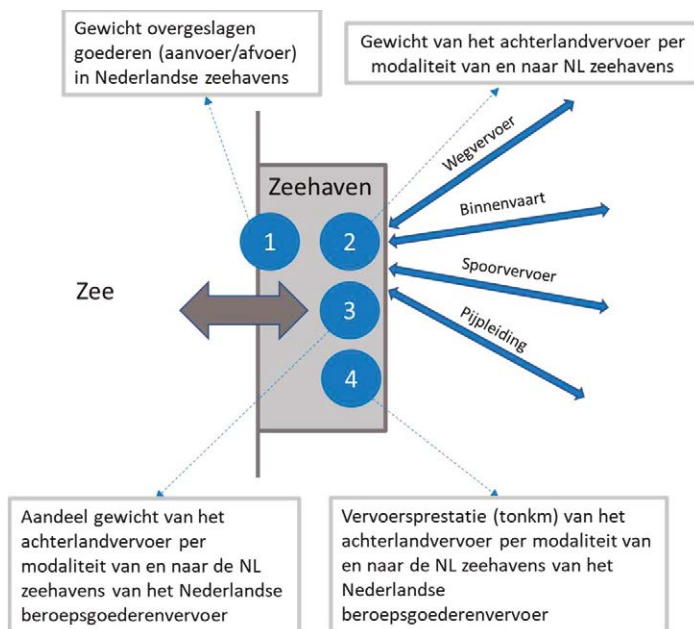
Veel transportbedrijven zijn voor hun bedrijfsvoering niet noodzakelijk aan één bepaalde locatie gebonden. Hoge kosten of gebrek aan ruimte kunnen voor deze bedrijven overwegingen zijn om zich buiten de haven of stad te vestigen. Daarmee verdwijnt (een deel van) de werkgelegenheid uit de betreffende 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. Figuur 72 illustreert hoe de vervoersprestaties, uitgedrukt in gerealiseerde tonkilometers, kunnen worden afgeleid.

Figuur 72: globale illustratie afleiding zeehavengebonden vervoersprestaties⁶⁷



Bron: bewerking Erasmus UPT op basis van Rebel Group obv NEA

⁶⁷ NB. Havenmonitor 2016: pijpleiding zou ook toegevoegd moeten worden naast wegvervoer, spoorvervoer en binnenvaart in de afbeelding, maar omdat het oorspronkelijke bestand niet is terug te vinden, is dit voor onderzoekers niet mogelijk geweest om aan te passen.

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-publicatiebestanden⁶⁸ "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, gewicht⁶⁹ en Vervoerd gewicht over de weg van en naar Nederland naar nationaliteit voertuig. Hier zijn geen uitgangspunten gewijzigd ten opzichte van de havenmonitor 2021.

⁶⁸ De CBS-publicatiebestanden worden vaak gebruikt bij het maken van goederenvervoerstatistieken en zijn beschikbaar voor de modaliteiten zeevaart, wegvervoer, spoorvervoer, pijpleiding en binnenvaart.

⁶⁹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/84651NED?q=verkeersprestaties>.

Spoor

Op basis van de ACM Vervoersmonitor 2019⁷⁰ 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 op 0,884.

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

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

Bron: ACM vervoersmonitor 2019

Binnenvaart

Op basis van CBS data over vervoerd gewicht door binnenvaartschepen naar nationaliteit van schip⁷¹ is het aandeel NL vlag voor de binnenvaart op 0,75 gesteld. Dit is identiek aan de havenmonitor 2021.

⁷⁰ <https://www.acm.nl/nl/publicaties/vervoersmonitor-2019>.

⁷¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2018/03/binnenvaartschepen-vervoerden-368-miljoen-ton-in-2017>.

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

De berekening van de directe zeehaven gerelateerde werkgelegenheid en toegevoegde waarde is toegepast conform eerdere havenmonitors. Hieronder staat een beschrijving van deze methodiek. Voor het wegvervoer zijn de totale Nederlandse vervoersprestaties en nationale werkgelegenheidscijfers beschikbaar. Op basis hiervan kan een nationaal gemiddeld aantal werkzame personen per ladingtonkilometer berekend worden welke na vermenigvuldiging met de vervoersprestatie per zeehavengebied in het wegvervoer resulteert in het aantal werkzame personen in het wegvervoer per zeehavengebied.

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

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

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

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

Voor het *spoorvervoer* zijn wordt de factor van het goederenvervoer van de totale vervoersprestatie meegenomen, gecombineerd met de aantallen 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 zeehaven gerelateerde sectoren. Een toename van de investeringen geeft aan dat bedrijven de activiteiten in het havengebied willen continueren, terwijl een afname een indicatie kan zijn voor (relatieve) achteruitgang van het gebied. In het laatste geval kunnen andere gebieden interessantere opties zijn geworden voor het accommoderen van bedrijfsactiviteiten. Een afname van de investeringen betekent echter niet per definitie een (relatieve) achteruitgang van het gebied. Een jaar met minder investeringen hoeft dit namelijk nog niet te impliceren, omdat het niveau van investeringen jaarlijks kan verschillen. Het bedrijfsleven investeert het ene jaar meer dan het andere jaar. Oorzaken hiervoor zijn onder andere de economische (wereld)situatie, de bedrijfseconomische situatie, de economische levensduur van de activa en innovaties. Investerings creëren tijdelijke werkgelegenheid om de betreffende activa te bouwen en te vervangen. Eveneens kunnen de investeringen gericht zijn op het creëren van structurele werkgelegenheid, maar dat is sterk afhankelijk van het type investering (nieuw, uitbreidings- of vervangingsinvesteringen). Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van ondernemingen (materiële of immateriële activa die langer dan een jaar in het productieproces worden gebruikt), investeringen die direct gericht zijn op de prestaties van de eigen onderneming. Hiervoor is gebruik gemaakt van de CBS-investeringsstatistieken voor het in kaart brengen van de private investeringen in Nederland. Hiervoor is aan het CBS gevraagd om de investeringen in kaart te brengen op basis van de sector- en gebiedsafbakening, gehanteerd in dit onderzoek. Het CBS heeft vanaf het jaar 2000 investeringsstatistieken in gedetailleerde vorm beschikbaar. In deze rapportage zijn de investeringsstatistieken van 2020 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

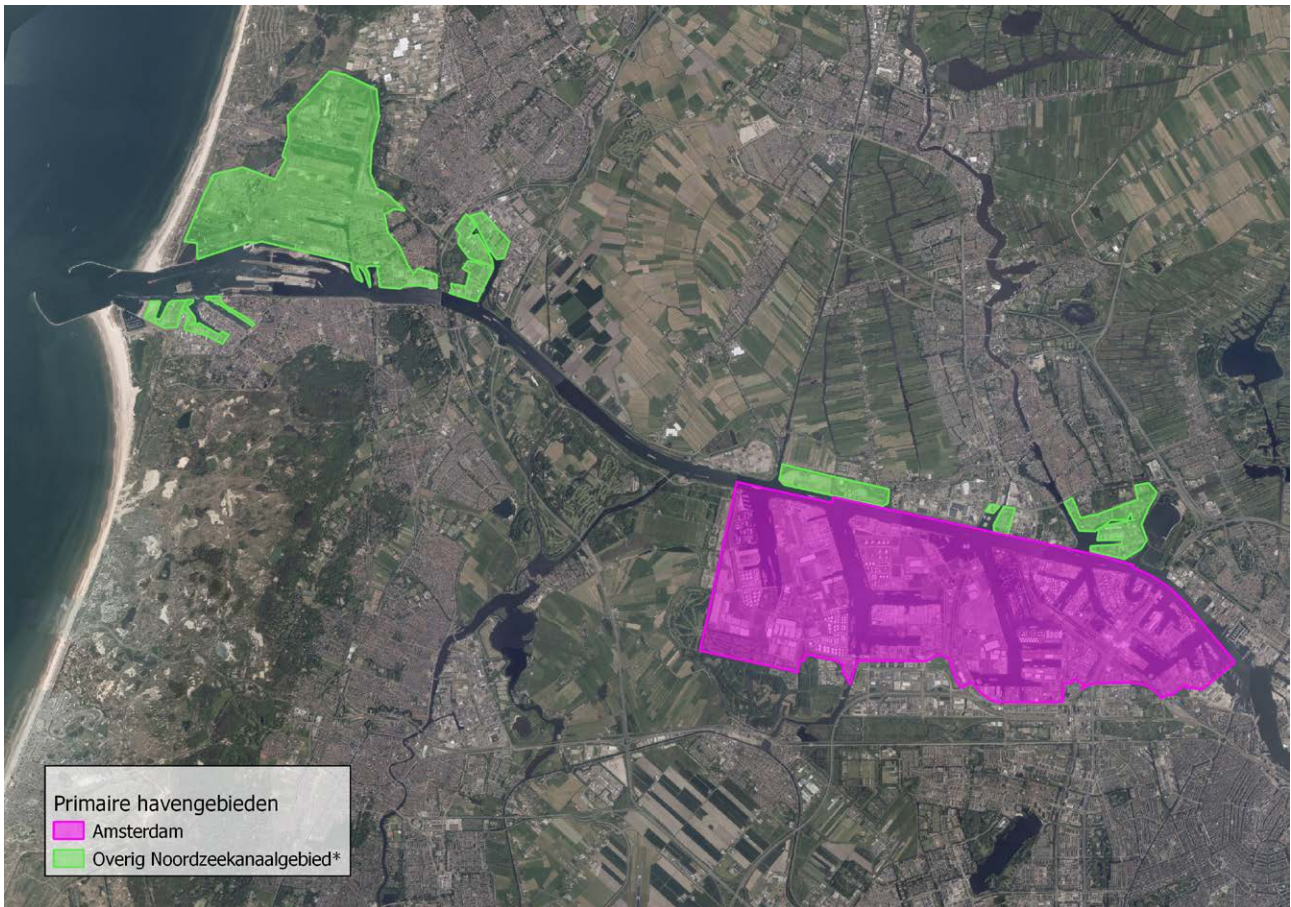
In deze paragraaf wordt een overzicht gegeven van de publieke investeringen in de zeehavens. Allereerst is het belangrijk om vast te stellen wie deze publieke investeringen doet.

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.

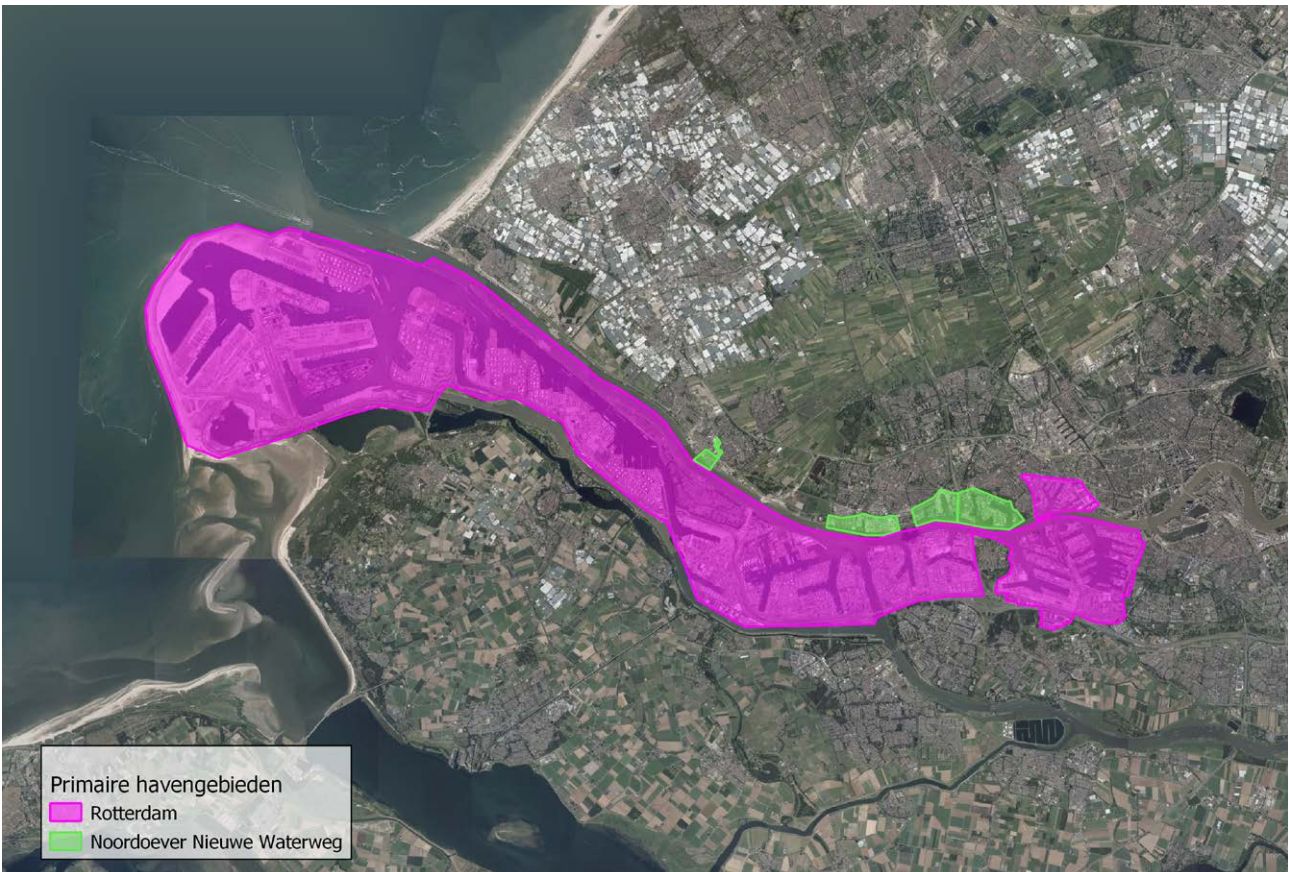
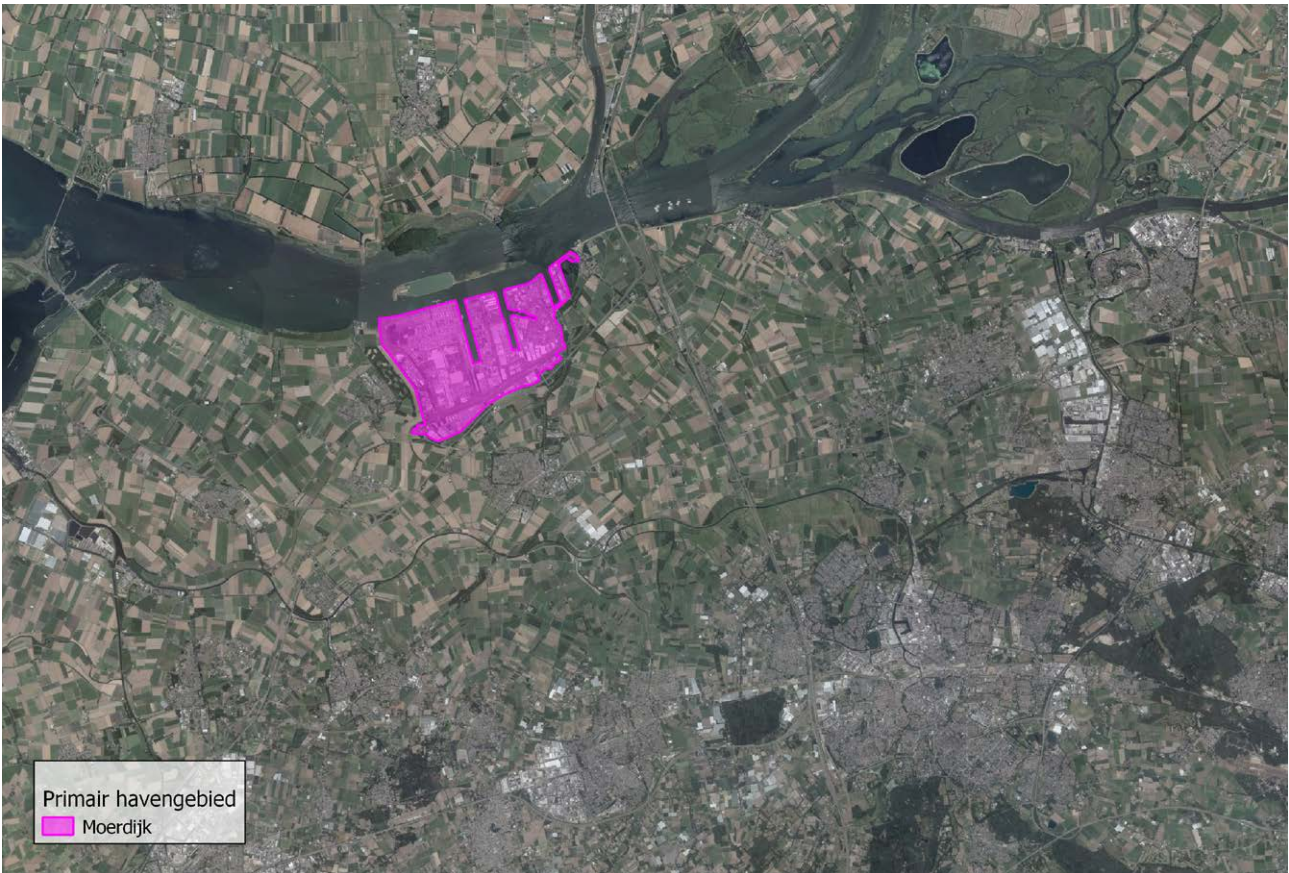
Ten derde wordt er door de Rijksoverheid geïnvesteerd in infrastructuur voor zeehavens. Deze investeringen worden gedaan vanuit het MIRT-fonds (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport). Ieder jaar wordt door het Ministerie van IenW een MIRT-overzicht uitgebracht met daarin rijks-investeringen 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 en 2021. 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 verdelgingsmiddelen en overige landbouwchemicaliën
2052	Vervaardiging van lijm en bereide kleefmiddelen
2059	Vervaardiging van overige chemische producten n.e.g.
2222	Vervaardiging van verpakkingsmiddelen van kunststof
23611	Vervaardiging van producten van beton voor de bouw en van kalkzandsteen
2363	Vervaardiging van stortklare beton
2391	Vervaardiging van schuur-, slijp- en polijstmiddelen
2399	Vervaardiging van overige producten van beton, gips en cement
2410	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen
2420	Vervaardiging van stalen buizen, pijpen, holle profielen en fittings daarvoor
2434	Koudtrekken van draad
2442	Vervaardiging van aluminium
2445	Vervaardiging van overige non-ferrometalen
2511	Vervaardiging van metalen constructiewerken en delen daarvan

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

SBI code	SBI omschrijving
46731	Groothandel in hout en plaatmateriaal
46735	Groothandel in zand en grind
46751	Groothandel in chemische grondstoffen en chemicaliën voor industriële toepassing
46752	Groothandel in bestrijdingsmiddelen en kunstmeststoffen
46769	Groothandel in overige intermediaire producten n.e.g.
46772	Groothandel in ijzer- en staalschroot en oude non-ferrometalen
5010	Zee- en kustvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
50201	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart; geen sleepvaart)
50202	Zee- en kustsleepvaart
5030	Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
50401	Binnenvaart (vrachtvaart)
50402	Binnenvaart (tankvaart)
50403	Binnenvaart (sleep- en duwvaart)
52101	Opslag in tanks
52102	Opslag in koelhuizen e.d.
52109	Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.)
5222	Dienstverlening voor vervoer over water
52241	Laad-, los- en overslagactiviteiten voor zeevaart
52242	Laad-, los- en overslagactiviteiten niet voor zeevaart
52291	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
52292	Weging en meting
7112	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
7120	Keuring en controle
7712	Verhuur en lease van vrachtwagens, autobussen, caravans en aanhangwagens
7734	Verhuur en lease van schepen
77399	Verhuur en lease van overige machines en werktuigen en van overige goederen (geen automaten)
8010	Particuliere beveiliging
8020	Beveiliging via beveiligingssystemen
81229	Overige gespecialiseerde reiniging
8411	Algemeen overheidsbestuur (alleen zeehaven gerelateerd)
8422	Defensie (alleen zeehaven gerelateerd)
8424	Politie (alleen zeehaven gerelateerd)
8425	Brandweer (alleen zeehaven gerelateerd)
9411	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
9412	Beroepsorganisaties

Onderdeel 4: postcode afbakening primaire havengebieden

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

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
2952BZ	Drechtsteden	3372BD	Drechtsteden	4782SN	Moerdijk
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

PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven	PC6	Zeehaven
4538BH	North Sea Port	4551CP	North Sea Port	4381VA	North Sea Port
4538BJ	North Sea Port	4551CR	North Sea Port	4381VK	North Sea Port
4538BK	North Sea Port	4551CS	North Sea Port	4381VV	North Sea Port
4538BL	North Sea Port	4551KZ	North Sea Port	4381VW	North Sea Port
4538BM	North Sea Port	4551LA	North Sea Port	4381VX	North Sea Port
4538DA	North Sea Port	4551LW	North Sea Port	4381WR	North Sea Port
4551MA	North Sea Port	4551MC	North Sea Port	4381WS	North Sea Port
4551MB	North Sea Port	4551BT	North Sea Port	4381WT	North Sea Port
4551MC	North Sea Port	4551BV	North Sea Port	4381WV	North Sea Port
4551MD	North Sea Port	4551CD	North Sea Port	4381WX	North Sea Port
4554MB	North Sea Port	4551CL	North Sea Port	4382NN	North Sea Port
4538PK	North Sea Port	4551CM	North Sea Port	4382NS	North Sea Port
4541HH	North Sea Port	4551CN	North Sea Port	4382ZA	North Sea Port
4541HJ	North Sea Port	4551EE	North Sea Port	4382ZG	North Sea Port
4541HT	North Sea Port	4381AJ	North Sea Port	4382ZH	North Sea Port
4541HV	North Sea Port	4381AV	North Sea Port		
4541HW	North Sea Port	4381BH	North Sea Port		
4554AP	North Sea Port	4381EL	North Sea Port		
4554LJ	North Sea Port	4381EN	North Sea Port		

Onderdeel 5: overzichten methodiek(wijzigingen)

Als eerste presenteren wij een overzicht van de wijzigingen in de methodiek tussen de havenmonitor 2022 en de havenmonitor 2021.

Onderwerp	Havenmonitor 2021	Havenmonitor 2022	Effect
Aanpassing bedrijvenlijst NZKG		In tegenstelling tot voorgaande jaren is de bedrijvenlijst voor overig NZKG dit jaar door de onderzoekers van Erasmus UPT gemaakt. Hiermee zijn de uitgangspunten geheel in lijn met de geografische en sectorale afbakening van de havenmonitor gekomen. Dit heeft geresulteerd in een flinke toename van het aantal bedrijven (+150). Het gaat hier vooral om kleinbedrijven (0-20wp) in de sector groothandel, overslag/opslag, overige industrie en de sector overig.	Omdat de nieuwe bedrijvenlijsten alleen voor 2020 en 2021 doorgerekend zijn door het CBS, zit er een verschil tussen deze twee jaren en de jaren daarvoor. De relatief sterke toename die in overig NZKG in werkgelegenheid en toegevoegde waarde zichtbaar is, wordt hierdoor veroorzaakt.
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 2021 is 2020 dus ingeschat, 2019 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 2022 is 2021 dus ingeschat, 2020 definitief vastgesteld.	In sommige havens en sommige sectoren wijken de getallen voor de toegevoegde waarde in 2020 (relatief sterk) af van de waardes die in de havenmonitor 2021 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 waarden 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)	