



Binnenhavenmonitor 2015

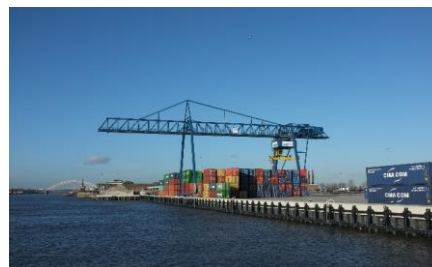
Economische betekenis van binnenhavens in Nederland in 2014



Auteurs: Martijn Streng
Bart Kuipers

Datum: 4 augustus 2016

Opgesteld voor het ministerie van Infrastructuur en Milieu, in samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens.



Intentionally blank page

Samenvatting

Binnenhavens: indicator van de regionale economie

De Nederlandse binnenhavens zijn knooppunten in de regionale economie. De economische betekenis van de binnenhavens geeft een indicatie over hoe een aantal belangrijke sectoren in de regionale economie van ons land zich ontwikkelt. Daarbij gaat het om sectoren als de landbouw, de bouw en de chemische industrie. Dit zijn sectoren die in veel gevallen van groot belang zijn voor de Nederlandse economie en exportpositie—denk aan de landbouw met sterk op de export gerichte sectoren als de veeteelt of denk aan de chemische industrie. Landbouw en chemie zijn sectoren in de regionale economie die een sterke gerichtheid op de Rotterdamse haven kennen, bijvoorbeeld voor de invoer van grondstoffen als veevoeder en aardolieproducten en voor de export van eindproducten. Daarnaast is sprake van het sterk toegenomen belang van het containervervoer. De nationale binnenhavens leggen daarmee een relatie tussen de regionale economie in ons land en de Europese en wereldeconomie. Maar de binnenhavens bedienen ook in belangrijke mate de Nederlandse economie door bijvoorbeeld de omvangrijke zand- en grindstromen bestemd voor de bouw.

Binnenvaart in Nederland groeit gestaag sinds de crisis

De binnenvaart maakt deze economische relaties mede mogelijk. Een diverse vloot van binnenvaartschepen laadt en lost goederen in een aantal zeer grote binnenhavens—denk aan Utrecht waar meer dan 5,5 miljoen ton goederen wordt overgeslagen—maar ook een groot aantal kleine binnenhavens die het gehele vaarwegennetwerk inclusief de haarvaten bedienen: een voorbeeld is de binnenhaven van Coevorden waar slechts enkele tienduizenden ton lading wordt overgeslagen. Sinds de crisis is het vervoer via de Nederlandse binnenwateren gestaag toegenomen, in 2014 bijvoorbeeld met 3 procent tot 365 miljoen ton, goed voor een derde van al het goederenvervoer over Nederlands grondgebied. Het CBS heeft in beeld gebracht dat in vrijwel alle goederengroepen groei is te constateren maar vooral bij het vervoer van zand, grind en andere bouwmaterialen en bij het containervervoer. Er wordt dus meer per binnenvaart vervoerd. Maar hoe zit dat met de sectoren waar de binnenvaart aan toelevert? De economische activiteiten die gebonden zijn aan of verbonden zijn met de binnenhavens in ons land? Dat heeft de Erasmus Universiteit Rotterdam in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Milieu (vanaf nu ministerie IenM) en in nauwe samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens onderzocht in de Binnenhavenmonitor 2015.

Binnenhavenmonitor 2015: economische prestaties blijven ongeveer op niveau

De Binnenhavenmonitor 2015 geeft inzicht in de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2014. Nieuwe inzichten op de cijfers van 2011 hebben er voor gezorgd dat de er vraagtekens bij sommige waardes in die monitor gezet kunnen worden. Daarom wordt de focus in deze samenvatting gelegd op de monitor over 2014. Deze monitor voor 2014 laat zien dat **de directe toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland een omvang heeft van 8,0 miljard euro**. Als daar de indirecte toegevoegde waarde bij betrokken wordt is sprake van **een totale toegevoegde waarde van 12,6 miljard euro**. De **directe werkgelegenheid in de Nederlandse binnenhavens is berekend op 66,9 duizend werkzame personen in 2014**. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat de directe toegevoegde waarde van de Nederlandse binnenhavens als geheel ongeveer op niveau zijn gebleven.

Tabel 1: Totaal overzicht werkgelegenheid, directe- en indirecte toegevoegde waarde ¹			
	Totaal aantal direct werkzame personen	Directe toegevoegde waarde	Totale directe + indirecte toegevoegde waarde
Type binnenhaven	2014	2014 (in mln €)	2014 (in mln €)
Inland mainport 'hors categorie'	7.620	840	1.371
Grote multifunctionele binnenhaven	5.069	533	816
Multifunctionele industriehaven	6.802	822	1.365
Multifunctionele agrohaven	6.838	691	1.181
Multifunctionele containerhaven	1.646	160	245
Multifunctionele zand- en grindhaven	2.612	235	409
Industriehaven	2.436	389	587
Agrohaven	3.042	379	643
Containerhaven	1.230	123	187
Grote zand- en grindhaven	7.790	830	1.219
Kleine zand-, grind- en agrohaven	3.000	320	469
Zeehavens	18.860	2.714	4.057
Totaal	66.944	8.036	12.550

Economisch belang per type binnenhaven: zwaartepunten

In de Binnenhavenmonitor zijn de Nederlandse binnenhavens onderscheiden in een aantal typen (zie Tabel 1). Dat maakt een analyse van de economische ontwikkelingen mogelijk: welke typen binnenhavens laten groei zien en welke blijven achter? Bezien over 2014 is het duidelijk dat de zeehavens in ons land een omvangrijk deel van de binnenhaven-gerelateerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid leveren: ongeveer 30 procent. Hierbij gaat het vooral om activiteiten die rechtstreeks samenhangen met de binnenvaart. Er springen drie typen uit wanneer de binnenhavens worden gezien naar economische impact. De Drechtsteden als 'inland mainport'; het meest omvangrijke binnenhavencomplex in ons land is goed voor 0,84 miljard euro toegevoegde waarde en 7.600 banen. Ten tweede laten de 41 grote zand- en grindhavens in ons land, bijvoorbeeld de binnenhaven van Cuijk, samen een economische belang zien van 0,83 miljard euro en 7.800 banen. Daarnaast het type 'multifunctionele industriehaven', waartoe vooral grote binnenhavens als Hengelo, Bergen op Zoom of Delfzijl behoren; deze havens realiseerden samen een directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid van ruim 0,82 miljard euro en ongeveer 6.800 banen.

Een aantal typen binnenhavens profiteerde van het economisch herstel dat de afgelopen jaren is ingezet, blijkt uit een groei van de (in)directe toegevoegde

¹ Alle getallen in deze tabel kunnen afgerond zijn. Hierdoor kunnen afrondingsverschillen ontstaan. Dit geldt ook voor Tabel 4, Tabel 6, Tabel 8, Tabel 9, Tabel 10, Tabel 11, Tabel 13, Tabel 14, Tabel 15, Tabel 16, Tabel 18, Tabel 19, Tabel 20, Tabel 21, Tabel 22, Tabel 24, Tabel 25, Tabel 26, Tabel 28, Tabel 29, Tabel 31, Tabel 32, Tabel 34, Tabel 35, Tabel 36, Tabel 38, Tabel 39, Tabel 40, Tabel 42, Tabel 43, Tabel 44, Tabel 45, Tabel 46 en Tabel 47

waarde, terwijl daarnaast in andere typen binnenhavens sprake was van een afnemende toegevoegde waarde. Ten opzichte van 2011 is de toegevoegde waarde in 2014 toegenomen in de Drechtsteden, de 'inland mainport', en in de typen multifunctionele industriehavens, multifunctionele containerhavens, multifunctionele zand- en grindhavens, containerhavens, grote zand- en grindhavens, kleine zand- en grindhavens en de zeehavens.

Voortschrijdend inzicht en hogere representativiteit

De omvang van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde is bepaald door uit te gaan van de watergebonden en -verbonden werkgelegenheid van 20 representatieve binnenhavens uit het totale aantal van 393 binnenhavens, waarvan 300 kleine zand- en grindhavens. Op basis van overleg met het ministerie van IenM en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens worden bij elke Binnenhavenmonitor case studies toegevoegd, waardoor de representativiteit van elke monitor ook hoger wordt. Zo was de monitor uit 2011 gebaseerd op 14 case studies. Daarnaast is sprake van verschuivingen in de voorraad binnenhavens naar type doordat significante verschuivingen in overgeslagen ladingsoort was te constateren—zoals bijvoorbeeld in Bergen op Zoom en Oss—waardoor de betrokken binnenhaven als een ander type is gekarakteriseerd. Tenslotte is in deze monitor meer aandacht geschonken aan het havenverbonden karakter van activiteiten, denk aan grote distributiecentra nabij in binnenhavens gelegen container terminals. Deze methodologische aanpassingen zijn tevens mede verantwoordelijk geweest voor onderlinge verschuivingen in de resultaten.

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Inhoudsopgave.....	6
Lijst van tabellen	8
I. Aanpak Binnenhavenmonitor.....	10
Blue Ports methodiek	10
Blue Ports methodiek Binnenhavenmonitor 2015: Stappenplan	10
II. Analyse werkgelegenheid en toegevoegde waarde per type binnenhaven	14
1. Inland mainport 'hors categorie' (Drechtsteden): totaal	14
Verschilanalyse inland mainport 'hors categorie'	15
2. Grote multifunctionele binnenhaven: totaal	16
Verschilanalyse grote multifunctionele binnenhaven (Nijmegen, Oss en Utrecht).....	17
Grote multifunctionele binnenhaven: uitsplitsing per case.....	17
3. Multifunctionele industriehaven: totaal	19
Verschilanalyse multifunctionele industriehaven (Delfzijl, Hengelo en Bergen op Zoom).....	19
Multifunctionele industriehaven: uitsplitsing per case.....	20
4. Multifunctionele agrohaven: totaal	22
Verschilanalyse multifunctionele agrohaven (Veghel, Wageningen, Zaandam (Zaanstad) en Meppel)	22
Multifunctionele agrohaven: uitsplitsing per case.....	23
5. Multifunctionele containerhaven: totaal	26
Verschilanalyse multifunctionele containerhaven (Born (Sittard-Geleen) en Venlo).....	26
Multifunctionele containerhaven: uitsplitsing per case.....	27
6. Multifunctionele zand- en grindhaven: totaal	29
Verschilanalyse multifunctionele zand- en grindhaven (Drachten (Smallingerland))	29
7. Industriehaven: totaal	31

	Verschilanalyse industriehaven (Stein)	31
8.	Agrohaven: totaal	33
	Verschilanalyse agrohaven (Sas van Gent en Deventer)	33
	Agrohaven: uitsplitsing per case	34
9.	Containerhaven: totaal	35
	Verschilanalyse containerhaven (Alphen aan den Rijn en Tilburg)	35
	Containerhaven: uitsplitsing per case	37
10.	Grote zand- en grindhaven: totaal	39
	Verschilanalyse grote zand- en grindhaven (Cuijk)	40
11.	Kleine zand-, grind- en agrohaven.....	41
12.	Zeehavens.....	42
	Totaaloverzicht werkzame personen & toegevoegde waarde binnenhavens Nederland.....	43
III.	Conclusie.....	45
	Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens	48
	Bijlage 2: SBI classificaties binnenhavengerelateerde activiteiten.....	50
	Bijlage 3: Referenties en bronnen	55
	Bijlage 4: Gebruikte IenM-, CBS- & corridor overslag data	56
	Bijlage 5: Overzicht contactpersonen per binnenhaven	63

Lijst van tabellen

Tabel 1: Totaal overzicht werkgelegenheid, directe- en indirecte toegevoegde waarde.....	4
Tabel 2: Samenvatting Blue Ports methodiek Binnenhavenmonitor (2004, TNO; 2012, NVB)	12
Tabel 3: Typologische afbakening binnenhavens (zie ook Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens)	13
Tabel 4: Inland mainport 'hors categorie	14
Tabel 5: Totale overslag in tonnen in Drechtsteden (Bron: ministerie IenM/CBS).....	15
Tabel 6: Grote multifunctionele binnenhaven	16
Tabel 7: Totale overslag in Nijmegen, Oss en Utrecht (Bron: ministerie IenM/CBS).....	16
Tabel 8: Nijmegen.....	17
Tabel 9: Oss.....	18
Tabel 10: Utrecht	18
Tabel 11: Multifunctionele industriehaven	19
Tabel 12: Totale overslag in Delfzijl, Hengelo en Bergen op Zoom (Bron: ministerie IenM/CBS/WVL)	20
Tabel 13: Delfzijl	20
Tabel 14: Hengelo.....	21
Tabel 15: Bergen op Zoom.....	21
Tabel 16: Multifunctionele agrohaven	22
Tabel 17: Totale overslag in Veghel, Wageningen, Zaandam (Zaanstad) en Meppel (Bron: ministerie IenM/CBS/WVL)	22
Tabel 18: Veghel	23
Tabel 19: Wageningen	24
Tabel 20: Zaandam (Zaanstad)	24
Tabel 21: Meppel.....	25
Tabel 22: Multifunctionele containerhaven.....	26
Tabel 23: Totale overslag in Born (Sittard-Geleen) en Venlo (Bron: ministerie IenM/CBS/WVL)	26
Tabel 24: Born (Sittard-Geleen).....	27
Tabel 25: Venlo	28

Tabel 26: Multifunctionele zand- en grindhaven	29
Tabel 27: Totale overslag in Drachten (Smallingerland) (Bron: ministerie IenM/CBS)	29
Tabel 28: Drachten (Smallingerland)	30
Tabel 29: Industriehaven	31
Tabel 30: Totale overslag in Stein (Bron: ministerie IenM/CBS)	32
Tabel 31: Stein	32
Tabel 32: Agrohaven.....	33
Tabel 33: Totale overslag in Sas van Gent en Deventer (Bron: ministerie IenM/CBS/Gemeente Sas van Gent)	33
Tabel 34: Sas van Gent	34
Tabel 35: Deventer	34
Tabel 36: Containerhaven	35
Tabel 37: Totale overslag in Alphen aan den Rijn en Tilburg (Bron: ministerie IenM/CBS/WVL).....	36
Tabel 38: Alphen aan den Rijn.....	37
Tabel 39: Tilburg	38
Tabel 40: Grote zand- en grindhaven	39
Tabel 41: Totale overslag in Cuijk (Bron: ministerie IenM/CBS en Gemeente Cuijk).....	40
Tabel 42: Cuijk	40
Tabel 43: Kleine zand-, grind- en agrohaven	41
Tabel 44: Zeehavens	42
Tabel 45: Totaaloverzicht aantal werkzame personen en toegevoegde waarde per werkzame persoon	43
Tabel 46: Totaaloverzicht directe- en indirecte toegevoegde waarde binnenhavens Nederland.....	44
Tabel 47: Totaal overzicht werkgelegenheid, directe- en indirecte toegevoegde waarde.....	46

I. Aanpak Binnenhavenmonitor

De Binnenhavenmonitor 2015 geeft inzicht in de economische ontwikkeling van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2014. De aanpak die voor deze Binnenhavenmonitor gebruikt wordt is gebaseerd op de methode zoals deze in de studie Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie (TNO, 2004) en in de studie Blue Ports: De onmisbare schakels (NVB, 2012) gebruikt is.

Blue Ports methodiek

In de Blue Ports methodiek wordt de economische betekenis van binnenhavens gemeten aan de hand van een set van binnenhavens die als case study fungeren. Deze binnenhavens vormen een goede representatie van de ongeveer 400 binnenhavens in Nederland. De gemeentes of havenbeheerders van deze binnenhavens leveren data over aanwezigheid van bedrijven, werkgelegenheid bij deze bedrijven en overslagcijfers. De gemeentes en/of havenbeheerders ontvingen hiertoe een duidelijke instructie van de onderzoekers over welke data op welke manier aan te leveren en aan welke voorwaarden bedrijven moeten voldoen om meegenomen te worden. Het bedrijf moet ook actief van de binnenvaart gebruik maken in de aan- en afvoerlogistiek. Dit is een engere definitie dan in de Havenmonitoraanpak waarin ook niet-watergebonden bedrijven op een nabijgelegen bedrijventerrein meetellen. De bedrijven hoeven in de Havenmonitor aanpak ook niet over een laad- of losfaciliteit te beschikken. In de Blue Ports methodiek wordt een extrapolatie gemaakt van de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de ongeveer 400 Nederlandse binnenhavens met de onderzochte cases als uitgangspunt. Een belangrijke aanbeveling van de Blue Ports methodiek bestaat uit een jaarlijkse toevoeging van twee cases, zodat de representativiteit jaarlijks sterker wordt. Daarom is deze monitor gebaseerd op 20 cases. Tabel 2 geeft een samenvatting van de belangrijkste kenmerken van de Blue Ports methodiek zoals gebruikt in deze Binnenhavenmonitor.

Blue Ports methodiek Binnenhavenmonitor 2015: Stappenplan

Stap 1 Typologische afbakening binnenhavens

In lijn met TNO (2004) en NVB (2012) is uitgegaan van 11 typen binnenhavens: 1) Inland mainport 'hors categorie', 2) Grote multifunctionele binnenhaven, 3) Multifunctionele industriehaven, 4) Multifunctionele agrohaven, 5) Multifunctionele containerhaven, 6) Multifunctionele zand- en grindhaven, 7) Industriehaven, 8) Agrohaven, 9) Containerhaven, 10) Grote zand- en grindhaven en 11) Kleine zand-, grind- en agrohaven. Zie Tabel 3 voor een overzicht van de typologische afbakening en de indeling van de cases zoals meegenomen in deze Binnenhavenmonitor. Daarnaast is in Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens een overzicht opgenomen van de indeling van alle binnenhavens in Nederland. De binnenhavens zijn ingedeeld met als uitgangspunt de Blue Ports studie uit 2004, waarna op basis van type bedrijven, type overslagcategorieën, overslagvolumes en op basis van expert opinions van onderzoekers en de opdrachtgever voor deze indeling is gekozen. Naast deze 11 typen binnenhavens zijn ook de in zeehavens aan binnenhavens en binnenvaart gelieerde activiteiten meegenomen.

Om te zorgen dat de typologische afbakening goed up-to-date is, is met behulp van overslag data gekeken naar de 11 verschillende categorieën om te bepalen of de respectievelijke binnenhavens nog juist waren ingedeeld. Een aantal binnenhavens zijn anders ingedeeld dan dat deze binnenhavens eerder waren ingedeeld. Bergen op Zoom is wel als case study gepresenteerd, maar niet meegenomen in de berekeningen, in de Binnenhavenmonitor over 2011 en is toen gecategoriseerd als multifunctionele binnenhaven. Oss is helemaal niet meegenomen als case studie in 2011, maar is een nieuwe case studie in deze binnenhavenmonitor. In deze Binnenhavenmonitor zijn Oss en Bergen op Zoom respectievelijk ingedeeld in de categorieën grote multifunctionele binnenhaven en multifunctionele industriehaven. In beide gevallen is dit gedaan omdat de tonnages van de overslag en het type overslag en bedrijvigheid beter bij deze nieuwe categorieën passen. Oss is qua omvang van de overslag en type goederen dat wordt overgeslagen vergelijkbaar met andere grote multifunctionele binnenhavens, zoals Nijmegen. Bergen op Zoom heeft substantiële tonnages overslag van diverse types goederen, waaronder overslag in industriële categorieën 'Ertsen, turf en andere delfstoffen' en 'Cokes en geraffineerde aardolieproducten'.

Stap 2 Identificatie van bedrijven in binnenhavengemeente en verificatie gemeente

Op basis van de postcodegebieden, de bedrijfsactiviteiten en een eerdere versie van de Binnenhavenmonitor is een inventarisatie van bedrijven gemaakt. Met hulp van de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens zijn gemeentes benaderd met het verzoek deze inventarisatie te verifiëren op missende bedrijven en te kijken of bedrijven wel of niet nog actief zijn (of wellicht van naam zijn veranderd). Er zijn 22 gemeentes benaderd; hiervan hebben 20 gemeentes gereageerd en data compleet aangeleverd (zie Tabel 3 op pagina 13).

Stap 3 Verzameling werkgelegenheidsdata en overslagdata

Bij de gemeentes is het verzoek neergelegd de aantallen werkzame personen voor de respectievelijke bedrijven aan te geven. Ook is gemeentes gevraagd de overslagcijfers aan te leveren. Input is zowel voor het jaar 2014 als het jaar 2013 gevraagd.

Stap 4 Berekening directe toegevoegde waarde

De toegevoegde waarde van de activiteiten in de binnenhavens is berekend door het aantal werknemers per sector te vermenigvuldigen met de gemiddelde toegevoegde waarde per persoon voor die sector in Nederland. De toegevoegde waardeberekeningen zijn in deze monitor gedetailleerd uitgevoerd. In de Binnenhavenmonitor 2012 is de toegevoegde waarde gespecificeerd voor 16 categorieën, terwijl de huidige berekeningen van de toegevoegde waarde gebaseerd zijn op 127 SBI codes (CBS, 2015). Hierdoor is een specifiekere verdeling van de bedrijven over de SBI-categorieën gemaakt en bleek het mogelijk een meer gedetailleerde inschatting te maken van wat de toegevoegde waarde per werkzame persoon is. De data die nodig is om de toegevoegde waarde per persoon te berekenen (toegevoegde waarde per SBI-code en aantal werkzame personen per SBI-code) is verkregen uit de Nationale Rekeningen van het CBS.

Stap 5 Berekening indirecte toegevoegde waarde

De indirecte effecten van de binnenhavenactiviteiten zijn berekend op een gelijke manier als in de Havenmonitor. De achterwaartse indirecte effecten zijn op basis van de nationale input-outputtabel berekend. Het achterwaartse effect houdt in: economische gevolgen van de inkoop in de Nederlandse economie. In de berekening is per SBI-code een multiplier bepaald voor de toegevoegde waarde. Deze toegevoegde waardemultipliers zijn bepaald op basis van SBI-codes om consistentie met de berekeningen van de toegevoegde waarde te houden. Er zijn meer categorieën gehanteerd dan voorheen, waardoor de waarde van de multipliers specifiek kon worden geschat. De directe toegevoegde waarde wordt vermenigvuldigd met de respectievelijke multipliers om de indirecte waarden te verkrijgen. Dit resulteert in een totale toegevoegde waarde per type binnenhaven; vervolgens zijn deze totalen gesommeerd om de totale toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland te krijgen.

Tabel 2: Samenvatting Blue Ports methodiek Binnenhavenmonitor (2004, TNO; 2012, NVB)	
Aantal onderzochte binnenhavens	20 binnenhavens
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Directe en indirecte werkgelegenheid • Directe en indirecte toegevoegde waarde • Overslag
Keuzecriteria havens	Binnenhavens uit laatste versie Blue Ports rapport (2012). Deze set vormt een goede representatie van verschillende binnenhaventypes in Nederland. Ten opzichte van de 2011 zijn zes havens toegevoegd conform de aanbeveling behorend bij de Blue Ports methodiek.
Aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - Bottom-up (gemeentes leveren aan, steekproef die geëxtrapoleerd wordt) - Gemeentes/havendiensten leveren en/of verifiëren lijst met bedrijven - Gemeentes/havendiensten leveren cijfers directe werkgelegenheid en overslagcijfers - (Indirecte) toegevoegde waarde en multipliers via CBS/I-O tabellen - Overslagcijfers worden aangevuld met NSTR-hoofdstukken van het CBS en IenM data - Werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor Nederland totaal: schatting op basis van 20 representatieve binnenhavens
Functionele en/of geografische afbakening	Bedrijf in binnenhaven gevestigd <i>en</i> maakt voor activiteiten (1) actief gebruik van binnenvaart <i>en</i> (2) heeft steiger met laad/losfaciliteit of pijpleiding; aan te geven door gemeentes.

Tabel 3: Typologische afbakening binnenhavens (zie ook Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens)				
Type binnenhaven	# in Nederland	Cases in Binnenhavenmonitor 2015	# cases	Cases niet mee kunnen nemen
Inland mainport 'hors categorie'	1	Drechtsteden	1	
Grote multifunctionele binnenhaven	4	Nijmegen, Oss, Utrecht	3	
Multifunctionele industriehaven	5	Delfzijl, Hengelo, Bergen op Zoom	3	Zwolle
Multifunctionele agrohaven	9	Veghel, Wageningen, Zaandam (Zaanstad), Meppel	4	
Multifunctionele containerhaven	3	Born (Sittard-Geleen), Venlo	2	
Multifunctionele zand- en grindhaven	4	Drachten (Smallerland)	1	Kampen
Industriehaven	12	Stein	1	
Agrohaven	12	Sas van Gent, Deventer	2	
Containerhaven	2	Tilburg, Alpen aan den Rijn	2	
Grote zand- en grindhaven	41	Cuijk	1	
Kleine zand-, grind- en agrohaven	300			
Totaal	393		20	

II. Analyse werkgelegenheid en toegevoegde waarde per type binnenhaven

Alle elf typen binnenhavens die zijn onderscheiden worden achtereenvolgens uitgewerkt in dit hoofdstuk. Er wordt per type binnenhaven eerst een totaal overzicht gegeven, waarna een verschillenanalyse volgt tussen de cijfers uit 2014 en de cijfers uit 2011. Vervolgens wordt, indien van toepassing, de uitsplitsing gemaakt tussen de verschillende case studies die samen het totaal vormen in een categorie.

1. Inland mainport 'hors categorie' (Drechtsteden): totaal

Tabel 4: Inland mainport 'hors categorie' ²			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	1	1	1
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	5.280	7.694	7.620
Totale werkgelegenheid	5.280	7.694	7.620
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€110.577	€106.972	€110.291
Directe toegevoegde waarde Inland mainport 'hors categorie'	€584 mln	€823 mln	€840 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,56	1,64	1,63
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€913 mln	€1.346 mln	€1.371 mln

Case study: Drechtsteden

- ✓ Toename werkgelegenheid
- ✓ Toename multiplier indirecte toegevoegde waarde
- ✓ Geen grote ontwikkelingen in totale overslagvolumes in tonnen; ongeveer 6 miljoen ton
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €1.371 miljoen

² **Hoe deze tabel te lezen?** De berekeningsstappen in de tabel zijn als volgt. Het aantal binnenhavens wordt vermenigvuldigd met de gemiddelde werkgelegenheid per haven om de totale werkgelegenheid te krijgen. De totale werkgelegenheid wordt vermenigvuldigd met de gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon; dit leidt tot de directe toegevoegde waarde. Deze directe toegevoegde waarde wordt vermenigvuldigd met de gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde om de totale directe + indirecte toegevoegde waarde te bepalen. Deze berekeningsstappen gelden ook voor Tabel 6, Tabel 11, Tabel 16, Tabel 22, Tabel 26, Tabel 29, Tabel 32, Tabel 36, Tabel 40, Tabel 43 en Tabel 44.



Binnenhaven Dordrecht

Tabel 5: Totale overslag in tonnen in Drechtsteden (Bron: ministerie IenM/CBS) ³				
Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Alblasserdam	41.033	190.329	134.766	271.937
Dordrecht	4.603.593	4.870.011	4.590.059	4.380.832
Hardinxveld-Giessendam	44.378	56.077	49.513	47.215
Hendrik-Ido-Ambacht	42.081	39.242	33.224	52.348
Papendrecht	260.774	168.196	144.995	111.128
Sliedrecht	15.364	24.971	46.770	30.694
Zwijndrecht	1.021.362	981.506	970.599	954.292
Totaal	6.028.585	6.330.332	5.969.926	5.848.446

Verschilanalyse inland mainport 'hors categorie'

Ten opzichte van de cijfers van 2011 is de toegevoegde waarde van de binnenhaven in de categorie Inland mainport 'hors categorie' met ongeveer €458 miljoen toegenomen. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door het feit dat er in 2014 ruim 2.000 personen meer werkzaam waren in de binnenhavens van de Drechtsteden. Er zijn twee redenen voor deze toename. De inschatting van zowel de onderzoekers alsook het Onderzoekscentrum Drechtsteden is dat de aantallen in 2011 te laag zijn geschat. Daarnaast is voor 2013 en 2014 veel consequenter rekening gehouden met bedrijven die binnenhavengebonden zijn en gebruik maken van het water, zoals scheepswerven. Hierdoor zijn meer bedrijven meegenomen, wat leidt tot meer werkzame personen. Het is goed om het onderscheid tussen zeehaven en binnenhaven activiteiten in het achterhoofd te houden bij het beoordelen van de cijfers van vooral Dordrecht; in Dordrecht vinden ook veel zeehavenactiviteiten plaats.

Daarnaast is de multiplier voor de indirecte toegevoegde waarde iets toegenomen conform de cijfers van het CBS, van 1,56 naar 1,63. Er zijn in ieder geval geen hele grote verschillen in het totale overslagvolume waar te nemen, zoals te zien in Tabel 5. Ook in de TEU volumes (te zien in Bijlage 4: Gebruikte IenM-, CBS- & corridor overslag data) zijn geen grote verschillen te zien. Wel zijn er uitbreidingen van bedrijven te zien, bijvoorbeeld door Standic in Dordrecht. Daarnaast zijn in de laatste jaren ook verschillende gemeentelijke en private investeringen gedaan in de diverse binnenhavens in de Drechtsteden. (Een deel van de) Drechtsteden vormt sinds 1 januari 2015 officieel één binnenhavengebied met Rotterdam. Het nautisch beheer werd al door Rotterdam gedaan en er wordt ook al op andere vlakken samengewerkt, maar pas per 1 januari 2015 wordt het hele gebied officieel als één binnenhavengebied beschouwd. Omdat dit pas sinds 1 januari 2015 het geval is, is dit nog niet van toepassing voor deze Binnenhavenmonitor; voor toekomstige monitors kan het wel van belang zijn. Evenals het nieuwe containertransferium in Alblasserdam, wat in de toekomst ook toegevoegde waarde op kan gaan leveren voor de Drechtsteden. Ook in Zwijndrecht (Uilenkade) en Dordrecht (Kil 3) zijn ontwikkelingen zichtbaar die invloed kunnen gaan uitoefenen op de binnenhavengerelateerde toegevoegde waarde.

³ Voor TEU statistieken, zie Bijlage 4: Gebruikte IenM-, CBS- & corridor overslag data

2. Grote multifunctionele binnenhaven: totaal

Tabel 6: Grote multifunctionele binnenhaven			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	3	4	4
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	2.000 ⁴	1.376	1.267
Totale werkgelegenheid	6.000	5.503	5.069
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€112.546	€103.455	€105.180
Directe toegevoegde waarde grote multifunctionele binnenhaven	€675 mln	€569 mln	€533 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,66	1,52	1,53
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€1.119 mln	€866 mln	€816 mln

Case studies: Nijmegen, Oss en Utrecht

- ✓ Afname gemiddelde werkgelegenheid door toevoeging case studie
- ✓ Afname multiplier indirecte toegevoegde waarde
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €816 miljoen

Tabel 7: Totale overslag in Nijmegen, Oss en Utrecht (Bron: ministerie IenM/CBS)				
Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Nijmegen (tonnen)	3.092.562	2.792.931	3.364.693	4.407.614
Nijmegen (TEU)	87.362	70.764	78.195	102.260
Oss (tonnen)	3.696.813	3.543.162	3.995.851	5.043.987
Oss (TEU)	61.603	64.728	58.511	50.015
Utrecht (tonnen)	5.128.871	5.211.369	4.948.792	5.787.128
Utrecht (TEU)	106.753	80.101	104.888	113.567

⁴ De gemiddelde werkgelegenheid (2.000) correspondeert in 2011 niet met de gevonden waarden over 2011 voor de case studie van Nijmegen (988). Er lijkt sprake te zijn van een overschatting van de gemiddelde werkgelegenheid over 2011. Met de huidige inzichten zou de gemiddelde werkgelegenheid over 2011 vermoedelijk lager moeten zijn, waardoor ook de toegevoegde waarde lager zou moeten zijn in 2011.

Verschilanalyse grote multifunctionele binnenhaven (Nijmegen, Oss en Utrecht)

De directe- en indirecte toegevoegde waarde is in 2014 met ongeveer €303 miljoen afgenomen ten opzichte van 2011. Hier zijn twee primaire oorzaken voor te onderscheiden:

- 1) In 2011 is de binnenhaven van Nijmegen de enige casestudy waarop de cijfers gebaseerd zijn. In 2014 zijn de getallen van dit type binnenhavens gebaseerd op zowel de binnenhaven van Nijmegen, Oss als Utrecht. Daarnaast is er twijfel over de herkomst van het gemiddelde van 2.000 werkzame personen in dit type binnenhavens in 2011. Dit is mogelijk te hoog geschat (zie voetnoot 4).
- 2) De toegevoegde waarde per werkzame persoon en de multiplier indirecte toegevoegde waarde zijn beiden iets afgenomen in 2014 ten opzichte van 2011. De toegevoegde waarde per werkzame persoon in 2011 was €112.546, terwijl deze in 2014 €105.180 was. De multiplier voor de indirecte toegevoegde waarde is afgenomen van 1,66 naar 1,53.

Er zijn verschillen te zien in de overslag in de afgelopen jaren, vooral voor Nijmegen en Oss (Tabel 7). De overslagcijfers gebaseerd op de statistieken van het ministerie van IenM/CBS zijn iets afwijkend van andere bronnen; in het geval van Nijmegen zijn de TEU-aantallen iets lager dan de opgave van de terminalexploitant; in het geval van Oss zijn de aantallen iets hoger dan op basis van een 'logistieke foto' van Buck Consultants International (Bron: IenM). Er is in ieder geval geen duidelijke reden in de overslagcijfers te zien, waarom de directe en indirecte toegevoegde waarde zijn afgenomen. In Oss is eind 2014 een distributiecentrum van Vos Logistics geopend, welke nog enige extra overslag en toegevoegde waarde kan hebben opgeleverd. Medio 2015 is de uitbreiding van de Container Terminal Nijmegen geopend, wat in de toekomst gevolgen kan hebben voor de overslag. Ook de ontwikkelingen bij GDF in Nijmegen zullen voor veranderingen in overslag zorgen; bijvoorbeeld op het gebied van de overslag van kolen.

Grote multifunctionele binnenhaven: uitsplitsing per case

Case Study 1: Nijmegen

Tabel 8: Nijmegen			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Nijmegen	988 ⁴	1.269	1.272
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€112.546	€113.580	€117.808
Directe toegevoegde waarde Nijmegen	€111 mln	€144 mln	€150 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,66	1,48	1,49
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€184 mln	€213 mln	€224 mln

De totale toegevoegde waarde is iets toegenomen tot €224 miljoen voor de binnenhaven van Nijmegen. Dit komt voornamelijk door het hogere aantal werkzame personen in de binnenhaven van Nijmegen.

Case Study 2: Oss

Tabel 9: Oss			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Oss	-	655	655
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	€91.626	€94.298
Directe toegevoegde waarde Oss	-	€60 mln	€62 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	1,58	1,59
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	€95 mln	€98 mln

Oss is een nieuwe casestudie in deze binnenhavenmonitor. Daarom is het niet mogelijk een vergelijking met 2011 te maken.

Case Study 3: Utrecht

Tabel 10: Utrecht			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Utrecht	800	2.203	1.875
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€133.250	€105.159	€103.433
Directe toegevoegde waarde Utrecht	€107 mln	€232 mln	€194 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,80	1,50	1,50
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€192 mln	€348 mln	€292 mln

De waardes voor Utrecht voor 2011 zijn uit de vorige binnenhavenmonitor gehaald, maar er is onduidelijkheid over de aantallen. Het is niet geheel duidelijk geworden wat de onderbouwing voor deze aantallen is. De waardes voor 2013 en 2014 zijn onderbouwd met feitelijk data van het provinciaal arbeidsplaatsen register.



Binnenhaven Utrecht

3. Multifunctionele industriehaven: totaal

Tabel 11: Multifunctionele industriehaven			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	5	5	5
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	1.000	1.366	1.360
Totale werkgelegenheid	5.000	6.832	6.802
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€165.667	€118.695	€120.822
Directe toegevoegde waarde multifunctionele industriehaven	€828 mln	€811 mln	€822 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,57	1,66	1,66
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€1.298 mln	€1.350 mln	€1.365 mln

Verschilanalyse multifunctionele industriehaven (Delfzijl, Hengelo en Bergen op Zoom)

De directe- en indirecte toegevoegde waarde voor de categorie multifunctionele industriehaven is met ongeveer €67 miljoen toegenomen tussen 2011 en 2014. Dit verschil wordt voornamelijk veroorzaakt door het toevoegen van Bergen op Zoom aan deze categorie (Bergen op Zoom is wel als case studie besproken voor 2011 en geclassificeerd als multifunctionele binnenhaven, maar niet meegenomen in de berekeningen). Mede hierdoor is het gemiddeld aantal werkzame personen in 2014 hoger (1.360) dan in 2011 (1.000). De scope aan havens is iets breder geworden, dus de inschatting zou nauwkeuriger en specifiekere moeten zijn. In 2011 is de gemiddelde toegevoegde waarde per werknemer €165.667, terwijl deze in 2014 €120.822 is. De toegevoegde waarde van een persoon werkzaam in de 'industriële' sector is gemiddeld genomen hoger dan de toegevoegde waarde in een niet-industriële sector. Daarnaast kan er ook een relatie zijn met de oliepijzen, die

sinds de tweede helft van 2014 fors gedaald zijn. Tevens is het aantal werkzame personen in Delfzijl gedaald door beëindiging van een deel van de activiteiten van DOW Chemical in Farmsum, gemeente Delfzijl (RTV Noord, 2012). Daartegenover staat wel de komst van nieuwe energiecentrale van Eneco (Nieuwsblad Transport, 2011).

Case studies: Delfzijl, Hengelo, Bergen op Zoom

- ✓ Toename werkgelegenheid
- ✓ Toename multiplier indirecte toegevoegde waarde
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €1.365 miljoen

Tabel 12: Totale overslag in Delfzijl, Hengelo en Bergen op Zoom (Bron: ministerie IenM/CBS/WVL)				
Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Delfzijl (tonnen)	3.946.218	3.612.001 ⁵	3.455.959	4.144.130
Delfzijl (TEU)	11.767	8.627 ⁵	10.242	3.483
Hengelo (tonnen)	3.824.866	3.168.110	3.881.008	4.273.800
Hengelo (TEU)	97.000	86.000	99.000	98.000
Bergen op Zoom (tonnen)	1.612.843	1.968.007	1.917.394	2.418.953
Bergen op Zoom (TEU)	52.580	60.447	60.848	75.682

Multifunctionele industriehaven: uitsplitsing per case

Case Study 1: Delfzijl

Tabel 13: Delfzijl			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Delfzijl	2.604	1.600	1.635
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€165.667	€143.524	€142.951
Directe toegevoegde waarde Delfzijl	€431 mln	€230 mln	€234 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,57	1,70	1,72
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€676 mln	€391 mln	€403 mln

De toegevoegde waarde van Delfzijl is met ongeveer €273 miljoen afgenomen door het lagere aantal werknemers in 2014. Mogelijk is er ook een olieprijs effect, wat bijdraagt aan de afname van de directe en indirecte toegevoegde waarde.

⁵ De lagere overslag in 2012 heeft te maken met het feit dat de sluis tijdelijk buiten gebruik geweest is in 2012



Binnenhaven Delfzijl

Case Study 2: Hengelo

Tabel 14: Hengelo			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Hengelo	570	605	601
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€206.628	€105.466	€108.503
Directe toegevoegde waarde Hengelo	€118 mln	€64 mln	€65 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,64	1,61	1,61
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€193 mln	€103 mln	€105 mln

Het aantal werkzame personen in de binnenhaven van Hengelo is licht toegenomen; er is door de gemeente meer rekening gehouden met binnenhavenverbonden bedrijven. Er is in overleg met de opdrachtgever wel voor gekozen om de binnenhavenverbonden werkgelegenheid (Akzo, Thales, Siemens, Stork) slechts gedeeltelijk (15%) mee te nemen. De toegevoegde waarde per werkzame persoon is afgenomen doordat deze in 2011 sterk bepaald werd door enkele bedrijven in de chemische industrie. Hier wordt gemiddeld genomen een hogere toegevoegde waarde gerealiseerd, dan in andere sectoren waaruit in 2014 ook meer verschillende bedrijven zijn meegenomen, naast deze chemische bedrijven.

Case Study 3: Bergen op Zoom

Tabel 15: Bergen op Zoom			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Bergen op Zoom	2.005	1.894	1.845
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€200.151	€107.095	€111.013
Directe toegevoegde waarde Bergen op Zoom	€401 mln	€203 mln	€205 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,64	1,68	1,66
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€658 mln	€340 mln	€339 mln



Binnenhaven Bergen op Zoom

Zie ook: <https://www.youtube.com/watch?v=9stLaiUX9qc>

De toegevoegde waarde van de binnenhaven van Bergen op Zoom is afgenomen tot €339 miljoen. Dit heeft voornamelijk te maken met de afname van de toegevoegde waarde per werkzame persoon, die in 2011 onrealistisch hoog was.

4. Multifunctionele agrohaven: totaal

	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	11	9	9
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	1.500	756	760
Totale werkgelegenheid	16.500	6.806	6.838
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€104.458	€97.467	€101.071
Directe toegevoegde waarde multifunctionele agrohaven	€1.724 mln	€663 mln	€691 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,62	1,72	1,71
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€2.791 mln	€1.138 mln	€1.181 mln

Case study: Veghel, Wageningen, Zaandam (Zaanstad) en Meppel

- ✓ Afname werkgelegenheid
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €1.181 miljoen

Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Veghel (Tonnen)	1.457.261	1.539.477	1.862.562	2.607.508
Veghel (TEU)	37.000	53.000	64.000	61.000
Wageningen (Tonnen)	1.650.542	1.463.773	1.287.163	1.159.950
Wageningen (TEU)	233	-	-	34
Zaandam (Zaanstad) (Tonnen)	1.772.818	1.764.922	1.574.687	2.119.411
Zaandam (Zaanstad) (TEU)	50.632	24.689	30.914	36.062
Meppel (Tonnen)	1.920.527	2.203.735	2.250.767	3.006.411
Meppel (TEU)	89.116	99.782	69.222	69.855

Verschilanalyse multifunctionele agrohaven (Veghel, Wageningen, Zaandam (Zaanstad) en Meppel)

De directe- en indirecte toegevoegde waarde voor multifunctionele agrohavens is in 2014 met ongeveer €1.610 miljoen (+/- €1,6 miljard) afgenomen ten opzichte van 2011. Belangrijke oorzaak is de afname van het aantal binnenhavens dat in deze categorie is ingedeeld. In 2011 zijn elf binnenhavens in Nederland als multifunctionele agrohaven geclassificeerd, terwijl in 2014 negen binnenhavens als multifunctionele agrohavens zijn geclassificeerd. Ook zijn vier case studies in

deze categorie meegenomen, waar eerder sprake was van minder case studies; het resultaat wordt betrouwbaarder, maar is wel lager door de toevoeging van de extra case studies. Daarnaast is het gemiddeld aantal werknemers in 2014 (760) lager dan dat in 2011 (1.500) het geval was. Omdat 9 binnenhavens in Nederland geclassificeerd zijn als multifunctionele agrohavens extrapoleert dit verschil snel. Ook is de toegevoegde waarde per werknemer in 2014 iets lager dan in 2011, wat bijdraagt aan dit verschil in directe- en indirecte toegevoegde waarde. De overslag in de binnenhaven van Veghel is wel toegenomen sinds 2011; in 2011 werd er 1.457.261 ton overgeslagen, terwijl dit in 2014 gegroeid is naar 2.607.508 ton. Voor Veghel is ook het aantal behandelde TEU toegenomen. Dit komt onder andere doordat bedrijven als Bavaria en Friesland Campina (meer) gebruik zijn gaan maken van de terminal in Veghel (Nieuwsblad Transport, 2012/2013). Daarnaast zijn enkele bedrijven vooruitlopend op de vergroting van de Zuid-Willemsvaart reeds begonnen om meer vervoer richting de binnenvaart te verplaatsen.

Multifunctionele agrohaven: uitsplitsing per case

Case Study 1: Veghel

Tabel 18: Veghel			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Veghel	1.451	306	306
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€99.087	€96.339	€98.788
Directe toegevoegde waarde Veghel	€144 mln	€29 mln	€30 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,66	1,81	1,78
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€238 mln	€53 mln	€54 mln

De toegevoegde waarde van de binnenhaven van Veghel is afgenomen tot €54 miljoen in 2014. Dit wordt veroorzaakt door het lagere aantal werkzame personen gerelateerd aan de binnenhaven. De werkgelegenheid in 2011 lijkt (veel) te hoog. Agrifirm Feed BV is met 651 medewerkers meegenomen, terwijl dit het (vermoedelijke) landelijke totaal aantal medewerkers is; in Veghel werken volgens de input van de gemeente 9 mensen, wat een realistischere inschatting is. Ook voor FrieslandCampina DMV lijkt het aantal werkzame personen in 2011 overschat. De directe en indirecte toegevoegde waarde in 2011 lijkt daardoor dus te hoog geschat en is nu realistischer. De toegevoegde waarde van de binnenhaven van Veghel zou hoger kunnen zijn als meer binnenhavenverbonden werkgelegenheid mee zou worden genomen; er is een groei te zien in distributie centra ruimte en totale- en containeroverslag, wat kan leiden tot een hogere directe en indirecte toegevoegde waarde voor de binnenhaven van Veghel. Hier zou in een volgende binnenhavenmonitor meer rekening mee gehouden kunnen worden.

Case Study 2: Wageningen

Tabel 19: Wageningen			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Wageningen	238	305	305
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€86.243	€84.775	€89.719
Directe toegevoegde waarde Wageningen	€21 mln	€26 mln	€27 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,64	1,65	1,62
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€34 mln	€43 mln	€44 mln

De toegevoegde waarde is toegenomen tot €44 miljoen, door een toename van het aantal werkzame personen.

Case Study 3: Zaandam (Zaanstad)

Tabel 20: Zaandam (Zaanstad)			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Zaandam (Zaanstad)	3.140	2.124	2.138
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€104.458	€102.783	€106.576
Directe toegevoegde waarde Zaandam (Zaanstad)	€328 mln	€218 mln	€228 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,62	1,76	1,75
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€531 mln	€383 mln	€399 mln

De toegevoegde waarde van de binnenhaven van Zaandam (Zaanstad) is afgenomen tot €399 miljoen. Er zijn minder werkzame personen, mede door vermindering of staking van activiteiten door verschillende bedrijven als Brokking en Meneba.

Case Study 4: Meppel

Tabel 21: Meppel			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Meppel	-	290	290
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	€105.973	€109.201
Directe toegevoegde waarde Meppel	-	€31 mln	€32 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	1,65	1,68
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	€51 mln	€53 mln

Meppel is een nieuwe casestudie in deze binnenhavenmonitor. Daarom is het niet mogelijk een vergelijking met 2011 te maken.

5. Multifunctionele containerhaven: totaal

	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	2	3	3
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	250	548	549
Totale werkgelegenheid	500	1.643	1.646
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€73.960	€96.122	€97.166
Directe toegevoegde waarde multifunctionele containerhaven	€37 mln	€158 mln	€160 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,42	1,54	1,53
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€52 mln	€244 mln	€245 mln

Case study: Born (Sittard-Geleen) en Venlo

- ✓ Toename werkgelegenheid door meer binnenhavenverbonden werkgelegenheid
- ✓ Toename multiplier indirecte toegevoegde waarde
- ✓ Toename van het totale overslagvolume
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €245 miljoen

Plaats \ Jaar	2011	2012 ⁶	2013	2014
Born (Tonnen)	1.627.446	1.521.345	1.701.896	2.680.517
Born (TEU)	103.000	93.000	92.000	99.000
Venlo (Tonnen)	3.732.301	2.968.177	4.196.319	4.597.738
Venlo (TEU)	53.357	58.665	86.956	107.333

Verschilanalyse multifunctionele containerhaven (Born (Sittard-Geleen) en Venlo)

De toegevoegde waarde van multifunctionele containerhavens is met ongeveer €193 miljoen toegenomen in 2014 ten opzichte van 2011. Dit lijkt in lijn met de meer generieke trend dat het aantal containerhavens gegroeid is in Nederland in de afgelopen jaren. De toename van de toegevoegde waarde lijkt wel groter te zijn dan wellicht het geval is. In de door de gemeente aangeleverde data is volgens uitvraag minder tot geen rekening gehouden met binnenhavenverbonden werkgelegenheid, maar na overleg met opdrachtgever is gekozen om dit toch mee te nemen voor Venlo en Born. Een schatting voor Venlo en Born is gemaakt op

⁶ De overslag van Venlo in 2012 is te hoog. Dit heeft te maken met het feit dat ook de overslag als gevolg van het baggeren op de Maas binnen de gemeentegrenzen van Venlo zijn meegenomen

basis van het aantal m² distributiecentra ruimte in deze gemeentes. Dit is gecombineerd met de werkgelegenheid per hectare voor distributiecentra, waarna het aan binnenvaart gelieerde deel is meegenomen in de berekeningen. Voor Venlo is 95 ha DC ruimte meegenomen, voor Born (Sittard-Geleen) 35 ha. Per hectare bestaat de werkgelegenheid voor distributiecentra uit 27 personen (TNO, 2006). De toegevoegde waarde per werkzame persoon is toegenomen van €73.960 in 2011 naar €97.166 in 2014. Daarnaast is de multiplier voor indirecte toegevoegde waarde toegenomen; van 1,42 in 2011 naar 1,53 in 2014 en is een extra haven getypeerd als multifunctionele containerhaven. Door de extrapolatie wordt de toegevoegde waarde mogelijk hoger geschat dan dat daadwerkelijk het geval is. In de aantallen tonnen overslag is een toename te zien voor zowel Born als Venlo. In Born was in 2011 was het totaal aantal 1.627.446 ton, terwijl dit in 2014 gegroeid is naar 2.680.517 ton. Dit draagt ook bij aan de groei van de toegevoegde waarde in 2014. In Venlo wordt het grootste deel van de containeroverslag door twee railterminals gedaan. Binnenvaart en spoor zorgen hierbij voor een optimaal synchromodaal vervoersproduct.

Multifunctionele containerhaven: uitsplitsing per case

Case Study 1: Born (Sittard-Geleen)

Tabel 24: Born (Sittard-Geleen)			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Born (Sittard-Geleen)	445	273	273
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€73.960	€98.221	€100.959
Directe toegevoegde waarde Born (Sittard-Geleen)	€33 mln	€27 mln	€28 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,42	1,47	1,46
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€47 mln	€39 mln	€40 mln

Ondanks het meenemen van de binnenhavenverbonden werkgelegenheid is een afname in de werkgelegenheid te zien voor Born (Sittard-Geleen). Dit lijkt niet in lijn met de ontwikkelingen die de afgelopen jaren te zien zijn in Born. De oorzaak van dit verschil is methodologisch en daarnaast is er geen onderbouwing gevonden voor de aantallen over 2011; de inschatting is dat de toegevoegde waarde van de binnenhaven van Born is toegenomen sinds 2011.

Case Study 2: Venlo

Tabel 25: Venlo			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Venlo	410	822	824
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€73.203	€94.023	€93.373
Directe toegevoegde waarde Venlo	€30 mln	€77 mln	€77 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,48	1,62	1,60
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€45 mln	€125 mln	€123 mln

De toegevoegde waarde van haven van Venlo is toegenomen tot €123 miljoen, omdat meer rekening is gehouden met binnenhavenverbonden werkgelegenheid.

6. Multifunctionele zand- en grindhaven: totaal

Tabel 26: Multifunctionele zand- en grindhaven			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	4	4	4
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	805	673	653
Totale werkgelegenheid	3.220	2.692	2.612
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€60.253	€89.456	€90.111
Directe toegevoegde waarde multifunctionele zand- en grindhaven	€194 mln	€241 mln	€235 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,66	1,66	1,74
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€322 mln	€400 mln	€409 mln

Verschilanalyse multifunctionele zand- en grindhaven (Drachten (Smallingerland))

Voor multifunctionele zand- en grindhavens is de directe- en indirecte toegevoegde waarde toegenomen met ongeveer €87 miljoen ten opzichte van 2011. Belangrijkste oorzaak is de hogere toegevoegde waarde per werkzame persoon in 2014 ten opzichte van 2011: €90.111 (2014) en €60.253 (2011). De nieuwe methodiek om op basis van 127 SBI-codes de toegevoegde waarde per werkzame persoon te bepalen heeft hier een rol in gespeeld.

Tabel 27: Totale overslag in Drachten (Smallingerland) (Bron: ministerie IenM/CBS)				
Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Smallingerland (Tonnen)	836.172	907.346	924.525	1.153.254
Smallingerland (TEU)	51	1	2	-

Case study: Drachten (Smallingerland)

- ✓ Afname werkgelegenheid
- ✓ Toename multiplier indirecte toegevoegde waarde
- ✓ Toename gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €409 miljoen

Case Study 1: Drachten (Smallingerland)

Tabel 28: Drachten (Smallingerland)			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Drachten	805	673	653
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€60.253	€89.456	€90.111
Directe toegevoegde waarde Drachten	€49 mln	€60 mln	€59 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,66	1,66	1,74
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€81 mln	€100 mln	€102 mln

De toegevoegde waarde van de binnenhaven van Drachten (Smallingerland) is toegenomen tot €102 miljoen. Dit komt voornamelijk door de hogere toegevoegde waarde per werkzame persoon, €90.111 in 2014.



Binnenhaven Drachten (Smallingerland)

7. Industriehaven: totaal

Tabel 29: Industriehaven			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	13	12	12
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	500 ⁷	203	203
Totale werkgelegenheid	6.500	2.436	2.436
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€221.204	€151.862	€159.514
Directe toegevoegde waarde industriehaven	€1.438 mln	€370 mln	€389 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,63	1,56	1,51
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€2.345 mln	€577 mln	€587 mln

Verschilanalyse industriehaven (Stein)

De directe en indirecte toegevoegde waarde van de industriehavens in Nederland is met €1.758 miljoen (≈€1,8 miljard) afgenomen ten opzichte van 2011. Zowel de toegevoegde waarde per werknemer (2011: €221.204, 2014: €159.514), als het gemiddeld aantal werknemers in een industriehaven (2011: 500, 2014: 203), als de multiplier (2011: 1,63 en 2014: 1,51) zijn sterk afgenomen in 2014 ten opzichte van 2011. Omdat er in deze Binnenhavenmonitor twaalf binnenhavens in Nederland geassocieerd zijn als industriehaven, resulteren deze verschillen in een extra groot totaalverschil door de extrapolatie. In 2011 werd het merendeel van de werknemers toegerekend aan de chemische industrie, waardoor de toegevoegde waarde per werknemer erg hoog was.

Case study: Stein

- ✓ Afname werkgelegenheid
- ✓ Afname multiplier indirecte toegevoegde waarde
- ✓ Afname toegevoegde waarde per werknemer
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €587 miljoen

⁷ De gemiddelde werkgelegenheid (500) correspondeert in 2011 niet met de gevonden waarden over 2011 voor de case studie van Stein (1.030). Met de huidige inzichten zou de gemiddelde werkgelegenheid vermoedelijk anders moeten zijn over 2011, waardoor ook de toegevoegde waarde zou veranderen in 2011. De inschatting is dat de toegevoegde waarde voor 2011 al hoog is, wat nog versterkt zou worden, indien de gemiddelde werkgelegenheid aangepast zou worden.

Tabel 30: Totale overslag in Stein (Bron: ministerie IenM/CBS)				
Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Stein (tonnen)	3.176.300	3.325.354	3.233.089	3.198.808
Stein (TEU)	7.676	2.845	1.314	892

Case Study 1: Stein

Tabel 31: Stein			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Stein	1.030 ⁷	203	203
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€221.204	€151.862	€159.514
Directe toegevoegde waarde Stein	€228 mln	€31 mln	€32 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,63	1,56	1,51
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€372 mln	€48 mln	€49 mln

De toegevoegde waarde van Stein is afgenomen tot €49 miljoen. Op basis van voortschrijdend inzicht zou de gemiddelde werkgelegenheid vermoedelijk anders moeten zijn over 2011, waardoor ook de toegevoegde waarde zou veranderen voor 2011 (zie ook voetnoot 7).



Binnenhaven Stein

8. Agrohaven: totaal

Tabel 32: Agrohaven			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	12	12	12
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	250	257	254
Totale werkgelegenheid	3.000	3.084	3.042
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€141.446	€118.758	€124.562
Directe toegevoegde waarde agrohaven	€424 mln	€366 mln	€379 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,65	1,73	1,70
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€698 mln	€635 mln	€643 mln

Verschilanalyse agrohaven (Sas van Gent en Deventer)

Voor agrohavens is de directe en indirecte toegevoegde waarde in 2014 met ongeveer €55 miljoen afgenomen ten opzichte van 2011. De belangrijkste reden hiervoor is de toevoeging van Deventer als case study. Omdat Deventer veel kleiner is volgens de aangeleverde aantallen, is de gemiddelde toegevoegde waarde voor dit type havens lager. In het algemeen is te zien dat agrohavens wellicht wat afnemen in overslagvolumes en toegevoegde waarde. Het is belangrijk bij een volgende monitor goed te kijken of het aantal agrohavens aangepast moet worden. De nieuwe SBI-classificatie kan ook een rol spelen bij de afname van de toegevoegde waarde per werkzame persoon. De multiplier is van 1,65 (2011) naar 1,70 (2014) gestegen. Dit wordt veroorzaakt doordat het bedrijf Cargill een nieuwe SBI-code heeft gekregen,

specifieker voor de activiteiten die op deze voormalige Cerestar locatie plaatsvinden (waar een specifieke SBI-code voor beschikbaar is). Waarom deze in 2011 niet is toegepast is niet bekend. Cargill, een voedingsmiddelenproducent in Sas van Gent heeft miljoenen geïnvesteerd in op- en overslag in de afgelopen jaren (PZC, 2013).

Case studies: Sas van Gent en Deventer

- ✓ Toevoeging Deventer als case study
- ✓ Toename multiplier indirecte toegevoegde waarde door specifiekere SBI classificering
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €643 mln

Tabel 33: Totale overslag in Sas van Gent en Deventer (Bron: ministerie IenM/CBS/Gemeente Sas van Gent)				
Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Sas van Gent (tonnen)	-	-	773.035	687.793
Sas van Gent (TEU)	-	-	-	-
Deventer (tonnen)	933.993	1.098.101	1.203.881	1.333.758
Deventer (TEU)	62	-	127	178

Agrohaven: uitsplitsing per case

Case Study 1: Sas van Gent

Tabel 34: Sas van Gent			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Sas van Gent	575	488	475
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€141.446	€145.812	€154.459
Directe toegevoegde waarde Sas van Gent	€81 mln	€71 mln	€73 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,65	1,96	1,89
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€134 mln	€139 mln	€138 mln

De toegevoegde waarde van Sas van Gent is ongeveer constant gebleven met €138 miljoen. Het aantal werkzame personen is iets lager, terwijl de toegevoegde waarde per werkzame persoon iets hoger ligt.

Case Study 2: Deventer

Tabel 35: Deventer			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Deventer	-	26	32
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	€91.705	€94.665
Directe toegevoegde waarde Deventer	-	€2 mln	€3 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	1,51	1,51
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	€4 mln	€5 mln



Binnenhaven Deventer

Deventer is in 2011 niet meegenomen als case study, maar de toegevoegde waarde van de binnenhaven in Deventer is voor 2014 op ongeveer €5 miljoen bepaald. Gebaseerd op de totale goederenstromen lijkt dit weinig. Het aantal werkzame personen is vermoedelijk hoger dan nu meegenomen in de berekeningen. Het vraagstuk van binnenhavenverbonden en binnenhavengebonden kan hiervoor een oorzaak zijn.

9. Containerhaven: totaal

Tabel 36: Containerhaven			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	1	2	2
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	25	625	615
Totale werkgelegenheid	25	1.250	1.230
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€72.418	€95.171	€99.899
Directe toegevoegde waarde containerhaven	€2 mln	€119 mln	€123 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,42	1,53	1,52
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€3 mln	€182 mln	€187 mln

Verschilanalyse containerhaven (Alphen aan den Rijn en Tilburg)

De directe en indirecte toegevoegde waarde van containerhavens is met ongeveer €184 miljoen toegenomen ten opzichte van 2011. Hier zijn drie methodologische redenen voor te onderscheiden:

- 1) Het gemiddeld aantal werknemers is in 2014(615) hoger dan in 2011 (25) door meenemen van een aandeel havenverbonden werkgelegenheid.
- 2) De toegevoegde waarde per werknemer is in 2014 (€99.899) hoger dan in 2011 (€72.418).
- 3) De multiplier is in 2014 (1,52) hoger dan in 2011 (1,42).

Case studies: Alphen aan den Rijn en Tilburg

- ✓ Toename werkgelegenheid
- ✓ Toevoeging Tilburg als case study
- ✓ Toename toegevoegde waarde per werkzame persoon
- ✓ Stijging van de totale overslag in TEU
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €187 miljoen

In 2011 is alleen Alphen aan den Rijn meegenomen en is er voor Alphen aan den Rijn vermoedelijk alleen gekeken naar de containerterminal, terwijl er ook andere binnenhavengerelateerde activiteiten plaatsvinden in Alpen aan den Rijn (of net buiten de gemeentegrenzen, maar sterk aan de binnenhavenverbonden activiteiten als de vestiging van Heineken in Zoeterwoude). Hierdoor is de directe- en indirecte toegevoegde waarde van de containerhaven in 2011 erg laag. Deze activiteiten zijn in 2014 wel meegenomen. Hierdoor is het aantal werknemers gerelateerd aan de binnenhaven hoger. Ook zijn in zowel Tilburg als Alphen aan den Rijn enkele andere type bedrijven zoals een oliehandel en zand- en grindbedrijven gevestigd en meegenomen die veel vervoer over water doen. De stijging van de toegevoegde waarde van containerhavens is in lijn met het beeld van onderzoekers dat containerhavens de afgelopen jaren zeker gegroeid zijn. De overslagcijfers in TEU van Tilburg en Alphen aan den Rijn laten ook zien dat sinds 2011 een relatief sterke stijging te zien is. De containeroverslag in TEU (zie Tabel 37) van Tilburg is van 56.000 TEU (2011) naar 80.000 TEU (2014) gegroeid; voor Alphen aan den Rijn is de absolute stijging zelfs nog hoger, van 140.000 TEU (2011) naar 171.000 TEU (2014), gebaseerd op cijfers van ministerie IenM/CBS.

Het logistieke knooppunt in Tilburg heeft ook nog een aanzienlijke spooroverslag (40.000 TEU en nog containervolumes die via de internationale spoorverbinding worden overgeslagen). Tilburg is dus evenals Venlo een multimodaal logistiek knooppunt waarbij binnenvaart en spoor sterk verbonden zijn. Deze trimodale terminalontwikkelingen zorgen voor zowel snel als langzaam transport en een multimodaal vervoersalternatief voor het wegtransport en hebben daardoor een grote aantrekkingskracht op de vestiging van Europese Distributiecentra op de aangrenzende bedrijventerreinen. Er zijn diverse bedrijfsontwikkelingen te zien voor dit type binnenhavens, zoals een nieuw distributiecentrum van DB Schenker in Tilburg (Nieuwsblad Transport, 2013). Daarnaast is in 2013 de bargeterminal ten behoeve van het waterverbonden bedrijventerrein Vossenbergh in Tilburg in gebruik genomen, waardoor er inmiddels diverse nieuwe Europese distributiecentra zijn gevestigd. Het vraagstuk van binnenhavengebonden en binnenhavenverbonden bedrijven is iets wat relevant is voor de containerhavens. Het zou kunnen dat nog meer rekening gehouden had moeten worden met binnenhavenverbonden bedrijven in deze monitor, waardoor de toegevoegde waarde van de containerhavens hoger had kunnen zijn. Dit is, zoals al eerder opgemerkt, iets waar in toekomstige Binnenhavenmonitors verder onderzoek naar nodig is. Ook kunnen containerhavens zich ontwikkelen tot een ander type binnenhavens, bijvoorbeeld multifunctionele containerhavens.

Tabel 37: Totale overslag in Alphen aan den Rijn en Tilburg (Bron: ministerie IenM/CBS/WVL)				
Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Tilburg (tonnen)	606.313	496.228	387.095	694.576
Tilburg (TEU)	56.000	57.000	74.000	80.000
Alphen aan den Rijn (tonnen)	1.465.799	1.461.737	1.775.812	2.427.953
Alphen aan den Rijn (TEU)	140.000	152.000	150.000	171.000

Containerhaven: uitsplitsing per case

Case Study 1: Alphen aan den Rijn

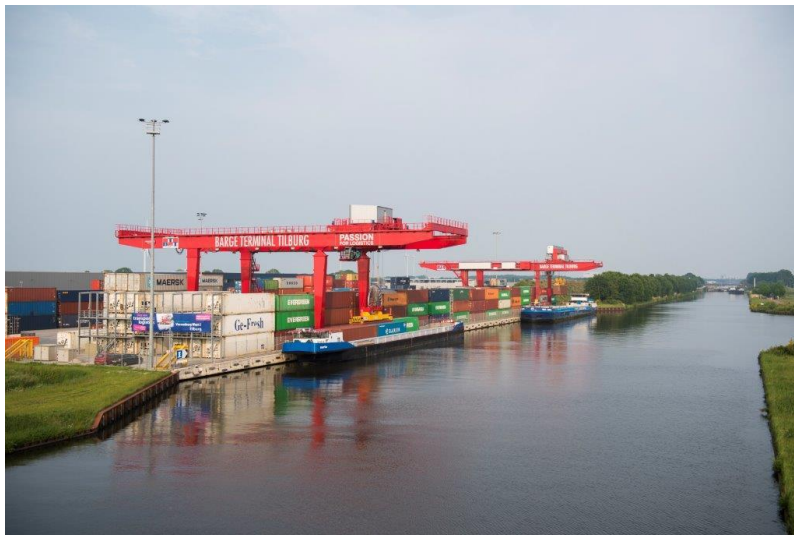
Tabel 38: Alphen aan den Rijn			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Alphen aan den Rijn	25	355	355
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€72.418	€96.032	€100.790
Directe toegevoegde waarde Alphen aan den Rijn	€1,8 mln	€34 mln	€36 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,42	1,44	1,43
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€2,6 mln	€49 mln	€51 mln

De toegevoegde waarde van de binnenhaven van Alphen aan den Rijn is toegenomen ten opzichte van 2011. Dit komt voornamelijk door het meenemen van binnenhavenverbonden bedrijven als Heineken en Zeeman in de directe omgeving die belangrijk zijn voor deze binnenhaven. Ook zijn ten opzichte van 2011 de bestaande zand- en grindbedrijven en betonbedrijven in Alphen aan den Rijn meegenomen.

Case Study 2: Tilburg

Tabel 39: Tilburg			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Tilburg	-	895	875
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	€94.311	€99.009
Directe toegevoegde waarde Tilburg	-	€84 mln	€87 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	1,62	1,61
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	€137 mln	€140 mln

Tilburg is in 2014 toegevoegd als case study. Er is in Tilburg relatief veel binnenhavenverbonden werkgelegenheid wat leidt tot een directe en indirecte toegevoegde waarde van €140 miljoen in 2014.



Binnenvaart Terminal Tilburg

10. Grote zand- en grindhaven: totaal

Tabel 40: Grote zand- en grindhaven			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	41	41	41
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	100 ⁸	190	190
Totale werkgelegenheid	4.100	7.790	7.790
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€107.942	€98.092	€106.551
Directe toegevoegde waarde grote zand- en grindhaven	€443 mln	€764 mln	€830 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,67	1,45	1,47
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€741 mln	€1.108 mln	€1.219 mln

Case study: Cuijk

- ✓ Toename werkgelegenheid
- ✓ Afname multiplier indirecte toegevoegde waarde
- ✓ Stijging van de totale containeroverslag door opening Inland Terminal Cuijk in januari 2013
- ✓ Totale directe + indirecte toegevoegde waarde: €1.219 miljoen



Binnenhaven Cuijk

⁸ De gemiddelde werkgelegenheid (100) correspondeert in 2011 niet met de gevonden waarden over 2011 voor de case studie van Cuijk (180). Er lijkt sprake te zijn van een onderschatting van de gemiddelde werkgelegenheid over 2011. Met de huidige inzichten zou de gemiddelde werkgelegenheid over 2011 vermoedelijk hoger moeten zijn, waardoor ook de toegevoegde waarde hoger zou moeten zijn in 2011.

Tabel 41: Totale overslag in Cuijk (Bron: ministerie IenM/CBS en Gemeente Cuijk)				
Plaats \ Jaar	2011	2012	2013	2014
Cuijk (tonnen)	5.595.484	3.885.380	3.008.415	2.619.167
Cuijk (TEU)	121	-	27.737	36.498

Verschilanalyse grote zand- en grindhaven (Cuijk)

De directe- en indirecte toegevoegde waarde van grote zand- en grindhavens is in 2014 met ongeveer €478 mln toegenomen ten opzichte van 2011. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat de gemiddelde werkgelegenheid in 2014 (190) bijna twee keer zo hoog is dan dat deze in 2011 was (100). Zoals in voetnoot 8 aangegeven is het aantal werkzame personen mogelijk te laag geschat over 2011. Daarnaast is er sprake van een voorzichtig herstel in de bouwsector na de economische en financiële crisis sinds 2008; hier hebben zand- en grindhavens van geprofiteerd. Ook is in de overslag van het aantal containers in Cuijk de laatste jaren een sterk stijgende lijn te zien door de openingen van de Inland Terminal Cuijk. In 2014 werden in Cuijk ongeveer 36.500 TEU (Bron: Vervoer Corridors WVL en gemeente Cuijk) geladen en/of gelost, mede door bedrijven als Heinz en Mars. Het is van belang na te blijven gaan of een verschuiving in type goederen dat doorgevoerd wordt via Cuijk aanleiding geeft om in toekomstige binnenhavenmonitors Cuijk als case studie voor grote zand- en grindhavens te blijven classificeren of dat Cuijk beter een andere typologie kan krijgen.

Case Study 1: Cuijk

Tabel 42: Cuijk			
	2011	2013	2014
Werkgelegenheid Cuijk	180	190	190
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€107.942	€98.092	€106.551
Directe toegevoegde waarde Cuijk	€19 mln	€19 mln	€20 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,67	1,45	1,47
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€33 mln	€27 mln	€30 mln

11. Kleine zand-, grind- en agrohaven

De directe- en indirecte toegevoegde waarde van de kleine zand-, grind- en agrohavens is met ongeveer €125 miljoen toegenomen ten opzichte van 2011. Dit heeft te maken met het feit dat de toegevoegde waarde per werkzame persoon in 2014 hoger is (€106.551 in 2014, €69.976 in 2011). De herkomst van de hoogte van de toegevoegde waarde per werkzame persoon in 2011 is niet duidelijk geworden. Daarom is voor 2014 zowel de toegevoegde waarde per werkzame persoon als de multiplier voor kleine zand-, grind- en agrohavens gelijk gesteld aan de waardes voor een grote zand- en grindhaven. Ook voor kleine zand-, grind- en agrohavens geldt dat de bouwsector zich herstelt van de crisis en dat hier van geprofiteerd kan worden.

Tabel 43: Kleine zand-, grind- en agrohaven			
	2011	2013	2014
Aantal binnenhavens Nederland	300	300	300
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van case studies	10	10	10
Totale werkgelegenheid	3.000	3.000	3.000
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€69.976	€98.092	€106.551
Directe toegevoegde waarde kleine zand-, grind- en agrohaven	€210 mln	€294 mln	€320 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,64	1,45	1,47
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€344 mln	€427 mln	€469 mln

12. Zeehavens

Voor zeehavens is de directe- en indirecte toegevoegde waarde met ongeveer €1.489 miljoen (\approx €1,5 miljard) toegenomen ten opzichte van 2011. Het belang van de zeehavens voor de binnenvaart is afgeleid uit de Havenmonitor 2015. Hierbij is het aantal werkzame personen en de toegevoegde waarde van de in zeehavens aan binnenvaart gerelateerde activiteiten overgenomen. Ook van enkele andere sectoren als groothandel en dienstverlening voor vervoer over water is een percentage (10%) toegerekend aan de binnenvaart om het belang van zeehavens voor 2014 op te stellen. Hierdoor is in 2014 zowel het aantal werkzame personen in (18.860 in 2014; 13.600 in 2011) als ook de toegevoegde waarde per werkzame persoon (€143.902 in 2014; €123.521 in 2011) hoger. De totale tonnages die overgeslagen worden in zeehavens stijgen de laatste jaren weer voor het grootste deel (Havenmonitor 2015), wat ook leidt tot een hogere directe en indirecte toegevoegde waarde.

Tabel 44: Zeehavens			
	2011	2013	2014
Totale werkgelegenheid	13.600	19.551	18.860
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€123.521	€133.513	€143.902
Directe toegevoegde waarde zeehavens	€1.680 mln	€2.610 mln	€2.714 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,53	1,55	1,49
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€2.568 mln	€4.047 mln	€4.057 mln

Totaaloverzicht werkzame personen & toegevoegde waarde binnenhavens Nederland

Tabel 45: Totaaloverzicht aantal werkzame personen en toegevoegde waarde per werkzame persoon					
Type binnenhaven	Gemiddeld aantal werkzame personen		Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon		
	2011	2014	2011 (in €)	2014 (in €)	
Inland mainport 'hors categorie'	5.280	7.620	110.577	110.291	
Grote multifunctionele binnenhaven	2.000	1.267	112.546	105.180	
Multifunctionele industriehaven	1.000	1.360	165.667	120.822	
Multifunctionele agrohaven	1.500	760	104.458	101.071	
Multifunctionele containerhaven	250	549	73.960	97.166	
Multifunctionele zand- en grindhaven	805	653	60.253	90.111	
Industriehaven	500	203	221.204	159.514	
Agrohaven	250	254	141.446	124.562	
Containerhaven	25	615	72.418	99.899	
Grote zand- en grindhaven	100	190	107.942	106.551	
Kleine zand-, grind- en agrohaven	10	10	69.976	106.551	
Zeehavens	13.600 ⁹	18.860 ⁹	123.521	143.902	

Er zijn verschillen zichtbaar tussen het gemiddeld aantal werkzame personen in 2011 en 2014. Verschil in toegevoegde waarde per werkzame persoon kan met diverse oorzaken te maken hebben, waarbij de nieuwe berekeningsmethodiek op basis van 127 SBI-codes een van de oorzaken is.

⁹ Voor zeehavens is niet het gemiddelde aantal werkzame personen weergegeven, maar het totale aantal werkzame personen in zeehavens, dat toegerekend is aan binnenhavens.

Tabel 46: Totaaloverzicht directe- en indirecte toegevoegde waarde binnenhavens Nederland				
Type binnenhaven	2011 (in mln €)	2013 (in mln €)	2014 (in mln €)	Vershil 2014-2011 (in mln €)
Inland mainport 'hors categorie'	913	1.346	1.371	458
Grote multifunctionele binnenhaven	1.119	866	816	- 303
Multifunctionele industriehaven	1.298	1.350	1.365	67
Multifunctionele agrohaven	2.791	1.138	1.181	-1.610
Multifunctionele containerhaven	52	244	245	193
Multifunctionele zand- en grindhaven	322	400	409	87
Industriehaven	2.345	577	587	-1.758
Agrohaven	698	635	643	-55
Containerhaven	3	182	187	184
Grote zand- en grindhaven	741	1.108	1.219	478
Kleine zand-, grind- en agrohaven	344	427	469	125
Zeehavens	2.568	4.047	4.057	1.489
Totaal	13.194	12.318	12.550	-644

Uit de berekening van de directe- en indirecte toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland blijkt dat **de totale toegevoegde waarde van de binnenhavens sinds 2011 met ongeveer €644 miljoen is afgenomen** (Tabel 46). Er zijn grote verschillen qua impact tussen verschillende typen binnenhavens in Nederland, die in deze rapportage uitgebreid zijn toegelicht.

III. Conclusie

Binnenhavens: indicator van de regionale economie

De Nederlandse binnenhavens zijn knooppunten in de regionale economie. De economische betekenis van de binnenhavens geeft een indicatie over hoe een aantal belangrijke sectoren in de regionale economie van ons land zich ontwikkelt. Daarbij gaat het om sectoren als de landbouw, de bouw en de chemische industrie. Dit zijn sectoren die in veel gevallen van groot belang zijn voor de Nederlandse economie en exportpositie—denk aan de landbouw met sterk op de export gerichte sectoren als de veeteelt of denk aan de chemische industrie. Landbouw en chemie zijn sectoren in de regionale economie die een sterke gerichtheid op de Rotterdamse haven kennen, bijvoorbeeld voor de invoer van grondstoffen als veevoeder en aardolieproducten en voor de export van eindproducten. Daarnaast is sprake van het sterk toegenomen belang van het containervervoer. De nationale binnenhavens leggen daarmee een relatie tussen de regionale economie in ons land en de Europese en wereldeconomie. Maar de binnenhavens bedienen ook in belangrijke mate de Nederlandse economie door bijvoorbeeld de omvangrijke zand- en grindstromen bestemd voor de bouw.

Binnenvaart in Nederland groeit gestaag sinds de crisis

De binnenvaart maakt deze economische relaties mede mogelijk. Een diverse vloot van binnenvaartschepen laadt en lost goederen in een aantal zeer grote binnenhavens—denk aan Utrecht waar meer dan 5,5 miljoen ton goederen wordt overgeslagen—maar ook een groot aantal kleine binnenhavens die het gehele vaarwegennetwerk inclusief de haarvaten bedienen: een voorbeeld is de binnenhaven van Coevorden waar slechts enkele tienduizenden ton lading wordt overgeslagen. Sinds de crisis is het vervoer via de Nederlandse binnenwateren gestaag toegenomen, in 2014 bijvoorbeeld met 3 procent tot 365 miljoen ton, goed voor een derde van al het goederenvervoer over Nederlands grondgebied. Het CBS heeft in beeld gebracht dat in vrijwel alle goederengroepen groei is te constateren maar vooral bij het vervoer van zand, grind en andere bouwmaterialen en bij het containervervoer. Er wordt dus meer per binnenvaart vervoerd. Maar hoe zit dat met de sectoren waar de binnenvaart aan toelevert? De economische activiteiten die gebonden zijn aan of verbonden zijn met de binnenhavens in ons land? Dat heeft de Erasmus Universiteit Rotterdam in opdracht van het ministerie van IenM en in nauwe samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens onderzocht in de Binnenhavenmonitor 2015.

Binnenhavenmonitor 2015: economische prestaties blijven ongeveer op niveau

De Binnenhavenmonitor 2015 geeft inzicht in de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2014. Nieuwe inzichten op de cijfers van 2011 hebben er voor gezorgd dat de er vraagtekens bij sommige waardes in die monitor gezet kunnen worden. Daarom wordt de focus in deze conclusie gelegd op de monitor over 2014. Deze monitor voor 2014 laat zien dat de **directe toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland een omvang heeft van 8,0 miljard euro**. Als daar de indirecte toegevoegde waarde bij betrokken wordt is sprake van een **totale toegevoegde waarde van 12,6 miljard euro**. De **directe werkgelegenheid** in de Nederlandse binnenhavens is berekend op **66,9 duizend werkzame personen in 2014**. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat de directe toegevoegde waarde van de Nederlandse binnenhavens als geheel ongeveer op niveau zijn gebleven.

Tabel 47: Totaal overzicht werkgelegenheid, directe- en indirecte toegevoegde waarde			
	Totaal aantal direct werkzame personen	Directe toegevoegde waarde	Totale directe + indirecte toegevoegde waarde
Type binnenhaven	2014	2014 (in mln €)	2014 (in mln €)
Inland mainport 'hors categorie'	7.620	840	1.371
Grote multifunctionele binnenhaven	5.069	533	816
Multifunctionele industriehaven	6.802	822	1.365
Multifunctionele agrohaven	6.838	691	1.181
Multifunctionele containerhaven	1.646	160	245
Multifunctionele zand- en grindhaven	2.612	235	409
Industriehaven	2.436	389	587
Agrohaven	3.042	379	643
Containerhaven	1.230	123	187
Grote zand- en grindhaven	7.790	830	1.219
Kleine zand-, grind- en agrohaven	3.000	320	469
Zeehavens	18.860	2.714	4.057
Totaal	66.944	8.036	12.550

Economisch belang per type binnenhaven: zwaartepunten

In de Binnenhavenmonitor zijn de Nederlandse binnenhavens onderscheiden in een aantal typen (zie Tabel 47). Dat maakt een analyse van de economische ontwikkelingen mogelijk: welke typen binnenhavens laten groei zien en welke blijven achter? Bezien over 2014 is het duidelijk dat de zeehavens in ons land een omvangrijk deel van de binnenhaven-gerelateerde toegevoegde waarde en werkgelegenheid leveren: ongeveer 30 procent. Hierbij gaat het vooral om activiteiten die rechtstreeks samenhangen met de binnenvaart. Er springen drie typen uit wanneer de binnenhavens worden bezien naar economische impact. De Drechtsteden als 'inland mainport'; het meest omvangrijke binnenhavencomplex in ons land is goed voor 0,84 miljard euro toegevoegde waarde en 7.600 banen. Ten tweede laten de 41 grote zand- en grindhavens in ons land, bijvoorbeeld de binnenhaven van Cuijk, samen een economische belang zien van 0,83 miljard euro en 7.800 banen. Daarnaast het type 'multifunctionele industriehaven', waartoe vooral grote binnenhavens als Hengelo, Bergen op Zoom of Delfzijl behoren; deze havens realiseerden samen een directe toegevoegde waarde en werkgelegenheid van ruim 0,82 miljard euro en ongeveer 6.800 banen.

Een aantal typen binnenhavens profiteerde van het economisch herstel dat de afgelopen jaren is ingezet, blijkend uit een groei van de (in)directe toegevoegde waarde, terwijl daarnaast in andere typen binnenhavens sprake was van een afnemende toegevoegde waarde. Ten opzichte van 2011 is de toegevoegde waarde in 2014 toegenomen in de Drechtsteden, de 'inland mainport', en in de typen multifunctionele industriehavens, multifunctionele containerhavens, multifunctionele

zand- en grindhavens, containerhavens, grote zand- en grindhavens, kleine zand- en grindhavens en de zeehavens. Een van de oorzaken is de andere methodologie die voor een deel van deze Binnenhavenmonitor is toegepast, maar er zijn meer verklarende variabelen die van invloed zijn, zoals nieuwe bedrijven, aantrekkende economie, investeringen door bedrijven en investeringen door gemeentes. De toegevoegde waarde van grote multifunctionele binnenhavens, multifunctionele agrohavens, industriehavens en agrohavens is (sterk) afgenomen.

Voortschrijdend inzicht en hogere representativiteit

De omvang van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde is bepaald door uit te gaan van de watergebonden en -verbonden werkgelegenheid van 20 representatieve binnenhavens uit het totale aantal van 393 binnenhavens, waarvan 300 kleine zand- en grindhavens. Op basis van overleg met het ministerie van IenM en de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens worden bij elke Binnenhavenmonitor case studies toegevoegd, waardoor de representativiteit van elke monitor ook hoger wordt. Zo was de monitor uit 2011 gebaseerd op 14 case studies. Daarnaast is sprake van verschuivingen in de voorraad binnenhavens naar type doordat significante verschuivingen in overgeslagen ladingssoort was te constateren—zoals bijvoorbeeld in Bergen op Zoom en Oss—waardoor de betrokken binnenhaven als een ander type is gekarakteriseerd. Tenslotte is in deze monitor meer aandacht geschonken aan het havenverbonden karakter van activiteiten, denk aan grote distributiecentra nabij in binnenhavens gelegen container terminals. Deze methodologische aanpassingen zijn tevens mede verantwoordelijk geweest voor onderlinge verschuivingen in de resultaten.

Limitaties en aanbevelingen

Een belangrijke beperking van deze Binnenhavenmonitor is dat niet voor alle type binnenhavens de gewenste hoeveelheid casestudies uitgevoerd is. Het onderzoek zou beter worden als één of meerdere industriehaven(s), één of meerdere agrohaven(s) of één of meerdere grote zand- en grindhavens wordt toegevoegd aan de casestudies, waarbij vooral het belang van een extra industriehaven en grote zand- en grindhaven substantieel is. De belangrijkste aanbeveling voor een volgende Binnenhavenmonitor is dan ook om extra aandacht te geven aan het toevoegen van dit type havens aan de casestudies. Een tweede beperking is dat de data aangeleverd wordt door de gemeentes, waardoor het, het geval is dat de compleetheid en kwaliteit van de data erg verschillend bleek te zijn. Sommige gemeentes hebben een completer beeld van de aantallen en getallen dan andere gemeentes. Een aanbeveling is om te kijken of andere informatiebronnen beschikbaar zouden zijn, om de controle en/of aanvulling te faciliteren. In dit onderzoek hebben wij als controle de hoeveelheid overgeslagen goederen gebruikt en de uitkomsten van eerdere casestudies. De derde aanbeveling is dat het vraagstuk van binnenhavengebonden en binnenhavenverbonden bedrijven extra aandacht moet krijgen in een volgende Binnenhavenmonitor, wat tot een meer gedetailleerde inschatting kan leiden van het belang van vooral multifunctionele containerhavens en containerhavens. Vierde aanbeveling is dat het interessant kan zijn te kijken naar ontvlechting van Drechtsteden, om de individuele toegevoegde waarde te bepalen.

Het is van belang om deze Binnenhavenmonitor in ogenschouw te nemen bij het bepalen van het beleid rondom scheepvaart en transport in Nederland. Zowel op gemeentelijk niveau, alsook op provinciaal of nationaal niveau is het van belang dat bij het bepalen van het beleid en/of het maken van de plannen goed naar het belang en de toegevoegde waarde van de binnenhavens gekeken wordt. Op die manier kunnen investeringen of plannen beter afgestemd worden op de kansen voor -, en sterke punten van, de binnenhavens en de stakeholders betrokken bij de binnenhavens in Nederland.

Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens

	Type binnenhaven	Aantal in 2011	Case studies binnenhavens in BHM 2012		Andere binnenhavens in Nederland in de respectievelijke categorieën
2011	Inland mainport 'hors categorie'	1	Drechtsteden		-
	Grote multifunctionele binnenhaven	3	Nijmegen		Utrecht, Moerdijk
	Multifunctionele industriehaven	5	Delfzijl, Hengelo		Groningen, Tilburg, Zwolle
	Multifunctionele agrohaven	11	Veghel, Wageningen, Zaandam (Zaanstad)		Den Bosch, Vlaardingen, Venray, Leeuwarden, Nijkerk, Meppel, Oss, Oosterhout
	Multifunctionele containerhaven	2	Born (Sittard-Geleen), Venlo		-
	Multifunctionele zand- en grindhaven	4	Drachten (Smallingerland)		Roermond, Gennep, Kampen
	Industriehaven	13	Stein		Harlingen, Arnhem, Den Helder, Breda, Schiedam, Bergen op Zoom, Velsen, Beverwijk, Tiel, Almelo, Maastricht, Enschede
	Agrohaven	12	Sas van Gent		Binnenmaas, Waalwijk, Hof van Twente, Zwartewaterland, Lochem, Kapelle, Steenbergen, Helmond, Hasselt, Sneek, Deventer
	Containerhaven	1	Alpen aan den Rijn		-
	Grote zand- en grindhaven	41	Cuijk		40 binnenhavens niet nader genoemd
	subtotaal	93			
		Kleine zand,grind en agro haven	300		
	Totaal	393	aantal case studies 2011: 14		
	Type binnenhaven	Aantal in 2014	Case studies binnenhavens in BHM 2015	Niet mee kunnen nemen in 2014	Andere binnenhavens in Nederland in de respectievelijke categorieën
2014	Inland mainport 'hors categorie'	1	Drechtsteden	-	-
	Grote multifunctionele binnenhaven	4	Nijmegen, Oss, Utrecht	-	Moerdijk
	Multifunctionele industriehaven	5	Delfzijl, Hengelo, Bergen op Zoom	Zwolle	Groningen
	Multifunctionele agrohaven	9	Veghel, Wageningen, Zaandam (Zaanstad), Meppel	-	Den Bosch, Vlaardingen, Venray, Leeuwarden, Nijkerk
	Multifunctionele containerhaven	3	Born (Sittard-Geleen), Venlo	-	Oosterhout
	Multifunctionele zand- en grindhaven	4	Drachten (Smallingerland)	Kampen	Roermond, Gennep
	Industriehaven	12	Stein	-	Harlingen, Arnhem, Den Helder, Breda, Schiedam, Velsen, Beverwijk, Tiel, Almelo, Maastricht, Enschede
	Agrohaven	12	Sas van Gent, Deventer	-	Binnenmaas, Waalwijk, Hof van Twente, Zwartewaterland, Lochem, Kapelle, Steenbergen, Helmond, Hasselt, Sneek
	Containerhaven	2	Tilburg, Alpen aan den Rijn	-	-
	Grote zand- en grindhaven	41	Cuijk	-	40 binnenhavens niet nader genoemd
	subtotaal	93			
		Kleine zand,grind en agro haven	300		
	Totaal	393	aantal case studies 2014: 20		

Definitie indeling binnenhavens

De indeling van de binnenhavens is tot stand gekomen op basis van type bedrijven, type overslagcategorieën, overslagvolumes en op basis van expert opinions van onderzoekers en de opdrachtgever. Onderstaande definitie is hierin een van de belangrijke criteria voor de indeling.

Inland mainport 'hors categorie': Door totale omvang overslag en grootte separaat meegenomen

Grote multifunctionele binnenhaven: Totaal meerdere miljoenen tonnen overslag, meerdere grote overslagstromen in verschillende overslagcategorieën

Multifunctionele industriehaven: Primaire overslagstromen ten behoeve van industriële activiteit; substantiële volumes in categorieën 1) Ertsen, turf en andere delfstoffen, 2) Cokes en geraffineerde aardolieproducten, 3) Chemicaliën, vezels, rubber en splijtstof en/of 4) metalen en metaalproducten; daarnaast nog substantiële overslagvolumes in een of meerdere andere overslagcategorieën

Multifunctionele agrohaven: Primaire, substantiële overslagvolumes in categorieën 1) Landbouw en visserijproducten en 2) Voedings- en genotmiddelen; daarnaast substantiële overslagvolumes in een of meerdere andere overslagcategorieën

Multifunctionele containerhaven: Containers primaire overslagcategorie, daarnaast nog substantiële overslagvolumes in een of meerdere andere overslagcategorieën

Multifunctionele zand- en grindhaven: Primaire, substantiële overslagvolumes in Ertsen, turf en andere delfstoffen; daarnaast nog substantiële overslagvolumes in een of meerdere andere overslagcategorieën

Industriehaven: Primaire, substantiële volumes in 1) Ertsen, turf en andere delfstoffen, 2) Cokes en geraffineerde aardolieproducten, 3) Chemicaliën, vezels, rubber en splijtstof en/of 4) metalen en metaalproducten; daarnaast relatief weinig overslagvolumes in andere overslagcategorieën.

Agrohaven: Primaire, substantiële overslag in categorieën 1) Landbouw en visserijproducten en 2) Voedings- en genotmiddelen; daarnaast relatief weinig overslagvolumes in andere overslagcategorieën.

Containerhaven: Containers primaire overslagcategorie, daarnaast relatief weinig overslagvolumes in een of meerdere andere overslagcategorieën

Grote zand- en grindhaven: Primaire, substantiële overslag in Ertsen, turf en andere delfstoffen; daarnaast relatief weinig overslagvolumes in andere overslagcategorieën

Kleine zand-, grind- en agrohaven: Kleinere overslagvolumes in Ertsen, turf en andere delfstoffen; daarnaast relatief weinig overslagvolumes in andere overslagcategorieën

Bijlage 2: SBI classificaties binnenhavengerelateerde activiteiten

SBI Code	Omschrijving
311	Zee- en kustvisserij
312	Binnenvisserij
321	Kweken van vis en schaaldieren
610	Winning van aardolie
620	Winning van aardgas
812	Winning van zand, grind en klei
910	Dienstverlening ten behoeve van de aardolie- en aardgaswinning
1020	Visverwerking
104101	Vervaardiging van plantaardige en dierlijke oliën en vetten
104102	Raffinage 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
1712	Vervaardiging van grafisch papier en karton
17121	Vervaardiging van grafisch papier en karton
17122	Vervaardiging van papier en karton voor verpakking
17129	Vervaardiging van papier en karton (geen grafisch en niet voor verpakking)
19201	Aardolieraffinage
19202	Aardolieverwerking (geen raffinage)
2011	Vervaardiging van industriële gassen
2012	Vervaardiging van kleur- en verfstoffen
201302	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
20141	Vervaardiging van petrochemische producten

201499	Vervaardiging van overige organische basischemicaliën (geen petrochemische producten)
2015	Vervaardiging van kunstmeststoffen en stikstofverbindingen
2016	Vervaardiging van kunststof in primaire vorm
2020	Vervaardiging van verdelgsmiddelen en overige landbouwchemicaliën
2052	Vervaardiging van lijm en bereide kleefmiddelen
2053	Vervaardiging van etherische oliën
205903	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
2433	Koudvormen en koudfelsen
2434	Koudtrekken van draad
2441	Vervaardiging van edele metalen
2442	Vervaardiging van aluminium
2445	Vervaardiging van overige non-ferrometalen
2511	Vervaardiging van metalen constructiewerken en delen daarvan
2529	Vervaardiging van metalen tanks en reservoirs
2561	Oppervlaktebehandeling en bekleding van metaal
2562	Algemene metaalbewerking
2591	Vervaardiging van stalen vaten, fusten en transportkannen
2662	Lafarge (delfzijl)
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
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
383102	Sloop van schepen, witgoed, computers e.d.
383202	Vorbereiding tot recycling van afval (geen metaalafval)
4291	Natte waterbouw
45191	NISSAN (amsterdam)
45193	Handel in en reparatie van aanhangwagens en opleggers (geen caravans)
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 -halfabrikaten
46723	Groothandel in non-ferrometalen en -halfabrikaten
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
467691	Groothandel in overige intermediaire producten n.e.g.
46772	Groothandel in ijzer- en staalschroot en oude non-ferrometalen
4920	Goederenvervoer per spoor
4941	Goederenvervoer over de weg (geen verhuizingen)
4950	Transport via pijpleidingen
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	Expeditieuren, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
52292	Weging en meting
7712	Verhuur en lease van vrachtwagens, autobussen, caravans en aanhangwagens
7734	Verhuur en lease van schepen
773999	Verhuur en lease van overige machines en werktuigen en van overige

	goederen (geen automaten)
8010	Particuliere beveiliging
8020	Beveiliging via beveiligingssystemen
812202	Industriële reiniging; reiniging van kachels, boilers ed
8411	Algemeen overheidsbestuur (alleen zeehavengerelateerd)
8422	Defensie
8424	Politie
8425	Brandweer
9411	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
9412	Beroepsorganisaties

Bijlage 3: Referenties en bronnen

Binnenhavenmonitor 2012, Erasmus Universiteit Rotterdam en NVB

Diverse gemeentes, gemeentelijke documenten en informatie verkregen via contactpersonen bij gemeentes (2015)

Havenmonitor 2015, Erasmus Universiteit Rotterdam (www.havenmonitor.nl)

Nieuwsblad Transport (2011) <http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/18652/ArticleName/EnecobouwtbiocentraleinDelfzijl/Default.aspx>

Nieuwsblad Transport (2012) <http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/25484/ArticleName/Sterkegroei binnenvaart door Brabant/Default.aspx>

Nieuwsblad Transport (2012) <http://www.nieuwsbladtransport.nl/Modaliteiten/NTEmail/tabid/118/ArticleID/31783/ArticleName/Bavariamaaktmeergebruikvanbinnenvaart/Default.aspx>

Nieuwsblad Transport (2013) <http://www.nieuwsbladtransport.nl/Modaliteiten/NTEmail/tabid/118/ArticleID/36791/ArticleName/VaarwegVeghelEindhovenwordtverruimd/Default.aspx>

Nieuwsblad Transport (2013) <http://www.nieuwsbladtransport.nl/Nieuws/Article/tabid/85/ArticleID/37822/ArticleName/DBSchenkeropentvierdedcinTilburg/Default.aspx>

PZC (2013) <http://www.pzc.nl/regio/zeeuws-vlaanderen/cargill-sas-van-gent-investeert-miljoenen-in-op-en-overslag-1.3680278>

RTV Noord (2012) <http://www.rtvnoord.nl/nieuws/114665/Dow-Chemical-sluit-fabriek-in-Farmsum>

RWE (2015) <http://www.rwe.com/web/cms/nl/1772148/rwe-generation-se/locaties/nederland/eemshavencentrale/>

TNO (2006) Verkennend onderzoek geluid versus economie in de zeehaven van Dordrecht

Gemeente Bergen op Zoom (afbeelding binnenhaven)

Gemeente Cuijk (afbeelding binnenhaven)

Gemeente Delfzijl (afbeelding binnenhaven)

Gemeente Deventer (afbeelding binnenhaven)

Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie (TNO, 2004)

Blue Ports: De onmisbare schakels (NVB, 2012)

Bijlage 4: Gebruikte IenM-, CBS- & corridor overslag data

- 1) Vervoerde containers Nederlandse vaarwegen (in 1.000 TEU, WVl data)
- 2) Totale overslagvolumes binnenhavengemeentes (Bron ministerie IenM, CBS)

1. Vervoerde containers Nederlandse vaarwegen (in 1.000 TEU, WVl data)

O.b.v. gegevens Netwerkmanagement
Informatie Systeem (NIS)

Rijn/Maas-Donau corridor (Rotterdam-Duitsland-Roemenië)					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Lobith/ Grens Duitsland	Verv. containers in 1.000 TEU	1.854	1.958	2.010	2.134

Aansluiting Amsterdam via Amsterdam-Rijnkanaal op Rijn/Maas-Main-Donau corridor					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Prinses Beatrixsluis/ Amsterdam-Rijnkanaal	Verv. containers in 1.000 TEU	608	611	606	682
Prinses Irenesluis/ Amsterdam-Rijnkanaal	Verv. containers in 1.000 TEU	39	38	52	65
Prins Berhardsluis/ Amsterdam-Rijnkanaal	Verv. containers in 1.000 TEU	43	38	52	71

Maas corridor Nijmegen-Luik (België)					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Sambeek	Verv. containers in 1.000 TEU	220	219	239	253
Belfeld	Verv. containers in 1.000 TEU	103	93	92	99
Heel	Verv. containers in 1.000 TEU	104	93	93	100
Maasbracht	Verv. containers in 1.000 TEU	104	95	96	100

Corridor Rotterdam-Antwerpen					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Volkeraksluizen	Verv. containers in 1.000 TEU	1.650	1.671	1.708	1.875
Kreekraksluizen/ Schelde-Rijnverbinding	Verv. containers in 1.000 TEU	1.395	1.329	1.320	1.399

Corridor Volkerak- Gent/Lille					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Krammersluizen	Verv. containers in 1.000 TEU	217	318	358	434
Sluis Hansweert	Verv. containers in 1.000 TEU	218	318	358	434
Kanaal Gent Terneuzen	Verv. containers in 1.000 TEU	167	186	170	165

Corridor Amsterdam-Delfzijl (Noord-Nederland)					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Oranjesluizen	Verv. containers in 1.000 TEU	235	281	302	334
Houribsluizen/Lelystad	Verv. containers in 1.000 TEU	209	255	273	300
Margrietkanaal/Lemmer	Verv. containers in 1.000 TEU	116	151	180	198
Gaarkeukensluis/ Van Starckenborghkanaal	Verv. containers in 1.000 TEU	108	122	128	137
Oostersluis/Groningen	Verv. containers in 1.000 TEU	108	122	127	136
Zeesluis Farmsum/Delfzijl	Verv. containers in 1.000 TEU	21	20	20	49

Corridor Oost-Nederland					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Eefde	Verv. containers in 1.000 TEU	97	86	99	98
Delden	Verv. containers in 1.000 TEU	97	86	99	98
Hengelo	Verv. containers in 1.000 TEU	0	0	0	0

Corridor Den Bosch-Zuid Willemsvaart (Brabant)					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Henriettesluis/ Den Bosch	Verv. containers in 1.000 TEU	144	151	147	149
Sluis Schijndel	Verv. containers in 1.000 TEU	37	53	64	61

Corridor Wilhelminakanaal (Brabant)					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Oosterhout (Sluis I)	Verv. containers in 1.000 TEU	56	57	74	80

Corridor Hollandse IJssel-Lek-BovenRijn					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Grote sluis Vianen	Verv. containers in 1.000 TEU	0	0	0	0
Sluis Amerongen	Verv. containers in 1.000 TEU	45	39	48	42
Sluis Driel	Verv. containers in 1.000 TEU	46	39	50	43

Corridor Hollandse IJssel-Gouwe					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Julianasluis Gouda	Verv. containers in 1.000 TEU	140	152	150	171

Corridor Gelderse IJssel					
Locatie	Jaar	2011	2012	2013	2014
Spooldersluis	Verv. containers in 1.000 TEU	0	4	0	0

2. Totale overslagvolumes binnenhavengemeentes (Bron ministerie IenM, CBS)

CBS Overslag gemeente	Gewicht in tonnen (incl. inhoud containers)							
	2011		2012		2013		2014	
Gemeente	Geladen	Gelost	Geladen	Gelost	Geladen	Gelost	Geladen	Gelost
Alblasserdam	11.839	29.194	11.498	178.831	13.537	121.229	155.383	116.554
Almelo	130.682	961.029	168.397	797.111	99.136	923.114	118.431	1.033.550
Alphen aan den Rijn	278.272	1.187.527	431.896	1.029.841	629.068	1.146.744	1.392.421	1.035.532
Bergen op Zoom	336.589	1.276.254	428.064	1.539.943	466.475	1.450.919	834.261	1.584.692
Cuijk	4.086.693	1.508.791	2.377.285	1.508.095	1.633.162	1.375.253	1.340.357	1.278.810
Delfzijl	2.264.092	1.682.126	2.107.040	1.504.961	2.186.591	1.269.368	2.511.430	1.632.700
Deventer	26.866	907.127	49.613	1.048.488	173.994	1.029.887	323.083	1.010.675
Dordrecht	2.356.634	2.246.959	2.196.555	2.673.456	2.218.269	2.371.790	2.187.778	2.193.054
Hardinxveld-Giessendam	16.960	27.418	25.717	30.360	18.310	31.203	20.323	26.892
Hendrik-Ido-Ambacht	8.214	33.867	3.585	35.657	9.797	23.427	12.119	40.229
Hengelo	2.392.191	1.432.675	1.911.302	1.256.808	2.513.198	1.367.810	2.624.618	1.649.182
Kampen	514.492	1.137.083	503.692	1.409.535	527.371	1.357.980	798.147	1.671.148
Meppel	193.870	1.726.657	316.093	1.887.642	318.330	1.932.437	880.302	2.126.109
Nijmegen	872.184	2.220.378	1.013.277	1.779.654	1.251.238	2.113.455	2.121.038	2.286.576
Oss	1.134.260	2.562.553	798.350	2.744.812	898.818	3.097.033	1.629.645	3.414.342
Papendrecht	56.439	204.335	37.946	130.250	27.166	117.829	15.339	95.789
Sittard-Geleen	661.860	965.586	617.470	903.875	648.316	1.053.580	1.244.213	1.436.304
Sliedrecht	1.833	13.531	5.153	19.818	31.741	15.029	7.285	23.409
Smallingerland	46.133	790.039	33.311	874.035	47.988	876.537	26.585	1.126.669
Stein	2.726.734	449.566	2.860.549	464.805	2.793.243	439.846	2.761.197	437.611
Terneuzen	6.412.361	6.557.023	6.474.766	6.712.826	6.596.516	6.450.490	6.178.808	6.702.877
Tilburg	72.016	534.297	67.326	428.902	94.746	292.349	268.411	426.165
Utrecht	1.553.806	3.575.065	2.005.902	3.205.467	1.350.476	3.598.316	1.863.376	3.923.752
Veghel	62.538	1.394.723	105.415	1.434.062	325.853	1.536.709	760.820	1.846.688
Venlo	2.305.130	1.427.171	2.135.833	832.344	3.466.606	729.713	3.477.249	1.120.534
Wageningen	61.674	1.588.868	61.353	1.402.420	72.032	1.215.131	66.489	1.093.461
Zaanstad	303.675	1.469.143	500.678	1.264.244	347.074	1.227.613	656.220	1.463.191
Zwijndrecht	211.039	810.323	188.471	793.035	200.192	770.407	233.306	720.986
Zwolle	375.973	2.181.420	88.706	1.830.090	84.477	1.770.483	202.780	1.923.163

CBS Overslag gemeente

Zeecontainers in TEU

Gemeente	2011		2012		2013		2014	
	Geladen	Gelost	Geladen	Gelost	Geladen	Gelost	Geladen	Gelost
Alblasserdam	0	0	0	0	0	131	0	0
Almelo	157	108	2	132	0	0	0	0
Alphen aan den Rijn	73.024	73.747	80.729	80.887	79.030	79.153	90.381	89.664
Bergen op Zoom	24.926	27.654	29.889	30.558	28.807	32.041	39.992	35.690
Cuijk	121	0	0	0	13.720	14.017	18.055	18.443
Delfzijl	5.613	6.154	4.355	4.272	4.187	6.055	1.596	1.887
Deventer	0	62	0	0	0	127	0	178
Dordrecht	7.637	5.176	8.053	9.544	772	2.021	300	891
Hardinxveld-Giessendam	0	0	0	0	0	0	0	241
Hendrik-Ido-Ambacht	70	0	0	379	0	178	164	294
Hengelo	51.426	51.605	46.337	46.928	51.577	51.595	52.469	51.258
Kampen	15.317	12.025	26.393	16.589	41.404	25.548	49.364	36.068
Meppel	41.346	47.770	48.628	51.154	33.561	35.661	35.019	34.836
Nijmegen	43.774	43.588	35.846	34.918	42.142	36.053	57.381	44.879
Oss	30.112	31.491	28.610	36.118	24.721	33.790	23.868	26.147
Papendrecht	96	220	24	536	0	251	0	216
Sittard-Geleen	60.847	60.364	53.376	52.947	53.080	53.462	54.204	56.074
Sliedrecht	0	0	0	0	0	147	0	0
Smallingerland	51	0	1	0	2	0	0	0
Stein	5.038	2.638	1.463	1.382	756	558	201	691
Terneuzen	55.872	50.452	58.004	55.970	46.776	51.705	35.546	38.054
Tilburg	28.745	28.711	29.842	29.258	35.454	37.643	32.612	33.147
Utrecht	55.792	50.961	42.747	37.354	53.586	51.302	59.039	54.528
Veghel	22.087	20.340	29.371	27.689	33.526	31.887	33.015	30.476
Venlo	25.393	27.964	28.578	30.087	42.316	44.640	55.483	51.850
Wageningen	0	233	0	0	0	0	34	0
Zaanstad	26.107	24.525	12.999	11.690	16.253	14.661	18.457	17.605
Zwijndrecht	0	173	0	0	0	249	0	275
Zwolle	0	0	175	0	0	0	0	0

Bijlage 5: Overzicht contactpersonen per binnenhaven

Binnenhaven	Contactpersoon		Binnenhaven	Contactpersoon
Drechtsteden	Frans Winterwerp		Meppel	Marco Swenne
Nijmegen	Jeroen Jansen		Born (Sittard-Geleen)	Raymond Ubachs
Oss	Ronald Kraus		Venlo	Jan Mulders
Utrecht	Maarten Bergmeijer		Drachten (Smallingerland)	Mariet Tefi-Dontje
Delfzijl	Oscar Scholing		Kampen	Marco Swenne
Hengelo	Gerry Waanders		Stein	Bas Robberts
Bergen op Zoom	Nanda Boer		Sas van Gent	Nicole Jansen-Geerinckx
Zwolle	Marco Swenne		Deventer	Rene Huls
Veghel	Paul Maassen		Tilburg	Pepijn Bos
Wageningen	Ton Kok		Alpen aan den Rijn	Gerard Castelein
Zaandam (Zaanstad)	Jan Nijman		Cuijk	Vieky Brands



Regionale Economie, Haven- en Vervoerseconomie (RHV)

rhv-secr@ese.eur.nl

+31 10 4081186 / +31 10 4082567

www.eur.nl/rhv

Visiting Address

Erasmus University Rotterdam Burgemeester Oudlaan 50, Room H16-01

3062 PA Rotterdam

Postal Address

Erasmus University Rotterdam RHV BV / Room H16-01

P.O. Box 1738 3000 DR Rotterdam