

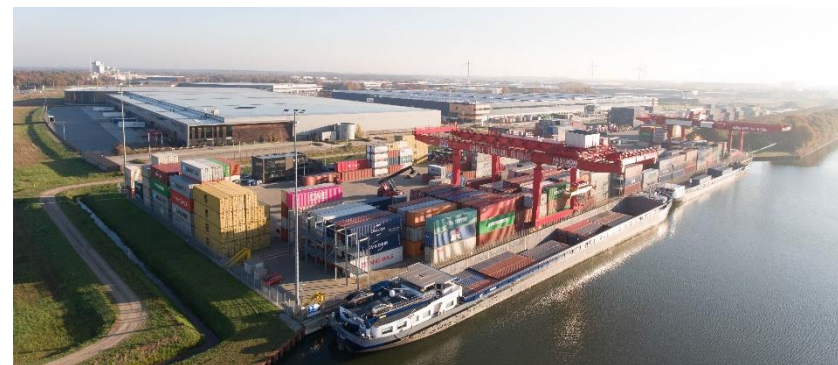
Binnenhavenmonitor 2021

Economische betekenis van de Nederlandse binnenhavens in 2020

Auteurs: Martijn Streng
Bart Kuipers

Datum: december 2021

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



Intentionally blank page

Samenvatting

Binnenhavens: wat is de impact van COVID-19 op de economische betekenis in 2020?

De Nederlandse binnenhavens zijn knooppunten in de regionale economie. De afgelopen jaren zijn ontbrekende punten in het (container)binnenhavennetwerk ingevuld – denk bijvoorbeeld aan de Flevokusthaven bij Lelystad. In deze jaren ging het economisch voor de wind; er was sprake van flinke groeicijfers van de gehele economie en ook de vervoerde volumes lieten een stijgend beeld te zien. Tot in 2020 de COVID-19 crisis een kortdurende maar heftige breuk in deze opwaartse trend liet zien. Op wereldniveau werden diverse productieprocessen tijdelijk stilgelegd en steeg het aantal blank sailings in de containerscheepvaart -het tijdelijk uit het schema halen van schepen- sterk. Dit resulteerde in lagere overslagvolumes in zeehavens. Zo rapporteerde de haven van Rotterdam een daling van 6,9% van de overslag in 2020, vooral in het tweede en derde kwartaal. De haven van Amsterdam rapporteerde zelfs een 14% lagere overslag in 2020 als gevolg van corona en de energietransitie. Als belangrijke herkomst en bestemming van goederen is zijn de Rotterdamse en Amsterdamse havens van groot belang voor (een deel van) de binnenhavens in Nederland. Maar naast de connectie met Rotterdam en Amsterdam zijn er ook andere mogelijke manieren waarop COVID-19 impact gehad kan hebben op de Nederlandse binnenhavens. Is er naast het effect op de overslag ook een effect op andere economische indicatoren zoals werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de binnenhavens zelf? Zijn er mensen ontslagen vanwege COVID-19 of was juist iedereen nodig om de uitdagingen op te lossen? Hoe staat het met de economische activiteiten die gebonden zijn aan of verbonden zijn met de binnenhavens in ons land?

Dat heeft het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (vanaf nu: Erasmus UPT) in opdracht van het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat (vanaf nu: ministerie IenW) en in nauwe samenwerking met de Nederlandse Vereniging van Binnenhavens (vanaf nu: NVB) onderzocht in de Binnenhavenmonitor 2021. De voorgaande versie van de Binnenhavenmonitor is opgeleverd over het jaar 2018; hoe hebben de Nederlandse binnenhavens zich sindsdien ontwikkeld? Een belangrijke opmerking vooraf is dat deze Binnenhavenmonitor wederom in samenwerking met het Centraal Bureau voor de Statistiek (vanaf nu: CBS) tot stand is gekomen. Het CBS is betrokken als onafhankelijke dataleverancier van de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Binnenhavenmonitor 2021: economische prestaties licht afgenomen

De Binnenhavenmonitor 2021 geeft inzicht in de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2020. Deze monitor voor 2020 laat zien dat **de directe toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland een omvang heeft van 7,3 miljard euro**. Als daar de indirecte toegevoegde waarde bij betrokken wordt is sprake van **een totale toegevoegde waarde van 12,1 miljard euro**. De **directe werkgelegenheid in de Nederlandse binnenhavens is berekend op 63,3 duizend werkzame personen in 2020**. Ten opzichte van 2018 is de werkgelegenheid licht afgenomen. De directe toegevoegde waarde is in deze periode met ongeveer 381 miljoen euro afgenomen tot 7,3 miljard euro; de totale directe + indirecte toegevoegde waarde is wat sterker afgenomen van 12,8 miljard euro naar 12,1 miljard euro. Er kan dan ook geconcludeerd worden dat de directe economische waarde van de Nederlandse binnenhavens als geheel licht is afgenomen in 2020.

Tabel 1: Totaal overzicht werkgelegenheid, directe- en indirecte toegevoegde waarde¹

	Totaal aantal direct werkzame personen	Directe toegevoegde waarde	Totale directe + indirecte toegevoegde waarde
Type binnenhaven	2020	2020 (in mln €)	2020 (in mln €)
Grote multifunctionele binnenhaven	3.610	385	611
Multifunctionele industriehaven	5.486	763	1.216
Multifunctionele agrohaven	6.160	759	1.302
Multifunctionele containerhaven	5.080	533	886
Multifunctionele zand- en grindhaven	2.160	171	309
Industriehaven	11.460	1.341	2.202
Agrohaven	2.240	334	563
Containerhaven	7.240	746	1.308
Zand- en grindhaven	7.380	944	1.573
Kleine zand-, grind- en agrohaven	1.350	174	290
Zeehavens	11.125	1.178	1.817
Totaal	63.300	7.328	12.076

Economisch belang per type binnenhaven: zwaartepunten

In 2020 is een aantal ontwikkelingen en aandachtspunten te zien. Het totale belang van de Nederlandse binnenhavens is sinds 2018 licht afgenomen; de werkgelegenheid is ongeveer duizend werknemers lager en de directe toegevoegde waarde is met iets meer dan 381 miljoen euro afgenomen. De uitsplitsing over de tien typen binnenhavens en de zeehavens maakt het mogelijk om verschillende typen binnenhavens te vergelijken en de bijdrage aan het totaal te onderscheiden. De grootste bijdrage wordt geleverd door de industriehavens, gevolgd door de binnenvaart in zeehavens en de zand- en grindhavens. De industriehavens hebben een werkgelegenheid van ruim 11 duizend mensen die gezamenlijk een directe toegevoegde waarde realiseren van 1,3 miljard euro. De binnenvaart in zeehavens draagt ongeveer 15% bij aan de totale toegevoegde waarde. De zand- en grindhavens hebben een werkgelegenheid van ongeveer 7,4 duizend mensen die gezamenlijk een directe toegevoegde waarde realiseren van 944 miljoen euro.

¹ Alle getallen in deze tabel – en alle andere tabellen in deze rapportage – kunnen afgerond zijn. In de berekeningen wordt gebruik gemaakt van niet afgeronde getallen, maar vanwege presentatie is gekozen om in de rapportage cijfers af te ronden. Hierdoor kunnen afrondingsverschillen ontstaan.

Voortschrijdend inzicht en hogere representativiteit

De Binnenhavenmonitor wordt uitgevoerd op basis van de 'Blue Ports methodiek', waarbij op basis van een aantal representatieve casestudies de werkgelegenheid en toegevoegde waarde van watergebonden en -verbonden bedrijven in de Nederlandse binnenhavens in kaart is gebracht. Conform het uitgangspunt van de methodiek wordt bij iedere monitor een aantal cases toegevoegd. Zo is de Binnenhavenmonitor 2019 uitgevoerd met 25 cases en is voor deze Binnenhavenmonitor gebruik gemaakt van 27 cases door toevoeging van Alblasterdam en Gennep. Deze 27 cases vormen een representatieve selectie van de 231 binnenhavens in Nederland, waarvan het grootste deel – 136 binnenhavens – kleine zand- en grind- en agrohavens zijn. Onder andere door gemeentelijke herindeling, waarbij de overslag van fysiek uiteen gelegen havens wordt samengevoegd, is hier verantwoordelijk voor. In lijn met de aanbevelingen uit de binnenhavenmonitor 2019 is een slag gemaakt door te kijken naar de classificering en aantallen van de verschillende binnenhavens in de diverse typen binnenhavens. Dit heeft geleid tot aanpassingen die de stand van zaken bij de binnenhavens wat betreft veranderende economische zwaartepunten per haven op een meer representatieve wijze weergeeft. In samenwerking met het ministerie van IenW en de NVB zal hier in de toekomst verder naar gekeken worden om in de volgende Binnenhavenmonitors een accurate inschatting te kunnen blijven geven.

Inhoudsopgave

Samenvatting 3

Inhoudsopgave.....	6
Lijst van tabellen	8
I. Aanpak Binnenhavenmonitor.....	10
Blue Ports methodiek	10
Binnenhavenmonitor 2021: betrokkenheid CBS	11
Blue Ports methodiek Binnenhavenmonitor 2021: Stappenplan	12
Aandachtspunten en wijzigingen methodiek	14
II. Analyse werkgelegenheid en toegevoegde waarde per type binnenhaven	15
1. Grote multifunctionele binnenhaven: totaal	16
Verschilanalyse	16
Uitsplitsing per case.....	17
2. Multifunctionele industriehaven: totaal	19
Verschilanalyse	19
Uitsplitsing per case.....	20
3. Multifunctionele agrohaven: totaal	21
Verschilanalyse	21
Uitsplitsing per case.....	22
4. Multifunctionele containerhaven: totaal	24
Verschilanalyse	24
Uitsplitsing per case.....	25
5. Multifunctionele zand- en grindhaven: totaal	28
Verschilanalyse	28
Uitsplitsing per case.....	29
6. Industriehaven: totaal	30
Verschilanalyse	30
Uitsplitsing per case.....	31
7. Agrohaven: totaal	34
Verschilanalyse	34

	Uitsplitsing per case.....	35
8.	Containerhaven: totaal.....	36
	Verschilanalyse	36
	Uitsplitsing per case.....	37
9.	Zand- en grindhaven: totaal	38
	Verschilanalyse	38
	Uitsplitsing per case.....	39
10.	Kleine zand-, grind- en agrohaven.....	40
11.	Zeehavens.....	41
	Totaaloverzicht werknemers & toegevoegde waarde binnenhavens Nederland	42
III.	Conclusie.....	44
	Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens	46
	Bijlage 2: Totaaloverzicht Port of Twente.....	48
	Bijlage 3: SBI-classificaties binnenhavengerelateerde activiteiten	49
	Bijlage 4: Referenties en bronnen	53

Lijst van tabellen

Tabel 1: Totaal overzicht werkgelegenheid, directe- en indirecte toegevoegde waarde.....	4
Tabel 2: Samenvatting Blue Ports methodiek Binnenhavenmonitor	10
Tabel 3: Typologische afbakening binnenhavens (zie ook Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens)	13
Tabel 4: Grote multifunctionele binnenhaven	16
Tabel 5: Nijmegen	17
Tabel 6: Oss	17
Tabel 7: Utrecht	18
Tabel 8: Multifunctionele industriehaven	19
Tabel 9: Bergen op Zoom.....	20
Tabel 10: Hengelo	20
Tabel 11: Multifunctionele agrohaven	21
Tabel 12: Zaanstad.....	22
Tabel 13: Meppel	22
Tabel 14: Wageningen	23
Tabel 15: Multifunctionele containerhaven	24
Tabel 16: Venlo	25
Tabel 17: Venray	25
Tabel 18: Sittard-Geleen	26
Tabel 19:Meerijstad	26
Tabel 20: Leeuwarden	27
Tabel 21: Multifunctionele zand- en grindhaven	28
Tabel 22: Smallerland	29
Tabel 23: Industriehaven	30
Tabel 24: Almelo	31
Tabel 25: Enschede	31

Tabel 26: Stein	32
Tabel 27: Dordrecht.....	32
Tabel 28: Zwijndrecht	33
Tabel 29: Hardinxveld-Giessendam	33
Tabel 30: Agrohaven.....	34
Tabel 31: Deventer	35
Tabel 32: Hof van Twente-Lochem.....	35
Tabel 33: Containerhaven	36
Tabel 34: Tilburg	37
Tabel 35: Alblasserdam	37
Tabel 36: Zand- en grindhaven	38
Tabel 37: Cuijk	39
Tabel 38: Gennep.....	39
Tabel 39: Kleine zand-, grind- en agrohaven	40
Tabel 40: Zeehavens	41
Tabel 41: Totaaloverzicht aantal werkzame personen en toegevoegde waarde per werkzame persoon	42
Tabel 42: Totaaloverzicht directe- en indirecte toegevoegde waarde binnenhavens Nederland.....	43
Tabel 43: Totaaloverzicht werkgelegenheid, directe- en indirecte toegevoegde waarde	44
Tabel 44: Totaaloverzicht Port of Twente 2018	48

I. Aanpak Binnenhavenmonitor

De Binnenhavenmonitor 2021 geeft inzicht in de economische ontwikkeling van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2020. De aanpak die voor deze Binnenhavenmonitor gebruikt wordt is gebaseerd op de methode zoals deze gebruikt is in de Binnenhavenmonitor 2019 en 2015 (Erasmus UPT, 2020 en 2016), in de studie 'Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie' (TNO, 2004) en de studie 'Blue Ports: De onmisbare schakels' (NVB, 2012).

Blue Ports methodiek

In de Blue Ports methodiek wordt de economische betekenis van binnenhavens gemeten aan de hand van een set binnenhavens die als casestudie fungeert. Deze binnenhavens vormen een goede representatie van de 231 binnenhavens in Nederland. De gemeentes of havenbeheerders van deze binnenhavens leveren data over de aanwezigheid van binnenhaven gerelateerde bedrijven en over de werkgelegenheid bij deze bedrijven. De gemeentes en/of havenbeheerders ontvingen hiertoe van Erasmus UPT een duidelijke instructie over welke data op welke manier aan te leveren en aan welke voorwaarden bedrijven moeten voldoen om meegenomen te worden. Het bedrijf moet actief van de binnenvaart gebruik maken in de aan- en afvoerlogistiek. Dit is een engere definitie dan in de (zee)Havenmonitoraanpak waarin ook niet-watergebonden bedrijven op een nabijgelegen bedrijventerrein meetellen. In de Blue Ports methodiek wordt een extrapolatie gemaakt van de totale werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de 231 Nederlandse binnenhavens met de onderzochte cases als uitgangspunt. Een belangrijke aanbeveling van de Blue Ports methodiek bestaat uit een jaarlijkse toevoeging van cases, zodat de representativiteit jaarlijks sterker wordt. Daarom is deze Binnenhavenmonitor 2021 gebaseerd op 27 cases, in plaats van de 25 cases die in de vorige monitor zijn meegenomen. Tabel 2 geeft een samenvatting van de belangrijkste kenmerken van de Blue Ports methodiek zoals gebruikt in deze Binnenhavenmonitor.

Tabel 2: Samenvatting Blue Ports methodiek Binnenhavenmonitor	
Aantal onderzochte binnenhavens	27 binnenhavens – bottom-up steekproef die geëxtrapeleerd wordt naar alle binnenhavens in Nederland
Indicatoren	<ul style="list-style-type: none"> • Directe werkgelegenheid • Directe en indirecte toegevoegde waarde
Keuzecriteria havens	Binnenhavens uit laatste versie Binnenhavenmonitor 2019. Deze set vormt een goede representatie van verschillende binnenhaventypes in Nederland. Ten opzichte van de vorige monitor zijn twee havens toegevoegd conform de aanbeveling behorend bij de Blue Ports methodiek.
Aanpak	<ul style="list-style-type: none"> - Gemeentes/havendiensten leveren en/of verifiëren lijst met bedrijven - CBS en Erasmus UPT berekenen directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde - (Indirecte) toegevoegde waarde en multipliers wordt bepaald via CBS/I-O tabellen - Werkgelegenheid en toegevoegde waarde voor Nederland totaal: schatting op basis van 27 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.

Binnenhavenmonitor 2021: betrokkenheid CBS

Op basis van de aangeleverde bedrijvenlijsten heeft het CBS voor een aantal van de binnenhavens cijfers geleverd voor de directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde. Dit wordt in het stappenplan verder uitgewerkt. Een belangrijk uitgangspunt is de beperking die het CBS heeft met betrekking tot publicatie van informatie, zie kader. Concreet betekent deze publicatiebeperking dat er voor een aantal cases niet gerapporteerd mocht worden door het CBS; hierover meer in de uitleg bij stap 2.

Het CBS heeft toegang tot diverse bronbestanden bij de bepaling van de directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde; het gaat hier om de productiestatistiek, het algemeen bedrijvenregister en de polisadministratie. Deze worden gebruikt om op basis van de door Erasmus UPT aangeleverde bedrijvenlijsten directe werkgelegenheid en toegevoegde waarde te bepalen. Het CBS berekent de directe toegevoegde waarde op basis van daadwerkelijke opgaves van bedrijven, waardoor de cijfers accurater zijn en individuele verschillen tussen binnenhavens veel nauwkeuriger kunnen worden meegenomen.

Belangrijke beperking is dat het CBS niet mag rapporteren vanwege onthullingsrisico als er sprake is van één van de volgende twee voorwaarden:

- 1) er is sprake van vijf of minder bedrijven in de binnenhaven;*
- 2) één bedrijf is verantwoordelijk voor meer dan 70% van de werkgelegenheid of toegevoegde waarde in een binnenhaven.*

Deze beperking zorgt ervoor dat er voor een aantal havens (3) geen cijfers opgeleverd konden worden door het CBS. De resultaten voor deze havens zijn berekend door Erasmus UPT op basis van de aanpak zoals in de vorige Binnenhavenmonitor ook toegepast.

Blue Ports methodiek Binnenhavenmonitor 2021: Stappenplan

Stap 1 Typologische afbakening binnenhavens

Er is in deze Binnenhavenmonitor één grote aanpassing gedaan in de typering van de binnenhavens. De categorie Inland mainport 'hors categorie', de Drechtsteden, is in deze monitor opgesplitst in de individuele havens en niet meer als complex gerapporteerd. Daardoor zijn er nog tien type binnenhavens opgenomen: 1) Grote multifunctionele binnenhaven, 2) Multifunctionele industriehaven, 3) Multifunctionele agrohaven, 4) Multifunctionele containerhaven, 5) Multifunctionele zand- en grindhaven, 6) Industriehaven, 7) Agrohaven, 8) Containerhaven, 9) Zand- en grindhaven en 10) 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. Naast deze tien typen binnenhavens zijn ook de in zeehavens aan binnenhavens en binnenvaart gelieerde activiteiten meegenomen. Hier is dezelfde methodologie gevolgd als in de Binnenhavenmonitor 2019.

Stap 2: Selectie cases en indeling binnenhavens naar typologie

Uitgangspunt van de selectie van de cases zijn de binnenhavens die in de Binnenhavenmonitor 2019 zijn opgenomen. Alle cases die in de Binnenhavenmonitor 2019 zijn opgenomen, worden ook in deze Binnenhavenmonitor meegenomen, met uitzondering van Delfzijl en Alphen aan den Rijn. De binnenhaven van Delfzijl is, in overleg met Groningen Seaports, niet meegenomen als casestudie vanwege de overlap met de zeehavenmonitor en het daaruit volgende risico op dubbeltellingen. Voor de binnenhaven van Alphen aan den Rijn kon vanuit de gemeente geen betrouwbare informatie voor het opstellen van de bedrijvenlijsten geleverd worden. De binnenhavens zijn ingedeeld met als uitgangspunt de Binnenhavenmonitor 2019, waarna enkele wijzigingen op basis van expert judgement van Erasmus UPT, de opdrachtgever, NVB en CBS-overslagstatistieken over 2020 zijn doorgevoerd. Zo is Meerijstad verplaatst naar de categorie multifunctionele containerhaven. De meegenomen cases uit de Drechtsteden (drie) zijn meegenomen als industriehavens. Alblasserdam en Gennep zijn als cases toegevoegd in deze monitor. Tabel 3 geeft een overzicht van de indeling van de cases over de verschillende typen binnenhavens. Het totaal aantal binnenhavengemeentes waar minstens een overslag van 1.000 ton per jaar overgeslagen wordt, is in Nederland is op 231 bepaald door het CBS op basis van de overslagstatistieken over 2020.

Tabel 3: Typologische afbakening binnenhavens (zie ook Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens)

Type binnenhaven	# in Nederland	Cases in Binnenhavenmonitor 2018	# cases
Grote multifunctionele binnenhaven	3	Nijmegen, Oss, Utrecht	3
Multifunctionele industriehaven	4	Hengelo, Bergen op Zoom	2
Multifunctionele agrohaven	6	Zaanstad, Meppel, Wageningen	3
Multifunctionele containerhaven	9	Venlo, Venray, Sittard-Geleen, Meierijstad, Leeuwarden	5
Multifunctionele zand- en grindhaven	3	Smallingerland	1
Industriehaven	13	Almelo, Enschede, Stein, Dordrecht, Zwijndrecht, Hardinxveld-Giessendam	6
Agrohaven	8	Deventer, Lochem-Hof van Twente	3
Containerhaven	8	Tilburg, Alblasterdam	2
Grote zand- en grindhaven	41	Cuijk, Gennep	2
Kleine zand-, grind- en agrohaven	136		
Totaal	231		27

Stap 3: Identificatie van bedrijven in binnenhavengemeente en verificatie gemeente

Op basis van de postcodegebieden, de bedrijfsactiviteiten en de vorige versie van de Binnenhavenmonitor is een inventarisatie van bedrijven gemaakt. Met hulp van de NVB 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). Waar het om meerdere redenen niet mogelijk was de bedrijvenlijsten in samenspraak met de gemeentes en/of andere stakeholders bedrijvenlijsten op te stellen, is dit door Erasmus UPT gedaan.

Stap 4: Bepaling directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde

De lijst met bedrijven inclusief KVK-nummers is naar het CBS gestuurd. Het CBS heeft op basis van de productiestatistiek, het algemeen bedrijvenregister en de polisadministratie inschattingen gemaakt per bedrijf van de directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde. Vervolgens zijn totalen per binnenhaven van de directe werkgelegenheid en de directe toegevoegde waarde aan Erasmus UPT gerapporteerd. Het CBS heeft voor alle cases de werkgelegenheid en toegevoegde waarde aangeleverd, met uitzondering van drie cases. Het CBS kon ook voor de havens van Bergen op Zoom, Stein en Wageningen geen gegevens aanleveren vanwege de publicatiebeperkingen; deze cases zijn daarom door Erasmus UPT uitgewerkt vanwege het belang van deze cases voor de monitor conform de methodiek zoals ook toegepast in de Binnenhavenmonitor 2019. De methodiek hiervoor is gelijk aan de Binnenhavenmonitor 2019, dus inclusief de berekening van de toegevoegde waarde op basis van 118 SBI-categorieën. De data die nodig is om de toegevoegde waarde per werkzame persoon te berekenen (toegevoegde waarde per SBI-code en aantal werkzame personen per SBI-code) is verkregen uit de input-outputtabellen uit de nationale rekeningen van het CBS. Deze monitor vervangt de vorige monitor en bevat de op voortschrijdend inzicht

gebaseerde consistente cijfers.

Stap 5: Berekening indirecte toegevoegde waarde

De indirecte effecten van de binnenhavenactiviteiten zijn berekend op een gelijke manier als in de zeehavenmonitor. De multipliers voor 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 waarde multipliers zijn bepaald op basis van SBI-codes om consistentie met de berekeningen van de toegevoegde waarde te houden. Voor de door het CBS aangeleverde havens is door het CBS een gewogen gemiddelde multiplier berekend op basis van de input vanuit Erasmus UPT; eenzelfde berekening is voor de door Erasmus UPT bepaalde binnenhavens gedaan door Erasmus UPT. De methodiek voor de indirecte effecten is wat betreft de uitgangspunten daarom gelijk aan de Binnenhavenmonitor 2019. Resultaat is een totale toegevoegde waarde per type binnenhaven; dus directe en indirecte toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland.

Aandachtspunten en wijzigingen methodiek

De methodiek is gelijk aan de Binnenhavenmonitor 2019. In samenwerking met de opdrachtgever, de NVB en het CBS is wel gekeken naar de mogelijkheid om de indeling van de binnenhavens in de verschillende type binnenhavens op basis van de overslagstatistieken over 2020 te actualiseren. Deze methodiek bevat voor deze Binnenhavenmonitor 2021 nog te veel haken en ogen, waardoor deze methodiek niet in deze monitor is toegepast. Wel is de indeling op basis van inzichten verkregen uit de analyse geactualiseerd.

Samenvatting methodiek en belangrijkste aandachtspunten

- Betrokkenheid CBS voor de bepaling directe werkgelegenheid en directe toegevoegde waarde van groot deel van de cases
- Combinatie tussen cases die zijn berekend door het CBS en waar niet mogelijk door CBS vanwege publicatiebeperkingen door Erasmus UPT
- Aanpassing totaal aantal havens in Nederland naar 231 vanwege gemeentelijke herindelingen en analyse overslagstatistieken
- 27 cases meegenomen in deze Binnenhavenmonitor 2021
- Voor de volgende editie van de Binnenhavenmonitor wordt door de betrokken partijen gezamenlijk gekeken naar de typologie van de binnenhavens in Nederland. In welke mate is het proces om havens in te delen verder te objectiveren op basis van de CBS overslagstatistieken?

II. Analyse werkgelegenheid en toegevoegde waarde per type binnenhaven

Alle tien typen binnenhavens die zijn onderscheiden worden achtereenvolgens uitgewerkt in dit deel van de Binnenhavenmonitor. Er wordt per type binnenhaven eerst een totaaloverzicht gegeven, waarna een verschillenanalyse volgt tussen de cijfers over 2020 en de cijfers over 2018. Vervolgens wordt, indien van toepassing, de uitsplitsing gemaakt tussen de verschillende casestudies die samen het totaal vormen in een categorie.

Een organisatorische opmerking vooraf gaat over hoe Tabel 4, tabel 8, tabel 11, tabel 15, tabel 21, tabel 23, tabel 30, tabel 33, tabel 36, tabel 39 en tabel 40 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.

In de berekeningen wordt niet tussentijds afgerond en wordt gerekend met cijfers achter de komma voor bijna alle variabelen. Voor de leesbaarheid en overzichtelijkheid van de rapportage is dit detailniveau niet opgeschreven, maar zijn getallen afgerond. Hierdoor kan een kleine afwijking ontstaan indien de berekening handmatig wordt nagerekend op basis van de gepresenteerde getallen.

1. Grote multifunctionele binnenhaven: totaal

Tabel 4: Grote multifunctionele binnenhaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	4	4	4	3
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	1.443	1.357	1.413	1.203
Totale werkgelegenheid	5.772	5.427	5.653	3.610
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€93.714	€95.630	€94.150	€106.617
Directe toegevoegde waarde grote multifunctionele binnenhaven	€541 mln	€519 mln	€532 mln	€385 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,55	1,56	1,54	1,59
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€836 mln	€807 mln	€822 mln	€611 mln

Verschilanalyse

De grote multifunctionele binnenhavens hebben een relatief stabiele economische waarde. In overleg met de gemeente Utrecht is het aantal binnenhavengebonden en binnenhavenverbonden bedrijven teruggebracht. Daarnaast is Delfzijl niet meer als case meegenomen vanwege de overlap met de zeehavenmonitor. Hierdoor is de economische betekenis die in de tabel zichtbaar is een stuk lager, zowel wat betreft gemiddelde werkgelegenheid als toegevoegde waarde. De directe werkgelegenheid is ruim 3.600 werknemers met een directe toegevoegde waarde van 385 miljoen euro. De totale directe + indirecte toegevoegde waarde bedraagt ruim 600 miljoen euro.



Binnenhaven Nijmegen

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Nijmegen

Tabel 5: Nijmegen				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Nijmegen	1.412	1.415	1.310	1.530
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€110.906	€115.194	€113.321	€94.771
Directe toegevoegde waarde Nijmegen	€157 mln	€163 mln	€148 mln	€145 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,41	1,42	1,42	1,43
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€220 mln	€232 mln	€210 mln	€208 mln

De economische waarde van de binnenhaven van Nijmegen is relatief stabiel; de werkgelegenheid is wel toegenomen, maar zowel de directe alsook de totale toegevoegde waarde zijn zo goed als gelijk gebleven in 2020 ten opzichte van 2018.

Case Study 2: Oss

Tabel 6: Oss				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Oss	895	895	1.025	1.290
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€91.118	€93.855	€77.761	€88.372
Directe toegevoegde waarde Oss	€82 mln	€84 mln	€80 mln	€114 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,74	1,75	1,71	1,79
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€142 mln	€147 mln	€136 mln	€204 mln

De binnenhaven van Oss laat een stijging zien naar 1.290 werknemers. Omdat ook de toegevoegde waarde per werkzame persoon en de multiplier voor de indirecte toegevoegde waarde toenemen, is een relatief sterke stijging van de toegevoegde waarde te zien, naar €204 miljoen in 2020. Een van de redenen is de komst van enkele bedrijven in de categorie groothandel en logistiek. Daarnaast is jachtenbouwer Heesen Yachts een belangrijke speler in de haven van Oss.

Case Study 3: Utrecht

Tabel 7: Utrecht				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Utrecht	881	767	830	790
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€107.459	€105.724	€124.096	€136.709
Directe toegevoegde waarde Utrecht	€95 mln	€81 mln	€103 mln	€108 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,49	1,50	1,51	1,54
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€142 mln	€121 mln	€156 mln	€166 mln

In afstemming met de gemeente Utrecht is de lijst met binnenhavenverbonden bedrijven aangepast, waardoor minder bedrijven als binnenhavenverbonden zijn gekarakteriseerd. Deze wijziging is met terugwerkende kracht teruggerekend tot 2013 door -op basis van de procentuele ontwikkeling- de waardes opnieuw te bepalen. De economische betekenis uitgedrukt in werkgelegenheid is relatief stabiel, wat betreft toegevoegde waarde is een toename zichtbaar tot €166 mln in 2020.

2. Multifunctionele industriehaven: totaal

Tabel 8: Multifunctionele industriehaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	5	5	5	4
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	1.406	1.402	1.483	1.372
Totale werkgelegenheid	7.031	7.008	7.413	5.486
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€121.384	€123.548	€165.565	€139.134
Directe toegevoegde waarde multifunctionele industriehaven	€853 mln	€866 mln	€1.227 mln	€763 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,63	1,63	1,59	1,59
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€1.390	€1.407 mln	€1.946 mln	€1.216 mln

Verschilanalyse

Het beeld in de multifunctionele industriehavens is vrij constant op het gebied van werkgelegenheid. De daling die zichtbaar is in tabel 8 is vanwege het niet meer opnemen van Delfzijl als case studie in deze Binnenhavenmonitor; dit vanwege de overlap met de zeehavenmonitor. Daardoor daalt het aantal binnenhavens in Nederland in deze categorie van vijf naar vier, wat het verschil bepaalt. De toegevoegde waarde per werkzame persoon daalt wel relatief sterk. Dit komt vooral door een daling van deze variabele in Bergen op Zoom, een haven met een sterk en uitgebreid chemisch cluster. In deze chemische industrie is de toegevoegde waarde in 2020 sterk gedaald als gevolg van COVID-19; een beeld wat landelijk zichtbaar is. Dit beeld kwam ook terug in de zeehavenmonitor, waar in diverse zeehavens een vergelijkbare situatie zichtbaar was.



Binnenhaven Hengelo

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Bergen op Zoom

Tabel 9: Bergen op Zoom				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Bergen op Zoom	1.893	1.845	1.453	1.483
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€106.951	€111.013	€224.160	€185.411
Directe toegevoegde waarde Bergen op Zoom	€202 mln	€205 mln	€326 mln	€275 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,68	1,66	1,66	1,66
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€340 mln	€339 mln	€539 mln	€455 mln

In Bergen om Zoom is sprake van een daling van de toegevoegde waarde per werkzame persoon en daarmee de directe toegevoegde waarde. In lijn met de landelijke ontwikkelingen in de chemische industrie als gevolg van COVID-19 is een daling van de toegevoegde waarde in deze sector zichtbaar. Hierdoor daalt de totale toegevoegde waarde in Bergen op Zoom in 2020 naar €455 miljoen.

Case Study 2: Hengelo

Tabel 10: Hengelo				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Hengelo	609	605	1.245	1.260
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€102.739	€105.785	€87.550	€92.857
Directe toegevoegde waarde Hengelo	€63 mln	€64 mln	€109 mln	€117 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,55	1,54	1,59	1,53
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€97 mln	€98 mln	€173 mln	€179 mln

De economische betekenis van de binnenhaven van Hengelo is vrij stabiel en vergelijkbaar met 2018. De sprong tussen 2014 en 2018 komt primair door het in lijn brengen van het percentage van de werkgelegenheid wat meegenomen wordt van een beperkt aantal binnenhavenverbonden partijen; de volledige uitleg is te vinden in de Binnenhavenmonitor 2019.

3. Multifunctionele agrohaven: totaal

Tabel 11: Multifunctionele agrohaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	9	9	7	6
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	760	764	867	1.027
Totale werkgelegenheid	6.844	6.876	6.066	6.160
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€107.712	€111.880	€120.728	€123.159
Directe toegevoegde waarde multifunctionele agrohaven	€737 mln	€769 mln	€732 mln	€759 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,75	1,74	1,73	1,72
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€1.290	€1.341 mln	€1.270 mln	€1.302 mln

Verschilanalyse

De economische betekenis van de multifunctionele agrohavens is relatief vergelijkbaar met de economische betekenis in 2018. De case Meierijstad is verplaatst naar de categorie multifunctionele containerhaven, waardoor het aantal cases met één is afgenomen. De totale economische betekenis is ruim 6.100 werknemers, bijna €759 miljoen directe toegevoegde waarde en €1,3 miljard totale toegevoegde waarde.

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Zaanstad

Tabel 12: Zaanstad				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Zaanstad	2.156	2.170	2.530	2.210
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€154.894	€160.829	€161.217	€152.941
Directe toegevoegde waarde Zaanstad	€334 mln	€349 mln	€408 mln	€338 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,72	1,71	1,71	1,81
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€573 mln	€598 mln	€697 mln	€611 mln

De werkgelegenheid in Zaanstad is afgenomen tot 2.210 werknemers en daardoor neemt ook de directe toegevoegde waarde af naar €338 miljoen. Er is zichtbaar dat enkele bedrijven gelegen aan de Zaan inmiddels hun activiteiten hebben stopgezet of verplaatst naar andere locaties waardoor het goederenvervoer over water mogelijk is afgenomen en verder kunnen afnemen. Ook kunnen goederenstromen via de weg worden vervoerd in het geval van vestiging op 'droge' locaties. Natte bedrijventerreinen worden omgebouwd tot nieuwe woningbouwlocaties. Voorbeelden hiervan zijn de meelfabriek Meneba in Wormerveer en de verhuizing van Bunge Loders Croklaan die recent aankondigde te verhuizen van Wormerveer naar een nog te bouwen fabriek op industriegebied Hoogtij langs het Noordzeekanaal.

Case Study 2: Meppel

Tabel 13: Meppel				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Meppel	275	275	325	560
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€95.190	€98.182	€101.015	€96.429
Directe toegevoegde waarde Meppel	€26 mln	€27 mln	€33 mln	€54 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,83	1,86	1,83	1,72
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€48 mln	€50 mln	€60 mln	€93 mln

In de binnenhaven van Meppel zijn twee binnenhavenverbonden bedrijven die eerdere jaren niet zijn meegenomen in 2020 wel -deels- meegenomen. Hierdoor is de werkgelegenheid en toegevoegde waarde toegenomen tot 560 werknemers en €93 miljoen toegevoegde waarde.

Case Study 3: Wageningen

Tabel 14: Wageningen				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Wageningen	305	305	305	310
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€84.487	€89.719	€111.181	€120.107
Directe toegevoegde waarde Wageningen	€26 mln	€27 mln	€34 mln	€37 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,65	1,62	1,62	1,62
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€42 mln	€44 mln	€55 mln	€60 mln

De economische betekenis van de binnenhaven van Wageningen is vergelijkbaar met de economische betekenis in 2018. De binnenhaven heeft een werkgelegenheid van ongeveer 300 werknemers die gezamenlijk ongeveer €37 miljoen aan directe toegevoegde waarde realiseren.

4. Multifunctionele containerhaven: totaal

Tabel 15: Multifunctionele containerhaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	3	3	9	9
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	537	538	537	564
Totale werkgelegenheid	1.611	1.614	4.831	5.080
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€103.147	€104.182	€109.150	€104.954
Directe toegevoegde waarde multifunctionele containerhaven	€166 mln	€168 mln	€527 mln	€533 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,49	1,48	1,51	1,66
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€248 mln	€249 mln	€794 mln	€886 mln

Verschilanalyse

De economische betekenis van de multifunctionele containerhavens is in 2020 ruim 5.000 werknemers en ongeveer €533 miljoen directe toegevoegde waarde. Dit is een lichte toename ten opzichte van 2018, na een eerdere sterke groei ten opzichte van de jaren daarvoor. De multiplier voor indirecte toegevoegde waarde is wel relatief sterk toegenomen, waardoor de totale toegevoegde waarde toeneemt naar bijna €886 miljoen. Voor de multifunctionele containerhavens -maar ook de containerhavens- geldt dat er een sterke relatie is tussen de containerterminals en achterliggende bedrijventerreinen waarop (veel) distributiecentra gevestigd zijn. Deze distributiecentra genereren veel economische activiteit in de vorm van werkgelegenheid en toegevoegde waarde. Voor een beperkt deel worden deze activiteiten meegenomen in de directe en/of indirecte indicatoren zoals meegenomen in deze binnenhavenmonitor, maar er is geen sprake van een volledig beeld. Hiervoor is verder onderzoek nodig.

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Venlo²

Tabel 16: Venlo				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Venlo	801	803	783	783
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€108.149	€107.406	€107.911	€105.041
Directe toegevoegde waarde Venlo	€87 mln	€86 mln	€84 mln	€82 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,51	1,50	1,52	1,54
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€131 mln	€129 mln	€128 mln	€126 mln

De economische waarde van de binnenhaven van Venlo is zo goed als constant gebleven in 2020 ten opzichte van 2018. Er is sprake van een groei in het aantal distributiecentra in de omgeving van de binnenhaven, maar deze groei is niet goed zichtbaar en meegenomen in de Binnenhavenmonitor. Als deze binnenhavenverbonden activiteiten wel meer zouden worden meegenomen, zou een groei zichtbaar zijn in 2020 voor de binnenhaven van Venlo.

Case Study 2: Venray

Tabel 17: Venray				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Venray	-	-	502	490
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	-	€94.655	€91.837
Directe toegevoegde waarde Venray	-	-	€48 mln	€45 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	-	1,49	1,76
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	-	€71 mln	€79 mln

De economische betekenis van de binnenhaven van Venray is licht afgenomen wat betreft directe effecten, naar respectievelijk 490 werknemers en €45 miljoen euro toegevoegde waarde. De multiplier voor de indirecte toegevoegde waarde is wel sterk toegenomen, waardoor de totale toegevoegde waarde toeneemt tot €79 miljoen. Verwachting is dat deze economische betekenis in de toekomst zal toenemen als gevolg van de uitbreiding van de haven met zo'n 20 hectare natte bedrijventerreinen.

² CBS opgave van werkgelegenheid is door EUR aangevuld

Case Study 3: Sittard-Geleen³

Tabel 18: Sittard-Geleen				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Sittard-Geleen	273	273	273	389
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€98.145	€100.959	€116.941	€124.641
Directe toegevoegde waarde Sittard-Geleen	€27 mln	€28 mln	€32 mln	€48 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,47	1,46	1,46	1,37
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€39 mln	€40 mln	€47 mln	€66 mln

De economische betekenis van de binnenhaven van Sittard-Geleen is licht toegenomen qua directe effecten, naar respectievelijk 389 werknemers en €48 miljoen euro toegevoegde waarde. De multiplier voor de indirecte toegevoegde waarde is wel afgenomen, waardoor de totale toegevoegde waarde toeneemt tot €66 miljoen

Case Study 4: Meierijstad

Tabel 19: Meierijstad				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Meierijstad	306	306	306	550
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€96.277	€98.788	€109.497	€116.364
Directe toegevoegde waarde Meierijstad	€29 mln	€30 mln	€34 mln	€64 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,81	1,78	1,78	1,81
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€53 mln	€54 mln	€60 mln	€116 mln

De inschatting van de economische betekenis voor Meierijstad is in 2020 voor het eerst door het CBS gedaan; in de voorgaande Binnenhavenmonitor is dit door Erasmus UPT gedaan. De cijfers op basis van de daadwerkelijke opgaves van bedrijven blijken een stuk hoger te liggen dan de inschatting die tot nu toe gemaakt is. Daarnaast zijn ook enkele bedrijven toegevoegd aan de bedrijvenlijst. Het was niet mogelijk om dit met terugwerkende kracht terug te rekenen, maar de inschatting in 2020 geeft een goed beeld van de economische betekenis. Deze is in 2020 550 werknemers en totaal €116 miljoen toegevoegde waarde.

³ CBS opgave van werkgelegenheid is door EUR aangevuld

Case Study 5: Leeuwarden

Tabel 20: Leeuwarden				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Leeuwarden	-	-	589	610
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	-	€117.092	€86.885
Directe toegevoegde waarde Leeuwarden	-	-	€69 mln	€53 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	-	1,55	1,83
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	-	€107 mln	€97 mln

De binnenhaven van Leeuwarden laat een wisselend beeld zien. De werkgelegenheid neemt licht toe, maar de directe toegevoegde waarde een daling van €16 miljoen. Daartegenover staat weer een stijging van de multiplier -die dit jaar door het CBS is bepaald in tegenstelling tot vorige Binnenhavenmonitor-, waardoor de totale toegevoegde waarde relatief dicht in de buurt komt van de waarde in 2018 met €97 miljoen.

5. Multifunctionele zand- en grindhaven: totaal

Tabel 21: Multifunctionele zand- en grindhaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	4	4	4	3
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	669	650	815	720
Totale werkgelegenheid	2.677	2.600	3.260	2.160
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€77.887	€92.771	€76.729	€79.167
Directe toegevoegde waarde multifunctionele zand- en grindhaven	€209 mln	€241 mln	€250 mln	€171 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,54	1,62	1,65	1,81
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€322 mln	€390 mln	€412 mln	€309 mln

Verschilanalyse

Door een daling van het aantal werkzame personen in de casestudie Smalingerland -de enige case in deze categorie- en een afname van het aantal havens in Nederland naar 3 door verplaatsing van Gennep naar de categorie Zand- en grindhaven, neemt de werkgelegenheid in de multifunctionele zand- en grindhavens af tot 2.160 werknemers. De toegevoegde waarde neemt af naar €171 miljoen euro.



Binnenhaven Drachten

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Smalingerland

Tabel 22: Smalingerland				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Smalingerland	669	650	815	720
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€77.887	€78.462	€76.729	€79.167
Directe toegevoegde waarde Smalingerland	€52 mln	€51 mln	€63 mln	€57 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,54	1,62	1,65	1,81
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€80 mln	€83 mln	€103 mln	€103 mln

De werkgelegenheid in Drachten is wat afgenomen in 2020 tot 720 werkzame personen. Hierdoor neemt ook de directe en de totale toegevoegde waarde (licht) af. Totale toegevoegde waarde in 2018 is kleine 103 miljoen euro.

6. Industriehaven: totaal

Tabel 23: Industriehaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	12	12	11	13
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	203	203	437	882
Totale werkgelegenheid	2.436	2.436	4.805	11.460
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€151.476	€159.514	€135.241	€117.005
Directe toegevoegde waarde industriehaven	€369 mln	€389 mln	€650 mln	€1.341 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,56	1,51	1,58	1,64
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€575 mln	€587 mln	€1.030 mln	€2.202 mln

Verschilanalyse

De totale economische betekenis van de industriehavens is flink toegenomen. Dit heeft te maken met het toevoegen van Dordrecht, Zwijndrecht en Hardinxveld-Giessendam als case studies in deze categorie, in plaats van deze op te nemen onder het type Inland mainport 'hors categorie'. Hierdoor gaat de gemiddelde werkgelegenheid sterk omhoog, en daarmee ook de directe en indirecte toegevoegde waarde. Daar staat een daling tegenover van de toegevoegde waarde per werkzame persoon, welke afneemt in de chemische industrie; bijvoorbeeld voor Dordrecht een belangrijke sector.

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Almelo

Tabel 24: Almelo				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Almelo	-	-	830	870
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	-	€92.771	€88.506
Directe toegevoegde waarde Almelo	-	-	€77 mln	€77 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	-	1,50	1,53
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	-	€116 mln	€118 mln

De binnenhaven van Almelo is in 2020 vergelijkbaar met 2018 qua economische betekenis.

Case Study 2: Enschede

Tabel 25: Enschede				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Enschede	-	-	-	190
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	-	-	€131.579
Directe toegevoegde waarde Enschede	-	-	-	€25 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	-	-	1,44
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	-	-	€36 mln

De binnenhaven van Enschede is in de tabel voor 2018 gecombineerd met Lochem. In overleg met de opdrachtgever is de binnenhaven van Lochem niet meer met Enschede, maar met Hof van Twente als agrohaven opgenomen. Daarom is de waarde van Enschede voor 2018 in deze Binnenhavenmonitor niet meer opgenomen, om te voorkomen dat cijfers met ongelijke uitgangspunten vergeleken worden. Kijkend naar de ontwikkeling van alleen Enschede zien we een kleine daling in werkgelegenheid en toegevoegde waarde in 2020 ten opzichte van 2018.

Case Study 3: Stein

Tabel 26: Stein				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Stein	203	203	203	179
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€151.476	€159.514	€190.429	€145.260
Directe toegevoegde waarde Stein	€31 mln	€32 mln	€39 mln	€26 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,56	1,51	1,51	1,51
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€48 mln	€49 mln	€58 mln	€39 mln

De economische betekenis van de binnenhaven van Stein is licht afgenomen. Enerzijds komt dit door een betere inschatting van de werkgelegenheid bij de verschillende bedrijven (in 2018 is geen informatie verkregen en zijn de waardes van 2014 gebruikt). Anderzijds is ook een sterke daling van de toegevoegde waarde per werknemer te zien als gevolg van de daling van de toegevoegde waarde in de chemische industrie als gevolg van COVID-19 -zie hiervoor ook de toelichting bij de multifunctionele industriehaven.

Case Study 4: Dordrecht

Tabel 27: Dordrecht				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Dordrecht	1.317	1.304	1.524	1.640
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€119.029	€122.841	€125.341	€121.341
Directe toegevoegde waarde Dordrecht	€200 mln	€160 mln	€191 mln	€199 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,57	1,56	1,69	1,60
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€314 mln	€250 mln	€323 mln	€318 mln

De binnenhaven van Dordrecht is tot en met de Binnenhavenmonitor 2019 opgenomen als onderdeel van de type binnenhaven Inland mainport 'hors categorie'. In deze Binnenhavenmonitor zijn de havens opgenomen als losse cases in de verschillende types. De aantallen voor 2013, 2014 en 2018 zijn teruggerekend op basis van de totalen van Drechtsteden zoals eerder opgenomen en het aandeel van de individuele cases in 2020. De directe economische betekenis van Dordrecht laat een lichte stijging zien in 2020 ten opzichte van 2018. Wel daalt de multiplier en daarmee de indirecte toegevoegde waarde.

Case Study 5: Zwijndrecht

Tabel 28: Zwijndrecht				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Zwijndrecht	1.381	1.368	1.598	1.720
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€119.029	€122.841	€125.341	€93.605
Directe toegevoegde waarde Zwijndrecht	€162 mln	€168 mln	€200 mln	€161 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,57	1,56	1,69	1,89
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€254 mln	€263 mln	€339 mln	€304 mln

De binnenhaven van Zwijndrecht is tot en met de Binnenhavenmonitor 2019 opgenomen als onderdeel van de type binnenhaven inland mainport 'hors categorie'. In deze Binnenhavenmonitor zijn de havens opgenomen als losse cases in de verschillende types. De aantallen voor 2013, 2014 en 2018 zijn teruggerekend op basis van de totalen van Drechtsteden zoals eerder opgenomen en het aandeel van de individuele cases in 2020. De economische betekenis van Zwijndrecht laat een lichte stijging zien in 2020 ten opzichte van 2018 wat betreft werkgelegenheid, maar door een flinke afname van toegevoegde waarde per werknemer, zoals vastgesteld door het CBS daalt de directe toegevoegde waarde naar €161 miljoen in 2020.

Case Study 6: Hardinxveld-Giessendam

Tabel 29: Hardinxveld-Giessendam				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Hardinxveld-Giessendam	554	549	641	690
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€119.029	€122.841	€125.341	€121.739
Directe toegevoegde waarde Hardinxveld-Giessendam	€84 mln	€67 mln	€80 mln	€84 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,57	1,56	1,69	1,88
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€132 mln	€105 mln	€136 mln	€158 mln

De binnenhaven van Hardinxveld-Giessendam is tot en met de Binnenhavenmonitor 2019 opgenomen als onderdeel van de type binnenhaven Inland mainport 'hors categorie'. In deze Binnenhavenmonitor zijn de havens opgenomen als losse cases in de verschillende types. De aantallen voor 2013, 2014 en 2018 zijn teruggerekend op basis van de totalen van Drechtsteden zoals eerder opgenomen en het aandeel van de individuele cases in 2020. De economische betekenis van Hardinxveld-Giessendam laat een lichte stijging zien in 2020 ten opzichte van 2018, in alle onderdelen.

7. Agrohaven: totaal

Tabel 30: Agrohaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	12	12	7	8
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	250	254	396	280
Totale werkgelegenheid	2.998	3.042	2.772	2.240
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€123.035	€124.562	€105.678	€149.041
Directe toegevoegde waarde agrohaven	€369 mln	€379 mln	€293 mln	€334 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,70	1,70	1,64	1,69
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€627 mln	€643 mln	€480 mln	€563 mln

Verschilanalyse

In deze Binnenhavenmonitor is het aantal agrohavens aangepast naar 8 binnenhavens, door het gezamenlijk meenemen van Hof van Twente en Lochem. Lochem moet vanwege publicatieregels vanuit het CBS gecombineerd worden met een andere haven. In de Binnenhavenmonitor 2019 was Lochem gecombineerd met Enschede; in overleg met de opdrachtgever en het CBS is gekozen voor een combinatie met Hof van Twente in deze Binnenhavenmonitor. Hierdoor gaat de gemiddelde toegevoegde waarde per werknemer flink omhoog, waardoor de economische betekenis toeneemt. Deze ontwikkeling is daarmee vooral methodologisch van aard.

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Deventer

Tabel 31: Deventer				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Deventer	25	32	122	110
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€91.610	€94.665	€114.342	€218.182
Directe toegevoegde waarde Deventer	€2 mln	€3 mln	€14 mln	€24 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,51	1,51	1,51	1,83
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€3 mln	€5 mln	€21 mln	€44 mln

Waar in 2018 de case Deventer nog uitgerekend is door Erasmus UPT, is dit in 2020 door het CBS op basis van daadwerkelijke opgaves van bedrijven gedaan. De inschatting, die flink hoger is, vooral qua toegevoegde waarde per werknemer, is daarmee in 2020 verbeterd ten opzichte van eerdere jaren. De economische betekenis is in 2020 110 werknemers en ongeveer €24 miljoen toegevoegde waarde.

Case Study 2: Hof van Twente-Lochem

Tabel 32: Hof van Twente-Lochem				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Hof van Twente-Lochem	-	-	-	900
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	-	-	€80.000
Directe toegevoegde waarde Hof van Twente-Lochem	-	-	-	€72 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	-	-	1,54
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	-	-	€111 mln

De binnenhavens van Hof van Twente-Lochem zijn in deze Binnenhavenmonitor gecombineerd, in plaats van dat Lochem met Enschede gecombineerd is zoals in de Binnenhavenmonitor 2019. Een combinatie van deze twee havens is gemaakt vanwege de publicatiebeperkingen vanuit het CBS. opgenomen. Daarom is de waarde voor 2018 in deze Binnenhavenmonitor niet meer opgenomen, om te voorkomen dat cijfers met ongelijke uitgangspunten vergeleken worden. In de berekeningen worden de totalen zoals in gebruikt in tabel 32 omgerekend naar aantallen per haven, dus gedeeld door twee.

8. Containerhaven: totaal

Tabel 33: Containerhaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	2	2	9	8
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	645	635	743	905
Totale werkgelegenheid	1.290	1.270	6.683	7.240
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€82.167	€86.460	€94.816	€103.043
Directe toegevoegde waarde containerhaven	€106 mln	€110 mln	€634 mln	€746 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,45	1,44	1,47	1,75
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€154 mln	€158 mln	€929 mln	€1.308 mln

Verschilanalyse

Het economisch belang van de containerhavens is sinds 2014 flink toegenomen. Er is een trend zichtbaar dat er meer (multifunctionele) containerhavens in Nederland zijn; nieuwe containerterminals zoals Flevokust nabij Lelystad vullen ontbrekende links in het containernetwerk in. Anderzijds is de containeroverslag in de haven van Veendam in 2020 zo goed als gestopt, vandaar de afname naar 8 containerhavens. Het is belangrijk om te melden dat van de twee meegenomen cases Tilburg en Alblasterdam, in ieder geval Tilburg wat betreft werkgelegenheid een van de grootste containerhavens van Nederland is. Dit komt door de hoeveelheid werknemers bij logistieke, binnenvaart gerelateerde bedrijven en (Europese) distributiecentra in de haven. Bij het Container Transferium in Alblasterdam is sprake van een hubfunctie waar containers van diverse lijndiensten worden herpositioneerd. Hierdoor worden containers minder in achterliggende DC's verwerkt zoals dit normaliter wel het geval is bij reguliere achterland terminals. Wel zorgt de aanwezigheid van scheepsbouwer Oceanco in Alblasterdam voor een substantieel aantal arbeidsplaatsen. De containerterminal-exploitanten zijn soms ook onderdeel van grotere logistieke bedrijven, waarbij niet per se alle werknemers volledig aan de binnenvaart toe te rekenen zijn. Het gemiddeld aantal werknemers in deze twee havens is hierdoor waarschijnlijk hoger dan de landelijk gemiddelde werkgelegenheid in containerhavens. Niet meegenomen containerhavens waar vrijwel alleen een containerterminal is, zullen een aantal fte's hebben dat (veel) beperkter is dan wat er nu wordt meegenomen als gemiddelde werkgelegenheid. Een stijging van de gemiddelde werkgelegenheid, gemiddelde toegevoegde waarde per werknemer en multiplier voor de indirecte toegevoegde waarde zorgt voor een (sterke) toename van de economische betekenis.

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Tilburg

Tabel 34: Tilburg				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Tilburg	935	915	1.130	1.190
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€68.538	€72.131	€81.873	€110.924
Directe toegevoegde waarde Tilburg	€64 mln	€66 mln	€93 mln	€132 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,46	1,46	1,50	1,45
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€94 mln	€96 mln	€139 mln	€192 mln

De werkgelegenheid in Tilburg is toegenomen sinds 2014 tot 1.190 werknemers. Dit is te verklaren door de nieuwe terminal op bedrijventerrein Vossenbergh die sinds 2015 in gebruik is genomen en de distributiecentra die vervolgens direct achter deze terminal zijn gerealiseerd. De toegevoegde waarde per werkzame persoon is relatief sterk toegenomen tot bijna 111 duizend euro. Hierdoor is de directe toegevoegde waarde toegenomen tot 132 miljoen euro.

Case Study 2: Alblasserdam

Tabel 35: Alblasserdam				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Alblasserdam	-	-	-	620
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	-	-	€95.161
Directe toegevoegde waarde Alblasserdam	-	-	-	€59 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	-	-	2,05
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	-	-	€121 mln

De haven van Alblasserdam is in de Binnenhavenmonitor 2021 voor het eerst als separate casestudie opgenomen en daarom niet vergeleken met eerdere jaren. Eerder was Alblasserdam opgenomen als onderdeel van de Drechtsteden.

9. Zand- en grindhaven: totaal

Tabel 36: Zand- en grindhaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	41	41	38	41
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	125	125	95	180
Totale werkgelegenheid	5.125	5.125	3.610	7.380
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€58.481	€64.000	€115.789	€127.926
Directe toegevoegde waarde zand- en grindhaven	€300 mln	€328 mln	€418 mln	€944 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,62	1,64	1,83	1,67
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€485 mln	€538 mln	€766 mln	€1.573 mln

Verschilanalyse

Door het toevoegen van Gennep als case studie voor de zand- en grindhavens is de gemiddelde werkgelegenheid verdubbeld in deze type binnenhavens. In de Binnenhavenmonitor 2019 is alleen Cuijk als case meegenomen, waardoor het sterk bepaald werd door individuele ontwikkelingen. Door het toevoegen van Gennep is het beeld weliswaar flink anders, maar wel gebaseerd op twee cases. Door de verdubbeling van de gemiddelde werkgelegenheid in dit type binnenhavens neemt ook de toegevoegde waarde, zowel direct als ook de totale toegevoegde waarde sterk toe.

Belangrijk aandachtspunt in deze categorie is dat het totaal aantal van 41 binnenhavens waarschijnlijk wat te hoog is. Er kunnen namelijk andere redenen zijn voor een hoge zand- en grindoverslag dan daadwerkelijke activiteiten in de haven zelf. Hierbij denken wij aan bijvoorbeeld tijdelijk hoge overslag door (grote) woningbouw of infrastructurele projecten in de nabijheid. Ook zandwinning op de gemeentelijke grond -die vaak niet eens wordt overgeslagen in de haven, maar direct in een binnenvaartschip wordt geladen- kan zorgen voor tijdelijk of structureel te hoge overslagcijfers, net als baggeropgaven in vaarwegen gelegen op gemeentelijke grond. Almere en Zuidplas zijn twee voorbeelden van havens die in de CBS-overslagstatistieken een grote (meer dan 500.000 ton) overslag hebben aan zand- en grind, maar waar dit niet komt door bedrijven in de haven.

Uitsplitsing per case

Case Study 1: Cuijk

Tabel 37: Cuijk				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Cuijk	125	125	95	130
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€58.481	€64.000	€115.789	€138.462
Directe toegevoegde waarde Cuijk	€7 mln	€8 mln	€11 mln	€18 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,62	1,64	1,83	1,44
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€12 mln	€13 mln	€20 mln	€26 mln

De toegevoegde waarde per werknemer is relatief sterk gestegen, daardoor stijgt de directe toegevoegde waarde tot 18 miljoen euro in 2020. Door een daling van de multiplier is de stijging van de totale toegevoegde waarde relatief beperkter.

Case Study 2: Gennepe

Tabel 38: Gennepe				
	2013	2014	2018	2020
Werkgelegenheid Gennepe	-	-	-	230
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	-	-	-	€117.391
Directe toegevoegde waarde Gennepe	-	-	-	€27 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	-	-	-	1,89
Directe + indirecte toegevoegde waarde	-	-	-	€51 mln

De haven van Gennepe is in de Binnenhavenmonitor 2021 voor het eerst als casestudie opgenomen en daarom niet vergeleken met eerdere jaren.

10. Kleine zand-, grind- en agrohaven

Tabel 39: Kleine zand-, grind- en agrohaven				
	2013	2014	2018	2020
Aantal binnenhavens Nederland	300	300	152	135
Gemiddeld werkgelegenheid per haven op basis van casestudies	10	10	10	10
Totale werkgelegenheid	3.000	3.000	1.520	1.360
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€58.481	€64.000	€115.789	€127.926
Directe toegevoegde waarde kleine zand-, grind en agrohavens	€175 mln	€192 mln	€176 mln	€174 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,62	1,64	1,83	1,67
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€284 mln	€315 mln	€322 mln	€290 mln

Voor de kleine zand-, grind- en agrohavens is sprake van een daling van het aantal binnenhavens in Nederland. Zoals in stap 2 van het stappenplan van de methodiek beschreven is het totaal aantal binnenhavengemeentes in Nederland bepaald op 231. Dit is een afname ten opzichte van de vorige monitor. Dit heeft onder andere te maken met gemeentelijke herindelingen, waardoor de volumes van meerdere individuele havens samengevoegd worden. De daling in aantal havens komt vooral 'voor rekening van' het aantal kleine zand-, grind-, en agrohavens. Totale economische betekenis is 1.360 werknemers en ongeveer 290 miljoen euro toegevoegde waarde.

11.Zeehavens

Tabel 40: Zeehavens				
	2013	2014	2018	2020
Totale werkgelegenheid zeehavens	19.551	18.860	9.430	11.125
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€133.513	€143.902	€129.183	€105.920
Directe toegevoegde waarde zeehavens	€2.610 mln	€2.714 mln	€1.218 mln	€1.178 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,55	1,49	1,82	1,54
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€4.047 mln	€4.057 mln	€2.217 mln	€1.817 mln

In lijn met de Binnenhavenmonitor 2019 is binnenvaart-werkgelegenheid uit de havenmonitor meegenomen. Het aantal werknemers is toegenomen, maar de toegevoegde waarde per werknemer is dan weer relatief sterk afgenomen. Hierdoor komt de directe toegevoegde waarde uit op 1,2 miljard euro in 2020. In de zeehavenmonitor wordt een opmerking geplaatst dat een deel van de werkgelegenheid in de zeehavens in ieder geval gedeeltelijk binnenhaven-/binnenvaart gerelateerd is.

Totaaloverzicht werknemers & toegevoegde waarde binnenhavens Nederland

Tabel 41 en Tabel 42 geven twee totaaloverzichten van de werkgelegenheid en toegevoegde waarde in de verschillende typen binnenhavens in Nederland. In Tabel 41 is de vergelijking tussen 2018 en 2020 gemaakt voor zowel werkgelegenheid als gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon. Tabel 42 geeft een totaaloverzicht van de totale directe en indirecte toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland.

Tabel 41: Totaaloverzicht aantal werkzame personen en toegevoegde waarde per werkzame persoon				
Type binnenhaven	Gemiddeld aantal werknemers		Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	
	2018	2020	2018 (in €)	2020 (in €)
Inland main port 'hors categorie' ⁴	8.390	-	125.341	-
Grote multifunctionele binnenhaven	1.413	1.203	94.150	106.617
Multifunctionele industriehaven	1.483	1.372	165.565	139.134
Multifunctionele agrohaven	867	1.027	120.728	123.159
Multifunctionele containerhaven	537	564	109.150	104.954
Multifunctionele zand- en grindhaven	815	720	76.729	79.167
Industriehaven	437	882	135.241	117.005
Agrohaven	396	280	105.678	149.091
Containerhaven	743	905	94.816	103.043
Zand- en grindhaven	95	180	115.789	127.926
Kleine zand-, grind- en agrohaven	10	10	115.789	127.926
Zeehavens ⁵	9.430	11.125	129.183	105.920

⁴ De typering inland main port 'hors categorie' wordt niet meer gebruikt in 2020, de individuele havens van de Drechtsteden zijn ingedeeld bij andere type binnenhavens

⁵ Voor zeehavens is sprake van het totaal aantal werkzame personen in Nederlandse zeehavens in plaats van gemiddeld aantal werkzame personen

Tabel 42: Totaaloverzicht directe- en indirecte toegevoegde waarde binnenhavens Nederland

Type binnenhaven	2013 (in mln €)	2014 (in mln €)	2018 (in mln €)	2020 (in mln €)	Δ 2020-2018 (in mln €)
Inland main port 'hors categorie' ⁶	1.353	1.379	1.780	-	-
Grote multifunctionele binnenhaven	836	807	822	611	-211
Multifunctionele industriehaven	1390	1.407	1.946	1.216	-730
Multifunctionele agrohaven	1290	1.341	1.270	1.302	+32
Multifunctionele containerhaven	248	249	794	886	+92
Multifunctionele zand- en grindhaven	322	390	412	309	-103
Industriehaven	575	587	1.030	2.202	+1.172
Agrohaven	627	643	480	563	+83
Containerhaven	154	158	929	1.308	+379
Zand- en grindhaven	485	538	766	1.573	+807
Kleine zand-, grind- en agrohaven	284	315	322	290	-32
Zeehavens	4.047	4.057	2.217	1.817	-300
Totaal	11.609	11.874	12.768	12.076	-692

Tabel 42 geeft een totaaloverzicht van de totale directe en indirecte toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland in 2013, 2014, 2018 en 2020. Per type binnenhaven is het totaal weergegeven. Opvallende toenames van de toegevoegde waarde zien we in de industriehavens en de zand- en grindhavens. De toename bij de industriehavens komt door het toevoegen van cases in dit type die in de Binnenhavenmonitor 2019 geschaard werden onder de categorie Inland mainport 'hors categorie'. De toename in de zand en grindhavens komt door het toevoegen van Gennep als case studie en het daarmee vergroten van de representativiteit van de cases voor dit type, in plaats van één enkele case -Cuijk- mee te nemen. Het toenemende belang van containers en de stijgende containeroverslag in de Nederlandse binnenhavens is vooral te zien aan het type containerhavens. Opvallendste daler zijn de multifunctionele industriehavens. Enerzijds door het verminderen van het aantal cases, maar ook door de impact van COVID-19 op de chemische industrie is hier een daling zichtbaar.

⁶ De typering inland main port 'hors categorie' wordt niet meer gebruikt in 2020, de individuele havens van de Drechtsteden zijn ingedeeld bij andere type binnenhavens

III. Conclusie

Binnenhavenmonitor 2020: economische prestaties licht afgenomen

De Binnenhavenmonitor 2020 geeft inzicht in de toegevoegde waarde en werkgelegenheid van de binnenhavens in Nederland voor het jaar 2020. Tabel 43 laat zien dat de **directe toegevoegde waarde van de binnenhavens in Nederland een omvang heeft van 7,3 miljard euro**. Als daar de indirecte toegevoegde waarde bij betrokken wordt is sprake van een **totale toegevoegde waarde van 12,1 miljard euro**. De **directe werkgelegenheid** in de Nederlandse binnenhavens is berekend op **63,3 duizend werkzame personen in 2020**. In vergelijking met 2018 is de werkgelegenheid licht afgenomen; de directe toegevoegde waarde is met ongeveer 381 miljoen euro afgenomen.

Tabel 43: Totaaloverzicht werkgelegenheid, directe- en indirecte toegevoegde waarde			
	Totaal aantal direct werkzame personen	Directe toegevoegde waarde	Totale directe + indirecte toegevoegde waarde
Type binnenhaven	2020	2020 (in mln €)	2020 (in mln €)
Grote multifunctionele binnenhaven	3.610	385	611
Multifunctionele industriehaven	5.486	763	1.216
Multifunctionele agrohaven	6.160	759	1.302
Multifunctionele containerhaven	5.080	533	886
Multifunctionele zand- en grindhaven	2.160	171	309
Industriehaven	11.460	1.341	2.202
Agrohaven	2.240	334	563
Containerhaven	7.240	746	1.308
Zand- en grindhaven	7.380	944	1.573
Kleine zand-, grind- en agrohaven	1.350	174	290
Zeehavens	11.125	1.178	1.817
Totaal	63.300	7.328	12.076

Economisch belang per type binnenhaven: zwaartepunten

In 2020 is een aantal ontwikkelingen en aandachtspunten te zien. Het totale belang van de Nederlandse binnenhavens is sinds 2018 relatief stabiel gebleven; de werkgelegenheid is licht afgenomen en de directe toegevoegde waarde is met iets meer dan 381 miljoen euro afgenomen. De uitsplitsing over de tien typen binnenhavens en de zeehavens maakt het mogelijk om verschillende typen binnenhavens te vergelijken en de bijdrage aan het totaal te onderscheiden. De grootste bijdrage wordt geleverd door de industriehavens, gevolgd door de binnenvaart in zeehavens en de zand- en grindhavens. De industriehavens hebben een werkgelegenheid van ruim 11 duizend mensen die gezamenlijk een directe toegevoegde waarde realiseren van 1,3 miljard euro. De binnenvaart in zeehavens draagt ongeveer 15% (met zo'n 1,8 miljard euro) bij aan de totale toegevoegde waarde. De zand- en grindhavens hebben een werkgelegenheid van ongeveer 7,4 duizend mensen die gezamenlijk een directe toegevoegde waarde realiseren van 944 miljoen euro.

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 27 representatieve binnenhavens uit het totale aantal van 231 binnenhavens, waarvan 136 kleine zand- en grindhavens. Op basis van overleg met het ministerie van IenW en de NVB worden bij elke Binnenhavenmonitor casestudies toegevoegd, waardoor de representativiteit van elke monitor ook hoger wordt. Zo was de Binnenhavenmonitor 2019 gebaseerd op 25 casestudies. Een beperking aan deze Binnenhavenmonitor is dat niet voor alle type binnenhavens de gewenste hoeveelheid casestudies uitgevoerd is. Het onderzoek zou beter worden als één of multifunctionele zand- en grindhavens wordt toegevoegd aan de casestudies. Voor de containerhavens dient er naast Alblasterdam en Tilburg een kleinere containerhaven te worden toegevoegd die feitelijk alleen bestaat uit een containerterminal.

Daarnaast is het sowieso van belang te blijven kijken naar de typering van binnenhavens en het aantal binnenhavens in de respectievelijke categorieën. In samenwerking met het ministerie van IenW, de NVB en het CBS is voor deze Binnenhavenmonitor gekeken naar de indeling van de havens in de verschillende types gebaseerd op de overslagstatistieken over 2020. Hiervoor zijn door Erasmus UPT, het ministerie van IenW en de NVB kaders opgesteld, welke door het CBS gebruikt zijn om de havens in te delen in de verschillende types. De indeling die hieruit volgde was dusdanig afwijkend en leidde tot dusdanig afwijkende cijfers, dat hier nog verder onderzoek naar nodig is. Daarom is besloten voor deze monitor deze louter objectieve methode nog niet toe te passen. Het gaat hierbij om een aantal vragen; welke type binnenhavens zijn er in Nederland, hoe wordt bepaald welke binnenhavens in welke typering horen en welke havens horen vervolgens in welke categorie?

Bijlage 1: Indeling Binnenhavens in type binnenhavens

Type binnenhaven	Aantal in NL	Meegenomen cases in 2020	Niet meegenomen cases
Grote multifunctionele binnenhaven	3	Nijmegen, Oss, Utrecht	
Multifunctionele industriehaven	4	Bergen op Zoom, Hengelo	Zwolle, Groningen
Multifunctionele agrohaven	6	Zaanstad, Meppel, Wageningen	Den Bosch, Vlaardingen, Nijkerk
Multifunctionele containerhaven	9	Venlo, Venray, Sittard-Geleen, Meierijstad, Leeuwarden	Oosterhout, Roermond, Gorinchem, Tiel
Multifunctionele zand- en grindhaven	3	Smallingerland	Kampen, Maastricht
Industriehaven	13	Almelo, Enschede, Stein, Dordrecht, Zwijndrecht, Hardinxveld-Giessendam	Harlingen, Arnhem, Den Helder, Breda, Schiedam, Velsen, Beverwijk
Agrohaven	8	Deventer, Lochem-Hof van Twente	Binnenmaas, Kapelle, Steenbergen, Helmond, Sneek
Containerhaven	8	Tilburg, Alblasterdam	Alphen aan den Rijn, Doesburg, Lelystad, Ridderkerk, Zwartewaterland, Midden-Groningen
Zand- en grindhaven	41	Cuijk, Gennep	39 binnenhavens niet nader gespecificeerd
Kleine zand,grind en agro haven	136		135 havens niet nader gespecificeerd
Zeehavens		Komt uit havenmonitor	
Totaal	231		

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, in samenwerking met het CBS. Onderstaande criteria zijn hier onder andere bij gebruikt:

- Minimale grootte van de overslag van 1.000 ton per jaar
- Havens worden -waar mogelijk- ingedeeld op basis van de gemiddelde overslag in de afgelopen 3 jaar.
- Een haven is een Kleine zand-, grind- en agrohaven als de overslag minder dan 500.000 ton is in de categorie Ertsen, turf en andere delfstoffen

In samenwerking met het ministerie van IenW, de NVB en het CBS is voor deze Binnenhavenmonitor gekeken naar de indeling van de havens in de verschillende types gebaseerd op de overslagstatistieken over 2020. Hiervoor zijn door Erasmus UPT, het ministerie van IenW en de NVB kaders opgesteld, welke door het CBS gebruikt zijn om de havens in te delen in de verschillende types. De indeling die hieruit volgde was dusdanig afwijkend en leidde tot dusdanig afwijkende cijfers, dat hier nog verder onderzoek naar nodig is. Daarom is besloten voor deze monitor deze louter objectieve methode nog niet toe te passen. Het gaat hierbij om een aantal vragen; welke type binnenhavens zijn er in Nederland, hoe wordt bepaald welke binnenhavens in welke typering horen en welke havens horen vervolgens in welke categorie? Onderstaande definities en typeringen worden gebruikt om de havens in verschillende types in te delen.

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 categorie, daarnaast nog substantiële volumes 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

Zand- en grindhaven: Primaire, substantiële overslag in Ertsen, turf en andere delfstoffen; daarnaast relatief weinig volumes 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: Totaaloverzicht Port of Twente

Op verzoek van Port of Twente is een totaaloverzicht van het havencluster Port of Twente toegevoegd. Het gaat hier om de havens van Hengelo, Almelo, Enschede, Lochem en Hof van Twente. De individuele havens zijn bij de diverse type binnenhavens meegenomen.

Tabel 44: Totaaloverzicht Port of Twente 2020					
	Hengelo	Almelo	Enschede	Hof van Twente-Lochem	Totaal
Werkgelegenheid Port of Twente	1.260	870	190	900	3.220
Gemiddelde toegevoegde waarde per werkzame persoon	€92.857	€88.506	€131.579	€80.000	€98.235
Directe toegevoegde waarde Port of Twente	€117 mln	€77 mln	€25 mln	€72 mln	€291 mln
Gemiddelde multiplier indirecte toegevoegde waarde	1,53	1,53	1,44	1,54	1,51
Directe + indirecte toegevoegde waarde	€179 mln	€118 mln	€36 mln	€111 mln	€444 mln

Bijlage 3: SBI-classificaties binnenhavengerelateerde activiteiten

SBI Code	Omschrijving
0311	Zee- en kustvisserij
0610	Winning van aardolie
0620	Winning van aardgas
0812	Winning van zand, grind en klei
0910	Dienstverlening voor de winning van aardolie en aardgas
1020	Visverwerking
1041	Vervaardiging van plantaardige en dierlijke oliën en vetten (geen margarine en andere spijsvetten)
1042	Vervaardiging van margarine en overige spijsvetten
1061	Vervaardiging van meel (geen zetmeel)
1062	Vervaardiging van zetmeel en zetmeelproducten
10821	Verwerking van cacao
10822	Vervaardiging van chocolade en suikerwerk
1083	Verwerking van koffie en thee
1089	Vervaardiging van overige voedingsmiddelen (rest)
1091	Vervaardiging van veevoeders
16101	Zagen en schaven en overige primaire houtbewerking
17121	Vervaardiging van grafisch papier en karton
17122	Vervaardiging van papier en karton voor verpakking
19201	Aardolieraffinage
19202	Aardolieverwerking (geen -raffinage)
2011	Vervaardiging van industriële gassen
2012	Vervaardiging van kleur- en verfstoffen
2013	Vervaardiging van overige anorganische basischemicaliën
20141	Vervaardiging van petrochemische producten
20149	Vervaardiging van overige organische basischemicaliën (geen petrochemische producten)
2015	Vervaardiging van kunstmeststoffen en stikstofverbindingen
2016	Vervaardiging van kunststof in primaire vorm
2020	Vervaardiging van verdelgingsmiddelen en overige landbouwchemicaliën
2052	Vervaardiging van lijm en bereide kleefmiddelen

2059	Vervaardiging van overige chemische producten (rest)
2222	Vervaardiging van verpakkingsmiddelen van kunststof
23611	Vervaardiging van producten voor de bouw van beton
2363	Vervaardiging van stortklare beton
2391	Vervaardiging van schuur-, slijp- en polijstmiddelen
2399	Vervaardiging van overige niet-metaalhoudende minerale producten (geen schuur-, slijp- en polijstmiddelen)
2410	Vervaardiging van ijzer en staal en van ferrolegeringen
2420	Vervaardiging van stalen buizen, pijpen, holle profielen en fittings daarvoor
2434	Koudtrekken van draad
2442	Vervaardiging van aluminium
2445	Vervaardiging van overige non-ferrometalen
2511	Vervaardiging van metalen constructiewerken en delen daarvan
2529	Vervaardiging van metalen tanks en reservoirs
2561	Oppervlaktebehandeling en bekleding van metaal
2562	Algemene metaalbewerking
2591	Vervaardiging van stalen vaten ed
2790	Vervaardiging van overige elektrische apparatuur
2811	Vervaardiging van motoren en turbines (niet voor vliegtuigen, motorvoertuigen en bromfietsen)
2822	Vervaardiging van hijs-, hef- en transportwerktuigen
29201	Carrosseriebouw
29202	Vervaardiging van aanhangwagens en opleggers
3011	Bouw van schepen en drijvend materieel (geen sport- en recreatievaartuigen)
3012	Bouw van sport- en recreatievaartuigen
3312	Reparatie en onderhoud van machines
3315	Reparatie en onderhoud van schepen
35111	Productie van elektriciteit door thermische, kern- en warmtekrachtcentrales
35112	Productie van elektriciteit door windenergie
35113	Productie van elektriciteit door zonnecellen, warmtepompen en waterkracht
3512	Beheer en exploitatie van transportnetten voor elektriciteit, aardgas en warm water
3513	Distributie van elektriciteit en gasvormige brandstoffen via leidingen
3514	Handel in elektriciteit en in gas via leidingen

3821	Behandeling van onschadelijk afval
3831	Sloop van schepen, witgoed, computers ed
3832	Gesorteerd materiaal voorbereiden tot recycling
4291	Natte waterbouw
45193	Handel in en reparatie van aanhangwagens en opleggers (geen caravans)
4614	Handelsbemiddeling in machines, technische benodigdheden, schepen en vliegtuigen
46211	Groothandel in granen
46218	Groothandel in akkerbouwproducten en veevoeder algemeen assortiment
46219	Groothandel in overige akkerbouwproducten
46311	Groothandel in groenten en fruit
46312	Groothandel in consumptieaardappelen
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, apparaten en toebehoren voor industrie en handel (rest)
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 -halffabrikaten
46723	Groothandel in non-ferrometalen en -halffabrikaten
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 meststoffen
46769	Groothandel in overige intermediaire producten (rest)
46772	Groothandel in ijzer- en staalschroot en oude non-ferrometalen
5010	Zee- en kustvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
50201	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart; geen sleepvaart)

50202	Zee- en kustsleepvaart
5030	Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
50401	Binnenvaart (vrachtvaart)
50402	Binnenvaart (tankvaart)
50403	Binnenvaart (sleep- en duwvaart)
52101	Opslag in tanks
52102	Opslag in koelhuizen ed
52109	Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen ed)
5222	Dienstverlening voor vervoer over water
52241	Laad-, los- en overslagactiviteiten voor zeevaart
52242	Laad-, los- en overslagactiviteiten niet voor zeevaart
52291	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en andere tussenpersonen in het goederenvervoer
52292	Weging en meting
7112	Ingenieurs en overig technisch ontwerp en advies
7120	Keuring en controle
7712	Verhuur en lease van vrachtwagens, autobussen, caravans en aanhangwagens
7734	Verhuur en lease van schepen
77399	Verhuur en lease van overige machines en werktuigen en van overige goederen (geen automaten)
8010	Particuliere beveiliging
8020	Beveiliging via beveiligingssystemen
81229	Overige gespecialiseerde reiniging
8411	Algemeen overheidsbestuur
8422	Defensie
8424	Politie
8425	Brandweer
9411	Bedrijfs- en werkgeversorganisaties
9412	Beroepsorganisaties

Bijlage 4: Referenties en bronnen

- Blue Ports: knooppunten voor de regionale economie (TNO, 2004)
- Blue Ports: De onmisbare schakels (NVB, 2012)
- CBS (2019) Goederenvervoer; vervoerswijze, vervoersstromen van en naar Nederland via <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83101NED/table?ts=1573046795909>
- Erasmus UPT (2016) Binnenhavenmonitor 2015
- Erasmus UPT (2020) Binnenhavenmonitor 2019
- Erasmus UPT (2021) Havenmonitor 2021