

De Nederlandse Maritieme Cluster

Monitor 2020

Marten van den Bossche
Onno de Jong
Rick Janse
Romaaïke Schellekens



**Maritime
by Holland.**
High Tech, Hands On

De Nederlandse Maritieme cluster

Monitor 2020

Marten van den Bossche
Onno de Jong
Rick Janse
Romaaike Schellekens

Nederland Maritiem Land serie

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

De Nederlandse Maritieme cluster

Monitor 2020

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat,
in samenwerking met Stichting Nederland Maritiem Land,
uitgevoerd door Ecorys.

oktober 2020

Stichting Nederland Maritiem Land

De Stichting Nederland Maritiem Land is op 27 juni 1997 opgericht teneinde de Nederlandse maritieme cluster te promoten en te versterken. Het bestuur van de Stichting bestaat uit

R. Verkerk (Voorzitter), B. Buchner, K. Damen, G. Eggink, G.J. van Goch, S. Hassing (Vice-Voorzitter), J.J. Hopman, VADM R. Kramer, J. Kweekel, J.B. Mulder, J.S. Ort, K.J. Overtoom, R. Paul (Penningmeester), R. Quik, A.P.H. Vergroesen, T. Wouterse (Penningmeester a.i.)

De Directeur van de stichting is A Uytendaal.

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

Studie uitgevoerd door:

ECORYS
P.O. Box 4175
3006 AD ROTTERDAM
Watermanweg 44
3067 GG ROTTERDAM
T 010 - 4538800
F 010 - 4538755
E info@ecorys.com
I www.ecorys.com

Druk:

Zootz B.V.
Doctor Lelykade 56-A
2583 CM Den Haag
T: 070 346 9462
E post@zootz.nl
I: www.zootz.nl

Foto omslag:

Sleipnir, Heerema Marine Contractors

CIP-DATA KONINKLIJKE BIBLIOTHEEK, DEN HAAG

Drs. Marten van den Bossche
De Nederlandse Maritieme cluster, Monitor 2020

ISBN : 978-90-827026-3-7
NUR : 781

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

Copyright © 2020 Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

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

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

Inhoudsopgave

Lijst met tabellen	2
Lijst met figuren	3
Voorwoord	4
Summary	5
Samenvatting	8
Inleiding	11
1. Methodiek	12
1.1. Afbakening maritieme cluster	12
1.2. Methodiek	12
2. Ontwikkelingen binnen de maritieme cluster	15
2.1. De maritieme cluster	15
2.2. Zeevaart	24
2.3. Scheepsbouw	31
2.4. Offshore Energy	36
2.5. Binnenvaart	40
2.6. Waterbouw	46
2.7. Havens	49
2.8. Marine (Commando Zeestrijdkrachten)	53
2.9. Visserij	56
2.10. Maritieme dienstverlening	61
2.11. Jachtbouw / watersportindustrie	64
2.12. Maritieme toeleveranciers	68
Bijlage I: Gecontacteerde personen	72
Bijlage II: Begrippenlijst	73
Bijlage III: Bronbestanden	74
Bijlage IV: Overzicht economische kengetallen	75
De maritieme cluster (in constante prijzen)	75
Zeevaart	76
Scheepsbouw	77
Offshore/energy	78
Binnenvaart	79
Waterbouw	80
Havens	81
Marine	82
Visserij	83
Maritieme dienstverlening	84
Jachtbouw/Watersportindustrie	85
Maritieme toeleveranciers	86
Bijlage V: Overzicht ontwikkeling van de Nederlandse vloot (op basis van vlootboek)	87

Lijst met tabellen

Tabel 1	Relatie tussen sectoren en SBI 2008 klassen	13
Tabel 2	Totale economische betekenis maritieme cluster, 2019	15
Tabel 3	Directe economische betekenis maritieme cluster, 2010-2019	18
Tabel 4	Totaal aantal bedrijven in de maritieme cluster in 2018 en 2019	19
Tabel 5	Arbeidsmarktkarakteristieken maritieme cluster (in percentages), 2018	23
Tabel 6	Totale economische betekenis zeevaart, 2019	26
Tabel 7	Directe economische betekenis zeevaart, 2010-2019	26
Tabel 8	Werkgelegenheid in de zeevaart naar functie* en nationaliteit aan boord van Nederlandse vlagschepen 2019	28
Tabel 9	Totale economische betekenis scheepsbouw, 2019	33
Tabel 10	Directe economische betekenis scheepsbouw, 2010-2019	33
Tabel 11	Totale economische betekenis offshore/energy, 2019	37
Tabel 12	Directe economische betekenis offshore/energy, 2010-2019	37
Tabel 13	Totale economische betekenis binnenvaart, 2019	43
Tabel 14	Directe economische betekenis binnenvaart, 2010-2019	43
Tabel 16	Totale economische betekenis waterbouw, 2019	48
Tabel 17	Directe economische betekenis waterbouw, 2010-2019	48
Tabel 18	Ontwikkeling van het marktaandeel (gemeten in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange	50
Tabel 19	Totale economische betekenis havens, 2019	51
Tabel 20	Directe economische betekenis havens, 2010-2019	51
Tabel 21	Procentuele verdeling van de werkgelegenheid in de sector havens	52
Tabel 22	Totale economische betekenis marine, 2019	55
Tabel 23	Directe economische betekenis marine, 2010-2019	55
Tabel 24	Totale economische betekenis visserij, 2019	59
Tabel 25	Directe economische betekenis visserij, 2010-2019	59
Tabel 26	Totale economische betekenis maritieme dienstverlening, 2019	62
Tabel 27	Directe economische betekenis maritieme dienstverlening, 2010-2019	62
Tabel 28	Totale economische betekenis jachtbouw / watersportindustrie 2019	67
Tabel 29	Directe economische betekenis jachtbouw / watersportindustrie, 2010-2019	67
Tabel 30	Vergelijk Maritieme Monitor 2019 en het NMT sectorjaarverslag voor de sector maritieme toeleveranciers	69
Tabel 31	Totale economische betekenis maritieme toeleveranciers 2019	70
Tabel 32	Totale economische betekenis maritieme toeleveranciers, 2010-2019	70
Tabel 33	Lijst met gecontacteerde personen	72
Tabel 32	Directe economische betekenis maritieme cluster (incl. inflatiecorrectie), 2006 – 2019 (basisjaar 2006)	75
Tabel 33	Economische betekenis zeevaart, 2006 - 2019	76
Tabel 34	Economische betekenis scheepsbouw, 2006 - 2019	77
Tabel 35	Economische betekenis offshore/energy, 2006 - 2019	78
Tabel 36	Economische betekenis binnenvaart, 2006 - 2019	79
Tabel 37	Economische betekenis waterbouw, 2006 - 2019	80
Tabel 38	Economische betekenis havens, 2006 - 2019	81
Tabel 39	Economische betekenis marine, 2006 - 2019	82
Tabel 40	Economische betekenis visserij, 2006 - 2019	83
Tabel 41	Economische betekenis maritieme dienstverlening, 2006 - 2019	84
Tabel 42	Economische betekenis jachtbouw/watersportindustrie, 2006 - 2019	85
Tabel 43	Economische betekenis maritieme toeleveranciers, 2006 - 2019	86
Tabel 44	Evolutie zeevaart onder Nederlandse vlag en beheer, 2011 – 2019	87

Lijst met figuren

Figuur 1	Evolution of direct added value of the maritime cluster, period 2006-2019 (2006=100).	6
Figuur 2	Evolution of direct employment in the maritime cluster, period 2006-2019 (2006=100)	7
Figuur 3	Ontwikkeling van de (directe) toegevoegde waarde in de maritieme cluster, periode 2006-2019 (2006=100)	9
Figuur 4	Ontwikkeling van de (directe) werkgelegenheid in de maritieme cluster, periode 2006-2019 (2006=100)	10
Figuur 5	Toegevoegde waarde per sector, direct en indirect, 2019 (* € 1 miljoen)	16
Figuur 6	Totale – Nederlandse – werkgelegenheid (aantal werknemers) per sector, 2019	17
Figuur 7	Aantal werknemers in de maritieme cluster per maritieme regio	20
Figuur 8	Aantal bedrijven in de maritieme cluster per maritieme regio	20
Figuur 9	Toegevoegde waarde in de maritieme cluster per maritieme regio	21
Figuur 10	Productiewaarde in de maritieme cluster per maritieme regio	21
Figuur 11	Aantal schepen onder Nederlandse vlag, 2006-2019 (per 31 december van het betreffende jaar)	24
Figuur 12	Ontwikkeling Toepfer Multipurpose Index (IHS Markit, o.b.v. Toepfer, 2020)	27
Figuur 13	Binnenvaartschepen met Nederlandse vlag naar laadvermogen	40
Figuur 14	Ladingtonkm door (Nederlandse en buitenlandse) binnenvaartschepen afgelegd op Nederlands grondgebied	42
Figuur 15	Waterbouwmarkt naar type werk (links) en opdrachtgever (rechts) (in %)	46
Figuur 16	Aan- en afvoer goederen Nederlandse zeehavens	49
Figuur 17	Aantal bedrijven actief in de visserij sector	56
Figuur 18	Samenstelling Nederlandse visserij vloot	57
Figuur 19	Netto bedrijfsresultaat per sector	58
Figuur 20	Aanvoer in de grote zeevisserij en de kottervisserij	58

Voorwoord

Het jaar 2019 heeft met de ogen van nu veel weg van de stilte voor de storm. De gevolgen van Covid-19 op de wereldeconomie zijn ongekend. Wereldwijd wordt alles op alles gezet om de gezondheid van de mensen te beschermen en de economische gevolgen zo goed mogelijk op te vangen.

Natuurlijk heeft de pandemie ook forse invloed op het gehele maritieme cluster. De cijfermatige vertaling daarvan zullen we uiteraard terugzien in de Maritieme Monitor van 2021.

Zeker met dit alles in het achterhoofd kunnen we stellen dat 2019 een rustig en stabiel jaar was. De omzet van het maritieme cluster bedroeg 70 miljard euro. Een groei van 2% ten opzichte van 2018. Ook de werkgelegenheid steeg licht. Zo'n 285.000 personen verdienen hun boterham in een van de maritieme sectoren. Dat komt overeen met 3,0% van de totale werkgelegenheid in Nederland.

Opvallend was de sterke exportpositie. Deze groeide met maar liefst 10% ten opzichte van 2018. Daarnaast deden vooral de marine en de scheepsbouw, en dan met name de bouw van grotere jachten, het goed. De offshore, de binnenvaart en de visserij kenden een wat minder jaar.

Bijzonder in de opzet van deze Maritieme Monitor is dat we de cijfers meer hebben uitgewerkt per regio. Ook is er dit jaar een aanvullende editie met speciale aandacht voor de arbeidsmarkt. Hieruit blijkt bijvoorbeeld dat 55% van de maritieme werknemers 45 jaar of jonger is en dat bijna 80% een voltijd dienstverband heeft.

Over het algemeen heeft het maritieme cluster de afgelopen jaren een gezonde ontwikkeling doorgemaakt. Eigenschappen als doorzettingsvermogen en veerkracht zijn onlosmakelijk verbonden met de maritieme wereld. Het maritieme cluster heeft vaker laten zien dat ze die eigenschappen heeft om goed om te kunnen gaan met zwaar weer. Dat geeft vertrouwen. Laten we gezamenlijk de strijd aangaan om de storm van 2020 goed op te vangen.

Cora van Nieuwenhuizen
Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Summary

Background and Goals

Ecorys has carried out this annual monitoring study for the maritime cluster on behalf of the Ministry of Infrastructure and Water Management and in cooperation with Stichting Nederland Maritiem Land. The Dutch maritime cluster consists of the following sectors: shipping, shipbuilding, offshore (energy), inland shipping, dredging, ports (cargo handling), navy, fishing, maritime services, yachtbuilding / watersport industry and marine equipment supply.

This study consists of a description and analysis of the economic market for 2019. As well as the market trends from 2006-2019. A major change has been the revised method for data collection. On request of the Ministry of Infrastructure and Water Management there has been a close cooperation with Statistics Netherlands (CBS). The research team has provided CBS with input. CBS provides output results for the different indicators based on their own unique sources of data per sector. A pilot study was conducted for the offshore sector in the monitor to validate this new method.

The results under this new approach have been discussed with the different sectors involved. This has been done both in plenary as in separate interviews. These interviews were also used to discuss the main market trends.

In de Maritieme Arbeidsmarktmonitor zijn een aantal structuurindicatoren over de maritieme arbeidsmarkt onderzocht. Voor het peiljaar 2018 zijn er nu voor een aantal indicatoren cijfers bekend. Deze zijn per sector van het maritieme cluster onderzocht. In Tabel 5 worden de belangrijkste resultaten gepresenteerd.

The (detailed) labor market characteristics are presented in a separate labor market monitoring report. Information on the regional effects of the maritime cluster is provided. Finally, this edition of the Maritime Monitor now replaces all previous editions. The maritime cluster in 2019

The cluster generated a direct added value of €19.7 billion in the Netherlands. Indirectly, €5.1 billion was also added. The maritime cluster generates approximately 3,1% (2018: 3,2%) of the gross domestic product (GDP) of the Netherlands. In 2019, the maritime cluster employed 284,917 people, of which approximately 189,669 were direct labourers. As a result, the total number of employees in the maritime cluster is equal to 3,0% (2018: 3,0%) of employment in the Netherlands.

In 2019 the total number of people employed in the Netherlands grew by 1,9%. The direct employment in the maritime sector grew by 1,5%. Indirect employment declined with 3,2%. Reason for this are slightly lower employment multipliers in 2019. This implies that the backward effects of the cluster are smaller. A job in the maritime cluster generates a slightly smaller number of jobs in sectors that work for the maritime cluster.

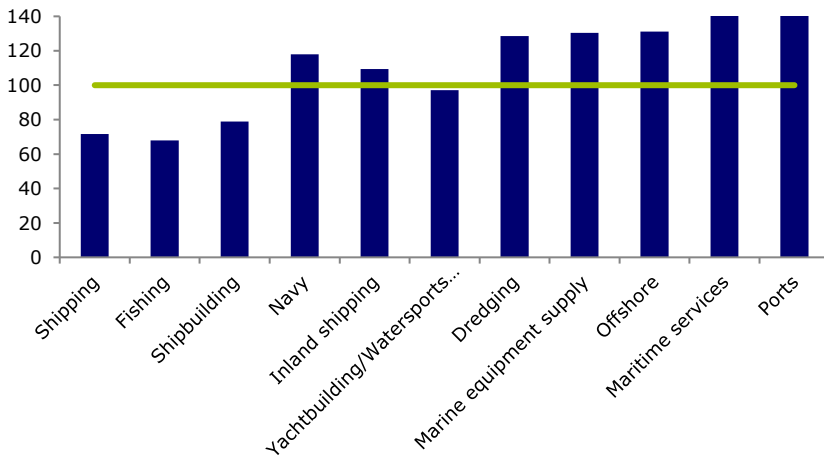
The direct added value of the maritime cluster has been rather constant (equal to -0,4%) compared to the figures for 2018. The development of direct added value of the cluster is lower than the GDP growth of the Netherlands (+4,7%). The indirect value added grew by 2,1%. For total value added this means a minimal increase of 0,1% compared to 2018.

The total export of the maritime cluster amounted to €30,4 billion in 2019, an increase compared to 2018 (€27,8 billion). The export of the cluster has grown. The biggest sector is the ports sector. Second is the shipping sector with an estimated export figure of €6,3 billion in 2019. The maritime cluster accounts for roughly 6% of all Dutch export value (total €516 billion).¹

The development of the maritime cluster up to and including 2019

The figure below shows the indices for each maritime sector of the developments in the direct added value for the period 2006-2019 with 2006 being set at 100. The most noticeable increase took place in the maritime services sector and ports sector, where the added value increased by more than 50%. A sector such as shipping, which clearly benefited from the strong growth in world trade and the commodities boom before the crisis, is still on a lower level than in 2006.

Figuur 1 Evolution of direct added value of the maritime cluster, period 2006-2019 (2006=100)

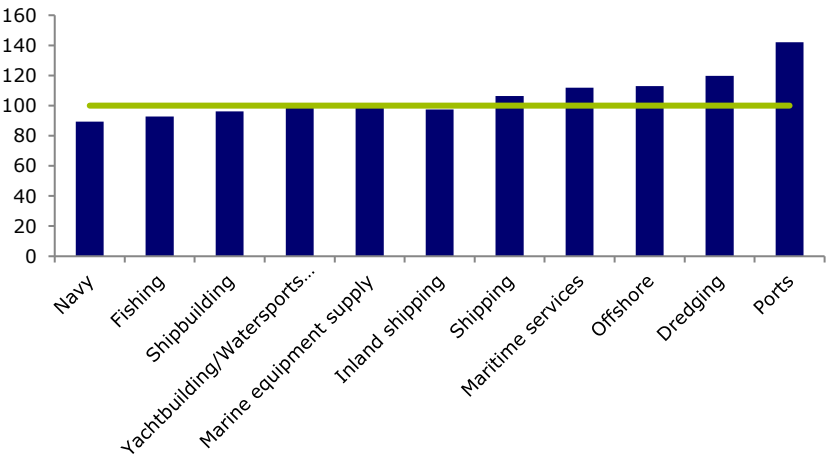


Labour market

Employment also developed between 2006 and 2019. Based on the base year 2006 (= 100), it can be seen that the ports in employment have increased by almost thirty percent. Employment with the Royal Navy decreased with 15% over the same time frame.

¹ CBS (2020), Nederland Handelsland

Figuur 2 Evolution of direct employment in the maritime cluster, period 2006-2019 (2006=100)



Samenvatting

Achtergrond en doel

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in samenwerking met de Stichting Nederland Maritiem Land heeft Ecorys de jaarlijkse monitorstudie uitgevoerd voor de maritieme cluster. De maritieme cluster beslaat de sectoren zeevaart, scheepsbouw, offshore (energie), binnenvaart, waterbouw, havens (op- en overslag), marine, visserij, maritieme dienstverlening, jachtbouw/watersportindustrie en maritieme toeleveranciers.

Het onderzoek betreft een analyse van de economische en arbeidsmarktsituatie voor het jaar 2018 en de ontwikkelingen over de jaren 2006-2019 voor de cluster. De belangrijkste wijziging ten opzichte van de afgelopen edities is de nieuwe opzet van dataverzameling. Op verzoek van de opdrachtgever is samenwerking gezocht met het CBS. Dit betekent dat het onderzoeksteam de input voor het CBS verzorgt en het CBS vervolgens op basis van zijn eigen (unieke) microbestanden terugkomt met resultaten (output) voor de verschillende economische indicatoren per sector. Het CBS heeft samen met het onderzoeksteam een pilotstudie gedaan voor de offshore sector om deze nieuwe methodiek te toetsen.

De resultaten van deze nieuwe opzet zijn met de verschillende sectoren besproken in zowel plenaire sessies als in individuele gesprekken. Tevens zijn deze individuele gesprekken gebruikt om belangrijke trends in de sectoren te bespreken.

De arbeidsmarktgegevens worden afzonderlijk gepresenteerd in de Maritieme Arbeidsmarktmonitor. In deze monitor zijn er eveneens gegevens over de regionale effecten van de maritieme cluster opgenomen. Tot slot geldt dat met deze editie van de Maritieme Monitor vorige edities komen te vervallen.

De maritieme cluster in 2019

De cluster genereerde in Nederland een directe toegevoegde waarde van €19,7 miljard. Indirect kwam daar nog €5,1 miljard bij. De maritieme cluster genereert hiermee circa 3,1% (2018: 3,2%) van het bruto binnenlands product (bbp) van Nederland. De maritieme cluster bood in 2019 werk aan 284.917 personen waarvan circa 189.669 directe arbeid betreft. Daarmee vormt het totaal aantal werkzame personen in de maritieme cluster 3,0% (2018: 3,0%) van de werkgelegenheid in Nederland.

In 2019 steeg het aantal werknemers met 1,9% in Nederland terwijl de directe werkgelegenheid in de maritieme cluster daalde (-3,2%). Deze daling wordt veroorzaakt door lagere werkgelegenheidsmultipliers in 2019. Dit zou betekenen dat de achterwaartse effecten van de maritieme cluster kleiner zijn geworden. Met andere woorden: een baan in de maritieme cluster zorgt voor minder banen in sectoren die leveren aan de maritieme cluster dan voorheen.

De directe toegevoegde waarde van de maritieme cluster is licht afgenomen (gelijk aan -0,4%) ten opzichte van de cijfers over 2018. Deze ontwikkeling blijft enigszins achter bij de totale Nederlandse BBP ontwikkeling. De ontwikkeling van de directe toegevoegde waarde van de cluster is lager dan de groei van het bbp van Nederland (+4,7%). De

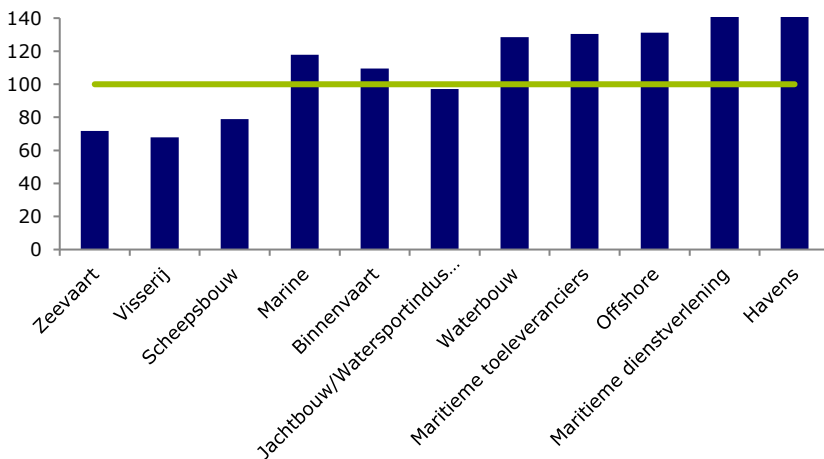
indirecte toegevoegde waarde van de maritieme cluster groeide met 2,1%. Voor de totale toegevoegde waarde (direct plus indirect) van de maritieme cluster betekent dit een minimale stijging van 0,1% ten opzichte van de cijfers over 2018.

De totale export van de maritieme cluster bedroeg in 2019 ruim €30,4 miljard. In 2018 was dit nog €27,8 miljard. De exportprestatie van de maritieme cluster is dus gegroeid. De grootste exportsector betreft los van de havensector de zeevaartsector met een export van €6,3 miljard in 2019. Op een totale export vanuit Nederland van 516 miljard euro is het aandeel van de maritieme cluster hierin 6%.²

Ontwikkelingen van de maritieme cluster tot en met 2019

Figuur 3 geeft per maritieme sector de indexcijfers weer van de ontwikkelingen in de directe toegevoegde waarde over de periode 2006-2019 waarbij 2006 op 100 is gesteld. De sterkste stijging heeft plaatsgevonden in de sectoren maritieme dienstverlening en havens. Hier is de toegevoegde waarde met meer dan 50% toegenomen in deze periode. Een sector als de zeevaart, die voor de crisis profiteerde van de sterke groei in wereldhandel en de grondstoffenboom heeft nog immer een lagere toegevoegde waarde dan in 2006.

Figuur 3 Ontwikkeling van de (directe) toegevoegde waarde in de maritieme cluster, periode 2006-2019 (2006=100)

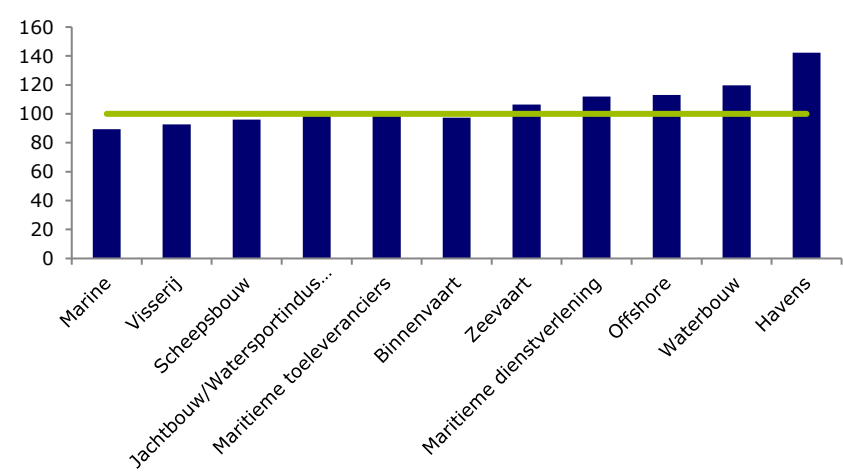


Arbeidsmarkt

Tussen 2006 en 2019 maakt ook de werkgelegenheid een ontwikkeling door. Uitgaande van het basisjaar 2006 (=100) is te zien dat de havens in werkgelegenheid met bijna dertig procent gestegen zijn. De Koninklijke Marine had over dezelfde periode een terugval in werkgelegenheid van ruim 15%.

² CBS (2020), Nederland Handelsland

Figuur 4 Ontwikkeling van de (directe) werkgelegenheid in de maritieme cluster, periode 2006-2019
(2006=100)



Inleiding

In opdracht van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat en in samenwerking met de Stichting Nederland Maritiem Land heeft Ecorys een monitorstudie uitgevoerd naar de economische situatie van de Nederlandse maritieme cluster voor het jaar 2019 en de evolutie over de jaren 2010-2019.

De methodiek van de monitor bouwt dit jaar voort op die van vorig jaar. Vorig jaar is in nauwe samenwerking met het Centraal Bureau van de Statistiek (CBS) gebruikgemaakt van CBS bronbestanden om de directe effecten (werkgelegenheid, productiewaarde, toegevoegde waarde, export) te bepalen. Hiermee ontstaat een nauwkeuriger beeld dan in het verleden mogelijk was. Na het transitiejaar, waarin de aandacht primair uitgegaan is naar het koppelen van oude en nieuwe methodiek, kenmerkt dit jaar zich door het verfijnen van de methodiek en uitbreiden van de mogelijkheden. Daarnaast is er dit jaar in de door NML uitgegeven Maritieme Arbeidsmarktmonitor weer aandacht voor de maritieme arbeidsmarkt. Hiervoor is gebruik gemaakt van dezelfde CBS (micro)data als in deze Maritieme Monitor.

1. Methodiek

1.1. Afbakening maritieme cluster

In voorliggende Maritieme Monitor 2020 worden de ontwikkelingen geschetst binnen elf individuele maritieme sectoren en de relaties ertussen. Deze maritieme sectoren betreffen:

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

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

1.2. Methodiek

De economische cijfers en kengetallen in voorliggende monitor zijn, behalve voor de Marine, gebaseerd op CBS cijfers. Voor sectoren die afgebakend zijn op basis van SBI-codes is in de nieuwe opzet sprake van directe aanlevering door het CBS. Het CBS beschikt via onder meer het ABR³ en de Polis databank over gedetailleerde informatie over individuele ondernemingen.

³ ABR = Algemeen Bedrijven Register

Tabel 1 Relatie tussen sectoren en SBI 2008 klassen

Sector	SBI 2008	
Zeevaart	50201	Zee- en kustvaart (vracht- en tankvaart, geen sleepvaart)
	5010	Zee- en kustvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
	50202	Zee- en kustsleepvaart
Scheepsbouw	3011	Bouw van schepen en drijvend materiaal
	33501	Reparatie en onderhoud van schepen
	3012	Bouw van sport- en recreatievaartuigen (alleen het deel superjachtbouw)
Binnenvaart	50401	Binnenvaart (vrachtvaart)
	50402	Binnenvaart (tankvaart)
	50403	Binnenvaart (sleep- en duwvaart)
	5030	Binnenvaart (passagiersvaart en veerdiensten)
Havens	52241	Laad, los- en overslagactiviteiten voor de zeevaart
	52242	Laad, los- en overslagactiviteiten niet voor de zeevaart (deels)
	52101	Opslag in tanks
	52102	Opslag in koelhuizen e.d.
	52109	Opslag in distributiecentra en overige opslag (niet in tanks, koelhuizen e.d.)
	5222	Dienstverlening voor vervoer over water
	52291	Expediteurs, cargadoors, bevrachters en overige tussenpersonen in het goederenvervoer (deels)
Visserij	52292	Weging en meting (deels)
	0311	Zee- en kustvisserij
	0312	Binnenvisserij
	0321	Kweken van zeevis en -schaaldieren
	0322	Kweken van zoetwatervis en -schaaldieren
Waterbouw	4291	Natte waterbouw
Jachtbouw/ Watersport	93291	Jachthavens
	46492	Groothandel in watersportartikelen
	47642	Winkels in watersportartikelen
	85511	Zeil- en surfscholen
	7734	Verhuur en lease van schepen

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

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

- Maritieme toeleveranciers: bedrijfsdatabankgegevens (o.a. ledenlijst NMT)

Voorheen koppelden de onderzoekers werkgelegenheidscijfers aan de bedrijfsgegevens. In de nieuwe opzet zijn deze bedrijfslijsten of exacte sectorafbakeningen aangeleverd aan het CBS waarna het CBS deze lijsten heeft gekoppeld aan bronbestanden.⁴ Vanuit het CBS zijn er vervolgens totalen geleverd aan het onderzoeksteam voor verdere verwerking in de rapportage. Omwille van databescherming heeft het onderzoeksteam in de huidige opzet geen zicht op de bedrijfsspecifieke resultaten.

De economische cijfers tussen 2010 en 2017 zijn (her)berekend op basis van de procentuele ontwikkeling die is af te leiden uit de Maritieme Monitor 2019. Consistent met de voorgaande edities van de Maritieme Monitor is deze procentuele ontwikkeling toegepast op de absolute waardes tussen 2010 en 2017. Voorts geldt dat met deze editie van de Maritieme Monitor vorige edities komen te vervallen.

De indirecte economische betekenis van de individuele sectoren en de maritieme cluster is in haar geheel bepaald op basis van input-output multipliers die zijn afgeleid uit de Nationale Rekeningen die het CBS publiceert. De reeks multipliers waarvoor het CBS een categorisering heeft aangebracht, kunnen consequent met voorgaande edities van de monitor worden ontleend uit de Nationale Rekeningen. Voor de samengestelde sectoren die voortkomen uit bedrijfslijsten heeft het CBS, naar rato van de bijdrage in toegevoegde waarde en werkgelegenheid, een gewogen multiplier berekend voor 2018 en 2019.

⁴ Een algemene beschrijving van de bronbestanden gebruikt in het kader van dit onderzoek zijn opgenomen in Bijlage III

2. Ontwikkelingen binnen de maritieme cluster

2.1. De maritieme cluster

Economische betekenis

Tabel 2 geeft een overzicht van de belangrijkste economische kerncijfers voor de maritieme cluster in 2019⁵

De omzet van de maritieme cluster bedroeg €69,6 miljard. De cluster genereerde in Nederland een directe toegevoegde waarde van circa €19,7 miljard. Indirect kwam daar nog ruim €5 miljard bij. De maritieme cluster genereert hiermee circa 3,0% (2018: 3,0%) van het bruto binnenlands product (bbp) van Nederland. De maritieme cluster bood in 2019 werk aan 284.917 personen waarvan circa 189.669 directe arbeid betreft. Daarmee zorgt de maritieme cluster voor 3,0% (2018: 3,0%) van de werkgelegenheid in Nederland⁶.

In 2019 steeg het aantal werknemers met 1,9% in Nederland terwijl de directe werkgelegenheid in de maritieme cluster groeide met 1.5%. De indirecte werkgelegenheid in de maritieme cluster nam af met 3.2%. Dit wordt veroorzaakt door lagere werkgelegenheidsmultipliers in 2019. Dit zou betekenen dat de achterwaartse effecten van de maritieme cluster kleiner geworden zijn, ten opzichte van 2018.⁷

De directe toegevoegde waarde van de maritieme cluster is licht afgenomen (-0,4%) ten opzichte van de cijfers over 2018. Deze ontwikkeling is kleiner dan de stijging in werkgelegenheid, wat betekent dat de arbeidsproductiviteit enigszins is afgenomen. De stijging van de directe toegevoegde waarde van de cluster is lager dan de groei van het bbp van Nederland (+4,7%). De indirecte toegevoegde waarde van de maritieme cluster groeide met 2,1%. Voor de totale toegevoegde waarde (direct plus indirect) van de maritieme cluster betekent dit een stijging van 0,1% ten opzichte van de cijfers over 2018.

Tabel 2 Totale economische betekenis maritieme cluster, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Toegevoegde waarde	19.664	5.075	24.739
Werkgelegenheid (in werknemers)	189.669	95.248	284.917

⁵ Bij de berekeningen op clusterniveau is gecorrigeerd voor dubbeltellingen en directe en indirecte effecten. Dit betekent dat de sector superjachtbouw, die zowel wordt meegeteld in de sector scheepsbouw als de jachtbouw/watersportindustrie, op clusterniveau maar één keer wordt meegenomen. Daarnaast is gecorrigeerd voor leveringen binnen de maritieme cluster (tussen maritieme sectoren onderling) teneinde dubbeltellingen te voorkomen.

⁶ CBS (2020), Het bbp van Nederland bedroeg in 2019 €810 miljard. Het aantal werkzame personen 9,58 miljoen.

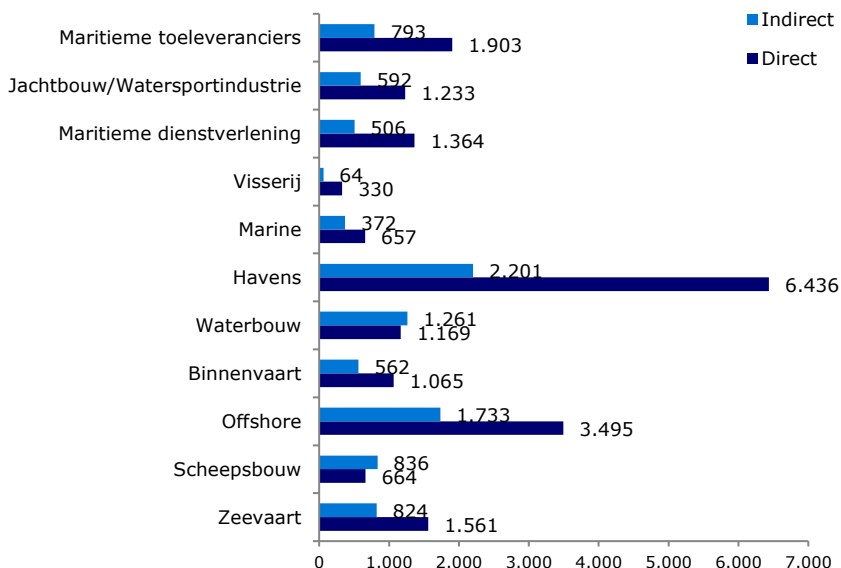
⁷ Met achterwaartse effecten worden de effecten bedoeld die het gevolg zijn van inkopen door bedrijven in de Maritieme cluster elders in de Nederlandse economie

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

De havens leveren de grootste bijdrage aan de toegevoegde waarde binnen de maritieme cluster. In totaal (direct plus indirect) genereert de havensector een toegevoegde waarde van meer dan €8,6 miljard. Voor de offshore, de tweede grootste sector, was het niet zo'n goed jaar. De totale toegevoegde waarde is in 2019 met 3,3% gedaald tot €5,2 miljard. Ook voor de sectoren binnenvaart, visserij en watersportindustrie was er een afname in toegevoegde waarde in 2019, waarbij vooral de afname van bijna 20% in de binnenvaart opvalt.

De sectoren maritieme toeleveranciers, zeevaart en waterbouw hebben allemaal een toegevoegde waarde tussen de twee en drie miljard euro. De visserij heeft als kleinste sector in de maritieme cluster een toegevoegde waarde van €394 miljoen. De overige sectoren, jachtbouw/watersportindustrie, maritieme dienstverlening, de marine, binnenvaart en scheepsbouw hebben allemaal een bijdrage aan de totale toegevoegde waarde tussen de een en twee miljard. In Figuur 5 zijn de exacte cijfers af te lezen.

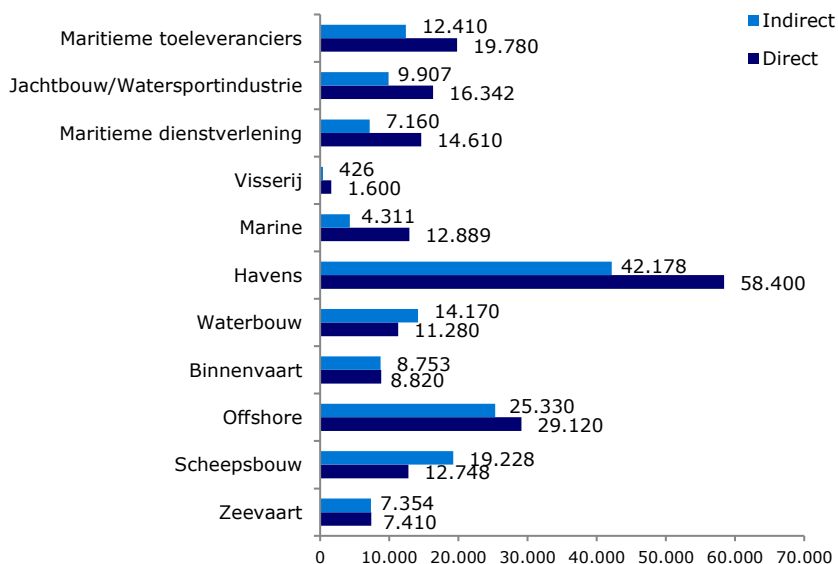
Figuur 5 Toegevoegde waarde per sector, direct en indirect, 2019 (* € 1 miljoen)



De bijdrage van de onderscheiden sectoren in de maritieme cluster aan de directe en indirecte werkgelegenheid (aantal werknemers) wordt weergegeven in Figuur 6. Voor de zeevaartsector betreft dit uitsluitend de werkgelegenheid voor de Nederlandse beroepsbevolking. De directe werkgelegenheid is het grootst in de havensector, gevolgd door de offshore sector. Inclusief de indirecte werkgelegenheid levert de havensector werk aan ruim 100.000 personen, voor de offshore bedraagt dit aantal bijna 54.500. Ook de sectoren scheepsbouw, jachtbouw/watersportindustrie, maritieme toeleveranciers, marine en binnenvaart leveren een groot aandeel in de totale maritieme

werkgelegenheid. De visserijsector is de kleinste sector met een werkgelegenheid (direct plus indirect) van circa 2.000 personen. In Tabel 3 wordt een totaaloverzicht van de economische betekenis van de maritieme cluster weergegeven.

Figuur 6 Totale – Nederlandse – werkgelegenheid (aantal werknemers) per sector, 2019



De Nederlandse Maritieme cluster: Monitor 2020

Tabel 3 Directe economische betekenis maritieme cluster, 2010-2019

											index	index
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019	2018-2019
Omzet	57.093	59.820	61.894	63.514	66.477	66.277	63.694	66.191	68.482	69.645	1,22	1,02
Waarvan Export	20.700	22.198	23.000	23.054	24.249	26.274	26.271	26.017	27.789	30.443	1,47	1,10
Productiewaarde	50.123	52.338	54.348	55.566	57.810	57.785	55.498	57.068	58.646	59.139	1,18	1,01
Toegevoegde waarde	16.224	16.546	16.952	17.626	18.704	19.489	18.850	18.891	19.738	19.664	1,21	1,00
Werkgelegenheid (in werknemers)	169.012	171.617	176.010	179.065	182.441	182.863	182.543	182.186	186.861	189.669	1,12	1,02

Regionalisering

De maritieme cluster zorgt in heel Nederland voor economische activiteit. In deze editie van de monitor is het totaal van alle indicatoren geregionaliseerd. Waar vorig jaar de economische betekenis van de maritieme cluster in Nederland werd geregionaliseerd naar een viertal landsdelen, is er omwille van nauwkeurigheid voor gekozen de economische activiteit uit te splitsen naar een 8-tal maritieme (corop)regio's:

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

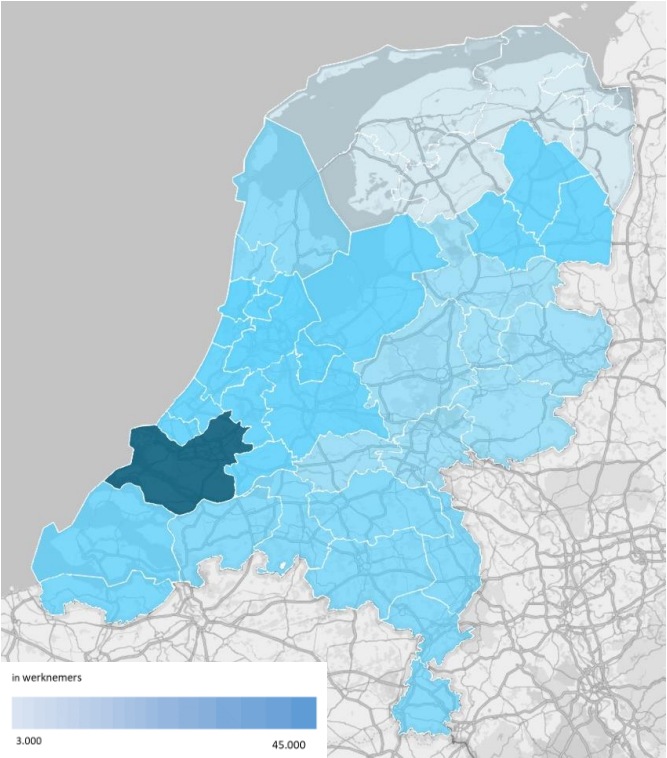
In tabel 3 wordt de ontwikkeling van het totaal aantal bedrijven in de maritieme cluster over de jaren 2018 en 2019 weergegeven. In 2019 zijn er 20.890 bedrijven actief in de maritieme cluster, dit is een stijging van 365 bedrijven ten opzichte van 2018.

Tabel 4 Totaal aantal bedrijven in de maritieme cluster in 2018 en 2019

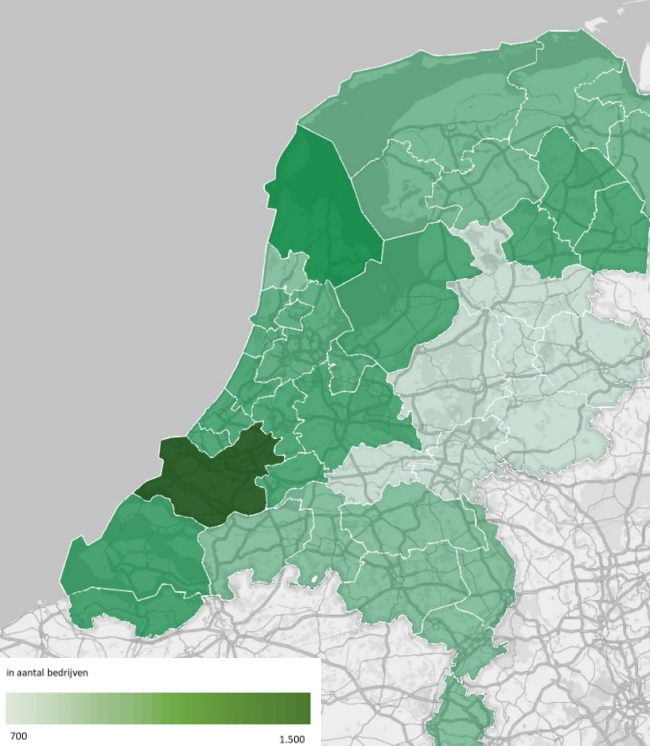
(Corop) regio's	2018	2019
Noordelijke maritieme regio	2 425	2 435
Amsterdam/Noordzeekanaalgebied	2 280	2 415
Rotterdamse regio	3 340	3 390
Zeeuwse regio	1 165	1 190
Brabant - Limburg	2 825	2 850
Overijssel – Gelderland	2 335	2 340
Kop van Noord Holland	730	750
Overig NL	5 425	5 520
Totaal	20 525	20 890

Tevens wordt in figuren 7 t/m 10 de werkgelegenheid, het aantal bedrijven, productiewaarde en toegevoegde waarde in de maritieme cluster over de acht maritieme regio's weergegeven.

Figuur 7 Aantal werknemers in de maritieme cluster per maritieme regio



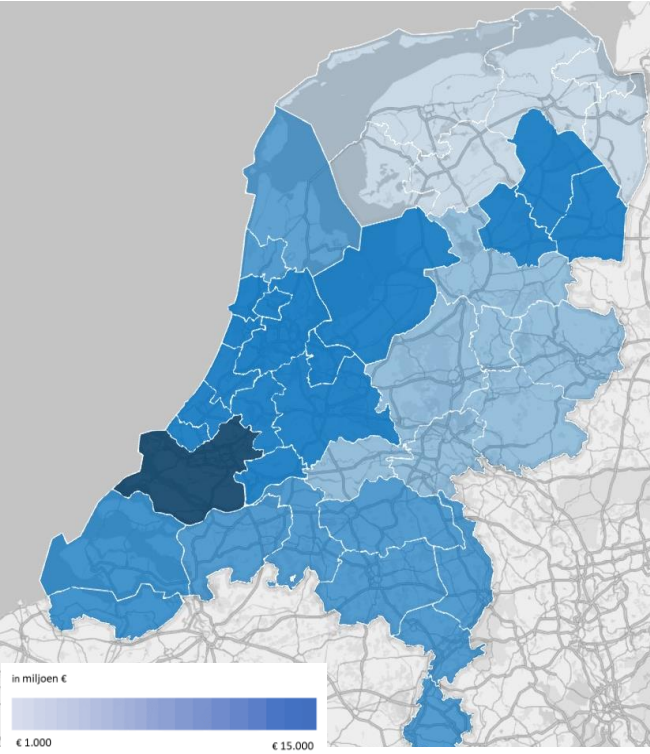
Figuur 8 Aantal bedrijven in de maritieme cluster per maritieme regio



Figuur 9 Toegevoegde waarde in de maritieme cluster per maritieme regio



Figuur 10 Productiewaarde in de maritieme cluster per maritieme regio



Arbeidsmarkt maritieme cluster

In de Maritieme Arbeidsmarktmonitor zijn een aantal structuurindicatoren over de maritieme arbeidsmarkt onderzocht. Voor het peiljaar 2018 zijn er nu voor een aantal indicatoren cijfers bekend. Deze zijn per sector van het maritieme cluster onderzocht. In Tabel 5 worden de belangrijkste resultaten gepresenteerd.

Tabel 5 Arbeidsmarktkenmerken maritieme cluster (in percentages), 2018

Arbeidsmarkt-indicatoren	Zeevaart	Scheepsbouw	Mar. Toe-leveranciers	Binnenvaart	Visserij	Havens	Offshore	Waterbouw	Maritieme dienst-verlening	Jachtbouw/watersport-industrie
DGA's	1	3	1	6	7	1	0	1	3	3
werknemers	88	87	99	58	51	95	100	96	92	64
zelfstandigen	10	10	0	37	43	4	0	4	5	34
Arbeidsrelatie										
vast	74	77	76	64	77	76	78	78	68	71
tijdelijk	26	23	24	36	23	24	22	22	32	29
Dienstverband	74	77	76	64	77	76	78	78	68	71
voltijd	77	77	80	73	68	74	85	81	66	65
deeltijd	23	23	20	27	32	26	15	19	34	35
Opleidingsniveau										
laag	11	22	16	21	41	25	10	18	17	16
midden	50	53	49	66	51	52	36	46	50	47
hoog	39	25	35	13	8	23	53	36	33	37
Leeftijdsopbouw										
18-25 jaar	11	9	8	14	10	10	4	8	8	15
26-35 jaar	23	20	22	19	18	25	25	30	21	20
36-45 jaar	20	23	24	18	19	23	29	27	24	19
46-55 jaar	25	27	28	23	28	25	26	23	25	26
56-65 jaar	18	19	17	19	17	15	15	11	18	14
66 jaar en ouder	4	3	1	7	8	1	1	1	4	5
Geslacht										
man	82	88	84	75	83	76	85	92	73	75
vrouw	18	12	16	25	17	24	15	8	27	25

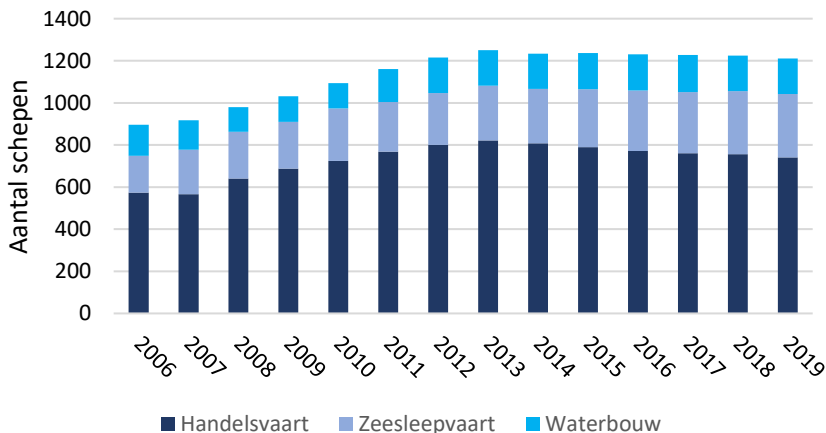
2.2. Zeevaart

Structuur

De mondiale zeevaart is een belangrijke graadmeter voor zowel de wereldhandel als de stand van de wereldeconomie. Negentig procent van de wereldwijde handelsvolumes wordt per schip vervoerd. Naar opgave van UNCTAD, onderdeel van de VN, varen er wereldwijd ruim 50.000 zeegaande schepen. Wanneer gekeken wordt naar schepen onder Nederlands eigenaarschap (varend onder Nederlandse of buitenlandse vlag) neemt Nederland, gerankt naar tonnage van de vloot, mondiaal de 21^e plaats in. De top drie bestaat uit Griekenland, Japan en China.⁸

Het totaal aantal schepen onder Nederlandse vlag is de afgelopen vijf jaar redelijk stabiel gebleven. Voeren er in 2014 in totaal 1.233 schepen onder Nederlandse vlag, in 2019 waren dit er naar opgave van de ILT 1.211. De onderlinge verdeling over de categorieën Handelsvaart (inclusief een (beperkt) aantal cruiseschepen en passagiersschepen), Zeesleepvaart en Waterbouw is wel aan verandering onderhevig. Sinds 2014 is het aantal schepen onder Nederlandse vlag in de handelsvaart gedaald. Het aantal zeeslepers onder Nederlandse vlag is gestegen in die tijd van 258 in 2014 tot 301 in 2019. Onderstaande figuur laat deze ontwikkeling grafisch zien.

Figuur 11 Aantal schepen onder Nederlandse vlag, 2006-2019 (per 31 december van het betreffende jaar)



Het brutotonnage (gt) van de vloot onder Nederlandse vlag bedroeg in 2019 7,3 miljoen ton. Dit is vrijwel gelijk aan 2018. De handelsvloot neemt met 6,2 miljoen ton hier het grootste deel van in. Ten opzichte van 2014 is het brutotonnage van de vloot onder Nederlandse vlag gedaald van 7,9 miljoen ton naar 7,3 miljoen ton in 2019.

Naast schepen onder Nederlandse vlag zijn er ook schepen die varen onder buitenlandse vlag maar wel in Nederlands eigendom of onder Nederlands beheer zijn. Deze vloot is zowel in aantal schepen als in tonnage groeiend. Zo is het aantal schepen in de

⁸ UNCTAD (2019) Review of Maritime Transport, p.37 "Ownership of world fleet ranked by dead-weight tonnage, 2019"

handelsvaart in deze categorie de afgelopen vijf jaar met meer dan 20% gegroeid. In 2014 waren dit er naar opgave van de ILT 403 en in 2019 507. In totaal vallen er nu 1.072 schepen in de categorie "Buitenlandse vlag, Nederlands eigendom of beheer. Tezamen vertegenwoordigt deze vloot een inmiddels een brutotonnage van 10,7 miljoen ton. In 2018 was dit 10,2 mln.

De Nederlandse Maritieme cluster: Monitor 2020

Tabel 6 Totale economische betekenis zeevaart, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	6.286	2.420	8.706
Toegevoegde waarde	1.561	824	2.385
Werkgelegenheid (in werknemers)	7.410	7.354	14.764

Tabel 7 Directe economische betekenis zeevaart, 2010-2019

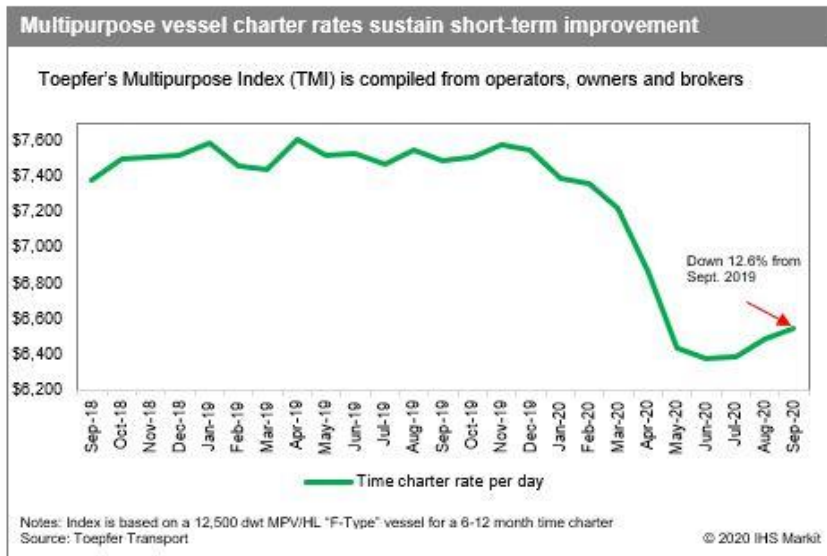
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	index 2010- 2019	index 2018- 2019
Omzet*	6.132	6.042	6.735	7.091	7.428	7.453	6.595	6.853	6.851	6.874	1,12	1,00
Waarvan export*	5.218	5.282	5.721	5.853	6.060	6.474	5.684	5.883	6.264	6.285	1,20	1,00
Productiewaarde	5.787	5.697	6.402	6.641	6.786	6.771	5.916	6.260	6.284	6.286	1,09	1,00
Toegevoegde waarde	1.257	1.037	1.085	1.449	1.585	1.873	1.585	1.535	1.424	1.561	1,24	1,10
Werkgelegenheid (in werknemers)	6.632	6.952	7.175	7.528	7.653	7.559	7.598	7.307	6.970	7.410	1,12	1,06

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek

Economische betekenis

Het jaar 2019 is voor de Nederlandse zeevaartsector een goed jaar gebleken. Met een waarde van 6,3 miljard euro is de omzet in 2019 gelijk gebleven ten opzicht van het voorgaande jaar. De toegevoegde waarde is echter met 10% gestegen. Mogelijke verklaringen voor deze ontwikkelingen zijn de vrachtprijzen in 2019 en de aanhoudend lage brandstofkosten. De prijs voor stookolie IFO-380 daalde gedurende het hele jaar.⁹ Gelet op de samenstelling van de Nederlandse zeevaartsector is het relevant om voor de tariefontwikkeling te kijken naar prijsindexen voor het multipurpose segment. Een belangrijk deel van de vloot van grote Nederlandse rederijen als Wagenborg en Spliethoff bestaat uit dit type schepen. Onderstaande grafiek van de Duitse scheepsbroker Toepfer laat de ontwikkeling van de dagelijkse charter rates zien voor een dergelijk type schip. Tot aan het einde van 2019 is sprake van stabiele (hoge) tarieven voor dit type schip. Met de (sterke) daling vanaf januari 2020 is een einde gekomen van een periode van stijgende tarieven sinds het vorige dieptepunt in april 2017.¹⁰

Figuur 12 Ontwikkeling Toepfer Multipurpose Index (IHS Markit, o.b.v. Toepfer, 2020)



De werkgelegenheid in de sector, zoals geregistreerd door het CBS, laat voor 2019 een stijging zien ten opzichte van de dip in 2018. Het totaal aantal werkzame personen bedraagt in 2019 7.410. Dit is een stijging ten opzichte van een dip in 2018 (6.970) maar is grotendeels gelijk aan 2017 (toen 7.307). Het betreft hier zowel varende personeel als personeel aan de wal.

⁹ <https://www.dnvgl.com/maritime/ing/current-price-development-oil-and-gas.html>

¹⁰ In april 2017 bedroeg de charter rate per dag USD 6,160, zie <https://www.heavyliftprofi.com/business/multipurpose-rates-continue-to-increase/14064.article>

Naast de door het CBS in Nederland¹¹ geregistreeerde werkgelegenheid is er ook nog een aanzienlijk aantal werkzame personen van niet EU/EER nationaliteit aan boord van schepen in Nederlands bezit of beheer. Het gaat hier dan vooral om bemanningsleden van buiten de EU/EER. Het CBS registreert deze werkgelegenheid niet. Met behulp van een enquête onder de leden van de KVNR wordt dit getal geschat.

In 2019 bedroeg de totale werkgelegenheid in de Nederlandse zeevaartsector (exclusief schepen voor de waterbouw en de cruisevaart¹²) naar schatting ruim 23.000 personen (zie Tabel 8). De overige uitkomsten van de werkgeversenquête zeevaart worden gepresenteerd in de Maritieme Arbeidsmarktmonitor 2020.

Tabel 8 Werkgelegenheid in de zeevaart naar functie* en nationaliteit aan boord van Nederlandse vlagschepen (exclusief waterbouw en cruisevaart) 2019

	in aantallen	in percentage
Walpersoneel	2.178	9%
NL personeel aan boord**	4.398	19%
NL Kapiteins	1.192	5%
NL officieren	2.347	10%
NL gezellen	549	2%
NL-niet maritiem	32	0%
NL stagiairs***	555	1%
Niet-Nederlands personeel aan boord	16.530	72%
EU en niet-EU kapiteins	889	4%
EU en niet-EU officieren	6.191	27%
EU en niet EU gezellen	8.811	38%
EU en niet-EU niet-maritiem personeel	340	1%
EU en niet-EU stagiairs	298	1%
Totaal Nederlandse werkgelegenheid	7.410	
Totaal niet-Nederlandse werkgelegenheid	16.530	
Totaal werkgelegenheid	23.106	100%

*) De verdeling naar functie en naar Nederlands/ Niet-Nederlands personeel wordt geschat op basis weegfactoren die zijn berekend aan de hand van de Werkgeversenquête Zeevaart. Deze is in 2020 gehouden.

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

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

Bron: Ecorys op basis van CBS-werkgelegenheidscijfers en de werkgeversenquête Zeevaart 2020.

¹¹ D.w.z. werknemers waarvoor in Nederland sociale premies worden afgedragen (walfuncties en functies aan boord).

¹² Specifiek voor de cruisevaart geldt dat hier veel zogeheten "niet nautisch personeel" werkzaam is. Dit betreft ongeveer 22.500 niet Nederlanders veelal werkzaam als horecapersoneel op grote cruiseschepen.

Vrijhandel en verduurzaming

De mondiale zeescheepvaart is afhankelijk van ontwikkelingen in de wereldeconomie. Protectionisme en beperking van de vrijhandel vertalen zich in de zeevaart gelijk in lagere volumes. Daarnaast heeft de sector een duidelijke verduurzamingsopgave. Zowel in nationaal als internationaal verband heeft de scheepvaartsector duidelijke ambities uitgesproken.¹³ 2019 was het laatste jaar voordat de nieuwe internationale IMO2020 richtlijn in werking trad. Door deze internationaal afgesproken richtlijn moeten zeeschepen gebruik maken van brandstoffen met significant minder zwavel. In praktijk betekent dit ofwel het overstappen op een duurdere maar schonere brandstof (gasolie) of het gebruik maken van een gaswasinstallatie (*scrubber*) om deze zwavel af te vangen. In 2019 besloten steeds meer havens (en overheden) het gebruik van de zogeheten *open loop scrubber* te beperken.¹⁴

Een Nederlandse invulling van de verduurzamingsopgave is de *Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens* die in juni 2019 ondertekend werd met daarin afspraken over verduurzaming van de Nederlandse maritieme sector¹⁵. Voor de zeevaart hebben partijen het doel om de gemiddelde CO₂-uitstoot per vervoersprestatie in 2024 vermindert te hebben met 20% en is de ambitie om in 2050 een absolute CO₂-reductie van 70% gerealiseerd te hebben. Dit is ambitieuzer dan wat begin 2018 in internationaal verband in de IMO is afgesproken.¹⁶

Hieruit voortvloeiend worden acties uitgezet door betrokken partijen rondom innovatie en financiering van duurzame oplossingen om emissieloze zeeschepen in de vaart te brengen¹⁷.

Smart Shipping

Onder de verzamelnaam smart shipping worden veelal de technieken om te komen tot vergaand geautomatiseerde schepen aangeduid.¹⁸ Het ministerie van IenW erkent dat smart shipping de maritieme sector veiliger, duurzamer en concurrerender kan maken.¹⁹ Om smart shipping zoveel mogelijk te ondersteunen, spant het ministerie van IenW zich in om de betrokken partijen uit de Nederlandse maritieme sector bij elkaar te brengen. Dit gebeurt bijvoorbeeld onder de noemer SMASH in het recent opgerichte Nederlands Forum voor Smart Shipping.

Om smart shipping te ondersteunen werkt het ministerie van IenW daarnaast aan het verbeteren van regelgeving.

¹³ <https://www.imo.org/en/MediaCentre/HotTopics/Pages/Reducing-greenhouse-gas-emissions-from-ships.aspx>

¹⁴ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/scheepvaart/2019/10/23/open-loop-scrubber-aan-banden-gelegd/>

¹⁵ <https://www.rijksoverheid.nl/actueel/nieuws/2019/06/11/sector-en-overheden-slaan-handen-ineen-voor-schone-binnenvaart-en-zeevaart>

¹⁶ Zie Brief van de Minister van IenW aan de Tweede Kamer over de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens (11 juni 2019), p1

¹⁷ Zie Artikel 12 t/m 18 van de Green Deal Zeevaart, Binnenvaart en Havens voor een overzicht van afgesproken acties voor de zeevaart door de ondertekenaars van de Green Deal.

¹⁸ Smart Port Rotterdam (2019): <http://smart-port.nl/wp-content/uploads/2019/04/SmartPort-whitepaper-SmartShipping.pdf>

¹⁹ Zie <https://www.government.nl/topics/maritime-transport-and-seaports/smart-shipping-comprehensive-automation-in-the-maritime-sector> voor meer achtergrond over dit initiatief

In 2019 heeft het Ministerie van IenW onderzoek laten doen naar knelpunten en mogelijke oplossingen om smart shipping mogelijk te maken. Naar aanleiding van dit onderzoek heeft de Minister van IenW aangegeven het Binnenvaartpolitiereglement (Bpr) en het Scheepvaartreglement territoriale zee (Stz) te wijzigen om de grondslag te verbreden voor het experimenteren met smart shipping. Voorts zal er een voorstel gedaan worden om de regelgeving zodanig te wijzigen dat ruimte wordt gecreëerd om ontheffingen af te geven voor schepen met vergaand geautomatiseerde toepassingen of om dergelijke schepen vrij te stellen van bepaalde eisen.²⁰

²⁰ https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2020Z04164&did=2020D08678

2.3. Scheepsbouw

Structuur

De scheepsbouwsector in Nederland zoals meegenomen in deze Maritieme Monitor omvat de nieuwbouwswerven voor schepen, de scheepsreparatiewerven plus de superjachtbouw²¹.

Om te kunnen concurreren op een mondiale markt richten Nederlandse werven zich met name op nichemarkten: complexe schepen met een hoge toegevoegde waarde. Dit betreft onder andere de bouw van schepen (en installaties) voor de offshore, specialistische vaartuigen (zoals complexe baggerschepen en multipurpose dry cargo schepen) maar ook visserijschepen en superjachten. Nederlandse bouwers horen sinds jaar en dag tot de wereldtop op het gebied van de bouw van superjachten.

De totale scheepsbouw- en reparatiesector inclusief de superjachtbouw en de bouw van (overige) recreatieschepen omvat in 2019 naar opgave van het CBS 2.420 bedrijven. 740 bedrijven hiervan vallen in de categorie "Bouw van sport- en recreatievaartuigen"²². Er zijn twintig superjachtbouwers. Daarmee komt het aantal relevante bedrijven voor de sector scheepsbouw in deze monitor op 1.680. De laatste jaren is het aantal bedrijven in de sector fors gegroeid, vooral het aantal ondernemingen met één werknemer. Scheepswerven met slechts één werkzaam persoon betreffen in de regel oud-medewerkers van bestaande werven die zich als zzp'er in de scheepsbouw of -reparatie registreren en zich vervolgens laten inhuren door 'echte' werven. Vooral in de scheepsreparatie is dit een veel voorkomend fenomeen²³. De bouw van kleine recreatieschepen wordt vaak gedaan door kleine werven met een beperkt aantal personeelsleden. Brancheorganisatie NMT telt zelf ongeveer 100 fysieke scheepswerven in Nederland.

Economische betekenis

De totale omzet van de sector scheepsbouw en scheepsreparatie plus de superjachtbouw bedroeg in 2019 €4,9 miljard. Dit is bijna een toename van €500 miljoen in vergelijking met de CBS cijfers over 2018. Ook de toegevoegde waarde liet een stijging zien. Bedroeg deze in 2018 nog €607 miljoen, in 2019 was dit opgelopen tot €664 miljoen. Het gaat dan om een stijging van ruim 9% ten opzichte van 2018.

²¹ De sector superjachtbouw betreft een twintigtal werven die jachten bouwen vanaf een lengte van 24 meter. De kleine jachtbouw (tot aan 24 meter) wordt omwille van de door het CBS gehanteerde systematiek meegenomen in de door het CBS aangeleverde totalen voor de sector scheepsbouw, er worden cijfers verstrekt voor de SBI categorieën 3011, 3012 en 3315. Het onderzoeksteam heeft de kleine jachtbouw vervolgens geïsoleerd uit deze totalen en hierbij gebruik gemaakt van de opdeling van de sector zoals aangeleverd door het CBS. De kleine jachtbouw wordt toegerekend aan de sector jachtbouw/watersportindustrie. Deze cijfers elders in de monitor behandeld.

²² CBS Statline, aantal bedrijven naar bedrijfstak. Opgave voor SBI3012, stand ultimo 2019.

²³ Naar opgave van CBS (Statline) zijn er in de scheepsreparatie (SBI 3315) bijvoorbeeld 1405 bedrijven waarbij de bedrijfsgrootte 1 werkzaam persoon is.

Brancheorganisatie NMT (Netherlands Maritime Technology) berekent ook de omzet van de scheepsbouwsector op basis van enquêtering van haar eigen achterban. NMT rapporteert een omzet van €4,8 miljard voor de sector scheepsbouw (inclusief de superjachtbouw) en –reparatie.

De totale werkgelegenheid in de scheepsbouw bedroeg in 2019 ruim 12.700 personen. Dit is een stijging ten opzichte van 2018 toen de totale werkgelegenheid nog 12.400 personen bedroeg. Van dit totaal aantal is 3.330 man werkzaam in de superjachtbouw (2018: 3.210).

Tabel 9 Totale economische betekenis scheepsbouw, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	4.492	3.082	7.574
Toegevoegde waarde	664	836	1.499
Werkgelegenheid (in werknemers)	12.748	19.228	31.976

Tabel 10 Directe economische betekenis scheepsbouw, 2010-2019

											index	index
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019	2018-2019
Omzet*	4.468	3.805	4.175	4.596	4.795	5.258	4.604	4.193	4.487	4.942	1,11	1,10
Waarvan export	1.472	1.483	1.479	1.163	1.474	3.187	3.870	2.404	2.883	3.625	2,46	1,26
Productiewaarde	4.072	3.460	3.772	4.141	4.273	4.622	4.122	3.736	4.041	4.492	1,10	1,11
Toegevoegde waarde	871	639	604	683	707	833	683	539	607	664	0,76	1,09
Werkgelegenheid (in werknemers)	12.589	11.771	12.270	12.266	12.235	12.499	12.445	12.367	12.384	12.748	1,01	1,03

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek

Ontwikkelingen Scheepsbouw

Het jaar 2019 was uitdagend wanneer het gaat om het aantal nieuwbouworders voor zeeschepen. De waarde van de orderintake bedroeg slechts €351 miljoen²⁴. Volgens opgave van branchevereniging NMT²⁵ vertaalde dit zich in meer dan een halvering van het bestelde Compensated Gross Tonnage (CGT). Vooral het uitblijven van orders voor grote baggerschepen, hoog van complexiteit en orderwaarde, heeft gezorgd voor deze forse daling over de laatste jaren. De totale waarde van het orderboek bedroeg €1,76 miljard, een daling van 5% ten opzichte van een jaar eerder. Positief was de lichte stijging van het aantal bestelde shortsea schepen. Deze dertien bestelde schepen betekenen een opsteker voor vooral de Noordelijke scheepswerven. Ook werden er veel binnenvaartschepen (incl. luxe rivier cruisers) en vissersschepen besteld bij Nederlandse werven in 2019²⁶.

Binnenvaartwerf Concordia Damen, Werkendam, kreeg in 2019 voor het eerst in haar bestaan de opdracht voor de bouw van een riviercruiseschip. Voor een Duitse klant gaat de werf een emissieloos 135,00 meter lang schip bouwen. Na oplevering in april 2021 gaat het schip ingezet worden in Noordwest Europa. Bij Concordia Damen is bovendien een optie genomen voor de bouw van een tweede schip met oplevering in april 2023.²⁷

De twee grootste Nederlandse scheepsbouwconcerns, Royal IHC en Damen, werden ook in 2019 voor grote uitdagingen gesteld. Zo leed Damen in 2019 een verlies van bijna €300 miljoen en kondigde de werf aan zich vooral op standaardisatie en seriebouw te willen richten om de financiële prestaties te verbeteren.²⁸ Een opsteker was de order voor de bouw van een aantal fregatten voor de Duitse marine. Damen, in samenwerking met Duitse onderaannemer Blohm+Voss, troefde hier een aantal Duitse concurrenten af. Onder politieke druk heeft de Duitse overheid wel aangekondigd dat het de eerste en laatste keer is dat een dergelijke order Europees aanbesteed zal worden.²⁹

IHC moest begin 2020 door een consortium gered worden.³⁰ Het bedrijf leed al enkele jaren verlies, onder meer vanwege grote kostenoverschrijdingen bij een aantal in aanbouw zijnde baggerschepen. Vanwege het belang van de hoogwaardige technologie en expertise van IHC voor het maritieme cluster en het belang van de directe en indirecte werkgelegenheid besloot ook de overheid mee te doen bij deze reddingsoperatie.³¹ De mogelijke, en als ongewenst bestempelde, overname van IHC door een Chinese (overheids)onderneming zou hierbij ook een rol hebben gespeeld.³²

²⁴ NMT Sectorjaarverslag 2019

²⁵ idem

²⁶ Het Sectorjaarverslag van NMT bevat gedetailleerde informatie over bestelde en afgeleverde schepen door Nederlandse werven.

²⁷ SWZ Maritieme, oktober 2019, p8

²⁸ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/scheepvaart/2020/05/01/287-miljoen-euro-verlies-voor-damen-in-2019/>

²⁹ <https://www.pzc.nl/zeeuws-nieuws/duitse-werf-naar-rechter-over-gunning-miljardencontract-aan-damen~accb84bd/>

³⁰ <https://fd.nl/ondernemen/1346277/banken-schrijven-ruim-200-mln-af-bij-redding-ihc>

³¹ Tweede Kamerbrief "Continuïteit van het bedrijf Royal IHC (IHC)" d.d. 30-04-2020

³² <https://www.trouw.nl/nieuws/baggersector-vormt-een-blok-tegen-china~be01318f/>

Impact coronacrisis

Hoewel deze monitor strikt genomen gaat over de prestaties van het cluster in 2019 ontkomen we er niet aan om kort stil te staan bij de eerste zichtbare effecten van de coronacrisis. Ook de scheepsbouw ontkomt niet aan de gevolgen. Zo worden reparatie- en verbouwopdrachten uitgesteld en waren zeker in het begin van crisis productiebeperkingen door het stilleggen van werven (of fabrieken van toeleveranciers) een groot probleem. Omdat de scheepsbouw laatcyclisch is zijn gevolgen vooral op lange termijn merkbaar. In april 2020 presenteerde de sector een Maritiem Herstelplan. Later in 2020 is ook in Europees verband (via het European Network of Maritime Clusters) aandacht gevraagd voor de korte termijn financiële problematiek als voor de langere termijn kansen en uitdagingen rond verduurzaming en concurrentiekracht waar de sector voor staat.

Ontwikkelingen grote jachtbouw

2019 was weer een goed jaar voor de superjachtbouw. Over 2019 genereerden de superjachtbouwers in Nederland een omzet³³ van €1,33 miljard. In 2018 was dit €1,16 miljard. In 2019 stonden er 75 projecten op stapel in Nederland³⁴, goed voor een tweede plek wereldwijd.³⁵

De werkgelegenheid in de sector is gegroeid en bedraagt nu in 3.310 werkzame personen (directe werkgelegenheid). Een stijging ten opzichte van 2018 (3.210). Dit betreft werkgelegenheid bij de werven zelf, werkgelegenheid bij toeleveranciers wordt toegerekend aan de sector maritieme toeleveranciers.

Een zich nog steeds voortzettende trend is de schaalvergroting van superjachten. Dit stelt steeds hogere eisen aan de faciliteiten (en vaarwegen) van de werven waar deze jachten gebouwd worden.³⁶

Een groeisegment in deze industrie zijn de uitvoerige refits. Nieuwe eigenaren laten jachten (bijna volledig) aanpassen aan eigen wensen. Zo ondergingen in Nederland tussen 2017 en 2019 64 superjachten een (complete) refit³⁷.

Gevraagd naar de impact van de coronacrisis op de jachtbouw lijkt dit, naar opgave van marktkenners³⁸, vooral het middensegment te gaan treffen. Kopers op de markt voor (tweedehands) jachten in de grootste categorie, jachten van meer dan 60 meter, blijven over het algemeen in de positie om een jacht te kopen. Daarnaast kan de refit markt een deel van de weggevallen omzet opvangen.

³³ Het CBS rapporteert in dit geval de productie, dit getal is genomen als omzet. Zie ook de toelichting in de methodologie sectie van dit rapport.

³⁴ Sommige van deze jachten worden op speculatie gebouwd om deze later aan een klant te kunnen verkopen.

³⁵ <https://www.horizonyachtusa.com/photos/articleDocs/78.pdf>

³⁶ <https://www.rtlnieuws.nl/economie/business/artikel/4712926/superjacht-feadship-royal-huisman-oceanco-groter-160-meter>

³⁷ <https://www.superyachttimes.com/yacht-news/yacht-refit-market>

³⁸ Bron expertinterview Ralph Dazert - SuperYachtTimes

2.4. Offshore Energy

Structuur

De maritieme offshore sector bestaat uit de groep van bedrijven die toeleveren aan of diensten verlenen voor de grote olie & gas bedrijven en (hernieuwbare) energiemaatschappijen. Deze energiebedrijven maken zelf geen deel uit van de cijfers die voor deze sector worden gepresenteerd. De offshore dienstverlening kan niet via SBI-codes in kaart worden gebracht, omdat er binnen het CBS geen afgebakend cluster bestaat voor dit type bedrijven. Vandaar dat Ecorys voorziet in een (historisch) opgestelde bedrijvenlijst die vervolgens door het CBS gekoppeld wordt aan meerdere CBS databronnen. In 2019 bestond de populatie gekoppelde bedrijven uit 395 bedrijven actief in de offshore energy sector.

De bedrijven uit de offshore dienstverlening leveren verschillende diensten in de hele keten van productie van offshore olie & gas en hernieuwbare energie. Vooral de ontwikkeling van windenergie op zee neemt in belang toe. Er is sprake van een zich sterk ontwikkelende thuismarkt. Ook is de Nederlandse offshore sector actief in de bouw en het onderhoud van windparken in de Noordzee en in toenemende mate ook andere continenten. Een derde poot is de zogeheten mariene energiewinning. Deze subsector staat nu nog helemaal aan het begin van haar ontwikkeling, maar Nederland kan een leidende rol gaan spelen rond bijvoorbeeld getijdenenergie of onderwaterturbines.³⁹

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

³⁹ Zie voor achtergrondinformatie onder meer: <https://www.noordzee.nl/alternatieve-vormen-van-mariene-energiewinning>

Tabel 11 Totale economische betekenis offshore/energy, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	10.219	5.764	15.983
Toegevoegde waarde	3.495	1.733	5.228
Werkgelegenheid (in werknemers)	29.120	25.330	54.450

Tabel 12 Directe economische betekenis offshore/energy, 2010-2019

											index	index
Bedragen (in miljoen €)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010- 2019	2018- 2019
Omzet	8.787	9.810	10.002	10.315	10.809	10.289	9.924	10.186	10.054	10.030	1,14	1,00
Waarvan export	1.395	1.659	1.672	1.730	1.816	1.713	1.647	1.873	1.779	2.014	1,44	1,13
Productiewaarde	8.564	9.527	9.670	9.994	10.517	10.199	9.851	10.217	10.007	10.219	1,19	1,02
Toegevoegde waarde	3.036	3.220	3.241	3.349	3.618	3.773	3.667	3.639	3.638	3.495	1,15	0,96
Werkgelegenheid (in werknemers)	26.484	26.942	28.037	29.336	30.291	30.337	29.220	27.923	29.300	29.120	1,10	0,99

Economische betekenis

De Nederlandse offshore sector opereert al enige jaren in een lastige markt. De sector heeft te maken met lage energieprijzen (olie en gas), afnemende exploratie op de Noordzee en prijsdruk in zowel de markt voor olie en gas als de markt voor hernieuwbare energie (aanleg windparken).

Het jaar 2019 wordt door de IRO in haar jaarverslag omschreven als een jaar waarin voorzichtig optimisme rondom investeringen in olie, gas, wind maar ook de afvang van CO2 en recycling van boorplatforms gecombineerd werd met de uitwerking van onverwachte gebeurtenissen zoals een verdere daling van de olieprijs.⁴⁰ De spotprijs van een vat ruwe olie (Brent) schommelde in 2019 tussen de USD 59 en USD 71 per vat met een jaargemiddelde van 64 USD. Dit is lager dan een jaar eerder (2018: gemiddeld USD 71).⁴¹ Exploratie van nieuwe gasvelden op de Noordzee blijft een uitdaging door het uitblijven van een aangekondigde investeringsaftrek.⁴²

Een blik op de cijfers laat zien dat er sprake is van een minieme daling van de omzet in de sector (2019: €10,03 miljard). De toegevoegde waarde is gedaald met ongeveer €150 miljoen en bedraagt nu (2019) €3,5 miljard (daling van 4%).

De sector maakt een transitie door waarin activiteiten op het gebied van renewables steeds belangrijker worden. Vooral offshore wind is voor de Nederlandse offshore sector een belangrijke groeimarkt. Hoewel deze markt zich kenmerkt door een volatiel karakter en margedruk⁴³ (om parken zo goedkoop mogelijk aan te kunnen leggen) is de markt door de lange termijn horizon interessant voor de sector. In 2019 stonden er windmolens in zee met een totaalvermogen van ongeveer 1 gigawatt (GW). In 2023 staat er voor minimaal 4,5 GW vermogen aan windmolens op zee.⁴⁴

⁴⁰ IRO Jaarverslag 2019, p3

⁴¹ <https://www.eia.gov/dnav/pet/hist/RBRTED.htm>

⁴² <https://www.bnr.nl/nieuws/economie/10401594/vorig-jaar-geen-succesvolle-gasboring-op-noordzee>

⁴³ <https://www.trouw.nl/nieuws/de-windenergiesector-verplaatst-zich-van-land-naar-zee~b8f02160/>

⁴⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/duurzame-energie/windenergie-op-zee>

Impact coronacrisis offshore energie sector

Ook op de offshore sector heeft de coronacrisis grote invloed. Hoewel deze editie van de Maritieme Monitor over het jaar 2019 gaat is het volgens de branchevereniging IRO duidelijk dat de cijfers over 2020 beduidend anders zullen zijn. De zeer forse daling van de olieprijs als gevolg van de vraaguitval (waarbij voor het eerst in de geschiedenis negatieve prijzen op de spotmarkt genoteerd werden) zal uitwerking hebben op de sector.

Orderboeken raken langzaam leeg en investeringen in (fossiele) energie worden uitgesteld of afgesteld. De windenergie sector loopt wel gewoon door. Ook had de sector te maken met praktische beperkingen tijdens onderhoud en installatie van windparken. Mede als reactie hierop staat toezichthouder SODM het toe om arbeidstijden te verruimen.

In de Maritieme Monitor 2021 zullen de gevolgen ook cijfermatig geduid worden.

Op het gebied van *decommissioning*, het vinden van een oplossing voor oude offshore installaties, zijn ook in 2019 door de ketenpartijen stappen gezet. Met het Nexstep programma werken olie en gas partijen samen met dienstverleners om te kijken hoe sloop of hergebruik van platforms efficiënter, en daarmee voordeliger, kan. Kansen voor hergebruik zijn onder meer de inzet van platforms voor de plaatsing van omvormers voor windparken of gebruik van platforms bij het maken van waterstof uit windenergie.⁴⁵ Het tweede Nexstep rapport biedt gedetailleerde inzichten in deze initiatieven⁴⁶.

⁴⁵ <https://www.nexstep.nl/wp-content/uploads/2018/07/Re-use-decommissioning-rapport-2018-Nederlandse-versie.pdf>

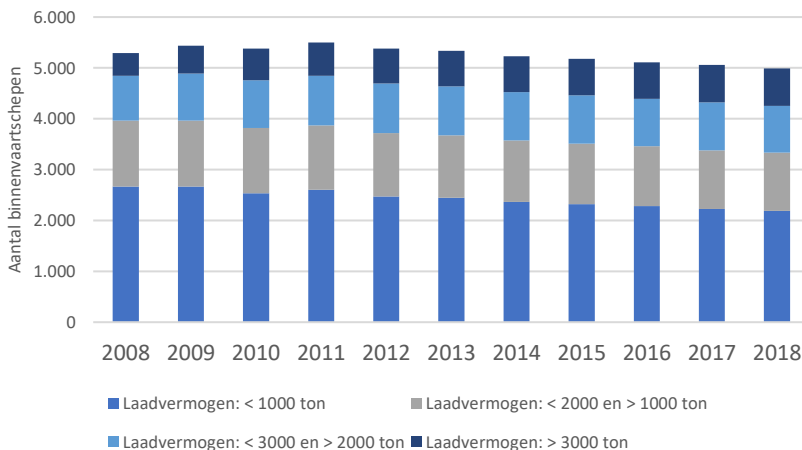
⁴⁶ https://www.nexstep.nl/wp-content/uploads/2019/07/190724_Re-use-decommissioning-rapport-2019-ENG.pdf

2.5. Binnenvaart

Structuur

Kenmerkend voor de binnenvaart is het aantal kleine (familie) bedrijven. Eind 2019 waren er volgens het CBS 4.070 bedrijven actief in de binnenvaart. Hiervan waren er 3125 actief in de vrachtaart en 945 in de passagiersvaart. Dit betekent dat de stijging in het aantal bedrijven doorzet. Opvallend hierin is wel de kleine bedrijfsgrootte. Enkel 15 bedrijven hebben meer dan 50 werknemers. In 2018 voeren er 4.989 binnenvaartschepen onder de Nederlandse vlag op de Nederlandse binnenwateren⁴⁷. Dit aantal binnenvaartschepen volgt al jaren een dalende trend (zichtbaar vanaf 2011). Waar in 2011 de vloot nog bestond uit ruim 5.500 schepen, telt deze inmiddels nog een kleine 5.000 schepen. Deze jaarlijkse daling valt deels te verklaren door de schaalvergroting in de binnenvaart. Vanaf 2008 zijn 630 kleinere schepen (met een laadvermogen tot 2.000 ton) uit de vaart genomen. Tegelijkertijd is het aantal grotere binnenvaartschepen (met een laadvermogen groter dan 2.000 ton) met circa 330 toegenomen (zie Figuur 14). Deze trend treedt ook op in andere Europese binnenvaartlanden.⁴⁸

Figuur 13 Binnenvaartschepen met Nederlandse vlag naar laadvermogen



Bron: CBS (2019), Binnenvaartschepen met Nederlandse vlag

De binnenvaartvloot bestaat voor ongeveer de helft uit motorvrachtschepen. Die worden onder meer gebruikt om droge bulkgoederen, zoals kolen en zand, en containers te vervoeren. Droge (bulk)goederen en containers kunnen ook in duwbakken (in de vorm van koppilverbanden) worden vervoerd. Deze bakken hebben geen voortstuwingsmotor en moeten door een duw- of sleepboot of een motorvrachtschip worden voortbewogen. Twintig procent van de Nederlandse binnenvaartschepen valt in de categorie duwbakken. Naast deze schepen zijn er nog 794 tankschepen (16 procent) en 710

⁴⁷ CBS Maatwerktabel binnenvaartschepen (2019)

⁴⁸ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/binnenvaart/2019/03/14/binnenvaart-zet-investeringen-op-waakvlammetje>

overige binnenschepen (14%) die tot de Nederlandse vloot behoren⁴⁹. Overcapaciteit in de sector is een afnemend probleem maar nog niet geheel opgelost⁵⁰.

Economische betekenis

Het jaar 2018 was een bijzonder jaar voor de binnenvaart. In dat jaar zorgden de lage waterstanden door aanhoudende droogte voor lagere volumes maar hoge tarieven. In 2019 stegen de kosten voor de binnenvaartsector zeer licht⁵¹ en tarieven bleven een deel van het jaar goed.⁵²

Het totaal vervoerd volume bedroeg in 2019 361 miljoen ton.⁵³ Dit was een stijging met 0,4% ten opzichte van een jaar eerder. In 2019 daalde het binnenlands vervoer door binnenvaartschepen in vergelijking met een jaar eerder met 1,6 procent, naar 120 miljoen ton. Het internationaal vervoer steeg met 1,4 procent tot 241 miljoen ton. Er werden vooral meer goederen vanuit het buitenland naar Nederland vervoerd (5 procent). De afvoer vanuit Nederland daalde met 0,2 procent.

Ruim een derde van de vervoerde lading betreft dus binnenlands vervoer en heeft een Nederlandse begin- en eindbestemming. Het overige deel, twee derde van lading (2019: 241 miljoen ton), werd aan-, af- of doorgevoerd naar andere landen waarbij Duitsland een zeer belangrijke rol speelt.

⁴⁹ CBS (2019). Binnenvaartschepen met Nederlandse vlag, 2008-2018 <https://www.cbs.nl/nl-nl/maatwerk/2019/24/binnenvaartschepen-met-nederlandse-vlag-2008-2018>

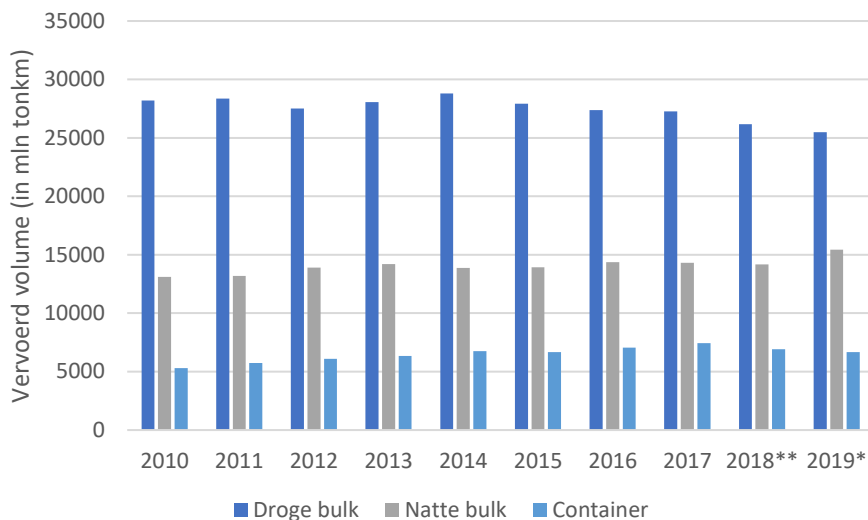
⁵⁰ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/binnenvaart/2019/03/14/binnenvaart-zet-investeringen-op-waakvlammetje>

⁵¹ <https://www.nieuwsbladtransport.nl/binnenvaart/2020/02/07/kosten-in-binnenvaart-zullen-dit-jaar-maar-weinig-veranderen/>

⁵² <https://www.transport-online.nl/site/106014/binnenvaart-vaart-wel-bij-hoge-prijzen/>

⁵³ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2020/13/binnenvaart-vervoerde-minder-droge-bulkgoederen-in-2019>

Figuur 14 Ladingtonkm door (Nederlandse en buitenlandse) binnenvaartschepen afgelegd op Nederlands grondgebied



Bron: CBS **Nader voorlopig, *Voorlopig

Tabel 11 en 12 tonen de belangrijkste economische kengetallen voor de Nederlandse binnenvaartsector voor het jaar 2019. Zoals verwacht daalden omzet en toegevoegde waarde ten opzichte van het bijzondere jaar 2018.

Het aantal werknemers in de sector is wederom licht gestegen en bedraagt nu 8.820 personen. Dit cijfer ligt lager dan in vroegere monitors gerapporteerd werd omdat kapitein-eigenaren (met hun partner) vaak geen loon ontvangen (zij zijn immers ondernemer) en worden door het CBS niet als een werknemer op de loonlijst waargenomen.

Tabel 13 Totale economische betekenis binnenvaart, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	2.815	1.084	3.899
Toegevoegde waarde	1.065	562	1.627
Werkgelegenheid (in werknemers)	8.820	8.753	17.573

Tabel 14 Directe economische betekenis binnenvaart, 2010-2019

											index	index
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019	2018-2019
Omzet*	2.899	3.292	3.061	3.013	3.187	2.807	2.608	2.651	3.021	2.849	0,98	0,94
Waarvan export	1.351	1.369	1.482	1.517	1.570	1.334	1.171	1.212	1.298	1.224	0,91	0,94
Productiewaarde	2.877	3.270	3.039	2.986	3.150	2.769	2.570	2.617	2.988	2.815	0,98	0,94
Toegevoegde waarde	891	983	892	887	954	1.021	998	1.037	1.327	1.065	1,19	0,80
Werkgelegenheid (in werknemers)	9.137	9.426	9.488	9.130	9.087	9.284	9.315	8.559	8.680	8.820	0,97	1,02

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek

Klimaatverandering

Hoewel het jaar 2019 minder extreme waterstanden kende dan 2018 blijft deze grilligheid belangrijk voor de sector. Mede door klimaatverandering wordt op bijvoorbeeld de Rijn de waterstand minder voorspelbaar.

Hoog- en laag water zijn van invloed op de capaciteit van zowel het schip (diepgang) als de capaciteit van de waterwegen (passage bruggen, rivier door droogte minder breed). Hierdoor kunnen knelpunten in de *supply chain* van bijvoorbeeld energiecentrales en de chemische industrie ontstaan. Dit zorgt voor hogere kosten en maakt de binnenvaart een potentieel minder aantrekkelijke modaliteit. Ook slaan de baten (hogere tarieven) van de lage waterstand onevenredig neer in de sector.

Scheepseigenaren hebben financieel geprofiteerd van hogere marktprijzen. Echter, logistiek dienstverleners en verladers zijn de dupe van onbetrouwbaarheid en hogere prijzen. In het algemeen is een lage waterstand, zeker op de langere termijn, slecht voor de sector.

Het Ministerie van IenW heeft in 2019 onderzoek laten doen naar de economische impact van deze droogte. Door de effecten op de scheepvaart kwam hier een schadebedrag van tussen de 140 en 480 miljoen euro voor de Nederlandse economie uit.⁵⁴ Richting toekomst wordt gekeken naar aanpassing van de waterwegen of het veranderen van scheepsontwerpen zodat ook bij lagere waterstanden doorgevoerd kan worden.

Duurzaamheid

Ook in 2019 zijn verdere stappen gezet in de verduurzamingsopgave van de binnenvaartsector. In 2050 moet de binnenvaartsector klimaatneutraal zijn⁵⁵. Vanuit de Green Deal voor de binnenvaart kwam er 15 miljoen euro beschikbaar voor deze innovaties. Een andere concrete maatregel is de afspraak dat er een duurzaamheidslabel komt voor binnenvaartschepen. Schippers kunnen daarmee in de toekomst bijvoorbeeld korting krijgen op de havengelden en het label gebruiken voor de financiering voor hun schip.⁵⁶ Anderzijds zorgt de verduurzaming voor verandering van het ladingaanbod voor de binnenvaart.⁵⁷

⁵⁴ Ecorys (2019) Economische schade door droogte in 2018 (onderzoek i.o.v. Ministerie IenW)

⁵⁵ <https://www.schuttevaer.nl/nieuws/dossiers/scheepsmotoren/2019/12/26/via-klimaatneutrale-naar-emissieloze-scheepvaart/>

⁵⁶ https://www.logistiek.nl/distributie/nieuws/2019/06/zo-moet-de-binnenvaart-verduurzamen-sector-lanceert-green-deal-101168487?io_source=www.google.com&_ga=2.207194195.1341551945.1602667937-1155268412.1599653799

⁵⁷ Topsector Logistiek (2019) Gevolgen grote transitie en wereldhandel voor de binnenvaart 2020-2040.

Impact coronacrisis binnenvaart

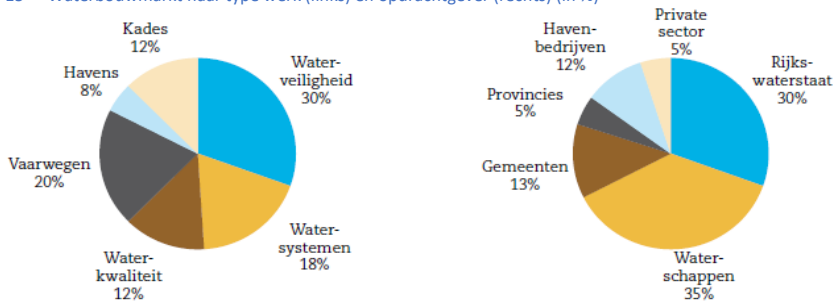
De coronacrisis heeft ook een majeure impact op de binnenvaart. Een schatting van de Centrale Commissie voor de Rijnvaart gaat in haar Marktobservatie Europese binnenvaart uit van een daling van het binnenvaartvrachtvervoer van 20 tot 25% in 2020 als gevolg van de coronacrisis. Deze daling verschilt sterk per sector waarbij vooral de passagiersvaart (riviercruises) zo goed als stil is komen te liggen als gevolg van de beperkingen. Teruggevalen volumes in bijvoorbeeld de containervaart als

2.6. Waterbouw

Structuur

In de waterbouwsector zijn, naar opgave van het CBS, 330 bedrijven actief. Dit totaal aantal van 330 bedrijven omvat ook zzp'ers. Bijna 100 (grotere) bedrijven in de sector zijn lid van de Vereniging van Waterbouwers. De leden van de vereniging nemen ongeveer 80% van het waterbouwwolume voor hun rekening. Het gaat hier om bedrijven in het baggerwerk, kust- en oeverwerk, landwinning, bodemsanering en gebiedsinrichting. Werken aan dijken en oevers zijn de belangrijkste typen werk in de waterbouw. Belangrijkste klanten zijn in Nederland publieke opdrachtgevers als Rijkswaterstaat en de waterschappen. Daarnaast behoren havenbeheerders in binnen- en buitenland tot het klantenbestand.

Figuur 15 Waterbouwmarkt naar type werk (links) en opdrachtgever (rechts) (in %)



Bron: EIB (2017)

De bekendste Nederlandse bedrijven in de sector zijn Boskalis en Van Oord, samen met de Belgische partijen DEME en Jan de Nul spelen deze partijen in Europa een leidende rol. Daarnaast is een tiental grote waterbouwbedrijven actief op de Europese en Nederlandse markt en een groot aantal kleinere bedrijven voor regionaal bagger- en grondwerk. Het merendeel van de bedrijven in de waterbouwsector, circa 75%, wordt gevormd door kleine bedrijven met maximaal 10 werknemers die vooral op de regionale markt actief zijn.

Van de twee grote internationale spelers, Boskalis en Van Oord, die mondiaal opereren en gebruik maken van lokaal ingehuurd personeel, worden in deze monitor alleen die effecten meegenomen die in de Nederlandse economie neerslaan. De totale economische impact van beide bedrijven wereldwijd is echter aanzienlijk groter, wat ook uit de jaarverslagen van deze bedrijven kan worden afgeleid.

Economische betekenis

In tabel 1 en 2 wordt de economische betekenis van de waterbouw gepresenteerd. In 2019 bedroeg de omzet van de waterbouwsector €3,22 miljard. Dit is een lichte stijging ten opzichte van 2018. In 2018 bedroeg de omzet nog €3,18 miljard euro. Branchevereniging Vereniging van Waterbouwers geeft aan dat in 2019 ondanks de de PAS en PFAS problematiek relatief veel projecten doorgang hebben kunnen vinden. Wel

blijkt uit onderzoek van het EIB⁵⁸ dat stikstof en PFAS problematiek in de waterbouwsector (tot nu toe) tussen de €100 en €200 miljoen euro aan omzet gekost hebben. Ook de toegevoegde waarde in de sector is licht gestegen van 1.1 naar 1.7 miljard (circa 4%). Voor de langere termijn zijn de vooruitzichten naar opgave van de branchevereniging niet positief. Wel moet uitgesteld onderhoud aan vaarwegen, ook door de PFAS problematiek, ergens de komende jaren ingehaald worden. De branchevereniging wijst op onderbesteding bij het onderhouden en vervangen van de Rijksinfrastructuur.

In 2019 waren er in de sector 11.280 werknemers. In 2018 waren dit er nog 11.360. Dit betekent een kleine daling ten opzichte van een jaar eerder. In eerdere edities van de monitor lagen deze totalen minder hoog. Sinds dit jaar wordt gebruik gemaakt van CBS microdata op basis van SBI-code waardoor er beter zicht is op de sector.⁵⁹

Het EIB heeft in 2018 een uitgebreide sectorstudie verricht voor de Nederlandse Vereniging van Waterbouwers. Door een andere methodiek (met werkgelegenheid gemeten in manjaren) en een uitgebreidere sectorale afbakening komt deze studie tot een andere doorsnede van de sector.⁶⁰

Impact coronavirus op de waterbouw

Hoewel deze editie van de Maritieme Monitor het jaar 2019 beschrijft is het niet meer dan terecht om ook in deze editie al kort aandacht te schenken aan de ontwikkelingen rondom het coronavirus. Daar de waterbouw sector ook internationaal werkt heeft ook deze sector te maken gehad met beperkingen rond het reizen van en naar projecten in het buitenland. Aflossingsschema's kwamen in de knel en vooral de grote bedrijven in waterbouw hebben te maken met vraaguitval. Waterbouwer van Oord heeft in juni 2020 aangekondigd banen te moeten laten verdwijnen.

Specifiek voor de Nederlandse markt geldt dat lopende projecten, door beperkte impact (bv. kortdurende vertragingen en de mogelijkheid om buiten / op afstand te werken en door thuis werken) doorgang konden vinden. Wel is er minder nieuw werk op de markt gekomen. Daarnaast wordt door het laat-cyclische karakter van de sector verwacht, dat uitgestelde investeringen van opdrachtgevers als gevolg van de corona-crisis, hun weerslag op de orderportefeuilles van de sector zullen hebben in de loop van 2021 aldus branchevereniging Vereniging van Waterbouwers. Bij de branchevereniging bestaat daardoor de angst dat mensen de sector verlaten terwijl zij gelet op toekomstige opgaven vanaf 2022/2023 weer hard nodig zullen zijn.

⁵⁸ EIB Eindrapport Waterbouw 2020 – 2024, economische gevolgen PAS en PFAS problematiek voor de waterbouwproductie en werkgelegenheid

⁵⁹ Het CBS rapporteert sinds deze monitor gegevens voor de SBI-code 4291 ("Natte waterbouw"). Voorheen werd de sector afgebakend door het handmatig opzoeken van bedrijven en het opstellen van bedrijfslijsten.

⁶⁰ Deze EIB studie met duiding van strategische ontwikkelingen is te vinden via de site van de Nederlandse vereniging van Waterbouwers: [Opgaven en kansen voor de waterbouw 2018-2028](#). Anno 2020 is dit het meest recent en complete rapport met volledige focus op deze markt.

Tabel 15 Totale economische betekenis waterbouw, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	3.826	1.473	5.299
Toegevoegde waarde	1.169	1.261	2.430
Werkgelegenheid (in werknemers)	11.280	14.170	25.450

Tabel 16 Directe economische betekenis waterbouw, 2010-2019

Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	index 2010- 2019	index 2018- 2019
Omzet	3.010	2.834	3.012	2.974	3.050	3.171	2.676	2.809	3.178	3.223	1,07	1,01
Waarvan export	211	197	238	248	237	259	238	249	284	308	1,46	1,08
Productiewaarde	3.611	3.389	3.593	3.567	3.645	3.795	3.211	3.370	3.733	3.826	1,06	1,02
Toegevoegde waarde	1.147	1.046	1.138	1.145	1.136	1.151	963	1.011	1.129	1.169	1,02	1,04
Werkgelegenheid (in werknemers)	10.348	10.568	11.157	11.345	11.445	11.522	10.768	10.937	11.360	11.280	1,09	0,99

2.7. Havens

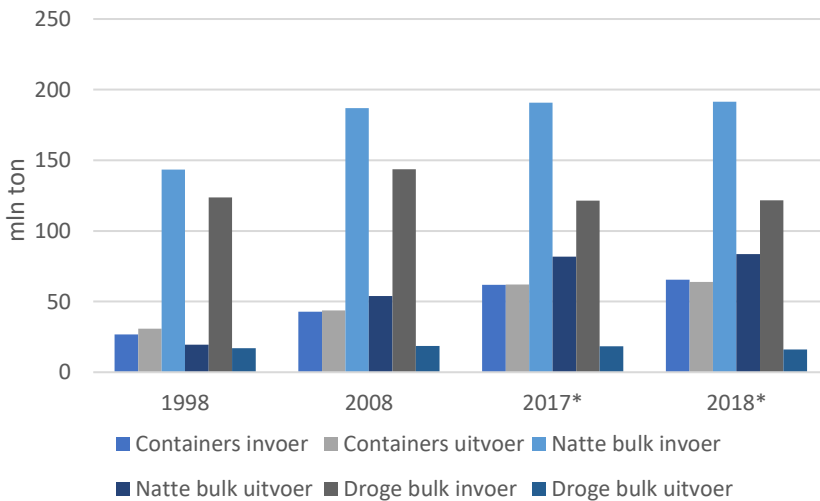
Structuur

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

In de Maritieme Monitor speelt de logistieke functie een grotere rol. De werkgelegenheid in het achterland in de logistieke sector (waaronder de distributiecentra) maakt een groot deel uit van de hier meegenomen werkgelegenheid.

De Nederlandse havens maken deel uit van de Hamburg – Le Havre range en meerdere havens zijn geclassificeerd als kernhavens in het Europees TEN-T transportnetwerk (Amsterdam, Rotterdam en de havens van Vlissingen en Terneuzen).

Figuur 16 Aan- en afvoer goederen Nederlandse zeehavens



De goederenoverslag in de Nederlandse zeehavens bevond zich in 2018 op recordniveau.⁶¹ Meer dan 600 miljoen ton goederen werd via Nederlandse havens vervoerd. Deze groei kwam (gedeeltelijk) voort uit de gestage groei van

⁶¹ <https://www.cbs.nl/nl-nl/nieuws/2019/27/goederenoverslag-nederlandse-zeehavens-op-recordhoogte>

containervervoer. Zo steeg de containeroverslag met 4,5 procent. De invoer van droge bulk, waaronder kolen vertoon de laatste jaren een dalende trend.

In 2019 werd in Nederlandse zeehavens bijna 608 miljoen ton goederen overgeslagen. Dit overslagvolume bleef relatief constant ten opzichte van het volume in 2018 (605 miljoen ton). Het totale marktaandeel (50%) van de Nederlandse zeehavens in de Hamburg-Le Havre range is in 2019 constant gebleven vergeleken met 2018.

Tabel 17 Ontwikkeling van het marktaandeel (gemeten in tonnen) van de Nederlandse havengebieden ten opzichte van de totale Noordwest Europese havenrange («Hamburg-Le Havre range»)

	2005	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Totaal											
Nederlandse Zeehavens	44,9	47,8	47,2	47,9	47,5	47,2	48,1	48,3	47,9	50,3	50,4
Mainport Rotterdam	34,9	37,0	36,3	37,0	36,6	36,2	37,3	37,6	37,2	36,8	36,6
Overige											
Nederlandse Zeehavens	10,0	10,8	10,9	10,9	10,9	11,0	10,8	10,7	10,7	13,5	13,8

Bron: Ministerie IenW via Rijksbegroting 2021

Economische betekenis

De omzet van de havensector bedroeg in 2019 €19,8 miljard. Dit is een verdere stijging ten opzichte van een jaar eerder toen de omzet nog €19,5 miljard bedroeg. Vooral de distributiefunctie van de haven (richting Europees achterland) is hier verantwoordelijk voor. De bijbehorende toegevoegde waarde bedraagt €6,4 miljard, dit is vergelijkbaar met 2018.

De Nederlandse Maritieme cluster: Monitor 2020

Tabel 18 Totale economische betekenis havens, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	18.731	11.988	30.719
Toegevoegde waarde	6.436	2.201	8.637
Werkgelegenheid (in werknemers)	58.400	42.178	100.578

Tabel 19 Directe economische betekenis havens, 2010-2019

											index	index
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019	2018-2019
Omzet	14.125	15.459	16.060	16.342	17.215	17.113	17.293	18.069	19.458	19.849	1,41	1,02
Waarvan export	6.917	7.570	7.865	8.003	8.431	8.381	8.469	8.849	9.529	11.100	1,60	1,16
Productiewaarde	14.216	15.516	16.357	16.591	17.472	17.405	17.627	18.263	18.793	18.731	1,32	1,00
Toegevoegde waarde	4.664	5.110	5.395	5.474	5.835	5.836	5.901	5.917	6.397	6.436	1,38	1,01
Werkgelegenheid (in werknemers)	41.619	43.843	45.603	47.442	48.346	48.481	51.103	53.063	56.950	58.400	1,40	1,03

Omvang en samenstelling van de werkgelegenheid

De industriële werkgelegenheid, ook wel het havenindustriële complex, wordt zoals eerder gemeld in deze Maritieme Monitor niet tot de maritieme werkgelegenheid in de havens gerekend. De procentuele verdeling van werkgelegenheid in de sector havens is als volgt (zie tabel 18).

Tabel 20 Procentuele verdeling van de werkgelegenheid in de sector havens

Deel	Percentage t.o.v. totale werkgelegenheid
Opslag (SBI 521)	37,3%
Laad-, los- en overslagactiviteiten (SBI 5224)	19,1%
Expediteurs (SBI 5229)	43,6%

Bron: CBS (2017)

De directe werkgelegenheid in de havensector, met de hierboven genoemde afbakening, bedroeg in 2019 bijna 58.400 werknemers, 1.450 personen meer dan in 2018. De havensector is daarmee de grootste sector in de maritieme cluster.

2.8. Marine (Commando Zeestrijdkrachten)

Structuur

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

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

Personeel van de Koninklijke Marine is ook werkzaam bij de overige zes Defensieonderdelen zoals in functies bij de Bestuursstaf (bijvoorbeeld in de Defensiestaf en de Hoofddirectie Personeel), de Defensie Materieel Organisatie (bijvoorbeeld bij de afdeling Maritieme Systemen), het Commando Dienstencentra (bijvoorbeeld catering en betaaldiensten), het Commando Landstrijdkrachten, het Commando Luchstrijdkrachten en de Koninklijke Marechaussee. Daarnaast is er ook personeel geplaatst in het buitenland, bij ambassades en organisaties zoals de VN, NAVO en EU.

De kern van de Koninklijke Marine wordt gevormd door de vloot en de eenheden van het Korps Mariniers. De marine heeft een breed takenpakket. Zo dragen de maritieme eenheden ten eerste zorg voor de bescherming van het Nederlands grondgebied inclusief de Caribische delen van het Koninkrijk. Om deze laatste taken uit te voeren zijn permanent een marineschip en mariniers aanwezig in het Caribisch gebied. Binnen het NATO-bondgenootschap levert de Koninklijke Marine eenheden aan de permanente NATO-vlootverbanden. Deze taak is de afgelopen jaren door toenemende onzekerheid in de wereld weer in belang toegenomen⁶². Ten tweede draagt de Koninklijke Marine bij aan taken ter bevordering van de internationale rechtsorde, zoals voorheen de anti-piraterijmissie in de wateren rond het Somalische schiereiland. Binnen dit takenpakket dragen mariniers in *vessel protection detachments* zorg voor de bescherming van specifieke Nederlandse koopvaardischepen, die in genoemde wateren vallen. Mariniers en vlootpersoneel dragen tevens bij aan de krijgsmachtbrede missies in onder meer Irak en Afghanistan. In 2019 leverde de marine een bijdrage aan de Europese veiligheidsmissie in de straat van Hormuz.

Ten derde voert de Koninklijke Marine nationale taken uit. Daarbij kan onder andere worden gedacht aan het ruimen van explosieven op de Noordzee en elders, het uitvoeren van hydrografische taken, het beveiligen van havens, het ondersteunen van de Kustwacht Nederland, inzet in het kader van noodhulp ter ondersteuning van de civiele autoriteiten (zoals de inzet van de Koninklijke Marine in de Caraïben na de orkaan Dorian

⁶² Een relevant achtergronddocument is hierbij de studie *Geopolitics and Maritime Security A broad perspective on the future capability portfolio of the Royal Netherlands Navy*, uitgevoerd door HCSS in opdracht van de Koninklijke Marine (2019)

in september 2019) en terreurbestrijding. Met de nieuwe Defensievisie 2035 (oktober 2020) worden “de lange lijnen naar de toekomst opgenomen om de capaciteitendoelstellingen van de NAVO te realiseren”⁶³.

Economische betekenis

In totaal bood het CZSK in 2019 werkgelegenheid aan 10.980 personen. Hierbinnen is de directie Operaties het grootste onderdeel qua personeel. Daarnaast werken er 1900 personeelsleden van de Koninklijke Marine bij andere defensieonderdelen. Dit brengt het totaal aantal werknemers op bijna 13.000, een stijging met meer dan 400 personen ten opzichte van 2018. Dit betekent dat de ingezette groei in personeel na het dieptepunt in 2016 weer verder doorzet.

Aangezien de Koninklijke Marine geen boekhoudkundig bedrijfsresultaat kent en haar aankopen als uitgaven boekt en dus niet afschrijft, bestaat de toegevoegde waarde volledig uit loonkosten. Met een toename in personeel stegen ook de omzet (2019: 1.625 miljoen) en loonkosten (2019: 660 miljoen) van de Koninklijke Marine. Daarnaast is er bij de marine geen sprake van importen en exporten in de letterlijke zin. Het exporteren van kennis en producten van de Nederlandse marinebouwcluster kan als het belangrijkste (indirecte) exportproduct⁶⁴ van de Koninklijke Marine worden gezien en levert daarmee een belangrijke meerwaarde.

Bij nieuwe verwervingsprojecten werkt de Koninklijke Marine zeer nauw samen met de maritieme kennisinstituten en het maritieme bedrijfsleven. Deze nauwe samenwerking, op basis van gelijkwaardigheid, leidt tot innovatieve bedrijfsvoering concepten en producten, die grote waardering oogsten bij internationale partners. De economische betekenis van de Koninklijke Marine zit hem daarom mede in het feit dat zij in grote mate bijdraagt aan het aanspreken van het innovatievermogen van bedrijven elders in de (marinebouw)cluster.⁶⁵

Opgemerkt kan worden dat de (economische) ontwikkelingen bij de Koninklijke Marine niet zozeer direct economisch gerelateerd zijn, maar afhankelijk zijn van politieke keuzes en beslissingen met betrekking tot Defensie. In de Voorjaarsnota 2019 zijn additionele middelen voor defensie gereserveerd. Voor de Koninklijke Marine betekent dit ruimte voor noodzakelijke (vervangings-) investeringen in materieel en bases. Grote aanstaande projecten zijn de bouw van de nieuwe generatie mijnenvegers en op langere termijn de vervanging van de huidige M-fregatten en de onderzeeboten van de Walrusklasse. In 2019 zijn voor een aantal projecten stappen gezet. Zo is de order voor de mijnenvegers, waarbij de tender samen met de Belgische marine is uitgevoerd, in 2019 aan de Franse Naval groep gegund. Tevens worden de komende jaren kazernes (waaronder de basis in Den Helder) gerenoveerd.

Tabel 22 en tabel 23 geven de belangrijkste gegevens voor 2019 en over de periode 2006-2019. Voor gedetailleerde gegevens wordt verwezen naar Bijlage IV.

⁶³ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/kst-28676-331.html>

⁶⁴ In principe is de defensieorganisatie die het meest betrokken is bij het marinebouwcluster de DMO. De Koninklijke Marine is afnemer en gebruiker.

⁶⁵ Zie ook het rapport Triarii (2018) Economische Effecten Marinebouwcluster voor meer toelichting.

Tabel 21 Totale economische betekenis marine, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	1.626	758	2.383
Toegevoegde waarde	657	372	1.029
Werkgelegenheid (in werknemers)	12.889	4.311	17.200

Tabel 22 Directe economische betekenis marine, 2010-2019

											index	index
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019	2018-2019
Omzet	1.382	1.427	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626	1,18	1,03
Productiewaarde	1.382	1.427	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626	1,18	1,03
Toegevoegde waarde	523	537	546	566	549	559	572	578	610	657	1,26	1,08
Werkgelegenheid (in werknemers)	14.124	13.647	13.283	12.297	12.205	12.098	11.928	12.050	12.471	12.889	0,91	1,03

2.9. Visserij

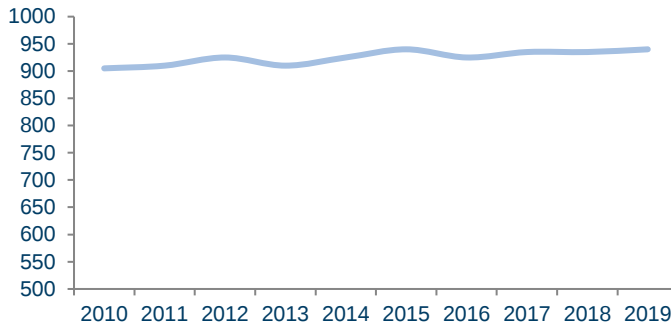
Structuur

De sector visserij bestaat uit visserijproductiebedrijven (visvangst plus -kwekerijen⁶⁶). De visserijproductiebedrijven in Nederland kunnen worden onderverdeeld in:

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

In 2019 waren er volgens opgave van het CBS 940 bedrijven actief in de sector, waarvan er bij 800 bedrijven maar 1 of 2 personen werkzaam zijn. In 2018 waren er ook 940 bedrijven actief in de sector, in Figuur 17 is te zien dat dit aantal de afgelopen jaren redelijk stabiel is gebleken.

Figuur 17 Aantal bedrijven actief in de visserij sector



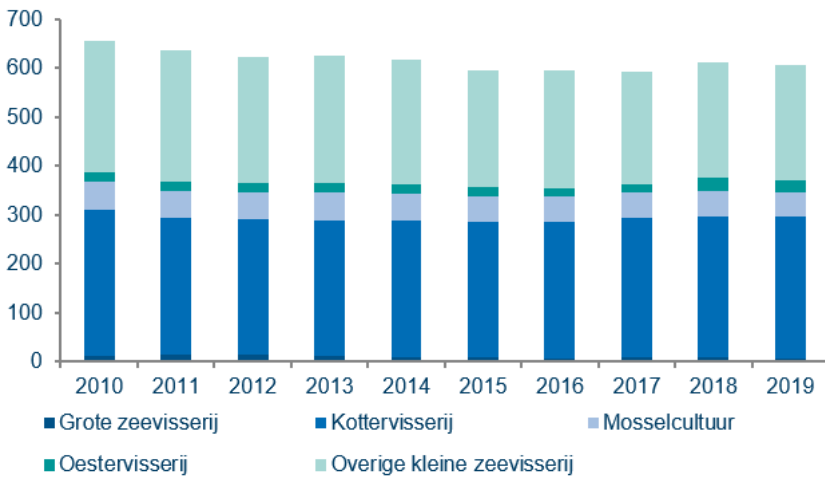
Bron: CBS 'Bedrijven; bedrijfstak'

Het aantal vaartuigen is, na een aantal jaren van daling, de afgelopen paar jaar redelijk stabiel gebleven rond de 600 schepen. In 2019 waren het, om precies te zijn, 603 schepen. Wel zijn veel trawlers omgevlagd, waardoor er in 2019 nog maar 6 trawlers actief waren. Hierdoor bestond de Nederlandse vloot in 2019 uit zes grote trawlers, 295 kotters, 75 schelpdiervaartuigen en 235 'overige' schepen.⁶⁷

⁶⁶ De visverwerking en vishandel wordt niet tot de sector visserij gerekend.

⁶⁷ Wageningen Economic Research (2020), Visserij in Cijfers

Figuur 18 Samenstelling Nederlandse visserij vloot



Bron: Wageningen Economic Research (2020), Visserij in Cijfers

Economische betekenis

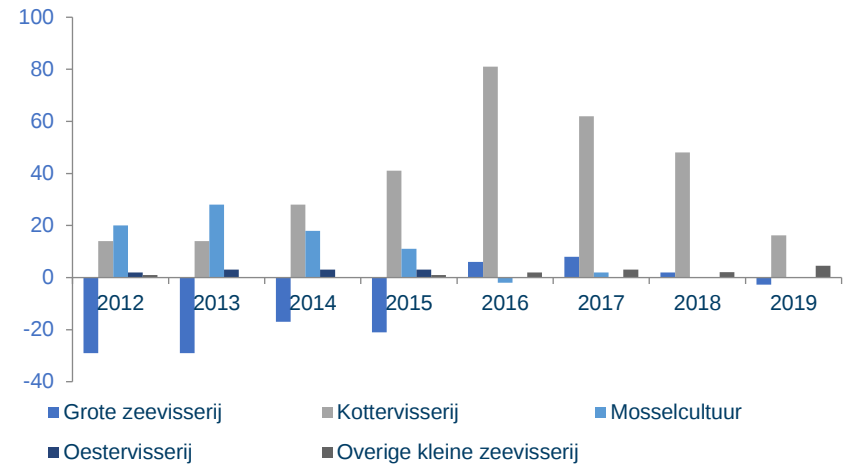
In figuur 15 is het netto bedrijfsresultaat per sector in de visserij weergegeven, van 2012 tot 2019.

In 2019 is de winst flink gedaald in de kottersector. Vooral omdat de opbrengsten zijn afgenomen (minder vangst, lagere prijzen voor vissoorten). Zowel de volumes van schol (-13%), tong (-22%) en garnalen (-43%) namen af, dit zijn de grootste vissoorten. Dit is goed te zien in figuur 16. Aan de andere kant zijn de kosten ook licht gedaald. In de garnalen sector was een verlies van 6 miljoen, o.a. door lage prijzen en volle opslag.

Mede door omvlagging van twee trawlers in 2019, nam het aantal zeedagen in de grote zeevisserij met 15% af t.o.v. 2018, maar namen de totale kosten in de sector ook af met 24 miljoen. Lagere vangsten, door minder beschikbare visquota. Totale besomming kwam, naar verwachting uit op 92 miljoen, dus nettoresultaat daalde naar 2 miljoen.

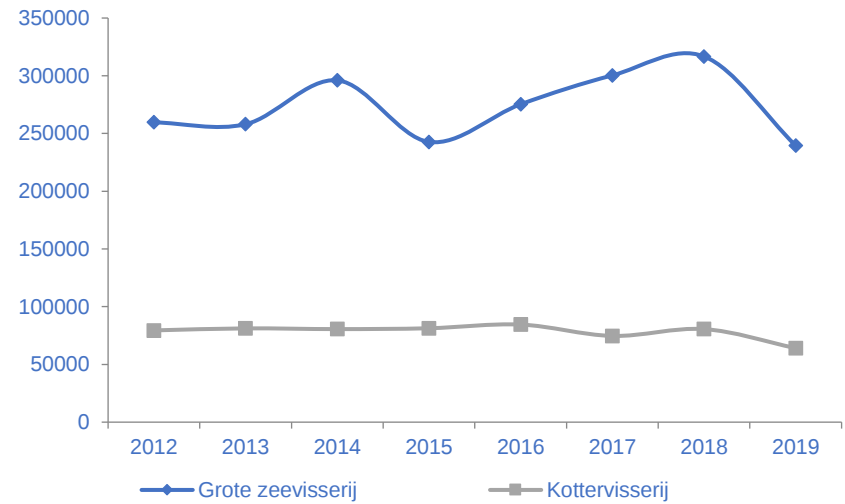
Voor mosselcultuur en oostervisserij nog geen data beschikbaar voor 2019, maar slechte verwachtingen voor de mosselcultuur, want totale waarde van geproduceerde mosselen daalde met 20% tot 42 miljoen euro, door lage groei op het Wad en sterfte in de Oosterschelde. De totale aanvoer was maar 33 mln. kg, het laagste sinds 2006. De aanvoer van platte oester is gedaald, maar de aanvoer van Japanse oesters is gestegen. De totale aanvoerwaarde is gestegen van 12.9 naar 13.7 mln. euro.

Figuur 19 Netto bedrijfsresultaat per sector



Bron: Wageningen Economic Research (2020), Visserij in Cijfers

Figuur 20 Aanvoer in de grote zeevisserij en de kottervisserij



Bron: Visserij in Cijfers, Wageningen Economic Research

Tabel 23 Totale economische betekenis visserij, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	539	223	762
Toegevoegde waarde	330	64	394
Werkgelegenheid (in werknemers)	1.600	426	2.026

Tabel 24 Directe economische betekenis visserij, 2010-2019

											index	index
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019	2018-2019
Omzet*	538	518	516	452	456	504	578	575	584	541	1,01	0,93
<i>Waarvan export</i>	367	370	396	334	347	394	488	475	469	434	1,18	0,93
Productiewaarde	535	517	515	450	454	502	578	573	582	539	1,01	0,93
Toegevoegde waarde	295	276	281	227	243	294	356	362	345	330	1,12	0,96
Werkgelegenheid (in werknemers)	1.519	1.547	1.650	1.633	1.611	1.567	1.535	1.546	1.620	1.600	1,05	0,99

* Berekening Ecorys o.b.v. CBS productiestatistiek

Pulsvisserij

Sinds 2019 is pulsvisserij in Europese wateren verboden. Er vaart nog een groep vissers rond met een ontheffing op dit verbod, deze ontheffingen worden gefaseerd ingetrokken en de laatste vissers zullen 1 juli 2021 definitief met deze techniek moeten stoppen. Op het hoogtepunt, in 2015, was de inzet van de pulstechniek 59% in de hele kottervloot. In 2019 is dit weer gedaald tot 39%, en is de inzet van de boomkortetechniek weer gestegen tot 38%, vanaf 1% in 2015.

Duurzaamheid

De huidige visserijvloot is sterk verouderd, 75% van de schepen is meer dan 20 jaar oud⁶⁸. Deze schepen zijn niet alleen vervuilend, maar ook sterk afhankelijk van de olieprijs. De stichting Masterplan Duurzame Visserij heeft in 2015 een nieuwe type kotter ontwikkeld, dat een brandstofbesparing van 80% kan realiseren. Inmiddels zijn nog twee van deze schepen in gebruik genomen.

Onderzoek voor Duurzame Visserij (ODV) stelt in een tweede call 3 miljoen euro beschikbaar voor onderzoek naar innovaties die bijdragen aan een toekomstbestendige visserijsector.⁶⁹

Vanuit de eerste call is 1.4 miljoen euro toegewezen aan vier onderzoeken:⁷⁰

- Verbetering van visnetten om brandstof te besparen en minder bodemberoering te veroorzaken;
- Nieuwe methodes om mosselzaad te vangen;
- Verbetering van modellen om de ecologische impact van nieuw vistuig te voorspellen;
- Een meer ecologisch verantwoorde wijze van visdetectie en -vangst met behulp van elektrische velden.

⁶⁸ Visserij in Cijfers 2020

⁶⁹ <https://www.nwo.nl/actueel/nieuws/2020/08/tweede-call-onderzoek-voor-duurzame-visserij-dit-najaar-open.html>

⁷⁰ <https://www.nwo.nl/actueel/nieuws/2020/05/vier-onderzoeksprojecten-voor-innovatie-visserij-gehonoreerd.html>

2.10. Maritieme dienstverlening

Structuur

Maritieme dienstverleners vervullen een essentiële (kennis)ondersteunende rol binnen de maritieme sector. Er is een onderscheid tussen dienstverleners die fysieke diensten leveren en gespecialiseerde maritiem (zakelijk) dienstverleners (dienstverlening 'op papier'). De sector bestaat uit onder andere bunkeraars en scheepsleveranciers, bergingsdiensten, classificatiebureaus, verzekeringsbedrijven en schade-experts, maritieme onderzoeksbureaus en -kennisinstituten, juridische dienstverlening en financiering, maritieme scholen/opleidingsbedrijven, brancheverenigingen, (maritieme) uitzendbureaus, scheepsmakelaars, scheepsinternaten en overheidsdiensten (zoals de zeehavenpolitie, inspectie leefomgeving en transport, douane, etc.).

De sector is voor het grootste deel in kaart gebracht met behulp van een bedrijvenlijst, aangezien het geen afgebakende sector binnen de CBS-indeling betreft. Er is ook geen nationale overkoepelende branchevereniging van de maritieme dienstverleners (wel een regionale, te weten de 'Rotterdam Maritime Services Community (RMSC)'). Deze vereniging heeft echter een focus op zakelijke dienstverlening.

In totaal zijn bijna 1000 (delen van) bedrijven onderdeel van de maritieme dienstverlening. De sector bestaat aan de ene kant uit bedrijven die bijna uitsluitend maritiem gerelateerde activiteiten verrichten (zoals makelaars in schepen, bunkering en bergingsdiensten) en aan de andere kant uit bedrijven waarbij de maritieme activiteiten slechts een (klein) onderdeel vormen van hun totaalpakket aan werkzaamheden (scheepsverzekeringen, financiering van schepen).

Bunkering

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

Tabel 25 Totale economische betekenis maritieme dienstverlening, 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	2.639	1.230	3.869
Toegevoegde waarde	1.364	506	1.870
Werkgelegenheid (in werknemers)	14.610	7.160	21.770

Tabel 26 Directe economische betekenis maritieme dienstverlening, 2010-2019

											index	index
Bedragen (in miljoen €)	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010- 2019	2018- 2019
Omzet	5.023	5.481	5.804	5.917	6.129	6.322	6.298	7.049	6.904	7.014	1,40	1,02
<i>Waarvan export</i>	761	850	897	956	970	1.081	1.083	1.223	1.377	1.421	1,87	1,03
Productiewaarde	1.947	2.119	2.240	2.287	2.361	2.448	2.440	2.732	2.698	2.639	1,36	0,98
Toegevoegde waarde	978	1.058	1.130	1.156	1.195	1.243	1.239	1.384	1.364	1.364	1,40	1,00
Werkgelegenheid (in werknemers)	13.243	13.868	14.301	14.680	14.819	15.400	15.142	15.300	14.610	14.610	1,10	1,00

Onderwijs en Onderzoek

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

Overige dienstverlening

In de bedrijvenlijst zijn tevens scheepsmakelaars opgenomen. Kenmerkend voor deze groep bedrijven is dat het aantal medewerkers in de meeste gevallen onder de vijf personen ligt. Daarnaast bevat de bedrijvenlijst classificatiebureaus. In totaal zijn er acht bureaus⁷¹ die door de ILT worden erkend, daarnaast zijn er ook particuliere keuringsinstanties. Deze erkende bureaus zijn belast met het keuren van (onderdelen van) schepen, waarbij de ILT toezicht houdt op de uitvoering van de regels door de classificatiebureaus en particuliere keuringsinstanties.

Economische betekenis

De omzet van de maritieme dienstverlening zoals meegenomen in de Maritieme Monitor bedroeg in 2019 naar opgave van het CBS circa € 7,0 miljard. In 2018 was dit bijna € 6,9 miljard. Ten opzichte van de oudere methodiek, waarbij het absolute niveau van de omzet van de maritieme dienstverleners lager lag, is dit een forse stijging. Dit komt door het beter inschatten en meerekenen van de omzet van bunkerleveranciers. De toegevoegde waarde bedroeg bijna € 1,4 miljard. Dit is vergelijkbaar met 2018. De werkgelegenheid is in 2019 vergelijkbaar met 2018. Alleen in fte is er sprake van een zeer beperkte stijging naar 14 610 fte.

In een in 2017 verschenen benchmark van 'maritieme hoofdsteden' door het Noorse onderzoeksbureau Menon bekleedde Rotterdam een zesde plaats, een stijging ten opzichte van plek 11 enkele jaren eerder.⁷² In 2019 was Rotterdam verder gestegen, nu naar plaats drie⁷³. Onder de noemer Rotterdam Maritime Capital of Europe werken Rotterdam en de Drechtsteden samen aan het versterken van het vestigingsklimaat onder meer voor maritiem zakelijke dienstverlening.⁷⁴

⁷¹ <https://english.ilent.nl/documents/publications/2017/05/03/list-of-authorised-recognised-organisations>

⁷² <https://www.nrc.nl/nieuws/2017/09/23/haven-rotterdam-wil-niet-alleen-haven-zijn-maar-ook-de-maritieme-hoofdstad-van-europa-13084418-a1574338>

⁷³ <https://www.menon.no/wp-content/uploads/Maritime-cities-2019-Final.pdf>

⁷⁴ <https://maritiemnieuws.nl/87029/rotterdam-en-drechtsteden-zijn-samen-rotterdam-maritime-capital-of-europe/>

2.11. Jachtbouw / watersportindustrie

Structuur

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

De jachtbouw/watersportindustrie is in deze maritieme monitor in kaart gebracht met behulp van enerzijds een bedrijvenlijst die door de jaren heen opgebouwd is uit informatie van de branchevereniging en eigen deskresearch en anderzijds het werken met een aantal sbi-codes. Door gebruik van deze sbi-codes⁷⁵ is de betrouwbaarheid van de cijfers verhoogd.

Dit is nodig, aangezien het geen afgebakende sector binnen de CBS-indeling betreft. Wel is de lijst, die ter koppeling aangeboden is aan het CBS, mede opgebouwd uit SBI-codes. De sector wordt gekenmerkt door diversiteit en kleinschaligheid (vooral in de watersportindustrie zijn er veel kleinere bedrijven <10 personen). In 2019 waren er ruim 2.100 bedrijven actief in de sector.

In tegenstelling tot de andere sectoren in de maritieme cluster is de jachtbouw/watersportindustrie niet alleen gericht op business to business, maar ook op de (binnen- en buitenlandse) consument. De superjachtbouw (>24 meter) is voornamelijk gericht op vermogende buitenlandse consumenten.

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

De superjachtbouw (>24 meter) kent ongeveer twintig werven in Nederland. Het overgrote deel van de werven is gevestigd in kleine- en middelgrote plaatsen (deels buiten de Randstad), gelegen bij wateren die leiden naar de grote waterwegen. De Nederlandse superjachtbouw kent de laatste jaren een sterke groei. De bouwers van superjachten breiden hun werven dan ook uit. In de Amsterdamse haven is op dit moment sprake van clustering van een aantal grote bedrijven, die zich hier hebben gevestigd of plannen daarvoor hebben.

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

75 - 93291 Jachthavens
- 46492 Groothandel in watersportartikelen
- 47642 Winkels in watersportartikelen
- 85511 Zeil- en surfscholen
- 7734 Verhuur en lease van schepen

Tot de jachtbouw/watersportindustrie wordt ook de Nederlandse zeilende chartervloot gerekend. De vloot bestaat uit binnenvaart-zeilschepen die met passagiers varen op de Waddenzee, IJsselmeer, Markermeer en in het Deltagebied, de (zeilende) zeeschepen die varen op alle wereldzeeën, waarbij voor de meeste zeeschepen de Oostzee het belangrijkste vaargebied is, en tot slot de motorpassagiersvaart die vaart op rivieren en kanalen in Nederland en de ons omringende landen (Duitsland, België, Frankrijk). Volgens de branchevereniging Vereniging voor Beroepschartervaart BBZ telt de chartervloot ruim driehonderd binnenvaart-zeilschepen, vijftig gemotoriseerde schepen op de Nederlandse binnenwateren en nog eens vijftig zeilschepen op zee.

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

Een belangrijke ontwikkeling in 2019 was de fusie tussen de brancheorganisaties HISWA en RECRON. Beide brancheorganisaties gaan verder onder de naam HISWA-RECRON, de ondernemersorganisatie voor watersport en recreatie.

Economische betekenis

De economische betekenis van de jachtbouw en watersportindustrie kan worden uitgesplitst in een deel dat toekomt aan de 'kleine' jachtbouw en watersportindustrie en de economische betekenis van de grote jachtbouw. In deze volgorde worden beide deelsectoren besproken.

Kleine jachtbouw en watersportindustrie

De omzet van de sector⁷⁶ (exclusief grote jachtbouw) bedroeg in 2019 afgerond €4,4 miljard. Dit is vrijwel gelijk aan een stijging van bijna €300 miljoen t.o.v. 2018. De toegevoegde waarde van de sector jachtbouw/watersportindustrie is licht gedaald, bedroeg deze in 2018 nog €1.040 miljoen in 2019 was dit gedaald tot €1.020 miljoen. Daarnaast is de werkgelegenheid in de sector licht gestegen naar 13.000 werkzame personen (in 2018 nog 12.900 werkzame personen).

Grote jachtbouw

De totale omzet en toegevoegde waarde van de superjachtbouw bedraagt in 2019 respectievelijk ruim €1,3 miljard en €213 miljoen. Ten opzichte van 2018 is dit een sterke stijging van grofweg 13% en 14%. De werkgelegenheid in de superjachtbouw is met 4% toegenomen tot ruim 3.300 werkzame personen. Ten slotte, de omvang van de export voor deze (deel)sector is de afgelopen jaren toegenomen. Zo exporteerde de grote jachtbouwers in 2019 naar schatting voor €3,2 miljard aan goederen. Dit betreft vooral de export van superjachten.

In Tabel 28 worden de geaggregeerde resultaten van beide deelsectoren gepresenteerd.

⁷⁶ Dit betreft de resultaten van de koppeling door het CBS op basis van de aangeleverde bedrijfslijsten en de SBI categorie 3012 (grote jachtbouw en bouw van jachten <24 meter) zoals berekend door Ecorys.

Impact coronavirus

De jachtbouw/watersportindustrie is door alle beperkingen die het toerisme opgelegd zijn zwaar getroffen door het coronavirus. Een schatting van de brancheorganisatie HISWA-RECRON zelf komt tot een economische schade van ongeveer 100 miljoen euro voor de watersportindustrie over de periode maart 2020-september 2020. Volgens de branchevereniging blijven effecten ook op de langere termijn voelbaar: “De jachtbouw teert nu nog op orders van klanten die vorig jaar een bouwopdracht verstrekten voor een jacht. De mogelijkheden voor het acquireren van nieuwe klanten op botenshows en eigen huisshows zijn grotendeels vervallen. De orderportefeuille droogt daardoor op en een omzetsdip is te verwachten. Dat gaat dan meteen om hoge bedragen.”

Tabel 27 Totale economische betekenis jachtbouw / watersportindustrie 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	4.687	2.646	7.332
Toegevoegde waarde	1.233	592	1.826
Werkgelegenheid (in werknemers)	16.342	9.907	26.249

Tabel 28 Directe economische betekenis jachtbouw / watersportindustrie, 2010-2019

											index	index
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019	2018-2019
Omzet	5.552	5.377	5.433	5.525	5.561	5.489	5.261	5.513	5.304	5.743	1,03	1,08
<i>Waarvan export</i>	2.276	2.279	2.271	2.313	2.327	2.329	2.064	2.263	2.556	2.700	1,19	1,06
Productiewaarde	4.663	4.526	4.576	4.656	4.695	4.806	4.617	4.379	4.389	4.687	1,00	1,07
Toegevoegde waarde	1.345	1.302	1.314	1.324	1.347	1.357	1.344	1.294	1.228	1.233	0,92	1,00
Werkgelegenheid (in werknemers)	16.649	16.067	15.988	15.954	16.198	15.847	16.086	16.137	16.106	16.342	0,98	1,01

2.12. Maritieme toeleveranciers

Structuur

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

In de Maritieme Monitor omvat de sector maritieme toeleveranciers dit jaar 660 door het CBS gekoppelde bedrijven. Ongeveer 40 procent van deze bedrijven is lid van de brancheorganisatie Netherlands Maritieme Technology (NMT). Gemeten in maritieme werkgelegenheid en omzet vertegenwoordigen deze bedrijven het overgrote deel van de sector.

Van deze 660 bedrijven die actief zijn als maritieme toeleverancier werkt een deel volledig voor het maritieme cluster. Een substantieel deel van de bedrijven is zowel binnen als buiten de sector actief⁷⁷. Bij het CBS bestaat geen bedrijfstak maritieme toeleveranciers, vandaar dat een bedrijfslijst de basis vormt voor de economische kengetallen (te weten omzet, export, productie- en toegevoegde waarde). Deze bedrijfslijst is ter check voorgelegd aan branchevereniging NMT.

Economische betekenis

De economische betekenis wordt direct ontleend vanuit het CBS. De basis voor deze cijfers betreft de bedrijfslijst van maritieme toeleveranciers met bijbehorende KvK nummers. Deze KvK nummers dienen als koppeling naar de verschillende microbestanden van het CBS. Tevens wordt voor bedrijven die deels leveren aan maritieme- en aan niet-maritieme sectoren een percentage maritiem toegerekend.

De maritieme toeleveranciers boden in 2019, naar opgave van het CBS, werk aan 19.780 mensen (directe werkgelegenheid). De omzet bedroeg in 2019 € 8,3 miljard (2018: ook €8,2 miljard). Opvallend is het grote verschil tussen de omzet en productiewaarde. De omzet in de sector ligt naar opgave van het CBS meer dan €3 miljard hoger dan de productiewaarde. Navraag bij het CBS leert dat dit komt omdat enkele (internationaal opererende) bedrijven ook een handelsfunctie (binnen hun concern) lijken te vervullen en daardoor omzet hoger ligt dan eigen productie. Branchevereniging NMT doet uitvraag bij haar achterban voor de omzet van de Nederlandse vestigingen en berekent op basis van deze input een omzetgetal voor de Nederlandse maritieme toeleveranciers. Het lijkt er dus op dat omzet die alleen (boekhoudkundig) door Nederland geleid wordt bij het CBS meegenomen wordt. De export is in deze sector uitermate belangrijk. Het CBS schat deze exportwaarde van goederen op €3,3 miljard in 2019.

⁷⁷ Bij het bepalen van de economische betekenis van de sector voor de maritieme cluster is alleen die werkgelegenheid (en omzet, productiewaarde en toegevoegde waarde) meegenomen die ontstaat door toeleveringen aan de maritieme cluster. Er wordt gewerkt met percentages om het deel 'maritiem' van deze toeleveranciers in te schatten. Met de overgang naar de methodiek waarbij gebruik gemaakt wordt van CBS microdata (Maritieme Monitor 2019) zijn deze koppelpercentages ook nog een keer doorlopen en afgestemd met branchevereniging NMT

NMT maakt tevens een jaarlijkse monitor met de belangrijkste trends, ontwikkelingen en cijfers van het desbetreffende jaar. Onderstaand staat een vergelijk tussen deze twee monitors voor de maritieme toeleveranciers.

Tabel 29 Vergelijk Maritieme Monitor 2019 en het NMT sectorjaarverslag voor de sector maritieme toeleveranciers

Economische indicatoren	Maritieme Monitor 2020	NMT Sectorjaarverslag 2019
Werknemers	19.780 totaal / 18.620 fte	17.574 (eigen werknemers)
Omzet	€ 8,3 miljard (productiewaarde €4,8 miljard)	€ 3,8 miljard
Toegevoegde waarde	€ 1,9 miljard	wordt niet berekend
Export	€ 3,3 miljard	€ 2,5 miljard

In gezamenlijkheid met branchevereniging NMT constateren we dat de uitkomst van de data uitvraag bij het CBS voor de sector maritieme toeleveranciers leidt tot grote verschillen ten opzichte van de door NMT verzamelde cijfers. Daarnaast is het verschil tussen de productiewaarde en de omzet opmerkelijk evenals de relatief grote stijging van het aantal medewerkers ten opzichte van de Maritieme Monitor van het jaar hiervoor.

NMT en CBS, waar nodig ondersteund door Ecorys, starten (rond het verschijnen van deze publicatie) naar aanleiding van de groter wordende discrepantie tussen productiewaarde en omzet een gezamenlijke exercitie met als doel: a) het vinden van een goede verklaring voor de verschillen en b) het bepalen van een basis voor de cijfers die goed inzicht geeft in de daadwerkelijke productiewaarde en omzet voor de Nederlandse maritieme toeleverancierssector waarmee deze geschikt zijn voor het onderkennen van trends.

De Nederlandse Maritieme cluster: Monitor 2020

Tabel 30 Totale economische betekenis maritieme toeleveranciers 2019

Bedragen in miljoen €	Direct	Indirect	Totaal
Productiewaarde	4.844	2.493	7.337
Toegevoegde waarde	1.903	793	2.696
Werkgelegenheid (in werknemers)	19.780	12.410	32.190

Tabel 31 Totale economische betekenis maritieme toeleveranciers, 2010-2019

											index	index
Bedragen in miljoen €	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2010-2019	2018-2019
Omzet	6.128	6.581	6.614	6.877	7.570	7.611	7.420	7.927	8.231	8.282	1,35	1,01
Waarvan export	2.292	2.462	2.474	2.573	2.678	2.847	2.978	3.181	3.265	3.278	1,43	1,00
Productiewaarde	3.573	3.825	3.849	4.000	4.342	4.376	4.267	4.708	4.908	4.844	1,36	0,99
Toegevoegde waarde	1.441	1.500	1.506	1.562	1.731	1.751	1.726	1.766	1.857	1.903	1,32	1,02
Werkgelegenheid (in werknemers)	19.384	19.429	19.812	20.102	21.123	20.842	20.022	19.914	19.620	19.780	1,02	1,01

De sector is sterk afhankelijk van de prestaties van de sectoren waaraan geleverd wordt, vaak zijn dit andere sectoren in de maritieme

cluster. Een aantal relevante trends worden al beschreven in de tekst over de scheepsbouw. In het sectorjaarslag van NMT over 2019 wordt gesproken over prijsniveaus die onder druk bleven staan en een zeer concurrerend speelveld waarin de maritieme toeleveranciers opereren.

Binnen de sector blijft “internet of things” (lot) een belangrijke ontwikkeling om systemen aan boord met elkaar te verbinden en hiermee de operatie aan boord efficiënter te maken. Toeleveranciers leggen zich vaker toe op het digitaal monitoren van de equipment en het onderhoud ervan. Daarnaast zijn toeleveranciers ook continue bezig met het stroomlijnen en digitaliseren van het maakproces van hun producten.⁷⁸

Impact coronacrisis maritieme toeleveranciers

De maritieme toeleveranciers zijn verbonden met een groot aantal andere sectoren binnen het maritiem cluster. Daarmee hangt het functioneren van de sector samen met hoe het in die sectoren gaat. Uit de gesprekken gevoerd voor deze monitor, maar ook impactschattingen van derden, lijken ook deze sectoren getroffen te zijn. Orders worden uitgesteld en zeker tijdens de eerste maanden van de Covid-crisis hebben bedrijven veel last gehad van supply chain disruptie door stilliggende fabrieken in andere landen of problemen om goederen naar Nederland of het buitenland te krijgen. In de monitor van volgend jaar verwachten wij de impact ook cijfermatig te kunnen duiden.

⁷⁸ NMT Sectorjaarslag 2019.

Bijlage I: Gecontacteerde personen

Tabel 32 Lijst met gecontacteerde personen

Achternaam	Voornaam	Bedrijf/organisatie
Anink	David	Ministerie IenW
Boers	Inge	Ministerie IenW
van Tilburg	Cristel	Ministerie IenW
Nipius-ter Reegen	Nathalie	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)
Uytendaal	Arjen	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)
Maas	Leon	Stichting Nederland Maritiem Land (NML)
Moerman	Ivo	Koninklijke Marine
Koeleman	Sanne	KVNR
Van Noort	Marjolein	KVNR
Harbers	Nathan	KVNR
Broek, van den	Marcel	Nautilus
Koopman	Michel	Netherlands Maritime Technology
Opstal	Annette	Netherlands Maritime Technology
Suurenbroek	Tjerk	IRO
Struijk	Bas	BLN-Schuttevaer
Weert, van	Frans	BVB
Bleker	Henry	Vereniging van waterbouwers
Van Oord	Herbert	HISWA-RECRON
Steenhoff	Michael	HISWA-RECRON
Heuvel, van den	Jeroen	HISWA-RECRON
Dazert	Ralph	SuperYachtTimes

Bijlage II: Begrippenlijst

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

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

Omzet - Opbrengst (excl. btw) uit verkoop van goederen en levering van diensten aan derden. Derden zijn particulieren dan wel bedrijven buiten het (Nederlandse deel van het) eigen concernverband.

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

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

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

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

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

Bijlage III: Bronbestanden

Productiestatistiek (PS) – De productiestatistieken (PS-en) geven een beeld van de werkgelegenheid in en het financiële reilen en zeilen van een bedrijfstak. Van de volgende bedrijfstakken worden PS-en samengesteld: landbouw, winning van delfstoffen, industrie, productie en distributie van energie en water, bouwnijverheid, reparatie van consumentenartikelen, groothandel en detailhandel, horeca, vervoer, opslag en communicatie, zakelijke en persoonlijke dienstverlening, milieudienstverlening en gezondheids- en welzijnzorg. De doelpopulatie van de PS-en bestaat uit de in de verslagperiode economisch actieve bedrijven met de hoofdactiviteit in een van de bovengenoemde bedrijfstakken.

Algemeen Bedrijven Register (ABR) - Het Algemeen Bedrijven Register (ABR) vormt voor het CBS de ruggengraat van het statistisch proces voor economische statistieken. Het ABR is een systeem waarin identificerende gegevens en structuurgegevens over alle bedrijven en instellingen (inclusief zelfstandigen) zijn geregistreerd. Hieruit worden de statistische eenheden bedrijfseenheid, ondernemingengroep en lokale bedrijfseenheid afgeleid. Het ABR bevat informatie over de economische activiteit en het aantal werkzame personen. Daarnaast bevat het ABR ook informatie over bepaalde 'events'. Een event geeft een gebeurtenis of wijziging weer binnen het ABR: bijvoorbeeld de oprichting, overname of opheffing van een bedrijf.

Polisadministratie (Polis) - De Polisadministratie bevat gegevens over banen en is gebaseerd op data uit de loonaangiften van de Belastingdienst. De loonaangiften bevatten gegevens over inkomstenverhoudingen (uit de loonadministratie) van werkgevers en andere inhoudingsplichtigen. Het doel van de Polisadministratie is inzicht te krijgen in arbeidscontracten en loon van werknemers.

Populatieregister Internationale Handel in Goederen (IHG) - Dit register bevat informatie over de doelpopulatie van de statistiek van de internationale handel en van deze doelpopulatie de omvang van deze internationale handel in goederen. Met deze bron valt te leiden op welk moment een bedrijf is gaan exporteren.

Populatieregister Internationale Handel in Diensten (IHD) - De statistiek Internationale handel in diensten gaat uit van in Nederland gevestigde bedrijven die handel in diensten met het buitenland voeren

Bijlage IV: Overzicht economische kengetallen

De maritieme cluster (in constante prijzen)

Tabel 33 Directe economische betekenis maritieme cluster (incl. inflatiecorrectie), 2006 – 2019 (basisjaar 2006)

Bedragen in miljoen €	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet	53.696	59.911	64.324	60.309	60.861	65.144	68.950	72.342	76.382	76.550	73.758	77.576	81.425	84.619
Waarvan export	19.969	22.349	24.023	20.974	22.066	24.174	25.622	26.259	27.862	30.347	30.422	30.492	33.042	36.988
Productiewaarde	46.800	51.954	55.826	52.162	53.431	56.996	60.543	63.289	66.424	66.741	64.267	66.884	69.730	71.854
Toegevoegde waarde	16.192	18.133	18.806	17.459	17.295	18.018	18.885	20.076	21.491	22.510	21.828	22.140	23.468	23.892
Werkgelegenheid (in werknemers)	168.462	170.966	173.812	171.456	169.012	171.617	176.010	179.065	182.441	182.863	182.543	182.186	186.861	189.669

Zeevaart

Tabel 34 Economische betekenis zeevaart, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		6.529	7.244	7.673	6.192	6.132	6.042	6.735	7.091	7.428	7.453	6.595	6.853	6.851	6.874
Productie	Direct	6.201	6.677	7.049	5.800	5.787	5.697	6.402	6.641	6.786	6.771	5.916	6.260	6.284	6.286
	Indirect	1.622	1.790	2.004	1.903	2.228	2.193	2.465	2.557	2.613	2.607	2.278	2.410	2.419	2.420
	Totaal	7.824	8.466	9.053	7.703	8.015	7.890	8.867	9.198	9.399	9.377	8.194	8.670	8.703	8.706
Toegevoegde waarde	Direct	2.178	2.198	2.123	1.512	1.257	1.037	1.085	1.449	1.585	1.873	1.585	1.535	1.424	1.561
	Indirect	1.462	1.924	1.031	765	667	609	695	774	876	860	708	728	717	824
	Totaal	3.640	4.121	3.154	2.277	1.924	1.646	1.780	2.223	2.461	2.733	2.293	2.263	2.141	2.385
Werkgelegenheid (in werknemers)	Direct	6.963	6.929	6.929	6.781	6.632	6.952	7.175	7.528	7.653	7.559	7.598	7.307	6.970	7.410
	Indirect	10.408	10.701	10.798	11.833	6.762	7.286	8.109	8.349	8.966	7.665	6.643	7.127	7.104	7.354
	Totaal	17.372	17.630	17.727	18.613	13.394	14.238	15.284	15.877	16.619	15.224	14.242	14.434	14.074	14.764

Scheepsbouw

Tabel 35 Economische betekenis scheepsbouw, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		4.010	4.463	4.538	4.396	4.468	3.805	4.175	4.596	4.795	5.258	4.604	4.193	4.487	4.942
Productie	Direct	3.609	4.058	4.127	3.988	4.072	3.460	3.772	4.141	4.273	4.622	4.122	3.736	4.041	4.492
	Indirect	2.437	2.757	2.880	2.911	2.793	2.373	2.588	2.841	2.932	3.171	2.828	2.563	2.772	3.082
	Totaal	6.047	6.815	7.007	6.900	6.865	5.833	6.360	6.982	7.205	7.793	6.950	6.299	6.813	7.574
Toegevoegde waarde	Direct	841	975	925	861	871	639	604	683	707	833	683	539	607	664
	Indirect	710	865	917	741	700	570	640	669	706	1.141	893	561	763	836
	Totaal	1.552	1.840	1.842	1.602	1.570	1.210	1.244	1.352	1.413	1.974	1.576	1.100	1.371	1.499
Werkgelegenheid (in werknemers)		13.264	13.120	13.055	12.757	12.589	11.771	12.270	12.266	12.235	12.499	12.445	12.367	12.384	12.748
	Direct														
	Indirect	13.024	17.375	13.857	15.499	17.330	14.764	19.815	19.986	20.207	19.922	17.718	16.685	18.293	19.228
Totaal		26.288	30.496	26.912	28.256	29.919	26.535	32.086	32.251	32.441	32.421	30.162	29.053	30.677	31.976

Offshore/energy

Tabel 36 Economische betekenis offshore/energy, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		7.807	8.101	8.665	8.353	8.787	9.810	10.002	10.315	10.809	10.289	9.924	10.186	10.054	10.030
Productie	Direct	7.624	7.918	8.466	8.137	8.564	9.527	9.670	9.994	10.517	10.199	9.851	10.217	10.007	10.219
	Indirect	3.444	3.586	3.701	3.687	3.880	4.336	4.402	4.549	4.787	5.752	5.556	5.762	5.644	5.764
	Totaal	11.068	11.504	12.166	11.823	12.443	13.863	14.072	14.543	15.305	15.951	15.407	15.979	15.651	15.983
Toegevoegde waarde	Direct	2.665	2.920	2.998	2.920	3.036	3.220	3.241	3.349	3.618	3.773	3.667	3.639	3.638	3.495
	Indirect	1.542	1.690	1.735	1.690	1.757	1.863	1.876	1.966	2.104	2.239	2.176	1.905	1.767	1.733
	Totaal	4.208	4.610	4.733	4.610	4.793	5.083	5.117	5.314	5.722	6.012	5.843	5.544	5.405	5.228
Werkgelegenheid (in werknemers)		25.761	25.981	26.704	26.217	26.484	26.942	28.037	29.336	30.291	30.337	29.220	27.923	29.300	29.120
	Direct	15.735	15.870	16.311	16.014	16.177	16.457	17.125	27.641	29.368	29.495	28.410	28.168	27.750	25.330
	Indirect	41.497	41.851	43.016	42.231	42.661	43.399	45.162	56.976	59.659	59.832	57.630	56.091	57.050	54.450

Binnenvaart

Tabel 37 Economische betekenis binnenvaart, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		3.017	3.209	3.557	2.928	2.899	3.292	3.061	3.013	3.187	2.807	2.608	2.651	3.021	2.849
Productie	Direct	2.999	3.187	3.527	2.898	2.877	3.270	3.039	2.986	3.150	2.769	2.570	2.617	2.988	2.815
	Indirect	1.411	1.526	1.795	1.357	1.108	1.259	1.170	1.150	1.213	1.066	989	1.008	1.150	1.084
	Totaal	4.410	4.713	5.322	4.255	3.985	4.528	4.209	4.135	4.362	3.834	3.559	3.625	4.138	3.899
Toegevoegde waarde	Direct	973	1.044	1.097	957	891	983	892	887	954	1.021	998	1.037	1.327	1.065
	Indirect	653	914	533	485	473	577	571	474	527	469	445	491	668	562
	Totaal	1.626	1.959	1.630	1.442	1.364	1.560	1.464	1.362	1.481	1.490	1.443	1.528	1.995	1.627
Werkgelegenheid (in werknemers)		9.052	9.166	9.159	8.980	9.137	9.426	9.488	9.130	9.087	9.284	9.315	8.559	8.680	8.820
	Direct														
	Indirect	13.530	14.155	14.271	15.672	9.317	9.880	10.723	10.125	10.645	9.414	8.144	8.348	8.847	8.753
	Totaal	22.581	23.321	23.430	24.652	18.454	19.306	20.211	19.255	19.732	18.697	17.459	16.906	17.527	17.573

Waterbouw

Tabel 38 Economische betekenis waterbouw, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		2.296	2.502	2.957	2.938	3.010	2.834	3.012	2.974	3.050	3.171	2.676	2.809	3.178	3.223
Productie	Direct	2.740	2.991	3.408	3.458	3.611	3.389	3.593	3.567	3.645	3.795	3.211	3.370	3.733	3.826
	Indirect	2.521	2.753	3.136	2.885	2.738	2.570	2.725	2.705	2.764	1.461	1.236	1.298	1.437	1.473
	Totaal	5.261	5.744	6.543	6.343	6.349	5.959	6.317	6.272	6.409	5.256	4.447	4.668	5.170	5.299
Toegevoegde waarde	Direct	909	989	1.121	1.169	1.147	1.046	1.138	1.145	1.136	1.151	963	1.011	1.129	1.169
	Indirect	784	856	997	1.319	1.182	1.101	1.271	1.113	1.155	1.210	1.109	1.046	1.228	1.261
	Totaal	1.693	1.845	2.118	2.488	2.330	2.147	2.410	2.258	2.291	2.361	2.073	2.057	2.357	2.430
Werkgelegenheid (in werknemers)	Direct	9.424	9.785	10.268	10.228	10.348	10.568	11.157	11.345	11.445	11.522	10.768	10.937	11.360	11.280
	Indirect	9.289	9.886	10.255	10.630	13.450	13.769	14.590	14.361	14.942	13.198	14.289	15.252	14.700	14.170
	Totaal	18.714	19.672	20.523	20.858	23.798	24.338	25.747	25.705	26.387	24.720	25.057	26.189	26.060	25.450

Havens

Tabel 39 Economische betekenis havens, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		12.786	14.470	14.987	13.499	14.125	15.459	16.060	16.342	17.215	17.113	17.293	18.069	19.458	19.849
Productie	Direct	12.883	14.557	15.071	13.576	14.216	15.516	16.357	16.591	17.472	17.405	17.627	18.263	18.793	18.731
	Indirect	6.089	6.943	7.078	6.356	6.407	6.993	7.372	7.477	7.874	11.139	11.281	11.688	12.028	11.988
	Totaal	18.972	21.500	22.149	19.932	20.623	22.509	23.729	24.068	25.346	28.544	28.908	29.951	30.821	30.719
Toegevoegde waarde	Direct	4.162	4.712	4.915	4.437	4.664	5.110	5.395	5.474	5.835	5.836	5.901	5.917	6.397	6.436
	Indirect	1.548	1.787	1.794	1.632	1.960	2.080	2.106	2.101	2.066	2.022	2.082	2.002	2.133	2.201
	Totaal	5.711	6.499	6.710	6.069	6.624	7.190	7.500	7.575	7.901	7.859	7.983	7.919	8.530	8.637
Werkgelegenheid (in werknemers)		41.077	42.059	42.576	42.388	41.619	43.843	45.603	47.442	48.346	48.481	51.103	53.063	56.950	58.400
	Direct	19.063	19.513	19.761	19.121	32.940	35.536	36.836	37.144	37.465	36.875	39.553	42.172	43.045	42.178
	Indirect	60.140	61.572	62.337	61.509	74.559	79.379	82.439	84.585	85.811	85.356	90.656	95.235	99.995	100.578

Marine

Tabel 40 Economische betekenis marine, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		1.436	1.275	1.321	1.620	1.382	1.427	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626
Productie	Direct	1.436	1.275	1.321	1.620	1.382	1.427	1.393	1.410	1.289	1.311	1.304	1.339	1.576	1.626
	Indirect	488	446	456	608	525	542	529	536	490	611	608	624	734	758
	Totaal	1.923	1.721	1.777	2.228	1.906	1.969	1.922	1.945	1.779	1.922	1.912	1.963	2.310	2.383
Toegevoegde waarde	Direct	557	552	544	567	523	537	546	566	549	559	572	578	610	657
	Indirect	74	79	80	256	223	222	226	217	209	204	187	187	352	372
	Totaal	632	631	624	822	747	759	772	783	759	763	759	765	962	1.029
Werkgelegenheid (in werknemers)	Direct	14.426	14.297	14.275	14.253	14.124	13.647	13.283	12.297	12.205	12.098	11.928	12.050	12.471	12.889
	Indirect	7.272	7.361	7.273	8.202	8.111	7.582	7.173	6.354	6.499	6.948	6.641	6.797	4.152	4.311
	Totaal	21.698	21.658	21.548	22.455	22.235	21.229	20.456	18.651	18.704	19.046	18.569	18.847	16.623	17.200

Visserij

Tabel 41 Economische betekenis visserij, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		566	626	582	538	538	518	516	452	456	504	578	575	584	541
Productie	Direct	563	623	580	536	535	517	515	450	454	502	578	573	582	539
	Indirect	290	335	343	306	189	183	182	159	161	208	239	237	241	223
	Totaal	853	958	923	842	723	700	697	610	615	710	817	810	823	762
Toegevoegde waarde	Direct	486	525	411	384	295	276	281	227	243	294	356	362	345	330
	Indirect	182	204	221	135	97	86	83	78	74	69	70	67	70	64
	Totaal	668	730	632	519	392	363	365	305	317	363	427	429	415	394
Werkgelegenheid (in werknemers)	Direct	1.724	1.714	1.682	1.662	1.519	1.547	1.650	1.633	1.611	1.567	1.535	1.546	1.620	1.600
	Indirect	618	620	652	668	730	634	639	598	565	461	464	467	487	426
	Totaal	2.342	2.334	2.334	2.330	2.249	2.181	2.288	2.230	2.176	2.027	1.998	2.013	2.107	2.026

Maritieme dienstverlening

Tabel 42 Economische betekenis maritieme dienstverlening, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		4.534	4.892	5.098	4.947	5.023	5.481	5.804	5.917	6.129	6.322	6.298	7.049	6.904	7.014
Productie	Direct	1.753	1.893	1.968	1.905	1.947	2.119	2.240	2.287	2.361	2.448	2.440	2.732	2.698	2.639
	Indirect	1.047	1.124	1.196	1.150	1.230	1.339	1.415	1.445	1.492	1.141	1.137	1.273	1.257	1.230
	Totaal	2.800	3.017	3.164	3.055	3.177	3.458	3.655	3.732	3.853	3.589	3.576	4.006	3.955	3.869
Toegevoegde waarde	Direct	886	956	982	953	978	1.058	1.130	1.156	1.195	1.243	1.239	1.384	1.364	1.364
	Indirect	325	351	360	350	359	388	415	448	459	472	470	473	507	506
	Totaal	1.212	1.307	1.342	1.303	1.336	1.447	1.544	1.604	1.654	1.715	1.708	1.857	1.871	1.870
Werkgelegenheid (in werknemers)	Direct	13.052	13.216	13.407	13.188	13.243	13.868	14.301	14.680	14.819	15.400	15.142	15.300	14.610	14.610
	Indirect	4.487	4.544	4.609	4.534	4.553	4.768	4.917	6.772	6.955	6.864	6.749	10.502	7.450	7.160
	Totaal	17.539	17.759	18.016	17.723	17.796	18.637	19.218	21.452	21.774	22.264	21.891	25.802	22.060	21.770

Jachtbouw/Watersportindustrie

Tabel 43 Economische betekenis jachtbouw/watersportindustrie, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		5.429	5.812	6.115	5.731	5.552	5.377	5.433	5.525	5.561	5.489	5.261	5.513	5.304	5.743
Productie	Direct	4.538	4.887	5.143	4.809	4.663	4.526	4.576	4.656	4.695	4.806	4.617	4.379	4.389	4.687
	Indirect	3.024	3.275	3.551	3.409	2.903	2.818	2.849	2.899	2.923	2.713	2.606	2.472	2.478	2.646
	Totaal	7.561	8.163	8.694	8.218	7.567	7.343	7.425	7.555	7.618	7.518	7.224	6.851	6.867	7.332
Toegevoegde waarde	Direct	1.269	1.483	1.476	1.398	1.345	1.302	1.314	1.324	1.347	1.357	1.344	1.294	1.228	1.233
	Indirect	939	1.101	1.202	1.243	911	882	890	824	807	837	829	797	586	592
	Totaal	2.208	2.583	2.678	2.641	2.256	2.185	2.205	2.148	2.154	2.195	2.173	2.091	1.814	1.826
Werkgelegenheid (in werknemers)	Direct	16.487	17.095	17.393	17.136	16.649	16.067	15.988	15.954	16.198	15.847	16.086	16.137	16.106	16.342
	Indirect	12.699	13.160	13.389	13.255	11.281	10.887	10.833	13.192	14.987	14.626	14.847	16.048	10.301	9.907
	Totaal	29.186	30.255	30.782	30.390	27.930	26.954	26.821	29.145	31.185	30.473	30.933	32.185	26.407	26.249

Maritieme toeleveranciers

Tabel 44 Economische betekenis maritieme toeleveranciers, 2006 - 2019

Bedragen in miljoen €		2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
Omzet van de sector		6.163	7.285	7.292	7.081	6.128	6.581	6.614	6.877	7.570	7.611	7.420	7.927	8.231	8.282
Productie	Direct	3.469	4.127	4.122	3.911	3.573	3.825	3.849	4.000	4.342	4.376	4.267	4.708	4.908	4.844
	Indirect	1.703	2.029	2.084	2.028	2.224	2.381	2.395	2.490	2.702	2.252	2.196	2.423	2.526	2.493
	Totaal	5.172	6.157	6.206	5.939	5.797	6.206	6.244	6.490	7.044	6.629	6.463	7.131	7.434	7.337
Toegevoegde waarde	Direct	1.459	1.727	1.709	1.642	1.441	1.500	1.506	1.562	1.731	1.751	1.726	1.766	1.857	1.903
	Indirect	674	798	790	759	666	694	696	1.014	1.124	1.137	1.120	993	807	793
	Totaal	2.133	2.525	2.500	2.402	2.107	2.194	2.202	2.576	2.855	2.888	2.846	2.759	2.664	2.696
Werkgelegenheid (in werknemers)	Direct	19.607	20.037	21.016	20.497	19.384	19.429	19.812	20.102	21.123	20.842	20.022	19.914	19.620	19.780
	Indirect	9.124	9.324	9.779	9.538	9.020	9.041	9.219	16.564	18.214	17.855	17.153	17.593	12.990	12.410
	Totaal	28.730	29.361	30.795	30.034	28.404	28.469	29.031	36.666	39.337	38.697	37.175	37.507	32.610	32.190

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

Tabel 45 Evolutie zeevaart onder Nederlandse vlag en beheer, 2011 – 2019

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
<i>Aantallen Nederlandse vlag</i>									
Handelsvaart	769	800	822	808	790	771	761	757	741
Zeesleepvaart	235	247	260	258	275	288	291	299	301
Waterbouw	156	169	168	167	171	171	176	168	169
Totaal	1.160	1.216	1.250	1.233	1.236	1.230	1.228	1.224	1.211
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>									
Handelsvaart	6.883	6.740	7.045	6.978	6.572	6.411	6.275	6.229	6.234
Zeesleepvaart	290	362	347	360	409	423	444	532	531
Waterbouw	513	531	533	537	531	542	572	545	550
Totaal	7.686	7.633	7.925	7.875	7.512	7.376	7.291	7.306	7.315
<i>Aantallen Nederlands beheer buitenlandse vlag</i>									
Handelsvaart	422	408	403	403	432	451	458	474	507
Zeesleepvaart	456	477	498	519	512	502	499	496	496
Waterbouw	55	55	52	52	62	62	63	57	69
Totaal	933	940	953	974	1.006	1.015	1.020	1.027	1.072
<i>Bruto tonnage (GT) (x 1.000)</i>									
Handelsvaart	5.232	5.072	5.517	5.987	6.500	7.203	7.700	8.086	8.675
Zeesleepvaart	1.298	1.640	1.612	1.643	1.740	2.239	1.706	1.779	1.721
Waterbouw	210	264	248	285	312	322	328	319	333
Totaal	6.740	6.976	7.377	7.915	8.552	9.764	9.734	10.184	10.729