

Strategische monitor havenstrategie Moerdijk 2025

Opgesteld door: Erasmus UPT
Martijn Streng
Dominique van Keeken
Maryam Omar

Mei 2026

Samenvatting

In 2014 werd de havenstrategie *Moerdijk 2030* vastgesteld, met als kernambitie om Port of Moerdijk te ontwikkelen tot hét knooppunt voor duurzame logistiek en procesindustrie in de Vlaams-Nederlandse Delta. Om de voortgang richting deze ambitie te kunnen volgen, heeft de stuurgroep havenstrategie – bestaande uit het Havenbedrijf Moerdijk, de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Moerdijk – het Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (hierna: Erasmus UPT) verzocht om de strategische monitor opnieuw te actualiseren. Deze zesde strategische monitor maakt gebruik van data tot en met 2024, en waar mogelijk ook over 2025. De monitor biedt een actueel beeld van de ontwikkelingen en de mate waarin wordt toegewerkt naar de doelstellingen van de havenstrategie. Tegelijkertijd is het belangrijk stil te staan bij het verhaal dat deze monitor vertelt. Wat zegt deze editie over de koers en uitvoering van de strategie, en welke context is nodig om de cijfers goed te begrijpen? Deze vragen om gezamenlijke reflectie. Het is waardevol dat alle betrokken partijen – het havenbedrijf, de gemeente, de provincie en Erasmus UPT – hierover het gesprek aangaan en samen onderzoeken hoe de inzichten uit deze monitor het beste ingezet kunnen worden ter ondersteuning van de verdere ontwikkeling van Port of Moerdijk.

Context waarin Port of Moerdijk opereert

De context waarin Port of Moerdijk opereert is het afgelopen jaar verder verscherpt. De geopolitieke spanningen zijn toegenomen, mede door de handelstarieven vanuit de Verenigde Staten en het conflict in het Midden-Oosten, met directe gevolgen voor energieprijzen en mondiale handelsstromen. De druk op de (petro)chemische industrie is concreet en urgent geworden, met sluitingen elders in de Nederlandse havens. Structurele uitdagingen zoals netcongestie, de stikstofproblematiek en hoge energiekosten blijven de ruimtelijke en economische ontwikkeling van het havengebied remmen. Tegelijkertijd biedt de Europese Clean Industrial Deal perspectief door verduurzaming en concurrentievermogen als één strategie te benaderen.

Resultaten van de monitor: people, planet en profit

Binnen de eerste P, **people**, is opnieuw sprake van een gemengd beeld. De directe werkgelegenheid is verder toegenomen en het reputatieonderzoek laat een cijfer van 7,7 zien, een lichte stijging ten opzichte van 2023. De bevolkingsgroei in de gemeente neemt toe en het aantal leerplekken laat weer een lichte stijging zien. Tegelijkertijd zijn de hindermeldingen gestegen en is het aantal havengerelateerde bedrijven verder afgenomen.

Binnen de tweede P, **planet**, is sprake van een wisselend beeld. Positief is de forse afname van de afvalwaterlozing en de groei van de zelfgeproduceerde duurzame energie. Aandachtspunten zijn de significante stijging van het aantal veiligheidsmeldingen, de lichte toename van CO₂- en methaanuitstoot en de stijging van fijnstof- en zwavelemissies. De ontwikkeling van de indicator voor klimaatadaptatie loopt nog; het sensornetwerk wordt naar verwachting in Q3 2026 uitgerold.

Binnen de derde P, **profit**, is eveneens sprake van een gemengd beeld. Het aandeel wegvervoer in de modal split blijft met 56,2% dominant en is licht afgenomen ten opzichte van 2024, wel is in 2025 een positieve verschuiving zichtbaar richting duurzamere modaliteiten als spoor, short sea en binnenvaart. Positieve signalen zijn de sterke groei van het spoorvervoer (+24%), de toename van short sea shipping verbindingen en de stijgende omzet en productie. Tegelijkertijd zijn de private investeringen flink gedaald en is het totale marktaandeel binnen de HLH-range zeer licht teruggelopen.

Grote lijnen een aanbevelingen

In grote lijnen laat 2024/2025 een gemengd maar constructief beeld zien voor Port of Moerdijk. Het thema People toont positieve ontwikkelingen op het gebied van werkgelegenheid, reputatie en bevolkingsgroei, maar vraagt aandacht voor de licht toegenomen ervaren hinder en het teruglopende aantal bedrijven. Planet laat vooruitgang zien op het gebied van afvalwater en duurzame energie, maar de stijging van veiligheidsmeldingen en emissies vraagt om blijvende inzet. Het thema Profit

kent bemoedigende ontwikkelingen in logistiek en omzet, maar de dalende private investeringen en het licht teruglopende marktaandeel zijn aandachtspunten in een context van toenemende geopolitieke en economische onzekerheid.

Voor de verdere ontwikkeling van de monitor blijft het van belang om per thema en indicator toe te werken naar concrete, meetbare doelstellingen, zodat strategische ambities scherper geëvalueerd kunnen worden. Daarbij is het waardevol om niet alleen naar de cijfers zelf te kijken, maar ook naar de context: zijn waargenomen fluctuaties van tijdelijke aard of wijzen ze op structurele ontwikkelingen die om gerichte interventie vragen? Het gesprek tussen havenbedrijf, gemeente, provincie en Erasmus UPT over de rol en doorontwikkeling van deze monitor blijft daarin een belangrijke pijler.

Introductie

De havenstrategie *Moerdijk 2030* werd in 2014 vastgesteld, met als centrale ambitie om Port of Moerdijk te positioneren als hét knooppunt voor duurzame logistiek en procesindustrie binnen de Vlaams-Nederlandse Delta. Om inzicht te houden in de voortgang richting dit doel, heeft de stuurgroep havenstrategie – bestaande uit Havenbedrijf Moerdijk, de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Moerdijk – Erasmus Centre for Urban, Port and Transport Economics (Erasmus UPT) gevraagd om de strategische monitor die zij ontwikkelden, periodiek te actualiseren.

Sindsdien zijn er verschillende edities van de monitor verschenen, respectievelijk in mei 2020 (piloteditie), maart 2022, april 2023, maart 2024 en juni 2025. Deze zesde editie kijkt naar de ontwikkelingen tot en met 2024, en waar beschikbaar wordt ook data uit 2025 meegenomen. De monitor biedt niet alleen een beeld van de voortgang richting de doelen van de havenstrategie, maar ook van de bijdrage van de haven aan bredere maatschappelijke thema's, zoals verwoord in de Sustainable Development Goals (SDG's).

Hoewel in de oorspronkelijke strategie geen expliciete prestatie-indicatoren of kwantitatieve doelen zijn opgenomen, bleek in de praktijk wel behoefte aan structurele en meetbare inzichten. Mede op basis van het MVO-beleid, de uitvoeringsagenda, en de materialiteitsanalyse uit de eerste strategische monitor zijn daarom relevante indicatoren ontwikkeld. Deze vormen de basis voor een jaarlijkse monitoringscyclus. Hiermee kunnen niet alleen resultaten worden gemeten, maar wordt ook zichtbaar welke thema's meer aandacht nodig hebben, waar extra inspanning gewenst is, en welke ontwikkelingen versterking verdienen. Zo ontstaat richting en sturing binnen de uitvoering van de havenstrategie van Moerdijk.

De methodiek voor het selecteren van de indicatoren sluit aan bij de aanpak uit de eerste editie van de monitor. Voor een gedetailleerde toelichting hierop verwijzen we naar die eerdere studie.¹ Elk jaar worden de gehanteerde indicatoren opnieuw geëvalueerd en, indien nodig, aangepast op basis van nieuwe inzichten en actuele ontwikkelingen. In Tabel 1 tot en met 3 zijn de indicatoren uitgewerkt per thema: *People*, *Planet* en *Profit*. Deze zijn telkens gekoppeld aan bijbehorende resultaatgebieden uit de havenstrategie *Moerdijk 2030* en tot stand gekomen in overleg met de stuurgroep en het kernteam havenstrategie.

Deze strategische monitor biedt daarmee een objectieve weergave van de trends en prestaties op een breed spectrum aan relevante onderwerpen. Voor de drie kernpartners – Havenbedrijf Moerdijk, de Provincie Noord-Brabant en de Gemeente Moerdijk – vormt de monitor een waardevol instrument om gezamenlijk te beoordelen in hoeverre de strategie daadwerkelijk voortgang boekt. De monitor bevat geen normatieve uitspraken over de mate van vooruitgang, noch aanbevelingen over specifieke acties. Wel biedt Erasmus UPT in deze editie een reflectieve duiding van de uitkomsten: een interpretatie van trends en bewegingen binnen de thema's *People*, *Planet* en *Profit*, om zo richting te geven aan het verdere gesprek over de toekomst van Port of Moerdijk.

¹ Erasmus UPT – Strategische monitor havenstrategie Moerdijk, mei 2020

Tabel 1 Strategische indicatoren people

People		
Resultaatgebied	Onderwerp	Indicator
Gelijkwaardig nabuurschap	Betrokkenheid omwonenden	Reputatieonderzoek
Een aantrekkelijke en gezonde omgeving om te wonen, te werken en te recreëren	Overlast	Aantal klachten ('ik ruik', 'ik hoor', 'ik zie', 'ik voel') en klachtenclusters
	Werk- en leefklimaat	Jaarlijkse in- en uitstroom inwoners gemeente Moerdijk
Aansluiting onderwijs en arbeidsmarkt	Werkgelegenheid	Aantal werkzame personen (direct)
		Aantal havengerelateerde bedrijfsvestigingen
	Aansluiting onderwijs	Aantal ontstane en openstaande vacatures West-Brabant
Gezonde leefomgeving	Luchtkwaliteit	Aantal erkende leerplekken bij leerbedrijven
		Emissie fijnstof (x1000 kg)
		Concentratie fijnstof ten opzichte van drempelwaarde
		Emissie zwavel (SO ₂) (x1000 kg)
		Emissie stikstof (NO _x) (x1000 kg)
		Concentratie stikstof ten opzichte van drempelwaarde

Tabel 2 Strategische indicatoren planet

Planet		
Resultaatgebied	Onderwerp	Indicator
Klimaatbestendigheid	Klimaatadaptatie	Klimaatstresstest
		Watermanagement plan
Watersysteem	Waterbeheer	Waterverbruik (industriewater en drinkwater)
		Afvalwaterlozing (industriewater en drinkwater)
Energietransitie	Energieverbruik en -productie	Zelfgeproduceerde duurzame energie (verbruik in 1.000 MWh)
		Totaal aardgas- en elektriciteitslevering
		SDE-productie
Veiligheid en milieu	Incidenten	Aantal veiligheidsmeldingen en -activiteiten in de haven en industrieterrein
	Emissies	Emissie CO ₂ (in mln. ton)
		Emissie methaan (x1000 kg)

Tabel 3 Strategische indicatoren profit

Profit		
Resultaatgebied	Onderwerp	Indicator
Extended gate	Connectiviteit	Vervoerd volume spoor
		Aantal bewegingen vrachtwagen
		Modal split naar het achterland
(Short sea) shipping	Connectiviteit	Aantal zeeschepen
		Aantal binnenvaartschepen
		Aantal verbindingen short sea shipping
Uitbouwen en verduurzamen industrieel complex	Duurzame groei	Private investeringen
		Totaal netto uitgeefbaar terrein in ha
		Totaal uitgegeven terrein in ha
		Marktaandeel totaal HLH-range
		Marktaandeel containers HLH-range
		Marktaandeel droge bulk HLH-range
		Marktaandeel natte bulk HLH-range
		Toegevoegde waarde direct en indirecte
		Omzet bedrijven in haven Moerdijk
		Productie

Wijzigingen ten opzichte van eerdere monitoren

People, planet en profit

Binnen het thema *profit* is de indicator “Circulariteit” weggehaald omdat er sinds 2022 geen nieuwe data beschikbaar is. Er zijn momenteel geen plannen vanuit de brondata om deze indicator in de toekomst weer toe te voegen. Voor de overige twee thema’s zijn er geen wijzigingen t.o.v. de voorgaande strategische monitor.

Benchmark

De benchmark vergelijking voor CO₂-uitstoot ten opzichte van verschillende gebieden rondom de haven Moerdijk, is uitgebreid op zowel de soorten emissies als de gebieden. Waar voorgaande benchmarks zich uitsluitend richtten op de CO₂-uitstoot van een beperkt aantal gebieden (Moerdijk, Rotterdam, Chemelot, Noord-Brabant en Nederland als geheel), wordt in deze studie een breder scala aan emissies en gebieden in beschouwing genomen. Naast CO₂ worden nu ook de emissies van zwaveloxiden (SO_x), stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM) geanalyseerd. Bovendien richt de studie zich specifiek op emissies binnen de zeehavens van Nederland, waaronder Moerdijk, Rotterdam, Groningen Seaports, North Sea Port, het overig Rijnmondgebied, het overig Noordzeekanaalgebied, Amsterdam, de noordoever van de Nieuwe Waterweg, Harlingen en Den Helder. Net als in de editie van 2024 bevat deze analyse dezelfde elementen met een tijdreeks van 2019 tot en met 2024, waarbij de gehanteerde methodiek gelijkwaardig is aan die van de Havenmonitor 2025.

Context waarin Port of Moerdijk anno 2025 opereert

Port of Moerdijk opereert in een dynamische en complexe omgeving, gekenmerkt door voortdurende veranderingen en onvoorspelbare factoren. Deze strategische monitor dient in dat licht te worden gelezen. Ontwikkelingen op geopolitiek, economisch en maatschappelijk vlak beïnvloeden de omstandigheden waarin bedrijven in de haven actief zijn. Het is onmogelijk om binnen deze monitor alle relevante trends en factoren diepgaand te behandelen. We focussen daarom op enkele kernontwikkelingen die momenteel grote impact hebben op de activiteiten en perspectieven binnen Port of Moerdijk.

De context wordt hieronder uitgewerkt in twee delen:

1. Belangrijke trends en ontwikkelingen rondom havens
2. Concrete problemen en vraagstukken die hieruit voortvloeien

Belangrijke trends en ontwikkelingen rondom havens

Wereldwijd ondergaan havens ingrijpende veranderingen door ontwikkelingen op politiek, economisch en technologisch gebied. Deze ontwikkelingen hebben niet alleen invloed op de bedrijvigheid in, maar ook de toekomst van havengebieden. De volgende trends zijn in 2025/2026 van bijzonder belang voor de havens in Europa. Deze ontwikkelingen zijn in meer of mindere mate relevant voor Port of Moerdijk.

- **Geopolitiek: van instabiliteit naar een nieuwe wereldorde**

De aanhoudende oorlog tussen Rusland en Oekraïne, spanningen in het Midden-Oosten en onrust in de Zuid-Chinese Zee blijven zorgen al langer voor grillige mondiale handelstromen. Ten opzichte van de vorige monitor is de geopolitieke context verder verscherpt. De geopolitieke verhoudingen zijn aan het verschuiven, waarbij handelsspanningen zich steeds vaker vertalen naar verstoringen in mondiale aanvoerketens en strategische transportroutes². De herverkiezing van Trump leidde in april 2025 tot aankondiging van importheffingen van 20% op alle EU-goederen en 25% op staal en aluminium³. Hoewel na onderhandelingen een tijdelijke pauze volgde, is de handelsrelatie tussen de VS en EU structureel onzekerder geworden. Geopolitiek is er sprake van volatiliteit en onzekerheid over de keuzes en gevolgen. Voor havens betekent dit onzekerheid: verschuivende goederenstromen, toenemend protectionisme en onvoorspelbare handelsbarrières vormen een uitdagende context. De impact verschilt per sector en bedrijf, maar generiek leidt deze instabiliteit tot een ongunstig investeringsklimaat. Tegelijkertijd groeit de zorg over Chinese invloed in Europese haveninfrastructuur, wat de roep om Europese strategische autonomie versterkt⁴.

Begin 2026 is de geopolitieke context verder geëscaleerd. Eind februari 2026 openden de VS en Israël een grootschalige aanval op Iran, gevolgd door Iraanse vergeldingsaanvallen op Israël en Amerikaanse bases in de Golfregio⁵. De gevolgen voor de wereldenergiemarkt zijn direct en ingrijpend: circa 19% van de wereldwijde LNG-handel via de Straat van Hormuz is sindsdien verstoord. Een schok voor de energiemarkt die groter is dan de Russische gasstop in 2022⁶. Europa is als netto-

² Bron: ABN AMRO, Visie op de wereldeconomie 2026: De verschuivende wereldorde, 2025.

³ Europees Parlement, EU-VS handel: de impact van tarieven op Europa, februari 2025.

⁴ Clingendael / Erasmus UPT, Havenpolitiek: Strategische autonomie en Europese havens, 2024.

⁵ Rabobank, Oorlog in Iran: wat betekent dit voor beleggers?, maart 2026.

⁶ Center on Global Energy Policy, Columbia University, US-Israeli Attacks on Iran and Global Energy Impacts, maart 2026.

importeur van energie bijzonder kwetsbaar; de Europese gasprijs reageerde direct en fors harder dan de olieprijs⁷. De duur en uitkomst van dit conflict zijn op het moment van schrijven onzeker, maar de impact op energieprijzen, scheepvaartroutes en het investeringsklimaat is al voelbaar.

- **Economie: gematigde groei onder aanhoudende druk**

De wereldeconomie laat gematigde groei zien, maar blijft kwetsbaar voor externe schokken. Volgens het IMF bedraagt de mondiale groei 3,2% in 2025 en 3,1% in 2026⁸. Voor de eurozone liggen de cijfers nog lager: respectievelijk 1,2% en 1,1%⁹. Het mondiale handelsklimaat verslechtert, met name door hogere tarieven en oplopende handelsconflicten, wat resulteert in verminderde goederenstromen. Vooral de terugval van de Chinese export en de verminderde industriële productie in Europa drukken op de goederenstromen via Nederlandse zeehavens. De onzekerheid rond het Amerikaanse handelsbeleid vormt daarbij een extra rem, de effecten hiervan op de Europese economie zullen in de komende kwartalen verder zichtbaar worden.

- **Industrie, energie & klimaat: verduurzaming en concurrentievermogen als één opgave**

Klimaatdoelen op nationaal en Europees niveau leggen havens onverminderd onder een vergrootglas. Nieuw ten opzichte van vorig jaar is de beleidsmatige koerswijziging op Europees niveau: met de lancering van de Clean Industrial Deal (februari 2025) worden verduurzaming en concurrentievermogen voortaan als één strategie benaderd, mede als reactie op het rapport-Draghi (2024) dat de verzwakte concurrentiepositie van de Europese industrie blootlegde^{10 11}. Voor energie-intensieve sectoren zoals de chemie biedt dit perspectief, maar de uitvoering vergt tijd die de industrie niet altijd heeft.

- **De (petrochemische) industrie in de havens staat onder druk**

De druk op de (petro) chemische industrie in de Nederlandse havens is het afgelopen jaar concreet en urgent geworden. Waar er vorig jaar nog brandbrieven en oproepen centraal stonden, zijn inmiddels meerdere sluitingen aangekondigd. In maart 2025 kondigden LyondellBasell op de Maasvlakte en Tronox in de Botlek binnen 24 uur hun sluiting aan, met daarbij als gevolg het verlies van honderden banen¹². Het Havenbedrijf Rotterdam constateert dat hoofdkantoren van bedrijven zich in hoog tempo beraden op hun aanwezigheid en investeringen in Europa. Ook voor Moerdijk is de onzekerheid tastbaar: Shell heroverweegt zijn chemiedivisies in Europa, wat de locaties in Moerdijk en Pernis kan raken.

De onderliggende oorzaken zijn structureel en onveranderd: hoge energieprijzen en het Europese Emissions Trading System (ETS) verzwakken de concurrentiepositie van de Europese industrie als geheel. De afschaffing van de nationale CO₂-heffing in het nieuwe regeerakkoord is een welkome stap die het ongelijke speelveld ten opzichte van Europese concurrenten verkleint, al blijven hoge netbeheerkosten een structureel Nederlands nadeel. Een bijkomend risico is carbon leakage: productie verplaatst zich naar regio's met minder strenge klimaatregels, waardoor de mondiale uitstoot niet daalt maar verschuift. Het ideaalbeeld waarbij verduurzamen en (weer) concurrerend zijn hand in hand gaan blijft bestaan, maar de urgentie om dit te realiseren is aanzienlijk toegenomen.

⁷ VEB, Oorlog in Iran: wat moet de belegger doen?, maart 2026.

⁸ IMF, *World Economic Outlook*, oktober 2025.

⁹ FOD Economie / IMF, *Macro-economische vooruitzichten*, oktober 2025.

¹⁰ Europese Commissie, Rapport-Draghi: The future of European competitiveness, september 2024.

¹¹ Europese Commissie, Clean Industrial Deal, 26 februari 2025.

¹² Havenbedrijf Rotterdam / Rijnmond, *Sluiting twee chemiefabrieken in Rotterdamse haven*, maart 2025.

Concrete problemen en vraagstukken die voortvloeien uit de trends en ontwikkelingen

Port of Moerdijk opereert, net als andere Nederlandse havens, in een snel veranderend speelveld dat beïnvloed wordt door mondiale geopolitieke spanningen, economische onzekerheid en strengere duurzaamheidsdoelen. In vergelijking met de vorige strategische monitor constateren we dat de meeste vraagstukken blijven spelen, maar dat de mate van urgentie op enkele vlakken is toegenomen en de context verscherpt is. Net als in eerdere edities stippen we hieronder een aantal prominente knelpunten aan die voortkomen uit de actuele trends en ontwikkelingen.

1. Blijvende impact van netcongestie op verduurzaming en elektrificatie

Netcongestie blijft een serieuze bottleneck voor bedrijven in Port of Moerdijk. Voor grootverbruikers zoals de industrie is vrijwel nergens transportcapaciteit zonder wachtrij beschikbaar; bijna 12.000 partijen staan op de wachtlijst voor afname van elektriciteit¹³. Het kabinet heeft maatregelen aangekondigd en netbeheerders investeren fors in uitbreiding, maar de capaciteit blijft achter bij de vraag. Een concreet voorbeeld hiervan is de Powerport regio Moerdijk: het gebied vanaf het haven- en industrieterrein Moerdijk tot en met de Amercentrale in Geertruidenberg, waarvoor Rijk, provincie en gemeenten in juni 2025 hebben besloten dat er circa 700 hectare extra ruimte nodig is voor de energietransitie en verduurzaming van de industrie. Dit illustreert zowel de ambitie als de complexiteit: de regio heeft al veel op zich af zien komen, terwijl de beschikbare ruimte beperkt is en de leefbaarheid en milieudruk er al onder druk staan. De benodigde ruimte voor energie-infrastructuur en industrie uitbreiding raakt daarbij direct aan de leefbaarheid van omliggende kernen, en een definitief Rijksbesluit over de uitbreiding laat vooralsnog op zich wachten tot juni 2026. Voor de verduurzaming van de industrie in Moerdijk blijft netcongestie daarmee een rem die voorlopig niet verdwijnt.

2. Verslechterend handelsklimaat en geopolitieke onzekerheid

Dit knelpunt is ten opzichte van vorig jaar concreter en urgenter geworden. Trump-tarieven, de oorlog in Oekraïne en het conflict in het Midden-Oosten maken de context structureel onzekerder. Dit vertaalt zich in verstoorde handelsroutes, hogere energieprijzen en investeringsterughoudendheid, ontwikkelingen waar ook de logistieke sector en industrie in Moerdijk niet aan voorbij kunnen gaan.

3. Complexe stikstofproblematiek belemmert ruimtelijke ontwikkeling

De stikstofproblematiek blijft een remmende factor en is juridisch verder verscherpt. Een uitspraak van de Raad van State van 18 december 2024 heeft de regels voor intern salderen aangescherpt, waardoor bij vrijwel elk project een nieuwe natuurvergunning nodig is¹⁴. Het kabinet presenteerde in april 2025 een startpakket van €2,2 miljard om de vergunningverlening weer op gang te brengen². Voor Port of Moerdijk gaat dit echter verder dan vertraging: in het havengebied worden momenteel geen nieuwe vergunningen verleend, waardoor ruimtelijke en industriële ontwikkeling volledig stilligt. Ook geluid vormt in de lokale context een knelpunt. Net als bij stikstof leidt de geluidsbelasting in en rond het havengebied tot beperkingen in de vergunningverlening, met vergelijkbare gevolgen voor nieuwe ontwikkelingen.

4. Financieringsvraagstuk rondom duurzame infrastructuur

De vraag wie verantwoordelijk is voor de bekostiging van verduurzamingsinfrastructuur (e.g. walstroom, waterstofleidingen, laadinfrastructuur) blijft onopgelost. De rolverdeling tussen overheid, havenbedrijf en markt is nog niet scherp afgebakend, wat besluitvorming en voortgang vertraagt.

¹³ [Netcongestie in Nederland: oorzaken en oplossingen | Eneco](#)

¹⁴ [Stikstofregels aangescherpt - Nederland Maritiem Land](#)

5. Energieprijzen en concurrentiepositie industrie

Structureel hoge energieprijzen, mede als gevolg van het wegvallen van goedkoop Russisch gas en de recente crisis in het Midden-Oosten, zetten energie-intensieve bedrijven zwaar onder druk. De reeks sluitingen van chemiebedrijven zijn een direct gevolg hiervan. Zonder structurele maatregelen op het gebied van energiekosten en investeringszekerheid dreigt verdere erosie van het industriële cluster.

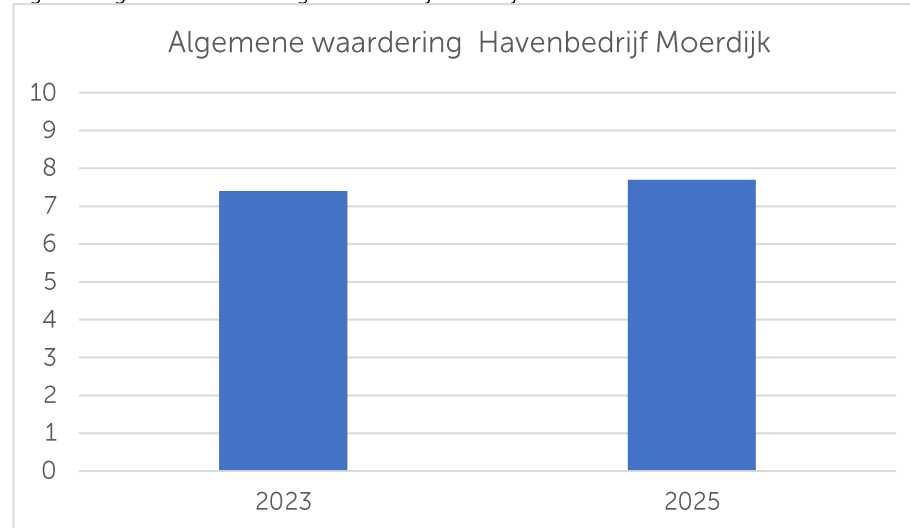
Monitoring van de indicatoren

In de havenstrategie 2030 zijn geen prestatie indicatoren opgenomen. Vanuit de behoefte om periodiek inzicht te krijgen in de mate van doelbereiking is dit wel wenselijk. Voortvloeiend uit de havenstrategie, het MVO-beleid en de door Erasmus UPT uitgevoerde materialiteitsanalyse zijn indicatoren benoemd en wordt een voortgangscyclus in gang gezet die op jaarlijkse basis wordt gemonitord. Aan de hand hiervan kan worden bepaald welke resultaten behaald worden, welke thema's aandacht krijgen en waar meer inzet nodig is.

Indicatoren people

Reputatieonderzoek

Figuur 1 Algemene waardering Havenbedrijf Moerdijk

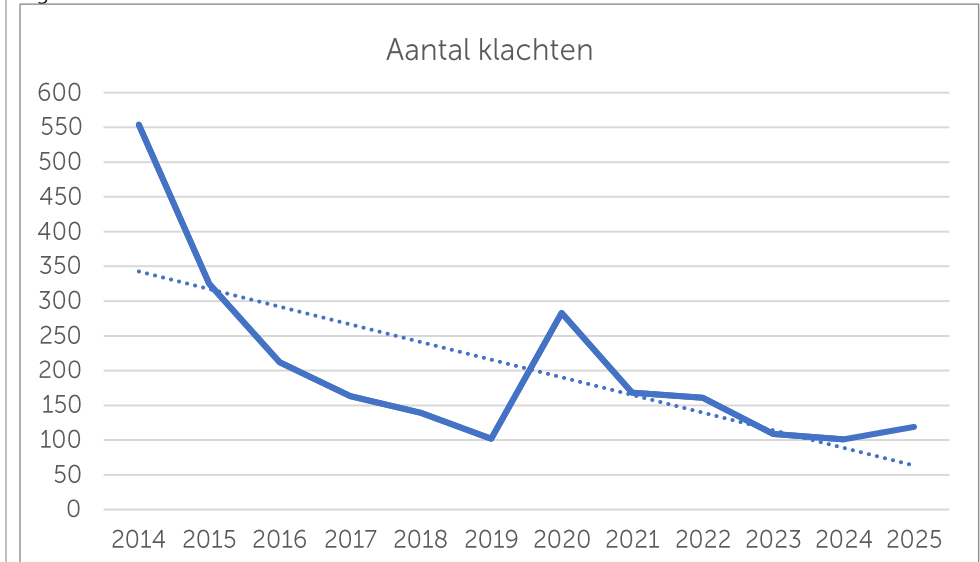


De indicator reputatieonderzoek, die in het eerste kwartaal van 2023 voor het eerst is opgesteld, wordt vanaf nu elke twee jaar opgenomen in de strategisch monitor. Op de indicator algemene waardering scoorde het Havenbedrijf Moerdijk in 2025 een 7,7 t.o.v. een 7,4 in 2023. Het doel van dit onderzoek is inzicht krijgen in de beelden en verwachtingen van stakeholders ten aanzien van het Havenbedrijf Moerdijk.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Aantal klachten ('ik ruik', 'ik hoor', 'ik zie', 'ik voel')

Figuur 2 Aantal klachten



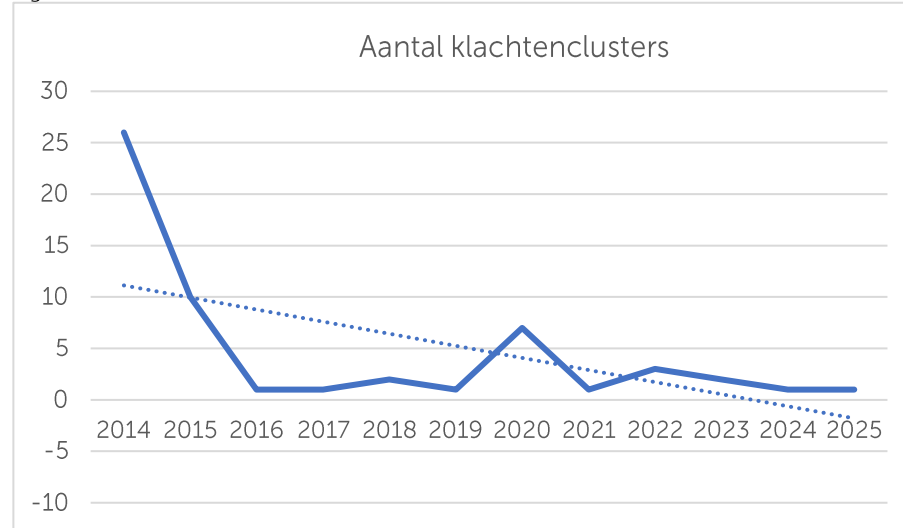
In 2025* is het aantal klachten gestegen ten opzichte van 2024, namelijk van 101 naar 119 klachten. Dit is een toename van 18%. Het aantal klachten is sinds 2020 aanzienlijk gedaald. Ondanks de stijging in 2025 ligt het aantal klachten alsnog zo'n 58% lager dan in 2020. In 2025 is ruim meer dan de helft van de klachten geur gerelateerd (57%).

* Jaarrapportage 2025 Milieumeldingen in de gemeente Moerdijk

Bron: Milieumonitor en Milieumeldingen in de gemeente Moerdijk (2025)

Aantal klachtenclusters

Figuur 3 Aantal klachtenclusters



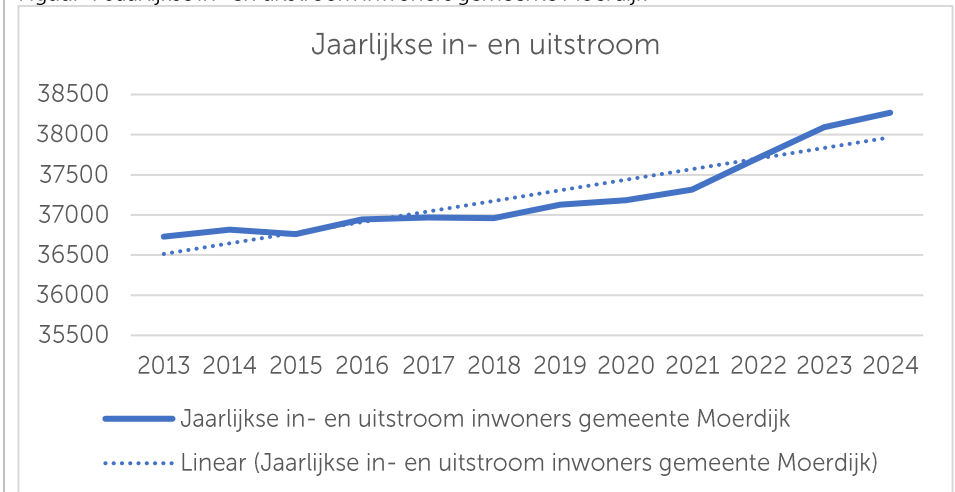
Het aantal klachtenclusters (significant meer klachten op één dag) is in 2025* gelijk gebleven ten opzichte van 2024, namelijk 1. Het merendeel van de klachten die dag (83%) betrof geurklachten en werd ontvangen na een stroomuitval bij een aantal grote bedrijven op Industrierrein Moerdijk.

* Jaarrapportage 2025 Milieumeldingen in de gemeente Moerdijk

Bron: Milieumonitor en Milieumeldingen in de gemeente Moerdijk (2025)

Jaarlijkse in- en uitstroom inwoners gemeente Moerdijk

Figuur 4 Jaarlijkse in- en uitstroom inwoners gemeente Moerdijk



Het aantal inwoners in de gemeente Moerdijk is in 2024 licht toegenomen tot 38.273, een stijging van 182 inwoners ten opzichte van 2023. De laatste jaren is er een licht stijgende trend in het aantal inwoners in Moerdijk te zien.

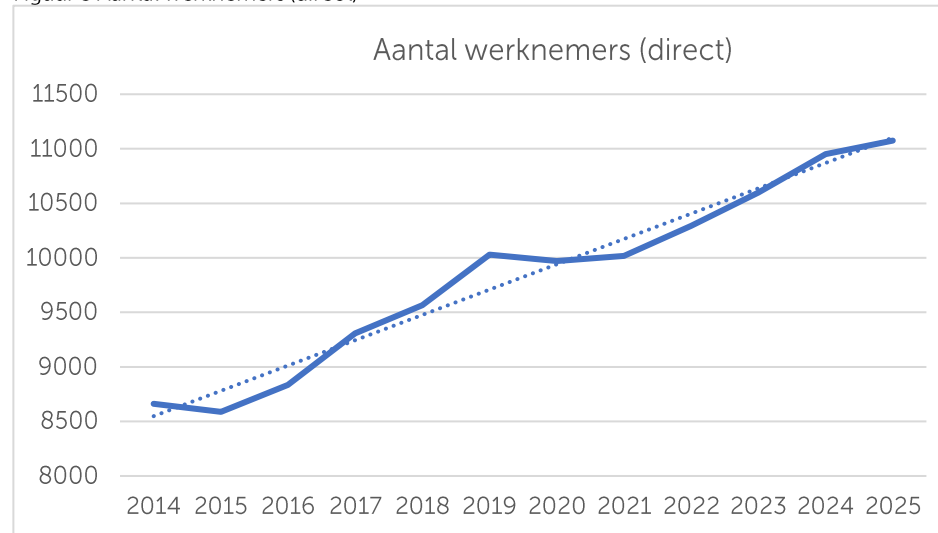
Het figuur toont de ontwikkeling van het totale aantal inwoners in de gemeente Moerdijk over de periode 2013–2024. In deze periode is het inwonertal gegroeid van 36.729 naar 38.273, een toename van ruim 4%.

Het CBS publiceert de bevolkingsstand per 1 januari. Ten tijde van het opstellen van deze monitor waren de cijfers over 2025 nog niet beschikbaar; de meest recente cijfers betreffen de stand op 1 januari 2024.

Bron: CBS (data over het jaar 2025 nog niet beschikbaar)

Aantal werknemers (direct)

Figuur 5 Aantal werknemers (direct)



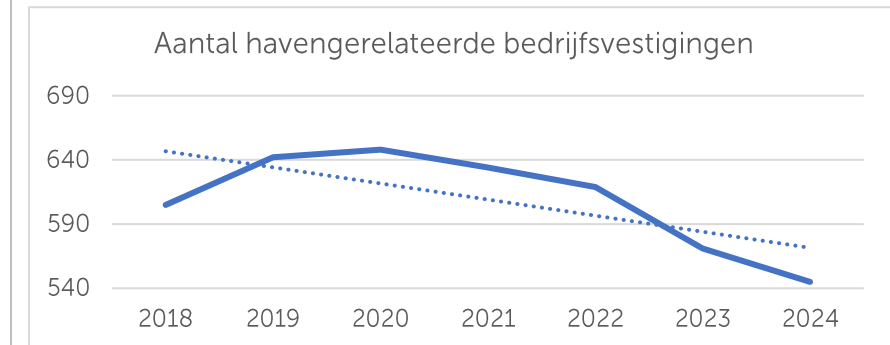
In 2025 zijn er 11.075 directe werknemers op het haven- en industrieterrein van Moerdijk. Dit is een stijging van 1,1% ten opzichte van 2024, toen bedroeg het aantal directe werknemers 10.952. Het aantal directe werknemers in Port of Moerdijk is sinds 2014 relatief sterk toegenomen (+28%).

De directe werkgelegenheid in de haven van Moerdijk omvat parttimers en fulltimers met een vast of tijdelijk dienstverband.

Bron: Werkgelegenheidsonderzoek Havenbedrijf Moerdijk

Aantal havengerelateerde bedrijfsvestigingen

Figuur 6: Aantal havengerelateerde bedrijfsvestigingen

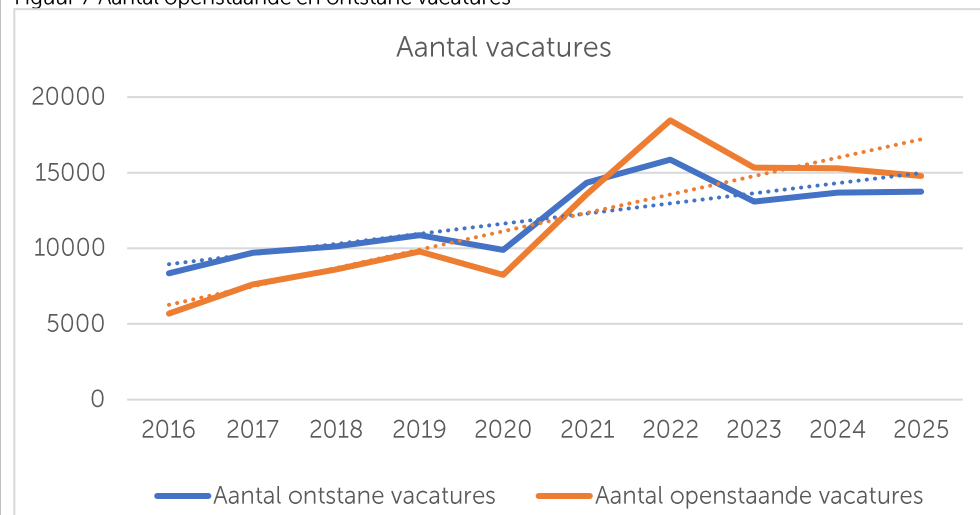


Het aantal havengerelateerde bedrijven in de gemeente Moerdijk is in 2024 afgenomen tot 545, een daling van 26 bedrijven (5%) ten opzichte van 2023. Deze daling past in een licht dalende trend die sinds 2020 zichtbaar is. De havengerelateerde bedrijven bevinden zich in een breder gebied dan uitsluitend het haven- en industriecomplex; binnen het haven- en industrieterrein zijn circa 300 bedrijven gevestigd. Uit de brondata van de Havenmonitor blijkt dat het aantal bedrijven is afgenomen in zowel het havengebied zelf als in de rest van de gemeente. Bij het duiden van deze cijfers is het belangrijk te benoemen dat uitkomsten kunnen verschillen afhankelijk van de gebruikte definities en afbakeningen van het havengebied en de wijze waarop bedrijvigheid wordt geregistreerd.

Bron: Havenmonitor

Aantal vacatures

Figuur 7 Aantal openstaande en ontstane vacatures



Het aantal ontstane vacatures in West-Brabant is licht gestegen in 2025 terwijl het aantal openstaande vacatures licht is afgenomen in 2025 ten opzichte van 2024. In 2025 zijn er gemiddeld ruim 14,7 duizend vacatures openstaand en zijn er gemiddeld 13,7 duizend ontstaan.

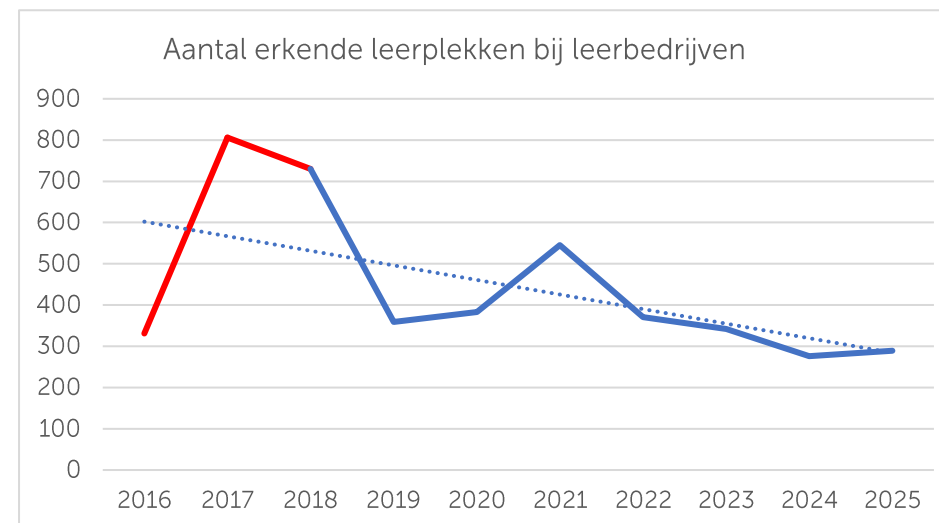
West-Brabant (-1,8%) laat bij het aantal openstaande vacatures een daling zien, terwijl Nederland als geheel een zeer lichte stijging laat zien (0,1%). Voor het aantal ontstane vacatures laat West-Brabant (-2%) een afname zien, terwijl Nederland als geheel licht stijgt (+1%).

De vacaturecijfers voor arbeidsmarktregio West-Brabant zijn ten opzichte van vorige edities licht gewijzigd, doordat het UWV de tijdreeksen met terugwerkende kracht heeft aangepast. Daarnaast ontbreekt het vierde kwartaal van 2025, waardoor het jaargemiddelde volgend jaar nog zal wijzigen

Bron: UWV

Aantal erkende leerbedrijven/leerplekken

Figuur 8 Aantal erkende leerplekken bij leerbedrijven in de gemeente Moerdijk en haven- en industriegebied



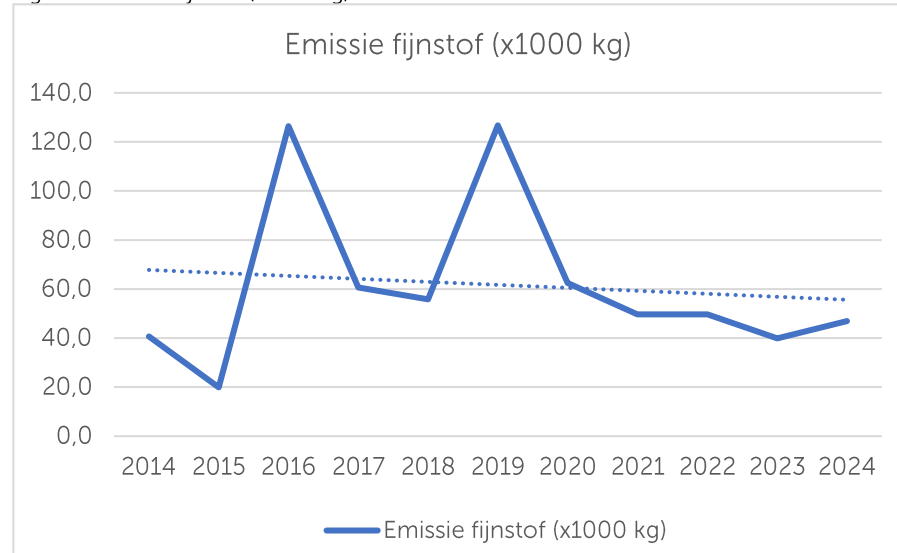
Het aantal erkende leerplekken bij leerbedrijven in de gemeente Moerdijk en het haven- en industriegebied is in 2025 gestegen naar 289. Het betreft een lichte toename van 5% ten opzichte van de 276 leerplekken in 2024. Het aantal leerplekken neemt sinds 2022 af. In 2021 was er echter sprake van een piek, toen waren er 545 leerplekken.

De cijfers die zichtbaar zijn in de grafiek voor 2017 en 2018 zijn te hoog door dubbeltellingen, zoals door de SBB zelf aangegeven. Daarom zijn ze in rood weergegeven.

Bron: Stichting Beroepsonderwijs Bedrijfsleven

Emissie fijnstof (x1000 kg)

Figuur 9 Emissie fijnstof (x1000 kg)



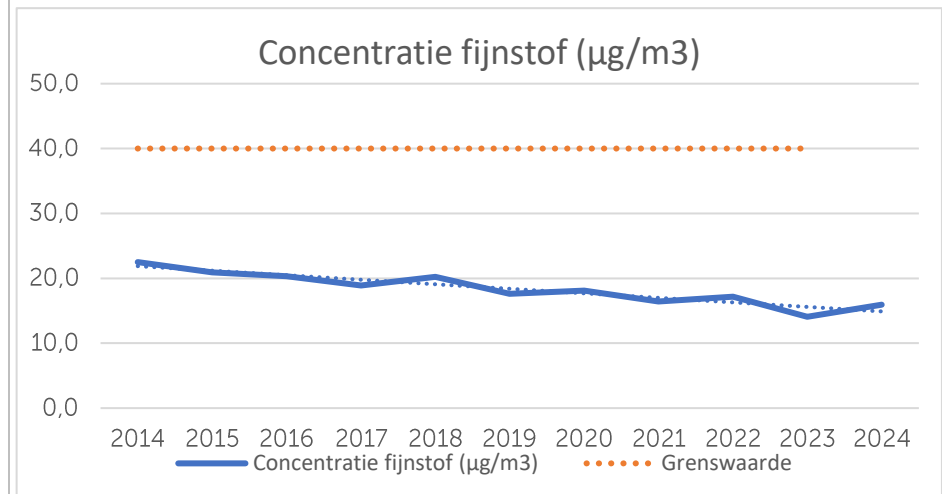
In 2024 is de emissie van fijnstof gestegen naar 46,98 duizend kilogram. Het betreft een toename van 18% ten opzichte van 2023, toen was de emissie fijnstof 39,88 duizend kilogram. Daarmee is de dalende trend die zichtbaar was vanaf 2019 verbroken. Voor de emissie van fijnstof is over de jaren een sterk wisselend beeld te zien, met hoge pieken in 2016 en 2019.

Voor fijnstof geldt dat emissies grotendeels afkomstig zijn van industriële processen, overslagactiviteiten en in mindere mate van transportbewegingen (met name binnenvaart en wegverkeer). Bij drie van de vijf bedrijven die emissies van fijnstof rapporteren is sprake van een verhoging.

Bron: Milieumonitor

Concentratie fijnstof ten opzichte van drempelwaarde

Figuur 10 Concentratie fijnstof ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



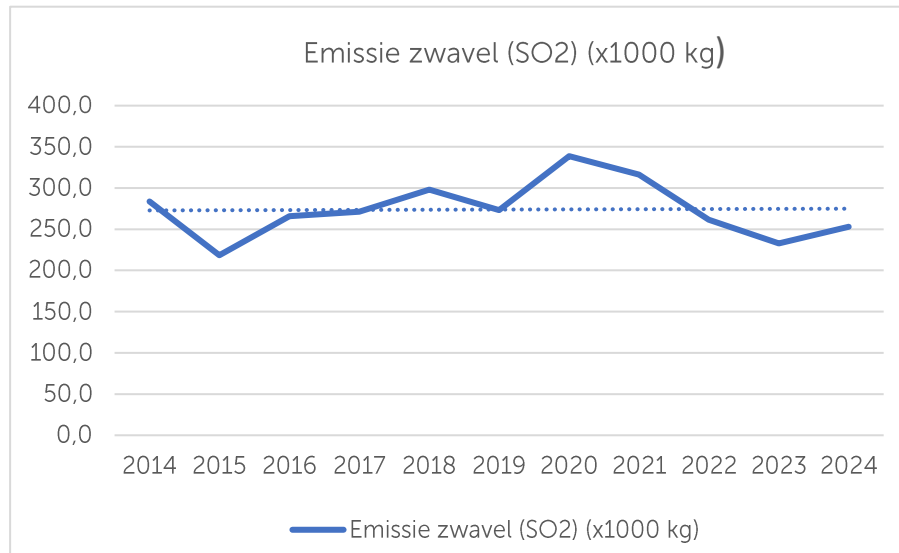
De concentratie fijnstof is in 2024 gestegen naar 16 $\mu\text{g}/\text{m}^3$. Het betreft een procentuele toename van 13% ten opzichte van 2023, veroorzaakt door een toename in de concentratie fijnstof bij alle meetstations.

Voor de concentratie fijnstof is een dalende trend zichtbaar vanaf 2014, die bovendien ruim onder de luchtkwaliteitsnormen blijft. De weergegeven waarden zijn een gemiddelde van de vier meetstations rondom het haven- en industrieterrein: Zevenbergen, Klundert, Strijensas en Moerdijk.

Bron: Milieumonitor

Emissie zwavel (SO₂) (x1000 kg)

Figuur 11 Emissie zwavel (SO₂) (x1000 kg)

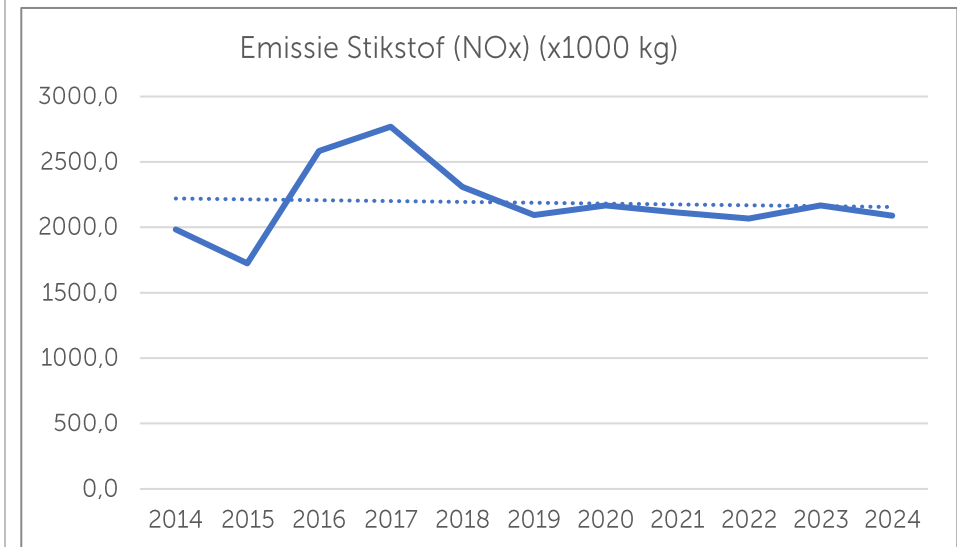


In 2024 is de emissie van zwaveldioxide met 8,6% gestegen ten opzichte van 2023, tot 253 duizend kilogram. De uitstoot van zwaveldioxide in Port of Moerdijk is tussen 2014 en 2020 relatief sterk toegenomen. Vanaf 2021 is er een dalende trend zichtbaar. Zwaveldioxide-emissies zijn in havengebieden doorgaans sterk gerelateerd aan industriële verbrandingsprocessen en (in mindere mate) scheepsemissies bij het gebruik van hoogzwavelige brandstoffen.

Bron: Milieumonitor

Emissie stikstof (NO_x) (x1000 kg)

Figuur 12 Emissie stikstof (NO_x) (x1000 kg)

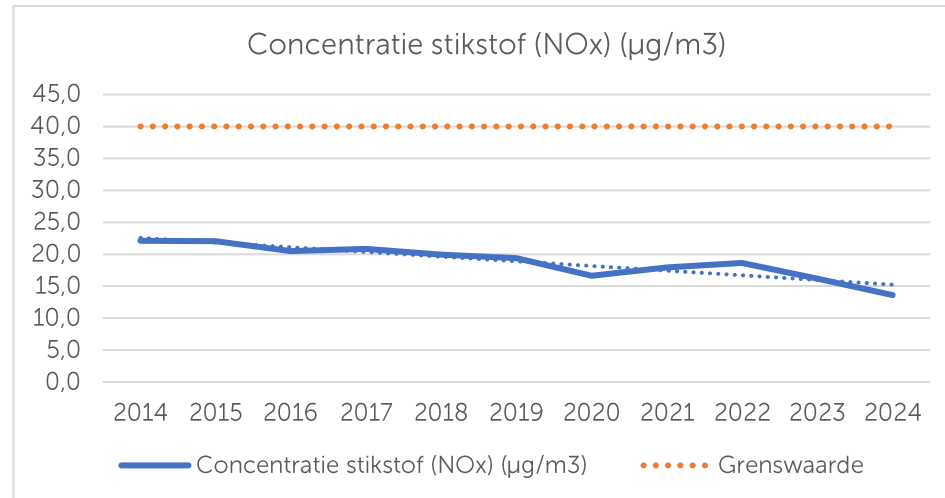


In 2024 is de emissie van stikstof licht afgenomen tot 2088 duizend kilogram. De uitstoot van stikstof is hierbij met 4% afgenomen ten opzichte van 2023. Stikstofemissies in het havengebied komen voort uit zowel industriële bronnen als mobiele bronnen zoals vrachtverkeer, scheepvaart en spoor. Hoewel ook hier een exacte verdeling per sector ontbreekt, zijn stikstofoxiden doorgaans stoffen waarbij mobiliteit een aandeel levert (zie bijvoorbeeld <https://www.rivm.nl/lucht/nog-geen-duidelijk-verband-zichtbaar-tussen-verminderde-mobiliteit-en-concentraties-fijnstof-en>).

Bron: Milieumonitor

Concentratie stikstof ten opzichte van drempelwaarde

Figuur 13 Concentratie stikstof (NOx) ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



De concentratie van stikstof (t.o.v. de EU drempelwaarde) is in 2024 verder gedaald naar $13,6 \mu\text{g}/\text{m}^3$, en blijft daarmee ruim onder de luchtkwaliteitsnormen. Het betreft een procentuele afname van 16% ten opzichte van 2023, toen was de concentratie stikstof $16,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De weergegeven waarden zijn een gemiddelde van de vier meetstations rondom het haven- en industrieterrein: Zevenbergen, Klundert, Strijensas en Moerdijk.

Bron: Milieumonitor

Indicatoren planet

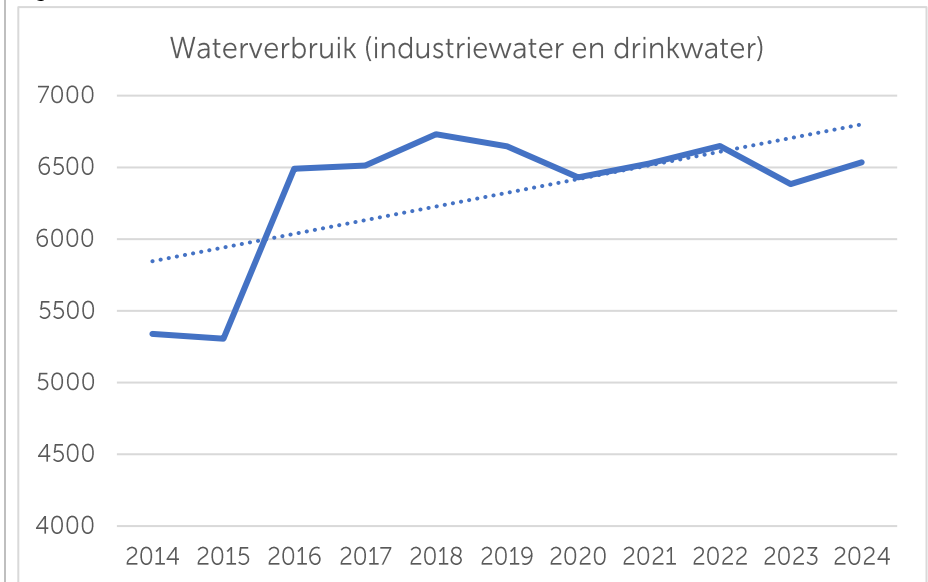
Klimaatadaptatie/watermanagement plan

Er zijn nog geen meetdata beschikbaar. Het sensornetwerk, waarmee deze data verzameld zal worden, is in ontwikkeling en wordt naar verwachting in Q3 2026 uitgerold.

Bron: Port of Moerdijk

Waterverbruik (industriewater en drinkwater)

Figuur 14 Waterverbruik (industriewater en drinkwater)

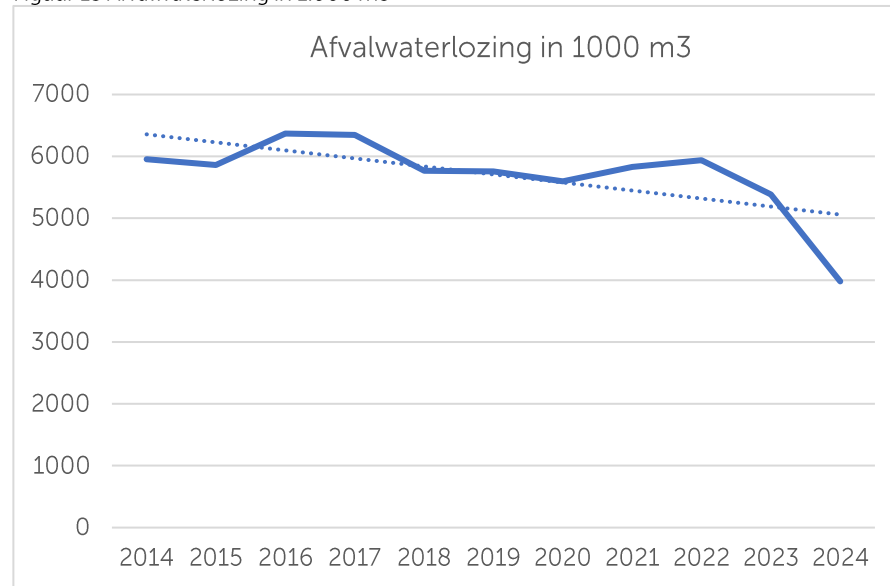


Het totale waterverbruik (industriewater en drinkwater) is in 2024 licht toegenomen ten opzichte van 2023, 2021 en 2020. In 2024 bedroeg het totale waterverbruik ruim 6,54 miljoen m³, een stijging van 2,4% ten opzichte van 2023 (6,38 miljoen m³). Deze daling is te danken aan een vermindering van 5,8% in drinkwatergebruik en een stijging van 4,6% in industriewatergebruik.

Bron: Milieumonitor

Afvalwaterlozing

Figuur 15 Afvalwaterlozing in 1.000 m³

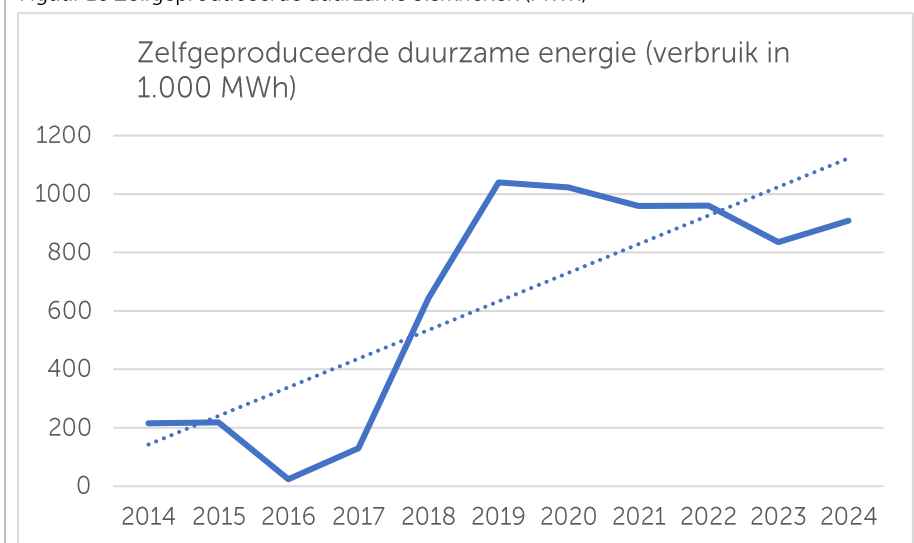


In 2024 werd circa 3,98 miljoen m³ bedrijfsafvalwater via de riolering afgevoerd, tegenover 5,38 miljoen m³ in 2023. Het betreft een daling van 26% in 2024 ten opzichte van 2023. Deze afname is deels toe te schrijven aan de verminderde afname van drinkwater.

Bron: Milieumonitor

Zelfgeproduceerde duurzame elektriciteit (MWh)

Figuur 16 Zelfgeproduceerde duurzame elektriciteit (MWh)

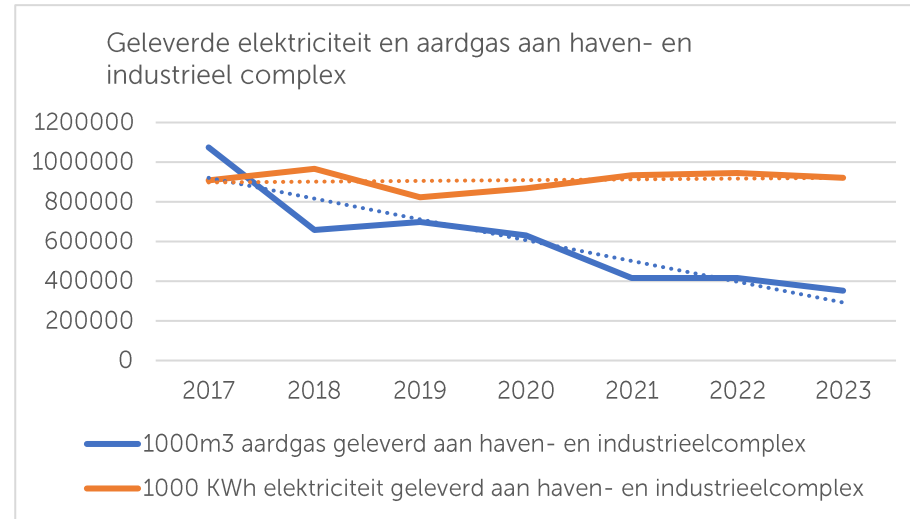


In 2024 bedraagt het aantal MWh aan zelfgeproduceerde duurzame elektriciteit 909 MWh, een stijging van 9% ten opzichte van 835 MWh in 2023. Hiermee wordt de licht dalende trend die sinds 2020 zichtbaar was doorbroken. Dit staat in contrast met de sterke groei in eerdere jaren: tussen 2017 en 2019 werd de productie verachtvoudigd van 130 naar 1.040 MWh. Ten opzichte van 2016, toen slechts 24 MWh werd geproduceerd, is de totale groei aanzienlijk.

Bron: Milieumonitor

Totaal aardgas- en elektriciteitslevering

Figuur 17 Levering aardgas en elektriciteit

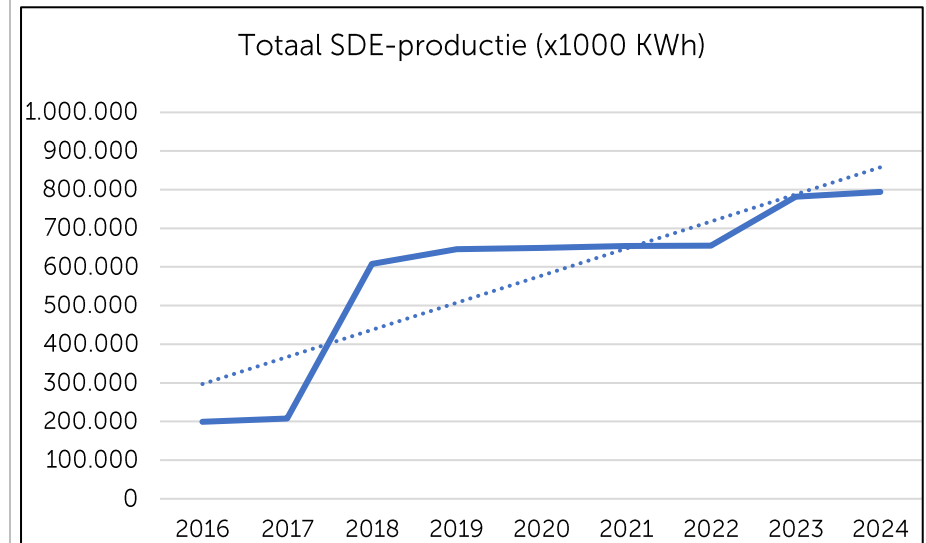


Het aantal kWh elektriciteits- en m³ aardgaslevering aan het haven- en industrieel complex is door het CBS in kaart gebracht in opdracht van de provincie Noord-Brabant¹⁶. In 2023 is het volume geleverde elektriciteit licht gedaald van 946 miljoen kWh in 2022 naar 921 miljoen kWh in 2023. Het volume geleverd aardgas is in dezelfde periode aanzienlijk gedaald, van 417 miljoen m³ in 2022 naar 352 miljoen m³ in 2023. Over de gehele periode 2017–2023 is een sterke daling in het gasverbruik zichtbaar, van ruim 1 miljard m³ naar 352 miljoen m³.

Bron: CBS

Totale productie via subsidie SDE¹⁵

Figuur 18 Totaal SDE-productie



In 2024 is het totaal aantal kWh productie gerealiseerd via SDE-subsidie gestegen naar 795 duizend kWh, ten opzichte van 793 duizend kWh in 2023. Hiermee zet de toename in SDE-productie, die vanaf 2023 is ingezet, licht door. In de jaren 2020 tot en met 2022 bleef de productie via SDE relatief constant. Het grootste deel van de productie is afkomstig uit biomassa (48,5%), gevolgd door wind op land (25,6%) en afvalverbranding (15,4%).

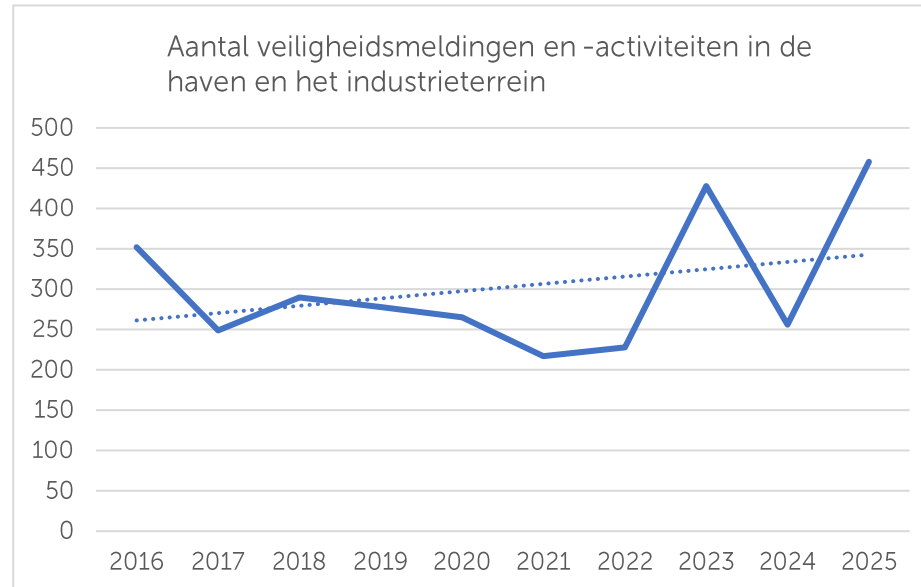
Bron: provincie Noord-Brabant

¹⁵ Totale productie per jaar via subsidie Stimuleringsregeling Duurzame Energieproductie en Klimaattransitie

¹⁶ In deze publicatie is een verbeterde methode toegepast door het CBS voor het afbakenen van de bedrijventerreinen. De cijfers zijn daarom voor de hele periode opnieuw berekend en wijken af van eerdere publicaties.

Aantal veiligheidsmeldingen in de haven/industrieterrein

Figuur 19 Aantal veiligheidsmeldingen en-activiteiten in de haven en het industrieterrein



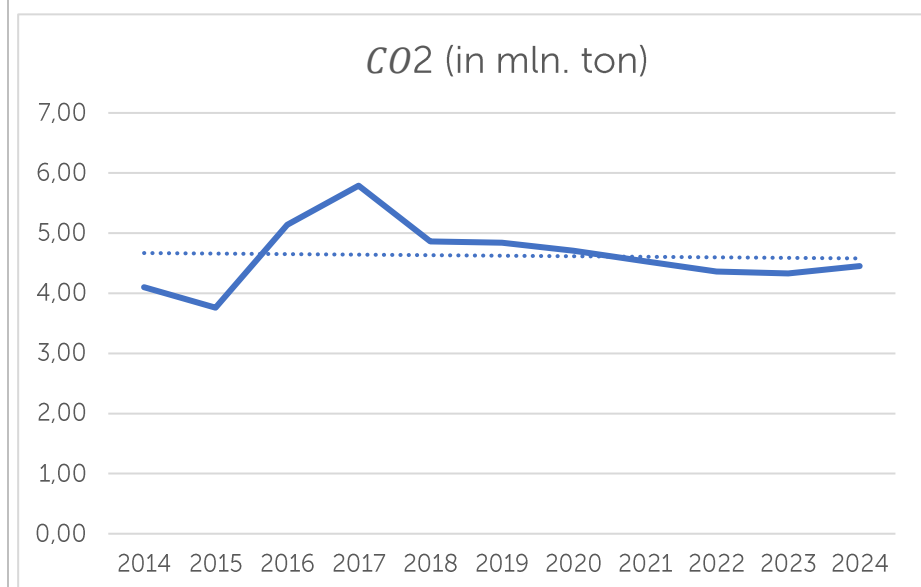
Het aantal veiligheidsmeldingen in de haven en het industrieterrein van Moerdijk in 2025 is 458, ten opzichte van 256 meldingen in 2024. In 2025 is het aantal meldingen met 79% gestegen ten opzichte van 2024, wat een zeer sterke toename betekent.

Uit analyse van de veiligheidsmeldingen van 2024 en 2025 blijkt dat in 2025 het aantal categorieën meldingen is toegenomen van 57 in 2024 tot 74 in 2025. De vier meest voorkomende categorieën zijn overige verkeerszaken, verdachte situatie, afhandeling overige meldingen en loos alarm. Deze top 4 is samen goed voor 44% van alle meldingen.

Bron: Politie

Emissie CO₂ (in mln. ton)

Figuur 20 Emissie CO₂ (in mln. ton)

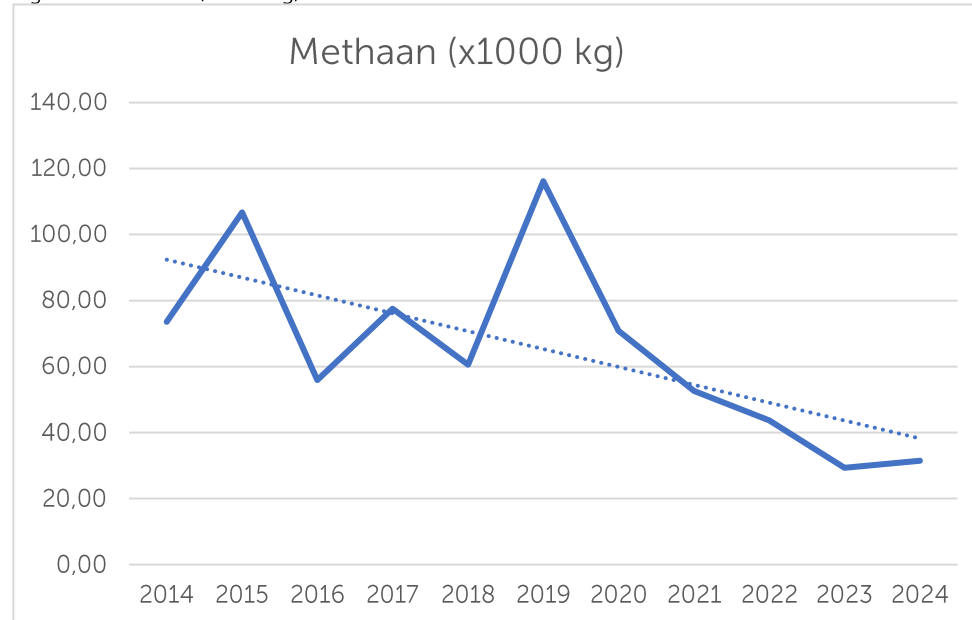


In 2024 bedroeg de CO₂-uitstoot 4,45 miljoen ton, een zeer lichte stijging van 2,8% t.o.v. van de 4,33 miljoen ton in 2023.

Bron: Milieumonitor

Methaan (x1000 kg)

Figuur 21 Methaan (x1000 kg)

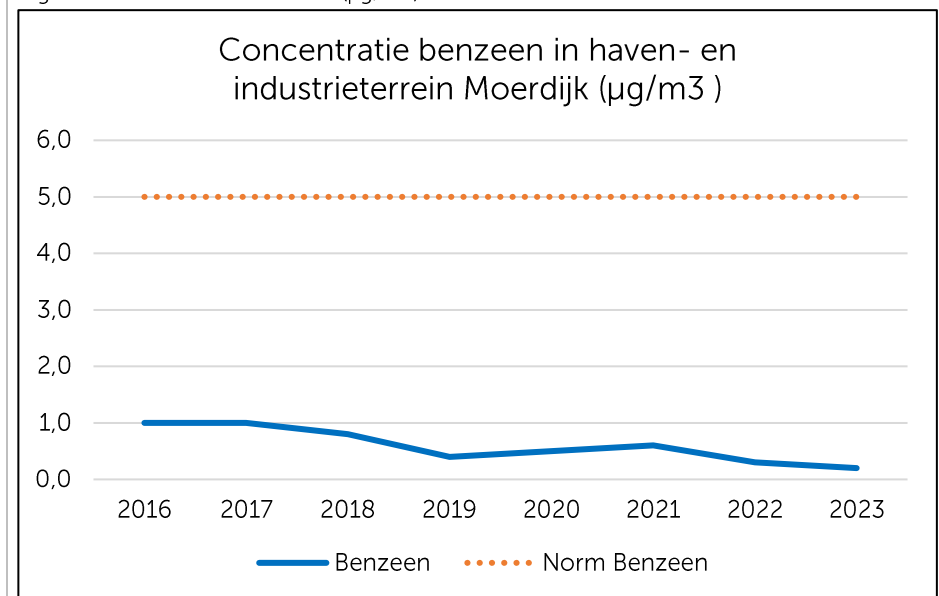


In 2024 is de methaanuitstoot gestegen naar 31,5 duizend kilogram, een toename van 7% ten opzichte van 29,3 duizend kilogram in 2023. De methaanuitstoot is in 2024 lager dan in 2020 en zet daarmee de neerwaartse trend voort die sinds 2021 zichtbaar is. In de periode van 2014 tot 2020 kende de methaanuitstoot nog aanzienlijke schommelingen.

Bron: Milieumonitor

Concentratie benzeen ten opzichte van grenswaarde

Figuur 22 Concentratie benzeen ($\mu\text{g}/\text{m}^3$)



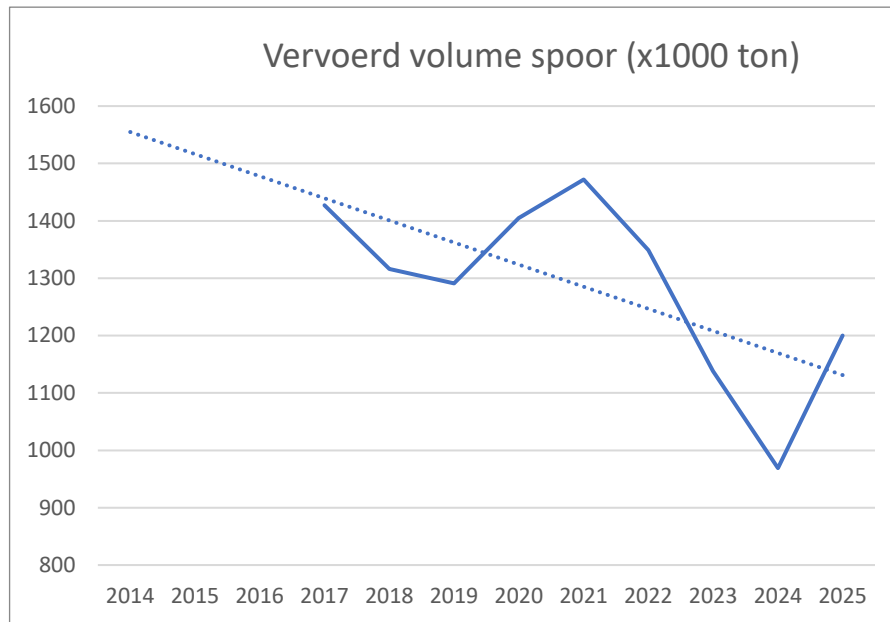
Over 2024 zijn vanuit de milieumonitor geen meetgegevens beschikbaar voor de bijdrage van het haven- en industrieterrein. De laatste bekende meting uit 2023 bedroeg $0,2 \mu\text{g}/\text{m}^3$. De benzeenconcentraties laten al jaren een dalende trend zien, waarbij het relatieve aandeel van het haven- en industrieterrein sinds 2018 schommelt tussen de 10% en 20%. In absolute zin gaat het om zeer lage concentraties.

Bron: Milieumonitor

Indicatoren profit

Vervoerd volume spoor

Figuur 23 Vervoerd volume spoor



In 2025 is het vervoerd volume per spoor toegenomen tot 1200 duizend ton, ten opzichte van 969 duizend ton in 2024. Dat is een toename van 24% tussen 2024 en 2025. Een van de voornaamste redenen voor de toename in het volume is de herstart van de shuttle tussen Italië en Moerdijk.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Aantal vrachtwagenbewegingen

Tabel 4 Aantal vrachtwagenbewegingen

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Totaal per jaar (x1000)	3.305	3.282	3.008	3.155	3.170
Totaal per dag (x1000)	9,1	9,0	8,2	8,6	8,7

Het aantal vrachtwagenbewegingen wordt door het havenbedrijf sinds januari 2021 bijgehouden.

In totaal zijn er in 2025 ongeveer 3,17 miljoen vrachtwagenbewegingen, waarbij er iets meer vrachtwagens van de haven afgaan dan ernaar toekomen. Het gaat om 8,7 duizend vrachtwagens per dag, waarmee het nagenoeg gelijk blijft met het aantal in 2024.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Modal split

Tabel 5 Modal split

Indicator	2021	2022	2023	2024	2025
Aandeel spoor	3,6%	3,4%	3,1%	2,6%	3,2%
Aandeel weg	54,8%	53,4%	54,5%	57,3%	56,2%
Aandeel binnenvaart	25,6%	24,5%	24,9%	22,8%	23,1%
Aandeel short sea	16,1%	18,7%	17,5%	17,3%	17,5%

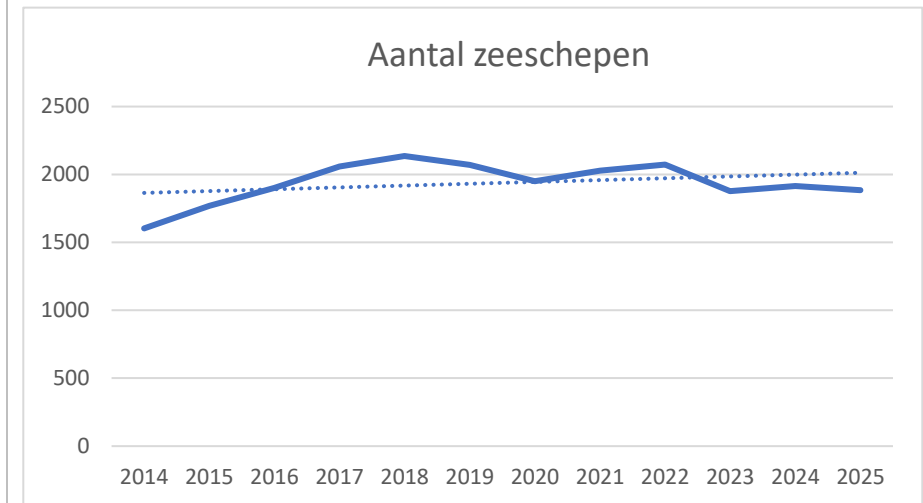
Gebaseerd op het vervoerd gewicht met de modaliteiten spoor, vrachtwagen, short sea en binnenvaart is een verdeling gemaakt. Het volume van binnenvaart, short sea en spoor is via het havenbedrijf Moerdijk verkregen, het volume van het wegvervoer is berekend door het aantal bewegingen te vermenigvuldigen met de gemiddelde belading van een rit in NL door het wegvervoer (op basis van CBS-cijfers over vervoerd ladinggewicht en het aantal ritten).

Het aandeel weg is afgenomen in 2025, terwijl het aandeel spoor, short sea en binnenvaart is toegenomen. Dit is een positief beeld, omdat het wijst op een verschuiving naar duurzamere vervoerswijzen.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk en CBS, bewerking Erasmus UPT

Aantal zeeschepen

Figuur 24 Aantal zeeschepen

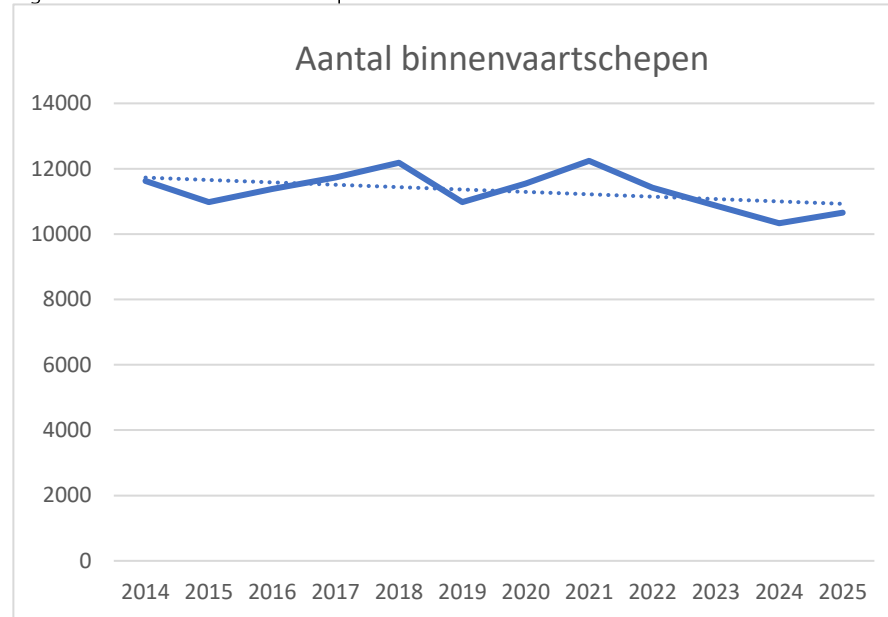


Het aantal zeeschepen neemt in 2025 licht af tot 1.884 schepen ten opzichte van 1.914 schepen in 2024 (2%). Dit betekent een stijging ten opzichte van 2014 (+15%), al blijft het cijfer vooralsnog onder de piek die in 2018 werd bereikt.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Aantal binnenvaartschepen

Figuur 25 Aantal binnenvaartschepen

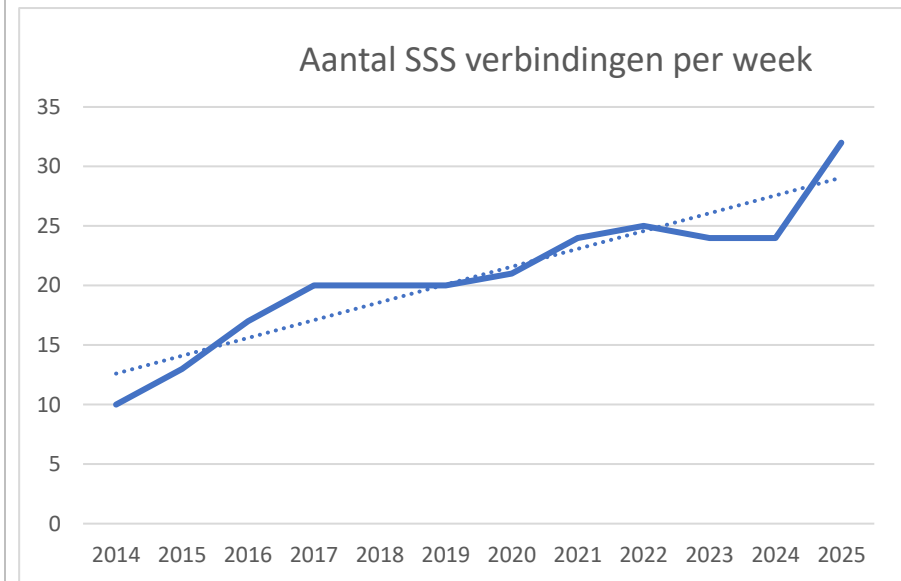


Het aantal binnenvaartschepen dat Port of Moerdijk aandoet, beweegt zich binnen een bandbreedte van ongeveer 1.900 schepen. In 2025 kwamen er 10.655 binnenvaartschepen naar de haven van Moerdijk, een zeer lichte stijging van 3% ten opzichte van 2024, toen het aantal op 10.331 schepen lag. Vergeleken met 2014 is het aantal binnenvaartschepen in 2024 licht gedaald (-8%).

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Aantal diensten/verbindingen short sea shipping

Figuur 26 Aantal SSS verbindingen per week

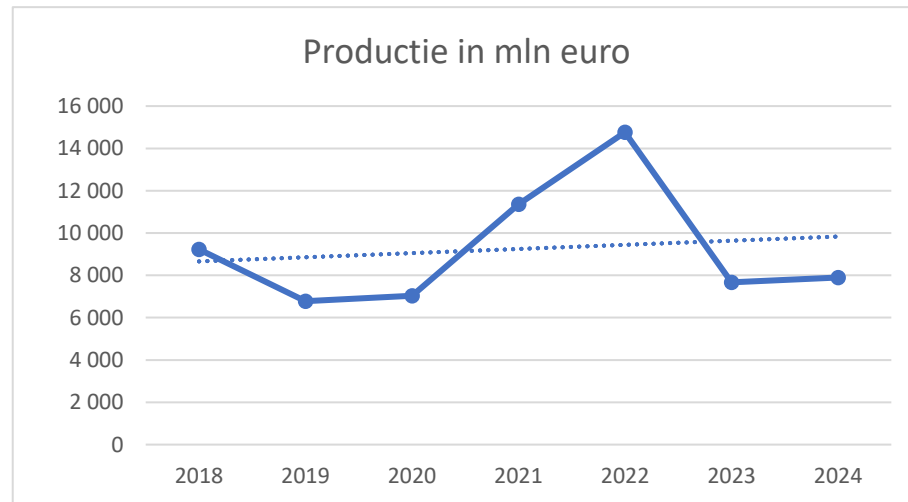


Het aantal short sea shipping-verbindingen is in 2025 tot 32 verbindingen waar dit in 2024 nog 24 verbindingen waren. Het aantal diensten/verbindingen voor short sea shipping is tussen 2014 en 2025 flink toegenomen, met ruim 2 keer zoveel verbindingen.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Productie

Figuur 27 Productie in mln euro

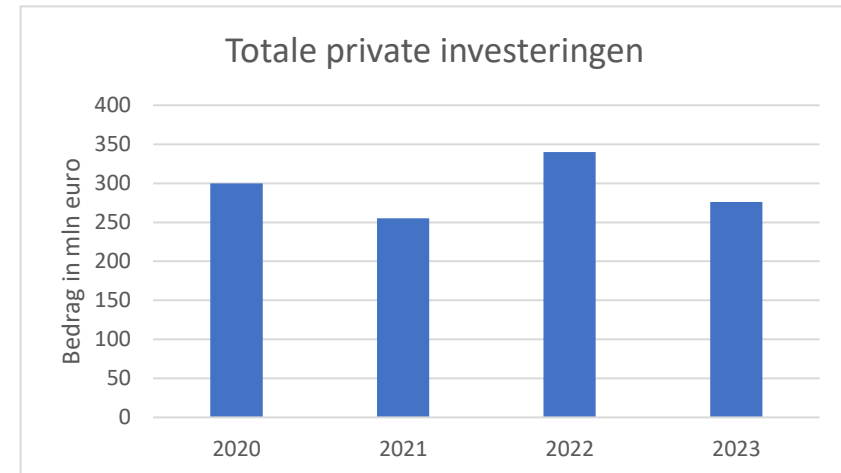


De totale productie is in 2024 zeer licht gestegen naar 7,9 miljoen euro, vergeleken met 7,7 miljoen euro in 2023. Het betreft een procentuele toename van 3%. Na een opwaartse trend in de periode 2018–2022 liggen de cijfers in 2023 en 2024 aanzienlijk lager

Bron: Havenmonitor

Private investeringen

Figuur 28 Totaal private investeringen



Het totaal aan private investeringen in Port of Moerdijk in 2023 was 276 miljoen euro ten opzichte van 340 miljoen euro in 2022.¹⁷ Het gaat om investeringen in vier sectoren: (1) Industrie, (2) Groothandel, (3) Transport en distributie en (4) Zakelijke diensten en openbaar bestuur.

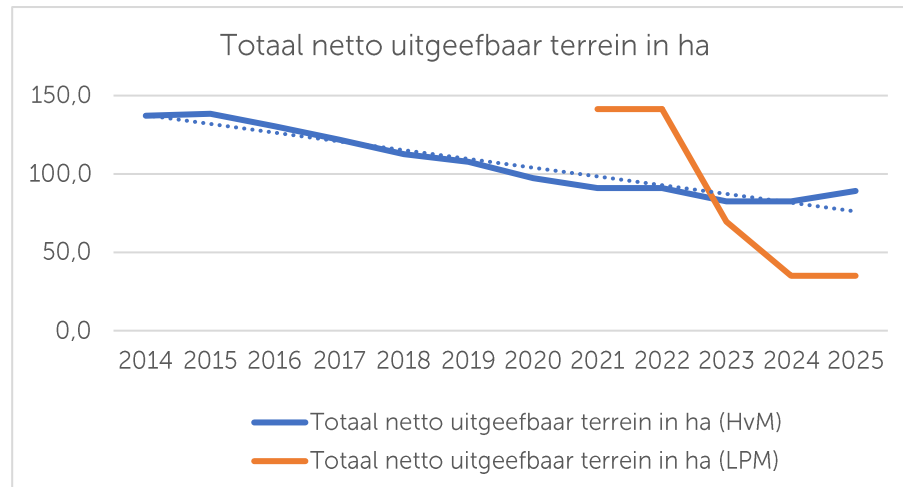
Bij private investeringen gaat het om investeringen in vaste activa van bedrijven (vastbare of niet-vastbare activa die gedurende meer dan één jaar in het productieproces worden gebruikt), investeringen die rechtstreeks gericht zijn op het verbeteren van de prestaties van het eigen bedrijf.

Bron: CBS

¹⁷ De private investeringen worden door het CBS in het kader van de havenmonitor aangeleverd, maar door beschikbaarheid van data met één jaar 'extra vertraging' ten opzichte van andere indicatoren. Daarom is deze indicator nu pas voor 2022 beschikbaar.

Totaal netto uitgeefbaar terrein in ha

Figuur 29 Totaal netto uitgeefbaar terrein in ha



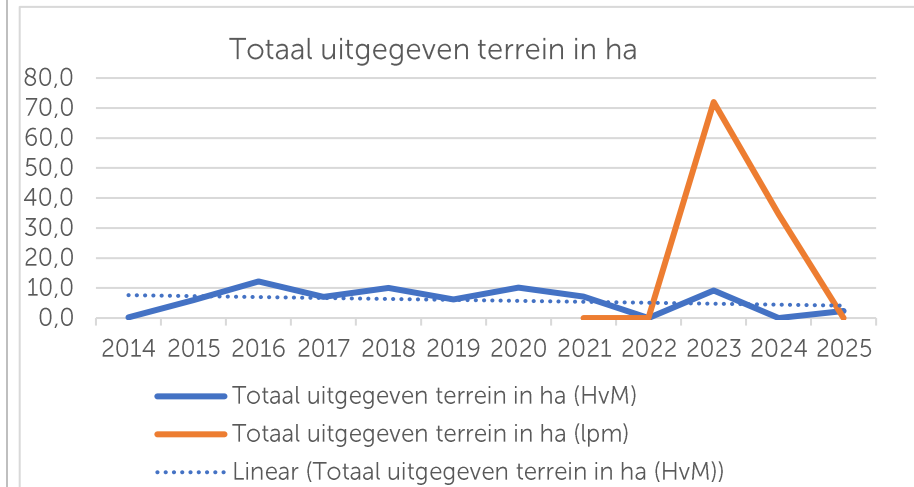
Het totaal netto uitgeefbaar terrein van het haven- en industrieel complex is in de afgelopen jaren afgenomen, van 137 ha in 2014 naar 89,1 ha in 2025.

In 2021 is Logistiek Park Moerdijk (LPM) in de cijfers opgenomen, waar 141,4 ha beschikbaar komt in de komende jaren om uitgegeven te worden. In 2025 is het totaal netto uitgeefbaar terrein gelijk gebleven aan 2024, namelijk 35 ha.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Totaal uitgegeven terrein in ha

Figuur 30 Totaal uitgegeven terrein in ha



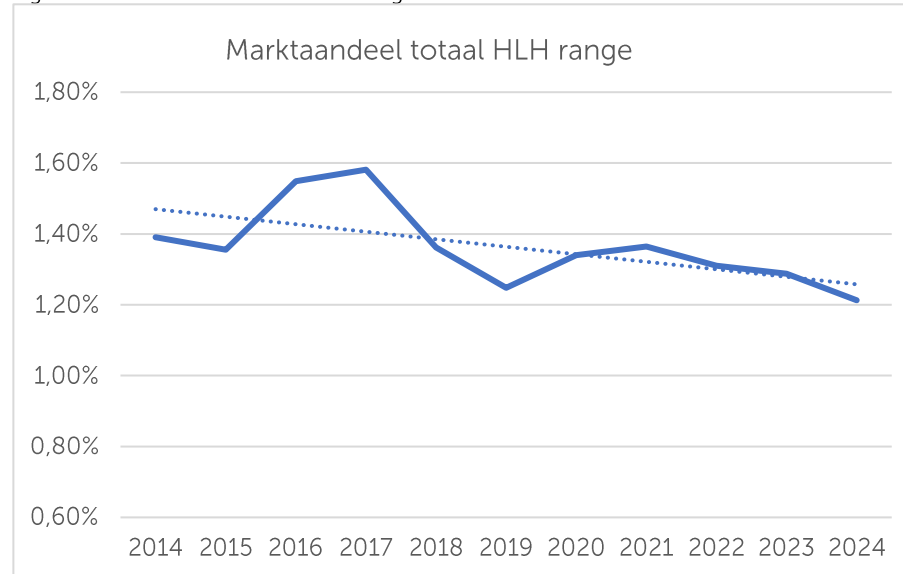
In 2025 is er 2,4 ha uitgegeven op het haven- en industrieel complex en geen hectares op het Logistiek Park Moerdijk. Het totaal uitgeefbaar areaal is in 2025 voor het eerst in jaren toegenomen, van 82,5 naar 89,1 ha, doordat er grond is aangekocht. Ondanks de uitgifte van 2,4 ha is het beschikbare areaal dus per saldo gestegen.

Het totaal aantal hectares van het haven- en industrieel complex dat per jaar uitgegeven wordt, fluctueert sterk tussen 2014-2024. Gemiddeld werd er over deze periode 5,9 ha per jaar uitgegeven, met uitzondering van de jaren 2022 en 2024, waarin via de notaris geen enkele hectare werd uitgegeven.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Marktaandeel totaal Hamburg- Le Havre range¹⁸

Figuur 31 Marktaandeel totaal HLH-range

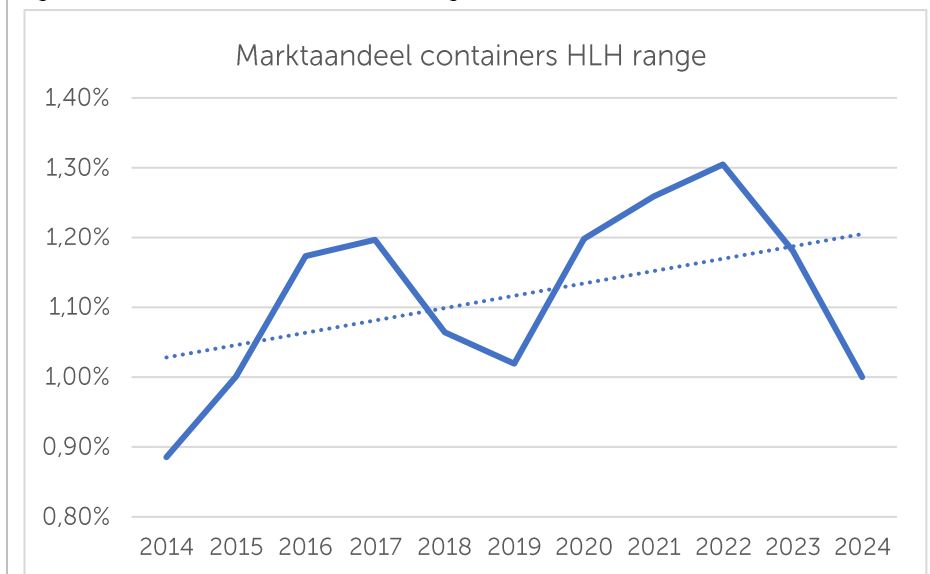


Het marktaandeel van Port of Moerdijk is in 2024 zeer licht gedaald ten opzichte van 2023. In 2024 is dit 1,21% en in 2023 is dit 1,29%.

Bron: Havenbedrijf Moerdijk

Marktaandeel containers Hamburg- Le Havre range

Figuur 32 Marktaandeel containers HLH-range



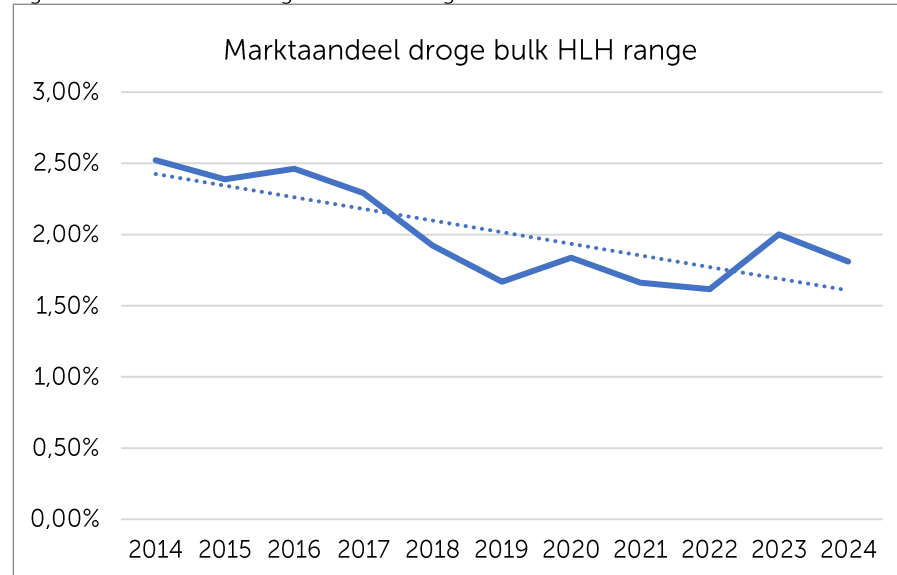
In 2024 is het marktaandeel van Port of Moerdijk in de containeroverslag licht gedaald naar 1,0%, vergeleken met 1,18% in 2023. Qua containervolumes is de haven van Moerdijk de tweede haven van Nederland, na Rotterdam, met circa 4,5 miljoen ton overslag in 2024.

Bron: Havenmonitor en havenbedrijven

¹⁸ Set aan havens in Noordwest-Europa, lopend van Hamburg (Duitsland) tot aan Le Havre (Frankrijk).

Marktaandeel droge bulk Hamburg- Le Havre range

Figuur 33 Marktaandeel droge bulk HLH-range

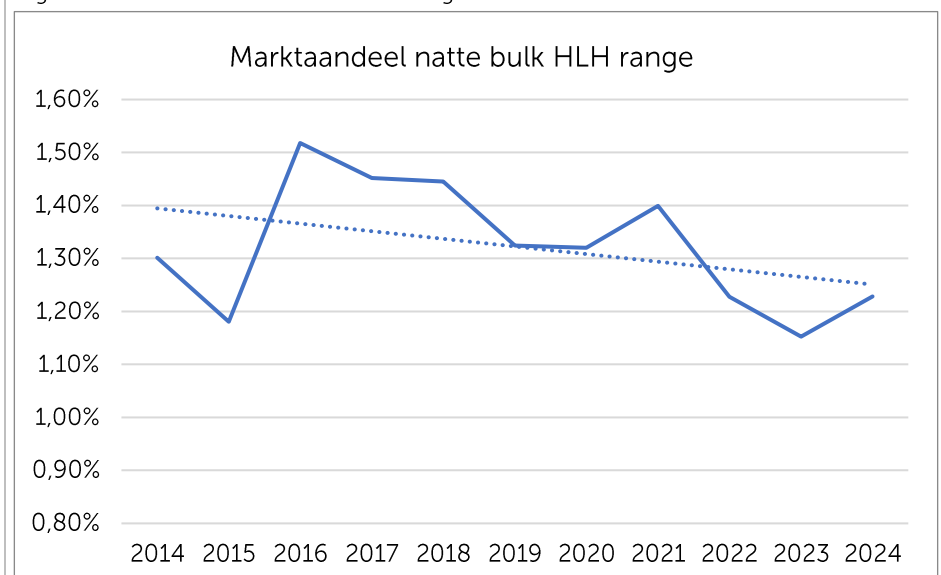


Het marktaandeel van Port of Moerdijk op het gebied van droge bulk is in 2024 gedaald naar 1,81% ten opzichte van 2% in 2023.

Bron: Havenmonitor en havenbedrijven

Marktaandeel natte bulk Hamburg- Le Havre range

Figuur 34 Marktaandeel natte bulk HLH-range

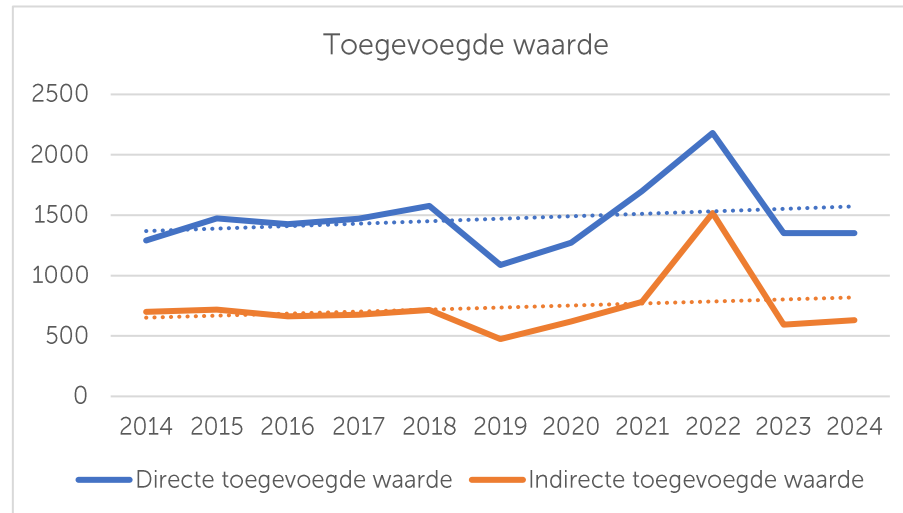


Het marktaandeel van Port of Moerdijk op het gebied van natte bulk is in 2024 licht gestegen tot 1,23%, ten opzichte van 1,15% in 2023. Na de piek in 2016 is een langdurige afnemende trend zichtbaar. Tussen 2023 en 2024 is er een lichte stijging, maar de waarde blijft ruim onder het niveau van 2016.

Bron: Havenmonitor en havenbedrijven

Toegevoegde waarde (direct) en toegevoegde waarde (indirect)

Figuur 35: Toegevoegde waarde (direct) en toegevoegde (indirect)



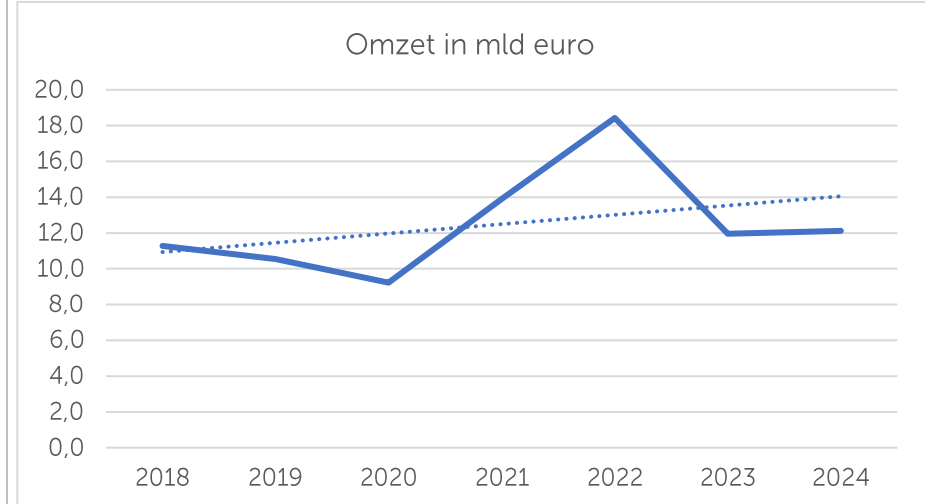
In 2024 is een zeer lichte afname van 0,15% in de directe toegevoegde waarde te zien tot 1,351 miljard euro. De indirecte toegevoegde waarde is licht gestegen met 6,1% naar 0,63 miljard euro¹⁹.

Voor de toegevoegde waarde geldt hetzelfde als voor de werkgelegenheid, dat de periode 2014-2017 niet helemaal één-op-één vergelijkbaar is met de periode 2018-2022.

Bron: Havenmonitor

Omzet bedrijven in haven Moerdijk

Figuur 36: Omzet in mld euro



De omzet van de bedrijven in Port of Moerdijk is in 2024 zeer licht gestegen naar 12,1 miljard euro ten opzichte van 11,9 miljard euro in 2023.

Bron: Havenmonitor

¹⁹ Meer details en uitleg in de havenmonitor

Beschouwing en conclusie op indicatoren

De indicatoren binnen people, planet en profit geven een beeld van de ontwikkelingen binnen de diverse resultaatgebieden die onderscheiden worden in de havenstrategie Moerdijk.

People

Binnen het thema *People* worden verschillende indicatoren gevolgd die samen inzicht geven in het sociaal-maatschappelijk draagvlak van het haven- en industrieterrein Moerdijk. In de meest recente meting is sprake van een gemengd beeld, waarin zowel positieve als aandacht vragende ontwikkelingen zichtbaar zijn.

Positieve ontwikkelingen zijn zichtbaar bij de directe werkgelegenheid, die in 2024 met 1,1% is toegenomen. Het reputatieonderzoek laat een cijfer van 7,7 zien, een lichte stijging ten opzichte van 2023, wat aangeeft dat stakeholders overwegend tevreden zijn over het haven- en industrieterrein. Daarnaast zet de bevolkingsgroei in de gemeente zich licht voort en laat het aantal leerplekken na jaren van daling nu een lichte stijging zien. De emissie van stikstof is zeer licht afgenomen met 4%.

Aandacht vragende ontwikkelingen zijn zichtbaar in het aantal hindermeldingen (e.g. geur, geluid en zicht) dat met 18% is gestegen. Het aantal klachtenclusters is wel gelijk gebleven en betreft voornamelijk geurklachten. Daarnaast is het aantal havengerelateerde bedrijven afgenomen. Het aantal openstaande vacatures is licht gedaald, terwijl het aantal ontstane vacatures licht is gestegen in 2025. Dit wijst erop dat vacatures sneller worden ingevuld, wat kan duiden op een licht ontspannende arbeidsmarkt. Ook zijn de emissies van fijnstof en zwavel gestegen.

Samenvattend laat het thema *People* een overwegend positief beeld zien, met name op het gebied van werkgelegenheid, reputatie en bevolkingsgroei. Tegelijkertijd vragen de stijgende ervaren hinder, het teruglopende aantal bedrijven en de toename van fijnstof en zwavelemissies om blijvende aandacht, om het maatschappelijk draagvlak en de sociaaleconomische vitaliteit van het havengebied op lange termijn te borgen.

Planet

Binnen het thema *Planet* wordt gekeken naar de milieubelasting en duurzaamheid van het haven- en industrieterrein Moerdijk. De meest recente metingen laten een gemengd beeld zien, waarbij op meerdere indicatoren aandacht gewenst is.

Positieve ontwikkelingen zijn zichtbaar bij de afvalwaterlozing, die flink is afgenomen. Ook de zelfgeproduceerde duurzame energie laat een stijging zien en de totale elektriciteitsproductie via de SDE-subsidie is zeer licht gestegen.

Daartegenover staan een aantal aandachtspunten. Het totale waterverbruik is licht toegenomen, met name door een stijging van het industriewatergebruik. De CO₂- en methaanuitstoot laten beide een lichte stijging zien. Het aantal veiligheidsmeldingen is significant gestegen, waarbij de vier meest voorkomende categorieën samen goed zijn voor 44% van alle meldingen. Over 2024 zijn vanuit de milieumonitor geen meetgegevens beschikbaar voor de bijdrage aan de benzeenconcentratie; de meest recente meting was uit 2023. De ontwikkeling van de indicator voor klimaatadaptatie loopt nog; het sensornetwerk wordt naar verwachting in Q3 2026 uitgerold.

Samenvattend vraagt het thema *Planet* om aanhoudende aandacht voor het verbeteren van de milieuprestatie, al zijn de geconstateerde ontwikkelingen vooralsnog beperkt van omvang.

Profit

Binnen het thema Profit staat de economische ontwikkeling van het haven- en industrieterrein van Moerdijk centraal. In 2024 is opnieuw sprake van een gemengd beeld, met zowel positieve als aandacht vragende economische signalen.

Een aantal indicatoren wijst op een gezonde economische basis. Het vervoerd volume per spoor laat ten opzichte van 2024 een fors herstel zien, wat op het eerste gezicht een positieve ontwikkeling is. Dit herstel verdient echter nuancering: op de langere termijn is sprake van een behoorlijk dalende trend, wat zorgelijk is gezien het belang van spoor als strategische pijler voor een duurzamere logistieke keten. Dit beeld past ook bij de landelijke ontwikkeling, waar de modal split voor spoor stabiel tot licht negatief is. Het aantal binnenvaartschepen is licht gestegen en het aantal SSS-verbindingen is verder toegenomen; tussen 2014 en 2024 is dit aantal zelfs verdubbeld. Op economisch vlak is de omzet gestegen van 11,9 naar 12,1 miljard euro en is de productie licht toegenomen. Het marktaandeel in droge en natte bulk binnen de HLH-range laat een lichte stijging zien.

Tegelijkertijd zijn er aandachtspunten. Het aantal zeeschepen is licht afgenomen en de private investeringen zijn gedaald. Het totale marktaandeel binnen de HLH-range en het aandeel containers zijn zeer licht gedaald. De directe toegevoegde waarde laat een zeer lichte afname zien. Het aantal vrachtwagenbewegingen is vrijwel gelijk gebleven. Het aandeel wegvervoer in de modal split blijft met 56,2% dominant en is licht afgenomen ten opzichte van 2024, wel is in 2025 een positievere verschuiving zichtbaar met een lichte toename van spoor, short sea en binnenvaart.

Samenvattend laat het thema Profit in 2024/2025 een wisselend beeld zien. De groei in spoorvervoer, short sea shipping en omzet zijn positieve signalen voor de economische en logistieke ontwikkeling van de haven. Tegelijkertijd vragen de dalende private investeringen en het licht teruglopende marktaandeel om blijvende aandacht om het economische profiel van Moerdijk toekomstbestendig te houden.

Grote lijnen

In grote lijnen laat 2024/2025 een gemengd beeld zien voor Port of Moerdijk. Het thema *People* toont positieve ontwikkelingen op het gebied van werkgelegenheid, reputatie en bevolkingsgroei, en ook het aantal leerplekken laat na jaren een lichte stijging zien. Tegelijkertijd zijn de stijging van het aantal hindermeldingen en de afnemende bedrijvendynamiek aandachtspunten die blijvende aandacht vragen. *Planet* laat een wisselend beeld zien: de forse afname van afvalwaterlozing en de groeiende duurzame energieproductie zijn positieve signalen, maar de significante stijging van veiligheidsmeldingen en de lichte toename van CO₂- en methaanuitstoot vragen om verdere inzet. Het thema *Profit* kent eveneens een gemengd karakter: de sterke groei in spoorvervoer, de toename van SSS-verbindingen en de stijgende omzet en productie zijn bemoedigende ontwikkelingen, maar de dalende private investeringen en het licht teruglopende marktaandeel zijn aandachtspunten. Over de hele linie is er vooruitgang zichtbaar op het gebied van logistieke duurzaamheid en leefbaarheid, maar blijven economische en milieutechnische uitdagingen bestaan die verdere inzet vereisen.

Aanbevelingen

De resultaten over 2024/2025 laten zien dat Port of Moerdijk zich op meerdere fronten positief ontwikkelt, met name op het gebied van logistieke connectiviteit, duurzame energie en werkgelegenheid. Tegelijkertijd blijven er structurele aandachtspunten bestaan, zoals de dalende private investeringen, de licht gestegen hinderbeleving en de toename van veiligheidsmeldingen.

Het herstel van het spoorvervoer is een positieve ontwikkeling, maar vraagt om blijvende inzet om de langjarig dalende trend te doorbreken. Om deze trend vast te houden en verdere reverse modal shift te voorkomen, blijft het van belang de structurele concurrentiepositie van spoor en binnenvaart te verbeteren. Denk hierbij aan het beperken

van nationale kostenverschillen, het bevorderen van grensoverschrijdende shuttlediensten en het minimaliseren van verstoringen door infrastructurele werkzaamheden. Een gezamenlijke inzet van overheid, infrabeheerders en marktpartijen blijft hierbij essentieel.

Netcongestie blijft een serieuze bottleneck voor de verduurzaming van de industrie in Moerdijk. Zolang de beschikbare transportcapaciteit achter blijft bij de vraag, vormt dit een structurele rem op elektrificatie en verduurzaming. Ook de stikstofproblematiek, die juridisch verder is verscherpt, belemmert de (ruimtelijke) ontwikkeling in het havengebied. Duidelijkheid over vergunningverlening blijft essentieel voor het investeringsklimaat.

De positie van de (petro)chemische industrie in Nederland en Europa blijft onder druk staan door relatief hoge energie- en netwerkkosten, de nationale CO₂-heffing en stijgende regeldruk. Deze factoren maken het voor bedrijven moeilijk om internationaal concurrerend te blijven. Tegelijkertijd bieden subsectoren zoals gespecialiseerde fijn chemie en circulaire chemie nog toekomstpotentieel. Het Nederlandse en Europese beleid, onder meer via de Clean Industrial Deal, richt zich op het versterken van deze innovatieve en duurzame segmenten.

De dalende private investeringen zijn een aandachtspunt dat nadere analyse verdient. Het is van belang te onderzoeken of dit een tijdelijk verschijnsel is dat samenhangt met de huidige economische onzekerheid, of dat het wijst op een structurele terughoudendheid bij investeerders, en welke rol het havenbedrijf, gemeente en provincie hierin kunnen spelen.

Voor de verdere ontwikkeling van de monitor blijft het van belang om per thema en indicator toe te werken naar concrete, meetbare doelstellingen, zodat strategische ambities scherper geëvalueerd kunnen worden. Daarbij is het waardevol om niet alleen te kijken naar de cijfers zelf, maar ook naar de context: zijn waargenomen fluctuaties van tijdelijke aard of wijzen ze op structurele ontwikkelingen die om gerichte interventie vragen? Het gesprek tussen havenbedrijf, gemeente, provincie en Erasmus UPT over de rol en doorontwikkeling van deze monitor blijft daarin een belangrijke pijler.

Bijlage I - benchmark

De prestaties van Port of Moerdijk worden vergeleken met andere omliggende havens en andere (industrie)gebieden – een benchmark. De procentuele ontwikkeling in Port of Moerdijk wordt voor een aantal indicatoren vergeleken met 5 andere havens (Rotterdam, Amsterdam, Groningen Seaports, North Sea Port (NL) en Antwerpen) of andere clusters (Chemelot, provincie Noord-Brabant en Nederland als geheel). Wij hebben in de monitor 2024 en wederom in deze benchmark geprobeerd op een aantal vlakken een extra invulling te geven, gezien de beschikbaarheid op de verschillende thema's de afgelopen jaren afnam en minder inzichten bood.

In de editie van 2024 is gekozen voor een verbreding en verdieping van de emissieanalyse op basis van de emissieregistratie. Waar voorgaande benchmarks zich uitsluitend richtten op de CO₂-uitstoot van een beperkt aantal gebieden (Moerdijk, Rotterdam, Chemelot, Noord-Brabant en Nederland als geheel), worden sindsdien ook de emissies van zwaveloxiden (SO_x), stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM) geanalyseerd voor een breder scala aan zeehavens, waaronder Moerdijk, Rotterdam, Groningen Seaports, North Sea Port, het overig Rijnmondgebied, het overig Noordzeekanaalgebied, Amsterdam, de noordoever van de Nieuwe Waterweg, Harlingen en Den Helder. De gehanteerde methodiek voor de CO₂-benchmark is gebaseerd op de Havenmonitor 2025, voor de volledige methodologische toelichting verwijzen wij naar dit rapport. De emissiecijfers dienen met enige voorzichtigheid te worden gelezen, omdat de cijfers een behoorlijke mate van nuance vragen.

Het is belangrijk te vermelden dat de benchmarkcijfers op basis van de emissieregistratie kunnen afwijken van de CO₂-cijfers zoals gerapporteerd in de strategische monitor onder het domein *planet*, die gebaseerd zijn op de milieumonitor. Dit verschil is het gevolg van verschillende databronnen en methodieken, en dient in acht te worden genomen bij het vergelijken van beide.

Marktaandeel

De ontwikkeling van het marktaandeel in 2024 ten opzichte van 2014 is weergegeven voor de 4 goederencategorieën die eerder in deze monitor ook gebruikt zijn. Het marktaandeel voor de totale overslag van Moerdijk is ongeveer gelijk gebleven, waarmee de haven een plek in de middenmoot inneemt. Rotterdam en Amsterdam verliezen marktaandeel – bij Rotterdam is dit verlies over de gehele linie toegenomen en wordt het veroorzaakt door een terugloop in zowel droge en natte bulk als containers; bij Amsterdam speelt het verlies vooral bij droge en natte bulk. North Sea Port en Antwerpen groeien duidelijk sterker dan Moerdijk, waarbij Antwerpen in het bijzonder op containers een verdere versterking laat zien. Over het geheel genomen zit Moerdijk redelijk in het midden; een aantal havens presteert duidelijk beter, maar er zijn er ook een aantal die het minder goed doen. Dit beeld is in meer of mindere mate representatief voor alle individuele goederencategorieën die hier onderscheiden zijn.

Tabel 7: ontwikkeling marktaandeel tussen 2014 en 2024

Marktaandeel				
% ontwikkeling 2014-2024	Totaal	Containers	Droge bulk	Natte bulk
Moerdijk	-0,2%	0,1%	-0,7%	-0,1%
Rotterdam	-1,1%	1,2%	-4,6%	-1,9%
Amsterdam	-1,7%	0,0%	-3,8%	-2,0%
Groningen Seaports	0,2%	-0,1%	-2,9%	-0,3%
North Sea Port	2,5%	0,4%	11,6%	-0,1%
Antwerpen-Zeebrugge	2,5%	3,8%	0,6%	2,8%
Bron: havenbedrijven, bewerking Erasmus UPT				

Werknemers

Qua werkgelegenheidsontwikkeling neemt Moerdijk een middenpositie in tussen de vergelijkbare havens. In 2024 laat Moerdijk met een groei van 4% een licht positief beeld zien, terwijl Rotterdam, North Sea Port en Groningen Seaports een lichte daling noteren. Gemeten vanaf 2018 laat Moerdijk met +16% de sterkste groei zien van alle vergeleken havens, ruim boven de positief presterende North Sea Port (+9%) en Groningen Seaports (+11%), en in sterk contrast met de krimp bij Rotterdam (-2,6%) en Amsterdam (-1%).

Tabel 8: ontwikkeling werknemers tussen 2014 en 2024

Werknemers												
% ontwikkeling ten opzichte van jaar eerder	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024 t.o.v. 2018
Moerdijk	-3%	-1%	3%	5%	3%	5%	-1%	0,5%	3%	3%	4%	16%
Rotterdam	1%	-1%	4%	4%	6%	-1%	2%	1,1%	2%	-6%	-1%	-2,6%
Amsterdam	-1%	1%	0%	0%	13%	6%	-2%	4%	-1%	-9%	1%	-1%
North Sea Port NL	2%	3%	4%	6%	20%	14%	-3%	2%	3%	-4%	-2%	9%
Groningen Seaports	1%	16%	12%	1%	-3%	5%	2%	10%	0%	-5%	-2%	11%
Antwerpen	-1%	-3%	1%	2%	1%	2%	0,1%					2%
Bron: Havenmonitor 2024, werkgelegenheidsonderzoek Moerdijk, nationale bank van België, bewerking Erasmus UPT												

Directe toegevoegde waarde

Qua ontwikkeling van de toegevoegde waarde laat Moerdijk een wisselend beeld zien. Na een sterke daling in 2023 (-38%) stabiliseert de toegevoegde waarde in 2024 met een vrijwel gelijkblijvende waarde (-0,1%). Gemeten vanaf 2018 staat Moerdijk echter op -14%, wat ongunstig afsteekt bij Rotterdam (+7%), North Sea Port (+14%) en Groningen Seaports (+34%).

Tabel 9: ontwikkeling toegevoegde waarde tussen 2014 en 2024

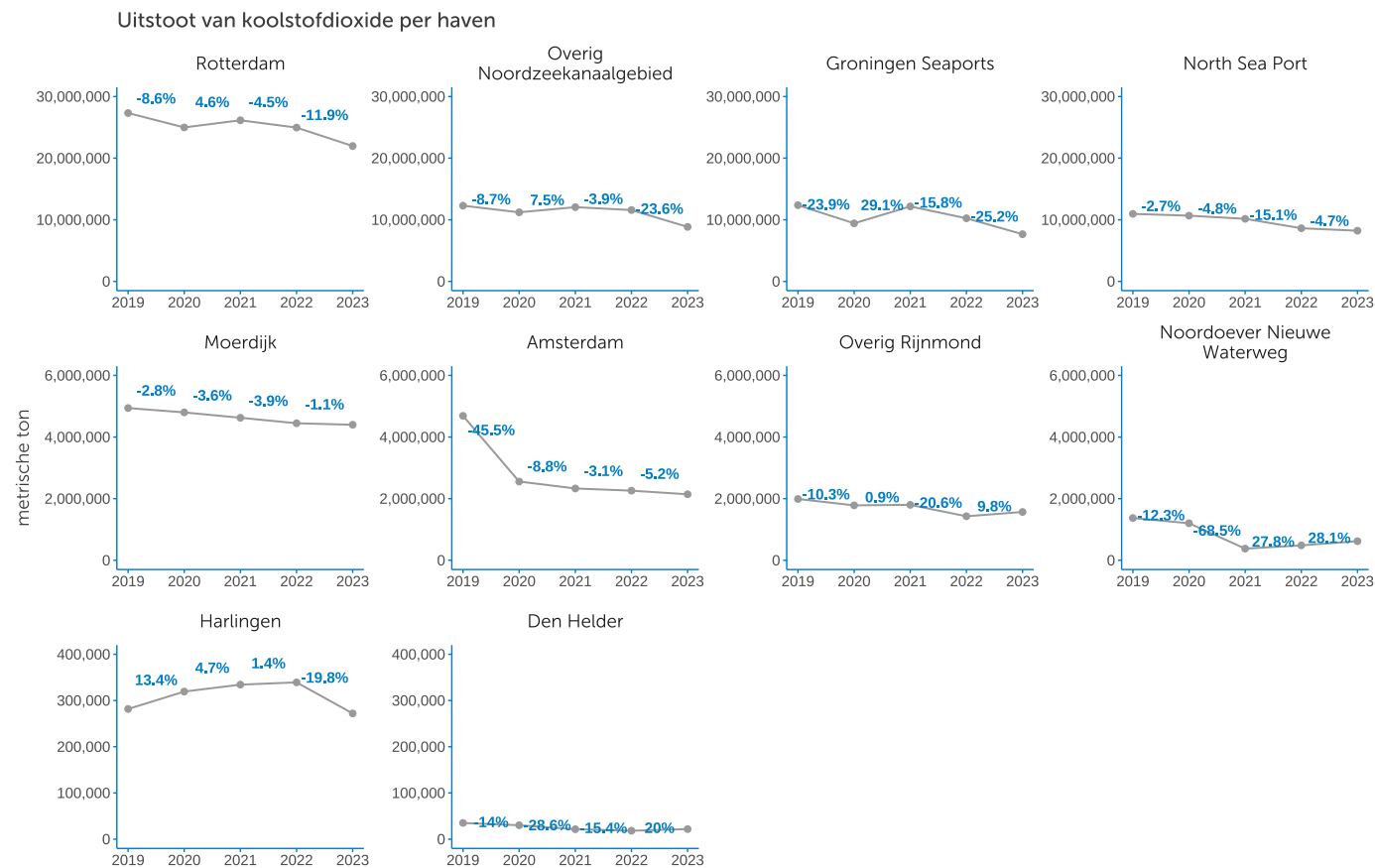
Toegevoegde waarde (direct)												
% ontwikkeling ten opzichte van jaar eerder	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2024 t.o.v. 2018
Moerdijk	6%	14%	-3%	3%	7%	-31%	17%	34%	28%	-38%	-0,1%	-14%
Rotterdam	-4%	19%	4%	1%	-5%	13%	-27%	36%	30%	-25%	-3%	7%
Amsterdam	4%	9%	0%	-1%	16%	-7%	-8%	19%	11%	-17%	5%	0%
North Sea Port NL	0%	18%	7%	12%	-26%	3%	-11%	4%	15%	3%	2%	14%
Groningen Seaports	20%	24%	15%	2%	7%	5%	-1%	5%	61%	-23%	-1%	34%
Antwerpen	2%	9%	-2%	7%	-3%	-1%	1%					0%
Bron: Havenmonitor 2024 en Nationale Bank van België, bewerking Erasmus UPT												

Emissies

CO₂ uitstoot

De CO₂-uitstoot in het havengebied van Moerdijk laat over de periode 2019 tot en met 2023 een aanhoudende daling zien, die oploopt van -2,8% naar -1,1%. In het meest recente jaar vlakt de daling echter sterk af naar -1,1%. Deze ontwikkeling is relatief bescheiden en stabiel in vergelijking met andere havengebieden. Waar bijvoorbeeld Groningen Seaports sterke jaarlijkse fluctuaties laat zien, met uitschieters van respectievelijk +29,1% en -25,2%, blijft de uitstoot in Moerdijk zonder grote schommelingen dalen.

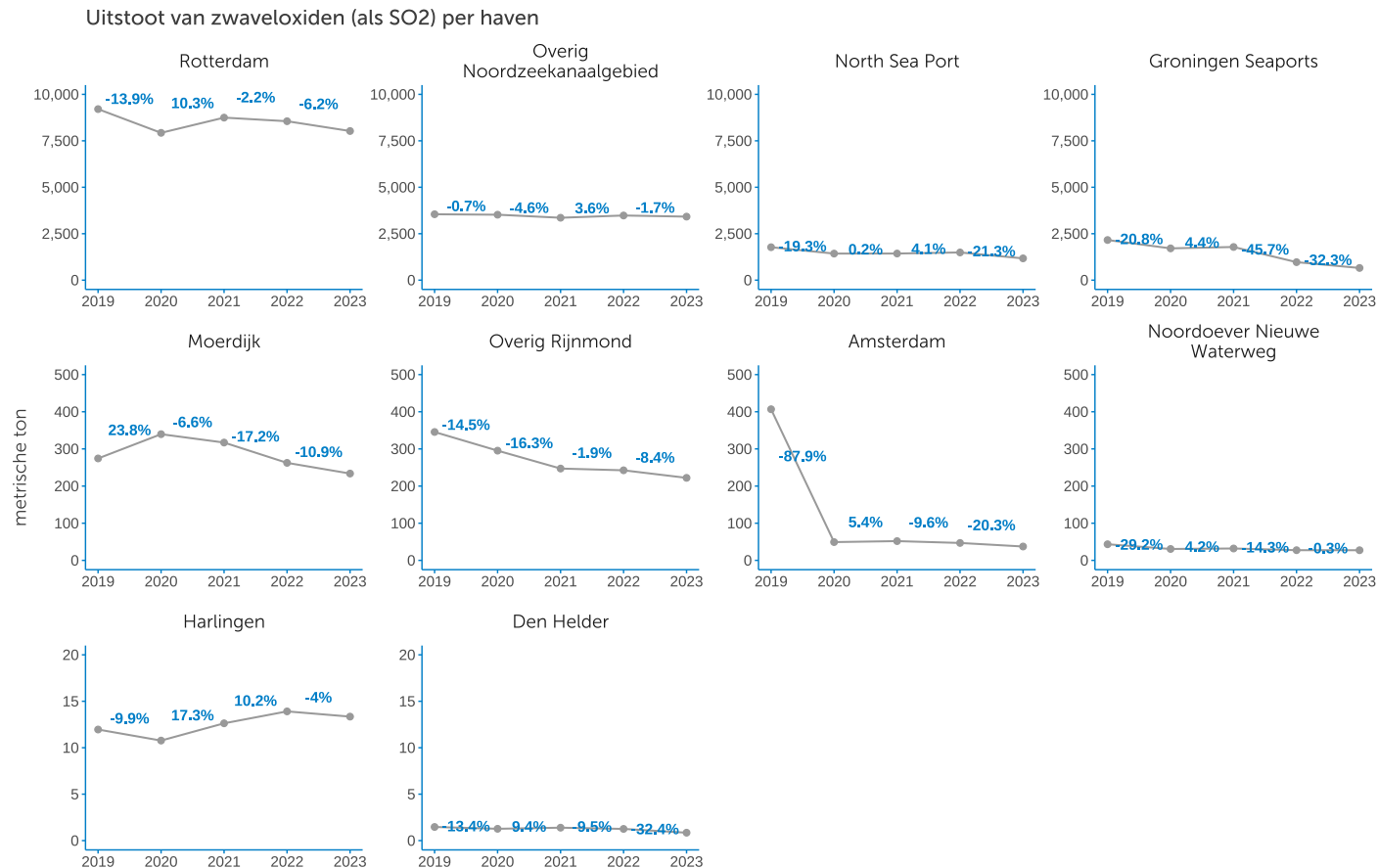
Figuur 37 Uitstoot CO₂ per haven(gebied)



SO₂ uitstoot

In vergelijking met andere havens laat Moerdijk een gematigde daling van SO₂-uitstoot zien over de periode 2019-2023. Terwijl havens zoals Amsterdam en Groningen Seaports sterkere afnames tonen—respectievelijk -87,9% en -20,8% in 2020—blijft de ontwikkeling in Moerdijk meer geleidelijk. Rotterdam vertoont bijvoorbeeld een kleinere daling (-12,6% in 2020), gevolgd door een lichte stijging, terwijl een kleinere havens zoals Den Helder juist aanzienlijke stijgingen in uitstoot laten zien in deze periode. Moerdijk bevindt zich daarmee qua trend tussen de grotere fluctuaties van andere havens in, met een uiteindelijk stabiel dalende lijn.

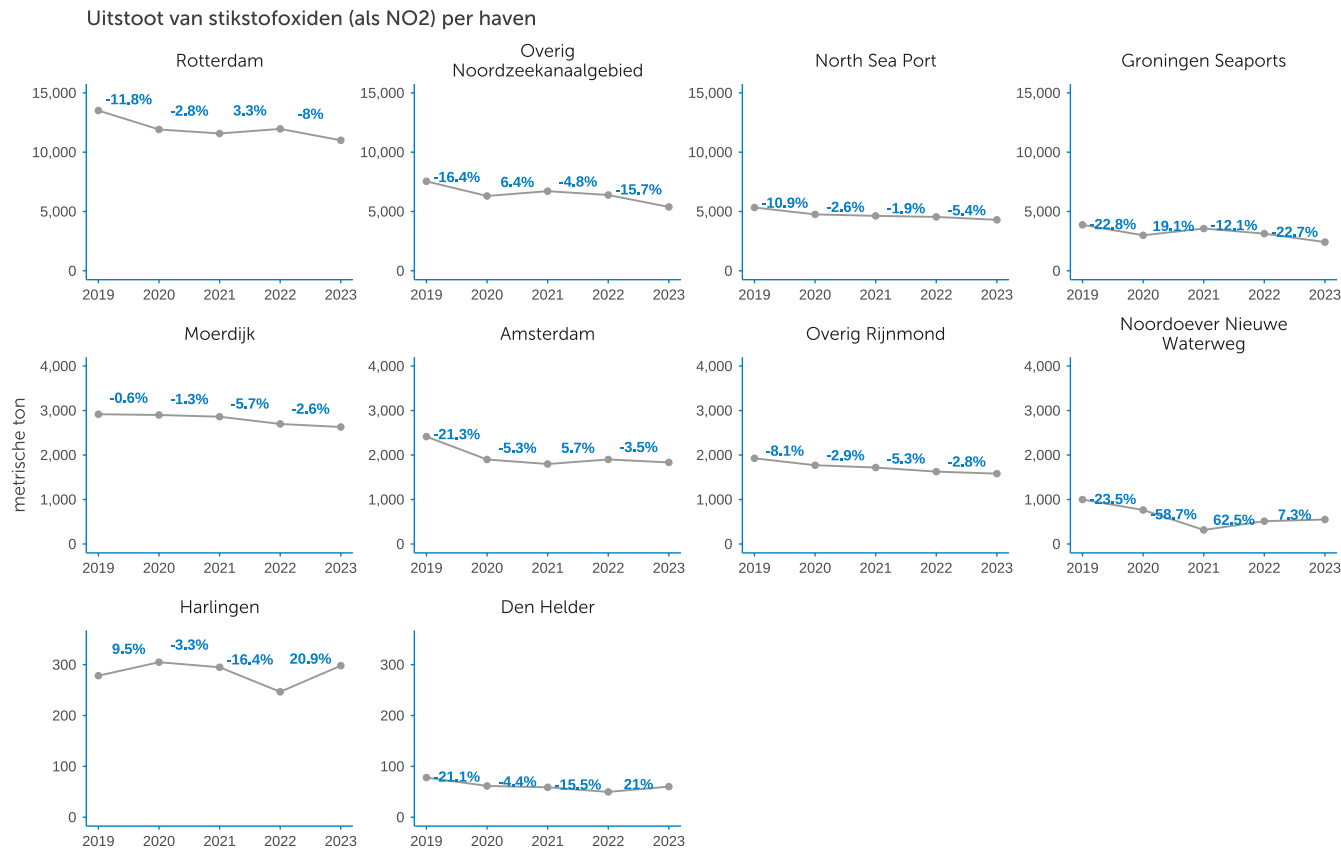
Figuur 38 Uitstoot SO₂ per haven(gebied)



NO₂ uitstoot

In Moerdijk zijn de emissies van stikstofdioxide (NO₂) de afgelopen jaren aanhoudend gedaald. Na een aanvankelijk bescheiden daling van -0,6% en -1,3% versnelde de afname sterk naar -5,7%, om vervolgens in het meest recente jaar af te vlakken naar -2,6%. Hoewel de dalende trend zich voortzet, is het tempo van de reductie in het laatste jaar aanzienlijk lager. Vergeleken met andere havens valt op dat Moerdijk geen grote uitschieters kent, terwijl sommige andere havens sterkere fluctuaties vertonen. Zo laat Groningen Seaports een forse daling van 22,7% zien in 2023 en juist een flinke piek in 2021 met een stijging van 19,1%. In dat perspectief presenteert Moerdijk zich als een haven met een stabiel en relatief constant uitstootpatroon van stikstofoxiden, maar waarbij deze emissies uiteindelijk toch ook niet veel afnemen.

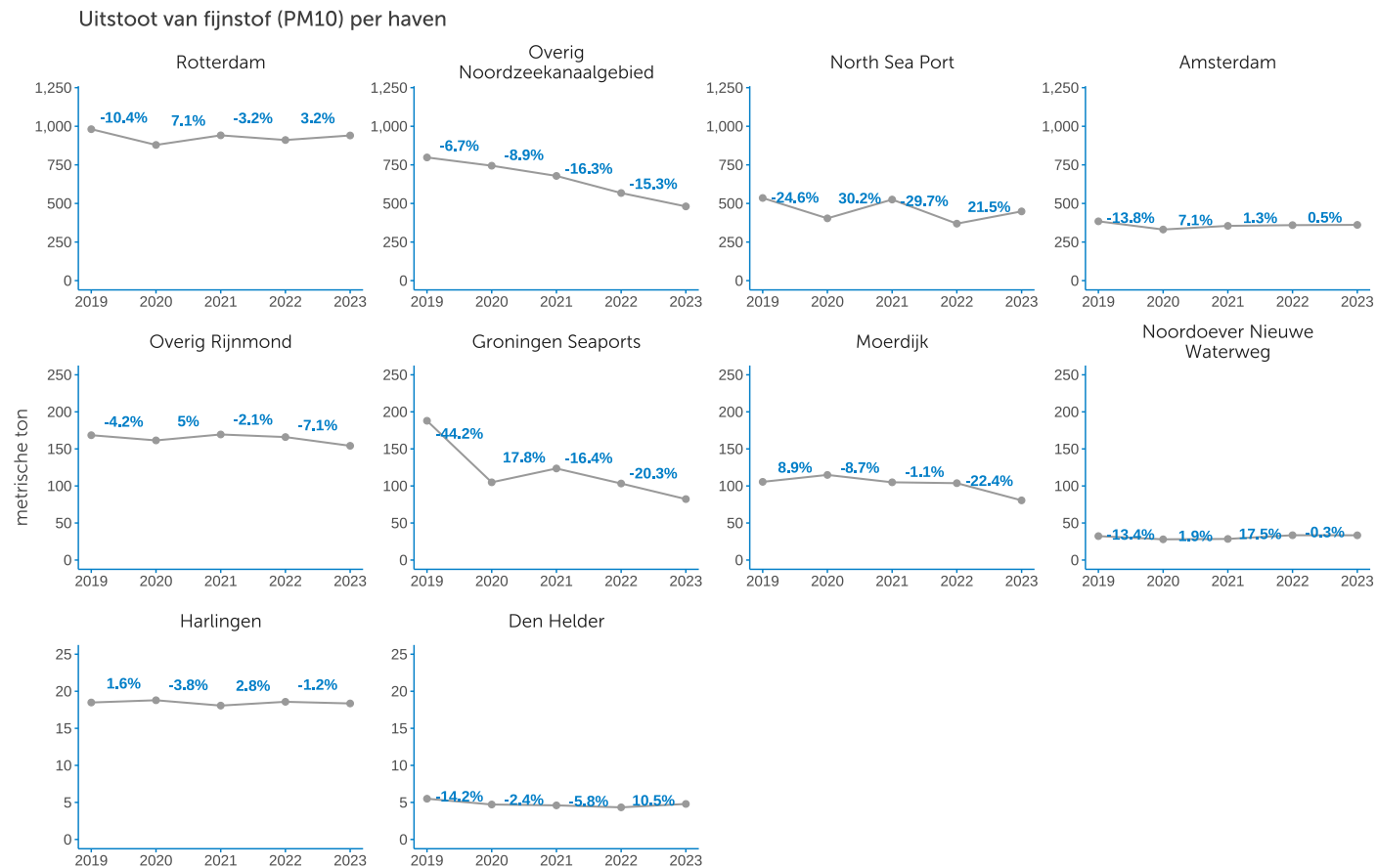
Figuur 39 Uitstoot NO₂ per haven(gebied)



PM10 uitstoot

De uitstoot van fijnstof (PM10) in Port of Moerdijk laat over de afgelopen jaren een wisselend patroon zien. Na een aanvankelijke stijging van 8,9% sloeg de trend om naar een daling van -8,7%, die vervolgens sterk afvlakte naar -1,1%. In het meest recente jaar is een opvallend sterke daling zichtbaar van -22,4%, wat een positieve ontwikkeling is. Hiermee lijkt Moerdijk na een periode van schommelingen aan te sluiten bij de bredere trend van afnemende fijnstofuitstoot die ook in een aantal andere havens zichtbaar is.

Figuur 40 Uitstoot PM10 per haven(gebied)



Bijlage II – Dataverzameling en -verantwoording van de benchmark

De emissiegegevens in deze benchmark zijn gebaseerd op gegevens uit de Nederlandse Emissieregistratie.

Dataverzameling en -verwerking

Hiervoor zijn de volgende uitgangspunten gedefinieerd:

- De gehanteerde methodiek voor de benchmark is gebaseerd op die van de Havenmonitor 2025, voor de volledige methodologische toelichting verwijzen wij dan ook naar dit rapport.
- Er wordt gebruik gemaakt van 1 bron, de Nederlandse emissieregistratie²⁰. Dit is voor alle havens op dezelfde manier beschikbaar, waardoor er geen methodologische verschillen ontstaan.
- De tijdsperiode van de analyse is vastgesteld op 2019-2023. De data over 2024 is nog niet beschikbaar bij de emissieregistratie.
- De Drechtsteden zijn niet opgenomen.

De gebruikte aanpak die gevolgd is bestaat uit 3 stappen:

- Stap 1 is de vaststelling van de geografische afbakening van de haven. Hierbij worden de primaire havengebieden gebruikt: Amsterdam, Den Helder, Groningen Seaports, Harlingen, Moerdijk, Noordoever Nieuwe Waterweg, North Sea Port, Overig Noordzeekanaalgebied, Overig Rijnmond (gemeenten), en Rotterdam. De emissieregistratie rapporteert CO₂ uitstoot in grid cellen van 1 bij 1 km. Alle 1 bij 1 km cellen die geheel of gedeeltelijk in het havengebied liggen zijn meegenomen.
- Stap 2 is het vaststellen van de emissiesoorten die meegenomen worden. De emissieregistratie onderscheidt twee soorten uitstoot: 1. Uitstoot uit puntbronnen en 2. uitstoot uit diffuse bronnen. Het is gekozen om beide soorten uitstoot mee te nemen. De uitstoot uit diffuse bronnen wordt door emissieregistratie berekend en geografisch verspreid over Nederland. Dit gebeurt op basis van nationale statistieken, emissiefactoren en modellen. Aan deze berekeningen zijn geen aanpassingen gedaan.
- Alle emissiesoorten van alle sectoren en activiteiten zijn op subsector niveau geëxporteerd. In de emissieregistratie data is uitstoot uitgesplitst in meer dan 90 subsectoren. Door deze uitsplitsing te gebruiken is het mogelijk om per sector de relevantie en het aandeel van de uitstoot wat wordt meegenomen te bepalen. We hebben ervoor gekozen om in alle havens de verschillende sectoren hetzelfde mee te nemen en dus geen onderscheid te maken tussen havens qua aandeel van een sector; het percentage voor een subsector is in alle havens hetzelfde. Op basis van eerder onderzoek en expert judgement hebben we per subsector een inschatting gemaakt van de relevantie en het aandeel van de uitstoot wat wordt meegenomen. Zoveel mogelijk van de uitstoot is meegenomen, tenzij activiteiten duidelijk niet relevant zijn.

Er zijn twee handmatige wijzigingen gemaakt voor twee subsectoren binnen verkeer en vervoer ten opzichte van de algemene methodiek:

- Voor binnenscheepvaart is alle uitstoot in de hele gemeente meegenomen in plaats van alleen de uitstoot in het primair havengebied. De aanname hierachter is dat alle binnenscheepvaart in een gemeente gerelateerd is aan de haven. In het geval van Groningen Seaports, Noordoever Nieuwe Waterweg, North Sea Port, Overig Noordzeekanaalgebied en Overig Rijnmond beslaan de havengebieden meerdere gemeenten.
- Voor wegverkeer-uitlaatgassen is de totale uitstoot verminderd, door een inschatting te maken van het deel wat veroorzaakt wordt door zwaar wegverkeer. Hiervoor is de gegevens van 2023 gebruikt en is op gemeente niveau van de havens een vergelijking gemaakt tussen enerzijds de totale uitstoot van het wegverkeer en anderzijds de combinatie van de uitstoot van zwaar wegverkeer en mobiele werktuigen. Op deze manier wordt uitstoot van licht wegverkeer (personenauto's)

²⁰ <https://www.emissieregistratie.nl/data/data-export>

uit de uitstoot gehaald. Het aandeel van de uitstoot van wegverkeer-uitlaatgassen wat per haven is meegenomen is daarmee verschillend per haven; de methodiek om tot het aandeel te komen is voor alle havens hetzelfde.

Deze methodiek wijkt op een aantal punten af van de methodiek die vorig jaar is gehanteerd: niet alleen baseren we de resultaten op subsectordata en passen we deze handmatig aan zoals hierboven beschreven, maar ook is het havengebied van Den Helder aangepast om militaire gebieden uit te sluiten en worden gridcellen die niet in alle jaren voorkomen niet langer weggelaten — op totaalniveau kon dit de vergelijkbaarheid tussen jaren verbeteren, maar op subsectorniveau is dit minder geschikt omdat een uitstoot van nul in bepaalde jaren realistischer is.

Bijlage III – definities en begrippen

Modal split – verhouding tussen transportvolumes met verschillende modaliteiten, in dit geval spoor, weg, binnenvaart en short sea

Directe toegevoegde waarde - De toegevoegde waarde is gelijk aan het verschil tussen de omzet van een onderneming en de totale kosten van leveringen van derden (grondstoffen, hulpstoffen, halffabricaten en diensten van derden). Toegevoegde waarde wordt bepaald op basis van een aantal componenten, waarvan lonen, bedrijfsresultaat en afschrijvingen de belangrijkste drie zijn.

Indirecte toegevoegde waarde – de toegevoegde waarde (zie hierboven) die gerealiseerd wordt als gevolg van de achterwaartse inkoop 'verderop' in de economie. Bijvoorbeeld een terminal die een accountant inhuurt of een bedrijf wat gereedschap koopt om zijn productie te kunnen doen.

Emissie – uitstoot van broeikasgassen

Productie - Het voortbrengen van goederen en diensten onder beheer en verantwoordelijkheid van een institutionele eenheid die daarvoor arbeid, kapitaal en goederen en diensten als input gebruikt. In de monitor gebruiken wij de waarde van deze productie.