



Rapportage

Internationale goederenstromen in 2018

Nederland is land van door- en wederuitvoer

Anne-Peter Alberda
Chris de Blois

Februari 2020

Inhoudsopgave

- 1. Omvang en soorten goederenstromen 4**
 - 2. Goederenstromen en milieu 5**
 - 2.1 Waarom is het onderscheiden van verschillende goederenstromen belangrijk? 5
 - 2.2 Uitstoot via de lucht door grensoverschrijdende goederenstromen in Nederland 5
 - 3. Goederengroepen 8**
 - 4. Geografie van goederenstromen naar en van Nederland 11**
 - 4.1 Herkomst/bestemming versus lading/lossing 11
 - 4.2 Overslag van goederen: totaal inkomend transport 12
 - 4.3 Overslag van goederen: invoer van textiel en leer 14
 - 5. Vervoerwijze en containervervoer 15**
 - 5.1 Vervoerwijze 15
 - 5.2 Containervervoer 17
 - 6. Verenigd Koninkrijk en brexit 19**
 - 6.1 Het Verenigd Koninkrijk als herkomst en bestemming 19
 - 6.2 Het Verenigd Koninkrijk als locatie van lading en lossing 20
 - 6.3 Ontwikkelingen 2007-2018 21
 - 6.4 Vervoerwijzen en containervervoer 22
 - 7. Goederenstromen van en naar China 23**
- Bijlage 27

Samenvatting

In 2018 kwam er 628 miljard kilogram aan goederen Nederland binnen, 0,4 procent meer dan in 2017. De waarde van deze goederen bedroeg 753 miljard euro, 4,6 procent lager dan in 2017. Van de inkomende goederen werd 59 procent van het brutogewicht en 67 procent van de waarde doorgevoerd of wederuitgevoerd. Paragraaf 1 van dit rapport gaat dieper in op de omvang van de goederenstromen in 2018.

De door- en wederuitvoer hadden in 2018 een geschat aandeel van meer dan 30 procent in de aan goederenvervoer gerelateerde uitstoot van CO₂. Daarnaast zorgden beide stromen voor bijna de helft van de aan goederenvervoer gerelateerde uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) en fijnstof (PM₁₀). Meer over de relatie tussen uitstoot en goederenstromen is te vinden in paragraaf 2.

Machines en elektronica vertegenwoordigden meer dan een kwart van de waarde van de in 2018 naar Nederland of uit Nederland getransporteerde goederen. Het gewicht van de vervoerde goederen bestond voor de helft uit aardolieproducten, ruwe aardolie, chemicaliën en voedingsmiddelen. Paragraaf 3 beschrijft de goederensamenstelling van de handels- en doorvoerstromen.

Van de goederen die Nederland in 2018 werden binnengebracht werd ongeveer de helft geladen in de Europese Unie. De herkomst van de goederen ligt echter vaker buiten de EU. België, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland zijn de belangrijkste overslaglanden voor de goederen die naar Nederland worden gebracht. Paragraaf 4 bevat meer details over de geografie van de goederenstromen.

Van de waarde van de binnengebrachte goederen kwam in 2018 bijna de helft over zee, een derde over de weg en 8 procent via de lucht het land in. Paragraaf 5 gaat dieper in op de verdeling over vervoerwijzen waarmee de goederen Nederland binnenkomen en verlaten.

Het verlaten van de EU door het Verenigd Koninkrijk kan gevolgen hebben voor de handels- en doorvoerstromen van Nederland met het Verenigd Koninkrijk. Paragraaf 6 beschrijft deze goederenstromen.

De uitbraak van het nieuwe coronavirus in China in december 2019 en de verspreiding ervan daarna heeft wereldwijd gevolgen voor handels- en productieketens. Paragraaf 7 gaat dieper in op de goederenstromen tussen Nederland en China.

Deze publicatie is mede tot stand gekomen met financiering van het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat.

Keywords

Doorvoer, wederuitvoer, goederen, internationale handel, transport, CO₂, stikstofoxiden, fijnstof, Brexit, Coronavirus

1. Omvang en soorten goederenstromen

In 2018 kwam er 628 miljard kilogram aan goederen Nederland binnen¹. Deze goederen vertegenwoordigden een waarde van 753 miljard euro. Daarmee steeg het jaarlijks aangevoerde goederengewicht met 0,4 procent ten opzichte van 2017. De totale waarde van de goederen daalde tegelijkertijd met 4,6 procent.

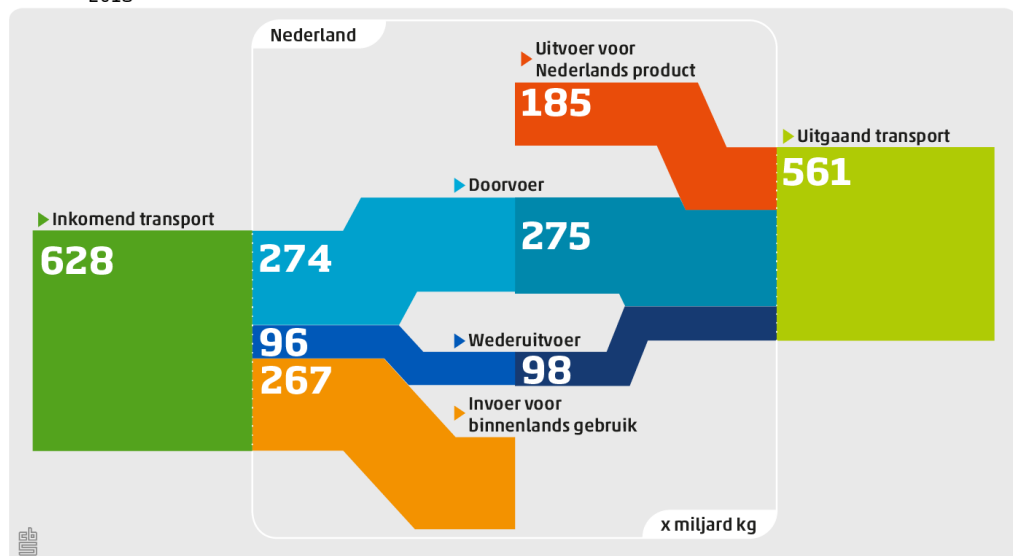
Tegelijkertijd verliet 561 miljard kilogram aan goederen het land. Deze goederen hadden een gezamenlijke waarde van 831 miljard euro. Ten opzichte van 2017 daalde het gewicht met 0,8 procent en de waarde met 2,2 procent.

Van de in 2018 binnengebrachte goederen werd 44 procent van het brutogewicht doorgevoerd en 15 procent wederuitgevoerd. Van de totale waarde van de aangevoerde goederen was 44 procent doorvoer en 23 procent wederuitvoer. Door- en wederuitvoer hadden samen een aandeel van 59 procent in het brutogewicht en een aandeel van 67 procent in de waarde van het totale inkomende goederentransport.

Goederen die worden doorgevoerd blijven in buitenlandse handen, maar worden overgeslagen tussen vervoermiddelen binnen Nederland of (tijdelijk) opgeslagen in Nederland. Bij wederuitvoer worden goederen tijdelijk Nederlands eigendom en wordt er vaak nog een minimale bewerking gedaan voordat ze weer worden uitgevoerd. De wederuitvoer is onderdeel van de in- en uitvoer, de doorvoer niet.²

1.1.1 Brutogewicht van de internationale goederenstromen

2018



¹ Dit gaat om de goederen die in Nederland zijn gelost en is dus exclusief de doorvoer zonder overlading.

² De som van invoer voor binnenlands gebruik, invoer voor wederuitvoer en inkomende doorvoer verschilt enigszins van het inkomend transport. Ook aan de uitgaande kant is er een klein verschil. Dit komt voornamelijk doordat een deel van de doorvoer afkomstig is uit entrepots.

2. Goederenstromen en milieu

2.1 Waarom is het onderscheiden van verschillende goederenstromen belangrijk?

Globalisering is een voorname motor achter de verschillende stromen die door landen voortbewegen. De internationale goederenstromen vanuit Nederland zijn op te delen in de uitvoer van Nederlands product, de wederuitvoer en de doorvoer. Gemeten in toegevoegde waarde voor de Nederlandse economie is de stroom uitvoer van Nederlands product verreweg de meest belangrijke. De Nederlandse samenleving verdient hier ongeveer vijf keer zoveel aan per euro uitvoer dan aan de wederuitvoerstroom. De kleinste stroom qua toegevoegde waarde is de doorvoer. Een eerste schatting is dat de doorvoer in totaal ongeveer 5 tot 6 miljard euro toegevoegde waarde genereert, ofwel ongeveer een kwart van wat de wederuitvoer en ongeveer 5 procent van wat de uitvoer van Nederlands product aan toegevoegde waarde produceert. Een van de redenen van deze geringe bijdrage aan het bruto binnenlands product (bbp) is dat in vergelijking met de wederuitvoer er nog minder handelingen nodig zijn. De activiteiten bestaan alleen uit overslag en eventuele opslag van de goederen.

Naast de economische opbrengsten voor de samenleving is er ook een kostenkant: het gebruik van de infrastructuur en effecten op het milieu en de leefomgeving. Het beslag van de drie goederenstromen op de schaarse infrastructuur is min of meer gelijk. De producten worden fysiek door Nederland heen getransporteerd. Het vervoeren van 100 miljoen kilogram Nederlands product is niet anders dan het vervoeren van 100 miljoen kilogram doorvoer of 100 miljoen kilogram wederuitvoer met eenzelfde vervoerswijze. Als de capaciteit beperkt is, dan concurreren deze stromen met elkaar om bijvoorbeeld de ruimte op de weg-, spoor-, water- en luchtinfrastructuur, wat tot congestie kan leiden. Eventuele uitbreiding van de infrastructuur brengt grote investeringen met zich mee.

Ook is de emissie van vervuilende stoffen door de lucht niet wezenlijk verschillend tussen de stromen. Dit is van belang omdat via internationale afspraken, in meer of mindere mate, alle uitstoot binnen landsgrenzen wordt toegerekend aan het betreffende land ook al is de handel niet bestemd voor Nederlandse consumptie of productie. Het klimaatbeleid wordt nog meer beklemtoond door de Urgenda-klimaatzaak van 24 juni 2015. De rechter besliste dat de nationale uitstoot in 2020 minimaal 25 procent lager dient te zijn dan het niveau in 1990. In het Regeerakkoord van 10 oktober 2017 is als doel gesteld dat in 2030 de uitstoot 49 procent lager is dan in 1990. In 2020 mag de broeikasgasuitstoot niet boven 166 miljard CO₂-equivalenten uitkomen. In 2030 ligt die grens bij 113 miljard CO₂-equivalenten.

2.2 Uitstoot via de lucht door grensoverschrijdende goederenstromen in Nederland

Inzicht in en context van de bijdragen van de goederenstromen door Nederland aan dit vraagstuk is gewenst. Zonder transport geen internationale handel. De transportsector is

een emissie-intensieve bedrijfstak. Dit komt omdat bij transport veel motorbrandstoffen (benzine, diesel, lpg, stookolie, kerosine) worden gebruikt, waardoor CO₂ (broeikasgassen), NO_x (stikstokoxiden) en PM10 (fijnstof deeltjes) vrijkomen. Met name de luchtvaart en het vervoer over water veroorzaken veel meer broeikasgassen per euro toegevoegde waarde dan gemiddeld in de economie.

De emissies door de lucht zijn afkomstig van zowel stationaire bronnen (bijvoorbeeld energiecentrales, industrieën, landbouw of huishoudens) als van mobiele bronnen. De emissies van mobiele bronnen worden met behulp van onder andere vervoersprestaties en brandstofverbruik samengesteld. Zo kan de gedetailleerde emissietabel worden opgesteld. De twee milieuthema's die hier worden onderscheiden zijn het broeikaseffect (CO₂), en het thema "Verzuring en grootschalige luchtverontreiniging". Het laatstgenoemde thema betreft de uitstoot van enerzijds stikstofoxiden (NO_x = NO + NO₂) en anderzijds fijnstof (PM10). Stikstofoxiden zijn veroorzakers van verzuring en spelen een rol bij smogvorming. Fijnstof bestaat uit stofdeeltjes met een aerodynamische diameter kleiner dan 10 µm. De emissie van fijnstof is schadelijk voor de gezondheid, omdat deze deeltjes diep doordringen in de longen.

Figuur 2.2.1 bevat cijfers over de emissies naar lucht door mobiele bronnen op of boven Nederlands grondgebied en het Nederlands deel van het Continentaal Plat in 2018. Het betreft goederenvervoer met Nederlandse én buitenlandse vervoermiddelen in relatie tot het Nederlands grondgebied met laad- of losplaats in Nederland. Het grensoverschrijdende goederenvervoer is exclusief het vervoer door Nederlandse voertuigen dat geheel in het buitenland plaatsvindt (cabotagevervoer en derdelandenvervoer). Bij alle drie emissiecategorieën is de bijdrage van grensoverschrijdende vervoerstroom aanzienlijk.

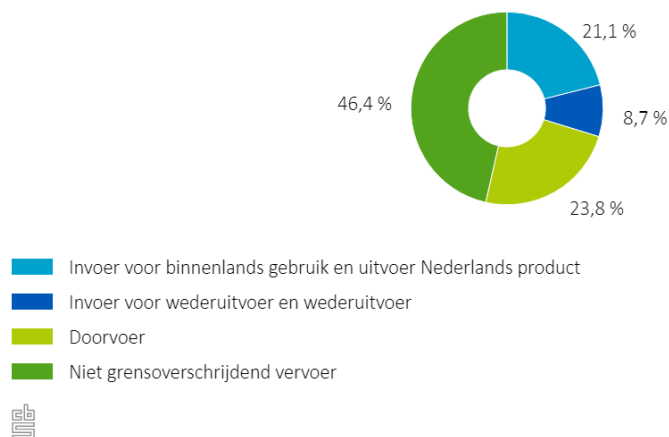
2.1.1 Emissies naar lucht op Nederlands grondgebied en gerelateerd aan goederenvervoer, 2018

	CO ₂		NO _x		PM10	
	mln kg	aandeel in goederenvervoer gerelateerd (%)	mln kg	aandeel in goederenvervoer gerelateerd (%)	mln kg	aandeel in goederenvervoer gerelateerd (%)
Totaal stationaire en mobiele bronnen	181 280		331		28,6	
waarvan goederenvervoer gerelateerd	17 600	100	164	100	5,0	100
waarvan grensoverschrijdende vervoersstromen	9 437	54	126	76	3,7	73

Bron: CBS.

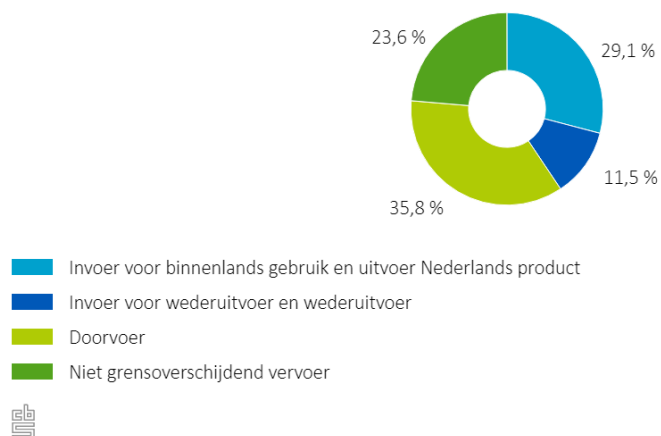
Een eerste raming is gemaakt van de verdeling van de emissies door de lucht over de drie internationale hoofdgoederenstromen, die lopen via Nederlands grondgebied maar wel grensoverschrijdend zijn. Daarbij is rekening gehouden met de aandelen van de vervoerwijzen in de goederenstromen. Deze raming laat zien dat het aandeel van de doorvoerstroom het grootst is bij alle drie vormen van emissies, terwijl de toegevoegde waarde van de doorvoer het kleinst is. Ter vergelijking is ook de stroom niet grensoverschrijdend goederenvervoer opgenomen als een schatting van het zuiver binnenlands georiënteerde goederenvervoer.

2.2.2 Uitstoot CO₂ gerelateerd aan goederenvervoer, 2018



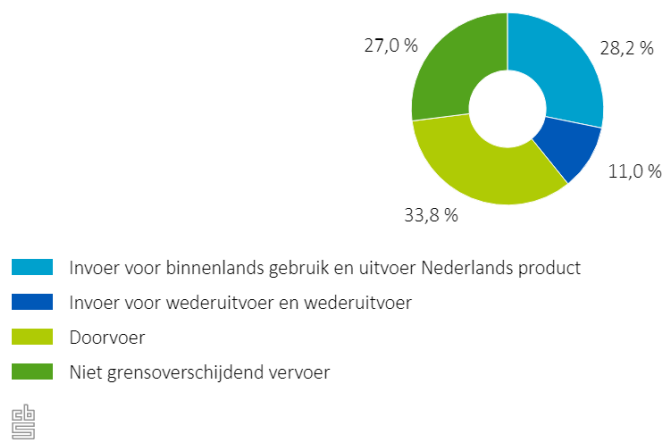
Met meer dan een derde van het totaal is de bijdrage relatief zwaar van de doorvoerstroom bij de stikstofoxiden en de fijnstofuitstoot. De dominantie van het zeevervoer bij deze stroom met de inzet van stookolie voor de voortstuwing en interne energieopwekking (bijvoorbeeld aan de kade) weegt hier zwaar in mee.

2.2.3 Uitstoot NO_x gerelateerd aan goederenvervoer, 2018



Het aandeel van het niet grensoverschrijdende goederenvervoer samen met het aandeel invoer voor binnenlands gebruik plus uitvoer Nederlands product (dat een binnenlandse bestemming of herkomst heeft) is zowel voor de NO_x- als de fijnstofuitstoot ruim 50 procent. Bij de CO₂-uitstoot hebben deze stromen een gezamenlijk aandeel van twee derde.

2.2.4 Uitstoot PM10 gerelateerd aan goederenvervoer, 2018

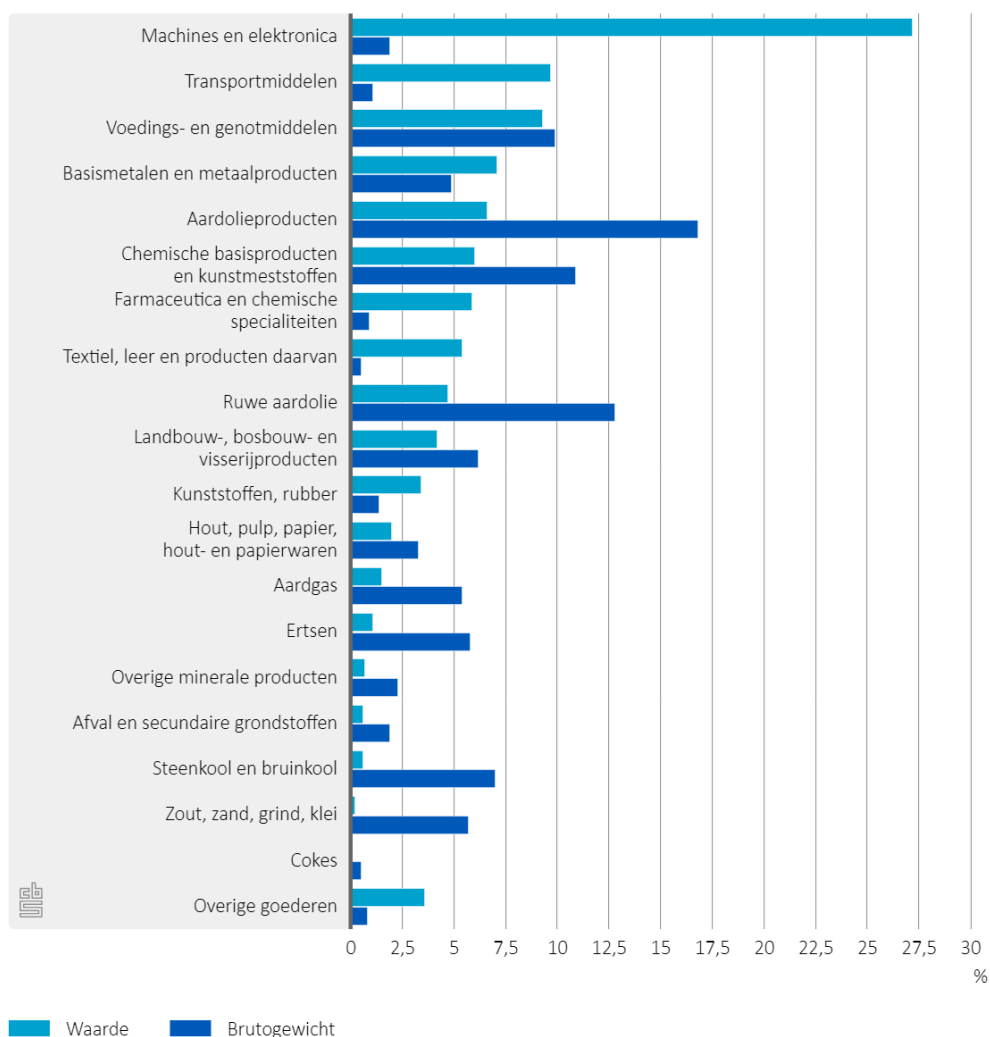


De gepresenteerde cijfers geven het nationale beeld. Zoals ook het geval bij de verdiensten is de spreiding en verdeling over Nederland niet gelijk verdeeld, maar doen opeenhopingen zich voor bij en langs de infrastructuurnetwerken, knooppunten, agglomeraties en 'mainports'.

3. Goederengroepen

Machines en elektronica vertegenwoordigden meer dan een kwart (27 procent) van de waarde van de in 2018 naar Nederland of uit Nederland getransporteerde goederen. Andere producten met een relatief groot aandeel waren: transportmiddelen (10 procent), voedingsmiddelen (9 procent) en basismetalen en metaalproducten (7 procent). Qua gewicht hebben aardolieproducten (17 procent), ruwe aardolie (13 procent), chemicaliën (11 procent) en voedingsmiddelen (10 procent) de grootste aandelen van de vervoerde goederen.

3.1.1 Grensoverschrijdend goederenvervoer, aandeel per goederengroep, 2018



Van de uitvoer van Nederlands product bevatten landbouwproducten, voedingsmiddelen, aardolieproducten, chemicaliën, kunststoffen/rubber en afval/secundaire grondstoffen relatief veel waarde. Bij de invoer voor binnenlands gebruik is ten opzichte van de andere stromen relatief veel waarde aanwezig in de groepen aardgas, ruwe aardolie, overige minerale producten³ en hout/papier. Bij de wederuitvoer is er een relatief groot waarde-aandeel van farmaceutica/chemische specialiteiten en machines/elektronica. De doorvoer bevat in vergelijking met de andere stromen veel waarde in de groepen kolen, ertsen, metalen, transportmiddelen, textiel/leer en overige goederen⁴.

³ Deze groep bestaat uit: glas en glaswerk, keramische producten; cement, kalk en gips; overige bouwmaterialen en -producten.

⁴ Deze goederengroep bestaat uit: drukwerk en opgenomen media; meubilair; overige, niet elders genoemde industrieproducten; brieven en pakketten; overige, niet elders opgenomen goederen.

3.2.2 Grensoverschrijdend goederenvervoer, aandeel in waarde, 2018

	Doorvoer	Wederuitvoer	Invoer voor binnenland gebruik	Uitvoer van Nederlands product
	%			
Landbouw-, bosbouw- en visserijproducten	2,2	4,2	5,7	7,3
Voedings- en genotmiddelen	8,2	6,4	9,4	16,2
Steenkool en bruinkool	0,9	0,3	0,6	0,0
Cokes	0,1	0,0	0,1	0,0
Aardgas	0,5	1,9	3,2	2,2
Ruwe aardolie	5,9	1,9	10,4	0,0
Aardolieproducten	4,3	7,2	7,4	11,1
Ertsen	2,1	0,4	0,6	0,0
Zout, zand, grind, klei	0,2	0,2	0,3	0,3
Overige minerale producten	0,6	0,5	1,2	0,8
Chemische basisproducten en kunstmeststoffen	6,3	4,3	5,9	8,7
Farmaceutica en chemische specialiteiten	4,1	9,2	4,3	7,3
Kunststoffen, rubber	2,1	3,3	4,0	6,3
Basismetalen en metaalproducten	8,8	4,9	6,8	6,0
Machines en elektronica	24,2	41,5	21,3	20,2
Transportmiddelen	14,6	3,9	9,5	6,3
Textiel, leer en producten daarvan	7,1	6,1	3,6	1,8
Hout, pulp, papier, hout- en papierwaren	2,1	1,1	2,8	1,9
Afval en secundaire grondstoffen	0,3	0,8	0,6	1,3
Overige goederen	5,4	2,0	2,4	2,4

Bij de brutogewichten is het beeld anders. De diverse stromen bevatten relatief veel gewicht van de volgende goederen:

- Uitvoer van Nederlands product: voedingsmiddelen, aardolieproducten, chemicaliën, kunststoffen/rubber, basismetalen en afval/secundaire grondstoffen;
- Invoer voor binnenlands gebruik: landbouwproducten, ruwe aardolie, zout/zand/grind/klei en overige minerale producten;
- Wederuitvoer: aardgas, aardolieproducten en machines/elektronica;
- Doorvoer: kolen, cokes, ertsen, zout/zand/grind/klei, transportmiddelen, hout/papier en overige goederen.

3.2.3 Grensoverschrijdend goederenvervoer, aandeel in brutogewicht, 2018

	Doorvoer	Wederuitvoer	Invoer voor binnenlands gebruik	Uitvoer van Nederlands product
	%			
Landbouw-, bosbouw- en visserijproducten	3,6	8,4	9,8	6,4
Voedings- en genotmiddelen	7,3	9,3	12,0	15,6
Steenkool en bruinkool	10,3	6,1	5,5	0,0
Cokes	0,7	0,2	0,4	0,1
Aardgas	1,4	10,7	7,7	8,3
Ruwe aardolie	15,7	8,8	18,2	0,1
Aardolieproducten	13,8	23,7	11,0	26,5
Ertsen	10,5	0,6	3,7	0,0
Zout, zand, grind, klei	7,1	2,1	7,2	2,8
Overige minerale producten	1,7	1,4	3,9	2,4
Chemische basisproducten en kunstmeststoffen	12,4	10,4	6,6	13,7
Farmaceutica en chemische specialiteiten	0,3	1,7	0,9	1,7
Kunststoffen, rubber	0,4	1,9	1,3	4,1
Basismetalen en metaalproducten	4,2	4,6	4,3	7,7
Machines en elektronica	1,5	3,8	2,1	1,7
Transportmiddelen	1,5	0,5	0,9	1,0
Textiel, leer en producten daarvan	0,6	0,7	0,5	0,4
Hout, pulp, papier, hout- en papierwaren	4,3	2,3	2,0	3,4
Afval en secundaire grondstoffen	1,6	2,2	1,3	3,4
Overige goederen	0,9	0,6	0,6	0,5

4. Geografie van goederenstromen naar en van Nederland

4.1 Herkomst/bestemming versus lading/lossing

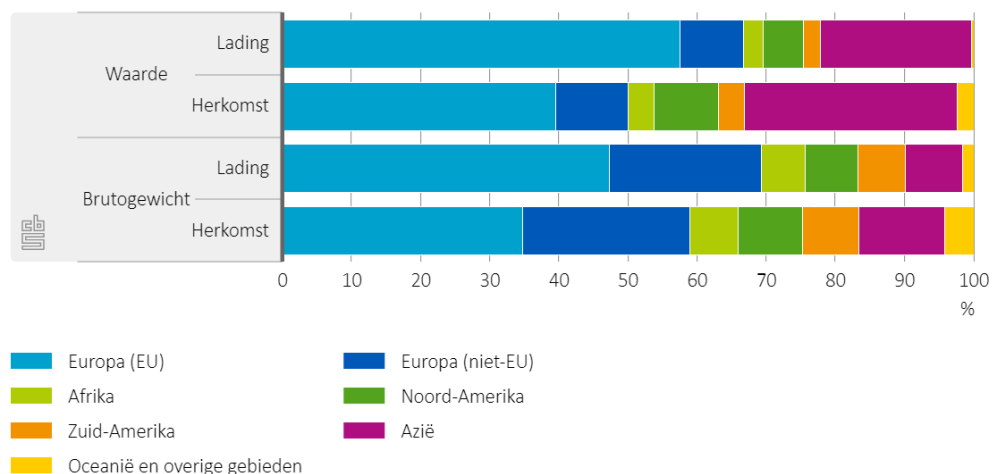
Om aan te geven waar goederen vandaan komen, kan onderscheid worden gemaakt tussen de locatie van verzending en de locatie waar ze zijn geladen op het vervoermiddel waarmee ze in Nederland aankomen. De locatie van verzending wordt de herkomst genoemd. Bijvoorbeeld, een container met Chinese goederen wordt in Sjanghai op een schip gezet, dat vervolgens naar Antwerpen vaart. In Antwerpen wordt de container overgeladen op een vrachtwagen, die de goederen naar hun bestemming in Breda rijdt. Het land van herkomst is dan China, terwijl het land van lading België is. De vervoerwijze aan de Nederlandse grens is wegvervoer.

Op vergelijkbare wijze worden de bestemming en de locatie van lossing onderscheiden. De bestemming is de plek waar de goederen uiteindelijk worden afgeleverd, de locatie van lossing is de plek waar de goederen worden gelost van het vervoermiddel waarmee ze Nederland hebben verlaten.

Van de waarde van de goederen die Nederland in 2018 werden binnengebracht werd 58 procent geladen in een andere EU-lidstaat⁵. Van het brutogewicht was dit bijna de helft (47 procent). De herkomst ligt echter meestal buiten de EU: 60 procent van de waarde en bijna twee derde deel van het gewicht van de goederen heeft een herkomst buiten de EU. Van de waarde is zelfs de helft afkomstig uit andere werelddelen dan Europa. Azië is herkomst voor bijna een derde deel van de goederenwaarde.

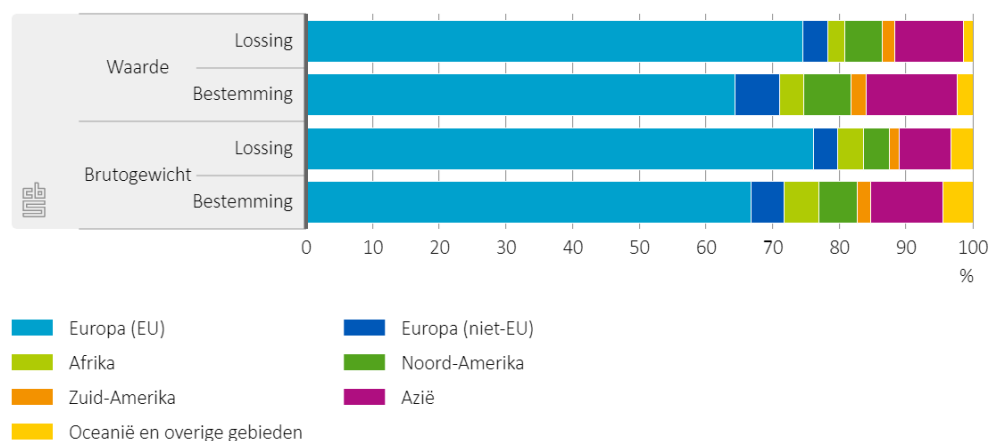
⁵ Het Verenigd Koninkrijk heeft zich op 31 januari 2020 teruggetrokken uit de EU. In 2018 was het Verenigd Koninkrijk echter nog wel lidstaat van de EU. Daarom is het Verenigd Koninkrijk bij de EU meegeteld.

4.1.1 Inkomend transport, regio van lading en herkomst, 2018



Van de goederen die Nederland in 2018 verlieten werd drie kwart in een andere lidstaat van de Europese Unie gelost. Dat geldt voor zowel de waarde als het gewicht. Ook de bestemming was voornamelijk de EU: ongeveer twee derde van de waarde en het gewicht was bestemd voor een EU-land.

4.1.2 Uitgaand transport, regio van lossing en bestemming, 2018



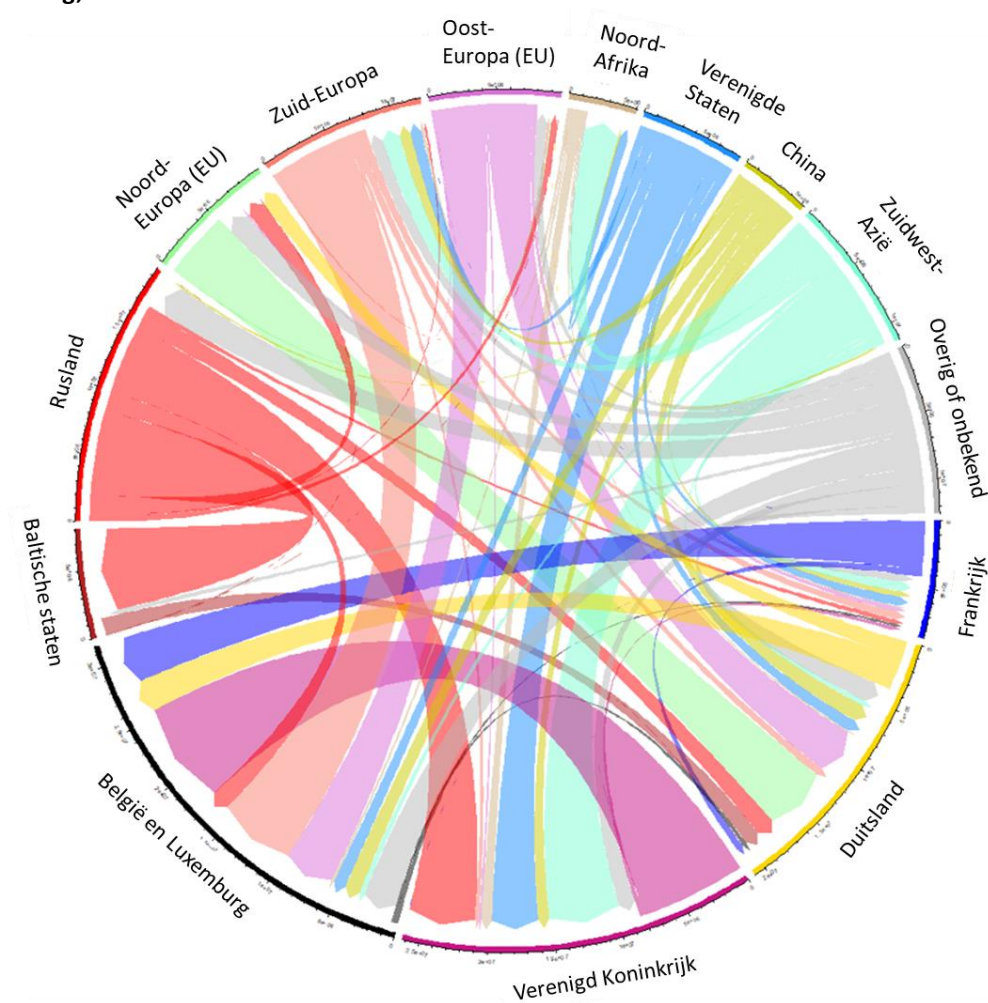
4.2 Overslag van goederen: totaal inkomend transport

Met de data over internationale handels- en transportstromen en de gebruikte schattingsmethoden kunnen de locaties van herkomst worden gekoppeld aan de locaties van lading, en locaties van lossing aan bestemmingen. Dat geeft inzicht in de wereldwijde transportketens voor de internationale handel en doorvoer gerelateerd aan Nederland.

Het cirkeldiagram in figuur 4.2.1 toont de belangrijkste goederenstromen tussen de landengroepen van herkomst en de landengroepen van lading. De figuur bestaat uit pijlen die (dichtbij de cirkelrand) starten bij een landengroep van herkomst en eindigen (pijlvorm, wat verder van de rand) bij een landengroep van lading, van waaruit de goederen naar Nederland worden vervoerd. De figuur bevat alleen de indirecte stromen, niet de directe stromen van de locaties van herkomst naar Nederland.

Bijlage 1 bevat een overzicht van de landen per landengroep.

4.2.1 Indirecte, inkomende goederenstromen tussen herkomst en locatie van lading, 2018



België, het Verenigd Koninkrijk en Duitsland zijn de belangrijkste overslaglanden voor de goederen die naar Nederland worden gebracht. In elk van deze landen werd in 2018 meer dan 20 miljard kilogram aan goederen overgeslagen en verder vervoerd naar Nederland. Andere belangrijke overslaglocaties waren Zuid-Europa, Frankrijk, de Baltische staten en Noord-Afrika. In deze landengroepen had in 2018 een overslag voor transport naar Nederland van meer dan 6 miljard kilogram plaats.

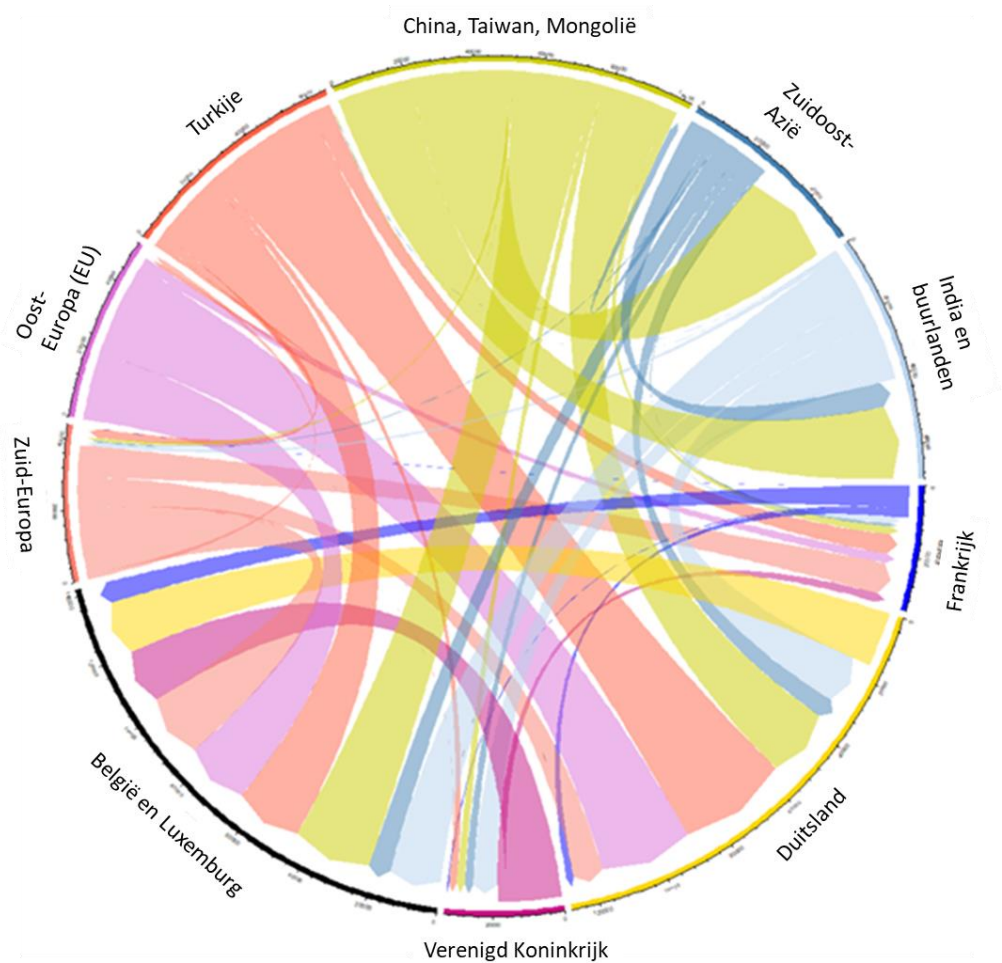
De omvangrijkste indirecte goederenstroom is 8 miljard kilogram groot en loopt van het Verenigd Koninkrijk via België naar Nederland. Dit betreft voor bijna 40 procent aardolieproducten, voor bijna een kwart chemische producten en voor ruim 10 procent voedings- of genotmiddelen. Ook qua waarde is deze stroom de grootste indirecte stroom tussen landengroepen: bijna 14 miljard euro in 2018. De waarde bestaat voornamelijk uit machines en elektronica (bijna een kwart) en daarnaast uit aardolieproducten, chemische basisproducten of kunstmeststoffen, farmaceutica of chemische specialiteiten, voedings- of genotmiddelen en transportmiddelen (alle vijf ongeveer 10 procent).

De goederenstroom vanuit Rusland via de Baltische staten naar Nederland is ruim 6 miljard kilogram groot, met een waarde van ruim 1 miljard euro. Deze stroom bestaat voor twee derde deel van het gewicht uit kolen en voor de rest uit aardolieproducten. Voor de waarde is het precies andersom: twee derde deel aardolieproducten en de rest kolen.

4.3 Overslag van goederen: invoer van textiel en leer

De invoer voor binnenlands gebruik van textiel en leer had een brutogewicht van 1,4 miljard kilogram en een waarde van 9,1 miljard euro in 2018. Daarvan kwam 70 procent direct naar Nederland. De rest bereikte Nederland via overslag in een ander land. Een groot deel van deze indirecte invoerstroom van textiel en leer kwam uit China via Zuidoost-Azië, India, België en Duitsland. Ook Turkije, Oost-Europa, India en Zuid-Europa waren belangrijke leveranciers van textiel en leer. De indirecte stromen vanuit deze regio's liepen vooral via België en Duitsland. Verder werd uit Duitsland relatief veel textiel en leer ingevoerd, maar dat betrof voornamelijk directe invoer.

4.3.1. Indirecte invoer voor binnenlands gebruik van textiel, leer en producten daarvan tussen herkomst en locatie van lading, 2018



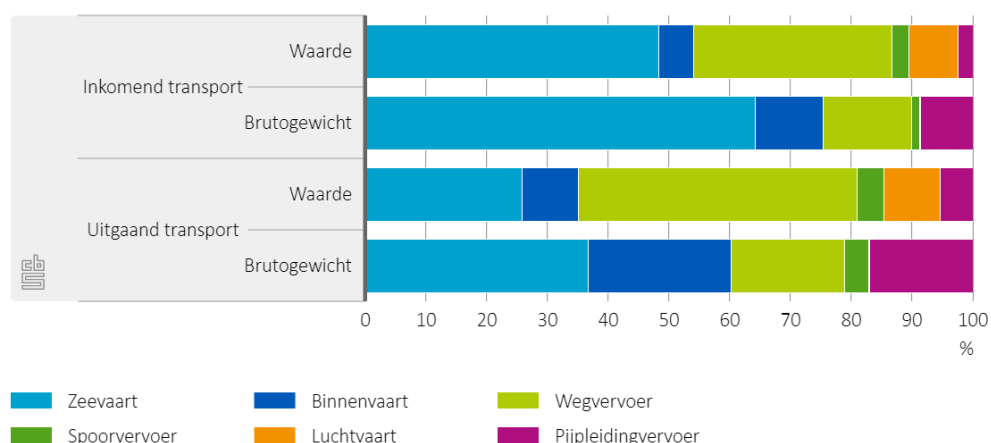
5. Vervoerwijze en containervervoer

5.1 Vervoerwijze

Van de waarde van de binnengebrachte goederen kwam in 2018 bijna de helft over zee, een derde over de weg en 8 procent via de lucht het land in. Van het totale brutogewicht werd bijna twee derde over zee aangevoerd, 15 procent over de weg en 11 procent met binnenvaartschepen. De luchtvaart heeft slechts een aandeel van 0,1 procent in het aangevoerde gewicht. Dit komt doordat de goederen die via de lucht worden getransporteerd relatief licht en waardevol zijn.

Van de waarde van de goederen die Nederland in 2018 verlieten ging 46 procent over de weg, een kwart over zee en 9 procent door de lucht. Van het brutogewicht ging ruim een derde over zee, een kwart via de binnenvaart, bijna een vijfde over de weg en een zesde deel via pijpleidingen.

5.1.1 Inkomende en uitgaande goederen naar vervoerwijze, 2018

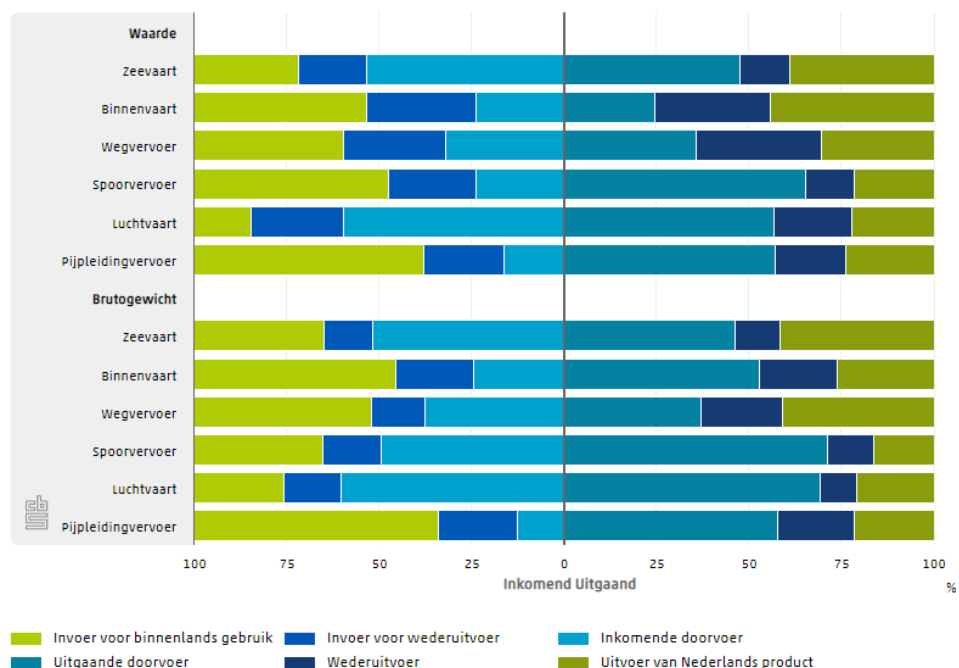


Bij het vergelijken van de aandelen van de in-, uit-, wederuit- en doorvoer wordt onderscheid gemaakt tussen de waarde en het gewicht en de inkomende en uitgaande stromen: zie figuur 5.1.2. Aan de inkomende kant is het aandeel van de door- en wederuitvoer het grootst voor de luchtvaart: 84 procent van de waarde en drie kwart van het brutogewicht gaat na aankomst, overslag en eventueel opslag en een minimale bewerking in Nederland door naar andere landen. Van de goederen die over zee binnen komen gaat 72 procent van de waarde en bijna twee derde van het gewicht door. Het aandeel van de goederen dat in Nederland blijft voor binnenlands gebruik is het grootst voor de via de pijpleiding vervoerde goederen: 62 procent van de waarde en twee derde van het gewicht blijft in het land.

Aan de uitgaande kant gaat rond de 80 procent van de waarde en het brutogewicht van de goederen over spoor, door de lucht en door de pijpleiding door naar het buitenland. Voor het uitgaande vervoer over de weg is het aandeel doorgaande stromen 70 procent voor de waarde en bijna 60 procent voor het gewicht. Bij de uitgaande binnenvaart is dit andersom. De uitgaande zeevaart kent een aandeel van door- en wederuitvoer van ongeveer 60 procent.

Binnen de doorgaande stromen is de doorvoer meestal dominant. De wederuitvoer is relatief groot voor de waarde van de per binnenvaartschip of vrachtwagen vervoerde goederen.

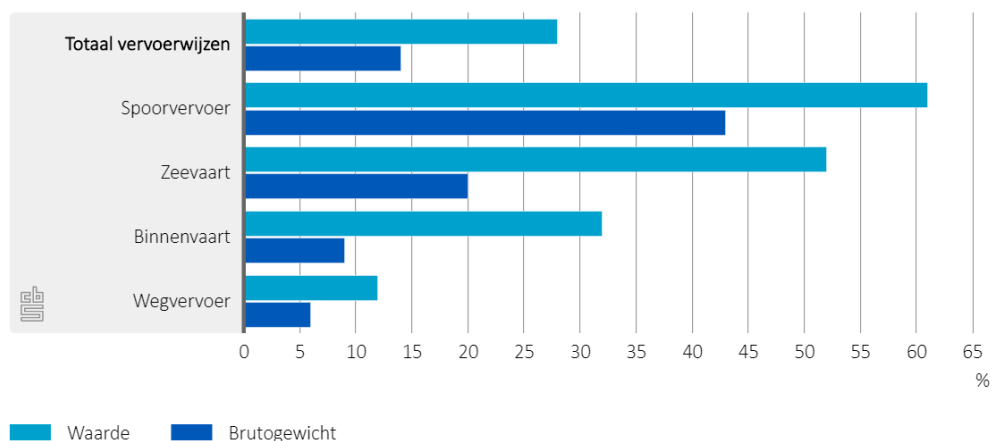
5.1.2 Internationale goederenstromen per vervoerwijze, 2018



5.2 Containervervoer

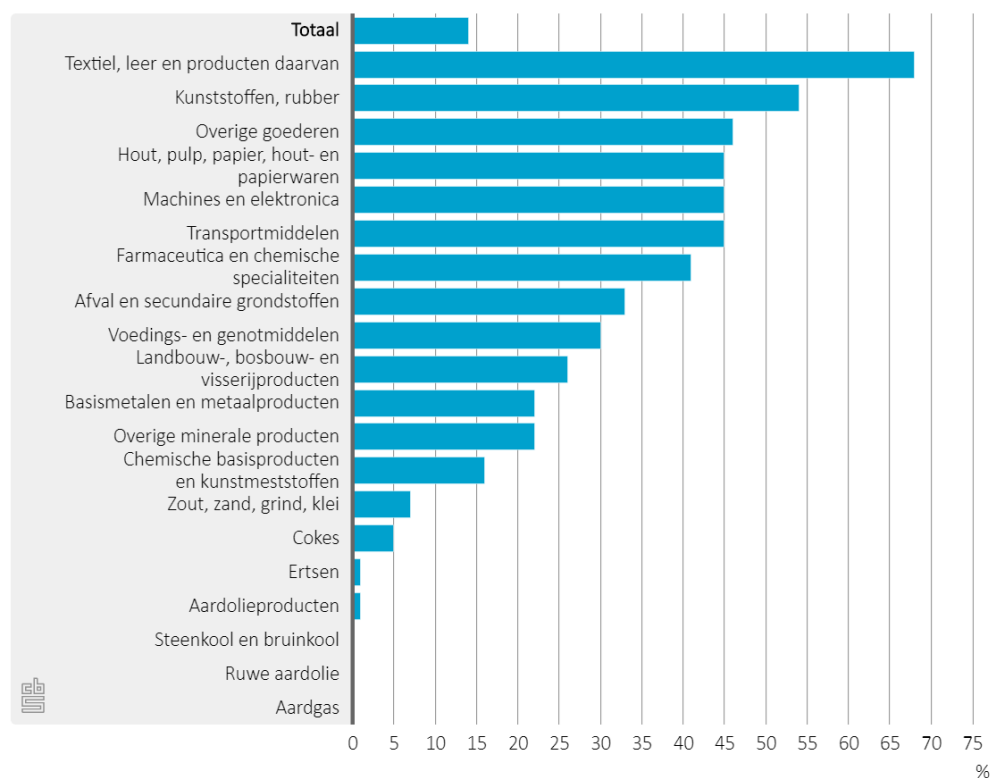
Het aandeel containervervoer in het totale grensoverschrijdende vervoer in 2018 is 28 procent voor de waarde en 14 procent voor het brutogewicht (zie figuur 5.2.1). Dit verschil komt doordat goederen in containers gemiddeld een hogere waarde per kilogram hebben dan goederen die niet in containers worden vervoerd. Het aandeel containervervoer is het grootst in het spoorvervoer: meer dan 60 procent van de waarde en ruim 40 procent van het brutogewicht wordt in containers van of naar het buitenland getransporteerd. In het grensoverschrijdende wegvervoer is het containeraandeel het kleinst: 12 procent van de waarde en 6 procent van het brutogewicht.

5.2.1 Grensoverschrijdend transport per container, aandeel per vervoerswijze, 2018



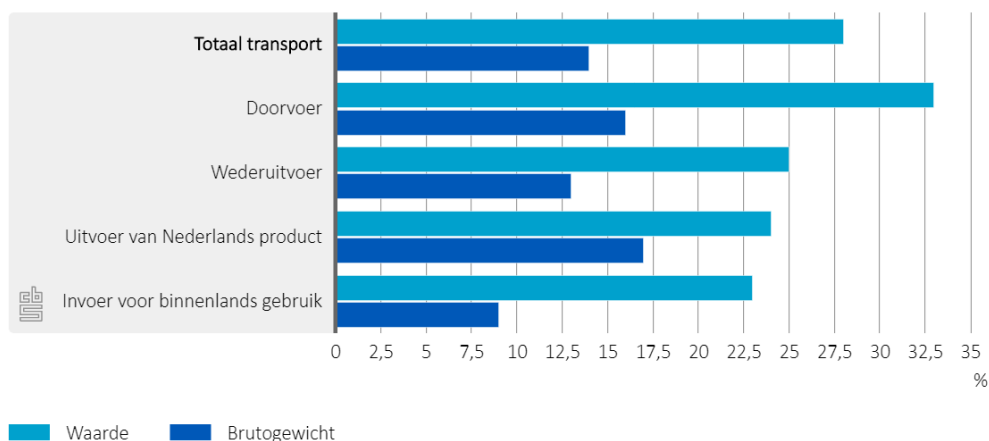
Het aandeel gecontaineriseerd vervoer in het grensoverschrijdende transport in 2018 is het grootst voor de goederengroepen textiel/leer (ruim twee derde van het gewicht) en kunststoffen/rubber (meer dan de helft). Voor kolen, aardgas en ruwe aardolie is het aandeel containervervoer nihil. Ook voor aardolieproducten, ertsen, cokes en zout, zand, grind en klei is het aandeel gering: minder dan 8 procent.

5.2.2 Grensoverschrijdend transport per container, aandeel per goederengroep, brutogewicht, 2018



Als de verschillende goederenstromen worden vergeleken, dan kent de doorvoer qua waarde van de goederen het grootste aandeel containervervoer: 33 procent in 2018. Het aandeel containervervoer in het brutogewicht is het grootste voor de uitvoer van Nederlands product en de doorvoer: achtereenvolgens 17 en 16 procent.

5.2.3 Transport per container, aandeel per goederenstroom, 2018



6. Verenigd Koninkrijk en brexit

Het Verenigd Koninkrijk heeft een belangrijk aandeel in de internationale handel op Nederland en de doorvoer via Nederland. Brexit kan gevolgen hebben voor de handels- en doorvoerstromen van Nederland die gerelateerd zijn aan het Verenigd Koninkrijk.

6.1 Het Verenigd Koninkrijk als herkomst en bestemming

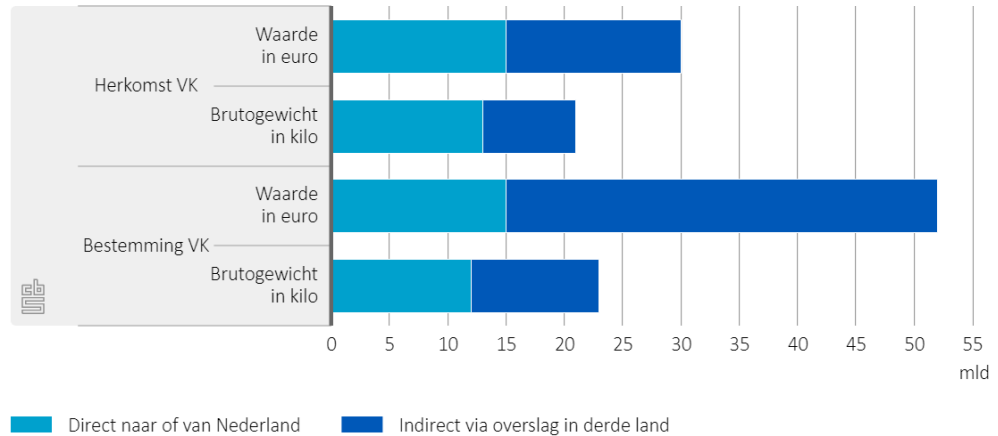
Goederen die naar Nederland komen en hun herkomst hebben in het Verenigd Koninkrijk kunnen rechtstreeks vanuit het Verenigd Koninkrijk naar Nederland worden getransporteerd, maar ook via andere landen. In het laatste geval worden ze overgeladen in een doorvoerland en dan naar Nederland getransporteerd.

Van de goederen met herkomst in het Verenigd Koninkrijk⁶ ging in 2018 ruim 60 procent van het gewicht direct naar Nederland. Van de waarde was dat de helft. De rest werd via

⁶ De landengroep 'Verenigd Koninkrijk' omvat Guernsey, Isle of Man, Jersey en het Verenigd Koninkrijk.

een overslaglocatie in een ander land naar Nederland vervoerd. Deze overslag had voor meer dan 95 procent van het goederengewicht in België plaats.

6.1.1 Transportstromen tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk, 2018



Van het goederengewicht dat Nederland in 2018 binnenkwam en met herkomst in het Verenigd Koninkrijk is 60 procent aardgas, ruwe aardolie of aardolieproducten, 11 procent chemische basisproducten, 6 procent afval en secundaire grondstoffen, 5 procent zout, zand, grind en klei en 5 procent voedings- en genotmiddelen.

Het Verenigd Koninkrijk was in 2018 na Noorwegen en Rusland het herkomstland met de grootste bijdrage aan de Nederlandse invoer voor binnenlands gebruik van aardgas. Na België en Duitsland droeg het Verenigd Koninkrijk het meeste bij aan de invoer voor binnenlands gebruik van chemische basisproducten en kunstmeststoffen. Het grootste invoergewicht aan afval en secundaire grondstoffen kwam, na Duitsland, uit het Verenigd Koninkrijk.

De goederen die uit Nederland naar hun bestemming in het Verenigd Koninkrijk worden gebracht kunnen rechtstreeks of via andere landen worden getransporteerd. Van het gewicht van de goederen met bestemming in het Verenigd Koninkrijk kwam in 2018 ruim de helft rechtstreeks vanuit Nederland. Van de waarde was dat een kleine 30 procent. Deze transportstroom bestond voor 24 procent van het gewicht uit aardolieproducten, voor 18 procent uit voedings- en genotmiddelen, voor 12 procent uit chemische basisproducten en kunstmeststoffen, voor 7 procent uit landbouw-, bosbouw- en visserijproducten en voor 7 procent uit basismetalen en metaalproducten. Ook de uitvoer van Nederlands product met het Verenigd Koninkrijk als bestemming bestond in 2018 voor het grootste deel uit deze productgroepen.

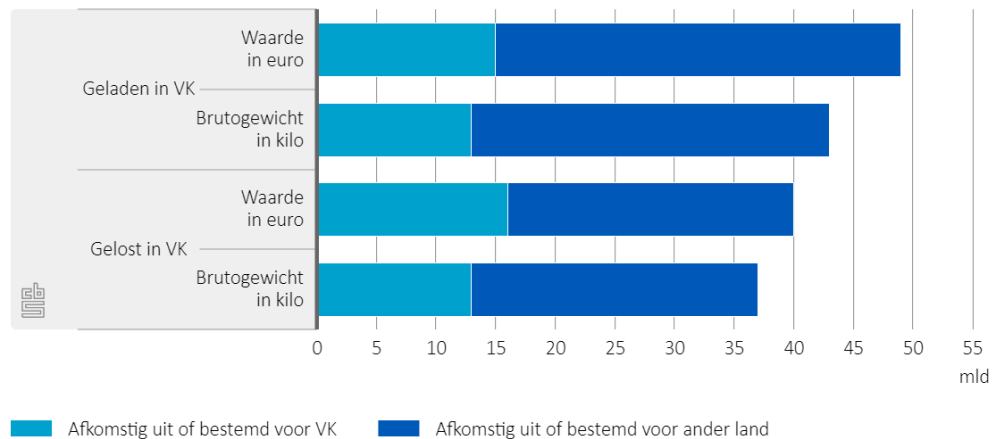
6.2 Het Verenigd Koninkrijk als locatie van lading en lossing

Goederen die naar Nederland komen en voor het laatst zijn geladen in het Verenigd Koninkrijk kunnen uit het Verenigd Koninkrijk zelf komen, maar ook uit andere landen. In

het laatste geval fungeert het Verenigd Koninkrijk als doorvoerland voor goederen die in Nederland worden gelost.

Van de goederen die voor transport naar Nederland zijn geladen in het Verenigd Koninkrijk kwam in 2018 ruim 30 procent uit het Verenigd Koninkrijk zelf. De rest, dus bijna 70 procent, kwam oorspronkelijk uit andere landen, vooral uit Zuidwest-Azië, Rusland, de Verenigde Staten en West-Afrika.

6.2.1 Geladen en geloste goederen in het Verenigd Koninkrijk, 2018



Van de goederen die Nederland in 2018 binnenkwamen en werden geladen in het Verenigd Koninkrijk is bijna drie kwart aardgas, ruwe aardolie of aardolieproducten, bijna 10 procent chemische producten en 4 procent voedings- en genotmiddelen.

De goederen die Nederland verlaten en als eerste zijn gelost in het Verenigd Koninkrijk kunnen bestemd zijn voor het Verenigd Koninkrijk zelf, maar ook voor andere landen. In het laatste geval worden ze overgeladen in het Verenigd Koninkrijk en naar een ander land vervoerd. Het Verenigd Koninkrijk fungeert dan als doorvoerland voor goederen die in Nederland zijn geladen.

Van de goederen die in 2018 vanuit Nederland in het Verenigd Koninkrijk werden gelost was 43 procent aardolieproducten, 16 procent chemische producten en kunstmeststoffen en 11 procent voedings- en genotmiddelen. Van de geloste goederen was een derde deel voor het Verenigd Koninkrijk bestemd, twee derde deel ging door naar andere landengroepen, waaronder de Verenigde Staten, West-Afrika, Zuidwest-Azië en Zuidoost-Azië.

6.3 Ontwikkelingen 2007-2018

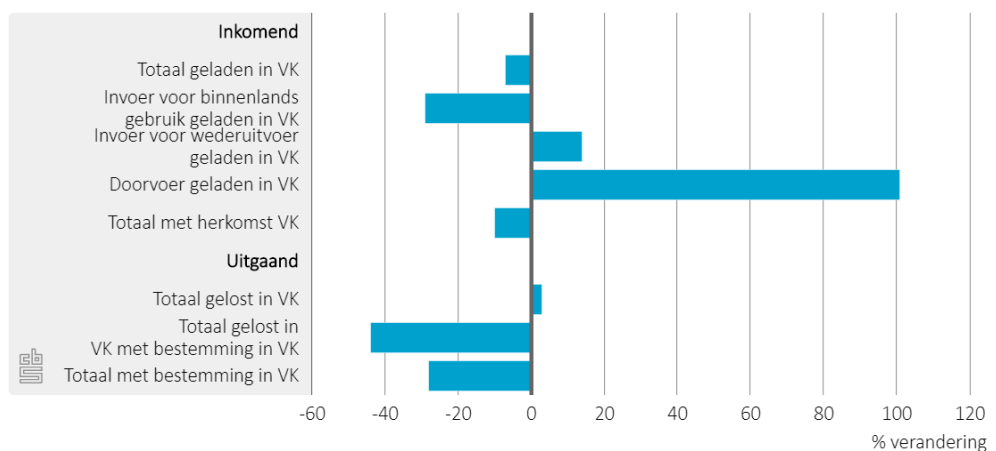
Het totale brutogewicht van binnenkomende goederen die zijn geladen in het Verenigd Koninkrijk is met 7 procent gedaald tussen 2007 en 2018. De daling vond plaats bij de goederen die bestemd zijn voor binnenlands gebruik: 29 procent afname. Het totale gewicht van de wederuitvoer goederen geladen in het Verenigd Koninkrijk steeg

daarentegen met 14 procent en het totale gewicht van de doorvoergoederen uit het Verenigd Koninkrijk verdubbelde over de periode 2007-2018.

Het totale gewicht van de binnenkomende goederen met een herkomst in het Verenigd Koninkrijk kende een daling van 10 procent tussen 2007 en 2018. De goederen uit andere landen die via het Verenigd Koninkrijk werden vervoerd kenden dus een minder scherpere volumeafname dan de goederen uit het Verenigd Koninkrijk zelf.

Het totale brutogewicht van uitgaande goederen die werden gelost in het Verenigd Koninkrijk steeg met 3 procent tussen 2007 en 2018. Daarbij is het deel dat bestemd was voor het Verenigd Koninkrijk met meer dan 40 procent gedaald.

6.3.1. Goederenstromen tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk, 2007 - 2018



6.4 Vervoerwijzen en containervervoer

Het grootste deel (88 procent van het brutogewicht) van de goederen die zijn geladen in het Verenigd Koninkrijk in 2018 kwam per zeeschip. De rest (12 procent) arriveerde in Nederland per pijpleiding. Dit betreft aardgas, ruwe aardolie en chemische producten. Nagenoeg alle goederen (98 procent) die van Nederland naar het Verenigd Koninkrijk gingen reisden per zeeschip.

Acht procent van het gewicht van de goederen die zijn geladen in het Verenigd Koninkrijk en per zeeschip naar Nederland kwamen werd in een container vervoerd. Van de waarde van de goederen die over zee naar Nederland kwamen werd 17 procent per container vervoerd.

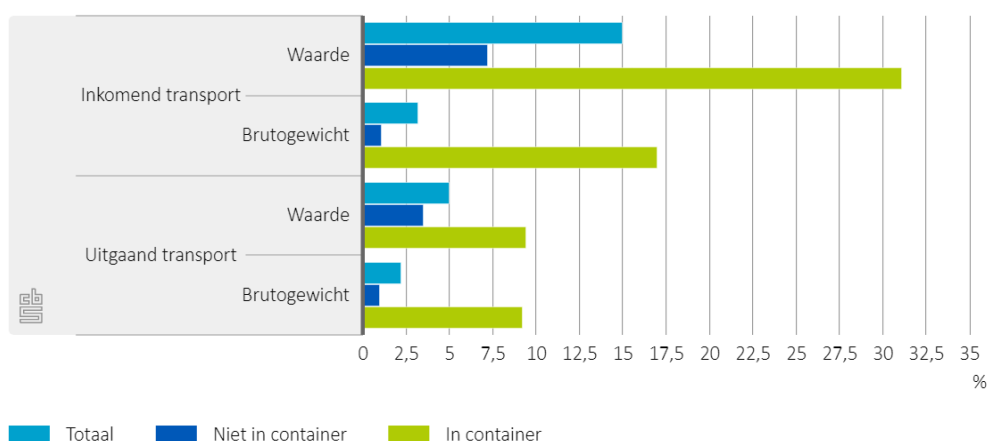
7. Goederenstromen van en naar China

In december 2019 begon een uitbraak van een nieuw coronavirus⁷ in de Chinese regio Wuhan. In de navolgende maanden verspreidde het virus zich vanuit deze regio over grote delen van China en verscheidene andere landen. In diverse Chinese regio's, zoals Wuhan en Peking, werd het verkeer van personen aan banden gelegd, waardoor fabrieken tijdelijk moesten sluiten of slechts op gedeeltelijke kracht konden draaien. Een deel van de Chinese economie kwam tot stilstand. Bij het schrijven van dit artikel is deze situatie nog steeds van kracht. Wereldwijd zijn er gevolgen voor handels- en productieketens doordat eindproducten en onderdelen uit China niet of met vertraging worden geleverd.

Om een indruk te krijgen van de mogelijke economische gevolgen van de productieproblemen in China vanwege de uitbraak van het nieuwe coronavirus beschrijft dit hoofdstuk het aandeel van China in de goederenstromen die naar Nederland worden gebracht voor binnenlands gebruik, wederuitvoer en doorvoer.

Van het goederengewicht dat in 2018 naar Nederland werd gebracht had 3 procent een herkomst in China⁸. Het aandeel in de waarde van de binnengebrachte goederen bedroeg 15 procent. Het aandeel van de bestemming China in het totale goederengewicht dat Nederland in 2018 verliet was 2 procent. Van de waarde van het uitgaande transport was 5 procent bestemd voor China.

7.1.1 Aandeel China in internationale goederenstroom Nederland, 2018

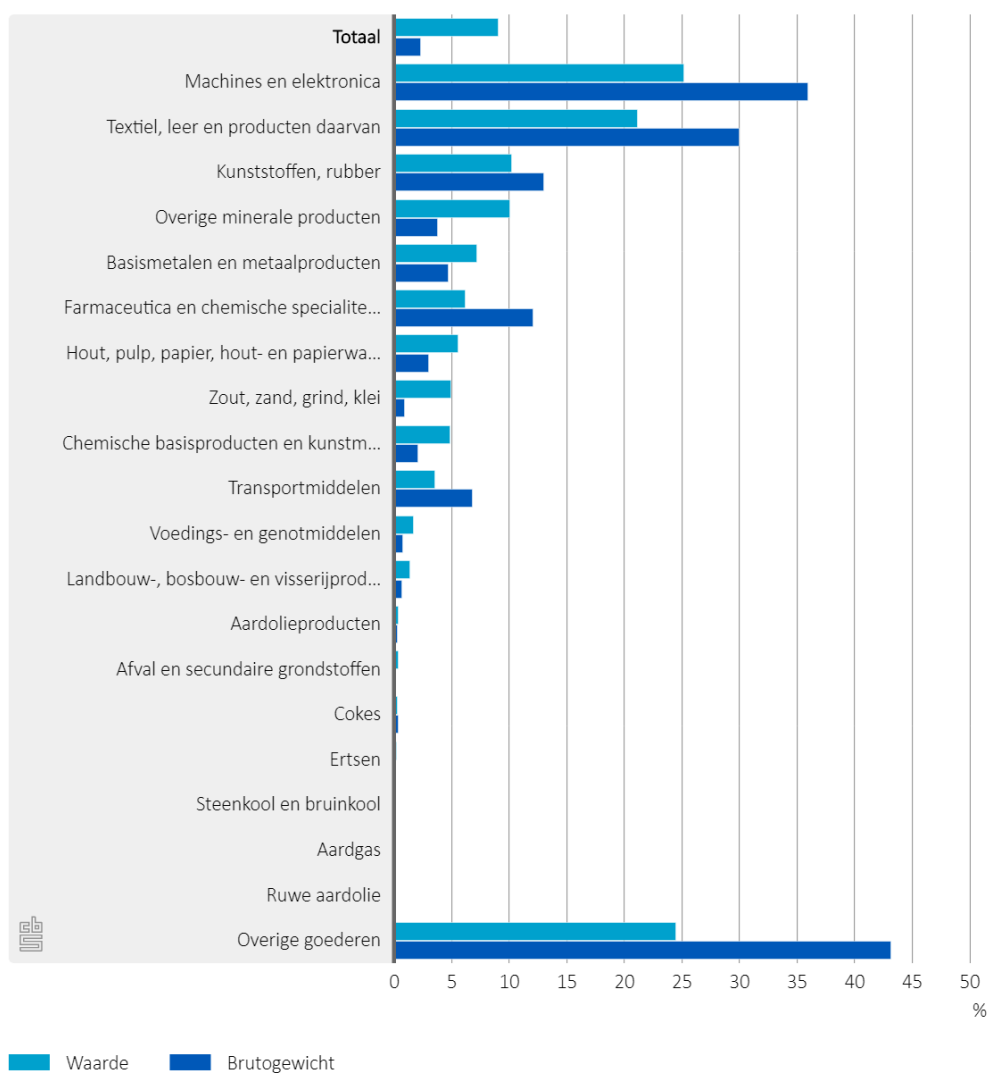


⁷ Ook wel SARS-CoV-2 genoemd. Het virus kan de ziekte COVID-19 veroorzaken (RIVM, 2020).

⁸ De cijfers omvatten ook de aandelen van Taiwan, Mongolië, Hong Kong en Macau. Deze vormen samen met de Volksrepubliek China de landengroep 'China, Taiwan en Mongolië'. Qua omvang van de goederenstromen is China dominant in deze landengroep.

Van de containerstromen is een beduidend groter aandeel aan China gerelateerd dan van de stromen van goederen die niet in containers worden vervoerd. In 2018 kwam 17 procent van het goederengewicht in containers uit China, terwijl 31 procent van de goederenwaarde in containers een herkomst had in China.

7.1.2 Aandeel China in invoer voor binnenlands gebruik, 2018



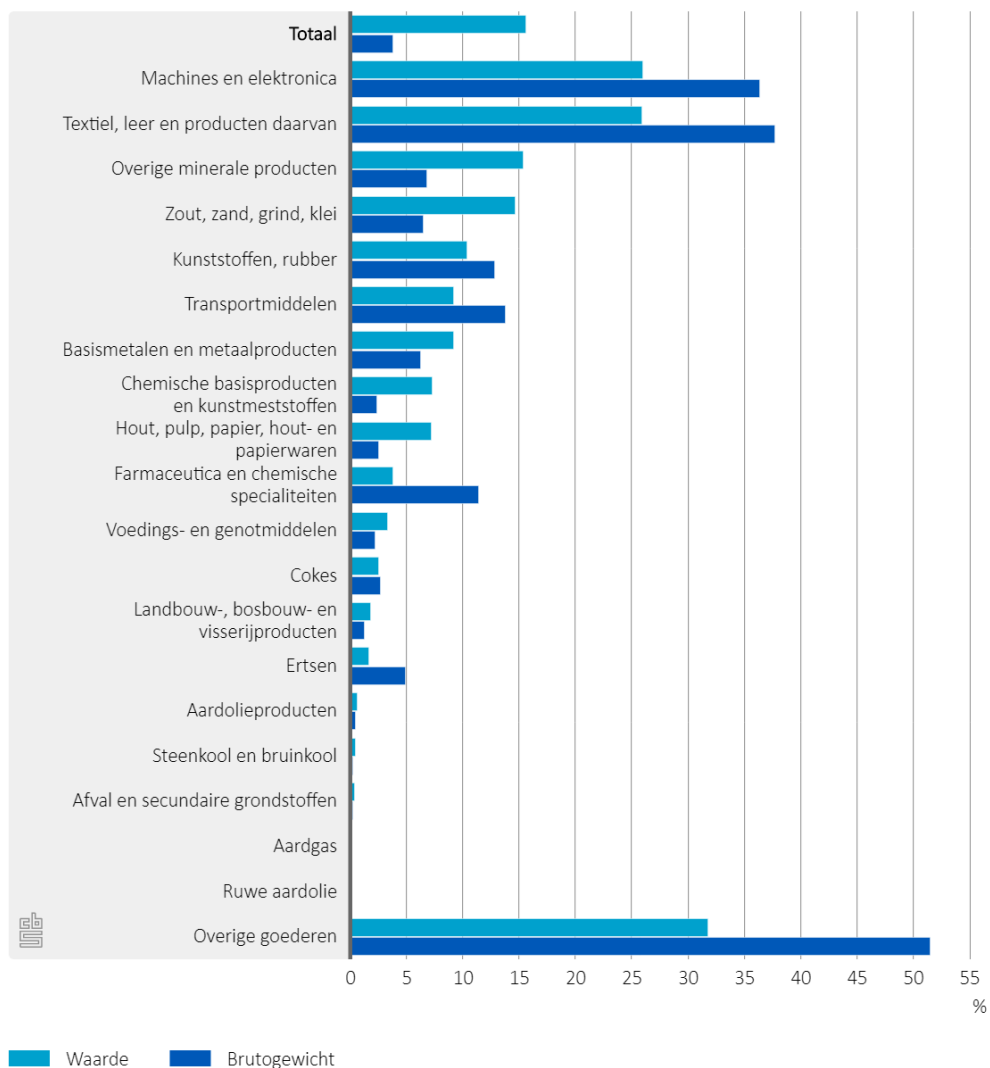
Een klein deel (2 procent) van het gewicht van de totale invoer voor binnenlands gebruik in 2018 was afkomstig uit China. Aan de waarde van de ingevoerde goederen droeg de volksrepubliek 9 procent bij. De ingevoerde goederen hebben dus een relatief hoge gemiddelde waarde per kilogram in vergelijking met de andere landen. China heeft een groot aandeel in het gewicht van de invoer voor binnenlands gebruik van overige goederen⁹ (43 procent), machines en elektronica (36 procent) en textiel, leer en producten daarvan (30 procent). China's bijdrage aan de invoer voor binnenlands gebruik

⁹ Deze goederengroep bestaat uit: drukwerk en opgenomen media; meubilair; overige, niet elders genoemde industrieproducten; brieven en pakketten; overige, niet elders opgenomen goederen.

van kolen, aardgas, ruwe aardolie, cokes, aardolieproducten, afval en secundaire grondstoffen is zeer gering.

De bijdrage van China aan de invoer voor wederuitvoer is groter dan die aan de invoer voor binnenlands gebruik: in 2018 kwam 4 procent van het gewicht en 16 procent van de waarde van de invoer voor wederuitvoer uit China. Ook voor de invoer voor wederuitvoer geldt dat China's aandeel het grootst is voor de overige goederen, textiel/leer en machines/elektronica.

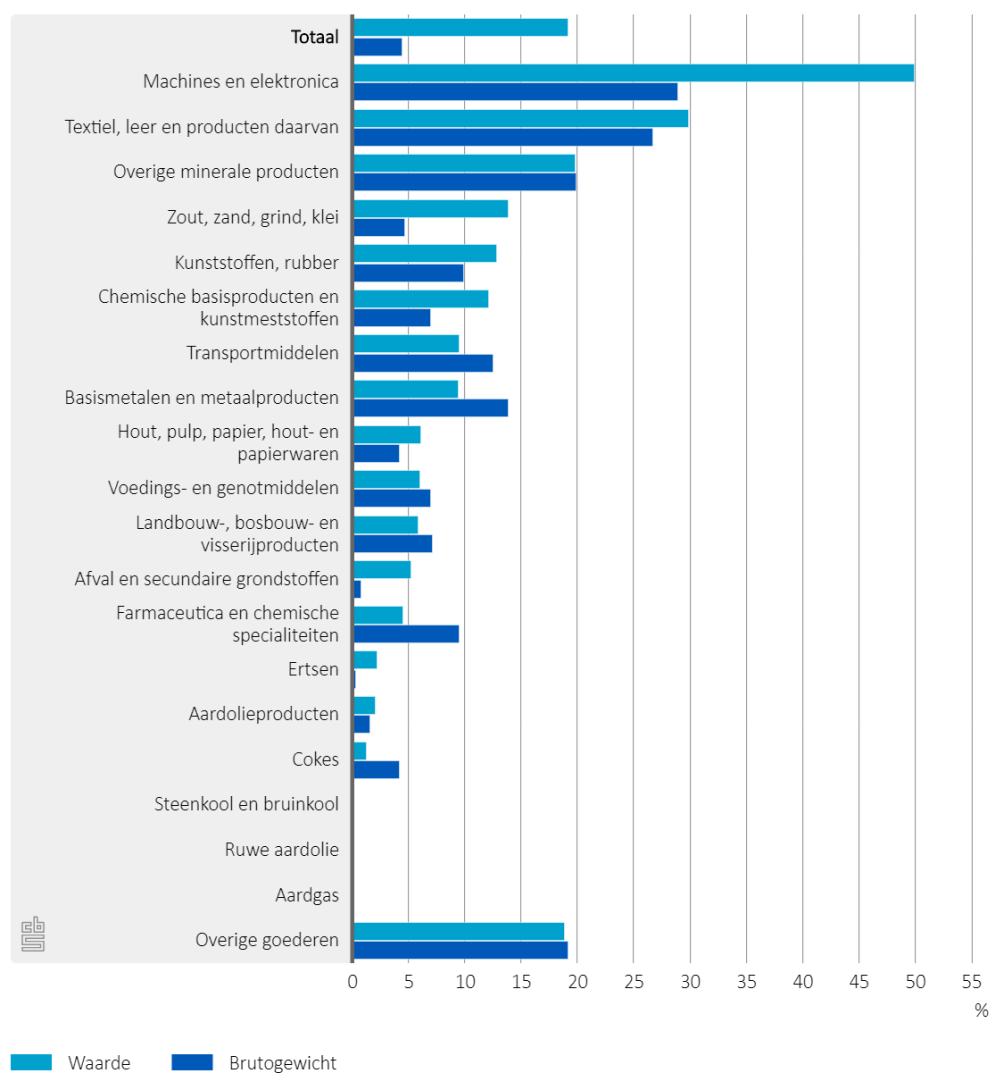
7.1.3 Aandeel China in invoer voor wederuitvoer, 2018



Van de goederenstromen kent de inkomende doorvoer het grootste aandeel van goederen met een herkomst in China. In 2018 kwam 4 procent van het totale brutogewicht en 19 procent van de totale waarde van de inkomende doorvoer uit China. China's bijdrage aan de inkomende doorvoer was het grootst voor machines en elektronica, textiel en leer,

overige minerale producten¹⁰ en overige goederen. De doorvoer is vooral bestemd voor andere EU-landen, en daarvan in het bijzonder de buurlanden Duitsland en België. Problemen met de aanlevering van deze doorvoergoederen als gevolg van het coronavirus zullen dan ook vooral voor die buurlanden gevolgen kunnen hebben.

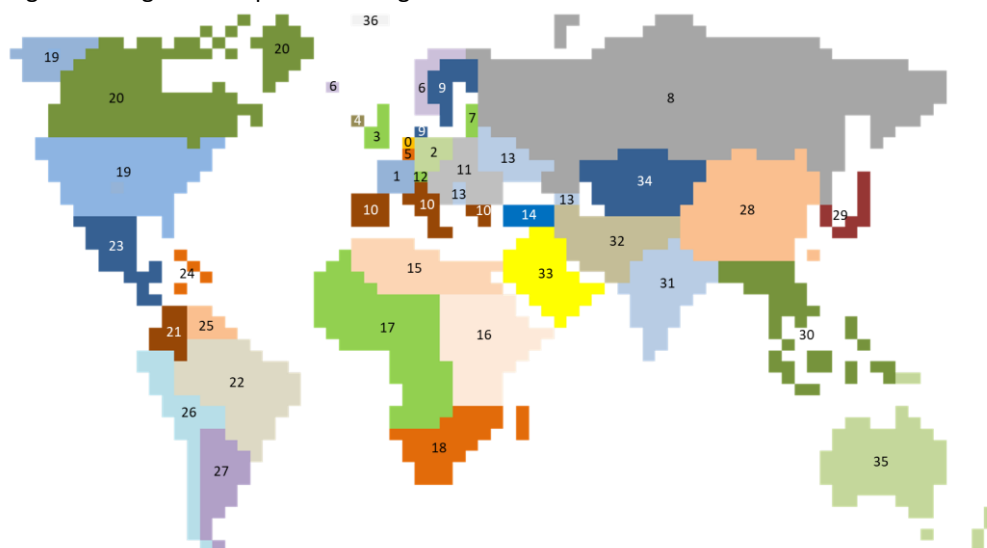
7.1.4 Aandeel China in inkomende doorvoer, 2018



¹⁰ Deze groep bestaat uit: glas en glaswerk, keramische producten; cement, kalk en gips; overige bouwmaterialen en -producten.

Bijlage

Regio indeling: Landen per wereldregio



Nr.	Wereldregio	Landen (alfabetisch)
0	Nederland	Nederland.
1	Frankrijk	Frankrijk, Monaco.
2	Duitsland	Duitsland.
3	Verenigd Koninkrijk	Guernsey, Isle of Man, Jersey, Verenigd Koninkrijk.
4	Ierland	Ierland.
5	België en Luxemburg	België, Luxemburg.
6	Noorwegen, IJsland en de Faeröereilanden	Faeröer, IJsland, Noorwegen, Spitsbergen en Jan Mayen.
7	Baltische staten	Estland, Letland, Litouwen.
8	Rusland	Rusland.
9	Noord-Europa (EU)	Denemarken, Finland, Zweden.
10	Zuid-Europa (EU)	Andorra, Ceuta, Chafarinaseilanden, Melilla, Penon de Alhucemas, Penon de Vélez de la Gomera, Cyprus, Gibraltar, Griekenland, Italië, Malta, Portugal, San Marino, Spanje, Vaticaanstad.
11	Oost-Europa (EU)	Bulgarije, Hongarije, Kroatië, Oostenrijk, Polen, Roemenië, Slovenië, Slowakije, Tsjechië.
12	Zwitserland en Liechtenstein	Liechtenstein, Zwitserland.
13	Oost-Europa, incl. Balkan en Kaukasus (niet EU)	Albanië, Armenië, Azerbeidzjan, Bosnië en Herzegovina, Georgië, Kosovo, Macedonië, Moldavië, Montenegro, Oekraïne, Servië, Wit-Rusland.
14	Turkije	Turkije.

15	Noord-Afrika	Algerije, Egypte, Libië, Marokko, Tunesië, Westelijke Sahara.
16	Oost-Afrika	Brits-Indisch Oceaanterritorium, incl. Chagoseilanden, Burundi, Djibouti, Eritrea, Ethiopië, Kenia, Oeganda, Rwanda, Seychellen, Soedan, Somalië, Tanzania, Zuid-Soedan.
17	West-Afrika	Angola, Benin, Burkina Faso, Centraal-Afrikaanse Republiek, Congo-Brazzaville, Congo-Kinshasa, Equatoriaal-Guinea, Gabon, Gambia, Ghana, Guinee, Guinee-Bissau, Ivoorkust, Kaapverdië, Kameroen, Liberia, Mali, Mauritanië, Niger, Nigeria, Réunion, Sao Tomé en Principe, Senegal, Sierra Leone, Sint-Helena, Ascension en Tristan da Cunha, Togo, Tsjaad.
18	Zuidelijk Afrika	Botswana, Comoren, Lesotho, Madagaskar, Malawi, Mauritius, incl. Agalega-eilanden, Cargados Carajoseilanden, Rodrigues, St. Brandoneilanden, Mayotte: Grande-Terre en Pamanzi, Mozambique, Namibië, Swaziland, Zambia, Zimbabwe, Zuid-Afrika.
19	Verenigde Staten van Amerika	Verenigde Staten.
20	Canada en Groenland	Canada, Groenland, St. Pierre en Miquelon.
21	Colombia	Colombia.
22	Brazilië	Brazilië.
23	Midden-Amerika	Belize, Costa Rica, El Salvador, Guadeloupe, Guatemala, Honduras, Mexico, Nicaragua, Panama.
24	Caribisch gebied	Amerikaanse Maagdeneilanden, Anguilla, Antigua en Barbuda, Aruba, Bahama's, Barbados, Bermuda, Britse Maagdeneilanden, Caribisch Nederland, Cuba, Curaçao, Dominica, Dominicaanse Republiek, Grenada, Guadeloupe, Zuid-Grenadinen, Haïti, Jamaica, Kaaimaneilanden, Martinique, Montserrat, Nederlandse Antillen, Puerto Rico, Saint Bartélemy, Saint Kitts en Nevis, Saint Lucia, Saint Martin, Saint Vincent en de Grenadines, Sint-Maarten (NL), Trinidad en Tobago, Turks- en Caicoseilanden.
25	Noordelijk Zuid-Amerika	Frans-Guyana, Guyana, Suriname, Venezuela.
26	Westelijk Zuid-Amerika	Bolivia, Chili, Ecuador, Peru.
27	Zuidoostelijk Zuid-Amerika	Argentinië, Falklandeilanden, Paraguay, Uruguay.
28	China, Taiwan en Mongolië	China, Hong Kong, Macau, Mongolië, Taiwan.
29	Japan en Korea's	Japan, Noord-Korea, Zuid-Korea.
30	Zuidoost-Azië	Brunei, Cambodja, Filipijnen, Indonesië, Laos, Maleisië, Myanmar, Oost-Timor, Singapore, Thailand, Vietnam.
31	India en buurlanden	Bangladesh, Bhutan, India, Maldiven, Nepal, Sri Lanka.

32	Pakistan, Afghanistan, Iran	Afghanistan, Iran, Pakistan.
33	Zuidwest-Azië	Bahrein, Irak, Israël, Jemen, Jordanië, Koeweit, Libanon, Oman, Palestina, Qatar, Saoedi-Arabië, Syrië, Verenigde Arabische Emiraten.
34	Centraal-Azië	Kazachstan, Kirgizië, Oezbekistan, Tadzjikistan, Turkmenistan.
35	Oceanië	Amerikaans-Samoa, Antarctica, Australië, Bouveteiland, Christmaseiland, Cocoseilanden, Cookeilanden, Fiji, Franse Zuidelijke Gebieden, Frans-Polynesië, Guam, Heard- en McDonaldeilanden, Kiribati, Marshalleilanden, Micronesia, Nauru, Nieuw-Caledonië, Nieuw-Zeeland, Niue-eiland, Noordelijke Marianen, Norfolk-eilanden, Palau, Papoea-Nieuw-Guinea, Pitcairneilanden, Salomonseilanden, Samoa, Tokelau-eilanden, Tonga, Tuvalu, Vanuatu, Verre gelegen eilandjes van de Verenigde Staten, Wallis en Futuna, Zuid-Georgië en Zuid-Sandwicheilanden.
36	Overig of onbekend	Niet nader bepaalde landen en gebieden in het kader van het handelsverkeer met derde landen. Niet nader bepaalde landen en gebieden in het kader van het intracommunautaire handelsverkeer. Om commerciële of militaire redenen niet nader aangegeven landen en gebieden in het kader van het communautaire handelsverkeer. Om commerciële of militaire redenen niet nader aangegeven landen en gebieden in het kader van het handelsverkeer met derde landen. Onbekend, zie onbekend.

Verklaring van tekens

Niets (blanco)	Een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
.	Het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim
*	Voorlopig cijfer
**	Nader voorlopige cijfer
2017–2018	2017 tot en met 2018
2017/2018	Het gemiddelde over de jaren 2017 tot en met 2018
2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz., beginnend in 2017 en eindigend in 2018
2013/'14–2017/'18	Oogstjaar, boekjaar, enz., 2015/'16 tot en met 2017/'18

De gepresenteerde cijfers in dit artikel zijn gebaseerd op de integratie van de statistieken van internationale handel in goederen en de transportstatistieken voor zes vervoerwijzen. De cijfers zijn schattingen met betrouwbaarheidsmarges en kunnen in de toekomst worden aangepast op basis van het beschikbaar komen van nieuw of geactualiseerd bronmateriaal. Hierdoor hebben de cijfers voor een langere periode een voorlopig karakter. In geval van afronding kan het voorkomen dat het weergegeven totaal niet overeenstemt met de som van de getallen.

Colofon

Uitgever

Centraal Bureau voor de Statistiek
Henri Faasdreef 312, 2492 JP Den Haag
www.cbs.nl

Prepress

CCN Creatie en visualisatie

Ontwerp

Edenspiekermann

Inlichtingen

Vragen over deze publicatie kunnen gestuurd worden aan CBS-CvB onder vermelding van het referentienummer 180195. Ons e-mailadres is maatwerk@cbs.nl.

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2018.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits het CBS als bron wordt vermeld.