



Basisbestanden goederenwegvervoer 2019

Basisbestanden goederenwegvervoer 2019

Verklaring van tekens

niets (blanco)	een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
.	het cijfer is onbekend, onvoldoende betrouwbaar of geheim
0 (0,0)	het cijfer is kleiner dan de helft van de gekozen eenheid
*	voorlopige cijfers
**	nader voorlopige cijfers
-	(indien voorkomend tussen twee getallen) tot en met
2016-2017	2016 tot en met 2017
2016/2017	het gemiddelde over de jaren 2016 tot en met 2017
2016/'17	oogstjaar, boekjaar, schooljaar, enz. beginnend in 2016 en eindigend in 2017
2004/'05-2016/'17	oogstjaar enz., 2004/'05 tot en met 2016/'17

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: Textcetera, Den Haag en CCN Creatie, Den Haag
Ontwerp: Edenspiekermann
Omslagfoto: ANP / [naam fotograaf]

Inlichtingen

Tel. 088 570 70 70
Via contactformulier: www.cbs.nl/infoservice

© Centraal Bureau voor de Statistiek, Den Haag/Heerlen/Bonaire, 2021.
Verveelvoudigen is toegestaan, mits CBS als bron wordt vermeld.

Inhoud

1. Inleiding 5

- 1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek 5
- 1.2 Opzet van het onderzoek 6
- 1.3 Leeswijzer 6

2. Beschrijving van het onderzoek 8

- 2.1 Populatie 8
- 2.2 Onderzoeksmethoden 14
- 2.3 Kwaliteitseisen van de uitkomsten 36
- 2.4 Omschrijving eindbestanden 38

3. Variabelen Basisbestand 2019 48

- 3.1 Laadplaats en losplaats 48
- 3.2 Grenspost in en uit volgens LMS-zonering 54
- 3.3 Goederengroep NST2007 en NSTR 55
- 3.4 Verschijningsvorm 57
- 3.5 Containerindicator 60
- 3.6 Voertuigtype 61
- 3.7 Laadvermogenklasse 63
- 3.8 Type rit 64
- 3.9 Type vervoer 66
- 3.10 Nationaliteit vervoerder 68
- 3.11 Aantal zendingen 69
- 3.12 Aantal beladen/lege containers en TEU 70
- 3.13 Aantal ritten 73
- 3.14 Totaal vervoerd (brutoplus) gewicht 76
- 3.15 Vervoerd gewicht beladen/lege container 77
- 3.16 Ingezet laadvermogen 78
- 3.17 Ladingtonkilometers totale traject/Nederlands grondgebied 78
- 3.18 Voertuigafstand totale traject/Nederlands grondgebied 79
- 3.19 Laadvermogentonkilometer totale traject/Nederlands grondgebied 81
- 3.20 TEU-kilometers totale traject/Nederlands grondgebied 82
- 3.21 Gevaarlijke stoffen typering volgens ADR 83
- 3.22 Spreiding over de week en over het jaar 84
- 3.23 GEVI-gevaarlijke stoffen 85
- 3.24 Laadplaats/losplaats volgens SMILE-indeling 86
- 3.25 Transitolanden 89
- 3.26 Waarde vervoerde goederen in euro 91
- 3.27 Asconfiguratie 94
- 3.28 Dag van de lading 95
- 3.29 Euronorm 95

- 3.30 Stofcategorie **97**
- 3.31 Extra variabelen bestelauto's **98**

4. Bijlage 99

- 4.1 Bewerkingen op buitenlandse vervoerders **99**
- 4.2 Hercodering NSTR naar verschijningsvorm **105**
- 4.3 GEVI-koppeltabel **112**
- 4.4 SMILE-indeling **116**
- 4.5 Waarde-brutogewicht factor (WBF) voor het wegvervoer, per NSTR4, 2016 **117**
- 4.6 Landencodering volgens de Geonomenclatuur **120**
- 4.7 Descriptives basisbestanden **121**
- 4.8 Eurostatcontroles op micro wegvervoerdata **126**
- 4.9 Overzicht van variabelen en hoe deze tot stand zijn gekomen **129**
- 4.10 'Printscreens' zendingschermen internetvragenlijst **132**
- 4.11 Koppeltabel Gemeente – LMSVAM **135**
- 4.12 Koppeltabel NUTS2013 – NUTS2016 **138**

Begrippenlijst **140**

Literatuur **145**

Medewerkers **146**

1. Inleiding

1.1 Aanleiding en doel van het onderzoek

Rijkswaterstaat Water, Verkeer en Leefomgeving (WVL) heeft het Centraal Bureau voor de Statistiek de opdracht gegeven voor het samenstellen van basisbestanden over het goederenwegvervoer voor de statistiekjaren 2015, 2016, 2017, 2018 en 2019.

De basisbestanden vormen de input voor verkeers- en vervoersmodellen, die een belangrijke rol spelen in beleidsvorming. Maatregelen die verkeer en vervoer beïnvloeden, zoals de aanleg van infrastructuur of vormen van beprijzing, worden vrijwel altijd afgewogen door het in kaart brengen van de effecten van deze maatregelen met modellen. De modellen moeten voortdurend worden aangepast aan de hand van nieuwe inzichten en (technische) mogelijkheden. Behalve bij verkeers- en vervoersmodellen worden de basisbestanden ook gebruikt bij tal van andere specifieke studies en onderzoeken, bijvoorbeeld in het kader van MIRT-verkenningen.

In de afgelopen dertig jaar zijn er voor diverse jaren basisbestanden goederenvervoer (BBGV) aangemaakt: 1986, 1992, 1998, 2004, 2011 en in de periode 2014–2019. De BBGV's zijn omvangrijk en complex. De basisbestanden goederenwegvervoer zijn slechts één onderdeel van de BBGV. Zo bestaan er naast die van het goederenwegvervoer ook BBGV's voor de binnenvaart en spoor. Voor 1998 werden de bestanden van deze modaliteiten aangevuld met zeevaart en pijpleiding als onderdeel van een transportketenbestand. Dit rapport richt zich uitsluitend op de modaliteit wegvervoer.

In 2019 heeft CBS voor het statistiekjaar 2018 gedetailleerde wegvervoer-bestanden ter beschikking besteld voor het produceren van een basisbestand goederenwegvervoer. Het werken met verouderde basisdata leidt tot minder betrouwbare uitkomsten van de modellen en analyses. Vanuit dit oogpunt zijn actuele en betrouwbare basisbestanden essentieel.

Het doel van de opdracht is de actualisatie van het basisbestand wegvervoer 2018. Dit doel sluit naadloos aan bij de missie van het Centraal Bureau voor de Statistiek om betrouwbare en samenhangende statistische informatie te publiceren, die inspeelt op de behoefte van de samenleving. Het resultaat is een set wegvervoerbestanden van het basisjaar 2019. Deze set is gelijk aan die van het statistiekjaar 2018. Ook de gehanteerde methoden zijn gelijk aan die van de basisbestanden 2018. Vanaf 2018 zijn de bestelauto's (ten opzichte van 2016) wel met een verbeterde vragenlijst, en voor het beroepsvervoer een (iets) hogere steekproef waargenomen (zie paragraaf 2.1.2).

140 000 kilometer
lengte Nederlands wegnnet



1.2 Opzet van het onderzoek

Het doel van de statistiek van het wegvervoer is het samenstellen van overzichten (per kwartaal) met informatie over het binnenlandse en internationale goederenvervoer over de weg. Deze informatie wordt gespecificeerd naar aantal ritten, afgelegde afstand, vervoerd gewicht en vervoersprestatie (ladingtonkilometers). De goederenstromen worden uitgesplitst naar goederensoort en naar landen en regio's van lading en lossing. Daarnaast wordt er onderscheid gemaakt tussen beroepsvervoer (vervoer van goederen tegen betaling voor rekening van derden) en eigen vervoer (het vervoer van goederen voor eigen rekening).

Met het basisbestand kan het verkeer en vervoer over de weg binnen Nederland – maar ook van en naar Nederland – door zowel Nederlandse als buitenlandse voertuigen worden beschreven. Het basisbestand goederenwegvervoer bestaat uit informatie over voertuig-, rit-, en zendingsgegevens voor het statistiekjaar 2019. Om kwalitatief goede basisbestanden te leveren zijn de bestanden op gedetailleerd niveau gecontroleerd en geanonimiseerd. Met anonimiseren wordt bedoeld dat alle informatie die herleidbaar is naar persoonsgegevens (zoals kentekens en bedrijfsinformatie) niet in de basisbestanden worden getoond.

CBS hanteert bij het analyseren en corrigeren van de goederenwegvervoercijfers normaliter een top-down benadering, waarbij eerst wordt gekeken of de cijfers op macroniveau van de gewenste kwaliteit zijn. Wanneer nodig wordt er verder ingezoomd. Bij de basisbestanden goederenwegvervoer 2019 is het echter van belang dat alle data van voldoende kwaliteit zijn. Om die reden is het noodzakelijk om extra gaafmaakwerk en modelmatige verbeteringen toe te passen bij de huidige waarneming.

Een uitgebreide beschrijving en verantwoording van de onderzoeksresultaten is weergegeven in hoofdstuk 2 'Beschrijving van het onderzoek'.

1.3 Leeswijzer

Deze rapportage omtrent de basisbestanden goederenwegvervoer 2019 bestaat uit drie delen.

In het eerste deel staat de gehanteerde methodologie centraal. De onderzoeksmethode, populatie-, steekproef- en responsgegevens zijn beschreven in hoofdstuk 2. Tevens is weergegeven hoe de resultaten van de uitkomsten kunnen worden geïnterpreteerd. In hoofdstuk 2 is bovendien inzichtelijk gemaakt hoe de verschillende bestanden zijn ingedeeld en hoe deze bestanden zich onderling verhouden. De kwaliteit van de uitkomsten komt aan de orde en er zal een overzicht worden gegeven van de verschillen (in waarneming en (steekproefmethoden)) tussen de basisbestanden vanaf 2014 met die van de basisbestanden 2011, omdat er in 2013 een trendbreuk heeft plaatsgevonden vanwege wijzigingen in methodologie en uitvraagstrategie. Het hoofdstuk eindigt met een overzicht van de door WVl gewenste basisbestanden wegvervoer en een uitgebreide recordomschrijving van de uiteindelijk geleverde eindbestanden.

Het tweede deel van dit rapport richt zich op de variabelen van de basisbestanden. In hoofdstuk 3 worden de werkzaamheden gepresenteerd die zijn uitgevoerd om de basisbestanden te construeren. Tevens zijn diverse tabellen opgenomen om de analyses en resultaten inzichtelijk te maken. Er is naar gestreefd om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de werkwijze en methoden die gebruikt zijn bij het maken van de vorige edities van het basisbestand omwille van de consistentie van de cijfers. Hierdoor kunnen trendbreuken zo veel mogelijk worden voorkomen. Echter door een verbeterde waarneming en verbeterde methoden is er op een aantal vlakken wel sprake van een breuk tussen de basisbestanden vanaf 2014 met de vorige edities. In hoofdstuk 3 worden de afzonderlijke variabelen beschreven, inclusief tabellen en grafieken.

849 miljoen ton vervoerd over
Nederlands wegennet



Het derde, en laatste, deel bestaat uit diverse bijlages waarin extra achtergrondinformatie over diverse variabelen is opgenomen. Deze bijlages zijn terug te vinden in hoofdstuk 4.

Aan het einde van het rapport is tevens een begrippenlijst toegevoegd waarin gehanteerde afkortingen en begrippen nader worden toegelicht.

2. Beschrijving van het onderzoek

2.1 Populatie

De doelpopulatie van de basisbestanden goederenwegvervoer 2019 is onder te verdelen in het Nederlands bedrijfsvoertuigenpark met meer dan 2 ton laadvermogen, het Nederlandse bedrijfsvoertuigenpark met een laadvermogen onder de 2 ton (bestelauto's) en de buitenlandse vervoerders. De populatie- en steekproefomvang van deze drie categorieën zijn beschreven in deze paragraaf.

Nederlandse bedrijfsvoertuigen (met meer dan 2 ton laadvermogen)

De basis voor de bestanden vormt de informatie voortkomend uit de wegvervoerenquête. In deze enquête vullen bedrijven, voor Nederlandse kentekens met een maximaal toegestaan gewicht (laadvermogen plus leeg gewicht) van meer dan 3,5 ton, verkeer- en vervoersgegevens in.

De doelpopulatie omvat alle Nederlandse bedrijfsvoertuigen. De informatie komt uit het register van de Rijksdienst wegverkeer (RDW). Een aantal categorieën voertuigen, waaronder militaire voertuigen, landbouwvoertuigen en bedrijfsvoertuigen ouder dan 25 jaar, vallen buiten het onderzoek. De statistische eenheden zijn Nederlandse bedrijfsvoertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van meer dan 3,5 ton. Het gaat hierbij om bijna 39 duizend steekproefkentekens per jaar op een populatie van bijna 135 duizend kentekens, zie tabel 2.1.1 en 2.1.2.

2.1.1 Populatie Nederlands bedrijfsvoertuigenpark (boven 2 ton laadvermogen) per kwartaal, 2019

	Q1	Q2	Q3	Q4	Jaar gemiddelde
Populatie					
Eigen vervoer	60 754	60 801	65 376	65 563	63 124
Beroepsvervoer	70 094	70 490	73 068	72 510	71 541
Totaal	130 848	131 291	138 444	138 073	134 664

2.1.2 Steekproef Nederlands bedrijfsvoertuigenpark (boven 2 ton laadvermogen) per kwartaal, 2019

	Q1	Q2	Q3	Q4	Totaal
Vervoersoort					
Eigen vervoer	4 070	4 097	4 369	4 559	17 095
Beroepsvervoer	6 402	4 968	5 233	5 210	21 813
Totaal	10 472	9 065	9 602	9 769	38 908

De trekkingskans van het Nederlandse bedrijfsvoertuigenpark is steekproefstratum afhankelijk. Gemiddeld is deze kans ruim 33 procent. De steekproefstrata (in totaal 74) zijn vastgesteld op basis van branche (SBI), bouwjaar van het voertuig, laadvermogen van het voertuig en het type voertuig (vrachtauto, trekker, speciaal voertuig) en sinds 2013 de grootte van het wagenpark (zie ook 2.1.1 Verschillen steekproefmethodologie grote vrachtauto's 2019 (en die van 2014–2018) met 2011). De respons wordt opgehoogd met de 'ophoogfactor' (x 13 weken x (populatie/respons)). Op de volgende pagina wordt voor één stratum een voorbeeld gegeven van hoe de ophoging in zijn werk gaat.

Voorbeeld ophoging stratum

In het stratum met de volgende kenmerken:

- Beroepsvervoer
- Laadvermogenklasse tussen 3,5 ton en 15 ton
- Leeftijd: jonger dan 5 jaar
- Type voertuig: vrachtauto
- Kentekens behoren tot een wagenpark >30 kentekens

was er in het eerste kwartaal 2014 sprake van een populatie 1 882 en een respons van 157 (uit een steekproef van 200). De ophoogfactor naar het kwartaal wordt als volgt berekend:

$$(1\,882/157) * 13 \text{ (weken)} = 155,8$$

Verschillen steekproefmethodologie grote vrachtauto's tussen 2019 (en ook die van 2014–2018) met 2011

Vanaf het statistiekjaar 2013 heeft CBS veranderingen doorgevoerd in de gehanteerde steekproefmethodologie. In onderstaande paragrafen worden deze veranderingen beschreven, omdat deze ook gevolgen hebben voor de volgtijdelijke vergelijkbaarheid tussen de statistiekjaren 2011 (basisbestandjaar) met de statistiekjaren 2014–2019 (nieuwe basisbestand jaren, met gelijke steekproefmethodologie).

Steekproefomvang

De steekproefomvang is in de jaren 2014–2019 ten opzichte van 2011 aanzienlijk lager. Er is bijna een derde minder steekproefkentekens uitgevraagd. Dit is gebeurd in het kader van een administratief lastendrukverlichtingsprogramma binnen CBS (zie kader Showcase wegvervoer). Ook was het sinds 2013 mogelijk om door verbeterde koppelingen tussen kentekengegevens en bedrijfsgegevens de kentekens behorende tot particulieren eruit te filteren (ongeveer 2,5 procent van de totale populatie), zowel uit de populatie als uit de steekproef. Kentekens van particulieren behoren namelijk niet tot de doelpopulatie binnen de verordening voor Eurostat (Europese Commissie, 2010). Een methodologisch intern CBS-onderzoek heeft uitgewezen dat de verlaging van de steekproef een beperkte invloed had op de steekproefmarges.

Respons

Tegenover de steekproefdaling staat een aanzienlijk hogere respons. Deze is toegenomen van 2011 met ruim 18 procentpunt naar 91 procent in 2019.

91% respons bij enquête
vrachtauto's



Kwaliteit data

Ook de kwaliteit van de respons is flink verbeterd. Er is minder stilstand van het voertuig opgegeven (ook een vluchtcategorie in de vragenlijst) en er zijn meer ritten per kenteken gerapporteerd. Daarnaast is het voor bedrijven in de nieuwe, in 2013 geïntroduceerde, vragenlijst mogelijk om meer zendingen per rit (tot een maximum van 15 per dag) op te geven dan in 2011 toen er nog maximaal 4 zendingen per rit konden worden opgegeven. Voor bedrijven die via XML (rechtstreeks uit Transport Management Systemen) aanleveren worden vanaf 2013 alle opgegeven zendingen bij een rit verwerkt (ten opzichte van 2011 maximaal 4). Als resultaat telt het Basisbestand deelritten in 2019 ruim 586 duizend records (47 procent meer dan in 2011).

Spreiding

Een belangrijke wijziging bij de basisbestanden 2014–2019 ten opzichte van de basisbestanden 2011 heeft betrekking op de spreiding in de uitvraag. In 2011 werden bedrijven nog slechts 1 week per jaar (met al de getrokken steekproefkentekens) uitgevraagd. Dit leidde tot steekproefteevalligheden in de cijfers omdat grote, in de statistiek dominante bedrijven, in niet representatieve weken werden getrokken. Bijvoorbeeld een groot bouwbedrijf in een periode van vorstverlet of bouwvak. In de periode 2014–2019 is deze voorwaarde voor bedrijven met een wagenpark groter dan 30 losgelaten. De kentekens van deze bedrijven zijn gespreid over het jaar uitgevraagd. Dit betreft ongeveer een derde van de kentekens. Dit heeft geleid tot een veel representatievere verdeling van het waargenomen goederenwegvervoer over het jaar.

Kader: Showcase wegvervoer

In het kader van een groot administratieve lastendrukverlichtingsprogramma binnen CBS is de uitvraag van het goederenwegvervoer als eerste statistiek (showcase) verbeterd. Samen met Transport Logistiek Nederland (TLN), de Organisatie voor Eigen vervoerders en de verladers (EVO) en 25 wegtransportbedrijven is er een nieuwe vragenlijst ontwikkeld die veel sneller is in te vullen en veel beter aansluit bij de dagelijkse praktijk bij transportbedrijven. Ook is de frequentie van de uitvraag aangepakt. Moesten grote transportbedrijven de gegevens van al hun kentekens voor 1 week per jaar binnen twee weken aanleveren, sinds 2013 kunnen ze dat gespreid over het jaar doen, waardoor het voor de bedrijven beter te plannen is. De lastendruk (gemeten in euro's) is voor het bedrijfsleven in één jaar tijd met twee derde omlaag gebracht. Bedrijven zijn nu veel beter in staat de juiste (hoeveelheid) gegevens (gespreid) aan CBS te leveren, waardoor de kwaliteit van de statistiek van het wegvervoer aanzienlijk is verbeterd. Dit geldt ook voor de perceptie van het bedrijfsleven ten aanzien van de enquête. Stond de enquête voor aanvang van het project 'showcase wegvervoer' nog stevast in de administratieve ergernissen en lasten top 10 uitgebracht door de EVO en jaarlijks aangeboden aan de

Tweede Kamer, inmiddels is de enquête als resultaat van het showcase-project daaruit verdwenen.

In tabel 2.1.3 zijn enkele uitkomsten van de steekproef weergegeven van het jaar 2019. De percentages behorend bij 'gereden', 'terreinwerk', 'niet gereden' en 'niet in bezit' hebben betrekking op de 33 746 kentekens waarvan gegevens zijn ontvangen (Internet, XML en papier). De netto respons is het resultaat van de ontvangen respons (bruto respons) minus de categorie 'niet in bezit'. Deze laatste categorie wordt buiten beschouwing gelaten ('technische non-respons').

2.1.3 Steekproef Nederlands bedrijfsvoertuigenpark, 2019

	aantal respondenten	% van totale steekproef	% van respondenten
Respons	35 445	91	
Non-respons	3 463	9	
Totale steekproef	38 908		
Gereden	25 762	66	73
Niet gereden/terreinwerk	6 763	17	19
Niet in bezit	2 920	8	8
Netto respons steekproef	32 525	84	

Nederlandse bestelauto's

Bedrijfsvoertuigen met een maximaal toegestaan gewicht van minder dan 3,5 ton (onder de 2 ton laadvermogen) vallen onder de noemer bestelauto's. Bestelauto's zijn in 2016 met een verbeterde vragenlijst en een hogere steekproef uitgevraagd. Het onderzoek, grotendeels gefinancierd door het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM)) is in 2018 nog een keer worden herhaald en verbeterd. In 2019 en 2020 is de vragenlijst voortgezet, maar nu gefinancierd vanuit de Topsector Logistiek. De vragenlijst is tot stand gekomen in samenwerking met de brancheorganisaties TLN en EVO. De laatste keer dat het onderzoek vóór 2016 is gehouden was in 2012.

Onderstaand de belangrijkste veranderingen in de waarneming waarop het basisbestand 2016 (vergeleken met de uitvraag van 2012) is samengesteld:

- Hogere steekproef (factor 4)
- Door verbeteringen in de uitvraag (ontmoedigen papier, verbeteringen in de vragenlijst) meer kentekens met ritten waarop het basisbestand is gebaseerd (8 224 in 2016, 1 670 in 2012; factor 5)
- Door betere afleiding meer deelritten (118 118 in 2016 en 19 800 in 2012; factor 6)
- In de vragenlijst is de categorie 'bouw' toegevoegd aan de categorieën 'service', 'goederenvervoer' en 'post en koeriers'.
- In de vragenlijst wordt nu gevraagd naar het onderscheid van het vervoerd gewicht naar goederen en gereedschap (standaard op de bestelwagen). In 2012 werd alleen naar het totaal vervoerd gewicht gevraagd.

- In de vragenlijst wordt gevraagd naar de 5 belangrijkste plaatsen van rijden, in 2012 waren dat er 3.
- In de vragenlijst wordt bij alle categorieën naast het aantal ritten naar het aantal stops gevraagd.

875 000 bestelauto's
gemiddeld in 2019



Vanaf statistiekjaar 2018 is de uitvraag onder eigenaren van bestelauto's, gebaseerd op de ervaringen van 2016 verder verbeterd op de volgende punten:

1. *Hogere steekproef beroepsvervoer*

De steekproef onder steekproefstrata bij het beroepsvervoer is verhoogd. Aanleiding was dat Rijkswaterstaat extra interesse had in specifiek het post- en pakketvervoer. Het aandeel van het post- en pakketvervoer in het totale bestelautovervoer is echter klein, waardoor een goede geografische verdeling beperkt mogelijk was. Omdat het beroepsvervoer relatief (vergeleken met de categorieën bouw, service en goederenvervoer) een hoog aandeel heeft in het post- en pakketvervoer en de steekproef voor het beroepsvervoer en eigen vervoer apart is gestratificeerd, heeft het CBS de steekproef fracties voor de beroepsvervoerstrata vanaf statistiekjaar 2018 verhoogd.

2. *Verbeterde vermelding van de steekproefperiode in de vraagstelling*

Vergeleken met de vrachtauto's (steekproefperiode van 1 week) heeft de bestelauto-enquête een kortere enquêteperiode van 3 dagen. Veel bedrijven moesten in 2016 naast de vrachtauto-enquête ook de bestelauto-enquête invullen. Er waren aanwijzingen dat er bedrijven waren die gegevens over 1 week (in plaats van 3 dagen) invulden in de bestelauto-enquête. Dit ondanks dat op de brief en in de enquête (aan de zijkant van in het invulscherf) de specifieke dagen van de enquêteperiode stonden vermeld. Om deze reden heeft het CBS, gelijk bij de eerste vraag, de specifieke dagen van de enquêteperiode, nogmaals vermeld. Dit heeft als gevolg gehad dat er tussen 2016 en 2018 een trendbreuk (omlaag) heeft plaatsgevonden. Het CBS is nog bezig deze breuk te kwantificeren (op basis van kilometerstanden beschikbaar uit Nationale Autopas/RDW) en ook terug te leggen voor 2016.

3. *Extra vraagstelling naar type stop*

Er zijn, naast de opdrachtgever voor het bestelauto-onderzoek, nog diverse andere gebruikers van de data over het bestelautovervoer. In een gebruikers-overleg georganiseerd door de opdrachtgever is nog expliciet de wens uitgesproken meer te weten over het type stop: 'zakelijk adres', 'particulier adres' en 'afhaalpunt'. Dit in verband met de (toenemende) interneteconomie. Deze onderverdeling wordt nu uitgevraagd in de enquête. Voor wat

betreft de categorieën bouw en service wordt gevraagd naar 'bouwplaats' in plaats van 'afhaalpunt'. Deze informatie is niet opgenomen in het basisbestand.

4. Toevoegen extra variabele lengte van bestelauto's

Wel opgenomen, op verzoek van Rijkswaterstaat, is de variabele: lengte categorie opgenomen (Lengte_cat), met 2 categorieën >560 cm en ≤560 cm. De lengte van bestelauto's is voor een beperkt deel gevuld (35 procent) in het RDW. Aan de hand van merkcode en voertuigtype is nog 55 procent opgezocht op diverse internetsites. Het restant is verdeeld aan de hand van Maximale Massa voertuig (hoge correlatie met de lengte van het voertuig), zie ook paragraaf 3.31.

5. Uitvraag bij taxi busjes

De busjes van 9 personen (inclusief chauffeur) behoorden in 2016 nog niet tot de populatie waar de steekproef uit is getrokken. Deze zijn sinds 2018 wel toegevoegd. Eigenaren van deze (taxi)busjes hebben de enquête ingevuld en hierin vragen beantwoord, waarmee het aantal vervoerde personen en kilometers die de personen aflegden kunnen worden geschat. Deze zijn echter niet opgenomen in het basisbestand bestelauto's, omdat deze data van het goederenvervoer bevat.

Uitkomsten onderzoek Significance

Rijkswaterstaat heeft Significance (Significance, 2019) gevraagd controles uit te voeren op het basisbestand bestelauto's op een aantal aspecten: vulling van de variabelen, ruimtelijke vulling en spreiding, ritlengteverdelingen en totale omvang van het vereer. Uit alle analyses die Significance heeft gedaan blijkt dat het basisbestand bestelauto's geschikt moet worden geacht voor gebruik binnen het project Basisprognoses 2021.

Geplande veranderingen voor 2020

Voor 2019 zijn de steekproef fracties en de vragenlijst niet aangepast, maar 2020 zijn de volgende veranderingen ingepland:

Op verzoek van Rijkswaterstaat zal nu ook bij de categorie 'personenvervoer/privé' worden gevraagd naar de belangrijkste plaatsen van rijden (maximaal 5).

Daarnaast wordt, op verzoek van de opdrachtgever (Connekt/Topsector Logistiek) en diverse gebruikers, een vraag toegevoegd waarbij de bedrijven per bestelauto voor de plaatsen van rijden, per plaats, moet aangeven of de bestelauto hierbij een bestemming heeft gehad in een *in de 'zones in en rond het stadscentrum, waar het betaald parkeren is (of parkeren met parkeerkaart of vergunning)'*. Dit om in de toekomst te voldoen aan de informatiebehoefte rondom het vervoer in 'zero-emission' zones.

In tabel 2.1.4 en 2.1.5 wordt de populatie en steekproefomvang van bestelauto's in 2019 weergegeven. Het responspercentage bij bestelauto's was 42 procent (17 082 kentekens). Omdat er een deel is ingezet voor privédoeleinden of zakelijk personenvervoer, een deel niet heeft gereden gedurende de enquêteperiode en een deel van de voertuigen op het moment van aanschrijven niet meer bij de geregistreerde eigenaar in bezit was zijn er uiteindelijk 8 620 voertuigen met ritten opgenomen in de basisbestanden 2019.

2.1.4 Populatie Nederlands bestelautopark per kwartaal, 2019

	Q1	Q2	Q3	Q4	Jaar gemiddelde
	861 827	867 038	883 075	889 229	875 292

2.1.5 Steekproef Nederlands bestelautopark per kwartaal, 2019

	Q1	Q2	Q3	Q4	Totaal
	10 217	10 038	10 296	10 501	41 052

In paragraaf 2.2.2 wordt achtereenvolgens de uitgevraagde gegevens, de bepaling van het ritpatroon, toekennen ritafstand (beladen en leeg), verdeling van het vervoerd gewicht en de verdeling van de goederensoort beschreven.

Buitenlandse vervoerders

Naast Nederlandse voertuigen zijn ook buitenlandse voertuigen meegenomen in de basisbestanden. Statistische informatie over buitenlandse voertuigen wordt door andere statistische bureaus verzameld en op microniveau naar Eurostat verzonden. Deze informatie wordt vervolgens door Eurostat geaggregeerd terug geleverd aan de statistische bureaus van de lidstaten, de zogenaamde D-tabellen. D-tabellen bestaan om de nationale autoriteiten van andere lidstaten dan het rapporterende land in staat te stellen volledige statistieken over het wegvervoer in eigen land te produceren.

2.2 Onderzoeksmethoden

Zowel de Nederlandse bedrijfsvoertuigen, de Nederlandse bestelauto's als de buitenlandse vervoerders kennen een eigen onderscheidende onderzoeksmethode. Deze paragraaf beschrijft in hoofdlijnen de onderzoeksmethodiek die gehanteerd is bij de basisbestanden goederenwegvervoer 2019. Hierbij is een onderverdeling gemaakt tussen de Nederlandse bedrijfsvoertuigen met een laadvermogen van meer dan 2 ton (vrachtauto's en trekkers), de Nederlandse bedrijfsvoertuigen met een laadvermogen tot 2 ton (bestelauto's) en buitenlandse voertuigen.

Bedrijfsvoertuigen (boven 2 ton laadvermogen)

Berichtgevers van de bedrijfsvoertuigen met een laadvermogen boven twee ton kunnen de door CBS gevraagde gegevens aanleveren óf via een internetvragenlijst, óf via een XML-bericht (elektronisch aftappen van informatie uit het Transport Management Systeem van goederenwegvervoerders of andere systemen waarin ritgegevens zijn opgeslagen). Op verzoek is tevens een papieren versie van de vragenlijst beschikbaar. De berichtgevers zijn de eigenaren van de Nederlandse bedrijfsvoertuigen. Bij lease en verhuur wordt de gebruiker van het voertuig benaderd.

CBS controleert de ontvangen gegevens op plausibiliteit. Er vindt bijvoorbeeld een controle plaats op vervoerd gewicht in combinatie van het laadvermogen. CBS levert ook wegvervoerdata aan Eurostat die daar strenge eisen aan stelt. Als de data niet 100 procent voldoet aan deze eisen, zal Eurostat deze data ook niet accepteren (zie bijlage VIII voor een overzicht van deze eisen). In de handleiding van Eurostat ('Road freight transport methodology' (2011)) worden de richtlijnen validatie van (micro)data, maar ook ten aanzien van de methodologie en definities van variabelen uitvoerig beschreven. De ontvangen enquêtegegevens worden vervolgens opgehoogd naar het totale aantal voertuigen in de verslagperiode.

Naast enquêtegegevens worden de bestanden verrijkt door middel van het register van Rijksdienstwegverkeer (RDW) en classificatiegegevens (voor de goederen: NSTR en NST2007 en voor de geografische variabelen: NUTS). Ten slotte zijn een aantal variabelen, waarvoor geen enquête en/of registergegevens voor handen waren, (modelmatig) geschat. De extra inspanningen om te komen tot een zo gaaf mogelijk bestand worden uitgevoerd door ervaren medewerkers van het team wegvervoer. Op de volgende pagina volgt een algemene beschrijving hoe de variabelen tot stand zijn gekomen en hoe de drie bestanden (Ritten, deelritten en zendingen) met elkaar samenhangen. In hoofdstuk 3 wordt per variabele nog gedetailleerder ingegaan op hoe deze tot stand zijn gekomen (ook voor wat betreft de bestelauto's en buitenlandse voertuigen). In bijlage X wordt hiervan een beknopt overzicht gepresenteerd.

Samenhang ritten - zendingen - deelritten bestand

Grofweg zijn de volgende typen variabelen te onderscheiden: periode-aanduiding, geografische (statistisch en dynamisch) en goederen classificaties, telvariabelen (oftewel de variabelen die beginnen met de letter O = Opgehoogd, zie paragraaf 2.1.2 voor een beschrijving van de ophoging), voertuigkenmerken, ritkenmerken en administratieve kenmerken. Zie tabel 2.2.1 voor een overzicht van deze variabelen.

2.2.1 Typen variabelen basisbestanden

Type variabele	Variabelen
Periode-aanduiding	Jaar, kwartaal, dag
Geografische classificatie (statisch: laden of lossen)	Land, Nuts, Gemeente, LMS, Smile, locatiekenmerk
Geografische classificatie (dynamisch)	Grensovergang, LMS-grensovergang, Transitoland, Richting
Goederensoortclassificaties	NST2007, NSTR, Verschijningsvorm, ADR, GEVI, Stofcategorie
Telvariabelen (opgehoogd = vermenigvuldigd met FAKTOR)	Laadvermogen, Vervoerd gewicht, Zeecontainers, Aantal ritten, Waarde, Afstand
Voertuigkenmerken	Euronorm, asconfiguratie, Laadvermogenklasse, Type voertuig, Nationaliteit
Ritkenmerken	Ritttype, Aantal zendingen, Type vervoer
Administratieve kenmerken	Ophoogfactor en rit- zending- en deelritrecordnummers

Op de vragenlijst wegvervoer worden de volgende gegevens per zending gevraagd:

- Laadlocatie (plaatsnaam en/of postcode)
- Loslocatie (plaatsnaam en/of postcode)
- Vervoerd gewicht
- Goederensoort

Op de vragenlijst wegvervoer worden bedrijven gevraagd de zendingen op te geven tot een maximum van 15 per dag. In tegenstelling tot de vorige vragenlijst op basis waarvan de basisbestanden 2011 zijn samengesteld hoeven bedrijven niet zelf aan te geven of de zendingen tot een bepaalde rit behoren. De vragenlijst is samen met brancheorganisaties en transportbedrijven ontwikkeld (zie 2.1.1 Showcase wegvervoer) en in dat project is gebleken dat bedrijven in de praktijk andere ritdefinities hanteren dan zoals gehanteerd door Eurostat (zie definities beladen en lege rit in de begrippenlijst). In plaats daarvan dienen bedrijven vóór laden en/of na lossen aan te geven of het voertuig leeg is. Vóórdat bedrijven per dag (van de steekproefperiode) de zendingen dienen op te geven wordt er eerst de volgende stuurvraag gesteld:

Voor welk soort vervoer werd het voertuig gedurende de enquête gebruikt? Bedrijven kunnen dan zelf aangeven of ze het voertuigen hebben ingezet voor:

1. Één laadlocatie, meerdere loslocaties (verspreiden, distribueren)
2. Één loslocatie, meerdere laadlocaties (verzamelen, ophalen)
3. Één laadlocatie, één loslocatie ((less than) Full Truck Load FTL/LTL)
4. Combinatie van bovenstaande

Voertuigen worden namelijk gedurende de enquête vaak voor één soort vervoer gebruikt (of voor distributie, of voor ophalen (groupage) of voor éénzendingsritten (FTL/LTL)). Als het bedrijf voor een bepaald kenteken optie 1 heeft gekozen, dan hoeft vervolgens alleen na de opgegeven loslocatie te worden aangegeven of het voertuig leeg is. Kiest het bedrijf voor optie 2 dan hoeft het bedrijf alleen vóór laden op te geven of het voertuig leeg is. Kiest het bedrijf voor optie 3 dan hoeft het bedrijf niet aan te geven of het voertuig leeg is; elke zending is dan een rit. Kiest het bedrijf voor optie 4 dan dient het bedrijf zowel vóór laden als ná lossen aan te geven of het voertuig leeg is. In geval van het vervoer van zeecontainers wordt nog extra informatie gevraagd (namelijk type container, containernummer en of de container leeg of beladen is). Deze informatie is van belang om het gewicht van de zeecontainer te bepalen. Ook het vervoer van een lege zeecontainer betreft een beladen rit. Om in het zendingsscherm van zeecontainers te komen worden bedrijven in een eerder stadium op de vragenlijst de vraag gesteld (eerst op wagenparkniveau en vervolgens op kentekenniveau) of er sprake is van het vervoer met zeecontainers.

Zie bijlage XI voor printscreens van de zendingsschermen uit de internetvragenlijst. Op basis van de toestand van het voertuig (leeg-beladen vóór laden of ná lossen wordt bepaald of zendingen behoren tot een rit.

Afleiding van vertrekplaats, aankomstplaats en afstand van een rit

De opgegeven zendingen worden door het bedrijf vaak niet volgtijdelijk opgegeven en kunnen elkaar overlappen. Bijvoorbeeld een rit van Heerlen naar Eindhoven kan de volgende twee zendingen bevatten:

Zending 1: Heerlen – Eindhoven

Zending 2: Roermond – Weert

Het waarschijnlijke ritpatroon is in dit geval:

Van Heerlen naar Roermond, van Roermond naar Weert en van Weert naar Eindhoven.

De eindbestemming van de rit is Eindhoven, terwijl de laatst opgegeven locatie Weert is.

Het basisprincipe voor het bepalen van de vertrekplaats en aankomstplaats van de rit is als volgt:

De eerst opgegeven laadplaats wordt gelijkgesteld aan de vertrekplaats van de rit. Vervolgens worden alle opgegeven laad- en loslocaties gesorteerd op basis van lengte- en breedtegraad. De locatie die het dichtst bij de eerst opgegeven laadplaats ligt wordt de locatie die als tweede wordt aangedaan en de locatie die het verst af ligt wordt de locatie die als laatste wordt aangedaan. Deze locatie betreft dan meteen de aankomstplaats van de rit. De afstand tussen alle locaties wordt afgeleid op basis van routeplanningssoftware (optimale route) en de som daarvan is de ritafstand. In geval van ritten die in een boog lopen (bij distributie en groupage) wordt ook rekening gehouden met de richting (heen en terug).

De route-informatie wordt niet weggeschreven in een database van CBS en deze data wordt dan ook verder niet gebruikt voor de afleiding van de deelritten.

De deelritafleidingsmethode wordt beschreven in de volgende paragraaf.

Afleiding deelritten basisbestanden

Het deelrittenbestand beschrijft de afgelegde route op hoofdlijnen en bevat de delen van een rit tussen laad- en/of loslocaties van de vervoerde zendingen. De informatie over de vervoerde goederen betreft alle zendingen die op dat deel van de rit vervoerd worden. Een rit van Rotterdam naar Amsterdam, met een zending van Rotterdam naar Gouda, zal een andere route volgen dan een rit van Rotterdam naar Amsterdam met één lading. Om inzicht te krijgen in de gereden routes, worden voor alle zendingen deelritten bepaald.

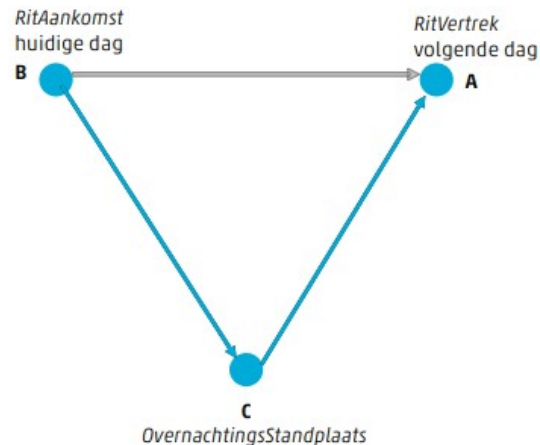
We onderscheiden 3 soorten ritten:

- Distributieritten
- Groupageritten
- Overige ritten (Groupage- en distributieritten)

Voor definities van een zending, deelrit, distributierit, groupagerit en distributie- en groupagerit zie de begrippenlijst achteraan deze rapportage.

In figuur 2.2.2 staat de grafische weergave van de bepaling van deelritten bij de 3 soorten ritten.

2.2.2 Grafische weergave van de deelritten bij zendingen



1 Distributieritten

De herkomsten van alle zendingen zijn hetzelfde. Dit is een veel voorkomende situatie, waarbij ook vaak de zendingafstand oplopend is. Met andere woorden, de zendingafstand van de eerste zending is kleiner dan de zendingafstand van de tweede zending, etc. In het geval van een rit van A naar B en een zending van A naar C zijn derhalve de volgende deelritten geconstrueerd: de eerste deelrit van A naar B en de tweede deelrit van B naar C. In het geval dat de afstanden niet oplopend waren, zijn de records eerst op oplopende afstand gesorteerd en zijn vervolgens de deelritten geconstrueerd. Voorbeeld van een distributierit:

Voor sortering

Zending 1 50 km

Zending 2 10 km

Zending 3 100 km

Na sortering

Zending 1 wordt zending 2

Zending 2 wordt zending 1

Zending 3 wordt zending 3

Deelritafleiding:

Deelrit 1 Laadplaats zending 1 – Losplaats zending 1

Deelrit 2 Losplaats zending 1 – Losplaats zending 2

Deelrit 3 Losplaats zending 2 – Losplaats zending 3

2 Groupageritten

De bestemmingen van alle zendingen zijn hetzelfde. Vaak is de zendingafstand aflopend, dus de afstand van de eerste zending is groter dan de afstand van de tweede zending etc. In het geval van een rit van A naar B en een zending van C naar B, zijn derhalve de volgende deelritten geconstrueerd: van A naar C en van C naar B. In het geval dat de afstanden niet aflopend waren, zijn de records eerst op aflopende afstand gesorteerd, waarna de deelritten geconstrueerd zijn. Voorbeeld van een groupagerit:

Voor sortering

Zending 1 50 km
Zending 2 10 km
Zending 3 100 km

Na sortering

Zending 1 wordt zending 2
Zending 2 wordt zending 3
Zending 3 wordt zending 1

Deelritafleiding:

Deelrit 1 Laadplaats zending 1 – Laadplaats zending 2
Deelrit 2 Laadplaats zending 2 – Laadplaats zending 3
Deelrit 3 Laadplaats zending 3 – Losplaats zending 3

3 Overige ritten

Dit is een restcategorie, waarbij herkomsten en bestemmingen van de zendingen allebei verschillend zijn. Een voorbeeld hiervan is een eerste van A naar B en een tweede zending van C naar D. Voor deze restcategorie geldt dat de zendingsafstanden eerst aflopend naar zendingsafstand worden gesorteerd, dat vervolgens een ritpatroon wordt afgeleid, waarbij eerst alle goederen worden geladen, en daarna successievelijk gelost. Voorbeeld van een 'overige rit':

Voor sortering

Zending 1 = 50 km
Zending 2 = 10 km
Zending 3 = 100 km

Na sortering

Zending 1 wordt Zending 2
Zending 2 wordt Zending 3
Zending 3 wordt Zending 1

Deelritafleiding:

Deelrit 1 Laadplaats z1 – Laadplaats z2
Deelrit 2 Laadplaats z2 – Laadplaats z3
Deelrit 3 Laadplaats z3 – Losplaats z3
Deelrit 4 Losplaats z3 – Losplaats z2
Deelrit 5 Losplaats z2 – Losplaats z1

De goederensoort is bij deelritten als volgt bepaald: indien er 2 of meer zendingen behoren bij 1 rit, is voor de deelrit de NSTR aangehouden van de goederen met het grootste gewicht. Als voorbeeld een rit met 2 zendingen waarbij 10 ton zand en 5 ton cement wordt vervoerd. De eerste zending is het afleveren van cement. Voor deze deelrit wordt dus de NSTR van zand gebruikt voor de totale vracht van 15 ton.

De zendingsafstanden tussen in de wegvervoerenquête opgegeven laad- en loslocaties worden afgeleid op basis van routeplanningssoftware. De routeplanningssoftware gaat uit van optimale afstanden tussen de locaties. Deze optimale afstanden worden jaarlijks geactualiseerd. Bij éénzendingsritten en rondritten is de zendingsafstand gelijk aan de

ritafstand. Bij meerzendingsritten ligt de som van alle zendingsafstanden per definitie hoger dan de ritafstand van het voertuig. Bij de deelritten is de afstand tussen de verschillende laad- en losplaatsen de werkelijk gereden afstand. De som van de deelritafstanden is daarom wel gelijk aan de totale ritafstand van het voertuig.

In 2011 was het voor een bedrijf slechts mogelijk om maximaal 4 zendingen per rit op te geven. Ook voor bedrijven die via XML aanleveren gold dat er maximaal 4 zendingen werden verwerkt (indien er bij XML meer zendingen werden aangeleverd, werd het gegroepeerd tot een rondrit). Vanaf 2013 is het voor bedrijven mogelijk om meer zendingen op te geven, via de enquête tot een maximum van 15 per dag en bij XML zelfs ongelimiteerd. Het aantal deelritten is daarom toegenomen van 400 duizend tot 540 duizend. Werd een distributierit binnen bijvoorbeeld een bepaald gebied in 2011 vaak nog een rondrit (met dus slechts 1 zending), nu kunnen binnen dat gebied diverse deelritten worden afgeleid. Indien de plaats-postcode combinatie bij laden gelijk is aan de plaats-postcode combinatie bij lossen bij de categorie 'overige ritten' toch deelritten aangemaakt. Omdat er in deze gevallen geen afstand kan worden afgeleid (de laadlocatie is immers gelijk aan de loslocatie) betreft de deelritafstand standaard 5 kilometer bij Nederlandse plaatsen en 10 kilometer buitenlandse plaatsen. Dit onder de aanname dat de kans groter is dat binnen Nederland in kleinere plaatsen wordt gereden dan buiten Nederland. Indien zowel alle laadplaatsen hetzelfde zijn en alle losplaatsen worden deze zendingen gegroepeerd tot één deelrit.

Afleiding lege ritten

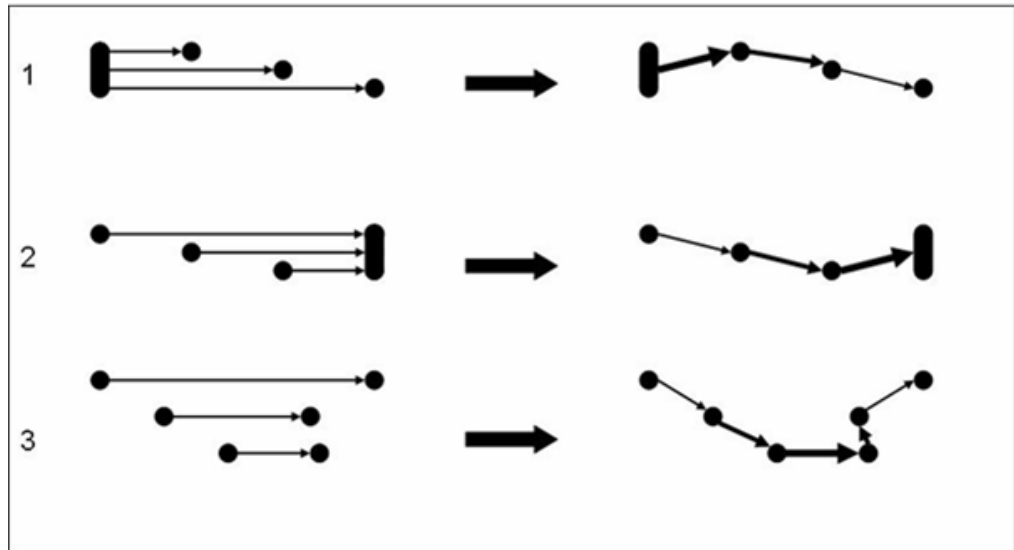
Omdat de variabelen lege ritten en afstand van lege ritten geen verplichte variabelen voor Eurostat betreffen en om lastendrukverlichting voor het bedrijfsleven te bereiken worden lege ritten vanaf 2010 niet meer uitgevraagd. Ze worden afgeleid tussen de aankomstplaats van de rit en de vertrekplaats van de volgende rit. De afstand wordt bepaald op basis van externe routeplanningssoftware (Locatienet).

Indien de eerste rit op een dag op minder dan 120 km vanaf de standplaats start zal een lege aanrijrit worden aangemaakt (parameter gebaseerd op een aanname op basis van analyses van experts uit de periode dat lege ritten nog werden uitgevraagd. Indien deze afstand groter is (dit betreft dus een aanname) kan niet met zekerheid worden gezegd of er geen lege of beladen rit volgt na de laatste rit in de week vóór de enquêteweek).

Indien de laatste rit op een dag minder dan 120 km vanaf de standplaats eindigt zal een lege terugrijrit worden aangemaakt. Indien deze afstand groter is is (ook dit betreft een aanname), kan niet met zekerheid worden gezegd of er geen lege of beladen rit volgt na de laatste rit in de week voor de enquêteweek).

Ook aan het eind van de dag kan er een terugrijrit worden aangemaakt (en vervolgens ook een aanrijrit de dag erna). Het voertuig gaat alleen leeg terug naar de *standplaats* aan het einde van de dag wanneer de afstand (B) tussen de *Aankomstplaats* van de laatste rit van de dag en de *Standplaats* samen met de afstand (C) tussen de *Standplaats* en de *RitVertrekplaats* van de volgende dag minder dan 120 km langer is dan de afstand (A) tussen de aankomstplaats van de laatste rit van de dag vertrekplaats van de eerste rit van de volgende dag.

2.2.3 Schematische weergave bij methode bepalen aan- en terugrijtten



Algemene beschrijving variabelen basisbestand

Nu volgt een algemene beschrijving van de variabelen uit het basisbestand en de bepaling van die variabelen voor wat betreft bedrijfsvoertuigen boven 2 ton laadvermogen. Voor meer detailinformatie per variabele en controletellingen, grafieken en kaarten, zie hoofdstuk 3.

Periode aanduiding

De variabelen jaar, kwartaal en dag worden bepaald uit steekproefdata. De enquête wordt immers in een bepaalde week van het jaar bij bedrijven uitgezet en bedrijven dienen per dag vervoersgegevens in te vullen.

Geografische classificatie (statisch: laden of lossen)

Bedrijven dienen per dag, per zending de laadlocatie en de loslocatie op te geven. Ze kunnen hierbij de plaatsnaam en/of postcode opgeven. Aan de hand van een externe geocodeerservice (Locatienet) wordt de opgegeven locatie terug herleid naar een lengte- en breedtegraad. Op het moment dat de geocodeerservice een opgegeven locatie niet herkent (bijvoorbeeld op het moment dat fouten in de opgave zitten), dan wordt deze locatie handmatig gecorrigeerd. Als een locatie is geocodeerd dan wordt ook een landcode teruggegeven en indien de plaatsnaam (of de postcode) niet is opgegeven, wordt de postcode (plaatsnaam) teruggegeven. Vanuit Eurostat worden jaarlijks 'shapes' (een vector bestand) beschikbaar gesteld per NUTS3. Voor het bepalen van de NUTS wordt de lengte- en breedtegraad geconfronteerd met deze shapes. De SMILE-zone wordt bepaald aan de hand van een koppeltabel op NUTS3 niveau. Deze koppeltabel is door Rijkswaterstaat aangeleverd (zie bijlage IV). De LMS-zone en gemeente worden bepaald op basis van een eveneens door Rijkswaterstaat aangeleverde koppeltabel (plaatsnaam-gemeentecode-postcode-LMS-zone). Indien er geen postcode bekend is kan er meestal ook geen directe koppeling met LMS-zone worden gelegd (ongeveer 50 procent van de gevallen). In dat geval wordt de LMS modelmatig bepaald op basis van het NRM-bestand (arbeidsplaatsen/aantal inwoners), zie voor deze modelmatige afleiding paragraaf 3.1. De variabele: locatiekenmerk werd in het verleden (2004) nog wel gevuld en uitgevraagd in de wegvervoerenquête, maar de kwaliteit van deze variabele was voor de basisbestanden 2011 onvoldoende en sinds 2013 is de vraag naar locatiekenmerk in de wegvervoerenquête komen te vervallen. De variabele die het type locatie beschrijft (o.a. distributie-groothandel, industrie, zeehaven, spoorterminal,

binnenvaartterminal) is wel nog als variabele in de bestanden opgenomen, maar de vulling van deze variabele is volledig leeg (NULL).

Geografische classificatie (dynamisch)

De variabelen grensovergang, transitoland en richting worden bepaald op basis van de laadloscombinatie. Voor een gedetailleerde beschrijving van de totstandkoming van deze variabelen, zie hoofdstuk 3.

Goederensoortclassificaties

De variabelen NST2007, NSTR, Verschijningsvorm, ADR-klasse, GEVI en Stofcategorie zijn gekoppeld aan de goederensoort en ook aan de zending. Per (deel)rit kunnen er immers meerdere zendingen met verschillende goederensoortclassificaties zijn. Per (deel)rit is er in het basisbestand echter maar 1 record beschikbaar, dus zal er een keuze moeten worden gemaakt welke goederensoortclassificatie wordt gehanteerd. Dit is altijd de goederensoortclassificatie behorende tot de zending met het meeste vervoerd gewicht. De goederensoort kunnen bedrijven opgeven in de enquête (of in het XML-bericht). Via een goederencodeermodule die CBS in eigen beheer heeft worden goederensoorten bewerkt en wordt er via een koppellijst een NST2007, een NSTR, een ADR-klasse en een VN-nummer aan gekoppeld. Indien de goederensoort niet door de codeermodule wordt herkend (bijvoorbeeld als er een fout in de opgave zit), dan wordt de goederensoort handmatig gaafgemaakt. In geval van gevaarlijke stoffen wordt bedrijven gevraagd in de enquête het VN-nummer op te geven. Aan de hand van de koppellijst wordt vervolgens ook de Goederensoort, NSTR en NST2007 bepaald. Aan de hand van het VN-nummer kan ook via een koppellijst de GEVI worden bepaald. En aan de hand van het VN-nummer in combinatie met de GEVI kan via een koppellijst de Stofcategorie worden bepaald.

Telvariabelen

Alle variabelen in de basisbestanden die beginnen met een 0 betreffen de zogenaamde telvariabelen. Het zijn variabelen die bijvoorbeeld gesommeerd of gemiddeld kunnen worden. De som van het OBPGEW in het zendingen bestand (680 miljoen ton) betreft het totaal vervoerd gewicht door Nederlandse voertuigen in 2018. De 0 staat voor opgehoogd. De statistieken voor het goederenwegvervoer zijn immers gebaseerd op een steekproef en om uitspraken te doen over de hele populatie zal de responsdata moeten worden opgehoogd. Hoe de ophoging in zijn werk gaat wordt beschreven in paragraaf 2.1.1. Een aantal variabelen zijn samengesteld (vermenigvuldigd met afstand): tonkm, teukm en laadvermogenkm. Van de afstand gerelateerde variabelen is zowel het totaal opgenomen als de afstand over Nederlands grondgebied. De afstand op Nederlands grondgebied wordt vastgesteld aan de hand van routeplannings-software.

Voertuigkenmerken

De variabelen euronorm, asconfiguratie, laadvermogenklasse en voertuigtype zijn gebaseerd op het RDW. De nationaliteit van het voertuig is in het ritten-zendingen-deelritten bestand standaard Nederlands. Elk EU-land levert namelijk alleen voor in dat land geregistreerde kentekens gegevens aan Eurostat. In het geval dat het RDW geen volledige informatie geeft (voor de euronorm heeft de RDW geen volledige dekking en de bij asconfiguratie en laadvermogenklasse is ook bepalend hoe het voertuig daadwerkelijk op de weg is ingezet) zijn modelmatige afleidingen gebruikt (zie hoofdstuk 3).

Ritkenmerken

Het rittyte en het aantal zendingen per rit worden bepaald aan de hand van opgegeven zendingen en het toestand van het voertuig vóór laden en na lossen (beladen/leeg). Hoe dit gebeurt, is eerder in dit hoofdstuk beschreven. Het soort vervoer (beroepsvervoer of eigen vervoer) is ook een ritkenmerk en dus niet een bedrijfskenmerk. Per bedrijf is weliswaar bekend tot welke branche het bedrijf behoort (dus ook de branche van het beroepsgoederenvervoer), maar een bedrijf behorende tot het eigen vervoer (bijvoorbeeld een groothandel) kan toch een rit tegen betaling voor derden verrichten. In dat geval behoort de rit toch tot het beroepsvervoer. Bedrijven kunnen op de enquête aangeven of de voertuigen gedurende de enquêteperiode zijn ingezet voor alleen beroepsvervoer, alleen eigen vervoer of voor beiden. In geval dat kentekens zijn ingezet voor zowel beroepsvervoer als eigen vervoer dan dienen ze dit in de enquête voor elke dag te specificeren. Indien ze zelfs op een dag aangeven zowel beroepsvervoer als eigen vervoer te hebben verricht, dan betreft elke eerste rit beroepsvervoer en elke tweede rit eigen vervoer.

Administratieve kenmerken

Elk record in het basisbestand bevat ook een ophoogfactor (veld 'FAKTOR'). Door onopgehoogde waardes (op basis van respons) te vermenigvuldigen met de ophoogfactor worden de telvariabelen (die gelden voor de populatie) bepaald. Elk bestand heeft ook een ritrecordnummer. In het deelritten- en zendingenbestand zijn ook de ritrecordnummers opgenomen, zodat per rit ook de bijbehorende deelritten (deelritrecordnummers) of het bijbehorende zendingen (zendingrecordnummer) te achterhalen zijn. In het deelrittenbestand zijn per deelrit ook de twee zendingrecordnummers opgenomen waaruit de deelrit is opgebouwd.

Trendbreuk in 2013

Door de nieuwe wegvervoerenquête en uitvraagstrategie krijgt CBS sinds 2013 meer en betere informatie binnen over het wegvervoer. Het percentage stilstand en terreinwerk percentage is lager en het aantal ritten per kenteken is hoger. Vooral omdat in de oude vragenlijst bedrijven gegevens van meerdere ritten en zendingen in één rondrit stopten gingen veel gegevens verloren (zie ook kader 3.8.2). De verbeterde waarneming heeft geleid tot een opwaartse trendbreuk. De trendbreuk is in kaart gebracht via structurele tijdreeksanalyse waarbij gebruik is gemaakt van hulpinformatie waar geen sprake is geweest van een verandering in methoden en/of waarneming die hebben geleid tot een trendbreuk. De hulpinformatie betroffen tijdreeksen van volume-ontwikkelingen van de Nationale rekeningen (voor wat betreft wegvervoer relevante branches) en van de Internationale handel. Deze reeksen hadden namelijk een hoge correlatie met de reeksen van het wegvervoer.

Op het vervoerd gewicht was er een trendbreuk op het totale vervoer van ruim 19 procent. Op de totale afstand was geen significante trendbreuk (binnen de ruis van het tijdreeksmodel). Bedrijven gaven namelijk in 2011 wel nog de totale kilometers op bij een rondrit. Er was echter wel sprake van een verschuiving van binnenlands naar internationaal en van beladen naar leeg. Zie het overzicht van de trendbreuken in tabel 2.2.4. Bij rondritten wordt namelijk veelal één (binnenlandse) laadplaats opgegeven die gelijk is aan de losplaats en de afstand van rit werd volledig aan de beladen afstand toegekend, terwijl het voertuig in werkelijkheid meerdere grensoverschrijdende beladen en/of lege (terug)ritten kan hebben gemaakt.

In tabel 2.2.4 wordt de hoogte van de trendbreuken getoond.

2.2.4 Significante Trendbreuken wegvervoer sinds 2013

	Afstand	Gewicht	Ritten
Stroom	%		
Totaal	.	19	15
Binnenlands	-1	18	17
Bilateraal	13	25	4
Beladen	-1	.	6
Leeg	30	.	32

CBS heeft vanaf 2010 op microniveau correcties doorgevoerd om de trendbreuk te repareren en deze verbeterde data zijn inmiddels opnieuw geleverd aan Eurostat.

Bestelauto's

In deze paragraaf worden de methoden uiteengezet die zijn gebruikt om van de gegevens in 2019 uitgevraagd bij bedrijven over bestelauto's te komen tot het basisbestand 2019. Achtereenvolgens zullen worden beschreven: de uitgevraagde gegevens, de bepaling van het ritpatroon, toekennen ritafstand (beladen en leeg), verdeling van het vervoerd gewicht en de verdeling van de goederensoort.

Uitgevraagde gegevens

De volgende gegevens worden bij bedrijven met bestelauto's uitgevraagd gedurende de enquêteperiode (= 3 dagen):

1. Categorie (bouw, service, post- en koeriersdienst, goederenvervoer)
2. Aantal ritten
3. Aantal stops (aangedane adressen)
4. Standplaats
5. Belangrijkste plaatsen van rijden (max. 5)
6. Gemiddeld gewicht gedurende de enquêteperiode (bij bouw en serviceauto's), totaal gewicht per dag bij (post- koeriers en goederenvervoer)
7. % gewicht goederen en % gewicht gereedschap (bij bouw en service)
8. Km totaal gedurende de enquêteperiode (km-standen)
9. Km leeg (alleen bij post- en koeriersdienst en goederenvervoer; bij de categorieën bouw en service wordt er niet naar lege kilometers gevraagd omdat er vanuit wordt gegaan dat er minimaal gereedschap in de laadruimte ligt.)
10. Km buitenland

Bepaling ritpatroon

Er zijn dus minimaal 1 en maximaal 6 (standplaats en 5 belangrijkste plaatsen van rijden) plaatsen bekend. Op basis van deze locaties worden ritten afgeleid. Omdat bedrijven niet het exacte ritpatroon hoeven op te geven zijn er bepaalde aannames en keuzes gemaakt. Het opgegeven vervoerd gewicht en kilometers (beladen en leeg) zijn wel uitgevraagd.

Bij de categorie goederenvervoer is aan bedrijven gevraagd in de vragenlijst het aantal beladen ritten op te geven conform Eurostat-definitie (zie 'beladen rit' in de begrippenlijst). Bij de categorieën service, bouw en post- en koeriersdiensten, staat een rit voor het aantal keer dat het voertuig terugkeert op de standplaats.

Er wordt uitgegaan van 4 ritpatronen:

1. Aantal opgegeven ritten $\geq$ aantal opgegeven plaatsen, geen lege kilometers
2. Aantal opgegeven ritten $\geq$ aantal opgegeven plaatsen, wel lege kilometers
3. Aantal opgegeven ritten $<$ aantal opgegeven plaatsen, geen lege kilometers
4. Aantal opgegeven ritten $<$ aantal opgegeven plaatsen, wel lege kilometers

Onderstaand wordt de vier ritpatronen aan de hand van voorbeelden uitgewerkt. In de onderstaande voorbeelden wordt uitgegaan van de volgende plaatsen:

Standplaats = Heerlen

Belangrijkste gemeente van rijden 1 = Heerlen

Belangrijkste gemeente van rijden 2 = Maastricht

Belangrijkste gemeente van rijden 3 = Sittard

R = Rit

D = Deelrit

Beladen = Met zending

Leeg = Zonder zending

Bij de categorieën service en bouw worden er geen lege ritten bepaald, omdat er vanuit wordt gegaan dat er minimaal gereedschap in de laadruimte ligt.

Patroon 1: Aantal opgegeven ritten $\geq$ aantal opgegeven plaatsen, geen lege kilometers

Van elke rit worden er 2 deelritten (=D) gemaakt (een deelrit heen van de standplaats naar de belangrijkste plaats van rijden) en een deelrit terug (van de belangrijkste plaats van rijden naar de standplaats).

Aantal opgegeven ritten (=R) = 5

R1 en D1: Heerlen – Heerlen (beladen)
R1 en D2: Heerlen – Heerlen (beladen)
R2 en D1: Heerlen – Maastricht (beladen)
R2 en D2: Maastricht – Heerlen (beladen)
R3 en D1: Heerlen – Sittard (beladen)
R3 en D2: Sittard – Heerlen (beladen)
R4 en D1: Heerlen – Heerlen (beladen)
R4 en D2: Heerlen – Heerlen (beladen)
R5 en D1: Heerlen – Maastricht (beladen)
R5 en D2: Maastricht – Heerlen (beladen)

Patroon 2: Aantal opgegeven ritten $\geq$ aantal opgegeven plaatsen, wel lege kilometers

Van elke rit worden er 2 ritten (=R) gemaakt, namelijk de rit heen, van de standplaats naar de belangrijkste plaats van rijden en een aparte rit terug (van de belangrijkste plaats van rijden naar de standplaats).

Aantal opgegeven ritten (=R) = 5

R1 en D1:	Heerlen – Heerlen (beladen)
R2 en D1:	Heerlen – Heerlen (leeg)
R3 en D1:	Heerlen – Maastricht (beladen)
R4 en D1:	Maastricht – Heerlen (leeg)
R5 en D1:	Heerlen – Sittard (beladen)
R6 en D1:	Sittard – Heerlen (leeg)
R7 en D1:	Heerlen – Heerlen (beladen)
R8 en D1:	Heerlen – Heerlen (leeg)
R9 en D1:	Heerlen – Maastricht (beladen)
R10 en D1:	Maastricht – Heerlen (leeg)

Patroon 3: Aantal opgegeven ritten < aantal opgegeven plaatsen, geen lege kilometers

Van elke rit wordt een rondrit gemaakt langs alle opgegeven plaatsen. Uiteindelijk eindigt de rit weer bij de standplaats. In het basisbestand 2015 zijn er geen rondritten gemaakt (alleen heen- en terugritten).

Aantal opgegeven ritten (=R) = 2

R1 en D1:	Heerlen – Heerlen (beladen)
R1 en D2:	Heerlen – Maastricht (beladen)
R1 en D3:	Maastricht – Sittard (beladen)
R1 en D4:	Sittard – Heerlen (beladen)
R2 en D1:	Heerlen – Heerlen (beladen)
R2 en D2:	Heerlen – Maastricht (beladen)
R2 en D3:	Maastricht – Sittard (beladen)
R2 en D4:	Sittard – Heerlen (beladen)

Patroon 4: Aantal opgegeven ritten < aantal opgegeven plaatsen, wel lege kilometers

Van elke rit wordt een rondrit gemaakt langs alle opgegeven plaatsen. De beladen rit eindigt bij de laatst opgegeven plaats van rijden. Daarna volgt een nieuwe lege rit van de laatst opgegeven plaats van rijden naar de standplaats.

R1 en D1:	Heerlen – Heerlen (beladen)
R1 en D2:	Heerlen – Maastricht (beladen)
R1 en D3:	Maastricht – Sittard (beladen)
R2 en D1:	Sittard – Heerlen (leeg)
R3 en D1:	Heerlen – Heerlen (beladen)
R3 en D2:	Heerlen – Maastricht (beladen)
R3 en D3:	Maastricht – Sittard (beladen)
R4 en D1:	Sittard – Heerlen (leeg)

Bepalen ritafstand

Bedrijven geven op hoeveel kilometers de bestelauto gedurende de gehele enquêteperiode rijdt (op basis van kilometerstanden). Voor de verdeling van de kilometers worden eerst tussen de deelritvertrekplaats en deelritaankomstplaats de berekende afstand bepaald

(optimale route). Vervolgens is het aandeel per vertrekaankomstcombinatie berekend en uitgedrukt in het totaal van de berekende afstand van alle opgegeven ritten. Deze factoren worden losgelaten op de daadwerkelijk in de vragenlijst opgegeven beladen afstand gedurende de enquêteperiode.

Voorbeeld bij bouw en serviceauto's (alleen beladen kilometers):

Afstand berekend o.b.v. optimale route (routeplanner):

Heerlen – Heerlen = 5 km (standaard indien vertrekplaats = aankomstplaats)

Heerlen – Maastricht = 25 km

Heerlen – Sittard = 15 km

De totaal aantal gereden kilometers zijn:

R1 en D1: Heerlen – Heerlen	5 km
R1 en D2: Heerlen – Heerlen	5 km
R2 en D1: Heerlen – Maastricht	25 km
R2 en D2: Maastricht – Heerlen	25 km
R3 en D1: Heerlen – Sittard	15 km
R3 en D2: Sittard – Heerlen	15 km
R4 en D1: Heerlen – Heerlen	5 km
R4 en D2: Heerlen – Heerlen	5 km
R5 en D1: Heerlen – Maastricht	25 km
R5 en D2: Maastricht – Heerlen	25 km
Totaal	150 km

Aandelen:

R1 en D1: Heerlen – Heerlen	0,03
R1 en D2: Heerlen – Heerlen	0,03
R2 en D1: Heerlen – Maastricht	0,17
R2 en D2: Maastricht – Heerlen	0,17
R3 en D1: Heerlen – Sittard	0,10
R3 en D2: Sittard – Heerlen	0,10
R4 en D1: Heerlen – Heerlen	0,03
R4 en D2: Heerlen – Heerlen	0,03
R5 en D1: Heerlen – Maastricht	0,17
R5 en D2: Maastricht – Heerlen	0,17

Vervolgens worden de aandelen vermenigvuldigd met de daadwerkelijk gereden kilometers. Opgegeven kilometers op basis van kilometerstanden gedurende de enquêteperiode: 180 km.

R1 en D1: Heerlen – Heerlen	5,4
R1 en D2: Heerlen – Heerlen	5,4
R2 en D1: Heerlen – Maastricht	30,6
R2 en D2: Maastricht – Heerlen	30,6
R3 en D1: Heerlen –Sittard	18
R3 en D2: Sittard – Heerlen	18
R4 en D1: Heerlen – Heerlen	5,4
R4 en D2: Heerlen – Heerlen	5,4
R5 en D1: Heerlen – Maastricht	30,6
R5 en D2: Maastricht – Heerlen	30,6

Het kan dus voorkomen dat de ritafstand in het basisbestand per deelritrecord (flink) lager of hoger is dan de daadwerkelijk berekende afstand tussen laad-loscombinaties.

Bepalen Lege kilometers

Alleen bij de categorieën goederenvervoer en post- en koeriersdiensten kunnen lege kilometers worden opgegeven. De bouw- en serviceauto's zijn per definitie beladen. Nadat het bedrijf heeft opgegeven hoeveel kilometers er gedurende de enquête is gereden, wordt gevraagd hoeveel kilometers daarvan leeg waren. De beladen kilometers worden berekend door de lege kilometers in mindering te brengen op het totaal aantal kilometers. Als lege kilometers zijn opgegeven, dan is de tweede deelrit (de terugrit) altijd leeg (rittype = 0). Omdat het aantal beladen kilometers meestal ongelijk is aan het aantal lege kilometers, kunnen de kilometers van deelrit 1, de beladen heenrit (=B) en deelrit 2 de lege terugrit (=L) afwijken.

Voorbeeld: een bedrijf geeft op dat het gedurende de enquête week 5 ritten heeft gemaakt, waarbij hij in totaal 180 kilometers heeft gereden. Daarnaast geeft het bedrijf aan dat daarvan 80 km leeg was.

	Berekende afstand (km)
B D1: Heerlen – Heerlen	5
L D2: Heerlen – Heerlen	5
B D1: Heerlen – Maastricht	25
L D2: Maastricht – Heerlen	25
B D1: Heerlen –Sittard	15
L D2: Sittard – Heerlen	15
B D1: Heerlen – Heerlen	5
L D2: Heerlen – Heerlen	5
B D1: Heerlen – Maastricht	25
L D2: Maastricht – Heerlen	25

De berekende afstand is dus voor zowel de beladen heenrit als de lege terugrit: 75 km.

Allereerst worden weer voor beladen km en lege km afzonderlijk aandelen bepaald (dus zowel de beladen kilometers als de lege kilometers moeten optellen tot 1).

B D1: Heerlen – Heerlen	0,06
L D2: Heerlen – Heerlen	0,06
B D1: Heerlen – Maastricht	0,34
L D2: Maastricht – Heerlen	0,34
B D1: Heerlen – Sittard	0,2
L D2: Sittard – Heerlen	0,2
B D1: Heerlen – Heerlen	0,06
L D2: Heerlen – Heerlen	0,06
B D1: Heerlen – Maastricht	0,34
L D2: Maastricht – Heerlen	0,34

Vervolgens worden de aandelen bij de beladen ritten met de beladen kilometers (100 km) en de aandelen bij de lege ritten met de lege kilometers (80 km) vermenigvuldigd.

B D1: Heerlen – Heerlen	6
L D2: Heerlen – Heerlen	4,8
B D1: Heerlen – Maastricht	34
L D2: Maastricht – Heerlen	27,2
B D1: Heerlen – Sittard	20
L D2: Sittard – Heerlen	16
B D1: Heerlen – Heerlen	6
L D2: Heerlen – Heerlen	4,8
B D1: Heerlen – Maastricht	34
L D2: Maastricht – Heerlen	27,2

Bepalen buitenlandse kilometers

Voor elke rit, leeg en beladen wordt aan de hand van de routeplanner de afstand binnen Nederland en de totale afstand berekend. Ook de berekende buitenlandse kilometers worden geijkt met de opgegeven buitenlandse kilometers (volgens bovenstaand beschreven methoden).

In een select aantal gevallen zijn er zowel lege kilometers als buitenlandse kilometers opgegeven. Van belang is dat zowel de opgegeven lege kilometers, buitenlandse kilometers als het totaal aantal kilometers matchen met de door bedrijven opgegeven kilometers.

Er zijn drie varianten.

Variant 1: Er is een buitenlandse laad- of losplaats aanwezig (laad- of loslancode <> NL)

Opgegeven:

- **Aantal ritten 3**
- **Totaal kilometers: 220**
- **Totaal leeg: 100**
- **Totaal internationaal: 120**
- **Standplaats: Maastricht Belangrijkste plaatsen van rijden: Luik, Sint-Truiden**

In dit geval wordt patroon 2 gehanteerd.

	Afstand berekend (km)	Afstandnl berekend
B R1 D1: Maastricht- Luik	33	15
L R2 D2: Luik-Maastricht	33	15
B R3 D1: Maastricht- Sint-Truiden	47	5
L R4 D2: Sint-Truiden -Maastricht	47	5
B R5 D1: Maastricht- Luik	33	15
L R6 D2: Luik-Maastricht	33	15

Verdeling lege kilometers: $33+47+33 = 113$: $(33/113)*100 = 29$ lege kilometers Maastricht-Luik en $(47/113*100) = 42$ lege kilometers Maastricht-Sint-Truiden.

Verdeling beladen kilometers: uitgaande van nieuwe lege kilometers: $(220 - 100) = 120$ km beladen. Verdeling over de ritten $(33/113)*120 = 35$ km beladen Maastricht-Luik en $(47/113)*120 = 50$ beladen kilometer Maastricht – Sint-Truiden.

	Afstand herverdeeld (km)	Afstandnl berekend
B R1 D1: Maastricht- Luik	35	15
L R D2: Luik-Maastricht	29	15
B R3 D1: Maastricht- Sint-Truiden	50	5
L R4 D2: Sint-Truiden -Maastricht	42	5
B R5 D1: Maastricht- Luik	35	15
L R6 D2: Luik-Maastricht	29	15

Totaal afstand internationaal (Afstand herverdeeld – afstandnl berekend) = 150
Er zijn 120 km internationaal opgegeven.

$((35-15)/150)*120 = 16$, Afstandnl nieuw = $35-16 = 19$
 $((29-15)/150)*120 = 11$, Afstandnl nieuw = $29-11 = 18$
 $((50-5)/150)*120 = 36$, Afstandnl nieuw = $50-36 = 14$
 $((42-5)/150)*120 = 30$, Afstandnl nieuw = $42-30 = 12$
 $((35-15)/150)*120 = 16$, Afstandnl nieuw = $35-16 = 19$
 $((29-15)/150)*120 = 11$, Afstandnl nieuw = $29-11 = 18$

	Afstand herverdeeld	Afstandnl herverdeeld
B R1 D1: Maastricht- Luik	35	19
L R2 D2: Luik-Maastricht	29	18
B R3 D1: Maastricht- Sint-Truiden	50	14
L R4 D2: Sint-Truiden -Maastricht	42	12
B R5 D1: Maastricht- Luik	35	19
L R6 D2: Luik-Maastricht	29	18

Variant 2: Er zijn alleen maar Nederlandse laad- of losplaatsen, maar er zijn buitenlandse kilometers gemaakt (zendingsafstandtotaal > Zendingsafstandnl)

Opgegeven:

- **Aantal ritten: 2**
- **Totaal kilometers: 400**
- **Totaal leeg: 0**
- **Totaal Internationaal: 300**
- **Standplaats: Maastricht. Belangrijkste plaats van rijden: Bergen op Zoom, Heerlen**

In dit geval wordt patroon 1 gehanteerd.

				Afstand totaal berekend	Afstandnl berekend
B R1	D1	Maastricht- Bergen op Zoom	149		29
B R1	D2	Bergen op zoom -Maastricht	149		29
B R2	D1	Maastricht- Heerlen	25		25
B R2	D2	Heerlen -Maastricht	25		25

Totaal kilometers berekend: $149+149+25+25 = 348$ km

Herverdeelde afstand totaal Maastricht- Bergen op Zoom: $(149/348)*400 = 171$ km

Herverdeelde afstand totaal Maastricht- Heerlen: $(25/348)*400 = 29$ km

In dit geval wordt patroon 1 gehanteerd

			Afstand totaal herverdeeld	Afstandnl herverdeeld
B R1	D1	Maastricht- Bergen op Zoom	171	21
B R1	D2	Bergen op zoom -Maastricht	171	21
B R2	D1	Maastricht- Heerlen	29	29
B R2	D2	Heerlen -Maastricht	29	29

Variant 3: Er zijn alleen maar Nederlandse laad- of losplaatsen en er zijn volgens de routeplanner geen buitenlandse kilometers gemaakt (Voor alle ritten geldt zendingsafstandtotaal = Zendingsafstandnl)

- **Aantal ritten: 2**
- **Totaal kilometers: 200**
- **Totaal leeg: 0**
- **Totaal Internationaal: 50**
- **Standplaats: Maastricht. Belangrijkste plaats van rijden: Heerlen, Sittard, Roermond**

In dit geval wordt patroon 3 gehanteerd.

Afstand totaal berekend Afstandnl berekend

B R1	D1	Maastricht- Heerlen	25	25
B R1	D2	Heerlen – Sittard	19	19
B R1	D3	Sittard – Roermond	30	30
B R1	D4	Roermond – Maastricht	48	48
B R2	D1	Maastricht- Heerlen	25	25
B R2	D2	Heerlen – Sittard	19	19
B R2	D3	Sittard – Roermond	30	30
B R2	D4	Roermond – Maastricht	48	48

Totaal afstand berekend: 244 km. Werkelijke afstand bijvoorbeeld Maastricht-Heerlen:
 $(25/244)*300 = 31$

			Afstand totaal herverdeeld	Afstandnl herverdeeld
B R1	D1	Maastricht- Heerlen	31	23
B R1	D2	Heerlen – Sittard	23	18
B R1	D3	Sittard – Roermond	37	28
B R1	D4	Roermond – Maastricht	59	44
B R2	D1	Maastricht- Heerlen	31	23
B R2	D2	Heerlen – Sittard	23	18
B R2	D3	Sittard – Roermond	37	28
B R2	D4	Roermond – Maastricht	59	44

*De buitenlandse kilometers worden over alle ritten als volgt verdeeld: $31 - ((31/200)*50)$ etc*

Verdeling vervoerd gewicht

Bij serviceauto's wordt het gemiddeld gewicht gevraagd per rit gedurende de hele enquêteperiode. Bij de categorieën Post- en Koeriersdiensten en Goederenvervoer wordt het totaal geladen gewicht per dag gevraagd.

Post en koeriers en goederenvervoer

Voor deze categorie geldt dat per dag het totaal geladen gewicht en het aantal ritten voor die dag worden gevraagd. Per dag wordt het gewicht verdeeld over het aantal deelritten die dag (=Dag), die volgens het eerder beschreven ritpatroon zijn vastgesteld.

Voorbeeld: het bedrijf geeft op de eerste dag op en totaal geladen gewicht 1 000 kg, op de tweede dag 1 rit en totaal geladen gewicht 600 kg en op de derde dag 2 ritten en totaal geladen gewicht 800 kg. Dan is de gewichtsverdeling over de deelritten als volgt:

Dag 1 en R1 en D1	Heerlen – Heerlen	250 kg
Dag 1 en R1 en D2	Heerlen – Heerlen	250 kg
Dag 1 en R2 en D1	Heerlen – Maastricht	250 kg
Dag 1 en R2 en D2	Maastricht – Heerlen	250 kg
Dag 2 en R3 en D1	Heerlen –Sittard	300 kg
Dag 2 en R3 en D2	Sittard – Heerlen	300 kg
Dag 3 en R4 en D1	Heerlen – Heerlen	200 kg
Dag 3 en R4 en D2	Heerlen – Heerlen	200 kg
Dag 3 en R5 en D1	Heerlen – Maastricht	200 kg
Dag 3 en R5 en D2	Maastricht – Heerlen	200 kg

Bouw- en serviceautos

Voor deze categorie geldt dat naar het gemiddeld vervoerd gewicht gedurende de enquêteperiode wordt gevraagd. Serviceauto's rijden enerzijds standaard met gereedschap/voorraden in de auto, anderzijds gaan er (retour)goederen in en uit de bestelauto.

Voorbeeld: voor een serviceauto wordt opgegeven dat er 5 ritten zijn gemaakt en gemiddeld met 250 kg alleen wordt gereden, waarvan 100 kg aan goederen en 150 kg aan gereedschap. Deze 250 kg wordt als volgt over de deelritten verdeeld.

		Gereedschap	Goederen
R1 en D1	Heerlen – Heerlen	150 kg	10 kg
R1 en D2	Heerlen – Heerlen	150 kg	10 kg
R2 en D1	Heerlen – Maastricht	150 kg	10 kg
R2 en D2	Maastricht – Heerlen	150 kg	10 kg
R3 en D1	Heerlen –Sittard	150 kg	10 kg
R3 en D2	Sittard – Heerlen	150 kg	10 kg
R4 en D1	Heerlen – Heerlen	150 kg	10 kg
R4 en D2	Heerlen – Heerlen	150 kg	10 kg
R5 en D1	Heerlen – Maastricht	150 kg	10 kg
R5 en D2	Maastricht – Heerlen	150 kg	10 kg

De ritten worden evenredig over de 3 steekproefdagen verdeeld. Is het aantal opgegeven ritten niet deelbaar door 3 (dagen) krijgt de eerste dag(en) een extra rit.

Het vervoerd gewicht aan gereedschap wordt elk deel van een rit meegenomen. Het vervoerd gewicht aan goederen/materialen betreft de som van de hoeveelheid afgeleverde goederen/materialen en retour genomen goederen/(afval)materialen gedurende de complete rit. Het vervoerd gewicht aan goederen per deelrit betreft het (percentage goederen * totaal gewicht)/Aantal (afgeleide) deelritten per rit.

De variabele In het basisbestand bestelauto's die het vervoerd gewicht aan goederen representeert betreft OBPGEW. De variabele dit het totaal gewicht (gereedschap en goederen) representeert betreft OBC.

Goederensoortverdeling

Alleen bij de categorie 'goederenvervoer' wordt naar de goederensoort gevraagd. Op basis van de ingevulde goederensoort wordt een NSTR en een NST2007 toegekend (op dezelfde manier als deze wordt bepaald bij de vrachtauto's). De goederensoorten bij de andere categorieën wordt bepaald op basis van branche (SBI-2008).

Buitenlandse vervoerders

Om de nationale autoriteiten van andere lidstaten dan het rapporterend land in staat te stellen volledige statistieken over het wegvervoer in het eigen land te produceren worden door Eurostat aan alle lidstaten D-tabellen verstrekt. Deze dienen als bron om de tabel van de buitenlandse voertuigen te vullen.

De variabelen die bij de D-tabellen behoren zijn: GEO-detail (NUTS-3), lading/lossing, goederen: NST2007 in separate tabel (idem voor ADR-klasse), verschijningsvorm, ladinggewicht, tkm, vkm, aantal bewegingen en aantal waarnemingen. Variabelen die modelmatig geïmputeerd worden zijn: NSTR2 en NST2007 en LMS-zone (op basis van NUTS-3), TEU, correctie brutogewicht (excl. tarra) en brutoplusgewicht (incl. tarra). In tabel 2.2.3 is weergegeven welke geaggregeerde gegevensbestanden door Eurostat aan CBS verstrekt zijn.

2.2.5 Inhoud D-tabellen

Code	Omschrijving	Geaggregeerd per kenmerk	Eenheden
D1.1	Vervoersrichtingen, nationaal (ritten met lading)	rapporterend land	Ton
		land van lading	Ton-km
		land van lossing	Voertuig-km
		soort goederen	Bewegingen
		soort vervoer	Aantal voertuig-bestanden
		leeftijdsklasse	
		afstandsklasse	
		assenconfiguratie	
D1.2	Vervoer van gevaarlijke goederen, nationaal (ritten met lading)	rapporterend land	Ton
		land van lading	Ton-km
		land van lossing	Voertuig-km
		gevaarlijke goederen	Bewegingen
		soort vervoer	Aantal voertuig-bestanden
D2	Vervoersrichtingen, nationaal (lege ritten)	rapporterend land	Voertuig-km
		land van herkomst	Bewegingen
		land van bestemming	Aantal voertuig-bestanden
		soort vervoer	
		leeftijdsklasse	
		afstandsklasse	

2.2.5 Inhoud D-tabellen (vervolg)

Code	Omschrijving	Geaggregeerd per kenmerk	Eenheden
D3.1	Vervoersrichtingen, regionaal (ritten met lading)	rapporterend land	Ton
		regio van lading	Ton-km
		regio van lossing	Voertuig-km
		assenconfiguratie	Bewegingen
		vrachtsoort	Aantal voertuig-bestanden
		leeftijdsklasse	
D3.2	Vervoersrichtingen, regionaal (ritten met lading)	rapporterend land	Ton
		regio van lading	Ton-km
		soort goederen	Voertuig-km
		assenconfiguratie	Bewegingen
		leeftijdsklasse	Aantal voertuig-bestanden
D3.3	Vervoersrichtingen, regionaal (ritten met lading)	rapporterend land	Ton
		regio van lossing	Ton-km
		soort goederen	Voertuig-km
		assenconfiguratie	Bewegingen
		leeftijdsklasse	Aantal voertuig-bestanden
D4	Vervoersrichtingen, regionaal (lege ritten)	rapporterend land	Voertuig-km
		regio van herkomst	Bewegingen
		regio van bestemming	Aantal voertuig-bestanden
		assenconfiguratie	
		leeftijdsklasse	
D5	Doorvoer (ritten, met lading en leeg)	land van doorvoer	Ton
		rapporterend land	Bewegingen
		met lading/leeg	Aantal voertuig-bestanden
		regio van herkomst	
		regio van bestemming	

Bron: Europese Commissie (2010), p. 4-5

Opmerking: Voor de D-tabellen wordt de volgende classificatie gebruikt:

Soort vervoer: eigen vervoer/beroepsvervoer

Leeftijdsklasse: drie klassen

Afstandsklassen: vier klassen

Gebied: NUTS-3

Periodes: jaar

Assenconfiguratie: geaggregeerd op basis van soort voertuig (vrachtwagen, geleed voertuig en samenstel)

In het document 'Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries' van Eurostat staat een uitgebreide toelichting van de onderzoeksmethode van de overige EU-lidstaten, kandidaat-lidstaten van de EU en EFTA-landen.

2.3 Kwaliteitseisen van de uitkomsten

Voor de statistieken van het goederenvervoer over de weg geldt dat de resultaten gebaseerd zijn op steekproefonderzoek waarbij sprake is van een zekere betrouwbaarheidsmarge. Voor de grote vrachtvoertuigen (Nederlandse en buitenlandse) boven 2 ton laadvermogen geldt dat Eurostat kwaliteitseisen stelt. Voldoet de data niet aan deze kwaliteitseisen dan zal Eurostat de data ook niet accepteren. De validatieregels die Eurostat aan de microdata stelt zijn beschreven in bijlage VIII. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen verplichte variabelen (in dit geval mogen geen foutieve records worden aangeleverd) en niet-verplichte variabelen. Verplichte variabelen waar Eurostat op checkt zijn vervoerd gewicht, goederensoort (NST2007), Laad- en loslocaties (juiste NUTS en landcodes), totale beladen afstand, transitolanden, tonkilometer, aantal beladen ritten, laadvermogen van het voertuig, periode gerelateerde variabelen (Jaar, kwartaal), richting, ritttype, type vervoer (beroepsvervoer/eigen vervoer) en ophoogfactoren.

Omdat in het basisbestand wegvervoer ook veel niet voor Eurostat verplichte variabelen zijn opgenomen, zijn er nog een grote hoeveelheid extra controles verricht, zowel intern door CBS zelf (zie bijlage IX) als extern door Panteia en Rijkswaterstaat om de kwaliteit van het basisbestand te borgen. Het gaat hierbij om specifieke geoclassificaties (LMS, SMILE, Gemeente), om afstand gerelateerde variabelen specifiek op Nederlands grondgebied, bepaalde voertuigkenmerken (euronorm, asconfiguratie), bepaalde goederenclassificaties (NSTR, GEVI, Stofcategorie), grensovergangen, de dag van vertrek, waarde van goederen en containervariabelen (Teu, aantal containers).

Voor de basisbestanden van 2019 (gelijk aan die van 2014–2018) zijn met Rijkswaterstaat kwaliteitscriteria vastgelegd (zie tabel 2.3.1 en tabel 2.3.2)

2.3.1 Kwaliteitscriteria

	Compleetheid	Correctheid	Uitlegbaarheid
Belang van de betreffende variabele	%		
1: GROOT	99	99	100
2: MIDDEN	95	95	100
3: LAAG	90	90	90

Definities

Compleetheid

Percentage aantal ingevulde velden.

Correctheid

Percentage aantal correct ingevulde velden (voor zover te bepalen).

Uitlegbaarheid

Oorzaak van eventuele afwijkingen t.o.v. verwachte waarden is bekend en gerapporteerd.

Het belang (deze was voor compleetheid, correctheid en uitlegbaarheid voor alle variabelen gelijk) van de verschillende variabelen wordt weergegeven in tabel 2.3.2.

2.3.2 Kwaliteitscriteria per variabele (zie tabel 2.3.1)

Variabele	Label	NL
Jaar	JAAR VAN VERTREK	1
kwartaal	KWARTAAL VAN VERTREK	3
dag_strt	DAG VAN VERTREK	3
land_lad	LAND VAN LADING	1
nuts_lad	NUTS3 REGIO VAN LADING	1
gem_lad	GEMEENTE (NL) VAN LADING	1
lms_lad	LMS REGIO VAN VERTREK	1
smil_lad	SMILE REGIO VAN LADING	1
land_los	LAND VAN LOSSING	1
nuts_los	NUTS 3 REGIO VAN LOSSING	1
gem_los	GEMEENTE (NL) VAN LOSSING	1
lms_los	LMS REGIO VAN AANKOMST	1
smil_los	SMILE REGIO VAN LOSSING	1
Grensin	INKOMENDE GRENSPOST	2
lms_gin	LMS_ZONE VAN DE INKOMENDE GRENSPOST	2
grensuit	UITGAANDE GRENSPOST	2
lms_guit	LMS_ZONE VAN DE UITGAANDE GRENSPOST	2
tland_1	TRANSITOLAND 1	3
tland_2	TRANSITOLAND 2	3
tland_3	TRANSITOLAND 3	3
tland_4	TRANSITOLAND 4	3
tland_5	TRANSITOLAND 5	3
richting	RICHTING	3
NST2007	NST-2007	1
nstr_hfd	NSTR 1-DIGIT	1
nstr_gr	NSTR 2-DIGIT	1
versvorm	VERSCIJNINGSVORM	1
adr_kl	ADR-KLASSE	2
gevi	GEVI INDELING GEVAARLIJKE STOFFEN	2
typevrtg	TYPE VOERTUIG	1
rit_type	TYPE RIT OF ZENDING	1
typeverv	TYPE VERVOER	2
zendprit	AANTAL ZENDINGEN VERVOERD PER RIT	1
euronorm	EURONORM	3
asconf	ASCONFIGURATIE	1
national	NATIONALITEIT VAN DE VERVOERDER	2
lvmkl	LAADVERMOGENKLASSE	1
contkl	CONTAINERKLASSE	1
contlb	CONTAINERINDICATOR (LEEG/BELADEN)	1
faktor	OPHOOGFACTOR	1
olvm	INGEZET LAADVERMOGEN (OPGEHOOGD)	2
obpgew	BRUTO PLUS ZENDINGGEWICHT IN TON (OPGEHOOGD)	1
obcgew	BRUTO GEWICHT CONTAINERVERVOER IN TON (OPGEHOOGD)	2
ocontbel	AANTAL BELADEN CONTAINER (OPGEHOOGD)	1
ocontlg	AANTAL LEGE CONTAINER (OPGEHOOGD)	1
oteubel	AANTAL BELADEN TEU (OPGEHOOGD)	1
oteulg	AANTAL LEGE TEU (OPGEHOOGD)	1
oantrit	AANTAL RITTEN (OPGEHOOGD)	1

2.3.2 Kwaliteitscriteria per variabele (zie tabel 2.3.1) (vervolg)

Variabele	Label	NL
owaarde	WAARDE VAN DE VERVOERDE GOEDEREN IN 1000 EURO (OPGEHOOGD)	3
oafst	RITAFSTAND TOTAAL IN KM (OPGEHOOGD)	3
oafstnl	RITAFSTAND OP NEDERLANDS GRONDGEBIED IN KM (OPGEHOOGD)	3
olvkm	LAADVERMOGENTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)	3
olvkmnl	LAADVERMOGENTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)	3
otonkm	LADINGTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)	3
otonkmnl	LADINGTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)	3
oteukm	TEU-KILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)	3
oteukmnl	TEU-KILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)	3
recnr1	RECORDNUMMER VAN DE (EERSTE) BIJBEHORENDE ZENDING	1
recnr2	RECORDNUMMER VAN DE TWEEDE BIJBEHORENDE ZENDING	1
ritrecnr	RECORDNUMMER VAN DE BIJBEHORENDE RIT	1

In hoofdstuk 3 wordt per variabele beschreven hoe deze tot stand zijn gekomen: op basis van waarneming, registers, koppellijsten of modelmatig (of een combinatie) ingeschat. Specifiek voor de variabele voertuigtype ontbreekt er informatie. Bij de Nederlandse voertuigen kan het type 'LZV' en de 'Trekker solo' niet apart worden afgeleid (informatie ontbreekt in de wegvervoerenquête). Daarnaast wordt óf de vrachtauto wel/niet met aanhanger rijdt weliswaar modelmatig geschat, maar is aanvullend onderzoek noodzakelijk om de kwaliteit van deze variabele vast te stellen. Voor buitenlandse voertuigen ontbreekt de informatie volledig bij doorvoer (Richting = 4), omdat deze informatie niet door Eurostat aan de lidstaten wordt gerapporteerd. Voor enkele landen ontbreekt de informatie ook nog voor andere stromen (Richting 1-3), omdat zij deze informatie niet aan Eurostat aanleveren. Voor meer informatie, zie paragraaf 3.6. In bijlage X wordt nog een overzicht gepresenteerd van alle variabelen in de basisbestanden en hoe deze tot stand zijn gekomen.

2.4 Omschrijving eindbestanden

In deze paragraaf wordt de structuur van de basisbestanden weergegeven. In de basisbestanden zijn in ieder geval de ritten opgenomen van de Nederlandse en buitenlandse voertuigen die (gedeeltelijk) op Nederlands grondgebied hebben gereden.

Voor de Nederlandse vrachtvoertuigen geldt dat alle ritten zijn opgenomen (dus ook ritten die niet over Nederlands gebied zijn gegaan). Indien er over Nederlands grondgebied wordt gereden zijn deze ritten namelijk ondergebracht in de categorie 'Doorvoer door Nederland zonder overlading'. In de andere gevallen zijn deze vervoerstromen opgenomen in de categorie 'Overig'. Voorbeelden van deze laatste categorie zijn:

- Cabotage: Een Nederlandse vervoerder die goederen vervoert tussen twee buitenlandse plaatsen in hetzelfde land, bijvoorbeeld van Keulen naar Berlijn.
- Derdelandenvervoer: Een Nederlandse vervoerder die goederen vervoert tussen twee buitenlandse plaatsen die niet in hetzelfde land liggen, bijvoorbeeld van Keulen naar Milaan.

De basisbestanden goederenwegvervoer 2019 voor zowel Nederlandse vrachtauto's, Buitenlandse vrachtauto's en bestelauto's gaan uit van een zelfde structuur, zodat deze bestanden naar behoefte kunnen worden samengevoegd. In tabel 2.4.1 wordt het totaal aantal records per bestand weergegeven.

2.4.1 Aantal records per bestand

Aantal records	
Bestand	
Deelritten	586 195
Ritten	405 526
Zendingen	423 090
Bestelauto's	124 644
Buitenlanders	23 296

Er hebben in de basisbestanden 2019, vergeleken met die van 2018, geen wijzigingen in de variabelen plaatsgevonden.

In vergelijking tot het rittenbestand beschikt het zendingenbestand over twee extra variabelen: 'recnr1_2' en 'zendingrecnr' en 'stofcat'. Ook het deelrittenbestand kent twee extra variabelen ten opzichte van het rittenbestand. Daar waar het zendingenbestand de variabele 'zendingrecnr' bevat, heet deze in het deelrittenbestand 'deelrittenrecnr' en is 'recnr1_2' gesplitst in de variabelen 'recnr1' en 'recnr2'. De 'recnr'-variabelen zijn geïntroduceerd om de oorspronkelijke volgorde van de zendingen weer te geven en de bijbehorende deelritten aan te geven. De reden hiervoor is dat op deze wijze te achterhalen is welke deelritten en zendingen bij welke ritten behoren.

Voor het basisbestand bestelauto's geldt dat er sinds 2015 twee extra variabelen zijn toegevoegd: 1. Het kenmerk van het voertuig (bouw, service, post- en koeriers, goederenvervoer) en kenmerk van de deelrit (of het een heen of terugrit naar de standplaats betreft).

Het rittenbestand bestaat uit 61 variabelen en het zendingen- en deelrittenbestand bestaan uit 64 variabelen. Het bestelautobestand bevat 63 variabelen en het bestand buitenlandse voertuigen 60. Voor de eerste 60 variabelen geldt dat ze over alle vijf de bestanden gelijk zijn.

De variabele 'oaaantrit' geeft het aantal opgehoogde ritten weer. Het ritten-, bestelauto- en buitenlandersbestand beschikt over deze variabele. Bij het deelrittenbestand wordt het aantal opgehoogde deelritten aangeduid met 'oaaandrit' en bij het zendingenbestand het aantal opgehoogde zendingen met 'oaaantzend'.

In de geleverde bestanden zijn in de SPSS-versie voor alle variabelen de omschrijvingen (labels) toegevoegd (incl. SPSS-syntax). Dit vergemakkelijkt het werken met de bestanden aangezien deze op gedetailleerde wijze de inhoud van de variabele omschrijven.

In de volgende tabellen is de inhoud van de afzonderlijke tabellen weergegeven. Per variabele is beschreven welk soort variabele het betreft (numeriek of tekst), de lengte in posities en de omschrijving van de variabele. Tabel 2.4.2 laat de structuur zien van het rittenbestand dat CBS heeft opgeleverd. De recordsomschrijving van het deelrittenbestand staat beschreven in tabel 2.4.3 De structuur van het zendingenbestand is weergegeven in

tabel 2.4.4 en de samenstelling van het bestelauto- en buitenlandersbestand zijn gepresenteerd in tabel 2.4.5 en 2.4.6.

2.4.2 Recordomschrijving rittenbestand

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
1	JAAR	Numeriek	4	JAAR VAN VERTREK
2	KWARTAAL	Numeriek	1	KWARTAAL VAN VERTREK
3	DAG_STRT	Numeriek	1	DAG VAN VERTREK
4	LAND_LAD	Tekst	2	LAND VAN LADING
5	NUTS_LAD	Tekst	5	NUTS3 REGIO VAN LADING
6	GEM_LAD	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LADING
7	LMS_LAD	Numeriek	4	LMS REGIO VAN VERTREK
8	LKEN_LAD	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LAADPLAATS
9	SMIL_LAD	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LADING
10	LAND_LOS	Tekst	2	LAND VAN LOSSING
11	NUTS_LOS	Tekst	5	NUTS 3 REGIO VAN LOSSING
12	GEM_LOS	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LOSSING
13	LMS_LOS	Numeriek	4	LMS REGIO VAN AANKOMST
14	LKEN_LOS	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LOSPLAATS
15	SMIL_LOS	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LOSSING
16	GRENSIN	Tekst	3	INKOMENDE GRENSPOST
17	LMS_GIN	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE INKOMENDE GRENSPOST
18	GRENSUIT	Tekst	3	UITGAANDE GRENSPOST
19	LMS_GUIT	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE UITGAANDE GRENSPOST
20	TLAND_1	Tekst	2	TRANSITOLAND 1
21	TLAND_2	Tekst	2	TRANSITOLAND 2
22	TLAND_3	Tekst	2	TRANSITOLAND 3
23	TLAND_4	Tekst	2	TRANSITOLAND 4
24	TLAND_5	Tekst	2	TRANSITOLAND 5
25	RICHTING	Numeriek	1	RICHTING: 1=binnenlands vervoer in Nederland; 2=internationale afvoer Nederland; 3=internationale aanvoer Nederland; 4=doorvoer door Nederland zonder overlading; 9=overig
26	NST2007	Numeriek	4	NST-2007
27	NSTR_HFD	Numeriek	1	NSTR 1-DIGIT
28	NSTR_GR	Numeriek	2	NSTR 2-DIGIT
29	VERSFORM	Numeriek	1	VERSCIJNINGSVORM (lege rit, droge bulk, natte bulk, container, stukgoed/ neobulk)
30	ADR_KL	Tekst	2	ADR-KLASSE
31	GEVI	Tekst	4	GEVI INDELING GEVAARLIJKE STOFFEN
32	TYPEVRTG	Numeriek	1	TYPE VOERTUIG (vrachtauto, vrachtauto met aanhanger, trekker met oplegger, bestelauto, trekker solo, speciaal voertuig, Langere en Zwaardere Vrachtauto)
33	RIT_TYPE	Numeriek	1	TYPE RIT OF ZENDING: 0=lege rit; 1=rit met 1 zending; 2=rit met 2 zendingen; 3=rit met 3 zendingen; 4=rit met 4 zendingen, 5=rit met 5 of meer zendingen; 6=rondrit
34	TYPEVERV	Numeriek	1	TYPE VERVOER (beroeps vervoer, eigen vervoer)
35	ZENDPRIT	Numeriek	1	AANTAL ZENDINGEN VERVOERD PER RIT
36	EURONORM	Numeriek	1	EURONORM
37	ASCONF	Numeriek	3	ASCONFIGURATIE
38	NATIONAL	Tekst	2	NATIONALITEIT VAN DE VERVOERDER
39	LVMKL	Numeriek	5	LAADVERMOGENKLASSE
40	CONTKL	Numeriek	1	CONTAINERKLASSE (20, 30 of 40 feet)

2.4.2 Recordomschrijving rittenbestand (vervolg)

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
41	CONTLB	Tekst	1	CONTAINERINDICATOR (LEEG/BELADEN)
42	FAKTOR	Numeriek	7,3	OPHOOGFACTOR
43	OLVM	Numeriek	10	INGEZET LAADVERMOGEN (OPGEHOOGD)
44	OBPGEW	Numeriek	10	BRUTO PLUS ZENDINGGEWICHT IN TON (OPGEHOOGD)
45	OBCGEW	Numeriek	10	BRUTO GEWICHT CONTAINERVERVOER IN TON (OPGEHOOGD)
46	OCONTBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN CONTAINER (OPGEHOOGD)
47	OCONTLG	Numeriek	10	AANTAL LEGE CONTAINER (OPGEHOOGD)
48	OTEUBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN TEU (OPGEHOOGD)
49	OTEULG	Numeriek	10	AANTAL LEGE TEU (OPGEHOOGD)
50	OAANTRIT	Numeriek	10	AANTAL RITTEN (OPGEHOOGD)
51	OWAARDE	Numeriek	15,2	WAARDE VAN DE VERVOERDE GOEDEREN IN 1000 EURO (OPGEHOOGD)
52	OAFST	Numeriek	10	RITAFSTAND TOTAAL IN KM (OPGEHOOGD)
53	OAFSTNL	Numeriek	10	RITAFSTAND OP NEDERLANDS GRONDGEBIED IN KM (OPGEHOOGD)
54	OLVMKM	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
55	OLVMKMNL	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
56	OTONKM	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
57	OTONKMNL	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
58	OTEUKM	Numeriek	10	TEU-KILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
59	OTEUKMNL	Numeriek	10	TEU-KILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
60	RITRECNR	Numeriek	8	RECORDNUMMER VAN DE BIJBEHORENDE RIT
61	STOFCAT	Tekst	30	STOFCATEGORIE

Bron: CBS

2.4.3 Recordomschrijving deelrittenbestand

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
1	JAAR	Numeriek	4	JAAR VAN VERTREK
2	KWARTAAL	Numeriek	1	KWARTAAL VAN VERTREK
3	DAG_STRT	Numeriek	1	DAG VAN VERTREK
4	LAND_LAD	Tekst	2	LAND VAN LADING
5	NUTS_LAD	Tekst	5	NUTS3 REGIO VAN LADING
6	GEM_LAD	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LADING
7	LMS_LAD	Numeriek	4	LMS REGIO VAN VERTREK
8	LKEN_LAD	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LAADPLAATS
9	SMIL_LAD	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LADING
10	LAND_LOS	Tekst	2	LAND VAN LOSSING
11	NUTS_LOS	Tekst	5	NUTS 3 REGIO VAN LOSSING
12	GEM_LOS	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LOSSING
13	LMS_LOS	Numeriek	4	LMS REGIO VAN AANKOMST
14	LKEN_LOS	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LOSPLAATS
15	SMIL_LOS	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LOSSING
16	GRENSIN	Tekst	3	INKOMENDE GRENSPOST
17	LMS_GIN	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE INKOMENDE GRENSPOST
18	GRENSUIT	Tekst	3	UITGAANDE GRENSPOST
19	LMS_GUIT	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE UITGAANDE GRENSPOST
20	TLAND_1	Tekst	2	TRANSITOLAND 1
21	TLAND_2	Tekst	2	TRANSITOLAND 2
22	TLAND_3	Tekst	2	TRANSITOLAND 3

2.4.3 Recordomschrijving deelrittenbestand (vervolg)

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
23	TLAND_4	Tekst	2	TRANSITOLAND 4
24	TLAND_5	Tekst	2	TRANSITOLAND 5
25	RICHTING	Numeriek	1	RICHTING: 1=binnenlands vervoer in Nederland; 2=internationale afvoer Nederland; 3=internationale aanvoer Nederland; 4=doorvoer door Nederland zonder overlading; 9=overig
26	NST2007	Numeriek	4	NST-2007
27	NSTR_HFD	Numeriek	1	NSTR 1-DIGIT
28	NSTR_GR	Numeriek	2	NSTR 2-DIGIT
29	VERSVORM	Numeriek	1	VERSCHIJNINGSVORM (lege rit, droge bulk, natte bulk, container, stukgoed/ neobulk)
30	ADR_KL	Tekst	2	ADR-KLASSE
31	GEVI	Tekst	4	GEVI INDELING GEVAARLIJKE STOFFEN
32	TYPEVRTG	Numeriek	1	TYPE VOERTUIG (vrachtauto, vrachtauto met aanhanger, trekker met oplegger, bestelauto, trekker solo, speciaal voertuig, Langere en Zwaardere Vrachtauto)
33	RIT_TYPE	Numeriek	1	TYPE RIT OF ZENDING: 0=lege rit; 1=rit met 1 zending; 2=rit met 2 zendingen; 3=rit met 3 zendingen; 4=rit met 4 zendingen, 5=rit met 5 of meer zendingen; 6=rondrit
34	TYPEVERV	Numeriek	1	TYPE VERVOER (beroeps vervoer, eigen vervoer)
35	ZENDPRIT	Numeriek	1	AANTAL ZENDINGEN VERVOERD PER RIT
36	EURONORM	Numeriek	1	EURONORM
37	ASCONF	Numeriek	3	ASCONFIGURATIE
38	NATIONAL	Tekst	2	NATIONALITEIT VAN DE VERVOERDER
39	LVMKL	Numeriek	5	LAADVERMOGENKLASSE
40	CONTKL	Numeriek	1	CONTAINERKLASSE (20, 30 of 40 feet)
41	CONTLB	Tekst	1	CONTAINERINDICATOR (LEEG/BELADEN)
42	FAKTOR	Numeriek	7,3	OPHOOGFACTOR
43	OLVM	Numeriek	10	INGEZET LAADVERMOGEN (OPGEHOOGD)
44	OBPGEW	Numeriek	10	BRUTO PLUS ZENDINGGEWICHT IN TON (OPGEHOOGD)
45	OBCGEW	Numeriek	10	BRUTO GEWICHT CONTAINERVERVOER IN TON (OPGEHOOGD)
46	OCONTBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN CONTAINER (OPGEHOOGD)
47	OCONTLG	Numeriek	10	AANTAL LEGE CONTAINER (OPGEHOOGD)
48	OTEUBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN TEU (OPGEHOOGD)
49	OTEULG	Numeriek	10	AANTAL LEGE TEU (OPGEHOOGD)
50	OAANTRIT	Numeriek	10	AANTAL RITTEN (OPGEHOOGD)
51	OWAARDE	Numeriek	15,2	WAARDE VAN DE VERVOERDE GOEDEREN IN 1000 EURO (OPGEHOOGD)
52	OAFST	Numeriek	10	RITAFSTAND TOTAAL IN KM (OPGEHOOGD)
53	OAFSTNL	Numeriek	10	RITAFSTAND OP NEDERLANDS GRONDGEBIED IN KM (OPGEHOOGD)
54	OLVMKM	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
55	OLVMKMNL	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
56	OTONKM	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
57	OTONKMNL	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
58	OTEUKM	Numeriek	10	TEU-KILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
59	OTEUKMNL	Numeriek	10	TEU-KILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
60	RITRECNR	Numeriek	8	RECORDNUMMER VAN DE BIJBEHORENDE RIT
61	RECNR1	Numeriek	7	RECORDNUMMER VAN DE EERSTE BIJBEHORENDE ZENDING
62	RECNR2	Numeriek	7	RECORDNUMMER VAN DE TWEEDE BIJBEHORENDE ZENDING
63	DEELRITRECNR	Numeriek	1	RECORDNUMMER VAN DE DEELRIT
64	STOFCAT	Tekst	30	STOFCATEGORIE

Bron: CBS

2.4.4 Recordomschrijving zendingenbestand

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
1	JAAR	Numeriek	4	JAAR VAN VERTREK
2	KWARTAAL	Numeriek	1	KWARTAAL VAN VERTREK
3	DAG_STRT	Numeriek	1	DAG VAN VERTREK
4	LAND_LAD	Tekst	2	LAND VAN LADING
5	NUTS_LAD	Tekst	5	NUTS3 REGIO VAN LADING
6	GEM_LAD	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LADING
7	LMS_LAD	Numeriek	4	LMS REGIO VAN VERTREK
8	LKEN_LAD	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LAADPLAATS
9	SMIL_LAD	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LADING
10	LAND_LOS	Tekst	2	LAND VAN LOSSING
11	NUTS_LOS	Tekst	5	NUTS 3 REGIO VAN LOSSING
12	GEM_LOS	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LOSSING
13	LMS_LOS	Numeriek	4	LMS REGIO VAN AANKOMST
14	LKEN_LOS	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LOSPLAATS
15	SMIL_LOS	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LOSSING
16	GRENSIN	Tekst	3	INKOMENDE GRENSPOST
17	LMS_GIN	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE INKOMENDE GRENSPOST
18	GRENSUIT	Tekst	3	UITGAANDE GRENSPOST
19	LMS_GUIT	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE UITGAANDE GRENSPOST
20	TLAND_1	Tekst	2	TRANSITOLAND 1
21	TLAND_2	Tekst	2	TRANSITOLAND 2
22	TLAND_3	Tekst	2	TRANSITOLAND 3
23	TLAND_4	Tekst	2	TRANSITOLAND 4
24	TLAND_5	Tekst	2	TRANSITOLAND 5
25	RICHTING	Numeriek	1	RICHTING: 1=binnenlands vervoer in Nederland; 2=internationale afvoer Nederland; 3=internationale aanvoer Nederland; 4=doorvoer door Nederland zonder overlading; 9=overig
26	NST2007	Numeriek	4	NST-2007
27	NSTR_HFD	Numeriek	1	NSTR 1-DIGIT
28	NSTR_GR	Numeriek	2	NSTR 2-DIGIT
29	VERSVORM	Numeriek	1	VERSCIJNINGSVORM (lege rit, droge bulk, natte bulk, container, stukgoed/ neobulk)
30	ADR_KL	Tekst	2	ADR-KLASSE
31	GEVI	Tekst	4	GEVI INDELING GEVAARLIJKE STOFFEN
32	TYPEVRTG	Numeriek	1	TYPE VOERTUIG (vrachtauto, vrachtauto met aanhanger, trekker met oplegger, bestelauto, trekker solo, speciaal voertuig, Langere en Zwaardere Vrachtauto)
33	RIT_TYPE	Numeriek	1	TYPE RIT OF ZENDING: 0=lege rit; 1=rit met 1 zending; 2=rit met 2 zendingen; 3=rit met 3 zendingen; 4=rit met 4 zendingen, 5=rit met 5 of meer zendingen; 6=rondrit
34	TYPEVERV	Numeriek	1	TYPE VERVOER (beroeps vervoer, eigen vervoer)
35	ZENDPRIT	Numeriek	1	AANTAL ZENDINGEN VERVOERD PER RIT
36	EURONORM	Numeriek	1	EURONORM
37	ASCONF	Numeriek	3	ASCONFIGURATIE
38	NATIONAL	Tekst	2	NATIONALITEIT VAN DE VERVOERDER
39	LVMKL	Numeriek	5	LAADVERMOGENKLASSE
40	CONTKL	Numeriek	1	CONTAINERKLASSE (20, 30 of 40 feet)
41	CONTLB	Tekst	1	CONTAINERINDICATOR (LEEG/BELADEN)
42	FAKTOR	Numeriek	7,3	OPHOOGFACTOR
43	OLVM	Numeriek	10	INGEZET LAADVERMOGEN (OPGEHOOGD)

2.4.4 Recordomschrijving zendingenbestand (vervolg)

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
44	OBPGEW	Numeriek	10	BRUTO PLUS ZENDINGGEWICHT IN TON (OPGEHOOGD)
45	OBCGEW	Numeriek	10	BRUTO GEWICHT CONTAINERVERVOER IN TON (OPGEHOOGD)
46	OCONTBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN CONTAINER (OPGEHOOGD)
47	OCONTLG	Numeriek	10	AANTAL LEGE CONTAINER (OPGEHOOGD)
48	OTEUBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN TEU (OPGEHOOGD)
49	OTEULG	Numeriek	10	AANTAL LEGE TEU (OPGEHOOGD)
50	OAANTRIT	Numeriek	10	AANTAL RITTEN (OPGEHOOGD)
51	OWAARDE	Numeriek	15,2	WAARDE VAN DE VERVOERDE GOEDEREN IN 1000 EURO (OPGEHOOGD)
52	OAFST	Numeriek	10	RITAFSTAND TOTAAL IN KM (OPGEHOOGD)
53	OAFSTNL	Numeriek	10	RITAFSTAND OP NEDERLANDS GRONDGEBIED IN KM (OPGEHOOGD)
54	OLVMKM	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
55	OLVMKMNL	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
56	OTONKM	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
57	OTONKMNL	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
58	OTEUKM	Numeriek	10	TEU-KILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
59	OTEUKMNL	Numeriek	10	TEU-KILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
60	RITRECNR	Numeriek	8	RECORDNUMMER VAN DE BIJBEHORENDE RIT
61	RECNR1_2	Numeriek	7	RECORDNUMMER VAN DE EERSTE en TWEEDE BIJBEHORENDE ZENDING
62	ZENDINGRECNR	Numeriek	1	RECORDNUMMER VAN DE ZENDING
63	STOFCAT	Tekst	30	STOFCATEGORIE

Bron: CBS

2.4.5 Recordomschrijving bestelautobestand

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
1	JAAR	Numeriek	4	JAAR VAN VERTREK
2	KWARTAAL	Numeriek	1	KWARTAAL VAN VERTREK
3	DAG_STRT	Numeriek	1	DAG VAN VERTREK
4	LAND_LAD	Tekst	2	LAND VAN LADING
5	NUTS_LAD	Tekst	5	NUTS3 REGIO VAN LADING
6	GEM_LAD	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LADING
7	LMS_LAD	Numeriek	4	LMS REGIO VAN VERTREK
8	LKEN_LAD	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LAADPLAATS
9	SMIL_LAD	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LADING
10	LAND_LOS	Tekst	2	LAND VAN LOSSING
11	NUTS_LOS	Tekst	5	NUTS 3 REGIO VAN LOSSING
12	GEM_LOS	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LOSSING
13	LMS_LOS	Numeriek	4	LMS REGIO VAN AANKOMST
14	LKEN_LOS	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LOSPLAATS
15	SMIL_LOS	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LOSSING
16	GRENSIN	Tekst	3	INKOMENDE GRENSPOST
17	LMS_GIN	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE INKOMENDE GRENSPOST
18	GRENSUIT	Tekst	3	UITGAANDE GRENSPOST
19	LMS_GUIT	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE UITGAANDE GRENSPOST
20	TLAND_1	Tekst	2	TRANSITOLAND 1
21	TLAND_2	Tekst	2	TRANSITOLAND 2
22	TLAND_3	Tekst	2	TRANSITOLAND 3
23	TLAND_4	Tekst	2	TRANSITOLAND 4

2.4.5 Recordomschrijving bestelautobestand (vervolg)

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
24	TLAND_5	Tekst	2	TRANSITOLAND 5
25	RICHTING	Numeriek	1	RICHTING: 1=binnenlands vervoer in Nederland; 2=internationale afvoer Nederland; 3=internationale aanvoer Nederland; 4=doorvoer door Nederland zonder overlading; 9=overig
26	NST2007	Numeriek	4	NST-2007
27	NSTR_HFD	Numeriek	1	NSTR 1-DIGIT
28	NSTR_GR	Numeriek	2	NSTR 2-DIGIT
29	VERSVORM	Numeriek	1	VERSCIJNINGSVORM (lege rit, droge bulk, natte bulk, container, stukgoed/ neobulk)
30	ADR_KL	Tekst	2	ADR-KLASSE
31	GEVI	Tekst	4	GEVI INDELING GEVAARLIJKE STOFFEN
32	TYPEVRTG	Numeriek	1	TYPE VOERTUIG (vrachtauto, vrachtauto met aanhanger, trekker met oplegger, bestelauto, trekker solo, speciaal voertuig, Langere en Zwaardere Vrachtauto)
33	RIT_TYPE	Numeriek	1	TYPE RIT OF ZENDING: 0=lege rit; 1=rit met 1 zending; 2=rit met 2 zendingen; 3=rit met 3 zendingen; 4=rit met 4 zendingen, 5=rit met 5 of meer zendingen; 6=rondrit
34	TYPEVERV	Numeriek	1	TYPE VERVOER (beroeps vervoer, eigen vervoer)
35	ZENDPRIT	Numeriek	1	AANTAL ZENDINGEN VERVOERD PER RIT
36	EURONORM	Numeriek	1	EURONORM
37	ASCONF	Numeriek	3	ASCONFIGURATIE
38	NATIONAL	Tekst	2	NATIONALITEIT VAN DE VERVOERDER
39	LVMKL	Numeriek	5	LAADVERMOGENKLASSE
40	CONTKL	Numeriek	1	CONTAINERKLASSE (20, 30 of 40 feet)
41	CONTLB	Tekst	1	CONTAINERINDICATOR (LEEG/BELADEN)
42	FAKTOR	Numeriek	7,3	OPHOOGFACTOR
43	OLVM	Numeriek	10	INGEZET LAADVERMOGEN (OPGEHOOGD)
44	OBPGEW	Numeriek	10	BRUTO PLUS ZENDINGGEWICHT IN TON (OPGEHOOGD)
45	OBCGEW	Numeriek	10	BRUTO GEWICHT CONTAINERVERVOER IN TON (OPGEHOOGD)
46	OCONTBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN CONTAINER (OPGEHOOGD)
47	OCONTLG	Numeriek	10	AANTAL LEGE CONTAINER (OPGEHOOGD)
48	OTEUBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN TEU (OPGEHOOGD)
49	OTEULG	Numeriek	10	AANTAL LEGE TEU (OPGEHOOGD)
50	OAANTRIT	Numeriek	10	AANTAL RITTEN (OPGEHOOGD)
51	OWAARDE	Numeriek	15,2	WAARDE VAN DE VERVOERDE GOEDEREN IN 1000 EURO (OPGEHOOGD)
52	OAFST	Numeriek	10	RITAFSTAND TOTAAL IN KM (OPGEHOOGD)
53	OAFSTNL	Numeriek	10	RITAFSTAND OP NEDERLANDS GRONDGEBIED IN KM (OPGEHOOGD)
54	OLVMKM	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
55	OLVMKMNL	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
56	OTONKM	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
57	OTONKMNL	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
58	OTEUKM	Numeriek	10	TEU-KILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
59	OTEUKMNL	Numeriek	10	TEU-KILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
60	RITRECNR	Numeriek	8	RECORDNUMMER VAN DE BIJBEHORENDE RIT
61	DEELRITRECNR	Numeriek	1	RECORDNUMMER VAN DE DEELRIT
62	HEEN_TERUG	Numeriek	1	HEEN_TERUG

Bron: CBS

2.4.6 Recordomschrijving buitenlandersbestand¹⁾

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
1	JAAR	Numeriek	4	JAAR VAN VERTREK
2	KWARTAAL	Numeriek	1	KWARTAAL VAN VERTREK
3	DAG_STRT	Numeriek	1	DAG VAN VERTREK
4	LAND_LAD	Tekst	2	LAND VAN LADING
5	NUTS_LAD	Tekst	5	NUTS3 REGIO VAN LADING
6	GEM_LAD	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LADING
7	LMS_LAD	Numeriek	4	LMS REGIO VAN VERTREK
8	LKEN_LAD	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LAADPLAATS
9	SMIL_LAD	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LADING
10	LAND_LOS	Tekst	2	LAND VAN LOSSING
11	NUTS_LOS	Tekst	5	NUTS 3 REGIO VAN LOSSING
12	GEM_LOS	Numeriek	4	GEMEENTE (NL) VAN LOSSING
13	LMS_LOS	Numeriek	4	LMS REGIO VAN AANKOMST
14	LKEN_LOS	Numeriek	2	LOCATIEKENMERK VAN DE LOSPLAATS
15	SMIL_LOS	Numeriek	2	SMILE REGIO VAN LOSSING
16	GRENSIN	Tekst	3	INKOMENDE GRENSPOST
17	LMS_GIN	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE INKOMENDE GRENSPOST
18	GRENSUIT	Tekst	3	UITGAANDE GRENSPOST
19	LMS_GUIT	Numeriek	3	LMS_ZONE VAN DE UITGAANDE GRENSPOST
20	TLAND_1	Tekst	2	TRANSITOLAND 1
21	TLAND_2	Tekst	2	TRANSITOLAND 2
22	TLAND_3	Tekst	2	TRANSITOLAND 3
23	TLAND_4	Tekst	2	TRANSITOLAND 4
24	TLAND_5	Tekst	2	TRANSITOLAND 5
25	RICHTING	Numeriek	1	RICHTING: 1=binnenlands vervoer in Nederland; 2=internationale afvoer Nederland; 3=internationale aanvoer Nederland; 4=doorvoer door Nederland zonder overlading; 9=overig
26	NST2007	Numeriek	4	NST-2007
27	NSTR_HFD	Numeriek	1	NSTR 1-DIGIT
28	NSTR_GR	Numeriek	2	NSTR 2-DIGIT
29	VERSVORM	Numeriek	1	VERSCIJNINGSVORM (lege rit, droge bulk, natte bulk, container, stukgoed/ neobulk)
30	ADR_KL	Tekst	2	ADR-KLASSE
31	GEVI	Tekst	4	GEVI INDELING GEVAARLIJKE STOFFEN
32	TYPEVRTG	Numeriek	1	TYPE VOERTUIG (vrachtauto, vrachtauto met aanhanger, trekker met oplegger, bestelauto, trekker solo, speciaal voertuig, Langere en Zwaardere Vrachtauto)
33	RIT_TYPE	Numeriek	1	TYPE RIT OF ZENDING: 0=lege rit; 1=rit met 1 zending; 2=rit met 2 zendingen; 3=rit met 3 zendingen; 4=rit met 4 zendingen, 5=rit met 5 of meer zendingen; 6=rondrit
34	TYPEVERV	Numeriek	1	TYPE VERVOER (beroeps vervoer, eigen vervoer)
35	ZENDPRIT	Numeriek	1	AANTAL ZENDINGEN VERVOERD PER RIT
36	EURONORM	Numeriek	1	EURONORM
37	ASCONF	Numeriek	3	ASCONFIGURATIE
38	NATIONAL	Tekst	2	NATIONALITEIT VAN DE VERVOERDER
39	LVMKL	Numeriek	5	LAADVERMOGENKLASSE
40	CONTKL	Numeriek	1	CONTAINERKLASSE (20, 30 of 40 feet)
41	CONTLB	Tekst	1	CONTAINERINDICATOR (LEEG/BELADEN)
42	FAKTOR	Numeriek	7,3	OPHOOGFACTOR
43	OLVM	Numeriek	10	INGEZET LAADVERMOGEN (OPGEHOOGD)

2.4.6 Recordomschrijving buitenlandersbestand¹⁾ (vervolg)

Veldnummer	Variabele	Soort	Lengte	Omschrijving
44	OBPGEW	Numeriek	10	BRUTO PLUS ZENDINGGEWICHT IN TON (OPGEHOOGD)
45	OBCGEW	Numeriek	10	BRUTO GEWICHT CONTAINERVERVOER IN TON (OPGEHOOGD)
46	OCONTBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN CONTAINER (OPGEHOOGD)
47	OCONTLG	Numeriek	10	AANTAL LEGE CONTAINER (OPGEHOOGD)
48	OTEUBEL	Numeriek	10	AANTAL BELADEN TEU (OPGEHOOGD)
49	OTEULG	Numeriek	10	AANTAL LEGE TEU (OPGEHOOGD)
50	OAANTRIT	Numeriek	10	AANTAL RITTEN (OPGEHOOGD)
51	OWAARDE	Numeriek	15,2	WAARDE VAN DE VERVOERDE GOEDEREN IN 1000 EURO (OPGEHOOGD)
52	OAFST	Numeriek	10	RITAFSTAND TOTAAL IN KM (OPGEHOOGD)
53	OAFSTNL	Numeriek	10	RITAFSTAND OP NEDERLANDS GRONDGEBIED IN KM (OPGEHOOGD)
54	OLVMKM	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
55	OLVMKMNL	Numeriek	10	LAADVERMOGENTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
56	OTONKM	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
57	OTONKMNL	Numeriek	10	LADINGTONKILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
58	OTEUKM	Numeriek	10	TEU-KILOMETER TOTAAL (OPGEHOOGD)
59	OTEUKMNL	Numeriek	10	TEU-KILOMETER OP NEDERLANDS GRONDGEBIED (OPGEHOOGD)
60	RITRECNR	Numeriek	8	RECORDNUMMER VAN DE BIJBEHORENDE RIT

Bron: CBS

¹⁾ Niet alle variabelen in het basisbestand worden geleverd door de EU-lidstaten. Zie bijlage X voor een overzicht van welke variabelen in het basisbestand beschikbaar zijn (en hoe deze tot stand zijn gekomen) en welke niet.

3. Variabelen

Basisbestand 2019

In dit hoofdstuk staan de variabelen in de basisbestanden centraal. Het hoofdstuk beschrijft de werkzaamheden die zijn uitgevoerd om de wegmatrix te construeren. Er is naar gestreefd om zoveel mogelijk aan te sluiten bij de werkwijze en methoden die gebruikt zijn bij het maken van het basisbestand goederenwegvervoer 2011 omwille van de consistentie van de cijfers. Hierdoor kunnen trendbreuken zo veel mogelijk worden voorkomen. In Bijlage VII worden er nog per variabele (voor elk basisbestand: vrachtauto's NL (ritten, deelritten, zendingen), bestelauto's en buitenlandse voertuigen, een aantal kengetallen getoond (min, max, som, gemiddelde en standaarddeviatie).

3.1 Laadplaats en losplaats

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- LAND_LAD
- LAND_LOS
- LMS_LAD
- LMS_LOS
- GEM_LAD
- GEM_LOS
- NUTS_LAD
- NUTS_LOS
- RICHTING

Het betreffen verschillende geografische coderingen van de laadplaats en de losplaats. Daarnaast worden ook SMILE-zones vastgesteld van laden en lossen, deze worden verder toegelicht in paragraaf 3.24.

De landcodes (laden en lossen) worden bepaald aan de hand van door de bedrijven in de wegvervoerenquête opgegeven laad/loslocaties (plaatsnaam/postcode). Hier wordt een extern locatieserver (locatienet) voor gebruikt. Aan de hand van de laadland-loslandcombinaties wordt de richting afgeleid, zie tabel 3.1.1.

3.1.1 Afleiding van de Richting

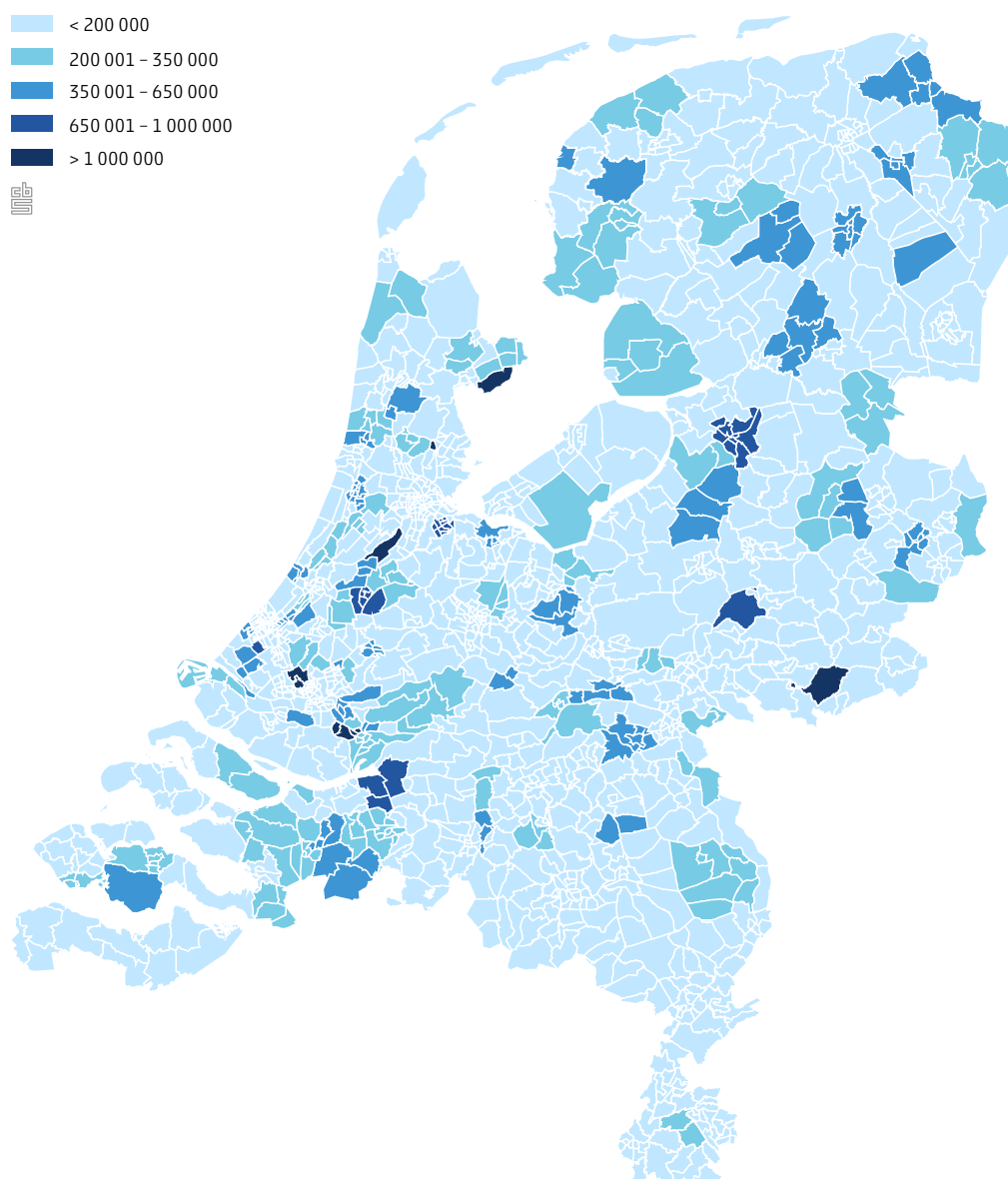
	Laadland	Losland	Transitoland
Binnenlands vervoer in Nederland	NL	NL	.
Internationale afvoer	NL	<>NL	.
Internationale aanvoer	<>NL	NL	.
Internationale doorvoer	<>NL	<>NL	NL
Overig	<>NL	<>NL	<>NL

De LMS-zonering betreft een door Rijkswaterstaat bepaalde geografische indeling als onderdeel van het verkeersmodel ten behoeve van prognoses over de belasting van het hoofdwegennet (Landelijk Model Systeem). LMS-zones worden bepaald aan de hand van een door Rijkswaterstaat vastgestelde koppeltabel postcodes – LMS-zones. Deze zijn opgenomen in het NRM-basisbestand 2014 dat door RWS aan het CBS is geleverd (zie bijlage XI voor de koppeltabel Gemeente – LMS). Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat de postcodes en laad- en losplaatsen via de CBS wegvervoerenquête worden uitgevraagd. De postcodes zijn echter voor ongeveer 40 procent van alle laad- en losplaatsen bekend (het betreft geen verplichte variabele). Om toch tot een volledige dekking te komen voor de LMS-zonering, zijn de volgende stappen doorlopen.

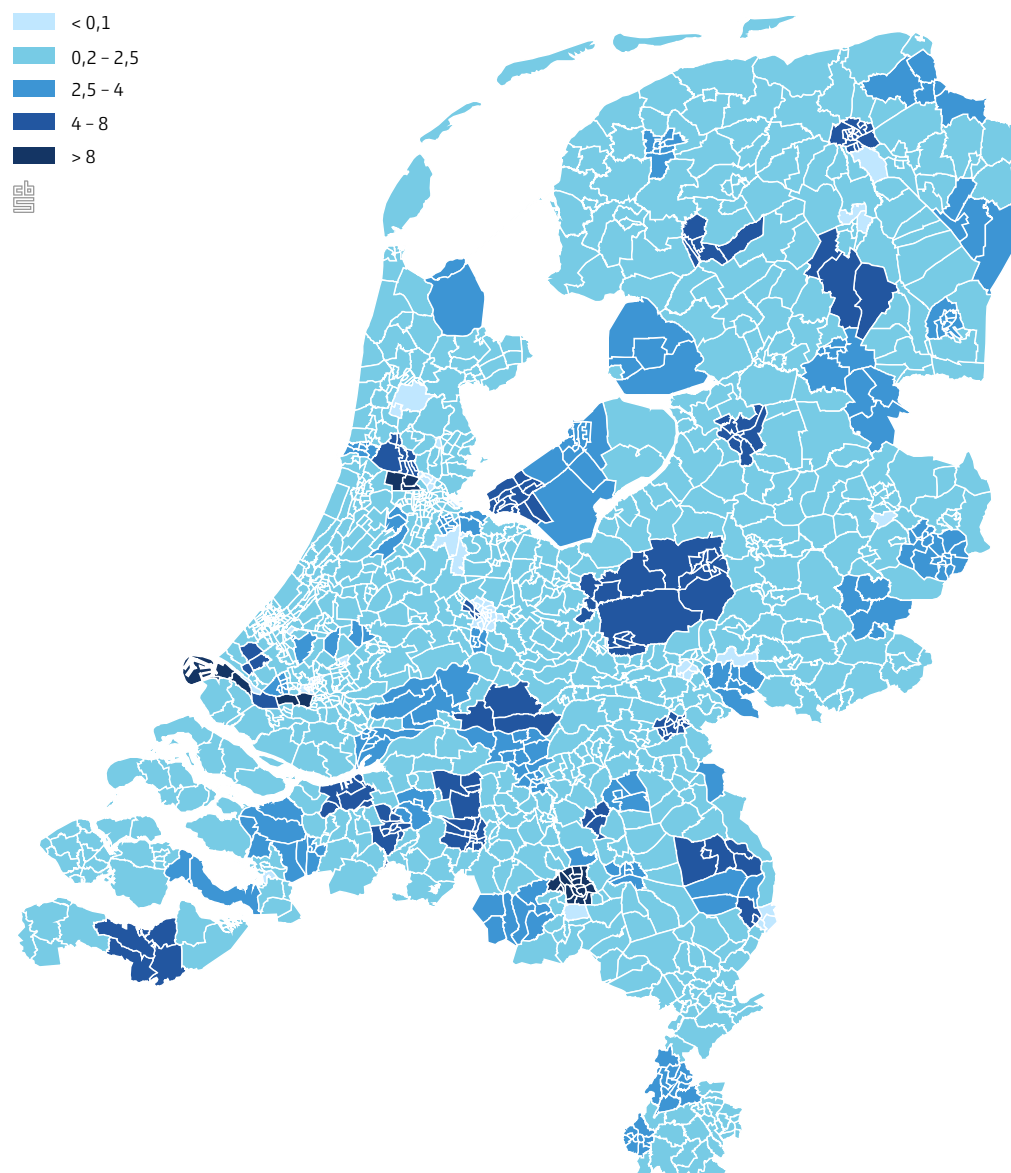
Indien de berichtgever de postcode heeft ingevuld in de CBS-wegvervoerenquête dan is de LMS-zonering van het bijbehorend postcodegebied overgenomen. Omdat met namen in de havengebieden in Amsterdam en Rotterdam door respondenten vaak plaatsnamen in plaats van postcodes worden opgegeven (Bedrijven geven bijvoorbeeld Botlek als laadplaats op zonder postcode) is er extra gaafmaakwerk verricht om de vulling van de postcodes met 10 procent punten te verhogen naar ongeveer 50 procent. LMS-zones van de postcodes van plaatsnamen met maar één postcodegebied zijn als zodanig overgenomen.

De overige LMS-zones zijn verdeeld aan de hand van bedrijfsgegevens voor de laadplaatsen en losplaatsen. Dezelfde verdeelsleutel is gehanteerd als bij de vorige edities van de basisbestanden (2011, 2014, 2015, 2016 en 2017): bij laadplaatsen voor goederen met NSTR 0 het aantal arbeidsplaatsen in de landbouw en bij de overige NSTR-hoofdstukken (1 t/m 9) het aantal arbeidsplaatsen in de industrie. Indien de verschijningsvorm van de vervoerde goederensoorten neobulk/stukgoed betreft, is voor de losplaatsen een andere verdeelsleutel berekend, namelijk op basis van het aantal inwoners (deze is namelijk meer gerelateerd aan de consumptie van goederen). Wanneer de verschijningsvorm vaste bulk, vloeibare bulk of container is, wordt voor de losplaatsen dezelfde verdeelsleutel gehanteerd als bij de laadplaatsen. Hiermee wordt een 100 procent vulling bewerkstelligd. Bij deze modelmatige methode is het NRM-basisbestand 2014 gebruikt. Op kaart 3.1.1 en 3.1.2 worden respectievelijk het aantal ritten per LMS-zone van lading en het brutogewicht per LMS-zone van lossing getoond.

3.1.2 Aantal ritten per LMS-zone van lading, Rittenbestand 2019



3.1.3 Brutoplusgewicht (in mln) naar LMS-zone van lossing, Rittenbestand 2019



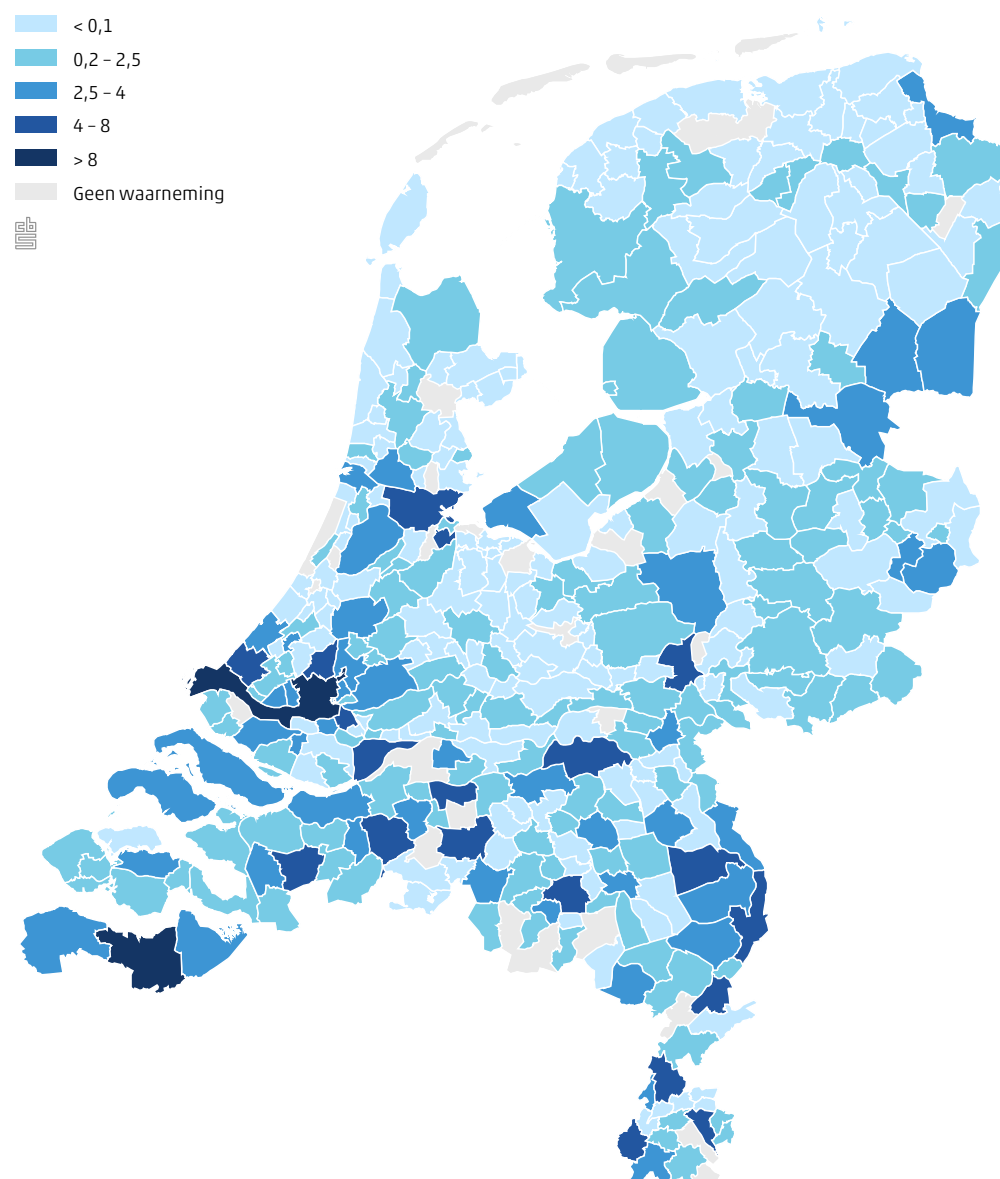
In het bestand met het buitenlandse voertuigen worden LMS-zones modelmatig ingeschat volgens dezelfde methodiek als bij Nederlandse voertuigen (voor zover deze nog niet waren te bepalen aan de hand van goed ingevulde postcodes) op basis van het NRM-basisbestand met wel twee belangrijke verschillen:

- Voor de buitenlandse voertuigen zijn laad- en loslocaties alleen bekend op NUTS-3 niveau. Het toekennen van LMS-zones gaat dus via verdeelsleutel NUTS3-LMS-zone.
- Voor het bepalen van de verdeelsleutel is alleen informatie uit het NRM-bestand van het aantal arbeidsplaatsen gebruikt (en dus niet van het aantal inwoners).

Bij de Nederlandse voertuigen en bestelauto's wordt aan de hand van door bedrijven opgegeven laad-loslocaties (plaatsnaam/postcode) via een koppellijst de gemeentecodes vastgesteld. In het bestand buitenlandse voertuigen zijn deze gevuld vanuit de reeds

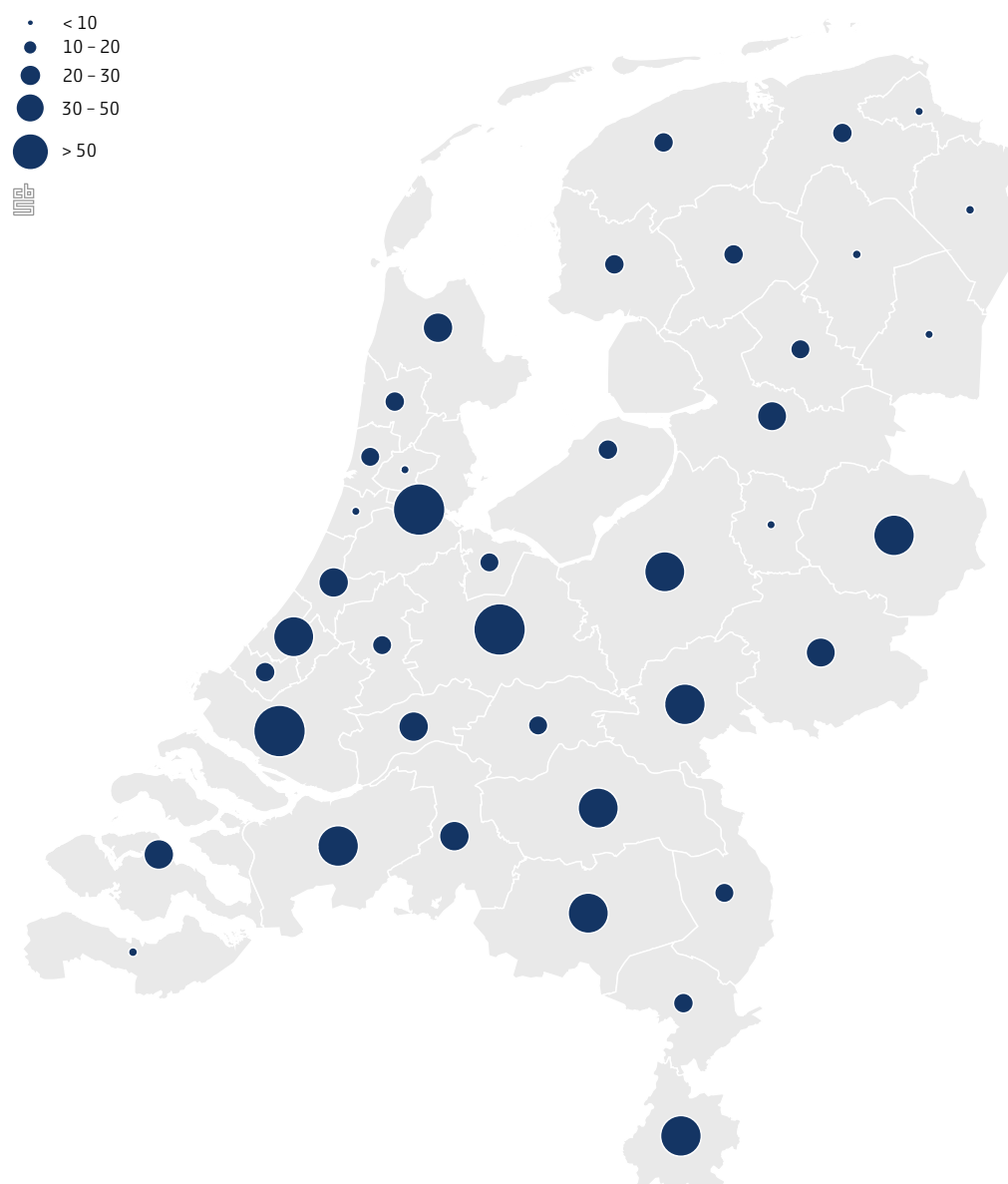
vastgestelde LMS-zones, op basis van de verdeling van het aantal deelritten uit het deelrittenbestand (aantal deelritten per LMS naar gemeenten). Kaart 3.1.4 toont het vervoerd gewicht door buitenlandse voertuigen naar gemeente van laden.

3.1.4 Brutoplusgewicht naar gemeente van lading, Buitenlandse voertuigen 2019



De geografische afleidingen van bestelauto's is beschreven in paragraaf 2.2.2. Zie kaart 3.1.4 voor het aantal ritten van bestelauto's per Nuts van laden.

3.1.5 Aantal ritten (in mln) naar NUTS3 van lading, bestelauto's 2019



NUTS-zones worden afgeleid uit door Eurostat aangeleverde Shape-files. Vanaf statistiekjaar 2018 is er een nieuwe NUTS-classificatie: NUTS 2016 in gebruik genomen (In bijlage XII zijn de veranderingen van Nederlandse NUTS-regio's gepresenteerd). De door bedrijven opgegeven laad-loslocaties worden teruggebracht tot een latitude-longitude. Vervolgens wordt dit geconfronteerd met de shapefiles waarna de NUTS-zone wordt bepaald. Vanaf 2015 is de NUTS 2015 in werking getreden en ook geïmplementeerd in de basisbestanden.

3.2 Grenspost in en uit volgens LMS-zonering

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- GRENSIN
- LMS_GIN
- GRENSUIT
- LMS-GUIT

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat de grensposten in niet in de CBS-wegvervoersenquête zijn opgenomen. Dit was nog wel het geval in de periode 2004–2009 (voor alleen de in- en uitvoer, dus niet voor de doorvoer). Deze gegevens zijn net als bij de basisbestanden 2011 en 2014–2016 gebruikt om de meest plausibele grensovergang in te schatten (grensovergangen die ná 2009 zijn ontstaan zijn dus niet meegenomen). Per 'paartje' (laad- en losplaats) is de door bedrijven vaakst opgegeven grensovergang als uitgangspunt genomen. Bij de laadplaats-losplaats combinaties die periode 2004–2009 niet voorkwamen is de vaakst ingevulde grensovergang op basis van NUTS3-paartjes bepaald.

Het restant is automatisch opgezocht via een google-maps algoritme, waarbij voor elke herkomst en bestemming relatie (via optimale route) de exacte grensovergang wordt vastgesteld. In 2017 werd dit nog handmatig opgezocht. Bij het vervoer door Nederland, maar met een laad- en losplaats in het buitenland (doorvoer) zijn de grensin en de grensuit bepaald aan de hand van een randomverdeling van de bepaalde grensovergangen van uitvoer en invoer. Hierbij is wel onderscheid gemaakt tussen richting: zuid (laad- of losland: Zuid is Groot-Brittannië, België, Ierland, Luxemburg, Spanje, Frankrijk, Portugal, Italië of Zwitserland) en richting: west (overige laad- of loslanden).

2,9 miljoen grenspasseringen
Hazeldonk/Breda in 2019



Bij de buitenlandse voertuigen is voor in- en uitvoer de vaakst ingevulde grensovergang uit de Nederlandse wegvervoer enquête in de periode 2004–2009 op basis van NUTS-paartjes als uitgangspunt genomen. De grensin en grensuit bij de doorvoer zijn op dezelfde manier bepaald als bij de Nederlandse vrachtoertuigen.

Bij de bestelauto's zijn de grensovergangen ook via het google-maps algoritme opgezocht aan de hand van de optimale route tussen laadplaats en losplaats.

De verdeling van het aantal inkomende ritten naar grenspost is weergegeven in tabel 3.2.1 (top 10). Het aantal uitgaande ritten naar grensposten is getoond in tabel 3.2.2 (top 10). Per grensovergang wordt er ook een LMS-zone (de LMS-zone waarin de grensovergang valt) via een koppeltabel bepaald.

3.2.1 Aantal ritten uitgesplitst naar top 10 inkomende grenspost, 2019

	x 1 000
Hazeldonk(Breda) (A16/E19)	1 546
Venlo (A67/E34)	903
Oldenzaal (De Lutte) (A1/E30)	300
Klazienaveen (Zwartemeer)/Meppen (N37/E233)	267
Eersel (A67/E34)	225
Stein/ Maasmechelen (A76/E314)	162
Ossendrecht/Antwerpen (A4)	157
Gennep/Heijen (A77/E31)	154
Eijsden/Mesch (A2/E25)	139
Zevenaar/Emmerich (A12/E35)	129

3.2.2 Aantal ritten uitgesplitst naar top 10 uitgaande grenspost, 2019

	x 1 000
Hazeldonk(Breda) (A16/E19)	1 396
Venlo (A67/E34)	977
Oldenzaal (De Lutte) (A1/E30)	310
Eersel (A67/E34)	278
Klazienaveen (Zwartemeer)/Meppen (N37/E233)	211
Stein/ Maasmechelen (A76/E314)	178
Zevenaar/Emmerich (A12/E35)	143
Nieuweschans/Leer (A7/E22)	133
Ossendrecht/Antwerpen (A4)	120
Gennep/Heijen (A77/E31)	98

3.3 Goederengroep NST2007 en NSTR

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- NST2007
- NSTR_HFD
- NSTR_GR

Deze variabele geeft informatie over de goederen die vervoerd worden. NSTR (Nomenclature uniforme des marchandises por les Statistiques de Transport, révisée) is een in Europa veel gebruikte classificatie van goederen. De codering is hiërarchisch opgebouwd. Door gebruik te maken van een indeling van 1 tot 4 cijfers kunnen goederen op het gewenste detailniveau worden geclassificeerd. In de basisbestanden is het minimale detailniveau NSTR-2.

20% vervoer betreft
bouwvervoer



Sinds 2008 is de NST2007 van kracht binnen de lidstaten van de Europese Unie. De NST2007 is opgenomen met 3 digits.

De goederenomschrijvingen worden uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête. Een goederencodeermodule is gehanteerd om goederensoorten op een eenduidige wijze te coderen. Goederenomschrijvingen worden gecodeerd op GN8 of op NSTR-4 niveau. Bij (te) algemene goederen wordt de NSTR-2 gecodeerd. In de basisbestanden is dit geaggregeerd naar NSTR-2 digit en NST2007 3 digit niveau. Indien er meerdere zendingen met verschillende goederensoorten zijn bij een rit, is gekozen voor de NSTR (en NST2007)-code met het hoogste gewicht.

De NSTR voor buitenlandse voertuigen voor wat betreft de in- en uitvoer is bepaald volgens een model, zie bijlage I. Voor de doorvoer is geen goederensoort informatie bekend, maar is deze wel bepaald via een random verdeling op basis van een (niet gewogen) gemiddelde van de in- en uitvoer. Bij de basisbestanden 2011 was de NSTR bij doorvoer voor buitenlandse voertuigen nog als onbekend (standaard NSTR 99) bepaald.

Voor de bestelauto's zijn bedrijven in geval dat de bestelauto is ingezet voor goederenvervoer gevraagd goederensoorten op te geven. Op basis van deze informatie zijn de NSTR en NST2007 toegekend. Bij de categorie Post- en koeriers betreft de NST2007 en de NSTR behorende bij goederensoort post en pakketten. Bij de categorieën bouw en service is de goederensoort geschat op basis van de SBI, waarin het bedrijf actief is.

3.3.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar NSTR-1 goederengroep, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Buitenlanders	Totaal
	beroepsvervoer	eigen vervoer	beroepsvervoer	eigen vervoer		
	x 1 000 ton					
NSTR-1 digit goederengroep						
0 Landbouwproducten; levende dieren	52 461	13 771	49	2 573	15 711	84 565
1 Voedingsproducten en veevoeder	107 487	23 150	99	1 860	20 233	152 828
2 Vaste minerale brandstoffen	1 220	624			499	2 343
3 Aardolie en aardolieproducten	13 885	4 608		81	1 483	20 056
4 Ertsen en metaalresiduen	3 829	2 045	1	41	941	6 857
5 Metalen, metalen halffabrikaten	11 812	2 850	3	59	6 345	21 069
6 Ruwe mineralen; bouwmaterialen	108 202	28 384	14	6 608	11 204	154 412
7 Meststoffen	21 397	10 356		30	3 205	34 988
8 Chemische producten	59 281	17 215	55	2 827	11 992	91 371
9 Overige goederen en fabrikaten	170 277	35 780	2 637	43 884	51 159	303 737
Totaal	549 851	138 783	2 857	57 962	122 773	872 227

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

In de tabellen 3.3.1 en 3.3.2 is een overzicht weergegeven van het totaal aantal bruto plus vervoerde tonnen per NSTR-1 digit goederengroep en NST2007-2 digits goederengroep (zendingen-, buitenlanders,- en bestelautobestand). Hieraan gekoppeld is de uitsplitsing beroepsvervoer en eigen vervoer uit het rittenbestand.

3.3.2 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar NST2007 goederengroep, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Buitenlanders	Totaal
	beroepsvervoer	eigen vervoer	beroepsvervoer	eigen vervoer		
	x 1 000 ton					
NST2007 goederengroep						
01 Landbouw- en visserijproducten	48 528	13 312	49	1 430	15 345	78 664
02 Steenkool, bruinkool, ruwe aardolie en aardgas	128	288			10	426
03 Ertsen, turf en andere delfstoffen	71 284	22 394		3	6 837	100 519
04 Voeding- en genotmiddelen	108 279	22 700	99	1 705	20 003	152 787
05 Textiel(producten) en leder(waren)	2 343	2 814	13	714	876	6 761
06 Hout(waren), papier, pulp en drukwerk	20 565	3 697	163	2 265	6 246	32 936
07 Cokes en geraffineerde aardolieproducten	6 836	2 993		81	698	10 607
08 Chemicaliën, vezels, rubber en splijtstoffen	52 018	12 506	53	2 962	11 916	79 456
09 Overige niet-metaalhoudende minerale producten	57 619	17 732	20	6 677	7 769	89 816
10 Metalen en metaalproducten	17 833	4 794	237	12 616	8 329	43 808
11 Machines, apparaten, consumenten elektronica etc.	15 732	12 508	143	4 817	5 642	38 841
12 transportmiddelen	6 323	1 739	25	2 803	1 481	12 370
13 Meubelen en overige industrieproducten n.e.g.	2 440	1 134	49	1 271	807	5 701
14 Secundaire grondstoffen en afval	29 942	10 360	101	97	5 730	46 230
15 Brieven en pakketten	2 896	1 068	1 114	845	737	6 661
16 Uitrusting voor het vervoer van goederen	32 176	5 116	5,437	115	10 245	47 657
17 Verhuisgoederen; bagage; niet-markt goederen	731	24	33	10	106	903
18 Groepage goederen	62 650	3 284	752	17 032	14 022	97 740
19 Niet identificeerbare goederen	11 529	320	1	2 518	5 640	20 007
20 Overige goederen				1	335	336
Totaal	549 851	138 783,22	2 857,367	57 962	122 773	872 227

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.4 Verschijningsvorm

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

— VERSVORM

In 1986 is de indeling van verschijningsvormen (het uiterlijk van de transportlaadeenheid; vrachttipe) van goederen vastgesteld door de 'Economic Commission for Europe Working Party on Facilitation of International Trade Procedures' van de Verenigde Naties, en is als zodanig overgenomen door Eurostat. Het betreft de volgende indeling in 10 categorieën (CBS kent een 11-delige categorisering waarbij de categorie 'hangende goederen' is toegevoegd):

0. Liquid Bulk (no cargo unit);
1. Solid bulk (no cargo unit);
2. Large freight containers;
3. Other freight containers;
4. Palletised goods;
5. Pre-slung goods;
6. Mobile, self-propelled units – live animals;

7. Other mobile units;
8. *This code is not allocated*;
9. Other cargo types.

In de basisbestanden wordt uitgegaan van de volgende vierindeling:

1. natte bulk;
2. droge bulk;
3. stukgoed/neobulk;
4. container.

Aangezien CBS beschikt over gegevens op basis van de eerder benoemde tien-indeling, zijn enkele categorieën uit de Eurostat indeling samengevoegd om tot de gewenste vierindeling te komen. De WVL-categorie 'container' behelst de Eurostat categorieën 2 en 3. De WVL-categorie 'stukgoed/neobulk' bevat de Eurostat categorieën 4, 5, 6, 7, 8 en 9. De Eurostat categorieën 0 en 1, ten slotte, komen overeen met respectievelijk 'natte bulk' en 'droge bulk'.

De verschijningsvorm van de goederen wordt sinds 2013 niet meer bij bedrijven uitgevraagd. De redenen hiervoor waren lastendrukverlichting voor bedrijven en de magere invulqualiteit. Daarnaast is er een alternatieve methode om verschijningsvorm te bepalen beschikbaar (ook gehanteerd om de kwaliteit van de informatie over verschijningsvorm te verhogen bij de basisbestanden uit 2011). De verschijningsvorm is namelijk goed af te leiden uit de goedereninformatie (NSTR4), het vervoerd gewicht en het type voertuig.

Er is rekening gehouden met het type vervoermiddel, omdat het type vervoermiddel (uitgedrukt in zgn. inrichtingscodes) voor een deel bepaalt welke verschijningsvormen vervoerd kunnen worden. Bijvoorbeeld: tankwagens zijn ontworpen om zowel vloeibare – en in mindere mate vaste (in poedervorm) – bulk te transporteren. Een kipper zal over het algemeen droge bulk vervoeren. Dit betekent echter niet dat het mogelijk is om in alle gevallen een één-op-één relatie te leggen tussen alle type vervoermiddelen en verschijningsvormen. Zo zijn er veel gebruikte vervoermiddelen die meerdere verschijningsvormen kunnen vervoeren, zoals trekkers met opleggers, open wagens, en wagens voor wisselbare opbouw.

Om die reden is ook het vervoerd gewicht als hulpvariabele meegenomen om de NSTR4-digit goederencodes naar verschijningsvorm te hercoderen. Uit data toen de verschijningsvorm nog wel werd uitgevraagd bij bedrijven, blijkt dat het vaak voorkomt dat 4-digit NSTR's verdeeld zijn over meer dan één verschijningsvorm. Zo kan een brede NSTR categorie als '0999 Overige grondstoffen van dierlijke of plantaardige oorsprong' verschillende soorten producten omvatten, hetgeen resulteert in verschijningsvormen variërend van vloeibare bulk tot stukgoed/neobulk. Anderzijds is het vanzelfsprekend dat het vervoer van bijvoorbeeld aardappelen plaatsvindt in zowel de verschijningsvorm 'droge bulk' en 'stukgoed/neobulk': van het land naar het distributiecentrum worden aardappelen vervoerd als 'droge bulk' en van het distributiecentrum naar winkels op pallets als 'stukgoed/neobulk'. Wanneer het voor de hand ligt dat er meer dan één verschijningsvorm is bij een goederencode, wordt ook het vervoerd gewicht gehanteerd als hulpvariabele.

Per NSTR4-digit is het gemiddeld gewicht bepaald per verschijningsvorm. Uit analyse blijkt dat het gewicht bij natte en droge bulk aanzienlijk hoger is dan het gewicht bij 'stukgoed/neobulk', ondanks het feit dat het dezelfde goederensoort betreft. Op basis van deze

verschillen in gewichten is het mogelijk om ritten te verdelen onder meer dan één verschijningsvorm. In bijlage II is de hercoderingstabel van de NSTR4-digit's naar verschijningsvorm weergegeven. Een lege rit heeft als verschijningsvorm 'NULL' gekregen.

De verschijningsvorm van buitenlandse voertuigen bij het binnenlandse en het bilateraal vervoer is, met uitzondering van de verschijningsvorm waar ook het voertuigtype als kenmerk is meegenomen, op dezelfde manier afgeleid als bij de Nederlandse vrachtauto's. Omdat er voor de buitenlandse voertuigen geen informatie beschikbaar is over het type voertuig, heeft codering alleen plaatsgevonden op basis van het vervoerd gewicht per goederensoort.

Voor de doorvoer is er vanuit Eurostat bij buitenlandse voertuigen geen goederensoort informatie bekend en dus ook geen verschijningsvorm. De verschijningsvorm is wel bepaald aan de hand van de belangrijkste verschijningsvorm (gemeten in vervoerd gewicht) per NSTR bij de overige stromen.

De verschijningsvorm van bestelauto's is standaard vastgesteld op stukgoed/neobulk.

In tabel 3.4.1 is een overzicht gegeven van het vervoerde brutoplusgewicht uitgesplitst naar verschijningsvorm. De gegevens van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers zijn gebaseerd op het rittenbestand.

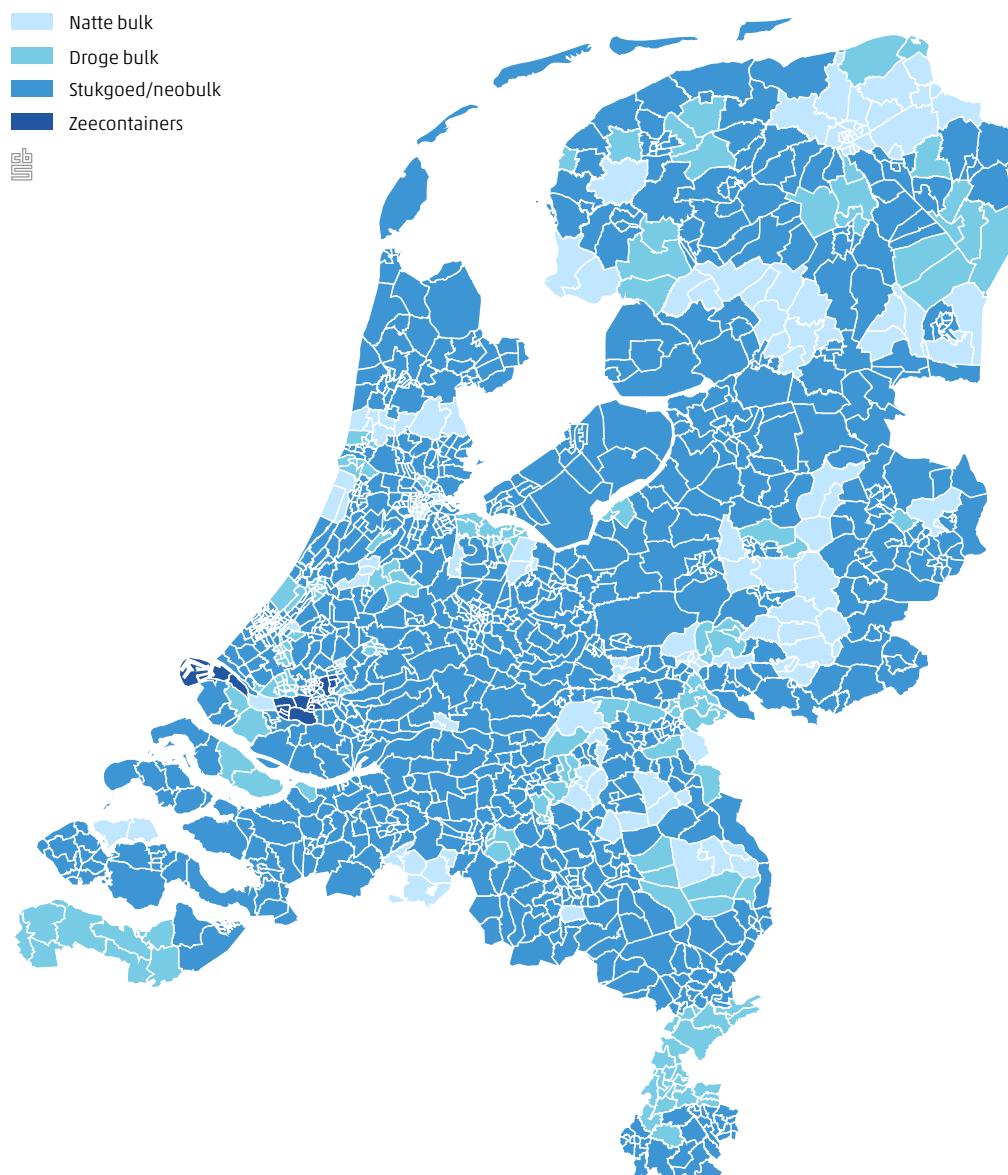
3.4.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar verschijningsvorm, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Buitenlanders	Totaal
	beroepsvervoer	eigen vervoer	beroepsvervoer	eigen vervoer		
	x 1 000 ton					
Verschijningsvorm						
Natte bulk	101 530	29 324	0	0	8 711	139 566
Droge bulk	133 409	32 603	0	0	17 009	183 020
Stukgoed/neo-bulk	259 330	75 706	2 857	57 962	91 211	487 067
Container	55 583	1 149	0	0	5 841	62 574
Totaal	549 851	138 783	2 857	57 962	122 773	872 227

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

Figuur 3.4.2 laat de verschijningsvorm zien met het hoogst aantal brutoplusgewicht per Nederlandse LMS-zone. Van alle 4 de categorieën verschijningsvormen was de categorie 'container' vrijwel alleen in de regio Rotterdam de belangrijkste.

3.4.2 L MS-zone van lading naar verschijningsvorm met hoogste brutoplusgewicht, 2019



3.5 Containerindicator

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- CONTKL
- CONTLB
- OCONTBEL
- OCONTLG

De variabele 'containerindicator' (CONTLB) geeft aan óf de goederen in containers vervoerd worden. Indien er sprake is van containervervoer is per vervoerde container aangegeven of het om een beladen of lege container gaat. De variabele (CONTKL) geeft aan of het om 20ft,

30ft of 40ft zeecontainers gaat. Voor de Nederlandse vrachtwagenvervoerders is de informatie uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête.

De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen niet voort uit de D-tabellen van Eurostat. De variabele is ook niet gevuld in het basisbestand. Voor de bestelauto's is de aanname gemaakt dat er geen containers vervoerd worden door bestelauto's.

Tabel 3.5.1 geeft een overzicht van het vervoerde brutoplusgewicht van lege en beladen containers (OCONTLG en OCONTBEL). Dit gewicht is verder uitgesplitst naar voertuigtype en type vervoer. De tabel is gemaakt op basis van het rittenbestand.

3.5.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar containerindicator, 2019

	Lege container	Beladen container	Totaal
	x 1 000 ton		
Voertuig/vervoer type			
Vrachtauto			
beroepsvervoer	261	1 511	1 772
eigen vervoer	63	294	357
Vrachtauto met aanhangwagen			
beroepsvervoer	2	40	42
eigen vervoer	2	86	88
Trekker met oplegger			
beroepsvervoer	9 653	44 066	53 719
eigen vervoer	172	532	704
Speciaal voertuig			
beroepsvervoer	16	33	50
eigen vervoer	0	0	0
Totaal			
beroepsvervoer	9 933	45 650	55 583
eigen vervoer	237	912	1 149
Totaal	10 170	46 563	56 732

3.6 Voertuigtype

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

— TYPEVRTG

In de basisbestanden goederenwegvervoer 2015 zijn de volgende zeven voertuigtypen beschikbaar:

1. vrachtauto;
2. vrachtauto met aanhangwagen;
3. trekker met oplegger;
4. bestelauto;
5. trekker solo;

6. speciaal voertuig;
7. Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie (LZW).

Voor de Nederlandse vrachtauto's, trekkers en bestelauto's is deze variabele samengesteld op basis van kentekeninformatie uit het RDW-bestand. Voor de andere voertuigtypen is de kentekeninformatie uit het RDW aangevuld met informatie uit de wegvervoerenquête (bijvoorbeeld om te bepalen of er een aanhanger is ingezet). De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen voort uit de D-tabellen van Eurostat. Voertuigtype gegevens van buitenlandse voertuigen bij de doorvoer (Richting = 4) ontbreken. De landen België, Zwitserland, Hongarije en Italië hebben ook geen voertuigtype gegevens voor de andere richtingen aangeleverd. Deze informatie is in de basisbestanden niet gevuld. De bestelauto's vallen vanzelfsprekend altijd in categorie 4.

Andere afleiding van laadvermogen opleggers/aanhangers

Sinds 2013 is er in de vragenlijst wegvervoer geen informatie meer uitgevraagd over kentekens van opleggers en aanhangers: 1. Omdat het aandeel van buitenlandse opleggers de laatste jaren steeds groter werd (hiervan ontbreekt kentekeninformatie), 2. Omdat de invulqualiteit slecht was en 3. Omdat er in de nieuwe structuur van de vragenlijst geen mogelijkheid meer was opleggerkentekens uit te vragen. Het laadvermogen van de oplegger wordt sinds 2013 afgeleid op basis van Maximale Massa Aanhanger. Onderzoek (op basis van bekende en goed gevulde opleggers in voorgaande jaren) heeft namelijk uitgewezen dat er een hoge correlatie is tussen laadvermogen en de maximale massa aanhanger. De Trekker solo is vanaf 2013 ook niet meer te onderscheiden van de trekker met lege oplegger omdat opleggerkentekens dus niet meer apart worden uitgevraagd. Ook lzv's kunnen niet apart worden afgeleid.

Bij bedrijven die via XML aanleveren worden (indien bekend) wel opleggerkentekens aangeleverd. Het gaat hierbij om vier procent van het totaal aantal ritten uitgevoerd door trekker voor opleggers.

Tabel 3.6.1 laat de verdeling zien van het vervoerd brutoplusgewicht naar voertuigtype. De gegevens van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers zijn gebaseerd op het rittenbestand.

3.6.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar voertuigtype, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Buitenlanders	Totaal
	beroepsvervoer	eigen vervoer	beroepsvervoer	eigen vervoer		
Voertuigtype	x 1 000 ton					
Vrachtauto	78 169	42 458				120 627
Vrachtauto met aanhangwagen	27 729	14 530				42 259
Trekker met oplegger	436 640	76 818				513 458
Bestelauto			2 857	57 962		60 820
Trekker Solo						
Speciaal voertuig	7 116	4 977				12 093
Langere en Zwaardere Vrachtautocombinatie	197					197
Onbekend					122 773	122 773
Totaal	549 851	138 783	2 857	57 962	122 773	872 227

3.7 Laadvermogenklasse

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

– LVMKL

Het laadvermogen van een voertuig is de maximum toegestane massa van de lading van een voertuig. Dit is het verschil tussen de maximaal toegestane massa van het voertuig en de massa van het voertuig in lege toestand. De laadvermogens van de voertuigen zijn onderverdeeld in 17 klassen.

De laadvermogenklassen zijn samengesteld op basis van kentekeninformatie uit het RDW-bestand voor de Nederlandse vrachtauto's, trekkers en bestelauto's. Voor de buitenlandse voertuigen ontbreekt deze informatie in de D-tabellen. De laadvermogens van oplegger/aanhangers zijn in de basisbestanden vanaf 2014 op een andere manier bepaald dan voor het basisbestand 2011, zie kader: 'Andere afleiding van laadvermogen opleggers/aanhangers'.

De verdeling van het aantal ritten naar laadvermogenklasse is gepresenteerd in tabel 3.7.1. Onderscheid is gemaakt tussen lege en beladen ritten. Het rittenbestand heeft als bron gediend voor het bepalen van het aantal ritten van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers.

3.7.1 Aantal ritten uitgesplitst naar laadvermogenklasse, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Totaal
	lege ritten	beladen ritten	lege ritten	beladen ritten	
Laadvermogenklasse	x 1 000				
tot 1,5 ton	26	66	44 027	754 127	798 246
1,5 tot 3 ton	544	947	1 572	138 533	141 596
3 tot 5 ton	986	1 788	0	0	2 774
5 tot 7 ton	1 224	2 009	0	0	3 233
7 tot 10 ton	1 950	3 559	0	0	5 509
10 tot 15 ton	2 730	3 832	0	0	6 563
15 tot 20 ton	1 950	2 678	0	0	4 628
20 tot 25 ton	1 532	2 684	0	0	4 216
25 tot 30 ton	2 943	5 756	0	0	8 699
30 tot 35 ton	16 205	30 086	0	0	46 292
35 tot 40 ton	208	311	0	0	519
40 tot 45 ton	29	52	0	0	82
45 tot 50 ton	15	23	0	0	38
50 tot 60 ton	4	33	0	0	37
60 tot 70 ton	3	7	0	0	9
Totaal	30 352	53 831	45 599	892 660	1 022 442

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.8 Type rit

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

— RIT_TYPE

Bij de variabele 'type rit' zijn de volgende categorieën mogelijk:

0. Lege rit;
1. Rit met 1 zending;
2. Rit met 2 zendingen;
3. Rit met 3 zendingen;
4. Rit met 4 of meer zendingen;
5. Rondrit.

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers (rittype 1 tot en met 6) geldt dat deze variabele wordt afgeleid uit informatie in de CBS-wegvervoerenquête (zie ook kader: Anders afleiden van rondritten'). Kader 3.8.1 beschrijft hoe de lege ritten (rittype 0) modelmatig worden afgeleid.

Om de kwaliteit van deze variabelen te verhogen is extra gaafmaakwerk verricht. De meeste correcties die zijn doorgevoerd hadden betrekking op ritten die eigenlijk zendingen zijn (en omgekeerd). Op dit terrein maken de bedrijven de meeste invulfouten, rit- en zending definities worden door bedrijven verschillend en vaak anders dan de ritdefinitie zoals die door CBS/Eurostat wordt gehanteerd uitgelegd. Ten opzichte van 2011 is het aandeel

rondritten in de basisbestanden 2014–2019 gedaald van bijna een derde van de ritten naar minder dan een procent ten gunste van de andere categorieën.

Anders afleiden van rondritten

In de enquête van 2011 werd het type rit, waaronder de rondrit, uitgevraagd bij bedrijven. De rondritoptie was voor bedrijven vaak een vluchtroute op de vragenlijst, want hier vulden bedrijven heen- en (lege) terugritten in, maar ook distributieritten, groupageritten, ophalen en brengen tegelijk, complete dagen en zelfs een complete week. Vanaf 2013 wordt het type rit niet meer apart uitgevraagd, maar kunnen bedrijven alle laad- en losplaatsen opgeven (tot een maximum van 15 per dag), waarbij ze dienen aan te geven of het voertuig voor laden en/of na lossen leeg is. Aan de hand daarvan wordt het ritpatroon en ook het aantal zendingen behorende bij die rit afgeleid. Vanaf 2013 zijn er gemiddeld per jaar nog minder dan een procent rondritten (tov ruim 30 procent in 2011). De rondritten die nog in het bestand aanwezig zijn, zijn door CBS zelf bepaald. Dit betreffen bedrijven die op 1 dag één zending opgeven waarbij de laadplaats gelijk is aan de losplaats, maar aan de hand van opgegeven kilometerstanden kan worden aangenomen dat er meer kilometers zijn gereden dan dat er bij een eenzendingsrit mag worden verwacht. Analyse van de bedrijven die dit opgeven heeft uitgewezen dat de bedrijven ook daadwerkelijk binnen de stand rondrijden (bijvoorbeeld bevoorrading binnenstad Amsterdam en vervoer van groenafval door de gemeente).

Voor de buitenlandse voertuigen geldt dat alle ritten met belading gecategoriseerd zijn als ritten met 1 zending. De Italiaanse en Portugese statistische bureaus hebben geen lege ritten geleverd aan Eurostat en deze zijn ook niet opgenomen in de basisbestanden. Voor de buitenlandse voertuigen geldt dat de rit gelijk is aan de zending. Het basisbestand bestelauto's betreft een deelritbestand. De afleidingsmethodiek van de afzonderlijke deelritten staat beschreven in paragraaf 2.2.2.

De verdeling van het aantal ritten naar type rit is weergegeven in tabel 3.8.1. Het aantal ritten van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers komen voort uit het rittenbestand. In tabel 3.14.1 is tevens het brutoplusgewicht gepresenteerd, uitgesplitst naar type rit.

3.8.1 Aantal ritten uitgesplitst naar type rit, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Buitenlanders	Totaal
	beroepsvervoer	eigen vervoer	beroepsvervoer	eigen vervoer		
Type rit	x 1 000					
Lege rit	22 846	7 505	3 845	41 754	2 522	78 473
Rit met 1 zending	33 202	11 222	4 839	44 447	7 442	101 152
Rit met 2 zendingen	2 376	806	15 032	673 150	139	691 504
Rit met 3 zendingen	1 159	430	1 807	21 981		25 377
Rit met 4 zendingen	737	290	1 779	23 071		25 877
Rit met 5 of meer zendingen	2 246	873	6 348	100 206		109 673
Rondrit	196	293				489
Totaal	62 763	21 420	33 650	904 609	10 103	1032 545

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.9 Type vervoer

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

– TYPEVERV

Met deze variabele wordt onderscheid gemaakt tussen beroepsvervoer en eigen vervoer. Beroepsvervoerders verrichten vervoer van goederen voor derden tegen betaling. Eigen vervoerders verrichten vervoer uitsluitend bestemd voor/afkomstig van eigen bedrijf of onderneming.

80% vervoerd gewicht met vrachtauto's is beroepsvervoer



Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat deze variabele wordt uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête.

De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen niet voort uit de D-tabellen van Eurostat. Het type vervoer wordt bij de bestelauto's afgeleid vanuit branchegegevens (SBI).

In tabel 3.9.1 staat het vervoerd brutoplusgewicht van het beroepsvervoer en eigen vervoer uitgesplitst naar richting. Aangezien de gegevens van de buitenlandse vervoerders (behalve van de Belgen) onbekend is, zijn de buitenlandse voertuigen niet meegenomen in onderstaande tabel.

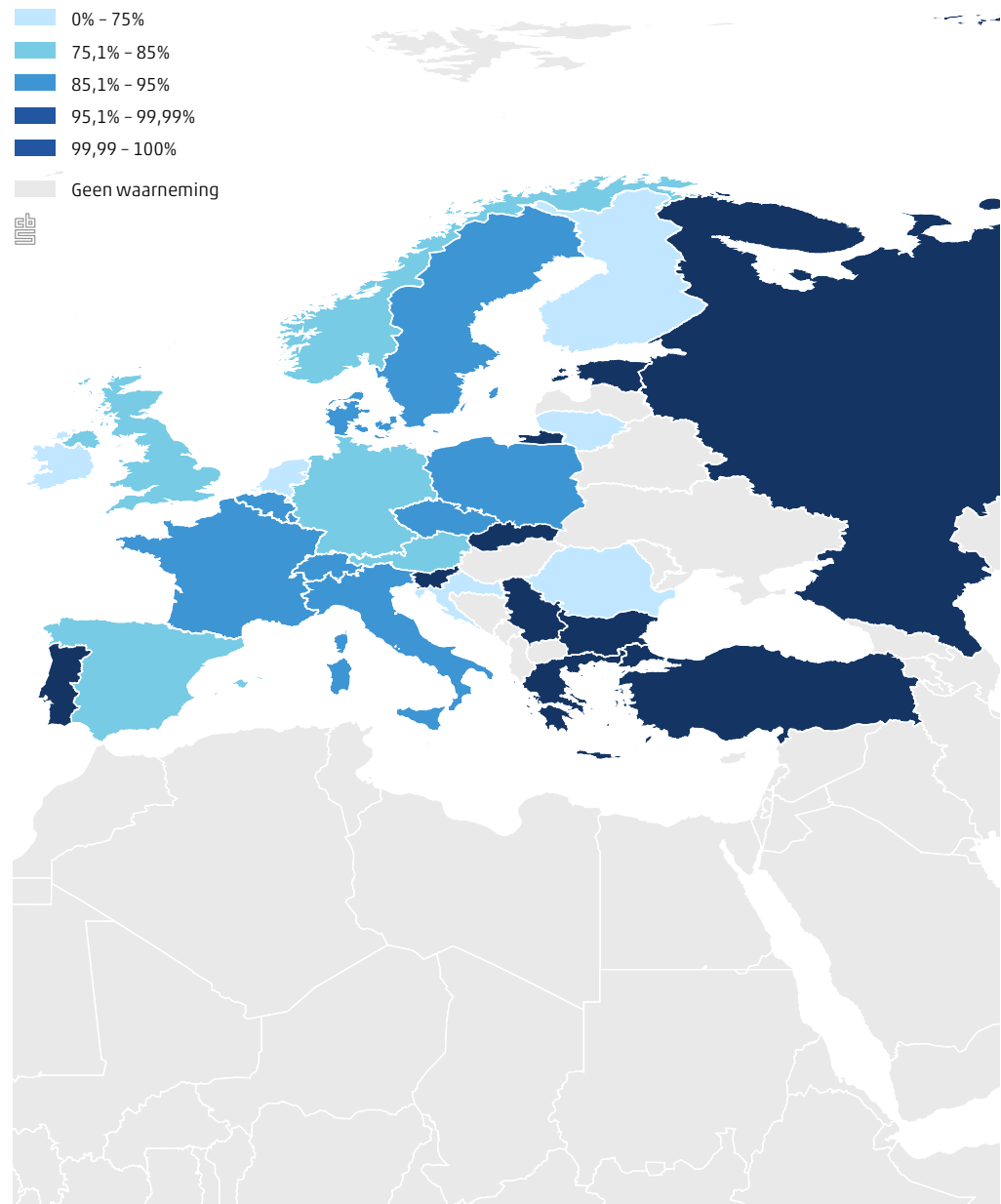
3.9.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar richting, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Buitenlanders	Totaal	
	beroepsvervoer	eigen vervoer	beroepsvervoer	eigen vervoer			
Richting	x 1 000 ton						
	Binnenlands vervoer in Nederland	433 824	124 982	2 688	57 217	8 379	627 090
	Internationale afvoer Nederland	47 759	7 009	129	430	48 781	104 108
	Internationale aanvoer Nederland	41 157	4 765	19	273	49 422	95 637
	Doorvoer door Nederland zonder overlading	5 953	463	19	38	16 192	22 666
	Overig	21 146	1 564	2,283	4		22 715
	Totaal	549 840	138 783	2 857	57 962	122 773	872 215

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

In figuur 3.9.2 is het aandeel beroepsvervoer en eigen vervoer per land weergegeven (op NUTS-0 niveau). Een algemene trend, die waar te nemen valt, is: hoe verder van Nederland hoe minder groot het aandeel eigen vervoer.

3.9.2 Aandeel beroepsvervoer in aantal ritten naar land van lossen, Rittenbestand 2019



95% vervoerd gewicht aan goederen met bestelautos is eigen vervoer



3.10 Nationaliteit vervoerder

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

– NATIONAL

De nationaliteit van de vervoerder staat voor het land van registratie van het voertuig. Elke EU-lidstaat maakt statistieken van de voertuigen die in het eigen land staan geregistreerd. Aangezien alleen Nederlandse vervoerders in de CBS-wegvervoerenquête worden geënquêteerd, betekent dit automatisch dat de nationaliteit van de Nederlandse vrachtauto's, trekkers en bestelauto's, de Nederlandse is (landcode NL).

26% aandeel buitenlandse
vrachtauto's voor Polen



De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen voort uit de D-tabellen van Eurostat (zie bijlage VI voor de landcodes per land).

Het totaal vervoerd brutoplusgewicht uitgesplitst naar nationaliteit van de vervoerder is weergegeven in tabel 3.10.1.

3.10.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar richting en nationaliteit vervoerder, 2019

	Binnenlands vervoer in Nederland	Internationale afvoer Nederland	Internationale aanvoer Nederland	Doorvoer door Nederland zonder overlading	Overig	Totaal
	x 1 000 ton					
Nationaliteit						
België	1 083	5 424	7 241	3 218		16 966
Bulgarije	71	866	654			1 591
Cyprus	0	1	0	0		1
Denemarken	0	64	92	109		265
Duitsland	1 571	10 746	14 045	5 021		31 382
Estland	7	77	145	92		320
Finland	9	129	65	56		259
Frankrijk	56	1 044	686	0		1 786
Griekenland	0	333	279	14		626
Hongarije	213	1 046	925	138		2 322
Ierland	26	142	126	91		385
Italië	37	382	296			715
Kroatië	3	226	125	0		384
Letland	77	737	737	234		1 784
Litouwen	311	3 210	2 716	1 198		7 435
Luxemburg	144	681	919	281		2 025

3.10.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar richting en nationaliteit vervoerder, 2019 (vervolg)

	Binnenlands vervoer in Nederland	Internationale afvoer Nederland	Internationale aanvoer Nederland	Doorvoer door Nederland zonder overlading	Overig	Totaal
	x 1 000 ton					
Macedonië	0	0	4	0		5
Nederland	558 806	54 769	45 922	6 416	22 709	688 623
Noorwegen	0	72	43	32		147
Oostenrijk	16	249	164	23		451
Polen	3 095	14 358	12 180	2 482		32 115
Portugal	12	460	379	0		850
Roemenië	1 238	3 162	2 898	1 156		8 453
Slovenië	86	699	579	55		1 418
Slowakije	124	765	758	475		2 122
Spanje	85	2 478	2 184	318		5 066
Tsjechië	65	463	497	268		1 293
Verenigd Koninkrijk	34	693	518	837		2 082
Zweden	0	103	98	63		264
Zwitserland	17	171	72	1		260
Totaal	567 185	103 549	95 344	22 608	22 709	811 396

3.11 Aantal zendingen

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

- ZENDPRIT
- OAANTZEND

Met een zending wordt bedoeld: de hoeveelheid goederen van één zelfde soort die in één keer voor één opdrachtgever van één laadplaats naar één losplaats van één geadresseerde wordt vervoerd (met één vervoermiddel). Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat de zendingen wordt uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête.

Het aantal ritten van buitenlandse voertuigen is afkomstig van de D-tabellen van Eurostat. Voor buitenlandse voertuigen wordt aangenomen dat een beladen rit gelijk is aan een zending (meerzendingsritten worden door veel landen niet opgegeven). Het aantal ritten is tevens opgenomen in de uitvraag van de bestelauto's. Vervolgens zijn de ritten opgedeeld in deelritten. De afleidingsmethodiek van deze deelritten staat beschreven in paragraaf 2.2.2.

Het overzicht van het aantal ritten uitgesplitst naar aantal zendingen per rit is weergegeven in tabel 3.11.1. Het aantal ritten van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers zijn gebaseerd op het rittenbestand. Voor de bestelauto's zijn het aantal deelritten gepresenteerd.

3.11.1 Aantal ritten uitgesplitst naar aantal zendingen per rit, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾	Bestelauto's	Buitenlanders	Totaal
	x 1 000			
Richting				
Lege ritten	30 352	45 599	2 522	78 473
Ritten met 1 zending	44 424	49 286	7 442	101 152
Ritten met 2 zendingen	3 182	688 183	138,74	691 504
Ritten met 3 zendingen	1 589	23 787		25 377
Ritten met 4 zendingen	1 027	24 850		25 877
Ritten met 5 of meer zendingen	3 119	106 554		109 673
Rondritten	489			489
Totaal	84 183	938 259	10 103	1032 545

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.12 Aantal beladen/lege containers en TEU

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- OTEULG
- OTEUBEL

De afkorting TEU staat voor 'Twenty feet Equivalent Unit'. TEU is de aanduiding voor afmetingen van (lege en beladen) containers: 1 TEU staat voor een 20ft container, 1.5 TEU voor een 30ft container en 2 TEU voor een 40ft container. Andere maten van containers (bijvoorbeeld de 45ft container) zijn niet apart in de CBS-vervoersenquête opgenomen.

Er kunnen gedurende één rit ook combinaties van containers voorkomen, bijvoorbeeld zowel een 20ft container als een 40ft container. Bij de berekening van de TEU's gedurende de rit wordt uitgegaan van het totaal aan containers (zowel leeg als beladen). In theorie is het mogelijk dat er twee (of drie) containers met één zending worden vervoerd. Maar ook twee of meer zendingen in één container behoort tot de mogelijkheden.

In het zendingenbestand is voor de aparte zendingen het aantal TEU's van de rit gedeeld door het aantal zendingen per rit. In het deelrittenbestand is het aantal TEU's van de rit gedeeld door het aantal deelritten per rit. Zo telt het aantal TEU's voor het zendingen- en deelrittenbestand op naar het rittenbestand. Extra gaafmaakwerk is verricht om de kwaliteit te verhogen.

De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen niet voor de D-tabellen van Eurostat en zijn zodoende niet opgenomen in de basisbestanden. Voor de bestelauto's is de aanname gemaakt dat geen containers vervoerd worden door bestelauto's.

9,2 miljoen teu (containers)
vervoerd over de weg



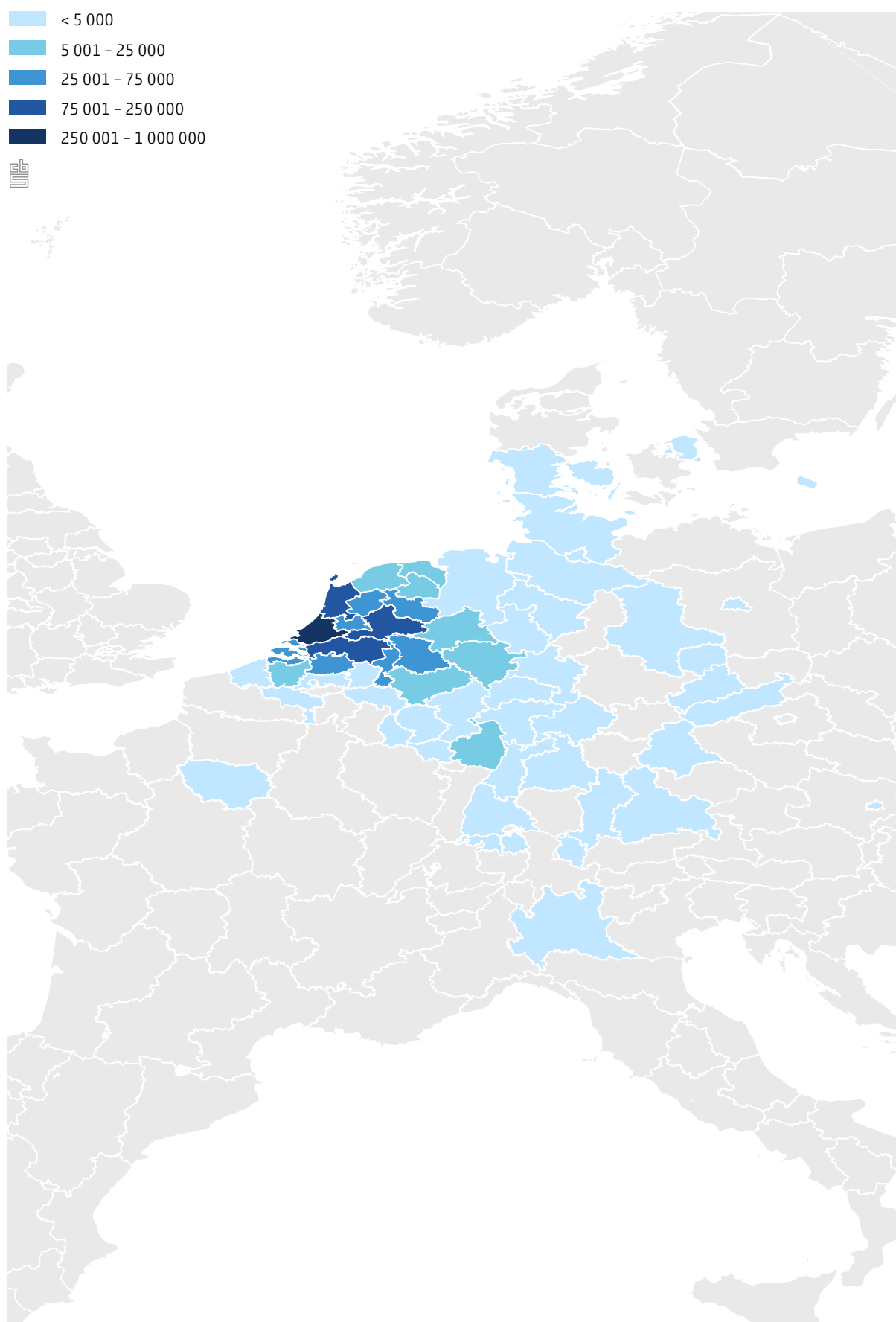
Tabel 3.12.1 laat een overzicht zien van het aantal containers en vervoerde TEU's uitgesplitst naar containerklasse voor de Nederlandse vrachtauto's en trekkers. De tabel is gebaseerd op het rittenbestand.

3.12.1 Aantal containers en TEU's uitgesplitst naar containerklasse, 2019

	Beladen containers	Beladen TEU	Lege containers	Lege TEU
	x 1 000			
Containerklasse				
20 voet container	919	919	1 167	1 167
30 voet container	71	107	82	123
40 voet container	1 562	3 119	1 863	3 722
Totaal	2 553	4 146	3 112	5 012

De haven van Rotterdam is de grootste haven van Europa. Figuur 3.12.2 presenteert om die reden het aantal beladen TEU's met als laadplaats Rotterdam (599) naar NUTS-2 losplaats van de Nederlandse vrachtvoertuigen.

3.12.2 Aantal beladen TEU geladen in gemeente Rotterdam naar NUTS-2 losplaats, 2019



Een overzicht van het aantal beladen en lege containers uitgesplitst naar richting met als detailniveau het type voertuig is weergegeven in tabel 3.12.3. De gepresenteerde cijfers zijn gemaakt op basis van het rittenbestand.

3.12.3 Aantal beladen en lege containers uitgesplitst naar richting, 2019

	Binnenlands vervoer in Nederland	Internationale afvoer Nederland	Internationale aanvoer Nederland	Doorvoer door Nederland zonder overlading	Overig	Totaal
Voertuig type en belading container	x 1 000					
Vrachtauto						
beladen	108	5	2	0	0	116
leeg	131	2	6	0	1	140
Vrachtauto met aanhangwagen						
beladen	6	0	0	0	0	6
leeg	2	0	0	0	0	2
Trekker met oplegger						
beladen	1 923	225	154	26	100	2 427
leeg	2 503	131	215	10	103	2 963
Totaal						
beladen	2 037	231	156	26	100	2 550
leeg	2 636	134	220	10	104	3 105

3.13 Aantal ritten

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

— OANTRIT

Een beladen rit start op het moment dat goederen voor de eerste keer worden geladen en waarbij het voertuig daarvoor leeg was (of het moment dat de trekker wordt gekoppeld aan een beladen oplegger) en eindigt op het moment dat goederen worden gelost en het voertuig vervolgens leeg komt (of het moment dat de trekker wordt ontkoppeld aan een beladen oplegger).

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat de ritten worden afgeleid uit informatie in de CBS-wegvervoerenquête. Bedrijven moeten namelijk per steekproefvoertuig voor de gehele enquêteperiode aangeven of ze alleen éénzendingsritten, alleen distributie, alleen groupage of een combinatie verrichten. Daarnaast moeten bedrijven per dag de zendingen opgeven (tot een maximum van 15; zendingen met een dezelfde goederensoort en dezelfde losplaats mogen worden samengevoegd). Vervolgens moeten voor- en/of na de laadloscombinatie van de zending (bij distributie alleen na, bij groupage alleen voor en bij een combinatierit voor en na) opgeven of het voertuig leeg is. Aan de hand van deze informatie leidt CBS het ritpatroon af. Om de kwaliteit te verhogen is extra gaafmaakwerk verricht. Bij het aantal ritten geldt dat één record voor één rit staat (in het rittenbestand). Het opgehoogd aantal ritten per rit (=record) staat gelijk aan de ophoogfactor.

231 000

vrachtautoritten per dag in 2019

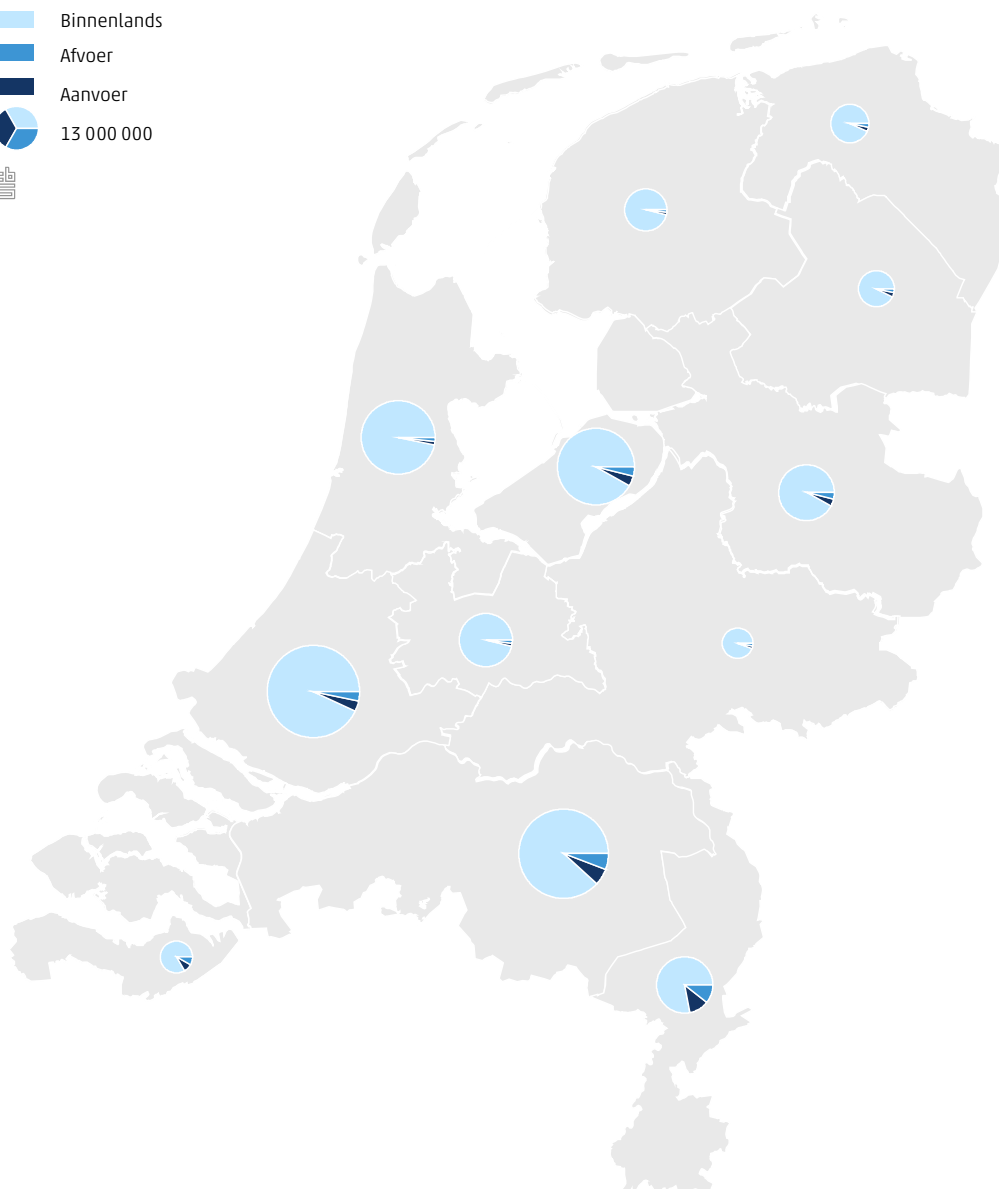
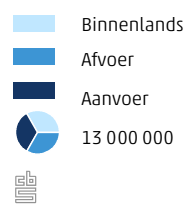


De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele staan in de D-tabellen van Eurostat. De variabele 'aantal ritten' is ook opgenomen in de uitvraag van de bestelauto's. De ritten zijn bij bestelauto's opgedeeld in deelritten. Voor de afleidingsmethodiek van de deelritten zie paragraaf 2.2.2.

Tabel 3.13.2 presenteert het aantal ritten uit het rittenbestand uitgesplitst naar richting. Als detailniveau is type vervoer gehanteerd. De gegevens van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers zijn gebaseerd op het rittenbestand. Voor de bestelauto's zijn het aantal deelritten gepresenteerd.

In figuur 3.13.1 is het aandeel van het binnenlands vervoer, de internationale afvoer en aanvoer van goederenstromen over de weg per Nederlandse provincie weergegeven, op basis van het aantal ritten. De figuur is samengesteld op basis van het deelrittenbestand.

3.13.1



3.13.2 Aantal ritten uitgesplitst naar richting, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Buitenlanders	Totaal
	beroepsvervoer	eigen vervoer	beroepsvervoer	eigen vervoer		
Richting	x 1 000					
	Binnenlands vervoer in Nederland	52 110	19 798	32 678	892 026	1 491 998 104
	Internationale afvoer Nederland	3 995	735	449	6 180	3 696 15 054
	internationale aanvoer Nederland	3 853	676	375	6 001	3 774 14 679
	Doorvoer door Nederland zonder overlading	370	31	136	342	1 142 2 021
	Overig	2 434	181	12	60	2 686
	Totaal	62 762	21 420	33 650	904 609	10 103 1032 544

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.14 Totaal vervoerd (brutoplus) gewicht

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

– OBPGEW

Het brutoplusgewicht is het gewicht van het vervoerde goed vermeerderd met het gewicht van de verpakkingen (brutogewicht) en het gewicht van de zeecontainers (brutoplusgewicht). Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat de variabele 'totaal vervoerd gewicht' wordt uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête. Er is extra gaafmaakwerk (bijvoorbeeld correcties op hoge, niet reële gewichten) verricht om de kwaliteit te verhogen.

In de basisbestanden wordt naast het brutogewicht (OBPGew) ook het ladinggewicht (OBCEW) onderscheiden. Het brutogewicht wordt uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête. Het ladinggewicht wordt bepaald door het brutogewicht te nemen minus het gewicht van de zeecontainer (zie ook paragraaf 3.15 Vervoerd gewicht beladen/lege container).

De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen voort uit de D-tabellen van Eurostat. Bij bestelauto's wordt bij de categorie bouw en service naar het gemiddeld vervoerd gewicht gedurende de enquêteperiode gevraagd. Dit vervoerd gewicht is opgedeeld in vervoerde goederen en gereedschap dat standaard in de laadruimte van de bestelauto aanwezig is. Voor de categorieën goederenvervoer en post en koeriers wordt het totaal vervoerd gewicht per dag uitgevraagd. Voor de verdelingsmethodiek van het vervoerd gewicht over de verschillende deelritten: zie paragraaf 2.2.2.

De onderstaande tabel 3.14.1 is gebaseerd op het rittenbestand en toont het brutoplusgewicht verdeeld over het type rit.

3.14.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar type rit, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Buitenlanders	Totaal	
	bedrijfsvervoer	eigen vervoer	bedrijfsvervoer	eigen vervoer			
Type rit	x 1 000 ton						
	Rit met 1 zending	466 244	111 163	992	3 221	122 773	704 393
	Rit met 2 zendingen	30 664	9 227	1 122	49 797	0	90 810
	Rit met 3 zendingen	14 931	4 595	231	1 074	0	20 831
	Rit met 4 zendingen	9 757	3 326	136	1 058	0	14 276
	Rit met 4 of meer zendingen	26 175	8 779	376	2 813	0	38 143
	Rondrit	2 081	1 694	0	0	0	3 774
	Totaal	549 851	138 783	2 857	57 962	122 773	872 227

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.15 Vervoerd gewicht beladen/lege container

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

— OBCGEW

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat er in de CBS-wegvervoerenquête wordt gevraagd naar containertype. Het gewicht van een 20 ft container is 2,3 ton en voor een 40 ft container 3,7 ton. Een 30 ft container weegt 3 ton. Deze maatstaven worden internationaal gehanteerd. Er is extra gaafmaakwerk verricht (bijvoorbeeld als er door een foutieve opgave te veel TEU (meer dan 3) wordt vervoerd) om de kwaliteit te verhogen.

De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen niet voort uit de D-tabellen van Eurostat en zijn niet in het basisbestand opgenomen. Voor de bestelauto's is de aanname gemaakt dat geen containers vervoerd worden door bestelauto's.

Tabel 3.15.1 geeft een weergave van het brutoplusgewicht en het brutogewicht containervervoer uitgesplitst naar lege/beladen container en containertype. Tevens laat de onderstaande tabel het aantal ritten zien.

3.15.1 Vervoerd gewicht en aantal ritten uitgesplitst naar lege/beladen container, 2019

	Brutoplus gewicht (incl. tarra)	Bruto gewicht	Aantal Ritten
	x 1 000 ton		x 1 000
Belading en grootteklasse			
<i>Lege container</i>			
20 voet container	2 778	0	1 158
30 voet container	252	0	82
40 voet container	7 140	0	1 861
Totaal	10 170	0	3 101
<i>Beladen container</i>			
20 voet container	17 049	14 938	912
30 voet container	1 796	1 582	71
40 voet container	27 718	21 953	1 559
Totaal	46 563	38 472	2 542

3.16 Ingezet laadvermogen

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

– OLVM

Het laadvermogen van een voertuig is de maximum toegestane massa van de lading van een voertuig. Dit is het verschil tussen de maximaal toegestane massa van het voertuig en de massa van het voertuig in lege toestand. Het ingezet laadvermogen is het laadvermogen dat daadwerkelijk is ingezet. Indien er sprake is van een aanhanger of oplegger dan betreft het ingezet laadvermogen het laadvermogen van de vrachtwagencombinatie (en dus niet enkel van het trekkende voertuig). Voor de Nederlandse vrachtauto's, trekkers en bestelauto's is deze variabele samengesteld op basis van kentekeninformatie uit het RDW bepaald. De oplegger/aanhanger informatie wordt afgeleid (zie kader 3.6.1).

Voor buitenlanders is het laadvermogen niet bekend en ook niet in de basisbestanden opgenomen. Voor de bestelauto's wordt de informatie bepaald op basis van de RDW.

3.17 Ladingtonkilometers totale traject/ Nederlands grondgebied

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

– OTONKM
– OTONKMNL

Het begrip ladingtonkilometer vormt een uniforme maateenheid voor de vervoersprestatie en komt overeen met de verplaatsing van een ton lading over een afstand van één kilometer. De variabele ladingtonkilometers wordt berekend aan de hand van de zendingsafstand vermenigvuldigd met het vervoerd gewicht. De ladingtonkilometers worden op

zendingniveau berekend. Om deze variabele ook op ritniveau te vullen worden de tonkilometers van de afzonderlijke zendingen gesommeerd. Voor rondritten is slechts 1 zending bekend, waarbij de laadplaats gelijk is aan de losplaats. Hier wordt ervan uitgegaan dat het voertuig gedurende de rit leegkomt en geldt voor de berekening van de ladingtonkilometers: zendingsafstand vermenigvuldigd met het vervoerd gewicht 0,5 (km * ton * 0,5).

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat het vervoerd gewicht (waar deze variabele van wordt samengesteld) worden uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête. Aan de hand van het ritpatroon en routeplanningssoftware worden de kilometers per rit bepaald en ook de afstand op Nederlands grondgebied.

De gegevens van buitenlandse voertuigen van de variabele 'Ladingtonkilometers totale traject/Nederlands grondgebied' zijn in de D-tabellen van Eurostat alleen bekend voor het totale traject. De afstand op Nederlands grondgebied is vervolgens bepaald aan de hand van een gemiddelde voor elke combinatie NUTS-laden en NUTS-lossen (op basis van de Nederlandse vrachtvoertuigen). Voor de doorvoer (richting 4) is net de afstand op Nederlands grondgebied bepaald tussen de beide grensovergangen. De totale afstand en ladingtonkilometers bij de doorvoer is bepaald aan de hand van gemiddelde afstanden tussen laad- en loslocaties (met transitoland Nederland). Bij bestelauto's zijn de afstanden op Nederlands grondgebied bij internationale ritten bepaald aan de hand van routeplanningssoftware.

Tabel 3.17.1 is samengesteld op basis van het zendingenbestand en geeft de ladingtonkilometerprestaties weer van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers, uitgesplitst naar richting.

3.17.1 Ladingtonkilometerprestatie uitgesplitst naar richting, 2019

	Ladingtonkilometers op Nederlands grondgebied	Ladingtonkilometers totaal
	x mln	
Richting		
Binnenlands vervoer in Nederland	34 874	35 391
Internationale afvoer Nederland	4 817	16 350
Internationale aanvoer Nederland	3 975	11 541
Doorvoer door Nederland zonder overlading	427	2 191
Overig	0	3 762
Totaal	44 094	69 235

3.18 Voertuigafstand totale traject/ Nederlands grondgebied

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- OASFT
- OAFSTNL

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat de voertuigafstand wordt afgeleid op basis van ritpatroon en routeplanningssoftware. Ook om de afstand te bepalen op Nederlands grondgebied wordt gebruik gemaakt van routeplanningssoftware. Het totaal van de afgeleide ritafstanden gedurende de enquêteperiode wordt vergeleken met opgegeven kilometerstanden. In de gevallen van een grote afwijking worden de ritpatronen opnieuw bekeken en gaafgemaakt. Voorbeeld van een veel gemaakte fout: een bedrijf geeft via de kilometerstanden (begin en eind) op gedurende de enquêteweek 1 000 kilometers te hebben gereden. De totale ritafstand tussen laad- en losplaatsen komt echter uit op 5 000 km. Dit kan voorkomen als het bedrijf niet goed aangeeft dat zendingen tot één rit behoren. Zendingen worden als afzonderlijke ritten opgegeven, met als gevolg dat er onterechte heen en terugritten worden gemaakt. Ook een foutief opgegeven (en gegecodeerde) laad- of loslocatie kan een oorzaak zijn.

20 miljard vervoerskm in NL door
Nederlandse voertuigen



Indien de laad- en losplaats hetzelfde is bij een rit, deelrit of zending is de afstand afhankelijk van de oppervlakte van de gemeente en varieert van minimaal 5 kilometer bij kleine Nederlandse gemeenten tot 32,5 kilometer bij de grootste gemeente (Haarlemmermeer).

Voor de afstandsbeoordeling van buitenlandse voertuigen en bestelauto's bij de basisbestanden 2017, zie paragraaf 3.17.

Tabel 3.18.1 toont de gereden kilometers van de Nederlandse vrachtauto's, trekkers en bestelauto's op het Nederlands grondgebied, uitgesplitst naar richting. De totale gereden kilometers zijn gepresenteerd in tabel 3.18.2. Ook deze tabel is gebaseerd op het rittenbestand en het bestelautobestand.

3.18.1 Voertuigkilometerprestatie op Nederlands grondgebied uitgesplitst naar richting, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾	Bestelauto's	Totaal
Richting	x mln		
Binnenlands vervoer in Nederland	4 314	14 680	18 994
Internationale afvoer Nederland	391	245	636
Internationale aanvoer Nederland	360	201	561
Doorvoer door Nederland zonder overlading	29	13	43
Overig	0	0	0
Totaal	5 094	15 139	20 233

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.18.2 Totale voertuigkilometerprestatie uitgesplitst naar richting, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾	Bestelauto's	Totaal
	x mln		
Richting			
Binnenlands vervoer in Nederland	4 349	15 017	19 366
Internationale afvoer Nederland	1 300	486	1 785
Internationale aanvoer Nederland	1 094	412	1 505
Doorvoer door Nederland zonder overlading	143	41	184
Overig	407	0	407
Totaal	7 293	15 956	23 249

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.19 Laadvermogentonkilometer totale traject/Nederlands grondgebied

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- OLVMKM
- OLVMKMNL

De variabele laadvermogentonkilometer wordt bepaald door het laadvermogen te vermenigvuldigen met de ritafstand (laadvermogen *km)

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat de zendingsafstand wordt bepaald met routeplanningssoftware aan de hand van opgegeven laad- en losplaats in de CBS-wegvervoerenquête. Om de afstand te bepalen op Nederlands grondgebied wordt ook gebruik gemaakt van routeplanningssoftware. De informatie van de variabele laadvermogen wordt gehaald uit het register van de Rijksdienst wegverkeer (RDW). Voor de bepaling van het laadvermogen van opleggers en aanhangers zie kader 3.6.1.

Omdat voor de buitenlandse voertuigen het laadvermogen niet bekend is, zijn er ook geen gegevens over het aantal laadvermogentonkilometers op Nederlands grondgebied en het totale traject. De variabele 'Laadvermogentonkilometer totale traject/Nederlands grondgebied' is wel opgenomen bij het Basisbestand bestelauto's en op dezelfde manier afgeleid als bij de grote vrachtauto's.

Tabel 3.19.1 is gebaseerd op het rittenbestand en het bestelautobestand en geeft een overzicht van het aantal laadvermogentonkilometers op het Nederlandse grondgebied en het totale traject, uitgesplitst naar richting, van de Nederlandse vrachtauto's/trekkers en bestelauto's.

3.19.1 Laadvermogen tonkm uitgesplitst naar richting, 2019

	Laadvermogen tonkilometers op Nederlands grondgebied		Laadvermogen tonkilometers totaal	
	vrachtauto's ¹⁾	bestelauto's	vrachtauto's ¹⁾	bestelauto's
Richting	x mln			
Binnenlands vervoer in Nederland	106 605	16 514	107 529	16 884
Internationale afvoer Nederland	10 803	253	36 124	535
Internationale aanvoer Nederland	10 080	213	30 524	478
Doorvoer door Nederland zonder overlading	845	14	4 100	48
Overig	0	0	11 597	0
Totaal	128 332	16 994	189 874	17 945

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.20 TEU-kilometers totale traject/ Nederlands grondgebied

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- OTEUKM
- OTEUKMNL

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat het containertype wordt uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête. De afkorting TEU staat voor 'Twenty feet Equivalent Unit'. TEU is de aanduiding voor afmetingen van containers: 1 TEU staat voor een 20ft container, 1.5 TEU voor een 30ft container en 2 TEU voor een 40ft container. Andere maten van containers (bijvoorbeeld de 45ft container) zijn niet apart in de CBS-vervoersenquête opgenomen. Door het aantal TEU's te vermenigvuldigen met de afstand (voor de zending is dit de zendingsafstand, voor de rit is dit de ritafstand en voor de deelrit is dit de deelritafstand) worden de TEU-kilometers bepaald. Om de afstand te bepalen op het Nederlandse grondgebied wordt gebruik gemaakt van routeplanningssoftware.

De TEU-kilometers voor de buitenlandse voertuigen zijn modelmatig bepaald (zie voor de bepaling van TEU's bijlage I). Met betrekking tot de doorvoer (richting 4) waren bij de basisbestanden 2011 alleen nog de TEU-kilometers op Nederlands grondgebied te bepalen (de afstand tussen de beide grensovergangen), maar in 2015 (en ook in 2014) is ook de totale afstand bepaald (Afstanden tussen laad- en loslocaties zijn bepaald aan de hand van afstanden bekend bij Nederlandse voertuigen/handmatig opgezocht via google maps).

Tabel 3.20.1 is samengesteld op basis van het deelrittenbestand en geeft de TEU-kilometerprestaties weer van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers, uitgesplitst naar richting. Bovendien is er in de tabel onderscheid gemaakt tussen beroepsvervoer en eigen vervoer.

3.20.1 TEU-kilometerprestatie uitgesplitst naar richting, 2019

	TEU-km op Nederlands grondgebied		TEU-km totaal	
	beroepsvervoer	eigen vervoer	beroepsvervoer	eigen vervoer
Richting	x 1 000			
Binnenlands vervoer in Nederland	454 800	6 289	455 512	6 308
Internationale afvoer Nederland	53 553	222	130 707	328
Internationale aanvoer Nederland	55 890	208	127 295	284
Doorvoer door Nederland zonder overlading	2 917	0	15 769	0
Overig	0	0	41 325	13
Totaal	567 161	6 718	770 608	6 934

3.21 Gevaarlijke stoffen typering volgens ADR

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

— ADR_KL

Er zijn goederen die door hun specifieke eigenschappen tot de groep van gevaarlijke stoffen behoren. Afhankelijk van de specifieke eigenschappen zijn deze goederen ingedeeld in de zogenaamde, ADR-gevarenklassen.

2% vervoerd gewicht betreft
gevaarlijke stoffen



Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat deze variabele wordt uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête of afgeleid (indien niet op de vragenlijst aangegeven) aan de hand van de goederensoort. Voor veel goederensoorten is namelijk bekend tot welke gevaarlijke stoffen categorie ze behoren. De complete ADR-indeling is weergegeven in bijlage III. In deze bijlage is een koppeltabel weergegeven van GEVI-codes naar ADR-codes en NSTR's op 4-digit niveau. Indien sprake is van meerdere verschillende zendingen met verschillende gevaarlijke stoffen bij een rit is gekozen voor de ADR-code met het hoogste gewicht.

3.21.1 Aantal ritten uitgesplitst naar ADR-klasse, 2019

	Binnenlands vervoer in Nederland	Internationale afvoer Nederland	Internationale aanvoer Nederland	Doorvoer door Nederland zonder overlading	Overig	Totaal
	x 1 000					
ADR-klasse						
Ontpofbare stoffen en voorwerpen	2	1	0	0	0	3
Samengeperste/vloeibaar gem. gassen	86	32	8	2	18	146
Brandbare vloeistoffen	213	9	4	4	5	234
Brandbare vaste stoffen	7	0	7	0	1	15
Voor zelfontbranding vatbare stoffen	0	0	0	0	0	0
Stof die met water brandb. gas ontw.	2	0	0	1	0	4
Oxiderende stoffen	1	2	0	0	0	3
Giftige stoffen	8	2	1	0	1	12
Bijtende stoffen	26	10	8	2	3	48
Diverse gevaarlijke stoffen	37	4	2	1	1	44
Klasse onbekend, niet in te delen	44	3	2	1	8	57
Totaal	425	63	32	11	36	567

Het overzicht van de verdeling van het aantal ritten (op basis van het rittenbestand) van de Nederlandse vrachtauto's en trekkers naar ADR-klasse en richting is getoond in tabel 3.21.1.

De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen niet voor in de D-tabellen van Eurostat en zijn niet meegeleverd. Voor de bestelauto's is aangenomen dat er geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Behalve ADR-gevarenklassen en gevaarsidentificatienummers (zie paragraaf 3.26) bevatten de basisbestanden goederenwegvervoer vanaf 2015 tevens een stofcategorïe-indeling. Deze variabele (stofcat) is toegevoegd aan het zendingen- en rittenbestand en geeft een specifieke indeling van stoffen in een beperkt aantal categorieën voor de risicoberekening van transport met gevaarlijke stoffen. Uitgangspunt voor de indeling zijn de voor externe risico's relevante stoffeigenschappen, zoals vluchtigheid, brandbaarheid en toxiciteit. De stofcategorïe-indeling betreft een hoger aggregatieniveau dan het VN-nummer (ook wel stofidentificatienummer), maar is gedetailleerder dan de ADR-klasse indeling.

3.22 Spreiding over de week en over het jaar

In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- KWARTAAL
- DAG_STRT

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers en bestelauto's geldt dat deze variabele wordt uitgevraagd in de enquête. De informatie wordt bepaald aan de hand van de steekproefweken. De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen niet voort uit de D-tabellen van Eurostat en zijn dan ook niet opgenomen in het basisbestand.

Tabel 3.22.1 laat de verdeling van het brutoplusgewicht zien per dag. Uitgangspunt bij deze tabel is de dag van vertrek van een rit, onderverdeeld naar type vervoer. De tabel 3.22.2 laat de verdeling van het vervoerd gewicht over de kwartalen van 2019 zien.

3.22.1 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar dag van vertrek, 2019

	Vrachtauto	Vrachtauto met aanhanger	Trekker met oplegger	Speciaal voertuig	Langere en zwaardere vrachtautocombinatie	Totaal
	x 1 000 ton					
Dag van vertrek						
Zondag	410	402	8 891	96	16,902	9 816
Maandag	23 515	8 317	100 372	2 437	36	134 677
Dinsdag	24 304	8 586	97 425	2 466	45	132 826
Woensdag	23 338	8 559	98 252	2 408	37	132 595
Donderdag	24 476	7 858	96 741	2 221	36	131 331
Vrijdag	22 639	7 573	92 625	2 228	25	125 090
Zaterdag	1 945	964	19 153	238		22 300
Totaal	120 627	42 259	513 458	12 093	197	688 634

Bij tabel 3.22.2 staat het kwartaal van vertrek van een rit centraal, en dan uitgedrukt in het brutoplusgewicht.

3.22.2 Vervoerd gewicht uitgesplitst naar kwartaal van vertrek, 2019

	Vrachtauto's ¹⁾		Bestelauto's		Totaal
	bedrijfsvervoer	eigen vervoer	bedrijfsvervoer	eigen vervoer	
	x1000 ton				
Kwartaal van vertrek					
Eerste kwartaal	134678	31152	707	13016	179553
Tweede kwartaal	148021	35807	600	13475	197904
Derde kwartaal	127405	33512	888	13172	174977
Vierde kwartaal	139747	38312	662	18300	197021
Totaal	549851	138783	2857	57962	749454

¹⁾ Onder de noemer vrachtauto's vallen naast vrachtauto's tevens vrachtauto's met aanhangwagens, trekkers, trekkers met oplegger, speciale voertuigen en Langere en Zwaardere Vrachtautocombinaties (LZV's).

3.23 GEVI-gevaarlijke stoffen

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

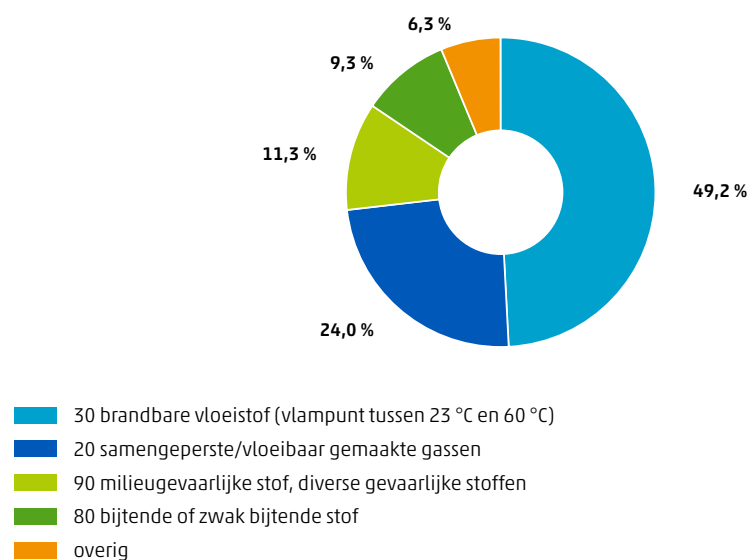
— GEVI

Het gevaarsidentificatienummer (GEVI) verwijst naar een getal dat aangeduid staat op de bovenste helft van een kemlerbord. Dit oranje kemlerbord is verplicht bij het vervoer van gevaarlijke goederen. In feite is de GEVI-gevaarlijke stoffen indeling een verfijning van de ADR-klasse (voor ADR-klasse zie paragraaf 3.21).

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat het VN-nummer wordt uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête of wordt afgeleid aan de hand van de goederensoort indien bedrijven geen VN-nummer opgeven. Aan de hand van een koppeltabel is vervolgens het GEVI-nummer bepaald, zie bijlage III. De gegevens van buitenlandse voertuigen van deze variabele komen niet voort uit de D-tabellen van Eurostat. Voor de bestelauto's is aangenomen dat er geen gevaarlijke stoffen worden vervoerd.

Vanwege het omvangrijke aantal GEVI-gevaarlijke stoffen is er voor gekozen om in figuur 3.23.1 enkel de top-5 gevaarsidentificatienummers met het hoogste aandeel vervoerd gewicht weer te geven. De figuur is samengesteld op basis van het zendingenbestand.

3.23.1 Aandeel: belangrijkste gevaarlijke stoffen (GEVI), 2019



3.24 Laadplaats/losplaats volgens SMILE-indeling

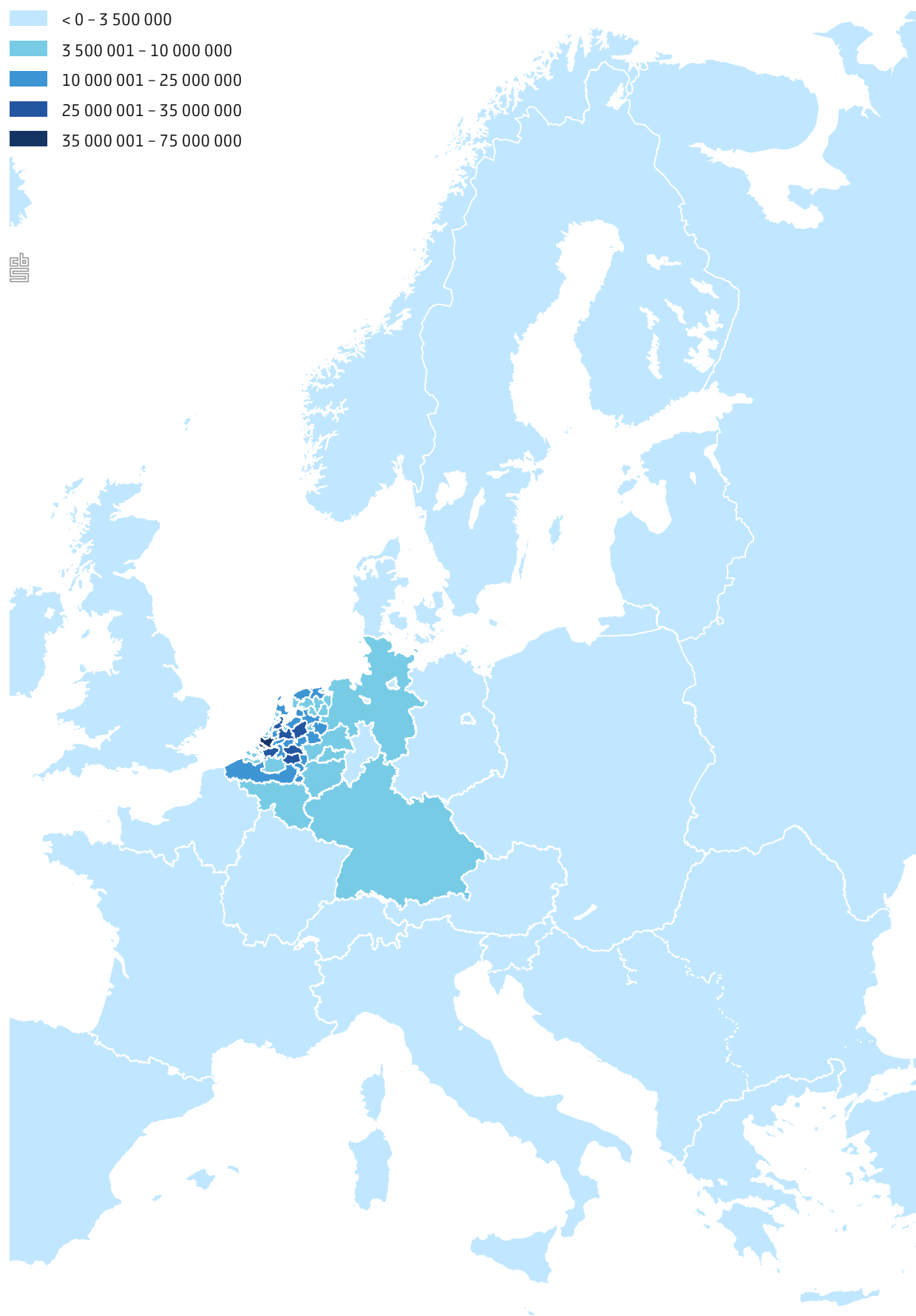
In deze paragraaf worden de volgende variabelen uit het basisbestand toegelicht:

- SMILE_LAD
- SMILE_LOS

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat laad- en losplaatsen worden uitgevraagd in de CBS-wegvervoerenquête. Aan de laad- en losplaatsen wordt een NUTS-3 code toegekend. Aan de hand van een koppeltabel is vervolgens de SMILE-codering bepaald, zie bijlage IV.

Voor de buitenlandse voertuigen geldt dat laad- en losgegevens op het niveau van NUTS3 beschikbaar zijn in de D-tabellen van Eurostat. Aan de hand van de eerder genoemde koppeltabel is vervolgens de SMILE-codering bepaald. Ook voor de bestelauto's zijn laad- en losplaatsen bepaald en is de SMILE-indeling beschikbaar. In figuur 3.24.1 wordt op basis van het zendingenbestand het geladen gewicht naar SMILE-zone weergegeven.

3.24.1



3.25 Transitolanden

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

– TLAND (1 t/m 5)

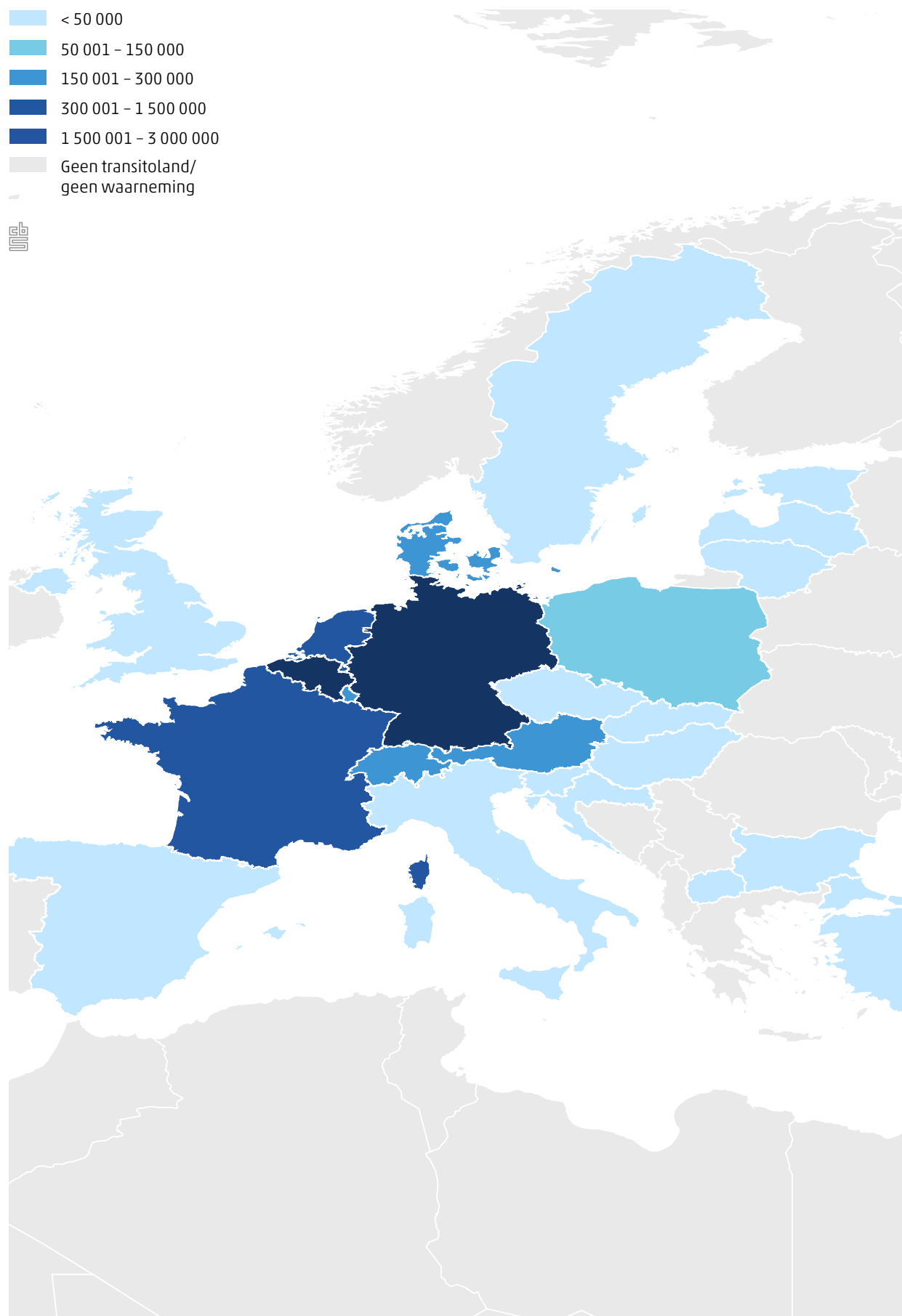
Transitolanden zijn landen waar goederen door worden vervoerd zonder dat er gelost of geladen wordt. Transitolanden worden bepaald aan de hand van routeplanningssoftware en omdat de routeplanningssoftware in geval van transitolanden geen 100% correcte uitkomsten teruggeeft is er extra gaafmaakwerk verricht om de kwaliteit te verhogen (bijvoorbeeld: indien de laadlocatie bij een rit Nederland is, kan dit niet ook nog een transitoland bij die rit zijn).

De variabele transitolanden betreft een verplichte variabele voor Eurostat. Echter, de transitolanden zijn bij ritten niet allemaal vermeld in de D-tabellen. Wel bekend is of buitenlandse voertuigen tijdens ritten Nederland als transitoland hebben gehad (in de D-5 tabellen). Op basis van deze informatie is de doorvoer van buitenlandse voertuigen vastgesteld. De transitolanden van ritten van de overige buitenlandse voertuigen zijn bepaald op basis van NUTS-paartjes en optimale routes. Voor ritten van en naar het Verenigd Koninkrijk is de aanname gemaakt dat de route via Calais gaat, dus bij de laad- of losplaats in Nederland via de transitolanden België en Frankrijk. Niet aan Nederland gerelateerde ritten (waarbij er geen sprake is van een Nederlandse vervoerder én waarbij Nederland geen transitoland is) zijn niet opgenomen in de data.

Indien er meer dan vijf transitolanden zijn, worden de eerste twee transitolanden ná laden van de goederen en de laatste drie transitolanden vóór lossen van de goederen vermeld. Voor een select aantal ritten naar Frankrijk en naar het Verenigd Koninkrijk zijn voor bestelauto's in de basisbestanden 2017 ook transitolanden zijn vastgesteld.

Het aantal ritten naar transitoland gedurende 2017 is gepresenteerd in figuur 3.25.1. De figuur is gebaseerd op het deelrittenbestand en het buitenlandersbestand.

3.25.1 Aantal ritten per land dat is doorkruist (transito), 2019



3.26 Waarde vervoerde goederen in euro

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

– OWAARDE

De 'waarde vervoerde goederen' is de waarde van de vervoerde goederen in euro tegen handelsprijzen. De variabele komt voort uit de resultaten van het CBS-project 'Integratie Handel en Transport', waarin handelsstatistieken worden gekoppeld met vervoerstatistieken.

Deze variabele is via een model geschat. Het model wordt beschreven in het artikel '*Integratie van internationale handels- en transportstromen; een nieuwe statistiek over internationale goederenstromen*' (De Blois, Alberda & Boonstra, 2013). De waarde-gewichtverhoudingen zijn vastgesteld op basis van handelsprijzen en dateren van het jaar 2018 en informatie over het brutogewicht uit de CBS-wegvervoerenquête. Door deze waarde-gewichtverhoudingen per gemiddeld per goederensoort te vermenigvuldigen met het bruto gewicht is de waarde van de goederen bepaald. Daar waar mogelijk gebeurt de vermenigvuldiging op het gedetailleerde GN8-niveau (in totaal 8 944 verschillende goederensoorten). In de overige gevallen wordt NSTR4-digit als uitgangspunt gebruikt. In enkele gevallen is ook NSTR4-digit niet bekend. Voor deze goederensoorten is geaggregeerd naar NSTR2-digit niveau.

8,6 euro per kg uitvoerde
goederen NSTR 9



De waarde-gewichtverhoudingen zijn gemaakt voor zowel de invoer en de uitvoer. Bij het internationaal vervoer waarbij de goederen in Nederland zijn geladen en in het buitenland worden gelost, zijn de waarde-gewichtverhoudingen behorende de uitvoer gehanteerd. Bij internationaal vervoer waarbij de goederen in het buitenland zijn geladen en gelost zijn in Nederland, zijn de waarde-gewichtverhoudingen behorende de invoer gehanteerd. Voor het binnenlands vervoer, cabotage en derde landen vervoer is het gemiddelde van de waarde-gewichtverhoudingen behorende bij de invoer én uitvoer gebruikt.

Voor deze variabele geldt dat er vanaf 2016 een trendbreuk (omhoog) optreedt. Sinds dit jaar zijn de waarde-gewichtverhoudingen specifiek vastgesteld voor de modaliteit wegvervoer (voorheen alle modaliteiten). Omdat via de weg, vergeleken met de andere modaliteiten relatief hoogwaardigere goederen worden vervoerd liggen de waarde-gewichtverhoudingen hoger, vanaf 2016 dan in de jaren er voor, zie tabel 3.26.1.

Het gewicht is uitgedrukt in brutogewicht, hetgeen resulteert in een waarde-brutogewicht factor (WBF) per goederensoort. Bijvoorbeeld: indien een bepaalde goederensoort een WBF heeft van 0,5 dan is de waarde van de goederensoort 500 euro per 1 000 kilogram. In bijlage V staan de WBF's van alle goederensoorten op NSTR4-digit niveau.

In NSTR-groep 99 zit zowel goud als onbekende goederen. Omdat niet alle goederen te coderen zijn (en dus als onbekend zijn geclassificeerd), wordt de waarde voor deze NSTR-groep overschat. Bij buitenlandse voertuigen is de waarde van goederen op basis van de NSTR-2 digit bepaald (en dus niet op de onderliggende niveaus GN8 en NSTR4). Omdat bij buitenlandse voertuigen de NSTR-groep relatief vaak onbekend is (NSTR = 99) – bij doorvoer wordt dit zelfs standaard aangehouden – wordt de waarde van goederen overschat. Voor de uitvoer geldt bij NSTR-groep 99 een omrekeningsfactor van €35,65. Voor de invoer is deze omrekeningsfactor €93,92. In de analyse van deze variabele (naar richting) bij de buitenlandse voertuigen dient hier rekening mee te worden gehouden.

3.26.1 Waarde-brutogewicht factor (WBF) goederenwegvervoer NSTR1-digit, 2015

	WBF invoer	WBF uitvoer	WBF Doorvoer/ binnenlands
NSTR1			
0 Landbouwproducten; levende dieren	0,4	1,12	0,76
1 Voedingsproducten en veevoeder	0,99	1,31	1,15
2 Vaste minerale brandstoffen	0,06	0,08	0,07
3 Aardolie en aardolieproducten	0,36	0,41	0,39
4 Ertsen en metaalresiduen	0,28	0,59	0,44
5 Metalen, metalen halffabricaten	1,16	1,08	1,12
6 Ruwe mineralen; bouwmaterialen	0,05	0,08	0,07
7 Meststoffen	0,22	0,25	0,24
8 Chemische producten	1,31	1,69	1,5
9 Overige goederen en fabricaten	4,76	6,92	5,84

Bron: CBS

3.26.2 Waarde vervoerde goederen t.o.v. brutoplusgewicht uitgesplitst naar NSTR1, 2019

Richting	Waarde	Brutoplus gewicht		
	mln €	%	x 1 000 ton	%
Binnenlands vervoer in Nederland	2261 804	78,8	558 806	81,1
Internationale afvoer Nederland	265 451	9,2	54 769	8,0
Internationale aanvoer Nederland	224 744	7,8	45 922	6,7
Doorvoer door Nederland zonder overlading	32 574	1,1	6 416	0,9
Overig	87 524	3,0	22 709	3,3
Totaal	2872 096	100,0	688 623	100,0

Voor de bestelauto's is deze variabele ook volledig bepaald op basis van omrekeningsfactoren op NSTR-2 digits niveau.

Tabel 3.26.2 laat de waarde van de vervoerde goederen zien ten opzichte van het brutoplusgewicht, uitgesplitst naar de richting. Ter verduidelijking is tevens het aandeel van de richting van de waarde en het brutoplusgewicht weergegeven.

In tabel 3.26.3 wordt op NSTR 1 digit niveau de waarde en het gewicht van de goederen getoond.

3.26.3 Waarde vervoerde goederen t.o.v. brutoplusgewicht uitgesplitst naar NSTR1, 2019

	Waarde		Brutoplus gewicht	
	mln €	%	x 1 000 ton	%
NSTR1				
0 Landbouwproducten; levende dieren	62 993	2,2	66 232	9,6
1 Voedingsproducten en veevoeder	226 347	7,9	130 637	19,0
2 Vaste minerale brandstoffen	220	0,0	1 844	0,3
3 Aardolie en aardolieproducten	20 568	0,7	18 493	2,7
4 Ertsen en metaalresiduen	3 132	0,1	5 874	0,9
5 Metalen, metalen halffabrikaten	39 655	1,4	14 662	2,1
6 Ruwe mineralen; bouwmaterialen	48 017	1,7	136 587	19,8
7 Meststoffen	6 569	0,2	31 753	4,6
8 Chemische producten	398 494	13,9	76 496	11,1
9 Overige goederen en fabrikaten	2066 215	71,9	206 057	29,9
Totaal	2872 210	100,0	688 634	100,0

In tabel 3.26.4 wordt op NST2007 2 digits niveau de waarde en het gewicht van de goederen getoond. Bij emballage en lege zeecontainers (vallend onder de NST2007 16) is de waarde van de goederen standaard 0.

3.26.4 Waarde vervoerde goederen t.o.v. brutoplusgewicht uitgesplitst naar NSTR1, 2019

	Waarde		Brutoplus gewicht	
	mln €	%	x 1 000 ton	%
NSTR1				
01 Landbouw- en visserijproducten	62 942	2,2	61 840	9,0
02 Steenkool, bruinkool, ruwe aardolie en aardgas	75	0,0	416	0,1
03 Ertsen, turf en andere delfstoffen	15 068	0,5	93 678	13,6
04 Voeding- en genotmiddelen	226 528	7,9	130 979	19,0
05 Textiel(producten) en leder(waren)	58 439	2,0	5 158	0,7
06 Hout(waren), papier, pulp en drukwerk	47 157	1,6	24 263	3,5
07 Cokes en geraffineerde aardolieproducten	9 905	0,3	9 828	1,4
08 Chemicaliën, vezels, rubber en splijtstoffen	324 464	11,3	64 524	9,4
09 Overige niet-metaalhoudende minerale producten	92 431	3,2	75 350	10,9
10 Metalen en metaalproducten	71 807	2,5	22 626	3,3
11 Machines, apparaten, consumenten elektronica etc.	414 137	14,4	28 240	4,1
12 transportmiddelen	74 978	2,6	8 062	1,2
13 Meubelen en overige industrieproducten n.e.g.	23 990	0,8	3 574	0,5
14 Secundaire grondstoffen en afval	168 509	5,9	40 302	5,9
15 Brieven en pakketten	134 010	4,7	3 964	0,6
16 Uitrusting voor het vervoer van goederen	28 238	1,0	37 292	5,4
17 Verhuisgoederen; bagage; niet-markt goederen	885	0,0	754	0,1
18 Groepage goederen	903 916	31,5	65 934	9,6
19 Niet identificeerbare goederen	214 731	7,5	11 849	1,7
20 Overige goederen	0	0,0	0	0,0
Totaal	2872 210	100,0	688 634	100,0

3.27 Asconfiguratie

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

- ASCONF

De asconfiguratie staat voor het totale aantal assen van een wegvoertuig of een combinatie van voertuigen en de plaatsing van deze assen. De variabele 'asconfiguratie' is samengesteld op basis van kentekeninformatie uit het RDW-bestand. Per kenteken is het aantal (hef)assen en de maximale aslast per as beschikbaar. De asconfiguratie bestaat uit 3 cijfers, te weten:

- Het eerste cijfer van de asconfiguratie heeft betrekking op het type voertuig (zie paragraaf 3.6).
- Het tweede cijfer van de asconfiguratie bevat informatie over het maximaal aantal assen (inclusief hefassen) van het trekkende motorvoertuig.
- Het derde cijfer van de asconfiguratie geeft het maximaal aantal assen van de aanhanger/oplegger (inclusief hefassen) weer.

Aanhangers/opleggers worden afgeleid (zie kader 3.6.1). Op basis van uitkomsten van een analyse van wel bekende opleggers is het aantal assen geschat (zie tabel 3.27.1).

3.27.1 Schatting van het aantal assen op basis van laadvermogen

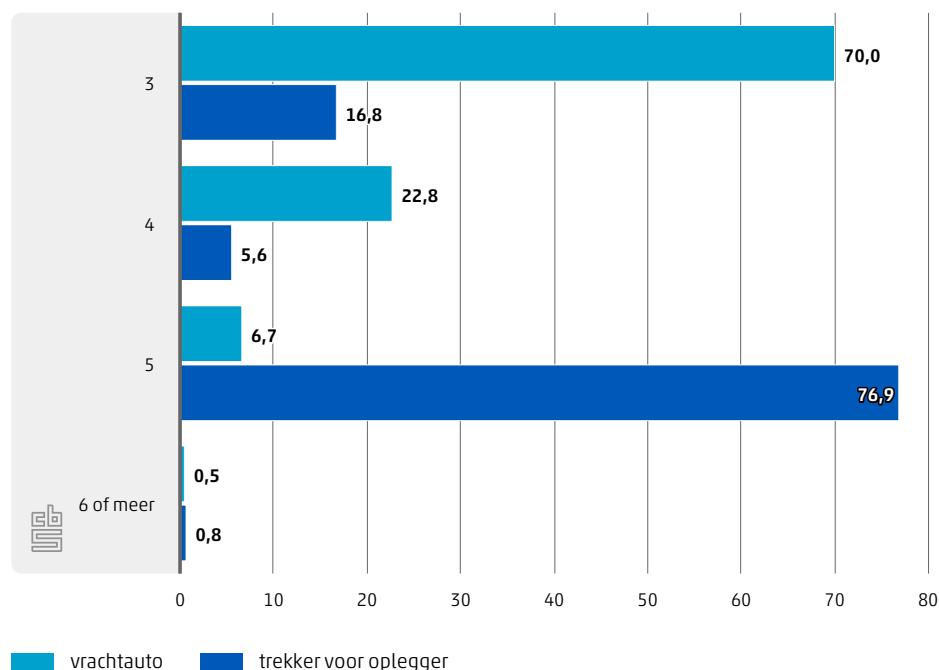
		Aantal assen
Laadvermogen		
Tot en met 10 ton		1
10-20 ton		2
20-30 ton		3
30-40 ton		4
40-50 ton		5
50-60 ton		6
Meer dan 60 ton		8

Voor de bestelauto's geldt dat de asconfiguratie standaard 420 is. De D-tabellen bevatten geen informatie over de asconfiguratie. Om die reden is het buitenlanders-bestand als volgt gevuld (9=onbekend):

- Vrachtauto = 190
- Vrachtauto met aanhangwagen = 299
- Trekker met oplegger = 399
- Trekker solo = 590

In de onderstaande figuren is het aandeel van het aantal assen weergegeven per type voertuig in procenten. In figuur 3.27.2 is het aandeel van de asconfiguratie getoond van het voertuigtype 'Trekker met oplegger' en van het voertuigtype 'Vrachtauto met aanhangwagen'. De figuur is samengesteld op basis van het deelrittenbestand.

3.27.2 Aandeel deelritten naar aantal assen wegvoertuig, 2019



3.28 Dag van de lading

Bij de basisbestanden 2019, net als bij de basisbestanden 2011 en 2014–2018, is de variabele 'dag van de lading' niet toegevoegd aan de bestanden. Wel is de dag van vertrek bekend. Tabel 3.22.1 toont de verdeling van het brutoplusgewicht per dag. Uitgangspunt bij deze tabel is de dag van vertrek van een rit en het detailniveau is het type vervoer.

3.29 Euronorm

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

– EURONORM

Om de emissie van verontreinigende stoffen door het wegverkeer terug te dringen, zijn door de EU normen vastgesteld waaraan voertuigen moeten voldoen. Hoe hoger de normering, hoe recenter het voertuig op de markt is gekomen en hoe minder vervuilend het voertuig is voor het milieu.

Voor Nederlandse vrachtauto's en trekkers geldt dat de Euronorm is samengesteld op basis van kentekeninformatie uit het RDW-bestand. Omdat deze variabele ruim 80 procent gevuld was, is de ontbrekende informatie geschat op basis van de datum van de eerste toelating tot het verkeer, zie tabel 3.29.2. Voor bestelauto's is de Euronorm in het basisbestand 2016 voor het eerst bepaald. Hiervan is het grootste deel, 69 procent, afgeleid op basis van bouwjaar (zie tabel 3.29.3).

Voor de buitenlandse voertuigen zijn geen gegevens met betrekking tot de Euronorm beschikbaar, maar wel de volgende drie leeftijdscategorieën: 0-3 jaar, 4-7 jaar en 8 jaar en ouder. Voor het bepalen van de Euronorm is een matrix gemaakt van de euronormen op basis van RDW-data van de Nederlandse vrachtoetuigen binnen deze bouwjaarklassen. Via een random verdeling is de Euronorm bij buitenlandse voertuigen toegekend (zie in tabel 3.29.1 een voorbeeldverdeling bij voertuigtype 1 (=vrachtauto), 0-3 jaar).

70% van de
vrachtautokilometers met Euro 6 motor



3.29.1 Aandeel Nederlands vrachtauto's; 0-3 jaar

	Leeftijd in jaren	Aandeel voertuigen NL
Leeftijdscategorie		
0-3	0	3,8
0-3	1	23
0-3	2	38,2
0-3	3	35

Bron: Belastingdienst

3.29.2 Euroklasse indeling vrachtauto's

	Datum 1e toelating
Euroklasse	
0	< 01-07-1992
1	01-07-1992 tot 01-10-1995
2	01-10-1995 tot 01-10-2000
3	01-10-2000 tot 01-10-2005
4	01-10-2005 tot 01-10-2008
5	01-10-2008 tot 01-01-2013
6	> 01-01-2013

Bron: Belastingdienst

3.29.3 Euroklasse indeling bestelauto's

	Datum 1e toelating
Euroklasse	
0	< 01-10-1993
1	01-10-1993 tot 31-12-1996
2	01-01-1997 tot 31-12-1999
3	01-01-2000 tot 31-12-2004
4	01-01-2005 tot 31-08-2008
5	01-09-2009 tot 31-08-2015
6	> 01-09-2015

Bron: Belastingdienst

De verdeling van euronormen van Nederlandse vrachtauto's en trekkers naar voertuigkilometers is weergegeven in tabel 3.29.4. Als detailniveau is de richting genomen. Ter verduidelijking is in de tabel tevens het percentage weergegeven van de euronormen per richting. Voor het maken van de tabel is het rittenbestand gebruikt.

3.29.4 Voertuigkilometers uitgesplitst naar euronorm, 2019

	Binnenlands vervoer in Nederland		Internationale afvoer Nederland		Internationale aanvoer Nederland		Doorvoer door Nederland zonder overlading		Overig	Totaal		
	x mln	%	x mln	%	x mln	%	x mln	%	x mln	%	x mln	%
Euronorm												
Euronorm 0	3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	3	0,0
Euronorm 1	50	0,1	0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	51	0,1
Euronorm 2	664	0,9	13	0,3	12	0,3	0,0	0,0	0,5	0,0	689	0,8
Euronorm 3	3 117	4,3	97	2,1	100	2,2	3	0,7	21	0,8	3 339	4,0
Euronorm 4	2 560	3,6	59	1,2	57	1,3	2	0,6	49	1,9	2 728	3,2
Euronorm 5	22 634	31,5	1 133	24,0	1 081	23,9	94	23,4	546	20,9	25 488	30,3
Euronorm 6	42 879	59,6	3 426	72,5	3 279	72,4	302	75,3	1 998	76,4	51 885	61,6
Totaal	71 908	100	4 729	100	4 529	100	401	100	2 615	100	84 182	100

3.30 Stofcategorie

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

- STOFCAT

Bij een risicoanalyse vervoer van gevaarlijke stoffen maar Rijkswaterstaat gebruik van stofcategorieën:

- LF (1 of 2) – brandbare vloeistoffen
- LT (1 t/m 6) – toxische vloeistoffen
- GF (0 t/m 3) – brandbare gassen
- GT (0 t/m 5) – toxische gassen
- GP – speciale stofcategorie ten behoeve van tunnels
- NR, GNR, LNR, SNR – (voor de externe veiligheid) niet relevante stoffen
- SF – brandbare vaste stoffen
- STW en LTW – vaste en vloeibare stoffen die in aanraking met water toxische stoffen produceren
- SFW en LFW – vaste en vloeibare stoffen die in aanraking met water brandbare stoffen produceren

De stofcategorie wordt bepaald aan de hand van een koppeltabel: combinatie GEVI en VN-nummer. Zie in tabel 3.30.1 een overzicht van de LT3 en bijbehorende GEVI en VN-nummers.

3.30.1 Voorbeeld koppeling stofcategorie-VN-nummer-Gevi

	VN-nummer	Gevi
Stofcategorie		
LT3	1 744	886
LT3	1 786	886
LT3	1 790	886
LT3	1 829	886
LT3	1 889	886
LT3	1 052	886

De stofcategorie is sinds 2015 ook toegevoegd aan het (deel)rittenbestand. Een (deel)rit krijgt de stofcategorie toegekend (gemeten in vervoerd gewicht) van de belangrijkste zending van die rit.

3.31 Extra variabelen bestelauto's

In deze paragraaf wordt de volgende variabele uit het basisbestand toegelicht:

- Heen_Terug
- Kenmerk

Lengte_Cat

Er wordt een type bestelauto (kenmerk) bepaald, namelijk of de bestelauto is ingezet voor bouw, service, goederenvervoer of voor het brengen/ophalen van post en pakketten (post en koeriers). De categorie bouw is, vergeleken met de basisbestand 2015 en 2015, als categorie toegevoegd vanaf het basisbestand 2016 (en ook in de uitvraag bij bedrijven met bestelauto's).

Elke rit van een bestelauto wordt gesplitst in deelritten. De laatste deelrit (terug naar de standplaats) van elke rit wordt getypeerd als terug, de overige deelritten als heen, zie paragraaf 2.2.2 voor de methodebeschrijving.

Nieuw in het basisbestand bestelauto's, op verzoek van Rijkswaterstaat, is de variabele: lengte categorie opgenomen (Lengte_Cat), met 2 categorieën >560 cm en ≤560 cm. De lengte van bestelauto's is voor een beperkt deel gevuld (35 procent) in het RDW. Aan de hand van merkcode en voertuigtype is nog 55 procent opgezocht op diverse internetsites. Het restant is verdeeld aan de hand van Maximale Massa voertuig (vanwege een hoge correlatie met de lengte van het voertuig). Van alle bestelauto's >560 cm had 89 procent een Maximale Massa voertuig van >3 199 kg en 92 procent van de bestelauto's ≤560 cm had een Maximale Massa voertuig van <3 200 kg.

16% ritten bestelauto's met
een lengte >5,6 meter



4. Bijlage

4.1 Bewerkingen op buitenlandse vervoerders

Buitenlandse wegvervoerders

Op basis van de D-tabellen van Eurostat¹⁾ worden de gegevens van de buitenlandse wegvervoerders ingepast in de structuur van de basisbestanden.

De D-tabellen die zijn gebruikt hebben als hoofdclassificatie variabele de regio's op NUTS3 niveau. Modelmatig zijn de NSTR-groepen toegevoegd en zijn de TEU's bepaald. Als gevolg van uiteenlopende definities over het bruto-plus gewicht bij containervervoer zijn het brutoplus- en het brutogewicht en de hiervan afgeleide eenheden opnieuw bepaald. De cijfers in deze bijlage hebben betrekking op het jaar 2011 (het basisjaar van de vorige basisbestanden) en zijn als voorbeeld bedoeld. De onderliggende data van de toegepaste methodiek wordt jaarlijks geactualiseerd.

NSTR

Voor de basisbestanden is de *goederengroep NSTR* nodig. Deze variabele zit niet in de Eurostat-levering. Sinds 2010 is wel de verschijningsvorm in combinatie met de laad- en losregio's beschikbaar. Daarnaast zijn er ook tabellen waarin of alleen de laadregio in NL of alleen de losregio in NL is gegeven in combinatie met de NST2007.

Het imputeren van de NSTR gebeurt op basis van de variabele 'CARGO TYPE' (verschijningsvorm).

De verdeling over de verschijningsvormen van de buitenlandse vervoerders lijkt sterk op die van de Nederlandse vervoerders. Alleen groep 4 en 9 lijken verwisseld te zijn. Daarom is er voor gekozen om deze categorieën samen te voegen.

¹⁾ De zgn. D-tabellen zijn bestanden die aan de lidstaten ter beschikking worden gesteld voor het aanvullen van de eigen goederenvervoergegevens met die van de buitenlandse vervoerders. Om privacy redenen zijn niet alle variabelen opgenomen in de D-tabellen. Sommige variabelen worden met behulp van de Nederlandse gegevens bijgeschat.

I.1 Verdeling verschijningsvorm

Goederensoort-nummer	Omschrijving	Verdeling buitenlandse vervoerders	Verdeling Nederlandse vervoerders
0	Liquid bulk goods	12	12
1	Solid bulk	19	20
2	Large freight containers	7	5
3	Other freight containers	1	4
4	Palletised goods	35	17
5	Pre-slung goods	4	1
6	Mobile, self-propelled units and live animals	1	1
7	Other mobile units	0	2
9	Other cargo types	19	38
X	onbekend	1	.

De D-tabellen (alle EU-landen (excl. België; deze worden apart bewerkt (zie paragraaf 1.2) en Noorwegen, Zwitserland en Liechtenstein) zijn bij CBS bewerkt. De verdeling van de NSTR binnen de verschijningsvormen zoals die bij de Nederlandse vervoerders voorkomt is de input voor het verdeelmodel.

Bovendien bestaan er regionale verschillen in de verdeling van de verschijningsvorm en dus voor goederensoorten. Om een hanteerbare en reproduceerbare methode te kunnen maken wordt gekozen voor de 4 landsdelen Noord-, Zuid-, West- en Oost- Nederland) In combinatie met de 8 verschijningsvormen (0,1,2,3,4+9+X,5,6,7) en de vier regio's ontstaat een matrix met 32 reeksen NSTR per jaar. Daarnaast wordt een aparte tabel voor elke richting (aanvoer/afvoer) gemaakt.

Restrictie: De verdeling heeft alleen betrekking op het Internationaal beroepsvervoer. Het resultaat is een tabel met maximaal (verschijningsvorm*regio)*richting*goederensoorten = $32 \times 2 \times 53 = 3\,392$ cellen.

In de praktijk zullen het er minder zijn omdat niet alle combinaties logisch zijn. Hieruit volgt een voorbeeld van verdeling, zie tabel 1-2.

I.2 Voorbeeld verdeling

Regio	Richting	Verschijnings-vorm	NSTR2	NST2007	Gewicht	Aandeel (per 10 000)	Laagste waarde	Hoogste waarde
1	1	1	1	1	25 852	582 (5,82%)	1	582
1	1	1	9	4	47 116	1 061	583	1 643
1	1	1	13	4	16 459	371	1 644	2 014
1	1	1	14	4	73 961	1 665	2 015	3 679
1	1	1	17	4	17 186	387	3 680	4 066
1	1	1	18	4	59 845	1 347	4 067	5 413
1	1	1	32	7	2 315	52	5 414	5 465
1	1	1	34	7	29 639	667	5 466	6 132
1	1	1	63	3	8 762	197	6 133	6 329

I.2 Voorbeeld verdeling (vervolg)

Regio	Richting	Verschijsings- vorm	NSTR2	NST2007	Gewicht	Aandeel (per 10 000)	Laagste waarde	Hoogste waarde
1	1	1	64	9	8 731	197	6 330	6 526
1	1	1	71	8	3 274	74	6 527	6 600
1	1	1	81	8	126 520	2 849	6 601	9 449
1	1	1	89	4	7 124	160	9 450	9 609
1	1	1	93	11	8 971	202	9 610	9 811
1	1	1	96	5	8 404	189	9 812	10 000
1	1	2	.	.	.	.	.	.
1	1	3	.	.	.	.	.	.

Van elk aggregaat is het aantal waarnemingen bekend. Per waarneming wordt aan de hand van de combinatie Regio-Richting-Verschijsingsvorm in het gedeelte van de tabel random bepaald welke NSTR2 en NST2007 er bij hoort. Door een random getal te trekken (tussen 1 en 10 000) en te kijken in welke range (laagste waarde .. hoogste waarde) het getal valt kan de NSTR2 en NST2007 die bij deze range hoort worden geïmputeerd. Als een combinatie wel bij de buitenlandse vervoerders voorkomt, maar niet bij de Nederlandse, dan wordt de regiocomponent verwijderd en wordt op landniveau de vergelijking gemaakt. Als er dataregels zijn die 25 waarnemingen vertegenwoordigen deze regel gedesaggregeerd en wordt 25 keer de NST2 en NST2007 bepaald. Dit levert dan 25 outputregels op. Achteraf worden de outputregels met dezelfde kenmerken weer geaggregeerd.

Voorbeeld: record met combinatie Regio-Richting-Verschijsingsvorm (1,1,1) krijgt het randomgetal 5 121 toegewezen. Dit getal ligt in de range 4 067..5 413 en krijgt dan de NSTR2 = 18 en de NST2007 = 04 (zie Tabel I.2).

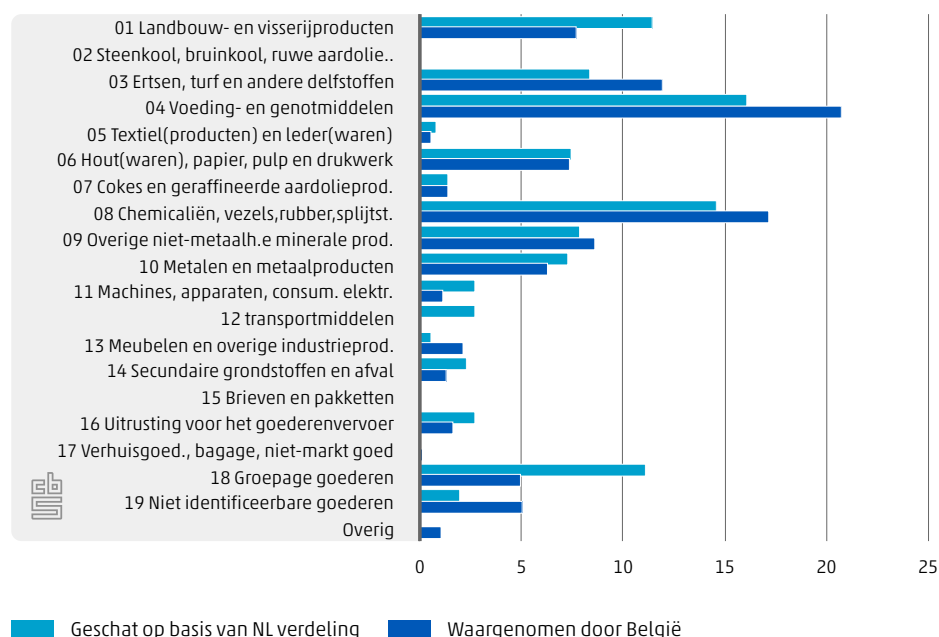
Vergelijking tussen imputaties en waarneming

Voor België zijn de basisdata uit de A-tabellen beschikbaar. Deze data zijn gebruikt om de imputatie methode uit de vorige paragraaf te valideren. Daarom is naast de NSTR (2 digit) ook de NST2007 bepaald. Hierdoor wordt de methode vergelijkbaar met de uitgebreidere Belgische data.

In figuur 1-1 is de verdeling over de NST2007 hoofdstukken weergegeven van zowel de waargenomen als de geschatte hoeveelheden.

De conclusie is dat de toegepaste imputatie-methode voldoende robuust is, rekening houdend met de marges die ook in de steekproeven zit, om op de D-tabellen van Eurostat toe te passen. Door het effect van de 'random hot-deck' methode liggen de waarden meestal in de buurt van de waarnemingen.

4.1.3.1 Bilateraal wegvervoer tussen NL en BE door Belgische wegvoertuigen



Imputeren van TEU's en aanpassen Brutoplusgewicht

Van buitenlandse voertuigen wordt door Eurostat geen informatie over aantal containers en containertypes aan de EU-lidstaten verstrekt. Slechts enkele EU-lidstaten nemen deze gegevens ook waar. Wel levert Eurostat informatie over de verschijningsvorm van de vervoerde goederen. Één van de mogelijke verschijningsvormen betreft zeecontainers (2: 'large containers'). Omdat CBS wel informatie waarneemt over het aantal containers en containertypes kan aan de hand van gegevens van Nederlandse voertuigen een gemiddeld aantal TEU worden berekend (bij een bepaald vervoerd tonnage in zeecontainers). Aan de hand hiervan kunnen ook de TEU's bij de buitenlandse voertuigen worden geschat. Omdat buitenlandse voertuigen het tarra gewicht (gewicht van de zeecontainer) niet apart als lading tellen wordt er ook nog een correctie gedaan op het brutoplusgewicht. De methode wordt hieronder in meer detail beschreven.

I.3 Containervervoer Nederlandse wegvervoerders 2011

	Gewicht BP(ton)	GewichtBruto (ton)	Aantal containers	Gem. tarra	TEU- factor	TEU
Lege containers	[B1] 8 210 074	.	2 703 960	3,04	.	[A] 4 073 129
20-29 voet container(s)	3 126 983	.	1 318 273	2,37	1	1 318 273
30-39 voet container(s)	165 032	.	55 061	3	1,7	93 604
40-49 voet container(s)	4 918 059	.	1 330 626	3,7	2	2 661 252
Beladen containers	38 495 797	[B2] 29 559 652	2 728 376	3,28	.	4 319 468
20-29 voet container(s)	14 684 399	12 100 466	1 125 402	2,3	1	1 125 402
30-39 voet container(s)	999 963	881 145	39 606	3	1,7	67 330
40-49 voet container(s)	22 811 435	16 578 041	1 563 368	3,99	2	3 126 736
Totaal	46 705 871	29 559 652	5 432 336	3,156	.	8 392 597

Op basis van de Eurostat voorschriften voor het berekenen van het ladinggewicht (EU_ladinggewicht), wordt voor lege containers het tarra als lading geteld, voor beladen containers geldt het brutogewicht van de lading. In bovenstaande tabel is dit 8,2 [B1] en 29,6 mln ton [B2] en in totaal is dit 37,8 mln. Dit totaal dient als basis om samen met het aantal TEU's [A] het gemiddelde gewicht per TEU te berekenen voor de Nederlandse vervoerders. Hieruit volgt dat het gemiddeld gewicht per TEU $([B1] + [B2]) / [A]$ 4,500 ton is (GewichtPerTeu).

Omdat de methodiek voor het bepalen van het vervoerde gewicht bij de buitenlandse vervoerders hetzelfde is, wordt het lading gewicht van deze groep gedeeld door het gemiddelde gewicht per TEU. Het resultaat is het aantal geschatte TEU's.

Bovendien weegt een gemiddelde container 7,788 ton. (GewichtPerContainer).

Met behulp van deze factor wordt het EU_ladinggewicht van ritten met verschijningsvorm = 2 (containers) omgerekend naar TEU's.

[2-1] $TEU = EU_Ladinggewicht / \text{gemiddeld gewicht per TEU} = EU_Ladinggewicht / 4,500$.

Om binnen de definities van CBS te passen dient het brutoplus- en brutogewicht voor buitenlandse wegvervoerders herberekend te worden. In de CBS data wordt een lege container opgenomen met brutogewicht = 0, terwijl bij de buitenlandse vervoerders in zo'n geval het eigen gewicht van de container (tarra) in het gewichtsveld wordt geplaatst. Omdat niet bepaald kan worden of in de buitenlandse data een beladen of lege container vervoerd is, wordt dit als volgt opgelost:

a. bepaal op basis van de NL-data het eigengewicht per TEU.

[2-2] $Tarra \text{ per TEU} = (Gewicht \text{ brutoplus} - Gewicht \text{ bruto}) / Aantal \text{ TEU}$

$(46\,705\,871 - 29\,559\,652) / 8\,392\,597 = 2,043 \text{ ton tarra per TEU}$

Het ladinggewicht bij de buitenlandse containervervoerders is eigenlijk een mix van bruto- en brutoplusgewicht en wordt verder aangeduid als EU_ladinggewicht.

b. Door het EU_ladinggewicht te corrigeren voor lege containers ontstaat het brutogewicht. Hiertoe wordt aangenomen dat 50% van de containers leeg is. Het EU_ladinggewicht wordt verminderd met het tarra van de lege containers.

[2-3] $BrutoGewicht = EU_Ladinggewicht - 0,5 * TEU * Tarra \text{ per TEU}$
en

[2-4] $BrutoPlusGewicht = EU_Ladinggewicht + 0,5 * TEU * Tarra \text{ per TEU}$

I.4 Buitenlandse wegvervoerders 2011

	Ladinggewicht (ton)
N.v.t.	534 300
Natte bulk	8 931 920
Droge bulk	14 281 564
Grote cont >= 20 ft	5 392 284
Pallets	25 825 785
Gebundeld	3 229 966
Voert m. eigen beweegkracht	814 044
Voert. zonder eigen beweegkracht	228 359
Overige	14 869 189
Totaal	74 107 411

In de buitenlandse gegevens komt 5,4 mln ton aan containervervoer voor. Op basis van formule

[2-1] TEU = EU_Ladinggewicht/gemiddeld gewicht per TEU = EU_ladinggewicht/4,500.[2-1]
wordt

het aantal TEU bepaald op:

$$5\,392\,284 / 4,5 = 1\,198\,285 \text{ TEU}$$

50% van de containers is leeg. Hiervan is het tarragewicht opgenomen in het ladinggewicht.
Dit wordt er weer vanaf gehaald volgens formule [2-3] en [2-4]:

$$\text{GewichtBruto} = 5\,392\,284 - (0,5 * 1\,198\,285 * 2,043) =$$

$$5\,392\,284 - 1\,224\,048 = 4\,168\,236$$

$$\text{GewichtBrutoPlus} = 5\,392\,284 + (0,5 * 1\,198\,285 * 2,043) =$$

$$5\,392\,284 + 1\,224\,048 = 6\,616\,332$$

I.5 Buitenlandse wegvervoerders, tonnen gecorrigeerd, 2011

	EU_Ladinggewicht	Brutoplus gewicht	Brutogewicht
N.v.t.	534 300	534 300	534 300
Natte bulk	8 931 920	8 931 920	8 931 920
Droge bulk	14 281 564	14 281 564	14 281 564
Grote cont >= 20 ft	5 392 284	6 616 332	4 168 236
Pallets	25 825 785	25 825 785	25 825 785
Gebundeld	3 229 966	3 229 966	3 229 966
Voert m. eigen beweegkracht	814 044	814 044	814 044
Voert. zonder eigen beweegkracht	228 359	228 359	228 359
Overige	14 869 189	14 869 189	14 869 189
Totaal	74 107 411	75 331 459	72 883 363

NB. Door afrondingen op lokaal niveau kunnen de getallen minimaal afwijken.

4.2 Hercodering NSTR naar verschijningsvorm

Onderstaand wordt de hercodering van NSTR naar verschijningsvorm getoond. Indien de inrichtingscode van het voertuig de waarde heeft gelijk aan de waarde in onderstaande tabel, dan wordt de verschijningsvorm bepaald op basis van de inrichtingscode (bijvoorbeeld vloeibare bulk bij tankwagen). Indien dit niet het geval is, dan gelden de criteria op basis van het vervoerd gewicht of alleen de NSTR. In de meeste gevallen is een koppeling van 4 digits NSTR naar verschijningsvorm mogelijk. In sommige gevallen zijn goederensoorten door bedrijven zo algemeen omschreven dat NSTR alleen op 2 op zelfs 1 digit is afgeleid. In deze gevallen is er een koppeling van NSTR2 (en NSTR1) met verschijningsvorm bepaald. Zie ook paragraaf 3.4 voor de toelichting van verschijningsvorm.

II.1 Hercoderingstabel NSTR4-digit naar verschijningsvorm

	Omschrijving	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Inrichtings- code ¹⁾	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm
NSTR							
0	Landbouwproducten en levende dieren	>16,7	2	.	3	.	.
1	Granen	.	2	.	.	.	.
3	Vers fruit, verse en bevroren groenten	.	3	.	.	.	.
5	Hout en kurk	>12,7	3	.	2	.	.
10	Levende dieren	.	3	.	.	.	.
12	Dranken	.	3	.	.	.	.
17	Veevoeder	>9,7	2	.	3	.	.
32	Vloeibare brandstoffen	>11,7	1	.	3	.	.
34	Andere aardoliederivaten	.	1	.	.	.	.
45	Andere ertsen en afvalLEN daarvan	>25	3	.	2	.	.
52	Halfabrikaten van staal	.	3	.	.	.	.
54	Plaat- en bandstaal	.	3	.	.	.	.
56	Non-ferrometalen en -halfabrikaten	.	3	.	.	.	.
61	Zand, grind, klei en slakken	.	2	.	.	.	.
63	Andere ruwe mineralen	.	3	.	.	.	.
64	Cement, kalk	.	2	.	.	.	.
65	Gips	>19,4	2	.	3	.	.
69	Andere bewerkte bouwmaterialen	.	2	.	.	.	.
71	Natuurlijke meststoffen	>39,1	2	.	3	<29,7	1
72	Kunstmeststoffen	<22,6	3	.	2	>30,4	1
81	Chemische basisproducten	<16,4	3	.	1	.	.
89	Andere chemische producten	.	3	.	.	.	.
92	Landbouwtractoren en -machines	.	3	.	.	.	.

II.1 Hercoderingstabel NSTR4-digit naar verschijningsvorm (vervolg)

	Omschrijving	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Inrichtings- code ¹⁾	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm
93	Elektrische en andere machines, apparaten en motoren	.	3	.	.	.	.
94	Metaalwaren	.	3	.	.	.	.
95	Glas, glaswerk, keramische producten	.	3	.	.	.	.
96	Leer, textiel en kleding	.	3	.	.	.	.
97	Andere fabricaten en halffabrikaten	.	3	.	.	.	.
99	Andere goederen (incl. stukgoederen)	.	3	.	.	.	.
110	Tarwe, spelt, mengkoren	.	2	.	.	.	.
120	Gerst	.	2	.	.	.	.
130	Rogge	.	2	.	.	.	.
140	Haver	.	2	.	.	.	.
150	Mais	>16,9	2	.	3	.	.
160	Rijst	<23,7	3	.	2	.	.
190	Overige granen	>18,4	2	.	3	.	.
200	Aardappelen	>22,9	2	.	3	.	.
311	Sinaasappelen en mandarijnen	>22,7	2	.	3	.	.
319	Overige citrusvruchten	.	3	.	.	.	.
351	Bananen	.	3	.	.	.	.
352	Appels en peren	>23,6	2	.	3	.	.
359	Overig vers fruit; noten	.	3	.	.	.	.
392	Verse en bevroren groenten	.	3	.	.	.	.
410	Wol	.	3	.	.	.	.
420	Katoen	.	3	.	.	.	.
430	Kunstmatige textielvezels	.	3	.	.	.	.
451	Jute en juteafval	.	3	.	.	.	.
459	Zijde; vlas, hennep en andere plantaardige textielvezels	>12,5	2	.	3	.	.
490	Lompen en afval van textiel	>8,5	3	.	2	.	.
550	Ander rondhout	.	3	.	.	.	.
560	Vierkant gehakt en gezaagd hout; houten dwarsliggers e.d.	>12,7	3	.	2	.	.
570	Brandhout, houtskool, houtafval; ruwe kurk en -afval	>13,4	2	.	3	<9,9	4
600	Suikerbieten	.	2	.	.	.	.
910	Ruwe huiden en vellen; afval daarvan	.	3	.	.	.	.
920	Natuurlijke of synthetische rubber, ruw of geregenereerd	>18,6	1	.	3	<14,1	2
962	Weefsel en textiel	.	3	.	.	.	.

II.1 Hercoderingstabel NSTR4-digit naar verschijningsvorm (vervolg)

	Omschrijving	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Inrichtings- code ¹⁾	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm
991	Bloembollen	.	3	.	.	.	.
999	Overige grondstoffen van dierlijke of plantaardige oorsprong	.	3	.	.	.	.
1120	Geraffineerde suiker	>25,6	2	.	3	.	.
1130	Melasse	>28,9	1	.	2	.	.
1210	Wijn en druivenmost	.	3	.	.	.	.
1220	Bier	.	1	3	3	.	.
1250	Overige alcoholische dranken	.	1	3	3	.	.
1280	Alcoholvrije dranken	.	1	3/38	3	.	.
1310	Koffie	<15,2	3	.	2	.	.
1321	Cacaobonen	>26	2	.	3	.	.
1322	Cacao en chocoladeproducten	<20,2	3	.	1	.	.
1331	Thee en mat,	.	3	.	.	.	.
1332	Specerijen	.	3	.	.	.	.
1340	Ruwe tabak en afval	.	3	.	.	.	.
1350	Tabaksfabrikaten	.	3	.	.	.	.
1360	Glucose, dextrose, andere suiker, suikerwerk, honig	>17,8	1	.	3	.	.
1390	Bereide voedingsmiddelen, nag	.	3	.	.	.	.
1410	Vlees, vers, gekoeld, bevroren	.	3	.	.	.	.
1420	Vis, schaal-, schelp- en weekdieren, vers, bevroren, gedroogd, gezouten, gerookt	.	3	.	.	.	.
1430	Verse melk en room	.	1	.	.	.	.
1440	Boter, kaas en andere melkproducten	>22,6	1	.	3	.	.
1450	Margarine, reuzel, andere spijsvetten	>17,1	1	.	3	.	.
1460	Eieren	.	3	.	.	.	.
1471	Vlees, gedroogd, gerookt, gezouten	<15,3	3	.	2	.	.
1472	Bereidingen en conserven van vlees	>10,5	2	.	3	.	.
1480	Bereidingen en conserven van vis, schaal-, schelp- of weekdieren	.	3	.	.	.	.
1610	Meel, bloem en grutten van granen	>16,8	2	.	4	<8,7	3
1620	Mout	>25	2	.	3	.	.
1630	Andere graanproducten	.	3	.	.	.	.
1641	Gedroogd fruit	.	3	.	.	.	.
1642	Bevroren fruit, bereidingen en conserven van fruit	<19,1	3	.	1	.	.

II.1 Hercoderingstabel NSTR4-digit naar verschijningsvorm (vervolg)

Omschrijving	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Inrichtings- code ¹⁾	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm
1650 Peulvruchten, gedroogd	>24,5	2	.	3	.	.
1660 Bereidingen en conserven van groenten	>28,3	1	.	3	<20	2
1710 Stro, hooi en kaf van graangewassen	>15,3	2	.	3	.	.
1720 Perskoeken en afvallen van de winning van plantaardige oliën	>23,5	2	.	3	.	.
1790 Zemelen en ander voedsel bestemd voor dieren, afval van de voedingsindustrie	>25,3	1	.	3	<15,6	2
1812 Sojabonen	>26,6	2	.	3	.	.
1813 Grondnoten	.	3	.	.	.	.
1819 Overige oliehoudende zaden	>27,3	2	.	1	.	.
1821 Dierlijke oliën en vetten	>21,1	2	.	1	.	.
1822 Lijnolie	.	1	.	.	.	.
1829 Overige plantaardige oliën en vetten	.	1	.	.	.	.
2110 Steenkool	>22,8	2	.	3	.	.
2130 Steenkoolbriketten	.	3	.	.	.	.
2210 Bruinkool	.	2	.	.	.	.
2240 Turf	.	2	.	.	.	.
2310 Cokes en halfcokes van steenkool	.	2	.	.	.	.
3100 Ruwe aardolie	>18,3	3	.	1	.	.
3210 Benzine	.	1	.	.	.	.
3231 White spirit	>11,5	1	.	3	.	.
3232 Kerosine en brandstof voor reactiemotoren	.	1	.	.	.	.
3250 Gas- en dieselolie, lichte huisbrandolie	.	1	.	.	.	.
3270 Zware stookolie	.	1	.	.	.	.
3300 Energiegassen	<13,4	3	.	.	>20,6	1
3410 Smeeroliën en -vetten	>11,6	1	.	3	.	.
3430 Bitumen en bitumineuze mengsels	>26,3	1	.	3	<25,7	2
3490 Andere aardoliederivaten	>28,4	3	.	1	<23,9	2
4100 IJzererts, behalve geroost ijzerkies	.	2	.	.	.	.
4510 Afval van non-ferrometalen	<19	4	.	3	>22,3	2
4530 Aluminiumerts en -concentraat	.	2	.	.	.	.
4550 Mangaanerts en -concentraat	.	2	.	.	.	.
4599 Overige erts en -concentraten	.	2	.	.	.	.

II.1 Hercoderingstabel NSTR4-digit naar verschijningsvorm (vervolg)

	Omschrijving	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Inrichtings- code ¹⁾	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm
4620	Schroot en afval van ijzer en staal	.	3	.	.	.	.
4660	Hoogovenstof en ijzerslakken voor metaalwinning	<8,3	2	.	3	.	.
5120	Ruw gietijzer, spiegelijzer en ferromangaan	.	3	.	.	.	.
5150	Ruw staal	.	3	.	.	.	.
5220	Gewalste halffabrikaten van staal (knuppels, blooms, billets, bramen, targets, coils)	.	3	.	.	.	.
5230	Andere halffabrikaten van staal	.	3	.	.	.	.
5320	Staal, gewalst in staven of profielen	.	3	.	.	.	.
5350	Walsdraad	.	3	.	.	.	.
5360	Ander draad van ijzer of staal	.	3	.	.	.	.
5370	Rails en ander spoorwagematerialen van staal	.	3	.	.	.	.
5420	Plaatstaal, in platen gewalst of op haspels of in rollen, universeelplaten	.	3	.	.	.	.
5450	Bandstaal, stripstaal, blik	.	3	.	.	.	.
5510	Pijpen en verbindingstukken	.	3	.	.	.	.
5520	Ruwe giet- en smeedstukken van staal	.	3	.	.	.	.
5610	Koper en -legeringen, ruw	.	3	.	.	.	.
5620	Aluminium en -legeringen, ruw	.	3	.	.	.	.
5630	Lood en -legeringen, ruw	.	3	.	.	.	.
5640	Zink en -legeringen, ruw	.	3	.	.	.	.
5650	Andere non-ferrometalen en -legeringen, ruw	.	3	.	.	.	.
5680	Halffabrikaten van non-ferrometalen	.	3	.	.	.	.
6110	Industriezand (kwartszand, zilversand)	<20,3	3	.	2	.	.
6121	Gewoon zand	>23,7	2	.	3	.	.
6130	Puimsteen, incl zand en grind van puimsteen	.	2	.	.	.	.
6140	Klei en kleiaarde	.	2	.	.	.	.
6150	Slakken (niet voor metaalwinning) en assen	.	2	.	.	.	.
6210	Zout, ruw of geraffineerd	>19,7	2	.	3	.	.
6230	Zwavel	.	1	.	.	.	.

II.1 Hercoderingstabel NSTR4-digit naar verschijningsvorm (vervolg)

	Omschrijving	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Inrichtings- code ¹⁾	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm
6310	Steenslag, keistenen, macadam en teermacadam	.	2	.	.	.	.
6320	Ruwe natuursteen	>18,2	2	.	3	.	.
6330	Gips- en kalksteen voor de industrie	>26,4	2	.	1	.	.
6340	Krijt	>24,1	2	.	3	.	.
6390	Andere ruwe mineralen	>28	1	.	2	.	.
6410	Cement	.	1	3	2	>22,9	3
6420	Kalk	>29,7	1	.	3	<18,4	2
6500	Gips	.	3	.	.	.	.
6910	Bouwmaterialen van cement, -beton ed	<14,8	3	.	2	.	.
6920	Keramische bouwmaterialen (baksteen, dakpannen ed)	<18	3	.	2	.	.
7130	Ruwe kalizouten	.	2	.	.	.	.
7190	Andere natuurlijke meststoffen	>28,2	1	.	3	<16,4	2
7220	Andere fosfaatmeststoffen	.	2	.	.	.	.
7230	Kalimeststoffen	.	1	.	.	.	.
7240	Stikstofhoudende meststoffen	<19,9	3	.	2	>30	1
7290	Mengmeststoffen en andere gefabriceerde meststoffen	.	1	3	2	>23,5	3
8110	Zwavelzuur, oleum	.	1	.	.	.	.
8120	Natriumhydroxide	< 26,5	1	.	2	.	.
8130	Natriumcarbonaat	<24,7	2	.	1	.	.
8140	Calciumcarbide	.	2	.	.	.	.
8190	Andere chemische basisproducten	>16,9	1	.	3	.	.
8200	Aluminiumoxide en -hydroxide	.	2	.	.	.	.
8310	Benzol	.	1	.	.	.	.
8390	Pek, teer en andere ruwe chemische derivaten van steenkool en natuurlijke gassen	.	1	.	.	.	.
8410	Cellulose	>25,7	2	.	1	.	.
8420	Oud papier, afval van papier	<10,5	4	.	3	>15,1	2
8910	Kunststoffen, onbewerkt	>17,6	2	.	3	.	.
8920	Verf-, kleur- en looistoffen	>11,3	1	.	3	.	.
8931	Medicinale en farmaceutische producten	.	3	.	.	.	.
8932	Parfumerieën en reinigingsmiddelen	.	3	.	.	.	.

II.1 Hercoderingstabel NSTR4-digit naar verschijningsvorm (vervolg)

	Omschrijving	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Inrichtings- code ¹⁾	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm
8940	Springstoffen en pyrotechnische artikelen en munitie voor jacht en sport	>9,6	3	.	2	.	.
8950	Stijfzel, zetmeel en gluten	<23,8	3	.	1	>30,1	2
8960	Andere chemische producten	>16,3	1	.	4	<10,5	2
9101	Spoor- en trammaterieel	.	3	.	.	.	.
9102	Motorvoertuigen voor het wegvervoer	.	3	.	.	.	.
9103	Motorfietsen en (brom)fietsen	.	3	.	.	.	.
9104	Overige voertuigen voor het wegvervoer	.	3	.	.	.	.
9105	Vliegtuigen	.	3	.	.	.	.
9106	Schepen	.	3	.	.	.	.
9200	Landbouwtractoren en -machines (incl onderdelen)	.	3	.	.	.	.
9310	Elektrische machines, apparaten en motoren (incl onderdelen)	.	3	.	.	.	.
9390	Niet-elektrische machines, apparaten en motoren (incl. onderdelen)	.	3	.	.	.	.
9410	Constructiewerken en delen daarvan van metaal	.	3	.	.	.	.
9490	Andere gefabriceerde artikelen van metaal	.	3	.	.	.	.
9510	Glas	.	3	.	.	.	.
9520	Glaswerk, aardewerk ea artikelen van minerale stoffen	.	3	.	.	.	.
9610	Leer, leer- en bontwerk	>9,6	2	.	3	.	.
9621	Garens	>20,2	2	.	3	.	.
9622	Weefsels en textielwaren (behalve kleding en schoeisel)	.	3	.	.	.	.
9630	Kleding, breiwerk, schoeisel en reisartikelen	>3,4	3	.	4	.	.
9710	Halffabrikaten en artikelen van rubber	>7,4	2	.	3	.	.
9720	Papier en karton, onbewerkt	.	3	.	.	.	.
9730	Artikelen van papier en karton	.	3	.	.	.	.
9740	Drukwerk	.	3	.	.	.	.
9750	Meubelen, nieuw	.	3	.	.	.	.
9761	Fineer, plaatmateriaal, eenvoudig bewerkt hout	.	3	.	.	.	.

II.1 Hercoderingstabel NSTR4-digit naar verschijningsvorm (vervolg)

Omschrijving	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Inrichtings- code ¹⁾	Dan: Verschijnings- vorm	Als: Gewicht (tonnen)	Dan: Verschijnings- vorm
9762 Houtwaren	>8,2	2	.	3	.	.
9790 Andere fabrikaten	.	3	.	.	.	.
9910 Gebruikte emballage	>4,5	4	.	3	.	.
9920 Materiaal van bouwwondernemingen, kermis en, gebruikt	<10,7	3	.	2	.	.
9930 Verhuisboedels	.	3	.	.	.	.
9990 Niet te specificeren goederen (incl stukgoederen)	.	3	.	.	.	.
9999 Oorlogswapens en - munitie	.	3	.	.	.	.

¹⁾ Een code waarmee de uitvoeringsvorm van de inrichting van een voertuig wordt aangegeven (trekker, tankwagen, vrachtauto, kiepwagen)

4.3 GEVI-koppeltabel

In deze bijlage is de koppeltabel weergegeven van het gevaarsidentificatienummer (GEVI) naar ADR-codes. De GEVI-indeling is een verfijning van de ADR-indeling. Daar waar een GEVI-code in twee ADR-klassen valt, is deze GEVI-code aangeduid met een toegevoegde 'a' achter de code. Dit is bijvoorbeeld het geval bij GEVI-code 30.

Tevens is aan deze koppeltabel de goederenclassificatie op NSTR4-digit niveau toegevoegd. Om het overzicht niet te verliezen is er voor gekozen om geen letters toe te voegen wanneer een GEVI- of ADR-code over meer dan één NSTR4-digit goederenclassificatie beschikt.

III.1 Koppeltabel GEVI-codes naar ADR-codes en NSTR4-digits

GEVI	ADR	NSTR
0	0	8 190
10	10	
10	10	7 240
10	10	8 190
10	10	8 910
10	10	8 940
10	10	8 960
10	10	9 790
10	10	9 999
20	20	
20	20	7 240
20	20	8 190
20	20	8 960
20	20	9 310
20	20	9 390
20	20	9 990
22	20	8 190
23	20	3 300
23	20	8 190

III.1 Koppeltabel GEVI-codes naar ADR-codes en NSTR4-digits (vervolg)

	ADR	NSTR
23	20	8 960
23	20	9 790
25	20	8 190
26	20	8 190
26	20	8 960
30	30	
30	30	3 232
30	30	3 250
30	30	8 190
30	30	8 960
30	30	9 105
33	30	
33	30	1 250
33	30	3 100
33	30	3 210
33	30	3 231
33	30	3 490
33	30	8 190
33	30	8 390
33	30	8 910
33	30	8 920
33	30	8 932
33	30	8 960
33	30	9 790
36	30	8 190
38	30	8 190
39	30	8 190
40	41	
40	41	920
40	41	1 710
40	41	1 790
40	41	5 650
40	41	5 680
40	41	6 230
40	41	8 190
40	41	8 390
40	41	8 910
40	41	8 940
40	41	8 960
40	41	9 790
43	42	5 650
43	42	8 190
44	41	6 230
44	41	8 190
44	41	8 390
46	41	8 190
48	41	8 190
50	51	
50	51	7 110
50	51	7 240
50	51	8 190
50	51	8 960
50	51	9 390
55	51	8 190
56	51	
56	51	8 190
58	51	8 190
59	51	7 240

III.1 Koppeltabel GEVI-codes naar ADR-codes en NSTR4-digits (vervolg)

	ADR	NSTR
60	61	
60	61	5 650
60	61	8 190
60	61	8 390
60	61	8 931
60	61	8 940
60	61	8 960
63	61	8 190
64	61	5 650
64	61	8 190
64	61	9 999
65	61	8 190
66	61	
66	61	8 190
66	61	8 920
66	61	8 931
66	61	8 950
66	61	8 960
66	61	9 999
68	61	
68	61	8 190
68	61	8 390
69	61	8 190
70	70	8 190
78	70	8 190
80	80	
80	80	5 650
80	80	8 110
80	80	8 120
80	80	8 190
80	80	8 920
80	80	8 940
80	80	8 960
80	80	9 310
83	80	
83	80	8 190
85	80	8 190
86	80	
86	80	8 190
88	80	8 190
88	80	8 920
88	80	8 931
88	80	8 960
89	80	8 190
90	90	
90	90	999
90	90	1 650
90	90	6 390
90	90	7 240
90	90	8 190
90	90	8 910
90	90	8 960
90	90	9 102
90	90	9 106
90	90	9 310
90	90	9 390
90	90	9 790
99	90	8 190

III.1 Koppeltabel GEVI-codes naar ADR-codes en NSTR4-digits (vervolg)

	ADR	NSTR
223	20	3 300
223	20	8 190
225	20	8 190
225	20	9 390
239	20	8 190
263	20	3 300
263	20	8 190
263	20	8 960
265	20	8 190
268	20	8 190
268	20	8 932
268	20	8 940
333	42	
333	42	8 190
336	30	8 190
336	30	8 931
336	30	8 960
338	30	
338	30	8 190
338	30	8 960
339	30	8 190
368	30	8 190
382	43	8 190
423	43	
423	43	4 510
423	43	5 620
423	43	5 680
423	43	7 240
423	43	8 140
423	43	8 190
423	43	8 960
446	42	8 190
462	43	5 120
462	43	8 190
462	43	8 960
482	43	8 190
482	43	9 310
539	52	8 190
558	51	8 190
559	51	8 190
568	51	8 190
606	62	
606	62	8 190
623	61	
623	61	8 190
638	61	
638	61	8 190
639	61	8 190
642	61	8 190
642	61	8 960
663	61	
663	61	8 190
663	61	8 960
664	61	8 190
665	61	
665	61	8 190
668	61	
668	61	8 190

III.1 Koppeltabel GEVI-codes naar ADR-codes en NSTR4-digits (vervolg)

	ADR	NSTR
669	61	8 190
823	80	8 190
839	80	8 190
842	80	8 190
856	80	8 190
883	80	8 190
884	80	8 190
885	80	8 190
886	80	8 190
999	99	9 990
30a	42	8 190
36a	42	8 190
38a	42	8 190
40a	42	420
40a	42	1 790
40a	42	1 811
40a	42	4 510
40a	42	5 650
40a	42	5 680
40a	42	8 190
40a	42	8 910
40a	42	8 920
40a	42	8 960
40a	42	9 720
46a	42	8 190
48a	42	8 190
48a	42	8 960
X323	43	
X323	43	8 190
X323	43	9 310
X333	42	
X333	42	8 190
X338	30	8 190
X362	43	8 190
X382	43	8 190
X423	43	
X423	43	4 510
X423	43	8 140
X423	43	8 190
X462	43	8 190
X80	80	
X80	80	8 190
X83	80	8 190
X839	80	8 190
X88	80	8 190
X886	80	8 110
X886	80	8 190

4.4 SMILE-indeling

In deze koppeltabel is de SMILE-indeling weergegeven ten opzichte van de Nederlandse NUTS 3-gebieden. Ook voor de buitenlandse NUTS 3-gebieden is een SMILE-codering beschikbaar, maar gelet op de omvang van deze lijst is er voor gekozen om hier alleen de Nederlandse SMILE-gebieden te presenteren.

IV.1 Koppeltabel SMILE-indeling

SMILE	NUTS3	Omschrijving	SMILE	NUTS3	Omschrijving
1	NL111	Oost-Groningen	21	NL324	Agglomeratie Haarlem
2	NL112	Delfzijl en omgeving	22	NL325	Zaanstreek
3	NL113	Overig Groningen	23	NL326	Groot-Amsterdam
4	NL121	Noord-Friesland	24	NL327	Het Gooi en Vechtstreek
5	NL122	Zuidwest-Friesland	25	NL337	Agglomeratie Leiden en Bollenstreek
6	NL123	Zuidoost-Friesland	26	NL332	Agglomeratie 's-Gravenhage
7	NL131	Noord-Drenthe	27	NL333	Delft en Westland
8	NL132	Zuidoost-Drenthe	28	NL338	Oost-Zuid-Holland
9	NL133	Zuidwest-Drenthe	29	NL339	Groot-Rijnmond
10	NL211	Noord-Overijssel	30	NL33A	Zuidoost-Zuid-Holland
11	NL212	Zuidwest-Overijssel	31	NL341	Zeeuws-Vlaanderen
12	NL213	Twente	32	NL342	Overig Zeeland
13	NL221	Veluwe	33	NL411	West-Noord-Brabant
14	NL225	Achterhoek	34	NL412	Midden-Noord-Brabant
15	NL226	Arnhem/Nijmegen	35	NL413	Noordoost-Noord-Brabant
16	NL224	Zuidwest-Gelderland	36	NL414	Zuidoost-Noord-Brabant
17	NL310	Utrecht	37	NL421	Noord-Limburg
18	NL321	Kop van Noord-Holland	38	NL422	Midden-Limburg
19	NL322	Alkmaar en omgeving	39	NL423	Zuid-Limburg
20	NL323	IJmond	40	NL230	Flevoland

4.5 Waarde-brutogewicht factor (WBF) voor het wegvervoer, per NSTR4, 2016

V.1 WFB-Invoer

	NSTR	WBF	NSTR	WBF	NSTR	WBF
	10	0,91	1 670	10,69	6 230	0,94
	110	0,18	1 710	0,07	6 310	0,02
	120	0,16	1 720	0,24	6 320	0,19
	130	0,17	1 790	0,38	6 330	0,05
	140	0,21	1 811	1,32	6 340	0,06
	150	0,33	1 812	0,44	6 390	0,37
	160	0,7	1 813	1,68	6 410	0,09
	190	0,28	1 819	0,52	6 420	0,12
	200	0,15	1 821	0,6	6 500	0,14
	311	0,72	1 822	0,8	6 910	0,43
	319	1,04	1 829	0,84	6 920	0,31
	351	0,78	2 110	0,08	7 120	0,32
	352	0,68	2 130	0,91	7 190	0,19
	359	1,85	2 210	0,12	7 220	0,1
	391	1,15	2 230	0,08	7 230	0,41
	392	0,9	2 240	0,07	7 240	0,22
	410	1,62	2 310	0,35	7 290	0,71
	420	1,28	2 330	0,25	8 110	0,06
	430	1,7	3 100	0,54	8 120	0,13
	451	4,64	3 210	0,58	8 130	0,24
	459	0,39	3 231	0,51	8 140	0,83
	490	0,53	3 232	0,48	8 190	0,91

V.1 WFB-Invoer (vervolg)

	NSTR	WBF	NSTR	WBF	NSTR	WBF
	550	0,16	3 250	0,61	8 200	0,38
	560	0,33	3 270	0,35	8 310	5,29
	570	0,14	3 300	0,41	8 390	0,44
	600	0,28	3 410	1,12	8 410	0,6
	910	1,51	3 430	0,31	8 420	0,12
	920	1,23	3 490	0,32	8 910	1,49
	991	4,12	4 100	0,14	8 920	2,31
	992	2,3	4 510	1,14	8 931	59,19
	999	0,89	4 520	0,82	8 932	3,28
	1 110	1,01	4 530	0,37	8 940	17,39
	1 120	0,52	4 550	0,25	8 950	0,73
	1 130	0,14	4 591	1,13	8 960	3,51
	1 210	1,67	4 592	0,64	9 101	3,11
	1 220	0,51	4 599	1,55	9 102	8,49
	1 250	3,17	4 620	0,31	9 103	12,79
	1 280	0,45	4 660	0,38	9 104	4,23
	1 310	3,62	5 120	1,38	9 105	68,9
	1 321	2,9	5 150	1,25	9 106	6,36
	1 322	3,53	5 220	0,48	9 200	3,56
	1 331	5,05	5 230	3,01	9 310	19,57
	1 332	2,6	5 320	0,67	9 390	7,02
	1 340	4,88	5 350	0,36	9 410	2,18
	1 350	9,13	5 360	0,91	9 490	3,8
	1 360	0,87	5 370	1,9	9 510	0,48
	1 390	2,2	5 420	0,71	9 520	1,25
	1 410	2,09	5 450	1,2	9 610	17,18
	1 420	2,7	5 510	1,5	9 621	3,32
	1 430	0,44	5 520	3,49	9 622	4,41
	1 440	1,46	5 610	4,74	9 630	23,14
	1 450	0,85	5 620	1,58	9 710	4,92
	1 460	1,16	5 630	1,67	9 720	0,59
	1 471	3,42	5 640	1,39	9 730	1,25
	1 472	2,79	5 650	10,46	9 740	3,81
	1 480	4,43	5 680	3,31	9 750	3,27
	1 610	0,33	6 110	0,03	9 761	0,55
	1 620	0,33	6 121	0,02	9 763	1,03
	1 630	1,47	6 130	2,53	9 790	10,74
	1 641	2,6	6 140	0,14	9 920	8,86
	1 642	1,18	6 150	0,09	9 940	24 434,58
	1 650	0,55	6 210	0,28	9 990	12,95
	1 660	1,04	6 220	0,45	9 991	49,14

Bron: De Blois, C.J., A.P. Alberda, en H.J. Boonstra (2013), Integratie van internationale handels- en transportstromen; een nieuwe statistiek over internationale goederenstromen

V.2 WFB-Uitvoer

	NSTR	WBF	NSTR	WBF	NSTR	WBF
	10	1,7	1 670	1,68	6 230	0,62
	110	0,26	1 710	0,34	6 310	0,09
	120	0,22	1 720	0,4	6 320	0,35
	130	0,24	1 790	0,86	6 330	0,09
	140	0,35	1 811	1,32	6 340	0,33
	150	0,63	1 812	0,61	6 390	0,39
	160	0,89	1 813	1,4	6 410	0,31
	190	1,05	1 819	0,85	6 420	0,08
	200	0,38	1 821	1,02	6 500	1,04
	311	0,84	1 822	3,13	6 910	0,64

V.2 WFB-Uitvoer (vervolg)

	NSTR	WBF	NSTR	WBF	NSTR	WBF
	319	1,45	1 829	0,92	6 920	0,21
	351	0,72	2 110	0,11	7 120	0,14
	352	0,79	2 130	1,18	7 190	0,18
	359	2,12	2 210	1,32	7 220	0,26
	391	1,2	2 230	2,17	7 230	0,26
	392	1,07	2 240	0,13	7 240	0,2
	410	5,18	2 310	0,18	7 290	0,76
	420	1,14	2 330	0,15	8 110	0,04
	430	2,44	3 100	0,43	8 120	0,29
	451	3	3 210	0,66	8 130	0,31
	459	0,47	3 231	0,68	8 140	0,83
	490	0,79	3 232	0,92	8 190	1,82
	550	0,07	3 250	2,37	8 200	0,64
	560	0,69	3 270	0,11	8 310	0,56
	570	0,28	3 300	0,54	8 390	1,11
	600	0,49	3 410	1,46	8 410	0,63
	910	2,77	3 430	0,7	8 420	0,4
	920	1,45	3 490	0,77	8 910	1,95
	991	4,2	4 100	0,17	8 920	3,19
	992	5,81	4 510	1,26	8 931	105,07
	999	1,83	4 520	0,71	8 932	4,1
	1 110	1,9	4 530	0,37	8 940	23,76
	1 120	0,88	4 550	0,49	8 950	0,9
	1 130	0,21	4 591	1,13	8 960	5,74
	1 210	2,18	4 592	0,49	9 101	2,55
	1 220	0,68	4 599	2,74	9 102	8,55
	1 250	1,95	4 620	0,36	9 103	27,67
	1 280	1,09	4 660	0,15	9 104	3,79
	1 310	4,52	5 120	1,07	9 105	183,3
	1 321	2,84	5 150	5,86	9 106	1,81
	1 322	3,83	5 220	0,45	9 200	8,16
	1 331	4,24	5 230	3,47	9 310	31,01
	1 332	2,78	5 320	0,88	9 390	10,01
	1 340	5,05	5 350	0,49	9 410	2,95
	1 350	18,83	5 360	0,98	9 490	3,28
	1 360	2,07	5 370	1,95	9 510	1,22
	1 390	2,45	5 420	0,82	9 520	1,42
	1 410	2,65	5 450	0,61	9 610	15,23
	1 420	4,31	5 510	1,96	9 621	4,04
	1 430	1,35	5 520	4,13	9 622	4,77
	1 440	2,71	5 610	4,45	9 630	24,43
	1 450	1,21	5 620	1,66	9 710	5,38
	1 460	1,41	5 630	1,57	9 720	0,73
	1 471	2,63	5 640	1,97	9 730	1,42
	1 472	2,76	5 650	7,57	9 740	3,14
	1 480	6,25	5 680	3,52	9 750	5,18
	1 610	0,59	6 110	0,04	9 761	1,05
	1 620	0,76	6 121	0,06	9 763	1,96
	1 630	2,16	6 130	4,27	9 790	12,38
	1 641	2,79	6 140	0,22	9 920	21,66
	1 642	1,66	6 150	0,12	9 940	19 225,05
	1 650	1,52	6 210	0,14	9 990	9,4
	1 660	1,11	6 220	0,33	9 991	21,19

Bron: De Blois, C.J., A.P. Alberda, en H.J. Boonstra (2013), Integratie van internationale handels- en transportstromen; een nieuwe statistiek over internationale goederenstromen

4.6 Landencodering volgens de Geonomenclatuur

VI.1 Alfabetische codelijst naar de naam van het land of gebied

Code	Land
AL	Albanië
AD	Andorra
AM	Armenië
BE	België
BA	Bosnië-Herzegovina
BG	Bulgarije
CY	Cyprus
DK	Denemarken
DE	Duitsland
GB	Engeland
EE	Estland
FO	Faeröer
FI	Finland
FR	Frankrijk
GE	Georgië
GI	Gibraltar
EL	Griekenland
GB	Groot-Brittannië
GG	Guernsey
HU	Hongarije
IE	Ierland
IS	IJsland
IR	Iran
IT	Italië
JE	Jersey
KZ	Kazachstan
XK	Kosovo
HR	Kroatië
LV	Letland
LI	Liechtenstein
LT	Litouwen
LU	Luxemburg
MK	Macedonië
MT	Malta
MA	Marokko
MD	Moldavië
FR	Monaco
ME	Montenegro
NL	Nederland
GB	Noord-Ierland
NO	Noorwegen
UA	Oekraïne
UZ	Oezbekistan
AT	Oostenrijk

VI.1 Alfabetische codelijst naar de naam van het land of gebied (vervolg)

Code	Land
PL	Polen
PT	Portugal
RO	Roemenië
RU	Rusland
SM	San Marino
GB	Schotland
RS	Servië
SI	Slovenië
SK	Slowakije
ES	Spanje
CZ	Tsjechië
TR	Turkije
VA	Vaticaanstad
UK	Verenigd Koninkrijk
GB	Wales
BY	Wit-Rusland
SE	Zweden
CH	Zwitserland

4.7 Descriptives basisbestanden

VII.1 Deelritten

	N	Minimum	Maximum	Som	Gemiddelde	Standaard deviatie
JAAR	572 397	2014	2015	1 153 378 779	2015,00	0,05
KWARTAAL	572 397	1	4	1 442 475	2,52	1,13
DAG_STRT	572 397	1	7	2 310 609	4,04	1,51
GEM_LAD	512 303	3	1987	368 053 667	718,43	559,79
LMS_LAD	572 397	1	547	139 287 036	243,34	140,42
LKEN_LAD	0	.	.	.	.	.
SMIL_LAD	572 397	1	69	15 044 228	26,28	13,05
GEM_LOS	511 128	3	1987	367 118 763	718,25	559,84
LMS_LOS	572 397	1	547	139 568 890	243,83	140,88
LKEN_LOS	.	.	.	.	.	.
SMIL_LOS	572 397	1	69	15 074 492	26,34	13,10
LMS_GIN	28 187	1	413	8 498 451	301,50	126,96
LMS_GUIT	29 363	1	413	8 816 177	300,25	127,56
RICHTING	572 397	1	9	917 559	1,60	1,88
NSTR_HFD	434 193	0	9	2 650 711	6,10	3,59
NSTR_GR	434 193	0	99	29 169 040	67,18	37,47
VERSVORM	434 193	1	4	1 237 655	2,85	0,60
TYPEVRTG	572 397	1	6	1 425 856	2,49	1,09
RIT_TYPE	572 397	0	6	1 194 544	2,09	2,00
TYPEVERV	572 397	1	2	724 529	1,27	0,44
ZENDPRIT	572 397	0	200	3 606 181	6,30	15,90
EURONORM	572 397	0	6	2 769 468	4,84	0,96
ASCONF	572 397	120	632	155 335 648	271,38	109,94
LVMKL	572 397	1	15	4 661 287	8,14	2,42
CONTKL	29 274	1	3	65 910	2,25	0,95
FAKTOR	572 397	92	1562	125 607 190,342	219,44	95,15

VII.1 Deelritten (vervolg)

	N	Minimum	Maximum	Som	Gemiddelde	Standaard deviatie
OLVM	572 397	87	45 156	2 745 349 433	4 796,23	2 412,522
OBPGEW	572 397	0	47 177	853 433 639	1 490,98	2 055,338
OBCGEW	29 274	0	12 315	36 847 311	1 258,7	1 788,296
OCONTBEL	29 274	0	705	2 542 591	86,85	103,47
OCONTLG	29 274	0	705	3 190 917	109,00	105,41
OTEUBEL	29 274	0	1 213	4 174 366	142,60	181,70
OTEULG	29 274	0	1 213	5 157 968	176,20	185,11
OAANTDRIT	572 397	92	1 562	125 618 541	219,46	95,14
OWAARDE	434 193	0	81 826 131,14	8 045 122 281,4	18 528,9083	136 648,01832
OAFST	572 397	1	1 632 293	7 562 610 966	13 212,18	24 858,039
OAFSTNL	572 397	0	297 330	5 020 506 778	8 771,02	11 426,627
OLVMKM	572 397	10	43 666 310	194 737 429 855	340 213,92	698 515,097
OLVMKMNL	559 539	0	5 373 563	123 793 211 477	221 241,44	314 223,915
OTONKM	572 397	0	24 041 923	68 630 272 555	119 899,78	397 027,527
OTONKMNL	559 539	0	5 019 242	40 732 463 917	72 796,47	181 977,551
OTEUKM	29 274	0	997 360	804 904 944	27 495,56	39 674,247
OTEUKMNL	34 163	0	332 341	580 520 299	16 992,66	21 619,812
RITRECNR	572 397	41 351 295	41 836 394	23 798 428 842 739	41 576 788,21	147 886,247
RECNR1	434 193	35 746 865	36 280 763	15 626 620 727 928	35 990 033,76	163 447,105
RECNR2	434 193	35 746 865	36 280 763	15 626 620 830 620	35 990 034	163 447,202
DEELRITRECNR	434 193	1	231	2 695 699	6,21	17,38
Valid N (listwise)	0	.	.	.	.	.

VII.2 Ritten

	N	Minimum	Maximum	Sum	Gemiddelde	Standaard deviatie
JAAR	388 899	2 015	2 015	783 631 485	2 015	0
KWARTAAL	388 899	1	4	962 075	2,47	1,12
DAG_STRT	388 899	1	7	1 561 518	4,02	1,51
GEM_LAD	347 077	3	1 987	251 868 684	725,69	557,62
LMS_LAD	388 899	1	547	95 865 993	246,51	139,96
LKEN_LAD	0	.	.	.	.	.
SMIL_LAD	388 899	1	69	10 303 737	26,49	12,94
GEM_LOS	346 098	3	1 987	250 879 516	724,88	557,29
LMS_LOS	388 899	1	547	96 073 692	247,04	140,52
LKEN_LOS	0	.	.	.	.	.
SMIL_LOS	388 899	1	69	10 328 070	26,56	13,01
LMS_GIN	26 600	1	413	8 000 457	300,77	127,34
LMS_GUI	27 578	1	413	8 279 168	300,21	127,65
RICHTING	388 899	1	9	594 519	1,53	1,64
NSTR_HFD	250 695	0	9	1 584 386	6,32	3,47
NSTR_GR	250 695	0	99	17 384 981	69,35	36,29
VERSVORM	250 695	1	4	708 473	2,83	0,73
TYPEVRTG	388 899	1	6	977 820	2,51	1,03
RIT_TYPE	388 899	0	6	364 184	0,94	1,15
TYPEVERV	388 899	1	2	488 836	1,26	0,44
ZENDPRIT	388 899	0	200	422 614	1,09	2,66
EURONORM	388 899	0	6	1 871 076	4,81	1,01
ASCONF	388 899	120	632	106 512 274	273,88	103,36
LVMKL	388 899	1	15	3 301 381	8,49	2,29
CONTKL	29 266	1	3	65 900	2,25	0,95
FAKTOR	388 899	92,3	1 562,167	84 124 515,87	216,31	79,98
OLVM	388 899	87	45 156	1 987 478 937	5 110,53	2 385,09
OBPGEW	388 899	0	47 178	642 005 030	1 650,83	2 323,10
OBCGEW	29 266	0	12 315	36 825 149	1 258,29	1 788,35
OCONTBEL	29 266	0	705	2 541 041	86,83	103,45

VII.2 Ritten (vervolg)

	N	Minimum	Maximum	Sum	Gemiddelde	Standaard deviatie
OCONTLG	29 266	0	705	3 190 323	109,01	105,40
OTEUBEL	29 266	0	1 213	4 174 366	142,64	181,73
OTEULG	29 266	0	1 213	5 157 966	176,24	185,12
OAANTRIT	388 899	92	1 562	84 134 269	216,34	79,97
OWAARDE	388 899	0	73 267 424,55	5 044 727 771	12 971,82	128 997,30
OAFST	388 899	138	1 632 293	7 562 611 453	19 446,21	31 657,01
OAFSTNL	388 899	0	522 089	5 063 362 989	13 019,74	15 195,68
OLVMKM	388 899	408	43 666 310	1,94737E+11	500 740,37	882 276,98
OLVMKMNL	388 899	0	14 917 419	1,2485E+11	321 034,27	398 716,70
OTONKM	388 899	0	24 041 923	69 002 702 500	177 430,91	496 720,39
OTONKMNL	388 899	0	5 037 832	41 108 217 071	105 704,10	225 250,63
OTEUKM	29 266	0	997 360	804 551 895	27 491,01	39 675,37
OTEUKMNL	29 266	0	332 341	580 242 068	19 826,49	22 111,69
RITRECNR	388 899	41 351 295	41 836 394	1,61664E+13	41 569 540,51	145 917,12
Valid N (listwise)	0	.	.	.	.	.

VII.3 Zendingen

	N	Minimum	Maximum	Som	Gemiddelde	Standaard deviatie
JAAR	422 614	2 015	2 015	851 567 210	2 015,00	0,00
KWARTAAL	422 614	1	4	1 066 658	2,52	1,12
DAG_STRT	422 614	1	7	1 717 413	4,06	1,51
GEM_LAD	388 418	3	1 987	275 855 771	710,20	557,10
LMS_LAD	422 614	1	547	100 034 450	236,70	136,28
LKEN_LAD	0	.	.	.	.	.
SMIL_LAD	422 614	1	69	10 797 920	25,55	12,47
GEM_LOS	375 187	3	1 987	262 045 095	698,44	547,96
LMS_LOS	422 614	1	547	103 346 660	244,54	141,73
LKEN_LOS	0	.	.	.	.	.
SMIL_LOS	422 614	1	69	11 175 137	26,44	13,26
LMS_GIN	22 162	1	413	6 664 649	300,72	125,90
LMS_GUIT	35 175	1	413	10 744 093	305,45	119,78
RICHTING	422 614	1	9	601 783	1,42	1,43
NSTR_HFD	422 614	0	9	2 581 410	6,11	3,60
NSTR_GR	422 614	0	99	28 404 205	67,21	37,55
VERSVORM	422 614	1	4	1 206 925	2,86	0,60
TYPEVRTG	422 614	1	6	1 051 724	2,49	1,06
RIT_TYPE	422 614	1	6	1 138 971	2,70	1,84
TYPEVERV	0	.	.	.	.	.
ZENDPRIT	422 614	1	200	3 205 414	7,58	16,31
EURONORM	422 614	0	6	2 057 185	4,87	0,94
ASCONF	422 614	120	632	114 617 483	271,21	106,20
LVMKL	422 614	1	15	3 423 307	8,10	2,45
CONTKL	29 317	1	3	65 953	2,25	0,95
FAKTOR	422 614	92,3	1 562,167	91 118 913,26	215,61	90,82
OLVM	0	.	.	.	.	.
OBPGEW	422 614	1	42 179	642 005 030	1 519,13	2 153,42
OBCGEW	29 317	0	12 315	36 825 152	1 256,10	1 787,01
OCONTBEL	29 317	0	705	2 541 046	86,67	103,15
OCONTLG	29 317	0	705	3 190 321	108,82	105,30
OTEUBEL	29 317	0	1 213	4 174 371	142,39	181,51
OTEULG	29 317	0	1 213	5 157 964	175,94	185,05
OAANTZEND	422 614	92	1 562	91 126 830	215,63	90,81
OWAARDE	422 614	0	73 267 424,55	5 044 727 771	11 936,96	122 885,94
OAFST	422 614	135	1 632 293	10 060 945 832	23 806,47	36 377,36

VII.3 Zendingen (vervolg)

	N	Minimum	Maximum	Som	Gemiddelde	Standaard deviatie
OAFSTNL	422 614	0	522 089	7 009 576 507	16 586,24	19 568,96
OLVMKM	0	.	.	.	.	.
OLVMKMNL	0	.	.	.	.	.
OTONKM	422 614	1	24 041 923	69 002 702 500	163 275,95	442 979,95
OTONKMNL	422 614	0	5 019 242	41 108 217 071	97 271,31	201 458,83
OTEUKM	29 317	0	997 360	805 853 178	27 487,57	39 654,42
OTEUKMNL	29 317	0	332 341	580 884 097	19 813,90	22 107,16
RITRECNR	422 614	41 351 295	41 836 392	1,75709E+13	41 576 818,45	148 285,30
RECNR1_2	422 614	35 746 865	36 280 763	1,52088E+13	35 987 475,40	162 508,96
ZENDINGRECNR	422 614	1	200	1 814 014	4,29	9,66
Valid N (listwise)	0	.	.	.	.	.

VII.4 Buitenlandse voertuigen

	N	Minimum	Maximum	Som	Gemiddelde	Standaard deviatie
JAAR	23 498	2 015	2 015	47 348 470	2 015	0
KWARTAAL	0	.	.	.	.	.
DAG_STRT	0	.	.	.	.	.
GEM_LAD	11 420	3	1 987	8 890 161	778,47	543,08
LMS_LAD	23 498	1	548	8 872 602	377,59	152,96
LKEN_LAD	0	.	.	.	.	.
SMIL_LAD	23 498	1	69	931 506	39,64	15,87
GEM_LOS	11 453	3	1 987	8 693 157	759,03	532,41
LMS_LOS	23 498	1	548	8 885 169	378,12	155,29
LKEN_LOS	0	.	.	.	.	.
SMIL_LOS	23 498	1	69	929 571	39,56	16,03
LMS_GIN	12 078	1	413	3 755 624	310,95	128,13
LMS_GUIT	12 045	1	413	3 751 693	311,47	129,00
RICHTING	23 498	1	4	59 699	2,54	0,86
NSTR_HFD	18 130	0	9	105 181	5,80	3,57
NSTR_GR	18 130	0	99	1 149 578	63,41	36,77
VERSVORM	18 130	1	4	50 796	2,80	0,65
TYPEVRTG	16 229	1	5	44 929	2,77	0,58
RIT_TYPE	23 498	0	1	18 130	0,77	0,42
TYPEVERV	0	.	.	.	.	.
ZENDPRIT	23 498	0	1	18 130	0,77	0,42
EURONORM	16 229	1	6	82 232	5,07	0,90
ASCONF	16 229	190	590	6 089 401	375,22	59,42
LVMKL	0	.	.	.	.	.
CONTKL	1 140	9	9	10 260	9,00	0,00
FAKTOR	0	.	.	.	.	.
OLVM	0	.	.	.	.	.
OBPGEW	23 498	0	142 326	102 952 945	4 381,35	7 312,51
OBCGEW	1 140	8	89 220	3 858 614	3 384,75	4 259,01
OCONTBEL	0	.	.	.	.	.
OCONTLG	0	.	.	.	.	.
OTEUBEL	0	.	.	.	.	.
OTEULG	0	.	.	.	.	.
OAAANTRIT	23 498	1	14 662	8 454 697	359,80	430,78
OWAARDE	23 498	0	10 310 633	1 554 511 375	66 155,05	241 580,48
OAFST	23 498	89	10 454 940	4 605 545 331	195 997,33	392 784,26
OAFSTNL	23 498	3	3 958 410	767 491 433	32 661,99	62 177,05
OLVMKM	0	.	.	.	.	.
OLVMKMNL	0	.	.	.	.	.
OTONKM	23 498	0	122 575 874	63 430 359 452	2 699 393,97	6 100 412,91
OTONKMNL	23 498	0	21 875 288	9 660 393 765	411 115,57	839 812,11

VII.4 Buitenlandse voertuigen (vervolg)

	N	Minimum	Maximum	Som	Gemiddelde	Standaard deviatie
OTEUKM	1 140	535	10 409 043	330 631 314	290 027,47	550 531,06
OTEUKMNL	1 140	9	3 295 899	102 378 425	89 805,64	140 059,54
RECORDNR	23 498	1	23 498	276 089 751	11 749,50	6 783,43
Valid N (listwise)	0	.	.	.	.	.

VII.5 Bestelauto's

	N	Minimum	Maximum	Som	Gemiddelde	Standaard deviatie
JAAR	744 480	2 015	2 015	1 500 127 200	2 015	0
KWARTAAL	744 480	1	4	1 865 600	2,51	1,09
DAG_STRT	744 480	1	7	2 970 120	3,99	1,83
GEM_LAD	741 800	3	1 987	558 566 731	752,99	587,18
LMS_LAD	744 480	1	546	157 112 821	211,04	125,93
LKEN_LAD	0	.	.	.	.	.
SMIL_LAD	744 480	1	60	17 125 730	23,00	11,00
GEM_LOS	741 800	3	1 987	558 904 623	753,44	587,29
LMS_LOS	744 480	1	546	157 123 836	211,05	125,94
LKEN_LOS	0	.	.	.	.	.
SMIL_LOS	744 480	1	60	17 123 503	23,00	11,00
LMS_GIN	2 680	1	413	760 200	283,66	150,19
LMS_GUIT	2 680	1	413	760 200	283,66	150,19
RICHTING	744 480	1	3	752 520	1,01	0,13
NSTR_HFD	732 400	0	9	5 492 600	7,50	2,60
NSTR_GR	732 400	0	99	58 647 400	80,08	26,08
VERSVORM	732 400	3	3	2 197 200	3,00	0,00
TYPEVRTG	744 480	4	4	2 977 920	4,00	0,00
RIT_TYPE	744 480	0	1	732 400	0,98	0,13
TYPEVERV	744 480	1	2	1 450 080	1,95	0,22
ZENDPRIT	744 480	0	1	732 400	0,98	0,13
EURONORM	0	.	.	.	.	.
ASCONF	744 480	420	420	312 681 600	420,00	0,00
LVMKL	744 480	1	2	781 760	1,05	0,22
CONTKL	0	.	.	.	.	.
FAKTOR	744 480	303,65	2 198,24	629 758 467,2	845,90	405,00
OLVM	744 480	114	3 497	574 178 000	771,25	419,85
OBPGEW	744 480	0	4 981	211 561 520	284,17	464,80
OBCGEW	0	.	.	.	.	.
OCONTBEL	0	.	.	.	.	.
OCONTLG	0	.	.	.	.	.
OTEUBEL	0	.	.	.	.	.
OTEULG	0	.	.	.	.	.
OAANTRIT	744 480	304	2 213	630 526 640	846,94	405,78
OWAARDE	744 480	0	326 263 084	2,82989E+12	3 801 156,82	17 269 652,63
OAFST	744 480	322	1 524 091	13 210 128 680	17 744,10	40 642,93
OAFSTNL	744 480	322	1 524 091	12 973 635 560	17 426,44	39 713,58
OLVMKM	744 480	175	1 394 146	12 484 600 840	16 769,56	40 144,76
OLVMKMNL	744 480	175	1 394 146	12 245 915 920	16 448,95	38 762,13
OTONKM	744 480	0	480 088	4 424 158 120	5 942,62	20 729,48
OTONKMNL	744 480	0	480 088	4 326 891 360	5 811,96	20 355,81
OTEUKM	0	.	.	.	.	.
OTEUKMNL	0	.	.	.	.	.
RITRECNR	744 480	1	744 480	2,77126E+11	372 240,50	214 913,01
Valid N (listwise)	0	.	.	.	.	.

4.8 Eurostatcontroles op micro wegvervoerdata

Onderstaand een lijst met Errors = E en Warnings = W waar Eurostat CBS-wegvervoer microdata regulier op checkt. CBS-microdata (waar de basisbestanden op zijn gebaseerd) moeten 100% correct zijn (geen errors), anders accepteert Eurostat de data niet.

VIII.1 Eurostatcontroles op micro wegvervoerdata

Controle op	Error of Warning
Reporting Country must be present	E
Reporting Country is not recognised	E
Reporting Country is not a Member State	E
Dataset Identification must be present	E
Dataset Identification must be equal to A3	E
Year of survey must be present	E
Year of survey must be greater than 1998	E
Quarter of survey must be present	E
Quarter of survey is not recognised	E
Questionnaire Number must be present	E
Journey Sequence Number must be present	E
Sequence Number must be present	E
Reporting Country <> filename Country	E
Year <> filename Year	E
Quarter <> filename Quarter	E
Duplicated Record	E
Good classification must be present for laden journeys	E
Good classification is not recognised	E
Goods weight must be present	E
Goods weight must be a positive number	E
High weight of goods	W
Hazardous type goods is not recognised	E
Hazardous type goods is syntactically incorrect (use of full stop)	E
Cargo Type is not recognised	W
Country of Loading must be present	E
Country of Loading is not recognised	E
Country of Unloading must be present	E
Country of Unloading is not recognised	E
Region of Loading must be present and valid for National Transport	E
Region of Loading is not present or recognised for other than National Transport	W
Region of Unloading must be present and valid for National Transport	E
Region of Unloading is not present or recognised for other than National Transport	W
Distance travelled must be present	E
Distance travelled must be positive	E
Very Long Journey Distance travelled	W
Too high weight of goods	E
Reporting Country must be present	E
Reporting Country is not recognised	E
Reporting Country is not a Member State	E

VIII.1 Eurostatcontroles op micro wegvervoerdata (vervolg)

Controle op	Error of Warning
Dataset Identification must be present	E
Dataset Identification must be equal to A2	E
Year of survey must be present	E
Year of survey must be greater than 1998	E
Quarter of survey must be present	E
Quarter of survey is not recognized	E
Questionnaire Number must be present	E
Journey Sequence Number must be present	E
Reporting Country <> filename Country	E
Year <> filename Year	E
Quarter <> filename Quarter	E
Duplicated Record	E
Axle Undefined	E
Load Capacity must be present	E
Low Journey Load Capacity	W
High Journey Load Capacity	W
Type of Transport must be present	E
Type of Transport is not recognized	E
Type of Journey must be present	E
Type of Journey is not recognised	E
Weight of Goods must be provided for unladen journeys	E
Weight of Goods must be equal to zero for unladen journeys	E
Weight of Goods must be present for laden journeys	E
Weight of Goods must be positive for laden journeys	E
Weight exceeds Journey Load Capacity	W
Country of Loading must be present for laden journeys	E
Country of Loading is not recognised	E
Country of Unloading must be present for laden journeys	E
Country of Unloading is not recognised	E
Region of Loading must be present and valid for National Transport	E
Region of Loading is not present or recognised for other than National Transport	W
Region of Unloading must be present and valid for National Transport	E
Region of Unloading is not present or recognised for other than National Transport	W
Distance traveled must be present	E
Distance traveled must be positive	E
Too Long Journey Distance travelled	W
Tonnes Kilometres must be present for empty journeys	E
Tonnes Kilometres must be equal to zero for empty journeys	E
Tonnes Kilometres must be present for laden journeys	E
Incorrect Ton Kilometres for single transport operations	W
Incorrect Ton Kilometres for several transport operations.	W
Transit Country is not recognised	E
Country of Loading (for other means of transport) is not recognised	E
Country of Unloading (for other means of transport) is not recognised	E
Region of Loading (for other means of transport) is not recognised	W
Region of Unloading (for other means of transport) is not recognised	W
Degree of Loading not recognised	E
Degree of Loading must be equal to 0 for unladen transport	E

VIII.1 Eurostatcontroles op micro wegvervoerdata (vervolg)

Controle op	Error of Warning
Degree of Loading cannot be null if goods weight is positive	E
Vehicle Maximum Permissible Laden Weight must be present	E
Low Vehicle Maximum Permissible Laden Weight	W
High Vehicle Maximum Permissible Laden Weight	W
Too high Vehicle Maximum Permissible Laden Weight	E
Too high journey Load capacity	E
Load capacity must be less than MPLW	W
Weight exceeds Journey Load Capacity for journey type = 1	E
Weight exceeds Journey Load Capacity for journey type = 2	E
Weight exceeds Journey Load Capacity for journey type = 3	E
Country crossed in transit must be different than country of Place of loading or unloading	E
Transit country already reported in this journey	E
Journeys or Goods linked records exist while total km travelled are not provided or zero	E
No Journeys and Goods linked records found while total km travelled loaded are provided	E
Vehicle total loaded travelled km must = sum of loaded travelled km of the linked journey records	W
Vehicle total loaded travelled km must = sum of loaded travelled km of the linked journey records	W
Vehicle total empty travelled km must be > or = sum of empty travelled km of the linked journey records	W
Vehicle total empty travelled km must be > or = sum of empty travelled km of the linked journey records	W
Vehicle number of linked journey records must be present and different from zero	E
Vehicle number of linked journey records <> Real number of linked Journey records	E
For laden Journeys, there must be at least one linked Goods record	E
For one-stop journeys, the sum of the linked Goods weight must = Journey goods weight	W
For one-stop journeys, each of the linked Goods distance travelled must = Journey distance travelled	W
For one-stop journeys, each of the linked Goods distance travelled must = Journey distance travelled	W
For several-stop journeys, calculated linked goods tkm different from linked journey tkm	W
For several-stop journeys, calculated linked goods tkm different from linked journey tkm	W
Journey number of linked Goods records must be present	E
Journey number of linked Goods records <> Real number of linked Goods	E
Journey record with no corresponding key in Vehicle file	E
For one-stop journeys, calculated tkm from linked goods records are different from journey tkm	W
Goods record with no corresponding key in Journey file	E
Goods records for empty journeys found.	E
Reporting Country must be present	E
Reporting Country is not recognised	E
Reporting Country is not a Member State	E
Dataset Identification must be present	E
Dataset Identification must be equal to A1	E

VIII.1 Eurostatcontroles op micro wegvervoerdata (vervolg)

Controle op	Error of Warning
Year of survey must be present	E
Year of survey must be greater than 1998	E
Quarter of survey must be present	E
Quarter of survey is not recognised	E
Questionnaire Number must be present	E
Reporting Country <> filename Country	E
Year <> filename Year	E
Quarter <> filename Quarter	E
Duplicated Record	E
Vehicle Age must be present	E
Vehicle Age is negative	E
Vehicle Age over 25 years old	W
Vehicle NACE activity class with no full stop separator	W
Vehicle NACE activity class is not recognised	E
Vehicle Weighting must be present	E
Vehicle Weighting must have a comma as decimal separator	W
Vehicle Stratum must be present	W
Vehicle Weighting must be smaller than 99999.9999	E
Vehicle weighting must be numeric	E
Very high km travelled loaded during the survey period	W
Vehicle weighting must be different from zero	E

4.9 Overzicht van variabelen en hoe deze tot stand zijn gekomen

Op de volgende pagina een overzicht van de variabelen in de basisbestanden en hoe deze tot stand zijn gekomen:

A = Afgeleid
K = Via koppellijst
L = Locatienet (routeplanningssoftware)
N = Niet beschikbaar
R = Register
W= Waarneming

Ook een combinatie is mogelijk.

Het basisbestand buitenlanders betreft alleen richting 1 – 3. Bij buitenlanders doorvoer (richting 4) zijn alleen type rit, vervoerd gewicht, aantal ritten en laad- en losNUTS bekend. Indien variabelen niet bekend zijn, dan zijn ze in de basisbestanden opgenomen als leeg (= 'NULL').

IX.1 Overzicht van variabelen en hoe deze tot stand zijn gekomen

Omschrijving	Deel-ritten	Zendingen	Ritten	Buiten-landers*	Bestel-auto's	Op basis van
Het jaar van vertrek	W	W	W	W	W	
Het kwartaal van vertrek	W	W	W	N	W	
De dag van vertrek	W	W	W	N	W	
Het land van lading (ISO afkorting)	W	W	W	W	W	
Het NUTS3-gebied van lading	K	K	K	A	K	Plaatsnaam - postcode combinatie
De gemeente van lading (alleen in NL)	K	K	K	A	K	Plaatsnaam - postcode combinatie
De LMS-zone van lading	K/A	K/A	K/A	A	A	Deels postcode, deels verdeling NRM
Locatiekenmerk van de laadplaats	N	N	N	N	N	
Vertrekregio volgens de SMILE-indeling	K	K	K	K	K	NUTS3
Het land van lossing (ISO afkorting)	W	W	W	W	W	
Het NUTS3-gebied van lossing	K	K	K	A	K	Plaatsnaam - postcode combinatie
De gemeente van lossing (alleen in NL)	K	K	K	A	A	Plaatsnaam - postcode combinatie
De LMS-zone van lossing	K/A	K/A	K/A	A	K	Deels postcode, deels verdeling NRM
Locatiekenmerk van de losplaats	N	N	N	N	N	
Aankomstregio volgens de SMILE-indeling	K	K	K	K	K	NUTS3
De inkomende grenspost)	W/A	W/A	W/A	W/A	W/A	Combinatie: oude waarneming 2004-2009, belangrijkste grensovergangen per NUTS3-Combinatie en via google-maps opgezocht
De inkomende grenspost volgens de LMS-zonering n	K	K	K	K	K	Grensovergang
De uitgaande grenspost	W/A	W/A	W/A	W/A	W/A	Combinatie: oude waarneming 2004-2009, belangrijkste grensovergangen per NUTS3-Combinatie en via google-maps opgezocht
De uitgaande grenspost volgens de LMS-zonering	K	K	K	K	K	Grensovergang
Transitoland 1 (ISO afkorting)	L	L	L	L	L	
Transitoland 2 (ISO afkorting)	L	L	L	L	L	
Transitoland 3 (ISO afkorting)	L	L	L	L	L	
Transitoland 4 (ISO afkorting)	L	L	L	L	L	
Transitoland 5 (ISO afkorting)	L	L	L	L	L	
Richting	W/A	W/A	W/A	W/A	W/A	Op basis van laad- en loslocatie
NST2007 3-DIGIT	W/K	W/K	W/K	W/K	W/K	Goederensoort in waarneming
NSTR-1 digit	W/K	W/K	W/K	W/K	W/K	Goederensoort in waarneming
NSTR-2 digit	W/K	W/K	W/K	W/K	W/K	Goederensoort in waarneming
Verschijningsvorm	A	A	A	A	A	NSTR4, Vervoerd gewicht, inrichtingscode voertuig
Aanduiding gevaarlijke stoffen volgens de ADR-indeling	W	W	W	N	W	
Aanduiding gevaarlijke stoffen volgens de GEVI-indeling	K	K	K	N	K	VN-nummer
Het type van het voertuig	R	R	R	R	NVT	
Type rit	W/A	W/A	W/A	W/A	W/A	Opgegeven zendingen en aanduiding toestand voertuig (wel-niet leeg)

IX.1 Overzicht van variabelen en hoe deze tot stand zijn gekomen (vervolg)

Omschrijving	Deel-ritten	Zendingen	Ritten	Buiten-landers*	Bestel-auto's	Op basis van
Type vervoer (beroeps vervoer, eigen vervoer)	W	W	W	N	W	
Aantal zendingen per rit	W/A	W/A	W/A	W/A	W/A	Opgegeven zendingen en aanduiding toestand voertuig (wel-niet leeg)
De euronorm van het voertuig	R/A	R/A	R/A	R/A	R/A	
De asconfiguratie van het voertuig	A	A	A	A	A	Op basis van vervoerd gewicht
De nationaliteit van de vervoerder	W	W	W	W	W	
Laadvermogenklasse	R/A	R/A	R/A	N	R	RDW en laadvermogens van oplegger op basis van Maximale Massa Aanhanger
De klasse van de container (20, 30 of 40 feet)	W	W	W	N	NVT	
Aanduiding of de container beladen of leeg is	W	W	W	N	NVT	
Ophoogfactor (van respons naar populatie)	A	A	A	N	A	Populatie/respons per stratum
Het (opgehoogde) ingezet laadvermogen	R/A	R/A	R/A	R/A	R	RDW en laadvermogens van oplegger op basis van Maximale Massa Aanhanger
Opgehoogde brutoplusgewicht van de rit in tonnen	W	W	W	W	W	
Opgehoogde brutogewicht in tonnen bij containervervoer	W	W	W	W	NVT	
Opgehoogde aantal beladen containers	W	W	W	N	NVT	
Opgehoogde aantal lege containers	W	W	W	N	NVT	
Opgehoogde aantal beladen TEU	K	K	K	N	NVT	20 ft = 1 teu, 30 teu = 1,5 teu en 40 ft = 2 teu
Opgehoogde aantal lege TEU	K	K	K	N	NVT	20 ft = 1 teu, 30 teu = 1,5 teu en 40 ft = 2 teu
Opgehoogd aantal ritten	W/A	W/A	W/A	W/A	W	Opgegeven zendingen en aanduiding toestand voertuig (wel-niet leeg)
Opgehoogde waarde van de vervoerde goederen	A	A	A	A	A	Waarde-gewichtsverhoudingen per goederensoort
De opgehoogde totale ritafstand	L	L	L	W	W/A	
De opgehoogde ritafstand op Nederlands grondgebied	L	L	L	A	L	
Opgehoogde laadvermogentonkilometer van de rit	R/A/L	R/A/L	R/A/L	N	R/W	RDW en laadvermogens van oplegger op basis van Maximale Massa Aanhanger
Opgehoogde laadvermogentonkilometer van de rit op Nederlands grondgebied	R/A/L	R/A/L	R/A/L	N	R/W/L	RDW en laadvermogens van oplegger op basis van Maximale Massa Aanhanger
Opgehoogde ladingtonkilometer van de rit	W/L	W/L	W/L	W	W	
Opgehoogde ladingtonkilometer van de rit op Nederlands grondgebied	W/L	W/L	W/L	W	W/L	
Opgehoogde aantal TEU-kilometer	L/W/K	L/W/K	L/W/K	A	NVT	20 ft = 1 teu, 30 teu = 1,5 teu en 40 ft = 2 teu
Opgehoogde aantal TEU-kilometer op Nederlands grondgebied	L/W/K	L/W/K	L/W/K	A	NVT	20 ft = 1 teu, 30 teu = 1,5 teu en 40 ft = 2 teu

IX.1 Overzicht van variabelen en hoe deze tot stand zijn gekomen (vervolg)

Omschrijving	Deel-ritten	Zendingen	Ritten	Buiten-landers*	Bestel-auto's	Op basis van
Identificatie van de rit	A	A	A	A	A	Oplopend ritnummer
Aanduiding gevaarlijke stoffen volgens de Stofcategorie-indeling	K	K	K	N	N	VN (UN)-nummer en GEVI combinatie

4.10 'Printscreens' zendingschermen internetvragenlijst

Vanaf de volgende pagina volgen 'printscreens' van de internet vragenlijst (de schermen waar de zendingen dienen te worden ingevuld) in geval van (less than) full truck loads, distributie, groupage, combinatie en zeecontainers.

(Less-than) Full-truckloadscherf (1 laadlocatie, 1 loslocatie)

Enquête wegvervoer

zo 30-12-2012 t/m za 5-1-2013

Enquêteperiode:
zondag 30-12-2012 t/m zaterdag 5-1-2013

- Kenteken 08BSGB
- Maandag

Invullen voor 18 februari 2013

SUPERSMA S S

Gebruikersnummer:
298 - 184 - 600



Specificatie lading

Soort vervoer: één laadlocatie, één loslocatie (LTL/FTL; (Less than) Full Truck Loads)

- Vul hier in de plaats in waar een lading van één goederenstoot is geladen en in welke plaats die lading gelost is (laad/loscombinatie).
- Op de dag van laden de losplaats invullen, ook bij meerdaagse transporten.
- Geef (indien van toepassing) het totaal aantal identieke laad/loscombinaties aan (minimaal 2).

Goederenstoot	Vervoerd gewicht in tonnen	Lading geladen in (plaats en/of postcode)	Deze lading gelost in (plaats en/of postcode)	Identieke laad-/loscombinaties
1 Zand en grind	25	Heerlen	Brunssum	6
2 Selecteer				
3 Selecteer				
4 Bouwmaterialen				
5 Cement				
6 Zand en grind				
7 Beton				
8 Grond anders				
9 emballage/rust				
10 Selecteer				
11 Selecteer				
12 Selecteer				
13 Selecteer				
14 Selecteer				
15 Selecteer				

Vorige Volgende

Help Onderbreken

Distributie

Enquête wegvervoer

zo 30-12-2012 t/m za 5-1-2013

Enquêteperiode:
zondag 30-12-2012 t/m zaterdag 5-1-2013

- Kenteken 08BSGB
- Maandag

invullen voor 18 februari 2013

SUPERSMA S S

Gebruikersnummer:
296 - 184 - 600

Specificatie lading

Soort vervoer: één laadlocatie, meerdere loslocaties (verspreiden/distribueren)

- Vul hier in de plaats waar een lading van één goederensoort is geladen en in welke plaatsen die lading gelost is (laad/loscombinaties).
- Begin met de laadplaats. De laadplaatsen vult u in op de eerste regel van de laad/loscombinatie.
- Vermeld losplaatsen naar volgorde van lossing, voor ieder losplaats een aparte regel.
- Op de dag van laden de losplaats invullen, ook bij meerdaagse transporten.
- Indien er meerdere loslocaties zijn binnen één plaats kunt u deze per goederensoort samenvoegen. Sommeer dan het losgewicht.
- Meerdere laad/loscombinaties per dag (als het voertuig leeg komt) op aparte regels invullen.

Lading geladen in (plaats en/of postcode)	Deze lading gelost in (plaats en/of postcode)	Was het voertuig na lossen leeg? (emballage = lading)	Goederensoort	Losgewicht in tonnen
1 Heerlen	Brunssum	☐ Ja ☒ Nee	Bouwmaterialen	2
2	Sittard	☐ Ja ☒ Nee	Cement	2
3	Roermond	☐ Ja ☒ Nee	Zand en grind	2
4	Venlo	☐ Ja ☒ Nee	anders	2
5	Eindhoven	☒ Ja ☐ Nee	anders	2
6		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
7		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
8		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
9		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
10		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
11		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
12		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
13		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
14		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	
15		☐ Ja ☒ Nee	Selecteer	

Vorige Volgende

Help Onderbreken

Groupage

Enquête wegvervoer

zo 30-12-2012 t/m za 5-1-2013

Enquêteperiode:
zondag 30-12-2012 t/m zaterdag 5-1-2013

- Kenteken 08BSGB
- Maandag

invullen voor 18 februari 2013

SUPERSMA S S

Gebruikersnummer:
296 - 184 - 600

Specificatie lading

Soort vervoer: meerdere laadlocaties, één loslocatie (verzamelen/ophalen)

- Vul hier in de plaatsen waar een lading van één goederensoort is geladen en in welke plaats die lading gelost is (laad/loscombinatie).
- De laadplaatsen vult u op meerdere regels in, de losplaats op de eerste regel van de laad/loscombinatie.
- Vermeld laadplaatsen naar volgorde van lading.
- Op de dag van laden de losplaats invullen, ook bij meerdaagse transporten.
- Indien er meerdere laadlocaties zijn binnen één plaats kunt u deze per goederensoort samenvoegen. Sommeer dan het laadgewicht.
- Meerdere laad/loscombinaties per dag (als het voertuig leeg komt) op aparte regels invullen.

Was het voertuig voor laden leeg? (emballage = lading)	Lading geladen in (plaats en/of postcode)	Deze lading gelost in (plaats en/of postcode)	Goederensoort	Laadgewicht in tonnen
1 ☒ Ja ☐ Nee	Heerlen		Bouwmaterialen	2
2 ☐ Ja ☒ Nee	Heerlen		Bouwmaterialen	2
3 ☐ Ja ☒ Nee	Brunssum		Bouwmaterialen	2
4 ☐ Ja ☒ Nee		Maastricht	Bouwmaterialen	2
5 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
6 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
7 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
8 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
9 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
10 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
11 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
12 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
13 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
14 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	
15 ☐ Ja ☒ Nee			Selecteer	

Vorige Volgende

Help Onderbreken

Combinatie/anders scherm

Enquête wegvervoer

zo 30-12-2012 t/m za 5-1-2013

Enquêteperiode:
zondag 30-12-2012 t/m zaterdag 5-1-2013

- Kenteken 08BSGB
- Maandag

invullen voor 18 februari 2013

SUPERSMA S S

Gebruikersnummer:
296 - 184 - 600



Specificatie lading

Soort vervoer: meerdere laadlocaties en meerdere loslocaties (combinatie/anders)

- Vul hier in de plaatsen waar een lading van één goederensoort is geladen en in welke plaatsen die lading gelost is (laad/loscombinatie)
- Vermeld laad/losplaatsen naar volgorde van lading en lossing
- Op de dag van laden de losplaats invullen, ook bij meerdagse transporten.
- Indien er meerdere laad- of loslocaties zijn binnen één plaats kunt u deze per goederensoort samenvoegen. Sommeer dan het laad- of losgewicht.
- Meerdere laad/loscombinaties per dag (als het voertuig leeg komt) op aparte regels invullen.

Was het voertuig voor laden leeg? (emballage = lading)	Lading geladen in (plaats en/of postcode)	Deze lading gelost in (plaats en/of postcode)	Was het voertuig na lossen leeg? (emballage = lading)	Goederensoort	Vervoerd gewicht in tonnen
☒ Ja ☐ Nee	Heerlen	Brunssum	☐ Ja ☒ Nee	Cement	2
☐ Ja ☒ Nee	Sittard	maastricht	☐ Ja ☒ Nee	Cement	2
☒ Ja ☐ Nee	Roermond	Verlo	☐ Ja ☒ Nee	Cement	2
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	
☐ Ja ☐ Nee			☐ Ja ☐ Nee	Selecteer	

Vorige Volgende

Help Onderbreken

Zeecontainers

Enquête wegvervoer

zo 30-12-2012 t/m za 5-1-2013

Enquêteperiode:
zondag 30-12-2012 t/m zaterdag 5-1-2013

- Kenteken 08BSGB
- Maandag

invullen voor 18 februari 2013

SUPERSMA S S

Gebruikersnummer:
296 - 184 - 600



Specificatie lading

Soort vervoer: Zeecontainers (één laadlocatie, één loslocatie)

- Vul hier in de plaats waar een container is geladen en in welke plaats die container gelost is.
- Op de dag van laden de losplaats invullen, ook bij meerdagse transporten.
- Geef (indien mogelijk) het containernummer op
- Geef (indien van toepassing) het totaal aantal identieke laad/loscombinaties aan (minimaal 2).

Containtertype	Contnr.	Goederensoort	Vervoerd gewicht in tonnen	Container geladen in (plaats en/of postcode)	Container gelost in (plaats en/of postcode)	Identieke laad-/loscombinaties
2, 20 ft beladen	0000000000	anders	20	Heerlen	Brunssum	2
2, 20 ft beladen	0000000000	anders	30	Brunssum	maastricht	
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				
Selecteer		Selecteer				

Vorige Volgende

Help Onderbreken

4.11 Koppeltabel Gemeente - LMSVAM

XI.1 Koppeltabel Gemeente - LMSVAM

	Gemeente- code	LMSVAM	Gemeentenaam	Gemeente- code	LMSVAM	Gemeentenaam	Gemeente- code	LMSVAM
Gemeentenaam								
Aa en Hunze	1 680	37	Hardenberg	160	57	Roermond	957	400
Aalburg	738	344	Harderwijk	243	92	Roermond	957	401
Aalsmeer	358	216	Hardinxveld- Giessendam	523	305	Roosendaal	1 674	332
Aalten	197	107	Haren	17	14	Roosendaal	1 674	335
Aalten	197	111	Harenkarspel	441	171	Roosendaal	1 674	338
Achtkarspelen	59	18	Harlingen	72	22	Rotterdam	599	271
Alblasserdam	482	307	Hattem	244	89	Rotterdam	599	274
Albrandswaard	613	299	Heemskerk	396	184	Rotterdam	599	275
Alkmaar	361	180	Heemstede	397	190	Rotterdam	599	276
Almelo	141	66	Heerde	246	91	Rotterdam	599	277
Almelo	141	71	Heerenveen	74	33	Rotterdam	599	281
Almelo	141	76	Heerhugowaard	398	179	Rotterdam	599	283
Almere	34	88	Heerlen	917	407	Rotterdam	599	284
Alphen aan den Rijn	484	261	Heeze-Leende	1 658	382	Rotterdam	599	287
Alphen-Chaam	1 723	350	Heeze-Leende	1 658	386	Rotterdam	599	290
Ameland	60	15	Heiloo	399	182	Rotterdam	599	291
Amersfoort	307	142	Hellendoorn	163	69	Rotterdam	599	292
Amersfoort	307	147	Hellevoetsluis	530	296	Rotterdam	599	293
Amstelveen	362	214	Helmond	794	378	Rotterdam	599	295
Amsterdam	363	198	Hendrik-Ido-Ambacht	531	308	Rotterdam	599	297
Amsterdam	363	199	Hengelo	164	78	Rozendaal	277	112
Amsterdam	363	200	het Bildt	63	17	Rucphen	840	335
Amsterdam	363	201	Heumen	252	128	Rucphen	840	339
Amsterdam	363	203	Heusden	797	359	Schagen	441	171
Amsterdam	363	204	Heusden	797	361	Schermer	361	181
Amsterdam	363	205	Hillegom	534	227	Scherpenzeel	279	97
Amsterdam	363	206	Hilvarenbeek	798	351	Schiedam	606	279
Amsterdam	363	207	Hilversum	402	224	Schiermonnikoog	88	15
Amsterdam	363	208	Hof van Twente	1 735	79	Schijndel	844	367
Amsterdam	363	215	Hoogeveen	118	49	Schinnen	962	404
Anna Paulowna	1 911	170	Hoogeveen	118	51	Schoonhoven	1 931	268
Apeldoorn	200	95	Hoogezand- Sappemeer	18	13	Schouwen-Duiveland	1 676	318
Appingedam	3	5	Hoorn	405	177	's-Gravenhage	518	237
Arnhem	202	113	Horst aan de Maas	1 507	391	's-Gravenhage	518	238
Arnhem	202	117	Horst aan de Maas	1 507	392	's-Gravenhage	518	240
Arnhem	202	119	Houten	321	163	's-Gravenhage	518	241
Arnhem	202	120	Huizen	406	222	's-Gravenhage	518	243
Assen	106	38	Hulst	677	316	's-Gravenhage	518	244
Assen	106	39	IJsselstein	353	162	's-Gravenhage	518	245
Asten	743	383	Kaag en Braassem	1 884	229	's-Gravenhage	518	247
Baarle-Nassau	744	350	Kaag en Braassem	1 884	259	's-Gravenhage	518	248
Baarn	308	138	Kampen	166	58	's-Gravenhage	518	249
Barendrecht	489	298	Kapelle	678	324	's-Gravenhage	518	251
Barneveld	203	97	Katwijk	537	230	's-Gravenhage	518	252
Bedum	5	8	Katwijk	537	231	's-Gravenhage	518	253
Beek	888	404	Kerkrade	928	411	's-Hertogenbosch	796	135
Beemster	370	193	Koggenland	1 598	174	's-Hertogenbosch	796	356
Beesel	889	396	Kollumerland en Nieuwkruisland	79	18	's-Hertogenbosch	796	358
Bellingwedde	7	1	Korendijk	588	303	Simpelveld	965	412
Bergambacht	1 931	268	Krimpen aan den IJssel	542	289	Sint Anthonis	1 702	362
Bergeijk	1 724	387	Laarbeek	1 659	372	Sint Anthonis	1 702	364

XI.1 Koppeltabel Gemeente - LMSVAM (vervolg)

	Gemeente- code	LMSVAM	Gemeentenaam	Gemeente- code	LMSVAM	Gemeentenaam	Gemeente- code	LMSVAM
Bergen (L.)	893	390	Landerd	1 685	355	Sint-Michielsgestel	845	365
Bergen (NH.)	373	178	Landerd	1 685	363	Sint-Oedenrode	846	371
Bergen (NH.)	373	182	Landgraaf	882	408	Sittard-Geleen	1 883	403
Bergen op Zoom	748	332	Landsmeer	415	197	Sittard-Geleen	1 883	404
Bergen op Zoom	748	341	Langedijk	416	179	Skarsterlân	74	32
Bergen op Zoom	748	342	Lansingerland	1 621	269	Skarsterlân	1 921	32
Berkelland	1 859	102	Lansingerland	1 621	270	Sliedrecht	610	312
Berkelland	1 859	105	Laren	417	222	Slochteren	40	10
Bernheze	1 721	360	Leek	22	12	Sluis	1 714	315
Bernisse	1 930	286	Leerdam	545	306	Smallingerland	90	29
Best	753	375	Leeuwarden	80	21	Soest	342	143
Beuningen	209	122	Leeuwarderadeel	81	17	Someren	847	381
Beverwijk	375	185	Leiden	546	232	Son en Breugel	848	376
Binnenmaas	585	302	Leiderdorp	547	233	Spijkenisse	1 930	300
Binnenmaas	585	314	Leidschendam- Voorburg	1 916	239	Stadskanaal	37	4
Bladel	1 728	380	Lelystad	995	85	Staphorst	180	54
Blaricum	376	222	Lemsterland	1 921	28	Stede Broec	532	175
Bloemendaal	377	187	Leudal	1 640	398	Steenbergen	851	332
Bloemendaal	377	190	Leusden	327	147	Steenwijkerland	1 708	52
Boarnsterhim	74	24	Liesveld	1 927	305	Steenwijkerland	1 708	53
Boarnsterhim	80	24	Lingewaal	733	132	Stein	971	404
Boarnsterhim	1 900	24	Lingewaard	1 705	121	Stichtse Vecht	1 904	137
Boarnsterhim	1 921	24	Lisse	553	227	Stichtse Vecht	1 904	141
Bodegraven- Reeuwijk	1 901	263	Littenseradiel	140	23	Stichtse Vecht	1 904	145
Boekel	755	370	Lochem	262	100	Strijen	617	303
Borger-Odoorn	1 681	41	Lochem	262	101	Súdwest Fryslân	1 900	25
Borger-Odoorn	1 681	42	Loon op Zand	809	345	Súdwest Fryslân	1 900	26
Borne	147	74	Lopik	331	160	Súdwest Fryslân	1 900	27
Borsele	654	325	Loppersum	24	5	Ten Boer	9	8
Boskoop	484	263	Losser	168	73	Terneuzen	715	317
Boxmeer	756	362	Maasdonk	796	352	Terschelling	93	16
Boxmeer	756	364	Maasdonk	828	352	Texel	448	168
Boxtel	757	369	Maasdriel	263	134	Teylingen	1 525	228
Breda	758	331	Maasdriel	263	135	Teylingen	1 525	229
Breda	758	333	Maasgouw	1 641	398	Tholen	716	320
Breda	758	334	Maasgouw	1 641	401	Tiel	281	131
Breda	758	337	Maasgouw	1 641	402	Tiel	281	133
Brielle	501	286	Maassluis	556	258	Tilburg	855	347
Bronckhorst	1 876	101	Maassluis	556	282	Tilburg	855	348
Bronckhorst	1 876	105	Maastricht	935	410	Tilburg	855	351
Bronckhorst	1 876	108	Marum	25	12	Tubbergen	183	68
Brummen	213	104	Medemblik	420	172	Twenterand	1 700	66
Brunssum	899	405	Medemblik	420	173	Twenterand	1 700	67
Bunnik	312	158	Medemblik	420	175	Tynaarlo	1 730	36
Bunschoten	313	139	Meerssen	938	406	Tynaarlo	1 730	37
Buren	214	129	Menameradiel	1 908	20	Tytsjerksteradiel	737	19
Bussum	381	221	Menterwolde	1 987	2	Ubbergen	241	124
Capelle aan den IJssel	502	278	Meppel	119	50	Uden	856	363
Castricum	383	183	Middelburg	687	319	Uitgeest	450	183
Coevorden	109	43	Middelburg	687	323	Uithoorn	451	219
Coevorden	109	46	Middelharnis	1 924	304	Urk	184	83
Cranendonck	1 706	386	Midden-Delfland	1 842	258	Utrecht	344	149
Cromstrijen	611	303	Midden-Drenthe	1 731	40	Utrecht	344	150
Cuijk	1 684	128	Mill en Sint Hubert	815	362	Utrecht	344	152
Cuijk	1 684	357	Millingen aan de Rijn	241	124	Utrecht	344	153

XI.1 Koppeltabel Gemeente - LMSVAM (vervolg)

	Gemeente- code	LMSVAM	Gemeentenaam	Gemeente- code	LMSVAM	Gemeentenaam	Gemeente- code	LMSVAM
Culemborg	216	130	Moerdijk	1 709	304	Utrecht	344	155
Dalfsen	148	59	Moerdijk	1 709	328	Utrecht	344	156
Dantumadiel	1 891	19	Moerdijk	1 709	330	Utrecht	344	157
De Bilt	310	144	Montferland	1 955	108	Utrechtse Heuvelrug	1 581	154
De Marne	1 663	7	Montferland	1 955	118	Utrechtse Heuvelrug	1 581	158
De Ronde Venen	736	136	Montfoort	335	160	Utrechtse Heuvelrug	1 581	159
De Ronde Venen	736	140	Mook en Middelaar	944	127	Vaals	981	412
De Wolden						Valkenburg aan de Geul		
	1 690	49	Mook en Middelaar	944	128		994	406
De Wolden	1 690	51	Mook en Middelaar	944	388	Valkenswaard	858	387
Delft	503	256	Muiden	424	220	Veendam	47	3
Delfzijl	10	5	Naarden	425	221	Veenendaal	345	164
Den Helder	400	168	Neder-Betuwe	1 740	131	Veere	717	319
Deurne	762	373	Nederlek	1 931	288	Veghel	860	368
Deventer	150	64	Nederweert	946	397	Veghel	860	370
Deventer	150	65	Neerijnen	304	132	Veldhoven	861	384
Diemen	384	209	Niedorp	1 911	171	Velsen	453	185
Dinkelland	1 774	68	Nieuwegein	356	161	Velsen	453	186
Dinkelland	1 774	72	Nieuwkoop	569	260	Venlo	983	390
Dirksland	1 924	301	Nieuw-Lekkerland	1 927	307	Venlo	983	393
Doesburg	221	114	Nijkerk	267	96	Venlo	983	394
Doetinchem	222	108	Nijmegen	268	123	Venlo	983	396
Doetinchem	222	109	Nijmegen	268	126	Venray	984	391
Dongen	766	346	Noord-Beveland	1 695	321	Vianen	620	167
Dongeradeel	58	15	Noordenveld	1 699	35	Vlaardingen	622	280
Dordrecht	505	313	Noordenveld	1 699	36	Vlagtwedde	48	4
Drechterland	498	175	Noordoostpolder	171	82	Vlieland	96	16
Drechterland	498	176	Noordwijk	575	226	Vlissingen	718	326
Drimmelen	1 719	327	Noordwijkerhout	576	226	Vlist	1 931	268
Dronten			Nuenen, Gerwen en Nederwetten					
	303	84		820	377	Voerendaal	986	409
Dronten	303	86	Nunspeet	302	90	Voorschoten	626	234
Druten	225	122	Nuth	951	409	Voorst	285	93
Duiven	226	118	Oegstgeest	579	231	Vught	865	366
Echt-Susteren	1 711	402	Oirschot	823	351	Waalre	866	385
Edam-Volendam	385	195	Oirschot	823	374	Waalwijk	867	345
Ede	228	98	Oisterwijk	824	349	Waddinxveen	627	264
Eemnes	317	138	Oldambt	1 895	1	Wageningen	289	99
Eemsmond	1 651	6	Oldebroek	269	89	Wassenaar	629	236
Eersel	770	380	Oldenzaal	173	72	Waterland	852	195
Eijsden-Margraten	1 903	413	Oldenzaal	173	75	Waterland	852	197
Eindhoven	772	379	Olst-Wijhe	1 773	61	Weert	988	399
Elburg	230	90	Olst-Wijhe	1 773	63	Weesp	457	220
Emmen	114	43	Ommen	175	57	Werkendam	870	309
Emmen	114	44	Onderbanken	881	405	Werkendam	870	344
Emmen	114	45	Oost Gelre	1 586	102	West Maas en Waal	668	134
Emmen	114	47	Oost Gelre	1 586	105	Westerveld	1 701	48
Enkhuizen	388	175	Oost Gelre	1 586	107	Westerveld	1 701	49
Enschede	153	80	Oosterhout	826	331	Westervoort	293	118
Epe	232	91	Oostflakkee	1 924	304	Westland	1 783	254
Ermelo	233	94	Ooststellingwerf	85	31	Westland	1 783	255
Etten-Leur	777	334	Oostzaan	431	197	Westland	1 783	257
Ferwerderadiel	1 722	17	Opmeer	432	174	Weststellingwerf	98	34
Franekeradeel	70	16	Opsterland	86	29	Westvoorne	614	285
Gaasterlân-Sleat	1 921	27	Opsterland	86	30	Wierden	189	70
Geertruidenberg	779	329	Oss	828	125	Wieringen	1 911	169
Geldermalsen	236	132	Oss	828	352	Wieringermeer	1 911	169
Geldrop-Mierlo	1 771	381	Oss	828	353	Wijchen	296	125

XI.1 Koppeltabel Gemeente - LMSVAM (vervolg)

	Gemeente- code	LMSVAM	Gemeentenaam	Gemeente- code	LMSVAM	Gemeentenaam	Gemeente- code	LMSVAM
Geldrop-Mierlo	1 771	382	Oss	828	354	Wijdmeren	1 696	223
Gemert-Bakel	1 652	372	Oud-Beijerland	584	302	Wijdmeren	1 696	225
Gemert-Bakel	1 652	373	Oude IJsselstreek	1 509	110	Wijk bij Duurstede	352	165
Gennep	907	389	Oude IJsselstreek	1 509	111	Winsum	53	8
Giessenlanden	689	305	Ouder-Amstel	437	207	Winterswijk	294	106
Gilze en Rijen	784	346	Ouder-Amstel	437	213	Woensdrecht	873	343
Goedereede	1 924	301	Ouderkerk	1 931	272	Woerden	632	148
Goes	664	322	Oudewater	589	160	Woerden	632	151
Goirle	785	350	Overbetuwe	1 734	119	Wormerland	880	191
Goirle	785	351	Papendrecht	590	310	Woudenberg	351	147
Gorinchem	512	309	Peel en Maas	1 894	395	Woudrichem	874	344
Gouda	513	266	Pekela	765	4	Zaanstad	479	192
Graafstroom	1 927	305	Pijnacker-Nootdorp	1 926	250	Zaltbommel	297	135
Graft-De Rijp	361	193	Pijnacker-Nootdorp	1 926	251	Zandvoort	473	187
Grave	786	355	Purmerend	439	194	Zederik	707	305
Groesbeek	241	127	Purmerend	439	196	Zeevang	478	193
Groningen	14	11	Putten	273	94	Zeewolde	50	87
Grootegast	15	12	Raalte	177	61	Zeist	355	146
Gulpen-Wittem	1 729	412	Raalte	177	62	Zevenaar	299	116
Haaksbergen	158	81	Reimerswaal	703	324	Zevenaar	299	118
Haaren	788	366	Renkum	274	115	Zijpe	441	170
Haarlem	392	189	Renswoude	339	154	Zoetermeer	637	242
Haarlemmerliede en Spaarnwoude	393	188	Reusel-De Mierden	1 667	380	Zoetermeer	637	246
Haarlemmermeer	394	202	Rheden	275	112	Zoeterwoude	638	235
Haarlemmermeer	394	210	Rhenen	340	154	Zuidhorn	56	9
Haarlemmermeer	394	211	Rhenen	340	166	Zuidplas	1 892	265
Haarlemmermeer	394	212	Ridderkerk	597	294	Zuidplas	1 892	267
Haarlemmermeer	394	217	Rijnwaarden	196	118	Zuidplas	1 892	273
Haarlemmermeer	394	218	Rijnwoude	484	262	Zundert	879	340
Halderberge	1 655	335	Rijssen-Holten	1 742	69	Zutphen	301	103
Halderberge	1 655	336	Rijssen-Holten	1 742	77	Zwartewaterland	1 896	56
Hardenberg	160	55	Rijswijk	603	247	Zwijndrecht	642	311
			Roerdalen	1 669	401	Zwolle	193	60

4.12 Koppeltabel NUTS2013 - NUTS2016

Onderstaand wordt een koppeltabel NUTS2013 - NUTS2016 - Corop gepresenteerd. Voor statistiekjaar 2018 is een nieuwe NUTS-indeling (NUTS2016) in gebruik genomen. Dit heeft geleid tot 7 nieuwe NUTS-codes in Nederland. Bij de basisbestanden is ook een tabel meegeleverd waarbij alle Europese NUTS-wijzigingen zijn vermeld.

XII.1 Koppeltabel NUTS2013 - NUTS2016 - COROP

Nuts2013	Nuts2016	Omschrijving	Corop
NL111	NL111	Oost-Groningen	1
NL112	NL112	Delfzijl en Omgeving	2
NL113	NL113	Overig Groningen	3
NL121	NL124	Noord-Friesland	4
NL122	NL125	Zuidwest-Friesland	5
NL123	NL126	Zuidoost-Friesland	6

**XII.1 Koppeltabel NUTS2013 - NUTS2016 - COROP
(vervolg)**

Nuts2013	Nuts2016	Omschrijving	Corop
NL131	NL131	Noord-Drenthe	7
NL132	NL132	Zuidoost-Drenthe	8
NL133	NL133	Zuidwest-Drenthe	9
NL211	NL211	Noord-Overijssel	10
NL212	NL212	Zuidwest-Overijssel	11
NL213	NL213	Twente	12
NL221	NL221	Veluwe	13
NL224	NL224	Zuidwest-Gelderland	16
NL225	NL225	Achterhoek	14
NL226	NL226	Arnhem/Nijmegen	15
NL230	NL230	Flevoland	40
NL310	NL310	Utrecht	17
NL321	NL321	Kop van Noord-Holland	18
NL322	NL328	Alkmaar en Omgeving	19
NL323	NL323	IJmond	20
NL324	NL324	Agglomeratie Haarlem	21
NL325	NL325	Zaanstreek	22
NL326	NL329	Groot-Amsterdam	23
NL327	NL327	Het Gooi en Vechtstreek	24
NL332	NL332	Agglomeratie 's-Gravenhage	26
NL333	NL333	Delft en Westland	27
NL337	NL337	Agglomeratie Leiden en Bollenstreek	25
NL338	NL33B	Oost Zuid-Holland	28
NL339	NL33C	Groot-Rijnmond	29
NL33A	NL33A	Zuidoost Zuid-Holland	30
NL341	NL341	Zeeuwsch-Vlaanderen	31
NL342	NL342	Overig Zeeland	32
NL411	NL411	West-Noord-Brabant	33
NL412	NL412	Midden-Noord-Brabant	34
NL413	NL413	Noordoost-Noord-Brabant	35
NL414	NL414	Zuidoost-Noord-Brabant	36
NL421	NL421	Noord-Limburg	37
NL422	NL422	Midden-Limburg	38
NL423	NL423	Zuid-Limburg	39

Begrippenlijst

Op 21 oktober 2015 is de [Begrippenlijst wegtransport en logistiek](#) gepubliceerd (een samenwerkingsverband tussen CBS en Transport Logistiek Nederland (TLN)). Veel van onderstaande begrippen zijn afkomstig uit deze begrippenlijst.

ADR

Accord européen relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route (ADR) : De voorschriften voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg staan in een Europese overeenkomst, het ADR. Het ADR is onderdeel van het Nederlandse VLG (regeling Vervoer over Land van Gevaarlijke stoffen). De Wet vervoer gevaarlijke stoffen vormt de basis van de regelgeving voor het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg.

ADSEI

De Algemene Directie Statistiek en Economische Informatie (ADSEI, vaak ook Statbel genoemd), voorheen het Nationaal Instituut voor de Statistiek (NIS), heeft in België de verantwoordelijkheid voor de nationale (officiële) statistieken. Daarnaast is de ADSEI belast met de productie van Europese statistieken.

BBGV

BBGV is de afkorting voor basisbestanden goederenvervoer.

Beladen rit

Een beladen rit start op het moment dat goederen voor de eerste keer worden geladen en waarbij het voertuig daarvoor leeg was (of het moment dat de trekker wordt gekoppeld aan een beladen oplegger) en eindigt op het moment dat goederen worden gelost en het voertuig vervolgens leeg komt (of het moment dat de trekker wordt ontkoppeld aan een beladen oplegger).

Beroepsgoederenvervoer

Vervoer van goederen in opdracht van derden tegen betaling. Ook wel Beroepsvervoer genoemd.

Cabotage

Binnenlands goederenvervoer door een voertuig dat in een ander land is geregistreerd. Bij cabotagevervoer door Nederlandse voertuigen liggen de plaats van lading en van lossing in één ander land, m.a.w. het land van lading is gelijk aan het land van lossing.

CBS

Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) heeft als taak het publiceren van betrouwbare en samenhangende statistische informatie, die inspeelt op de behoefte van de samenleving. Naast de verantwoordelijkheid voor de nationale (officiële) statistieken is CBS ook belast met de productie van Europese (communautaire) statistieken.

COROP

De naam COROP is een afkorting van Coördinatiecommissie Regionaal Onderzoeksprogramma. Nederland is ingedeeld in 40 COROP-gebieden die bestaan uit meerdere aangrenzende gemeenten. De indeling in COROP-gebieden is een regionaal niveau tussen provincies en gemeenten in. De indeling wordt gebruikt voor regionaal onderzoek.

D-tabellen

D-tabellen bestaan om de nationale autoriteiten van andere lidstaten dan het rapporterende land in staat te stellen volledige statistieken over het wegvervoer in eigen land te produceren. Deze tabellen worden aangeleverd door Eurostat.

Deelrit

Het deel van een rit van het ene stoppunt naar het andere stoppunt, oftewel een etappe.

Derdelandenvervoer

Goederenvervoer tussen twee in verschillende landen gelegen plaatsen door een voertuig dat in een derde land staat geregistreerd. Bij derdelandenvervoer door Nederlandse voertuigen ligt de plaats van lading in een ander land als de plaats van lossing, en beiden liggen zij buiten Nederland.

Distributierit

Een rit waarbij er gedurende de rit meerdere stoppunten voor lossen zijn.

EFTA

De Europese Vrijhandelsassociatie (EVA) is een samenwerkingsverband tussen Liechtenstein, Noorwegen, IJsland en Zwitserland. De associatie is beter bekend onder het Engelstalige 'European Free Trade Association' (EFTA).

Eigen vervoer

Vervoer van goederen met één of meer vrachtauto's dat voor eigen rekening wordt verricht dan wel als werkzaamheid van ondersteunende aard die direct samenhangt met de hoofdwerkzaamheid binnen de bedrijfsactiviteiten.

Euronorm

De EU heeft sinds begin jaren '90 verplichte grenswaarden gesteld waaraan de emissies van nieuw op de markt gebrachte vrachtauto's moeten voldoen. De eerste normstelling (Euro 1) trad in 1992 in werking en had betrekking op de emissies van stikstofoxiden (NOx), koolwaterstoffen (HC), koolmonoxide (CO) en fijnstof (PM10). Deze normen zijn in 1996 (Euro 2), 2000 (Euro 3) en 2005 (Euro 4) verder aangescherpt. Euro 5 is sinds oktober 2008 verplicht voor nieuwe typen en vanaf 1 oktober 2009 voor alle nieuw verkochten voertuigen. Inmiddels is door de EU de Euro 6-norm vastgesteld, die in 2013 verplicht wordt.

Eurostat

Eurostat is het statistische bureau van de Europese Unie. De taak van dit directoraat-generaal is de Europese Unie te voorzien van goede statistische informatie. Eurostat draagt ook bij aan het harmoniseren van statistieken, zodat gegevens vergelijkbaar worden.

GEVI

GEVI is de afkorting voor gevaarsidentificatienummer. Bij het vervoer van gevaarlijke stoffen over de weg, moet aangegeven worden om welke stoffen het gaat. Dit gebeurt door middel van het GEVI, een getal dat aangeduid staat op de bovenste helft van een kemlerbord.

GIS

Een geografisch informatiesysteem, afgekort tot GIS, is een informatiesysteem waarmee (ruimtelijke) gegevens of informatie over geografische objecten, zogeheten geo-informatie kan worden opgeslagen, beheerd, bewerkt, geanalyseerd, geïntegreerd en gepresenteerd.

GN8

De Goederencodelijsten zijn door Eurostat benoemd in de Gecombineerde Nomenclatuur (GN). Deze Gecombineerde Nomenclatuur bevat de goederenindeling die door de Europese Unie voor de statistieken van de Internationale Handel in Goederen wordt voorgeschreven. De GN is een 8-cijferige indeling. De jaarlijkse veranderingen vloeien voort uit aanpassingen die zowel voor de Douane als voor de statistiek nodig zijn.

Groupagerit

Een rit waarbij er gedurende de rit meerdere stoppunten voor laden zijn.

Groupage- en distributierit

Een rit waarbij er gedurende de rit meerdere stoppunten voor laden en lossen zijn.

Intermodaal vervoer

Multimodaal vervoer van goederen, in dezelfde intermodale transporteenheid, met opeenvolgende vervoerswijzen zonder dat bij de verandering van de vervoerswijze de goederen zelf worden verplaatst.

ISO

De Internationale Organisatie voor Standaardisatie (ISO) is een internationale organisatie dat wereldwijd gepatenteerde, industriële en commerciële standaarden promoot. Doel van de organisatie is de internationale normalisatie van diverse standaarden.

Lege rit

Begint op het moment dat het voertuig volledig leeg van een plaats vertrekt en eindigt op het moment dat het voertuig op een plaats gaat laden.

LMS

Het Landelijk Model Systeem Verkeer en Vervoer (LMS) is een strategisch verkeers- en vervoersmodel. Met het LMS kunnen prognoses gemaakt worden van de mobiliteit en de belastingen van het hoofdwegennet en het spoornetwerk.

MIRT

MIRT is de afkorting voor Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport.

De Rijksoverheid bepaalt samen met de gemeenten en provincies hoe de ruimte in Nederland het best ingericht kan worden. In het MIRT staat welke vraagstukken er zijn op het gebied van ruimte, infrastructuur en transport, welke oplossingen er zijn en welke investeringen nodig zijn.

NRM

Het Nieuw Regionaal Model (NRM) is een strategisch modelinstrument voor het verkennen van de effecten van het regionale verkeers- en vervoersbeleid. Het Nieuw Regionaal Model (NRM) is de regionale afgeleide van het LMS. Een deel van de 'output' van het landelijke model is dan ook 'input' voor het NRM. Doel van het model is in te zoomen op knelpunten die met het LMS zijn geïdentificeerd.

NST/R

In de vervoerstatistieken van het CBS wordt voor de classificatie van goederen gebruik gemaakt van een indeling die gebaseerd is op de Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, Révisée (NSTR). Deze codering is sinds 1 januari 1967 van kracht binnen de lidstaten van de Europese Unie. Door de hiërarchische opbouw van codenummers is het mogelijk goederen te groeperen tot 10 hoofdstukken (1-digit) en 52 groepen (2-digit) op basis van het eerste, respectievelijk de twee eerste cijfers van het codenummer.

NST2007

Uniforme goederennomenclatuur voor de vervoersstatistiek. Indeling die is gebaseerd op de 'Nomenclature uniforme des marchandises pour les Statistiques de Transport, 2007'. Deze codering is sinds 2008 van kracht binnen de lidstaten van de Europese Unie.

NUTS

NUTS is de afkorting voor het nomenclatuur van territoriale eenheden voor statistiek, in het Frans: 'Nomenclature des Unités Territoriales Statistiques'. NUTS is de regionale indeling van het Europese statistiekbureau Eurostat. Deze is ingevoerd om over heel Europa vergelijkbare regio's te hebben, waardoor Europese statistieken regionaal goed vergelijkbaar zijn.

RDW

De RDW is een publieke dienstverlener in de mobiliteitsketen. De RDW beschikt over een grote expertise door jarenlange ervaring met de uitvoering van wettelijke en opgedragen taken. RDW is de bevoegde instantie op het gebied van toelating van voertuigen en onderdelen daarvan, toezicht en handhaving, registratie, informatieverstrekking en documentafgifte.

Rijkswaterstaat

Rijkswaterstaat is de uitvoeringsorganisatie van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu en werkt dagelijks aan een veilig, leefbaar en bereikbaar Nederland. Zie ook Water, Verkeer en Leefomgeving.

SBI

De Standaard Bedrijfsindeling (SBI) is een hiërarchische indeling van economische activiteiten. Van de SBI zijn 2 revisies beschikbaar: SBI '93 en SBI 2008. De codes daarvan zijn niet gelijk.

SMILE

Het Strategisch Model Integrale Logistiek en Evaluatie (SMILE), is een scenario-verkenner voor het goederenvervoer. SMILE heeft tot doel het op inzichtelijke wijze aangeven van de consequenties van economische en logistieke ontwikkelingen op middellange en lange termijn voor de Nederlandse economie, de transport- en distributiesector, de verkeersproductie en het milieu.

Tarra van een zeecontainer

Het gewicht van de lege zeecontainer.

TEU

Een statistische eenheid die op een ISO-container met een lengte van 20 voet (6,10 m) gebaseerd is. Deze eenheid wordt gebruikt als een standaardmaat voor containers van verschillende capaciteit en voor het beschrijven van de capaciteit van containerschepen of -terminals. Eén ISO-container van 20 voet is gelijk aan 1 TEU.

TMS

Het TMS is een sectorspecifiek Enterprise Resource Planningssysteem (ERP) dat steeds meer in opmars komt in het logistieke bedrijf. De backofficesoftware of het transportmanagementsysteem stelt transporteurs in staat bestellingen om te zetten in dossiers, de planning te organiseren en automatisch factoren als beschikbare lading, assets, stopplaatsen of resterende rij- en rusttijden door te sturen naar de vrachtwagen. Omgekeerd verwerkt het transportmanagementsysteem ook de feedback die vrachtwagen terugsturen. Op basis daarvan kunnen nauwkeurige kostencalculaties uitgevoerd worden.

TNO

TNO is een onafhankelijke onderzoeksorganisatie die op basis van haar expertise en onderzoek een belangrijke bijdrage levert aan de concurrentiekracht van bedrijven en organisaties, aan de economie en aan de kwaliteit van de samenleving als geheel.

Transitolanden

Transitolanden zijn landen waar goederen door vervoerd worden zonder dat in dat land geladen of gelost wordt. Transitovervoer wordt vaak ook doorvoer genoemd.

WBF

De afkorting WBF staat voor waarde-brutogewicht factor. De WBF geeft de verhouding weer van het brutogewicht en de waarde (in euro's) van een bepaalde goederensoort.

WVL

Onderdeel van Rijkswaterstaat dat de visie op het hoofdwegennet, hoofdvaarwegennet en het hoofdwatersysteem en op onze leefomgeving ontwikkelt. Zie ook Rijkswaterstaat.

XML

XML is de Engelse afkorting voor 'Extensible Markup Language'. XML is een standaard van het World Wide Web Consortium voor de syntaxis van formele opmaaktabelen waarmee men gestructureerde gegevens kan weergeven in de vorm van een platte tekst. Het XML-formaat wordt gebruikt om gegevens op te slaan en om gegevens over het internet te versturen.

Zending

De hoeveelheid goederen van één zelfde soort, die in één keer van één laadplaats naar één losplaats wordt vervoerd op één vervoermiddel. Als een zending over verschillende trajecten door verschillende voertuigen wordt vervoerd, dan moet dit gezien worden als een aparte zending per voertuig.

Literatuur

Hoofdstuk 2

CBS (2016), *Basisbestanden goederenwegvervoer 2014*. Rapportage.

Europese Commissie (2010), 'Verordening (EU) Nr. 202/2010 van de Commissie van 10 maart 2010 tot wijziging van Verordening (EG) nr. 6/2003 van de Commissie betreffende de verspreiding van statistieken inzake het goederenvervoer over de weg', Publicatieblad van de Europese Unie, L 61/24 van 11-3-2010.

Eurostat (2011), *Road freight transport methodology. Reference Manual for the implementation of Council Regulation No 1172/98 on statistics on the carriage of goods by road*, Eurostat Methodologies and Working Papers, ISSN 1777-0375, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

Eurostat (2011), *Methodologies used in surveys of road freight transport in Member States and Candidate Countries*, Eurostat Methodologies and Working Papers, ISSN 1777-0375, Luxembourg: Publications Office of the European Union.

NEA Transportonderzoek en -opleiding (2007), *Basisbestanden Goederenwegvervoer 2004: Wegmatrix Buitenlandse Vervoerders*, Kenmerk: R20070026/30378000/dui/leu, Rijswijk: NEA.

NEA Transportonderzoek en -opleiding (2007), *Basisbestanden Goederenwegvervoer 2004: Wegmatrix Nederlandse Vervoerders*, Kenmerk: R20070128/30378200/dui/rlo, Rijswijk: NEA.

NEA Transportonderzoek en -opleiding (2007), *Basisbestanden Goederenwegvervoer 2004: Wegmatrix Totaal*, Kenmerk: R20070136/30378000/dui/leu, Rijswijk: NEA.

Hoofdstuk 3

Belastingdienst (2013), *Motorrijtuigenbelasting vrachtauto*, [Website Belastingdienst](#), bezocht op 02-05-2013.

CBS (2016), *Basisbestanden goederenwegvervoer 2014*. Rapportage.

De Blois, C.J., A.P. Alberda, en H.J. Boonstra (2013), *Integratie van internationale handels-en transportstromen; een nieuwe statistiek over internationale goederenstromen*, ongepubliceerd artikel, [Internet](#), Heerlen/Den Haag: Centraal Bureau voor de Statistiek.

Medewerkers

Projectmedewerkers

Maurice Beckers

Math Hamers

Mathijs Jacobs

Paul Ras

Wilfred Zentjens

Medewerkers publicatie

Erwin Vermeulen

Mathijs Jacobs

Daarnaast is er extra correctiewerk verricht op het micromateriaal door de productiemedewerkers van het team wegvervoer.