

# ***Buitenlandse vrachtwagens op de Nederlandse wegen***

***Wegvervoersstromen in relatie tot Nederlands  
grondgebied voor 2005***

*Pascal Ramaekers, Mathijs Jacobs en Marcel Seip*



## Verklaring der tekens

.	= gegevens ontbreken
*	= voorlopig cijfer
x	= geheim
–	= nihil
–	= (indien voorkomend tussen twee getallen) tot en met
0 (0,0)	= het getal is minder dan de helft van de gekozen eenheid
niets (blank)	= een cijfer kan op logische gronden niet voorkomen
2006–2007	= 2006 tot en met 2007
2006/2007	= het gemiddelde over de jaren 2006 tot en met 2007
2006/'07	= oogstjaar, boekjaar, schooljaar enz. beginnend in 2006 en eindigend in 2007
2004/'05–2006/'07	= boekjaar enz., 2004/'05 tot en met 2006/'07

In geval van afronding kan het voorkomen dat de totalen niet geheel overeenstemmen met de som der opgetelde getallen.

Verbeterde cijfers in de staten en tabellen zijn niet als zodanig gekenmerkt.

## Colofon

### **Uitgever**

Centraal Bureau voor de Statistiek  
Prinses Beatrixlaan 428  
2273 XZ Voorburg

### **Prepress**

Centraal Bureau voor de Statistiek - Facilitair bedrijf

### **Inlichtingen**

Tel.: (088) 570 70 70  
Fax: (070) 337 59 94  
[www.cbs.nl/infoservice](http://www.cbs.nl/infoservice)

### **Bestellingen**

E-mail: [verkoop@cbs.nl](mailto:verkoop@cbs.nl)  
Fax: (045) 570 62 68

### **Internet**

[www.cbs.nl](http://www.cbs.nl)

## Inleiding

Voor 2005 wordt een overzicht gegeven van de diverse wegvervoersstromen van, naar en binnen Nederland. De vervoersstromen staan uitgedrukt in tonnen vervoerd gewicht. In dit artikel heeft de nationaliteit betrekking op het land, waarin het kenteken van het motorvoertuig staat geregistreerd.

## Samenvatting

Met drie kwart van het vervoerde gewicht is het binnenlands vervoer in Nederland de dominante vervoersstroom. Op respectabele afstand volgt het bilaterale vervoer. Twee derde van het bilateraal vervoer tussen Nederland en andere landen wordt door Nederlanders verricht. Van het buitenlandse bilaterale vervoer zijn de directe buurlanden goed voor 70 procent van het totale aandeel. In het dertelandsvervoer valt het relatief forse marktaandeel voor Polen op. Cabotage is binnen het goederenwegvervoer verwaarloosbaar klein. De Belgen en Duitsers zijn de meest actieve caboteurs in Nederland. Tussen 1997 en 2005 is het transport van en naar Nederland door de in 2004 toegetreden EU-landen meer dan verdubbeld. De Poolse vervoerders nemen meer dan de helft van het Oost-Europese vervoer voor hun rekening.

## Vervoersstromen van, naar en binnen Nederland

In de Nederlandse statistieken over het wegvervoer wordt onderscheid gemaakt tussen twee hoofdstromen: de goederen blijven binnen Nederland of de goederen overschrijden de Nederlandse grens. Een grafisch overzicht van deze vervoersstromen staat in kaart 1.

*Hoofdstroom 1. Goederen blijven binnen Nederland, waarbij twee deelstromen zijn te onderscheiden:*

1. Binnenlands vervoer: laden en lossen in Nederland door Nederlandse vervoerders. Goederen worden bijvoorbeeld door een Nederlandse vervoerder geladen in Groningen en gelost in Maastricht.
2. Cabotage: laden en lossen in Nederland door vervoerders uit een ander land. De goederen uit het voorbeeld onder punt 1 worden geladen en gelost door bijvoorbeeld een Duitse vervoerder.

*Hoofdstroom 2. Goederen verlaten Nederland of komen Nederland binnen, waarbij drie deelstromen zijn te onderscheiden:*

3. Bilateraal vervoer door de Nederlandse vervoerder: Nederlandse vervoerders laden (lossen) goederen in Nederland en lossen (laden) goederen in een ander land. De goederen worden bijvoorbeeld geladen in de Rotterdamse haven en door een Nederlandse vervoerder in Hamburg gelost.
4. Bilateraal vervoer door de tweede nationaliteit: buitenlandse vervoerders laden (lossen) goederen in Nederland en lossen (laden) goederen in hun eigen land. De goederen uit het voorbeeld onder punt 3 worden geladen en gelost door een Duitse vervoerder.
5. Bilateraal vervoer door een derde nationaliteit (= dertelandsvervoer): vervoerders uit een derde land, niet het laad- of losland zijnde, laden (lossen) goederen in Nederland en lossen (laden) goederen in een ander land. De goederen uit het voorbeeld onder punt 3 worden geladen en gelost door bijvoorbeeld een Belgische vervoerder.

## Totaal vervoerd gewicht

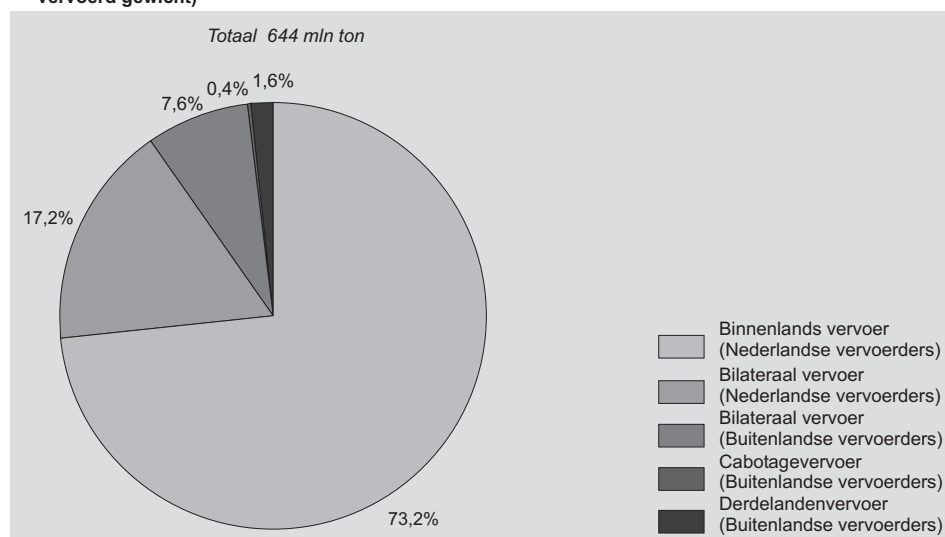
Bijna drie kwart van het vervoer in relatie tot het Nederlandse grondgebied is binnenlands vervoer. Een kwart van het totale vervoer bestaat uit bilateraal vervoer. Ongeveer tweederde hiervan wordt verricht door Nederlandse transporteurs en een derde door

Kaart 1. De vijf vervoersstromen in relatie tot Nederlands grondgebied



buitenlandse transporteurs. Cabotage en derdelandenvoer maken slechts 2 procent uit van het totaal vervoerd gewicht aan goederen. Samenvattend wordt 90 procent van de totale vervoerde tonnages in relatie tot Nederland getransporteerd door Nederlandse vervoerders en slechts 10 procent door buitenlandse vervoerders.

1. Aandelen van de vijf vervoersstromen in relatie tot Nederlands grondgebied, 2005 (% van totaal vervoerd gewicht)



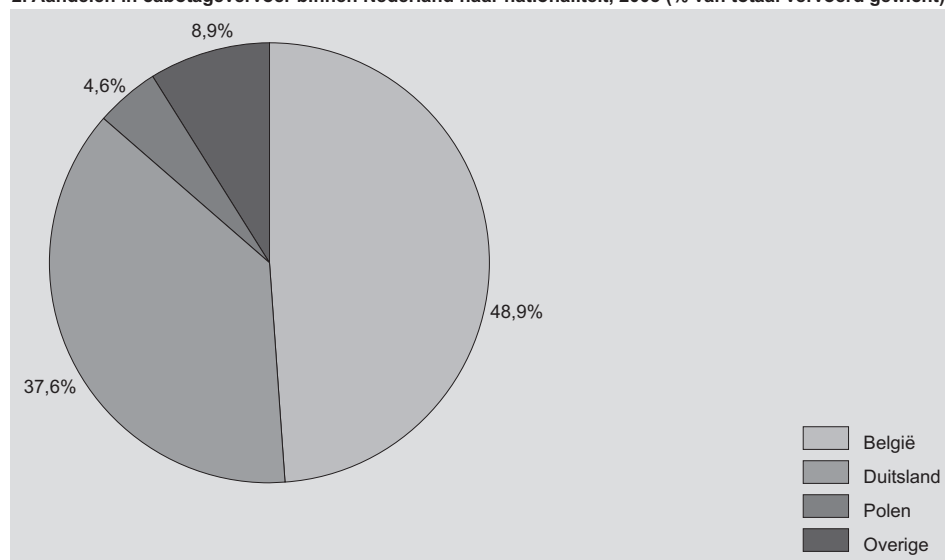
Bron: Eurostat.

## Goederenvervoer binnen Nederland

Goederen die zowel geladen als gelost zijn binnen Nederland kunnen zijn vervoerd door Nederlandse transporteurs (binnenlands vervoer) of door buitenlandse transporteurs (cabotage). Met een totaal gewicht van 472 miljoen ton goederen is bijna al het goederenvervoer dat binnen Nederland blijft binnenlands vervoer. Slechts 0,4 procent van het totale vervoer, oftewel 2 miljoen ton goederen, is cabotagevervoer.

De helft van het cabotagevervoer binnen Nederland wordt door Belgen verricht. De Duitsers hebben een aandeel van bijna 40 procent. Van alle overige nationaliteiten hebben de Polen met 5 procent het grootste aandeel.

2. Aandelen in cabotagevervoer binnen Nederland naar nationaliteit, 2005 (% van totaal vervoerd gewicht)

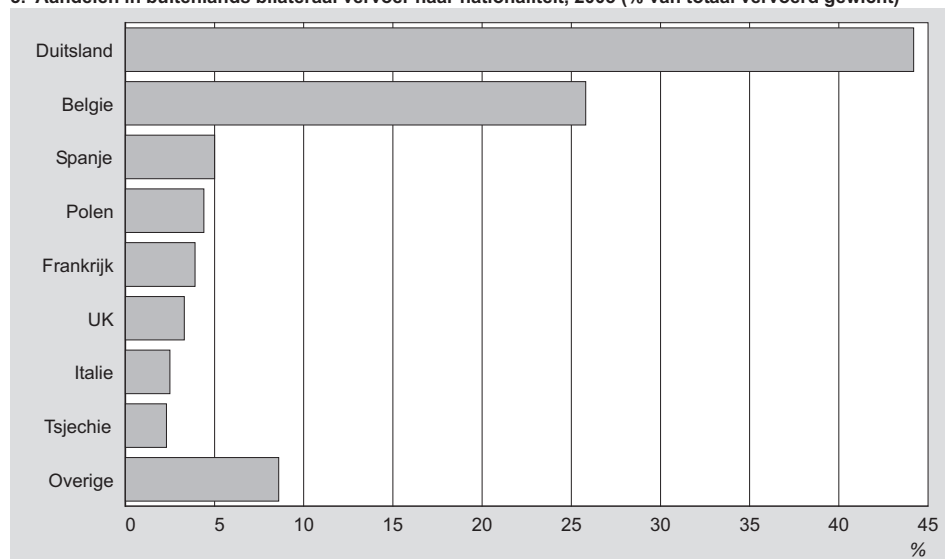


Bron: Eurostat.

## Grensoverschrijdend goederenvervoer

Het grensoverschrijdende goederenvervoer bestaat uit bilateraal vervoer door Nederlandse vervoerders, bilateraal vervoer door buitenlandse vervoerders en derdelandenvervoer. De Nederlandse component van het bilaterale vervoer is met 111 miljoen ton

3. Aandelen in buitenlands bilateraal vervoer naar nationaliteit, 2005 (% van totaal vervoerd gewicht)



Bron: Eurostat.

ruim twee maal zo groot als het buitenlandse aandeel. Het derdelandenvervoer is veel kleiner en beslaat een totaal vervoerd gewicht van slechts 10 miljoen ton.

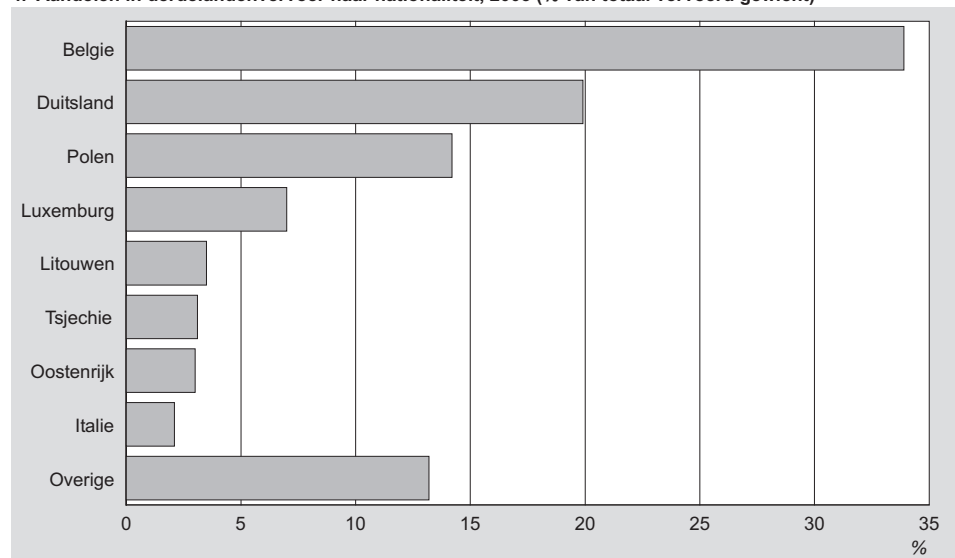
#### *Buitenlands bilateraal vervoer naar nationaliteit*

Binnen het bilaterale vervoer door buitenlandse vervoerders, met een totaal gewicht van 49 miljoen ton aan vervoerde goederen, zijn de buurlanden Duitsland met 44 procent en België met 26 procent de grootste spelers. Van de overige 30 procent komt de helft voor rekening van Spanje, Frankrijk en Polen, zie grafiek 3.

#### *Derdelandenvervoer naar nationaliteit*

Het derdelandenvervoer vertegenwoordigt een totaal vervoerd gewicht van 10 miljoen ton. Ook binnen het derdelandenvervoer nemen de Belgen met een derde en de Duitsers met een vijfde veruit het grootste deel voor hun rekening. Polen volgt met een aandeel van 15 procent.

4. Aandelen in derdelandenvervoer naar nationaliteit, 2005 (% van totaal vervoerd gewicht)



Bron: Eurostat.

#### **Invloed van Oost-Europa**

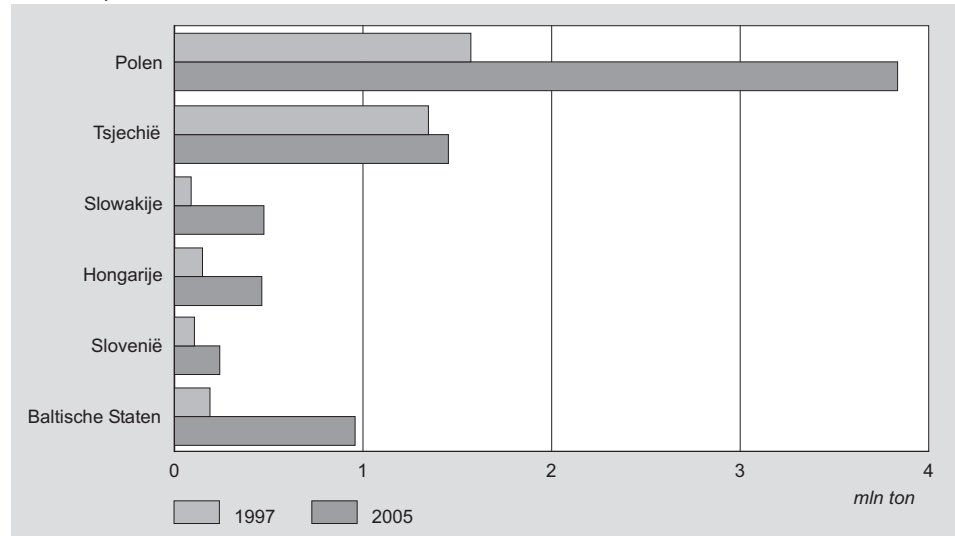
Gedurende de periode 1997-2005 nam de invloed van de Oost-Europese vervoerders explosief toe. Het transport van en naar Nederland door de in 2004 toetredende EU-landen (met uitzondering van Malta en Cyprus) is meer dan verdubbeld tot bijna 7,5 miljoen ton vervoerd gewicht.

De Poolse vervoerders nemen meer dan de helft van het Oost-Europese vervoer voor hun rekening. Ze vervoerden in 2005 2,5 maal zoveel gewicht aan goederen dan in 1997. Het transport door vervoerders uit de Baltische staten is zelfs vervijfvoudigd, zie grafiek 5.

#### **Landen van herkomst en bestemming**

Behalve naar nationaliteit van motorvoertuig kan ook worden gekeken naar laad- en loslanden. In dit kader worden de belangrijkste vervoersrelaties met Nederland genoemd. Samenhangend met de prominente rol van de Rotterdamse haven bij de binnenkomst

**5. Wegvervoer door Oost-Europese vervoerders van en naar Nederland (totaal vervoerd gewicht in mln ton)**



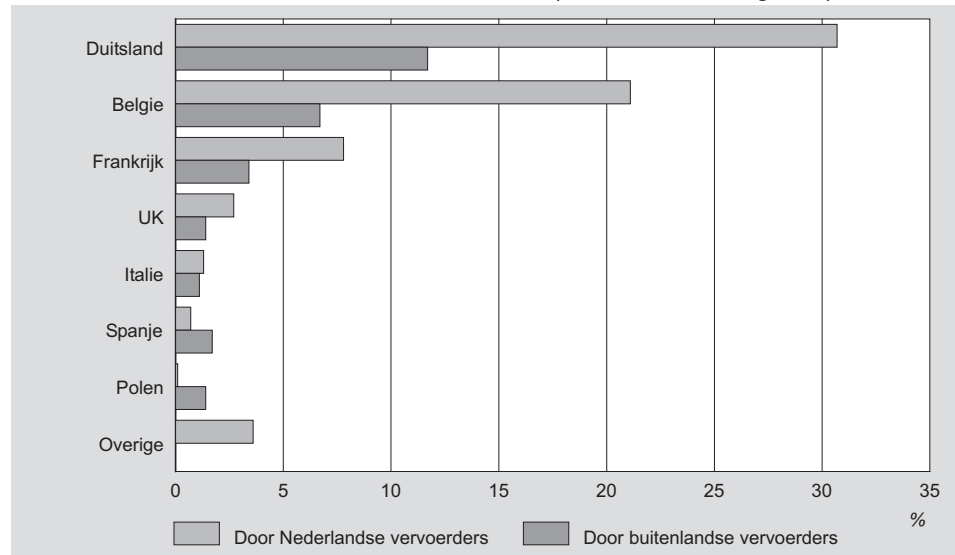
Bron: Eurostat.

van goederen in Europa wordt een groter gewicht geladen in Nederland en vervolgens gelost in het buitenland, dan omgekeerd: 90 miljoen ton versus 80 miljoen ton.

*Laden in Nederland en lossen in het buitenland*

Ruim twee derde van de goederen die in Nederland wordt geladen gaat naar Duitsland of naar België. Ruim één op de tien ton aan goederen wordt in Frankrijk gelost. Naar het Verenigd Koninkrijk gaat 4 procent van het totale vervoerde gewicht.

**6. Aandelen landenrelaties met Nederland als laadland, 2005 (% van totaal vervoerd gewicht)**

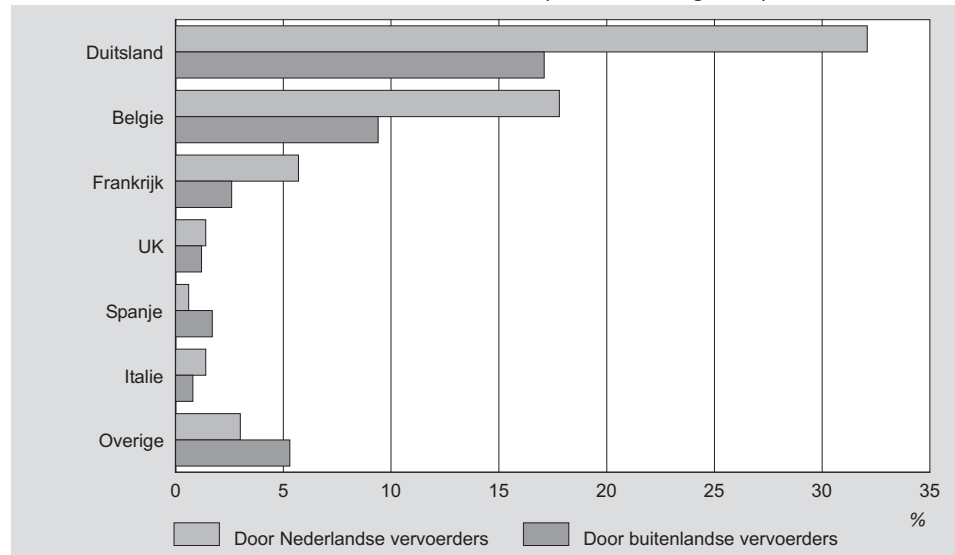


Bron: Eurostat.

*Laden in het buitenland en lossen in Nederland*

Een vergelijkbaar beeld is te zien bij de goederen die in het buitenland worden geladen en vervolgens in Nederland worden gelost. Wel wordt een groter tonnage aan goederen van Duitsland naar Nederland gebracht dan vice versa. Daarnaast spelen de buitenlandse vervoerders bij de inkomende stroom van goederen een grotere rol dan bij de uitgaande stroom.

### 7. Aandelen landenrelaties met Nederland als losland, 2005 (% van vervoerd gewicht)



Bron: Eurostat.

### Technische toelichting:

De beschreven data hebben alleen betrekking op motorvoertuigen met een substantieel laadvermogen. Dit betreft hoofdzakelijk vrachtauto's en trekkers voor opleggers. De ondergrens voor substantieel laadvermogen is voor elk Europees land verschillend, maar ligt algemeen genomen tussen de 2 en de 3,5 ton. Voor Nederland is de minimumgrens 2 ton laadvermogen. Op CBS-StatLine worden echter alle motorvoertuigen meegenomen, dus ook de voertuigen met minder dan 2 ton laadvermogen (voornamelijk bestelauto's). In dit artikel wordt geen rekening gehouden met doorvoer zonder overlading.

### Goederenstromen in relatie tot Nederlands grondgebied, 2005

Nationaliteit <sup>1)</sup>	Goederenvervoer binnen Nederland				Grensoverschrijdend goederenvervoer					
	binnenlands vervoer		cabotagevervoer		Nederlands bilateraal vervoer		buitenlands bilateraal vervoer		derdelandenvervoer	
	gewicht	aandeel	gewicht	aandeel	gewicht	aandeel	gewicht	aandeel	gewicht	aandeel
	<i>mln ton</i>	%	<i>mln ton</i>	%	<i>mln ton</i>	%	<i>mln ton</i>	%	<i>mln ton</i>	%
<b>Totaal</b>	<b>471,6</b>	<b>100</b>	<b>2,4</b>	<b>100</b>	<b>110,7</b>	<b>100</b>	<b>49,3</b>	<b>100</b>	<b>10,2</b>	<b>100</b>
Nederland	471,6	100			110,7	100				
Duitsland			0,9	38			21,8	44	2,0	20
België			1,2	49			12,7	26	3,5	34
Polen			0,1	5			2,2	4	1,5	14
Spanje			0,0	1			2,4	5	0,2	2
Frankrijk			0,0	2			1,9	4	0,1	1
UK			0,0	0			1,6	3	0,1	1
Italië			0,0	1			1,2	2	0,2	2
Tsjechië			0,0	0			1,1	2	0,3	3
Luxemburg			0,1	3			0,4	1	0,7	7
Oostenrijk			0,0	1			0,8	2	0,3	3
Litouwen			0,0	0			0,2	0	0,4	3
Overige			0,0	1			2,9	6	0,9	9

Bron: Eurostat

<sup>1)</sup> Land waarin het kenteken van het motorvoertuig geregistreerd staat.