

**12**

# Het vervoer van en naar Nederland

- Internationaal goederenvervoer
- Vervoer over water
- Vervoer over de weg
- Vervoer door de lucht
- Conclusie

# Het vervoer van en naar Nederland

*Peter Smeets en Frits Mullenders*

Veel van het vervoer van passagiers en goederen tussen Europa en de rest van de wereld loopt via Nederland. Door de centrale ligging en de beschikbaarheid van goede achterlandverbindingen via de weg, het water, het spoor en door de lucht is Nederland een gunstige springplank voor het mondiale vervoer. In 2009 bedroeg de toegevoegde waarde van alle transportactiviteiten aan de Nederlandse economie ongeveer 3,7 procent van het totaal en waren 359 duizend personen werkzaam in deze branches. Van de in deze sectoren omgezette 49 miljard euro werd 40 procent toegerekend aan het vervoer over de weg, 11 procent aan het vervoer over water en 15 procent aan de luchtvaart.

In dit artikel wordt een beeld geschetst van het Nederlandse vervoer ter land, ter zee en in de lucht. Hierbij wordt speciale aandacht geschonken aan de vraag of Nederland de laatste jaren terrein heeft verloren op het gebied van vervoer van passagiers en goederen van en naar andere landen. Er wordt niet alleen gekeken naar de nationaliteit van de vervoerders, maar ook naar de rol van Nederland als doorgangsgebied in de vorm van vliegveld of haven. Op deze manier wordt een antwoord gezocht op de vraag of Rotterdam nog steeds Europa's grootste haven is, of Nederlandse transporteurs het wegvervoer in Nederland nog altijd domineren en hoe het gaat met Schiphol na de economische crisis en de opkomst van de budget-vliegmaatschappijen.

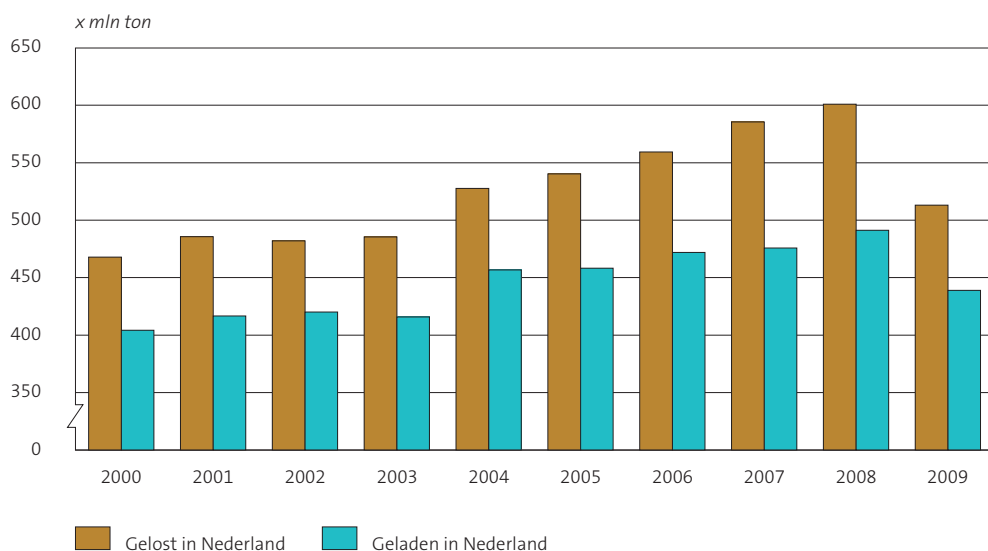
Na algemene informatie over welk gedeelte van de goederen op welke manier wordt vervoerd en de rol die de Nederlandse vervoerders hierin spelen, wordt nader ingezoomd op vervoer over water, vervoer over de weg en vervoer door de lucht. Ten slotte wordt de balans opgemaakt van de huidige staat waarin de Nederlandse vervoerssector zich bevindt.

## Internationaal goederenvervoer

### *Steeds meer geladen en gelost in Nederland*

Ondanks een afname in 2003 is het vervoer van goederen van en naar Nederland tussen 2000 en 2008 jaarlijks gemiddeld met 3,2 procent gegroeid van 872 miljoen ton tot bijna 1,1 miljard ton. In 2009 waren de effecten van de crisis goed merkbaar in het transport. Toen daalde het goederenvervoer met 13 procent tot 950 miljoen ton. In 2010 was er door het herstel van de wereldeconomie echter al weer sprake van een forse groei.

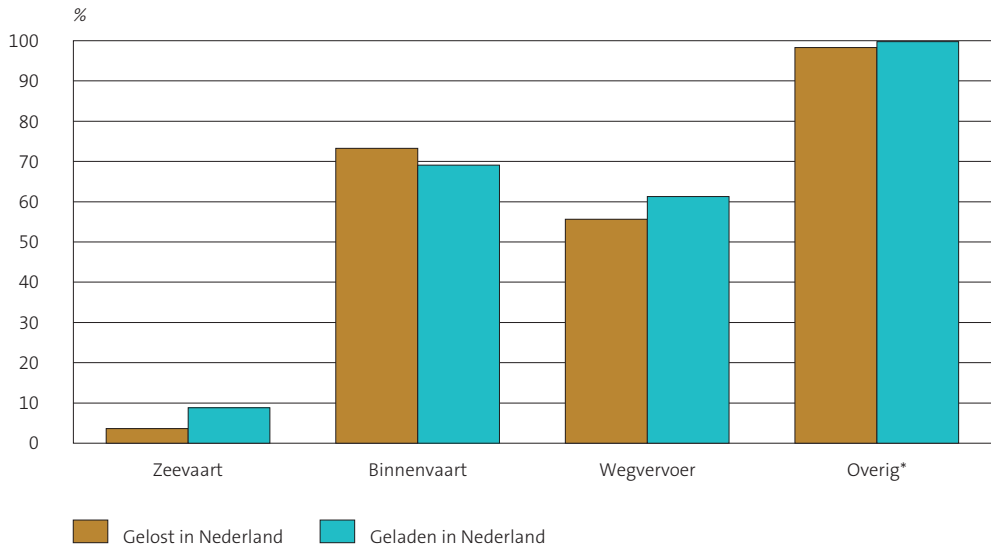
### 12.1 Goederentransport van en naar Nederland



Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

In 2009 werd 77 procent van de goederen in Nederland gelost door transportmiddelen met een buitenlandse nationaliteit. Het vervoer van goederen vanuit Nederland naar de rest van de wereld was voor 46 procent in handen van buitenlandse transporteurs of rederijen. Vooral de zeevaart vond voor het grootste gedeelte plaats onder de vlag van andere landen.

## 12.2 Nederlands aandeel in vervoer van en naar Nederland, 2009



Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

\* Overig is luchtvaart, spoorvervoer en pijpleidingvervoer.

### *Zeevaart steeds belangrijker bij afvoer uit Nederland*

Nederland is van oudsher een belangrijke spil in de wereldhandel. Het aanvoeren van de goederen gebeurt voornamelijk over zee. In de periode 2000–2009 was het aandeel van de zeevaart in de aanvoer van goederen ongeveer 70 procent van het totale gewicht. De binnenvaart is goed voor 15 procent en ongeveer 11 procent komt over de weg naar Nederland. De overige vervoerwijzen zijn luchtvaart, spoorvervoer en het pijpleidingvervoer met een gezamenlijk aandeel van 4 à 6 procent.

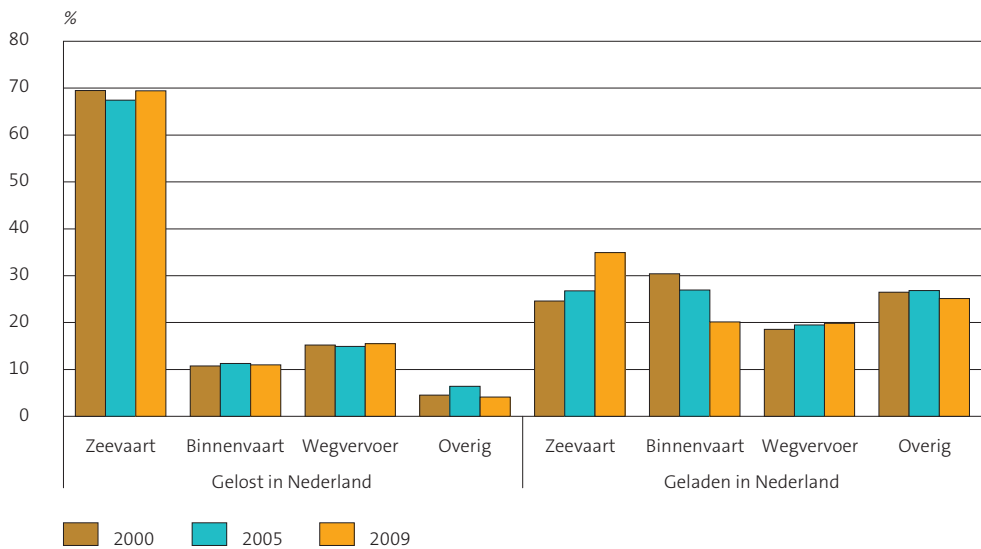
Voorals de haven van Rotterdam doet dienst als draaischijf in het vervoer. Veel goederen worden over zee aangevoerd en na overlading op een groter zeeschip verder getransporteerd naar overzeese bestemmingen. Omgekeerd geldt ook dat goederen die via grote schepen van ver worden aangevoerd vervolgens door kleine kustschepen naar andere Europese havens worden gebracht.

De aandelen van de vervoerwijzen in de aanvoer zijn redelijk constant. Bij het laden treedt er echter een verschuiving op. De zeevaart wordt steeds belangrijker en steeg van 25 procent in 2000 naar 35 procent in 2009. Het aandeel binnenvaart is in die periode gedaald van 30 naar 20 procent. Dit komt vooral doordat de binnenvaart als gevolg van de kredietcrisis in 2009 dramatisch is gekelderd. Ten opzichte van 2008 is vooral de afvoer uit

Nederland van erts en metaalresiduen sterk gekrompen. Ook het transport van steenkool en metalen is met een derde verminderd. Dit als gevolg van de verminderde vraag naar ijzer in de Duitse auto-industrie.

Bij het laden van goederen is het aandeel van het wegvervoer met ongeveer 20 procent redelijk constant. De overige vervoertakken zijn goed voor een kwart van de afvoer van goederen. Het grootste deel is aardolie en aardolieproducten die via een pijpleiding naar België en Duitsland worden vervoerd.

### 12.3 Aandeel vervoerwijzen



Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

#### Vervoer over water

##### *Zeevaart is een buitenlandse aangelegenheid*

De nationaliteit of vlag van zeeschepen hangt niet af van de nationaliteit van de eigenaar maar van het land waar de vloot geregistreerd is. Het land van registratie, de vlaggenstaat, bepaalt ook veel van de voorschriften waaraan het schip en zijn bemanning moet voldoen. Deze voorschriften en het belastingklimaat maken sommige landen aantrekkelijk voor de registratie van schepen. Sinds de jaren twintig van de vorige eeuw varen steeds meer schepen onder een zogenaamde 'goedkope vlag'. De belangrijkste landen met een goedkope

vlag zijn Panama, Liberia, de Bahama's en Griekenland. Tussen 2000 en 2009 is het aandeel van deze vier landen in de aanvoer van goederen gestegen van 32 naar 40 procent en bij de afvoer is het aandeel gegroeid van 17 naar 26 procent.

Nederlandse zeeschepen hebben daarom slechts een kleine vinger in de pap. Ofschoon in 2009 één op de zes schepen die in een Nederlandse haven kwamen laden of lossen onder Nederlandse vlag voer, vervoerde ze slechts een twintigste deel van de lading. Naast Panamese en Liberiaanse schepen, meren ook veel schepen uit het Verenigd Koninkrijk (VK) aan in de Nederlandse havens. Het drukke ferryverkeer tussen Nederland en het VK verklaart de derde plaats in de top tien. Sommige schepen maken bijna elke dag een oversteek.

Ondanks het kleine aandeel in de wereldvloot speelt Nederland een hoofdrol op havengebied. Als gekeken wordt naar de hoeveelheid overgeslagen gewicht is Rotterdam de grootste haven van Europa. In 2009 was deze haven bijna 2,5 keer zo groot als de tweede haven van Europa, die van Antwerpen en vijf keer zo groot als Nederlands op één na grootste haven, die van Amsterdam. Mondiaal gezien neemt Rotterdam een vierde plaats in, na de Oost-Aziatische havens Shanghai, Ningbo en Zhoushan, en Singapore. Tussen 1964 en 2004 was Rotterdam nog de grootste haven van de wereld.

## Rotterdam vierde haven ter wereld

### *Containervervoer over zee sterk gegroeid*

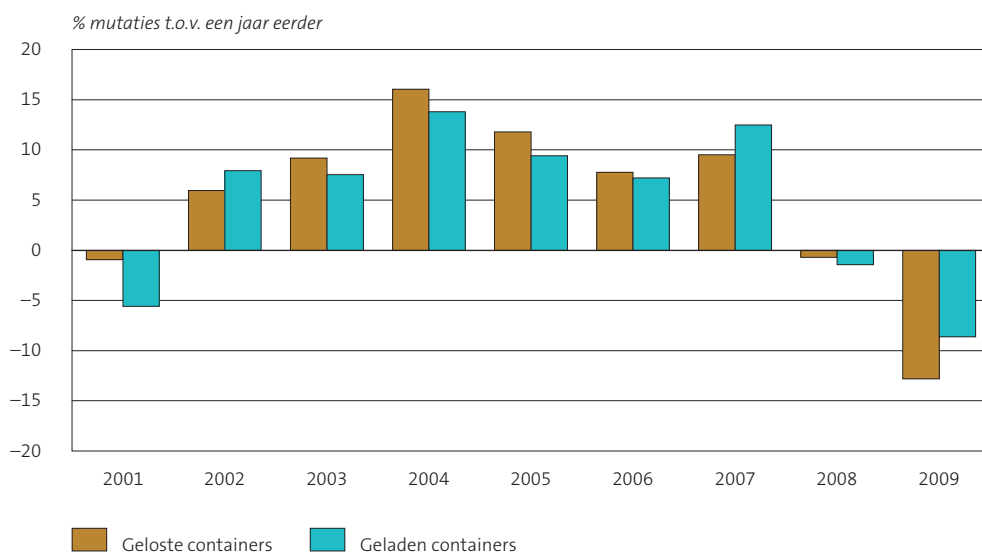
De economie is voor een zeer groot gedeelte afhankelijk van het zo gemakkelijk en goedkoop mogelijk vervoeren van grondstoffen en geproduceerde goederen. Toen in de jaren zestig van de vorige eeuw de containers in zwang raakten, heeft de globalisering een steuntje in de rug gekregen vanuit het vervoer. Deze containers met vaste maten (veelal 20 of 40 voet lang) zijn nu zo ingeburgerd in de internationale handel dat de afstand tussen producent en consument ondergeschikt is geworden. Producten kunnen veilig en snel over de wereld worden verplaatst. Ruim 78 procent van de niet-bulkgoederen wordt tegenwoordig in containers vervoerd. In 2000 was dit 71 procent.

Nederland fungeert voor Europa als een van de doorgeefluiken van containers. In de eerste acht jaar van deze eeuw is de overslag van containers in onze havens met 68 procent toegenomen. In het topjaar 2007 zijn 6,8 miljoen containers over de kades gegaan. In 2000

waren dit er 4 miljoen. Dit betekent dat er in deze periode jaarlijks een gemiddelde groei van 12,5 procent plaatsvond.

De crisis heeft dit vervoerssegment echter een flinke klap toebedeeld. In 2009 daalde de aanvoer van containers ten opzichte van 2008 met bijna 15 procent tot 3 miljoen stuks. De afvoer nam af met 9 procent tot net onder de 3 miljoen. In totaal zijn er tijdelijk 740 duizend minder containers door onze havens gegaan dan in 2008.

## 12.4 Geladen en geloste containers in de Nederlandse zeehavens

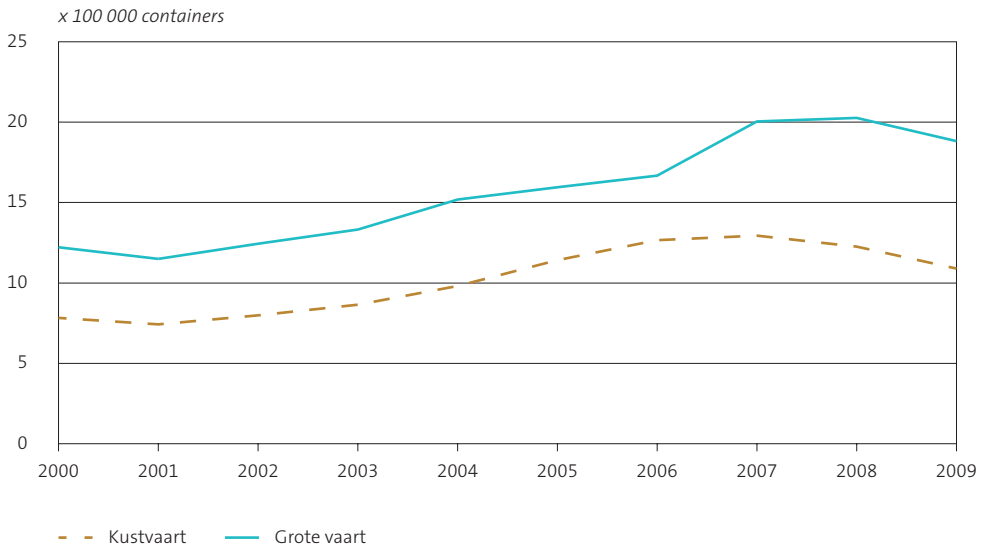


Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

Binnen Europa is het vervoer van containers over zee een minder belangrijke transporttak. Slechts een derde van alle containers die in Nederland geladen worden, heeft een Europese of Noord-Afrikaanse bestemming. Door middel van de kustvaart vinden ruim 1 miljoen containers per jaar hun weg naar EU-landen, IJsland en Noorwegen, de Baltische staten, de Mediterrane landen en de landen aan de Zwarte Zee. In 2009 is door de crisis het niveau teruggevallen naar dat van 2004/2005. Het vervoer vanuit Nederland over grote afstand, oftewel de grote vaart, is in 2009 met 7 procent gedaald tot 1,9 miljoen stuks.



## 12.5 Containertransport vanuit Nederland



Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

### *Containerschepen worden steeds groter*

Het belang van het containertransport in de wereldhandel wordt weerspiegeld in de grootte van de containerschepen. In de beginperiode werden enkele honderden containers per schip vervoerd. Nu varen de allergrootste schepen met ruimte voor meer 15 000 standaard containers van 20 voet (6,10 m) de wereld rond. Deze maat, de Twenty Foot Equivalent Unit (TEU), wordt gebruikt om de capaciteit van de schepen in containers uit te kunnen drukken.

Door de enorme omvang van de grootste containerschepen kunnen ze niet in elke haven aanleggen. Er is daarom een systeem ontstaan waarbij met de grootste containerschepen tussen enkele grote havens wordt gevaren. Vanuit deze havens worden de kleinere havens in de omgeving vervolgens bediend met kleinere schepen, de zogenaamde feederschepen. In Europa zijn Rotterdam en Antwerpen havens waar de allergrootste schepen kunnen komen laden en lossen. Vanuit daar is er intensief verkeer met de Europese kustgebieden. De feederschepen of kustvaarders zorgen voor de fijnmazige distributie.

De derde haven van Europa, Hamburg, kan de grootste containerschepen niet aan, omdat deze de monding van de Elbe niet op kunnen varen. Hierdoor moeten veel containerschepen hun goederen overslaan op kleinere schepen in Rotterdam, alvorens de reis naar Hamburg kan worden voortgezet. Andersom is er vanuit sommige landen, zoals Vietnam,

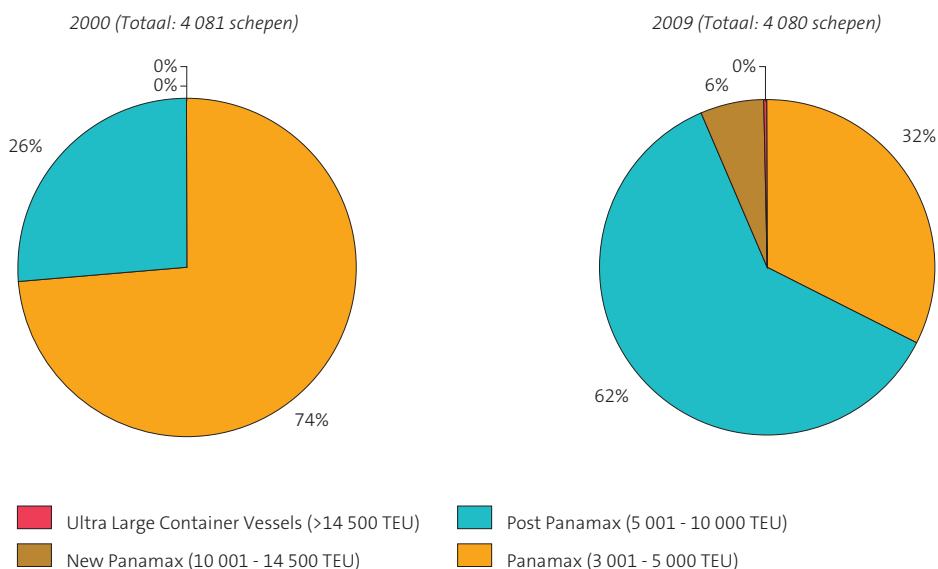
geen rechtstreekse verbinding met Nederland. Hierdoor lopen de containertransporten via een grote haven in de regio, zoals die van Singapore, Hongkong of een haven in Myanmar. De uit Vietnam afkomstige Panga-vis vindt zo zijn weg naar de Europese markt.

### Door het Panamakanaal

Veel vervoer vanuit China verloopt via het Panamakanaal. Schepen die dit kanaal willen passeren mogen bepaalde maten niet overschrijden. Zo zijn er aanduidingen van scheepsgrootteklassen ontstaan met namen als Panamax voor het Panamakanaal en Suezmax voor het Suezkanaal. Voor een containerschip dat door het Panamakanaal wil, varieert de capaciteit tussen 3 000

en 5 100 TEU. Om een generatie grotere schepen door te laten, zijn nieuwe sluisen in het Panamakanaal aangelegd en liggen er plannen voor nog grotere sluisen. De maten van Post Panamax en New Panamaxschepen zijn hierop gebaseerd. De allernieuwste schepen die in bestelling zijn gaan tot 18 000 TEU.

## 12.6 Containerschepen die in Nederland hebben gelost en geladen



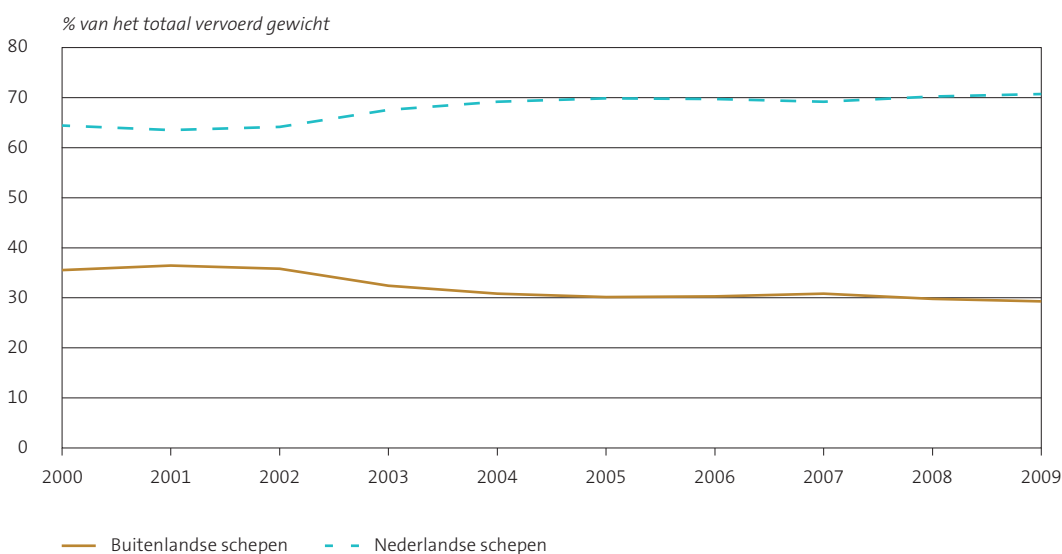
Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

Het aantal bezoeken van grote containerschepen aan Rotterdam is tussen 2000 en 2009 nauwelijks veranderd. Schepen uit de vier grootste klassen brengen tussen 4 000 en 4 300 bezoeken aan Nederland. Schepen met een capaciteit boven de 10 000 TEU meerden in 2005 gemiddeld één keer per week aan in Rotterdam. In 2009 is dat opgelopen naar vijf keer per week. De allergrootste schepen, de Ultra Large Container Vessels (ULCV) met een laadvermogen van boven de 14 500 TEU, verschenen pas in 2009 ten tonele.

### *Binnenvaart stevig in Nederlandse handen*

Bij de binnenvaart wordt 73 procent van de geloste en 69 procent van de geladen goederen door Nederlandse binnenschepen getransporteerd. Van de buitenlandse binnenschepen zijn die afkomstig uit België en Duitsland het vaakst op onze binnenwateren te vinden. Ze nemen samen 25 procent van het internationale vervoer voor hun rekening. Daarnaast gaan er ook veel transporten tussen België en Duitsland via de Nederlandse wateren. Zoals eerder aangegeven is de binnenvaart in 2009 dramatisch gekelderde, vooral door een terugname van de afvoer van erts en metalen en steenkool.

## 12.7 Binnenvloot in internationaal vervoer op Nederland



Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

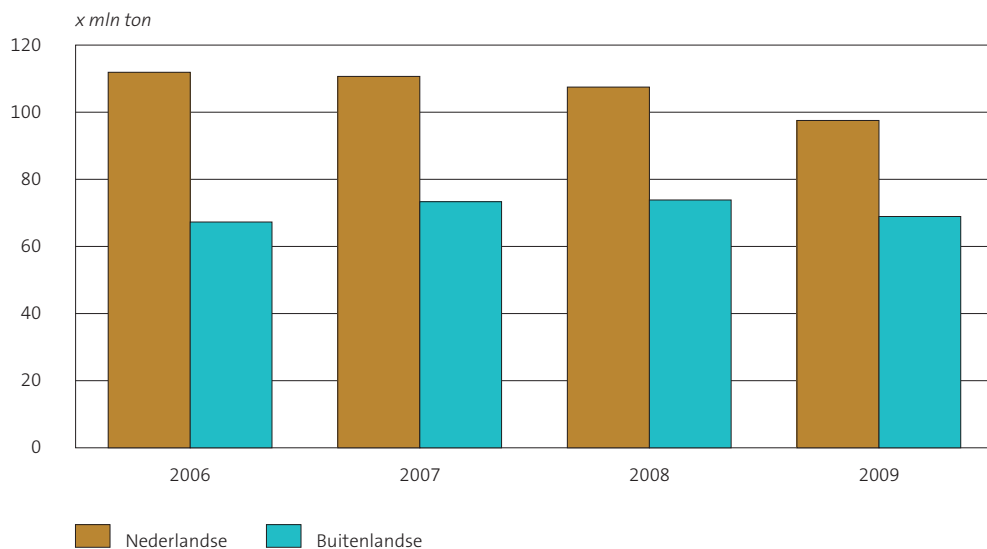
### **Vervoer over de weg**

#### *Wegvervoer minder vaak verricht door Nederlandse bedrijven*

Het wegvervoer is in Nederland relatief minder belangrijk. Slechts 11 procent van alle goederen wordt hier over de weg vervoerd. Sinds de uitbreiding van de Europese Unie tot 27 landen is er een verandering in het internationale goederenvervoer over de weg opgetreden. Tussen 2006 en 2009 varieerde het vervoer op Nederland door buitenlandse transporteurs tussen de 68 en 73 miljoen ton. Het beste jaar voor de buitenlandse vervoerders was 2008. In 2009 is het vervoer echter weer gekrompen tot 69 miljoen ton. Het Nederlandse deel is sinds 2006 van 112 naar 98 miljoen ton gezakt. Deze daling is sterker

dan bij de buitenlandse transporteurs. Hierdoor komt het aandeel van de vreemde kentekens 4 procentpunt hoger uit.

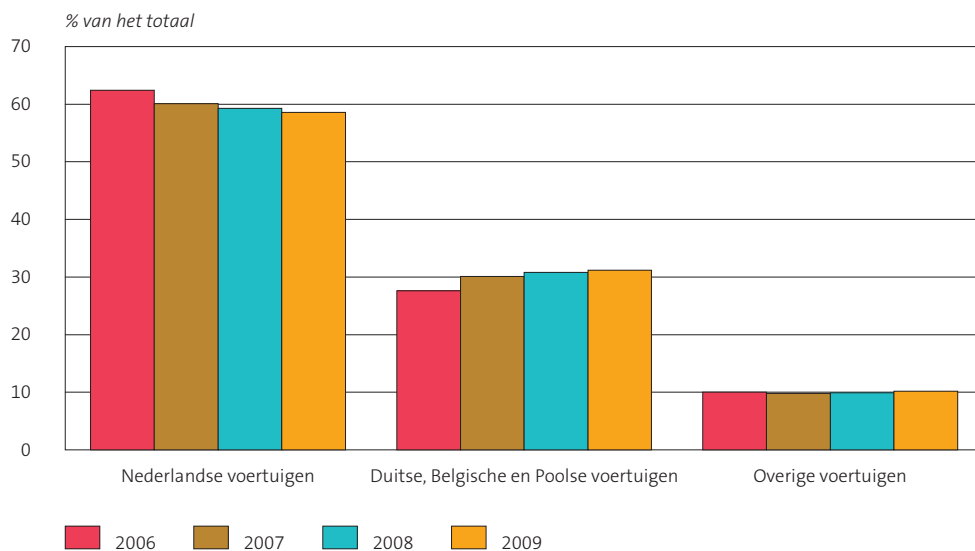
## 12.8 Transportbedrijven in vervoer over de weg op Nederland



Bron: CBS, Vervoersstatistieken, Eurostat.

De buitenlandse transportbedrijven die actief zijn bij de Nederlandse import en export zijn vooral afkomstig uit Duitsland, België en Polen. Deze drie landen nemen drie kwart van het door buitenlanders verrichtte transport voor hun rekening. Poolse transporteurs zijn de laatste jaren steeds meer vanuit Nederland gaan vervoeren. Hun aandeel in het totale internationale wegvervoer vanuit Nederland is tussen 2005 en 2009 meer dan verdubbeld, tot 5,5 procent. In tegenstelling tot de Duitsers, die het overgrote deel van de in Nederland geladen goederen naar eigen land vervoerden, was van de door Poolse transporteurs geladen tonnage slechts 42 procent bestemd voor de Poolse markt.

## 12.9 Vervoer over de weg van en naar Nederland



Bron: CBS, Vervoersstatistieken, Eurostat.

### Vervoer door de lucht

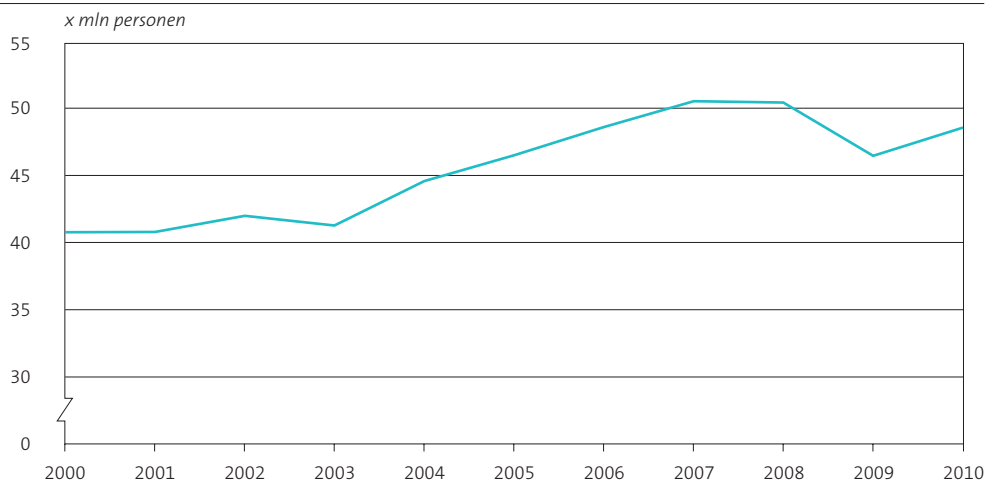
Voor het vervoer van mensen of goederen naar verafgelegen bestemmingen is het vliegtuig veruit het snelste transportmiddel. Het vervoer van reizigers door de lucht stijgt sinds 2000 sneller dan het passagiersvervoer via andere modaliteiten zoals touringcar, trein of over zee. Ook het vrachtvervoer door de lucht groeit de laatste jaren, waarbij méér goederen vervoerd worden naarmate de bestemmingen verder gelegen zijn. Hierbij speelt Nederland, en in het bijzonder Schiphol, al jaren een toonaangevende rol.

#### *Vervoer door de lucht stijgt sterk*

Nog nooit werden er zoveel reizigers van en naar Nederland vervoerd als in 2007, ruim 50,5 miljoen. Dit is bijna 24 procent meer dan in 2000. Het reizigersvervoer vertoonde in 2003 een kleine dip. Dit kwam waarschijnlijk door zowel de economische terugval in dat jaar, de eerste gevallen van het SARS-virus, als de uitbraak van de oorlog in Irak. Ondanks de tijdelijke invoering van de vliegtax (een belasting op vliegtickets van 1 juli 2008 tot 1 juli 2009) en het begin van de economische crisis in het vierde kwartaal van dat jaar, vloegen in 2008 nog altijd meer dan 50 miljoen reizigers via de vijf grote Nederlandse luchthavens het land in en uit. Na het economisch slechte jaar 2009 lijkt de passagiersluchtvaart

zich in 2010 te herstellen. Met 2,1 miljoen vervoerde passagiers meer dan in 2009, komt het 'topjaar' 2007 weer in zicht.

### 12.10 Door de lucht vervoerde passagiers van en naar Nederland

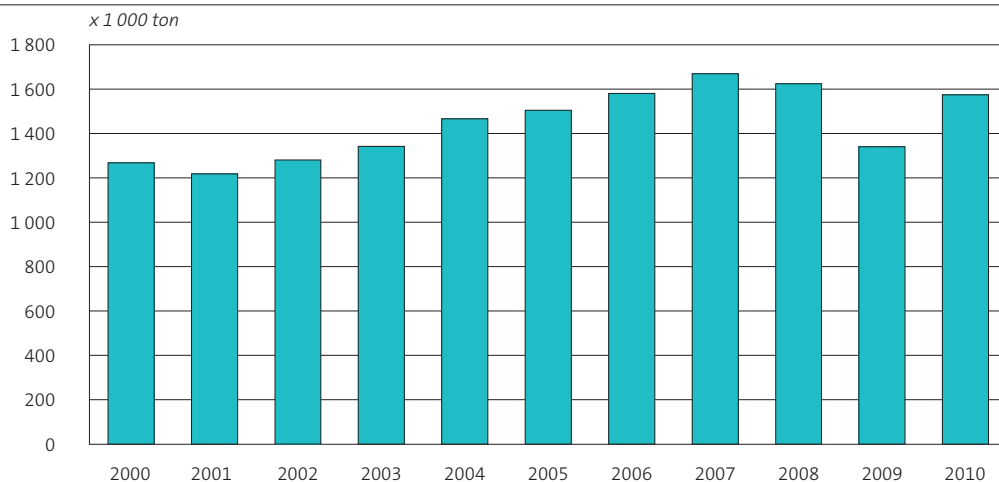


Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

N.B. De data zijn gebaseerd op integrale waarneming van alle vluchten van en naar Nederlandse luchthavens met burgerluchtvaart.

De ontwikkeling van het vrachtvervoer door de lucht geeft, met uitzondering van de jaren 2001 en 2003, een nagenoeg identiek beeld als dat van de vervoerde passagiers. De aanslag op het WTC in Amerika in september 2001 was duidelijk van invloed op de hoeveelheid vrachtvervoer, terwijl de economische teruggang in Nederland in 2003 nauwelijks van invloed is geweest. Ook voor het vrachtvervoer was het jaar 2007, met bijna 1,7 miljoen ton vervoerde goederen, tot nu toe het meest succesvol. Net zoals het reizigersvervoer, laat het vrachtvervoer na de crisis ook een herstel zien in 2010. Dit ondanks de aswolk in april en de uitzonderlijke sneeuwval in december 2010.

## 12.11 Door de lucht vervoerde vracht van en naar Nederland



Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

N.B. De data is een optelsom van gegevens voor de (grote) luchthavens van Amsterdam, Rotterdam, Eindhoven, Maastricht en Groningen.

### *Schiphol nog steeds de grootste*

De luchtvaartmarkt voor personenvervoer in de Europese Unie is als gevolg van wettelijke deregulering in de jaren negentig sterk geliberaliseerd. Hierdoor is in principe elke luchtvaartmaatschappij in staat om elke mogelijke route in Europa voor elke mogelijke prijs aan te bieden. Dit heeft geleid tot een rigoureuze verandering van de luchtvaartmarkt. Het vliegverkeer is plotseling toegankelijk geworden voor een nieuwe doelgroep voor wie eerder reizen per vliegtuig onmogelijk was vanwege de hoge prijzen. Dit laatste is vrijwel volledig te danken aan de opkomst van de zogenaamde Low Cost Carriers (LCC's), ook wel budget-vliegmaatschappijen genoemd. Deze budget-vliegmaatschappijen kunnen worden geplaatst onder geregelde en niet-geregelde commerciële vluchten. Geregelde vluchten zijn lijnvluchten op vaste routes terwijl de niet-geregelde vluchten een onregelmatig karakter hebben. Traditioneel kwamen de geregelde lijndiensten voor rekening van de FSC's (Full Cost Carriers) en werden de niet-geregelde vluchten (vooral tijdens vakantieperiodes) hoofdzakelijk door chartermaatschappijen uitgevoerd. Tegenwoordig voeren budget-vliegmaatschappijen ook lijnvluchten uit.

Een van de belangrijkste kenmerken van budget-vliegmaatschappijen is dat ze meer gebruik maken van regionale luchthavens dan van Schiphol. De laatste jaren neemt het aantal passagiers dat met deze prijsvechters vliegt vanaf de regionale luchthavens enorm toe. Het aantal passagiers dat vanaf Amsterdam met 'traditionele' maatschappijen vliegt stijgt ook elk jaar, terwijl het aantal reizigers dat gebruik maakt van budget-vliegmaat-

schappijen vanaf Amsterdam redelijk constant is. Komen en gaan de meeste reizigers via Schiphol naar wereldwijde bestemmingen, de vier regionale vliegvelden vervoeren hun reizigers voornamelijk naar Italië, Verenigd Koninkrijk en Spanje.

## 12.12 Vervoer van en naar Nederlandse luchthavens

	Passagiervervoer				Vrachtvervoer			
	Schiphol		Regionale vliegvelden		Schiphol		Regionale vliegvelden	
	2007	2010	2007	2010	2007	2010	2007	2010
	<i>x 1 000 personen</i>				<i>x 1 000 ton</i>			
<b>Totaal</b>	<b>47 745</b>	<b>45 137</b>	<b>2 774</b>	<b>3 456</b>	<b>1 610</b>	<b>1 512</b>	<b>58</b>	<b>62</b>
Europa	32 517	29 772	2 771	3 449	73	72	13	32
Afrika	2 498	2 764	1	3	179	179	39	26
Amerika	7 611	7 295	0	1	457	422	0	1
Azië	5 119	5 305	0	1	894	838	5	3

Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

N.B. Regionale vliegvelden: Maastricht-Aachen Airport, Eindhoven Airport, Rotterdam-The Hague Airport en Groningen Airport Eelde.

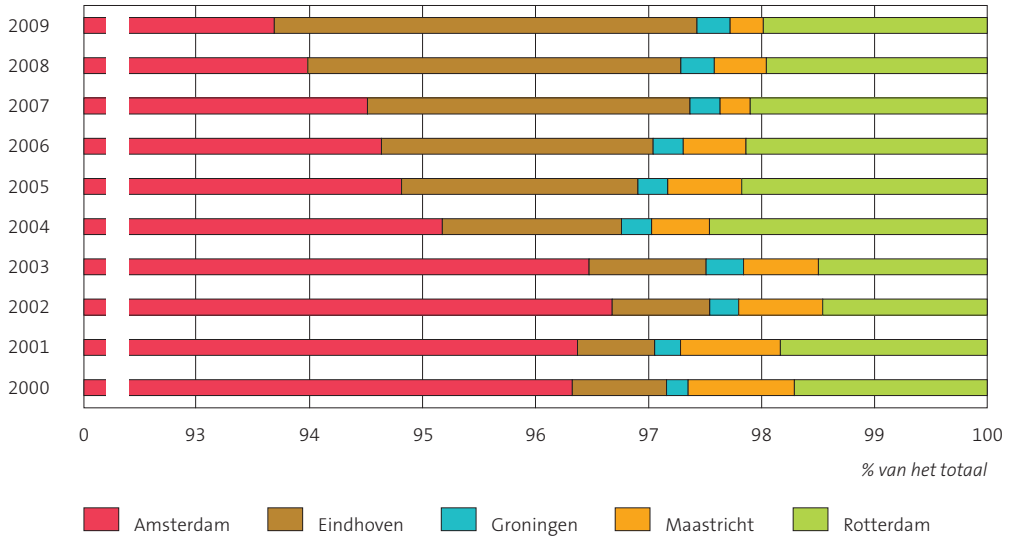
Van de vijf nationale luchthavens is Schiphol met betrekking tot de afhandeling van vervoerde personen en goederen het grootste vliegveld van Nederland. Bovendien is Schiphol ook in Europees en mondiaal opzicht van grote betekenis.

De toonaangevende rol van Schiphol is bij het vrachtvervoer groter dan bij het passagiersvervoer. Schiphol handelt jaarlijks minimaal 95 procent van de door de lucht vervoerde goederen af. De laatste jaren neemt de leidende rol van Schiphol af. Dit komt mede door de zogenaamde 'prijzvechters' die, ook vanwege de kosten, steeds meer gebruik maken van de regionale vliegvelden. Met name Eindhoven Airport maakte de laatste jaren een explosieve groei door van ruim 340 duizend vervoerde passagiers in 2000 naar bijna 2,2 miljoen reizigers in 2010. Als enige van de vijf luchthavens was er in het 'crisisjaar' 2009 bij Eindhoven Airport sprake van een stijging van het aantal vervoerde passagiers. Rotterdam-The Hague Airport is de derde luchthaven met betrekking tot het reizigersvervoer. Dit vliegveld heeft een redelijk constant aantal reizigers.

De vliegvelden in Eindhoven en Rotterdam-Den Haag spelen nauwelijks een rol van betekenis als het gaat om het afhandelen van het vrachtvervoer. Met een jaarlijks aandeel van meer dan 3 procent is Maastricht-Aachen Airport de tweede luchtvrachthaven in Nederland. Dit vliegveld kende in 2007 een topjaar waarin 58 duizend ton goederen verhandeld werden.

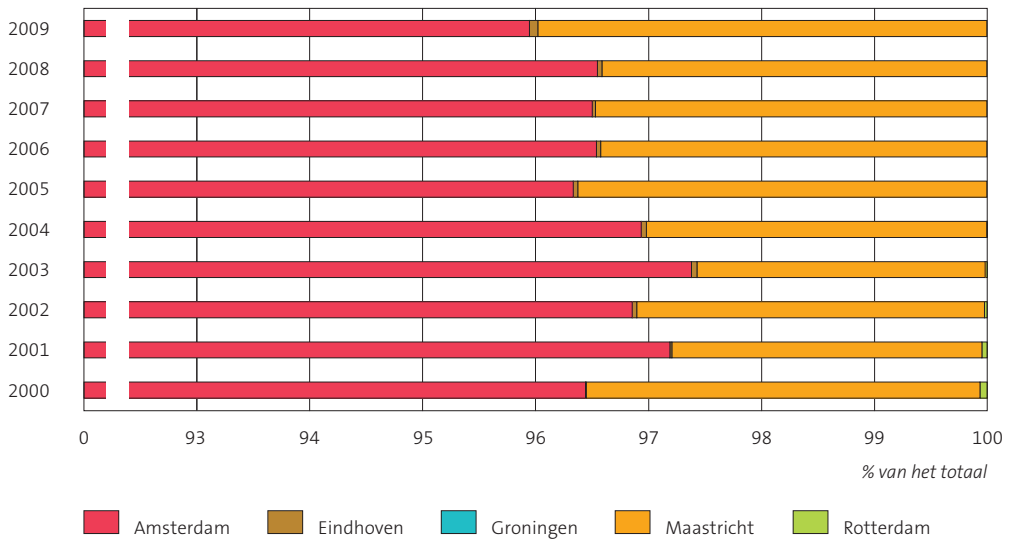


### 12.13 Aangekomen en vertrokken passagiers naar luchthaven



Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

### 12.14 Geladen en geloste goederen naar luchthaven



Bron: CBS, Vervoersstatistieken.

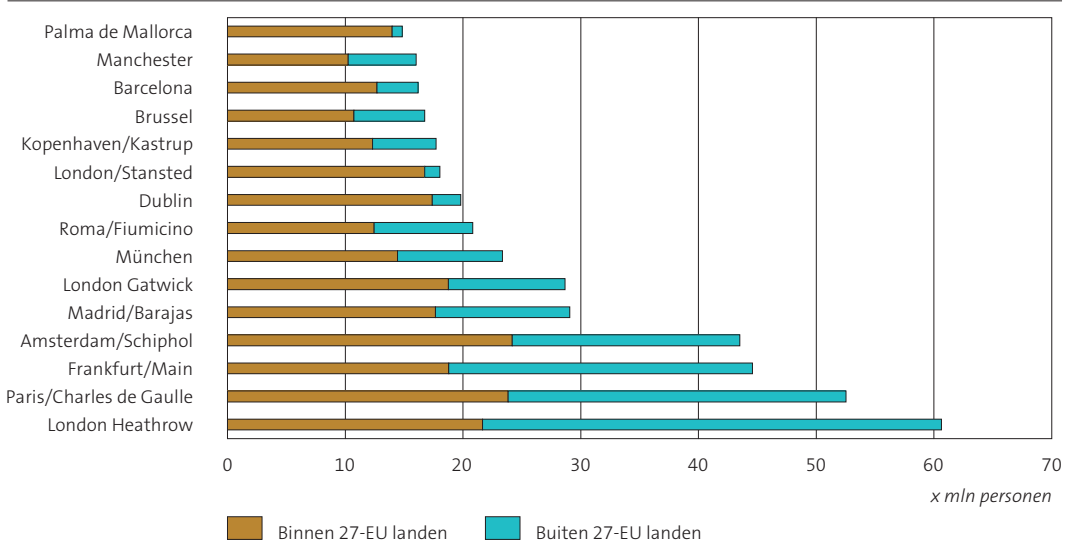
### *Bestemming luchtvaart*

Ondanks dat het internationale passagiersvervoer van en naar Nederland zich enigszins verplaatst van Schiphol naar de regionale vliegvelden, speelt Schiphol nog altijd een grote rol van betekenis in het mondiale vliegverkeer. Daarbij is er wel een verschil met passagiersvluchten van en naar de landen binnen de EU-27 en van en naar landen buiten de EU-27. Gebaseerd op aantallen passagiers op vluchten binnen de Europese Unie staat Schiphol de laatste jaren bovenaan, nog vóór de grotere vliegvelden van London Heathrow en Charles de Gaulle in Parijs. Als het gaat om het vervoer van passagiers van en naar landen buiten de EU, dan staat Amsterdam na de vliegvelden in Londen, Parijs en Frankfurt op een vierde plaats. Op deze plek staat Schiphol ook in 2010 bij het totaal aantal internationaal vervoerde passagiers door de lucht; daar waar onze nationale luchthaven de voorgaande jaren steeds op de derde plaats stond. Op mondiaal niveau staat Amsterdam op de vijftiende plaats in termen van aantal vervoerde passagiers. London Heathrow staat wereldwijd op een vierde plaats.

Worden ook de overige vier belangrijke Nederlandse vliegvelden in de analyse meegenomen, dan blijkt dat in 2010 bijna 69 procent van het passagiersvervoer vanuit Nederland van en naar de Europese landen plaatsvond en slechts 15 respectievelijk 11 procent naar de Verenigde Staten en Azië. Londen/Heathrow is de belangrijkste partner van Nederland in het personenvervoer door de lucht. Geen enkel ander vliegveld behandelde zoveel passagiers met een Nederlands vliegveld als afkomst of bestemming.

Het vrachtvervoer vanuit Nederland laat in datzelfde jaar een totaal ander beeld zien. Nog geen 7 procent van het vrachtvervoer vanuit Nederland gebeurt met Europese landen en meer dan 53 procent van de goederen wordt afgehandeld met Azië. Vrachtluchten tussen Nederland en de VS beslaan 26 procent van het totaal, terwijl 13 procent van het vervoerde gewicht aan goederen met Afrika wordt afgewikkeld. Vanwege de relatie prijs en vervoermogelijkheden, gebeurt het vrachtvervoer binnen de landen van de Europese Unie hoofdzakelijk over het water.

## 12.15 Personenvervoer grootste luchthavens EU-27 naar bestemming, 2009



Bron: CBS, Vervoersstatistieken, Eurostat.

### Conclusie

De totale hoeveelheid in Nederland geladen en geloste goederen steeg tussen 2000 en 2008 met gemiddeld 3,2 procent per jaar, maar moest tijdens de economische crisis in 2009 een krimp incasseren van 13 procent. Met name de binnenvaart kreeg het zwaar te verduren. Hierdoor nam het relatieve aandeel van de zeevaart toe, hoewel het aantal geladen en geloste containers in 2008 en 2009 wel degelijk afnam. Ook het goederenvervoer over de weg zuchtte in 2009 onder de crisis en kromp van 73 miljoen ton in 2008 naar 68 miljoen ton een jaar later. Het vervoer van passagiers en goederen door de lucht kende het laatste decennium niet alleen de economische crisis van 2009, maar ook andere crises, zoals de WTC-aanslag en de crisis van 2003. Toch werd er op zowel het vervoer van passagiers als dat van goederen een flinke groei geboekt. Bovendien was in 2010 een groot gedeelte van het verlies van het voorgaande jaar alweer hersteld.

Nederland doet op de verschillende vervoersgebieden nog steeds volop mee. Zo is Rotterdam nog altijd de grootste haven van Europa. Wel is het zo dat het sinds 2004 niet meer de grootste haven van de wereld is. De Rotterdamse haven is de laatste jaren voorbijgestreefd door drie Oost-Aziatische havens. Deze Aziatische havens zijn echter geen concurrentie. Integendeel, door de groei in Azië krijgt de Rotterdamse haven alleen maar meer werk. Helemaal nu de steeds grotere zeeschepen de Hamburgse haven niet kunnen bereiken

en hierdoor aangewezen zijn op Rotterdam en Antwerpen. Vanuit Rotterdam wordt vervolgens het achterland bevoorrad door middel van de binnenvaart en het wegvervoer.

Hoewel de binnenvaart in Nederland door de crisis is gekelderd, nam het aandeel van Nederlandse binnenvaartschepen wel toe ten koste van buitenlandse vervoerders. Ook het internationale goederenvervoer over de weg wordt nog altijd gedomineerd door Nederlandse transporteurs. Door de internationalisering zijn transportbedrijven uit andere landen wel steeds actiever geworden binnen Nederland: ruim 41 procent van de goederen over de weg wordt vervoerd door buitenlandse transporteurs, een stijging van bijna 4 procentpunt ten opzichte van 2006.

In de luchtvaartsector is Nederland prominent aanwezig. Zowel bij het vervoeren van passagiers als van vracht hoort Nederland (en dan vooral Schiphol) bij de Europese top vijf. Wel moet worden aangetekend dat als het gaat om het vervoer van passagiers van en naar bestemmingen buiten de EU, Schiphol terrein verliest op andere grote Europese vliegvelden.

