

## Goederenvervoer van en naar Nederland naar vervoerswijze, 1998-2018

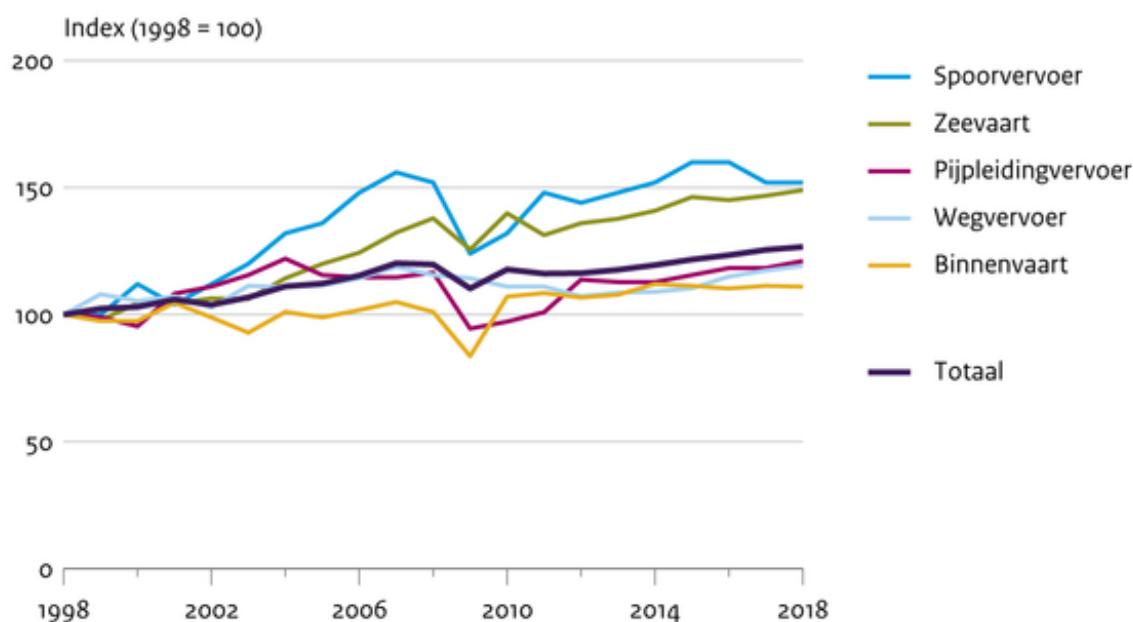
Indicator | 25 september 2019

U bekijkt op dit moment een archiefversie van deze indicator. De actuele indicatorversie met recentere gegevens kunt u via deze [link](#) [1] bekijken.

Het binnenlands- en grensoverschrijdend goederenvervoer is sinds 1998 met ruim 27 procent gegroeid. De totale hoeveelheid vervoerde goederen heeft in 2018 het hoogste punt tot nu toe bereikt. Het pijpleidingvervoer is het sterkst toegenomen. Het meeste goederenvervoer verloopt via de weg.

[figuurgroep]

### Goederenvervoer van en naar Nederland naar transportwijze

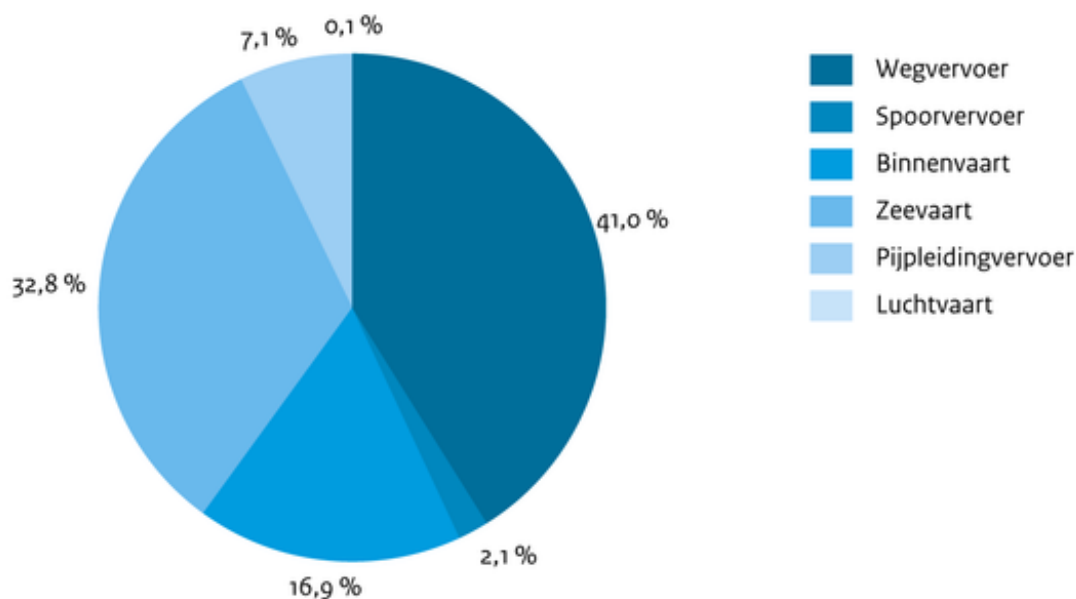


Bron: CBS

CBS/sep19  
[www.clo.nl/nl002511](http://www.clo.nl/nl002511)

- [Download figuur](#) [2]
- [Download data \(xlsx\)](#) [3]
- [Download data \(ods\)](#) [4]

## Verdeling goederenvervoer van en naar Nederland naar transportwijze, 2018



Bron: CBS

CBS/sep19  
[www.clo.nl/nl002511](http://www.clo.nl/nl002511)

- [Download figuur](#) [5]
- [Download data \(ods\)](#) [6]
- [Download data \(xlsx\)](#) [7]

[/figuurgroep]

## Goederenvervoer over de weg het grootst

In 2018 vindt 41 procent van het goederenvervoer plaats over de weg. Tot en met 2007 steeg de totale vervoerde hoeveelheid door het wegvervoer. Daarna trad een daling op onder andere ten gevolge van de economische teruggang. Vanaf 2013 neemt het wegvervoer weer toe. Bij de andere vervoerscategorieën wordt dezelfde ontwikkeling teruggevonden. Bij ongeveer twee derde van de totale hoeveelheid vervoerde goederen betreft het grensoverschrijdend vervoer (CBS, 2019).

## Beleidsontwikkelingen

Vanuit de gedachte dat het spoor en de binnenvaart veel 'schonere' vervoerswijzen zijn, heeft de overheid begin jaren negentig getracht een verschuiving van de weg naar het spoor en de binnenvaart te bewerkstelligen. Bovendien zou een verschuiving naar deze vervoerscategorieën een gunstig effect hebben op de filebestrijding. De effecten van dit beleid bleken echter zeer gering. Tevens werd in de loop van de jaren negentig duidelijk dat de te behalen milieuwinst als gevolg van een verschuiving naar het spoor en de binnenvaart in veel gevallen zeer beperkt is. De overheid heeft daarom deze beleidsvorm om de (milieu)druk door het goederenvervoer op de weg te beperken opgegeven.

Beleidsinvloed vanuit Europa zorgt voor een toename van de druk door het goederenwegvervoer op de weg. Voorbeelden hiervan zijn het openstellen van de grenzen van de EU en een toenemend aanbod van de weginfrastructuur.

## Referenties

- CBS (2019). [StatLine: Goederenvervoer: vervoerwijzen, vervoerstromen van en naar Nederland](#). [8] CBS, Den Haag/Heerlen.

## Technische toelichting

### Naam van het gegeven

Goederenvervoer van en naar Nederland naar vervoerswijze

### Omschrijving

Het vervoerd ladinggewicht van het binnenlands- en grensoverschrijdend goederenvervoer (exclusief het vervoer via Nederland)

### Verantwoordelijk instituut

Centraal Bureau voor de Statistiek

### Berekeningswijze

Goederenvervoer op Nederlands grondgebied.

### Basistabel

[StatLine: Goederenvervoer: vervoerwijzen, vervoerstromen van en naar Nederland](#) [8] (CBS, 2019)

### Geografische verdeling

Nederland, landsdelen, provincies

### Verschijningsfrequentie

jaarlijks

### Betrouwbaarheids codering

Schatting, gebaseerd op een groot aantal (accurate) metingen; de representativiteit is grotendeels gewaarborgd.

## Referentie van deze webpagina

CBS, PBL, RIVM, WUR (2019). [Goederenvervoer van en naar Nederland naar vervoerswijze, 1998-2018](#) [9] (indicator 0025, versie 11 , 25 september 2019 ). [www.clo.nl](http://www.clo.nl). Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Den Haag; PBL Planbureau voor de Leefomgeving, Den Haag; RIVM Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu, Bilthoven; en Wageningen University and Research, Wageningen.

**Bron-URL:** <https://www.clo.nl/indicatoren/nl002511>

### Links

- [1] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl0025>
- [2] [https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/0025\\_001g\\_clo\\_11\\_nl.png](https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/0025_001g_clo_11_nl.png)
- [3] <https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-0025-001g-clo-11-nl.xlsx>
- [4] <https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-0025-001g-clo-11-nl.ods>
- [5] [https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/0025\\_002g\\_clo\\_11\\_nl.png](https://www.clo.nl/sites/default/files/infographics/0025_002g_clo_11_nl.png)
- [6] <https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-0025-002g-clo-11-nl.ods>
- [7] <https://www.clo.nl/sites/default/files/datasets/c-0025-002g-clo-11-nl.xlsx>
- [8] <https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83101NED/table?dl=9989>
- [9] <https://www.clo.nl/indicatoren/nl002511>