Panteia
Research to Progress

Research voor Beleid | EIM | NEA | IOO | Stratus | IPM

Verwachting goederenvervoervolume 2020-2021 met de mogelijke gevolgen van de coronacrisis.

Arnaud Burgess, Roeland Houkes, Bastiaan van Berne, Wouter van de Geest met medewerking van Aernoud Willeumier

Zoetermeer, 2 juni 2020

De verantwoordelijkheid voor de inhoud berust bij Panteia. Het gebruik van cijfers en/of teksten als toelichting of ondersteuning in artikelen, scripties en boeken is toegestaan mits de bron duidelijk wordt vermeld. Vermenigvuldigen en/of openbaarmaking in welke vorm ook, alsmede opslag in een retrieval system, is uitsluitend toegestaan na schriftelijke toestemming van Panteia. Panteia aanvaardt geen aansprakelijkheid voor drukfouten en/of andere onvolkomenheden.

The responsibility for the contents of this report lies with Panteia. Quoting numbers or text in papers, essays and books is permitted only when the source is clearly mentioned. No part of this publication may be copied and/or published in any form or by any means, or stored in a retrieval system, without the prior written permission of Panteia. Panteia does not accept responsibility for printing errors and/or other imperfections.

Inhoudsopgave

1 Inleiding 5

2 Beschrijving economische scenario's 7

3 Korte Termijn Verkenningen (KTV) Methode 10

4 Korte termijn verkenningen goederenvervoer 2020-2021 14

4.1 Inleiding 14
4.2 Wegvervoer 16
4.3 Binnenvaart 18
4.4 Spoor 19
4.5 Maritieme overslag 21
4.6 Prognoses per scenario 23

5 Samenvatting en conclusie 27

Bijlagen 29

Bijlage 1 Gebruikte databronnen 29
Bijlage 2 Werkwijze PRISMA model 31
Bijlage 3 NSTR goederengroepen 32
Bijlage 4 Modelinvoer KTV uit PRISMA 33
Bijlage 5 Gedetailleerde resultaten per jaar wegvervoer, spoor en binnenvaart 2019, 2020, 2021 (in mln ton) 36
Bijlage 6 Gedetailleerde resultaten per kwartaal wegvervoer, spoor en binnenvaart 2019, 2020, 2021 39
Bijlage 7 Gedetailleerde resultaten per kwartaal maritieme overslag 2018, 2019, 2020, 2021 52

1 Inleiding

In dit rapport wordt een raming gegeven van de ontwikkeling van het vervoerd gewicht voor de modaliteiten weg, binnenvaart en spoor en de overslag in de Nederlandse havens voor de kwartalen in de jaren 2020 en 2021. Dit rapport is in opdracht van het Kennisinstituut voor Mobiliteitsbeleid (KiM) opgesteld. In de ramingen wordt onderscheid gemaakt naar binnenlands vervoer, internationale aanvoer en internationale afvoer en naar goederensoort. Het uitgangspunt voor de verkenning voor het goederenvervoer zijn de recente CPB publicaties "Centraal Economisch Plan 2020" en "Scenario's economische gevolgen coronacrisis[1]" alsmede de daarop gebaseerde vertaling naar sectoren en provincies uitgevoerd door Panteia[2].

De scenario's van het CPB zijn macro-economisch en globaal van aard. Een nadere detaillering naar sector, provincie en bedrijfsgrootte is uitgevoerd in opdracht van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (EZK) door Panteia. Het doel van de exercitie is om te achterhalen welke sectoren, regio's en grootteklassen van bedrijven significant meer of minder worden geraakt door de coronacrisis. In het huidig onderzoek is een doorrekening gemaakt van drie scenario's die door het CPB zijn opgesteld: a) het CEP, b) het COVID1 scenario en c) het COVID4 scenario.

Met het PRISMA-model van Panteia kunnen op hoog detailniveau prognoses van de economische ontwikkeling per sector worden gemaakt. De macro-economische ontwikkeling zoals bbp, consumptie en investeringen, export, totale werkgelegenheid, lonen en prijzen, geraamd door CPB, wordt daarbij als gegeven beschouwd. In de bijlagen is de werking van het PRISMA model beschreven.

Vervolgens worden de economische gegevens per sector uit het PRISMA model gebruikt voor het ramen van de goederenstromen in relatie met Nederland. Dit gebeurt met de korte termijn verkenningsmethodiek (KTV) die is ontwikkeld tijdens de financiële crisis in 2008/2009. Hierin wordt de economische groei vertaald in groei van vervoerstromen enerzijds en anderzijds het monitoren van actuele indicatoren met betrekking tot het goederenvervoer zodat uitkomsten bijgestuurd kunnen worden. Daarnaast wordt in een aantal gevallen met betrekking tot specifieke toekomstige ontwikkelingen die niet in modellen te vatten zijn, ingegrepen in de kwantitatieve uitkomsten op basis van expert opinion[3].

De uitkomsten van deze studie betreffen het vervoer in relatie met Nederland, dus het binnenlandse vervoer met laad- en losplaats in Nederland; de *internationale afvoer* dit is het vervoer met laadplaats Nederland en losplaats buitenland; en de *internationale aanvoer* het vervoer met laadplaats in het buitenland en losplaats Nederland. Hierbij kijken we naar de vervoerwijzen weg, rail en binnenvaart, de zogenaamde "inland modes" of wel vervoer over land. De internationale afvoer bestaat uit enerzijds de export van Nederland en anderzijds de doorvoer via de havens[4]. De aanvoer bestaat uit de import van Nederland en de inkomende doorvoer.

[1] CPB, Scenario's economische gevolgen coronacrisis (CPB, 26 maart 2020, https://www.cpb.nl/scenarios-coronacrisis)
[2] Panteia, CPB scenario's economische gevolgen coronacrisis voor sectoren, grootteklassen en regio's, mei 2020
[3] Opgemerkt moet worden dat het niet mogelijk is om rekening te houden met alle individuele maatregelen en gedragsaanpassingen. Deze studie richt zich op het economische effect van de coronacrisis aangevuld met specifieke sectorkennis van de verschillende vervoerwijzen
[4] Het voert te ver om in dit rapport over het onderscheid in de internationale aan- en afvoer in import/export enerzijds en de doorvoer met overlading in de havens anderzijds verder te duiden. In de KTV wordt daarom de totale aan- en afvoer als uitgangspunt genomen en wordt met aanvullende gegevens correctie gemaakt voor de doorvoer. Dit betreft met name het vervoer van containers, ertsen en kolen (bestaande uit energiekolen en staalkolen). Het CBS publiceert in de Statistiek van de in-, uit- en doorvoer tegenwoordig dergelijke informatie per modaliteit, goederensoort alleen nog niet op regionaal niveau met een koppeling tussen inkomende en uitgaande doorvoer.

Ook wordt in dit rapport een raming gegeven van de maritieme overslag in de Nederlandse havens[5], dit is voor het eerst in KTV verband dat een verkenning van de maritieme overslag wordt gegeven. Deze zijn gebruikt om de ontwikkelingen in het achterlandvervoer te valideren en te corrigeren (dit betreft het achterlandvervoer van ertsen, kolen en containers). De overslag in de havens betreft het totaal van het laden en lossen van binnenkomende en uitgaande zeeschepen. Naast dat het relevant is om te weten wat de impact is op het vervoer is dit ook van belang voor andere economische aspecten zoals werkgelegenheid[6].

Voor de nabije toekomst is het van belang de uitkomsten van deze studie verder te monitoren en te bezien of de feitelijke ontwikkelingen in lijn zijn met de verwachtingen op basis van de CPB scenario's en het wellicht nodig is om de aannames/uitgangspunten aan te passen. Ten tijde van het schrijven van dit rapport lijkt het erop dat ontwikkelingen meer richting het COVID4 scenario gaan.

De opbouw van dit rapport is als volgt, in hoofdstuk 2 worden de economische scenario's beschreven. In hoofdstuk 3 wordt de KTV methodologie besproken. In hoofdstuk 4 worden de uitkomsten van de drie verschillende scenario's getoond. Hoofdstuk 5 besluit met de samenvatting en conclusie. In de bijlagen zijn de gedetailleerde resultaten opgenomen en het voor de studie gebruikte onderliggende databronnen.

[5] Voor Rotterdam, Amsterdam en Zeeland Seaports zijn de gegevens verkregen, deze rapporteren op kwartaalbasis en is tot 2020 Q1 geactualiseerd.
[6] Opgemerkt dient te worden dat in dit rapport geen uitspraak wordt gedaan over de economische betekenis van de veranderende volumes in het goederenvervoer. Panteia heeft het voornemen om nader onderzoek te verrichten naar de omzet en toegevoegde waarde in de transportsector en de relatie met de vervoerde volumes.

2 Beschrijving economische scenario's

Dit hoofdstuk beschrijft de scenario's die worden gebruikt voor de raming van de ontwikkeling van het vervoer. Deze zijn gebaseerd op de scenario's zoals gepubliceerd door het CPB in "Scenario's economische gevolgen coronacrisis" daterend 26 maart 2020. De scenario's beschrijven de mogelijke gevolgen van de coronacrisis op de Nederlandse economie en variëren in duur en impact. Dit rapport focust op twee van deze scenario's, namelijk scenario 1 en scenario 4. Deze zullen in het restant van het rapport worden aangeduid met respectievelijk "COV1" of "COVID1" en "COV4" of "COVID4". Ze worden vergeleken met de verwachtingen voor 2020 en 2021 op basis van het economisch beeld in het Centraal Economisch Plan 2020, afgekort "CEP". Dit kan worden gezien als een business-as-usual scenario en gaat uit van een zeer beperkte impact van het coronavirus op de Nederlandse economie. Hieronder volgt een toelichting van de drie scenario's.

Het Centraal Economisch Plan 2020 is medio maart gepubliceerd door het CPB en bevat een raming van de economische groei voor Nederland tot 2025. Voor deze studie gebruiken wij de prognoses voor 2020 en 2021. Ten tijde van de publicatie was het coronavirus al actief in China en omliggende Aziatische landen, maar waren er slechts enkele besmettingen in Westerse landen. In het CEP wordt er van uitgegaan dat het virus relatief snel uitdooft en niet tot zware economische gevolgen en lockdowns leidt, zoals nu wel het geval is. De economische gevolgen in de CEP blijven grotendeels beperkt tot China. Ook is er sprake van inhaalvraag na de indamming van het virus. Om deze redenen kan het CEP gebruikt worden als baseline om te vergelijken met de COVID scenario's. Het laat zien hoe de Nederlandse economie zich zou ontwikkelen als er geen coronavirus zou zijn en rekent enkel met een tijdelijke schok in China.

Tabel 1: De details van de twee scenario's COVID1 en COVID4 gebruikt voor de analyse.
Bron: CPB, Panteia

	COVID 1	*COVID 4*
Duur contactbeperkingen	3 maanden	12 maanden
Impact contactbeperkingen	Matig, vooral diensten	Zwaar, in veel sectoren (enige adaptatie)
Direct herstel na opheffen contactbeperkingen	Ja	Nee
Problemen in de financiële sector	Nee	Ja
Grote problemen in andere landen	Nee	Ja

Tabel 2: Economische gevolgen van het coronavirus op diverse economische factoren
Bron: CPB

		Nederland			*Eurozone*
		CEP	*COV1*	*COV4*	*CEP*
Groei van het BBP (in %)	2018	2,6			1,9
	2019	1,7			1,2
	2020p	1,4	-1,2	-7,3	1,1
	2021p	1,6	3,5	-2,7	1,2
Werkloosheid (in % van beroepsbevolking)	2018	3,8			
	2019	3,4			
	2020p	3,2	4,0	6,1	
	2021p	3,4	4,5	9,4	
Staatsschuld (in % van BBP)	2018	52,4			
	2019	48,8			
	2020p	46,3	49,9	61,7	
	2021p	45,2	48,4	73,6	
					p=prognose

In scenario COVID1 duren de contact- en andere beperkende maatregelen zo'n drie maanden, gerekend vanaf 16 maart. Dit heeft voornamelijk gevolgen voor diensten als de horeca. De beperkingen gelden ook voor internationaal verkeer, wat grote impact heeft op import en export van goederen en het toerisme. De overheid komt met maatregelen om uitval van werkgelegenheid voor burgers en bedrijven te compenseren. Het CPB verwacht in dit scenario herstel na het opheffen van de maatregelen, waardoor de impact over heel 2020 genomen beperkt blijft. In 2021 is er sprake van inhaalvraag en groeit de economie met 3,5%, een aanzienlijk hoger percentage dan in de CEP-prognose. Verder leiden de maatregelen tot een lichte toename van de werkloosheid en de staatsschuld en is er sprake van een begrotingstekort van 1,3% bbp in 2020.

COVID4 is het meest negatieve scenario waar het CPB mee rekent en gaat uit van beperkende maatregelen die een jaar duren, wederom gezien vanaf 16 maart. Naast de dienstensector worden ook de industrie en de financiële sector hard geraakt in dit scenario. Ook in andere landen heeft het coronavirus grote impact, wat van invloed is op de import en export van Nederland. Al met al krimpt de Nederlandse economie in 2020 met 7,3%, een grotere afname dan tijdens de kredietcrisis[7]. In 2021 vindt er herstel plaats na het opheffen van de maatregelen, maar nog steeds is er sprake van een krimp van de economie.

De overheid wordt in het COVID4-scenario dubbel geraakt: zo lopen de inkomsten terug omdat veel economische activiteiten stilliggen en moeten onder andere in de financiële sector bedrijven worden gered met kapitaalinjecties. Het CPB raamt de kosten van steunmaatregelen op meer dan 60 miljard euro. De staatsschuld loopt als gevolg op tot boven de Maastrichtnorm van 60% van het BBP. Verder neemt de werkgelegenheid af met 6,4% in 2020 en 3,1% in 2021, wat leidt tot een toename van de werkloosheid tot 9,4% van de beroepsbevolking in 2021, het hoogste

[7] Bron: CBS, Bruto binnenlands product (bbp), https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/in-de-klas/conjunctuurbekerstrijd/te-voorspellen-indicatoren/bruto-binnenlands-product--bbp--

niveau sinds de start van de metingen in 2003[8]. Dit terwijl in februari van 2020 de werkloosheid het laagste niveau in hetzelfde tijdsframe bereikte, namelijk 2,9%.

Ook zijn er een aantal sectoren die groeien in de coronacrisis, vooral door substitutie-effecten. Zo groeit de informatie- en communicatiesector door een toename in het internetverkeer. Werknemers met een non-vitaal beroep zijn genoodzaakt thuis te werken, scholieren en studenten krijgen thuis onderwijs en mensen hebben minder mogelijkheden om hun vrije tijd buitenshuis te besteden.

Naast het coronavirus spelen er ook andere ontwikkelingen die hun impact hebben op de Nederlandse economie. Zo hebben de problemen omtrent stikstof en PFAS hun impact op de bouwsector. Het CPB verwacht dat de groei hierdoor afneemt met ongeveer 0,2% in 2020 en 0,1% in 2021. Daarnaast zet de energietransitie zich door in 2020, zo wordt bijvoorbeeld de gaswinning in Groningen verder teruggeschroefd[9]. Verder zal het Verenigd Koninkrijk aan het eind van het jaar de Europese Unie verlaten en is het nog onzeker of er voor die tijd een handelsakkoord kan worden gesloten. Een belangrijk handelspartner zijnde, gaat dit zijn impact hebben op de Nederlandse economie in 2021, maar onduidelijk is nog in welke mate. Ten slotte is het handelsconflict tussen de Verenigde Staten en China een onzekere factor.

In de onderstaande tabel is de vertaling van de CPB scenario's naar de verschillende sectoren weergegeven. Deze cijfers zijn afkomstig uit "CPB scenario's economische gevolgen coronacrisis voor sectoren, grootteklassen en regio's", een eerder rapport uitgebracht door Panteia. *Tabel 3: Prognose voor groei toegevoegde waarde per sectoren in 2020 en 2021 (in % t.o.v. jaar ervoor). Bron: Panteia*

Toegevoegde waarde	*2020p*			*2021p*		
Sector \ Scenario	CEP	COV1	COV4	CEP	COV1	COV4
Totale economie	1.5	-1.25	-7.25	1.50	3.50	-2.75
Landbouw	1.00	-4.25	-15.25	1.00	3.25	2.00
Industrie	1.50	-3.25	-12.00	1.50	5.50	-4.50
- Chemie	1.25	-1.00	-12.25	1.25	4.00	-7.50
- Metaalindustrie	1.75	-6.00	-14.75	1.75	8.75	-3.25
Bouw	-2.25	-2.25	-7.75	2.00	4.00	-5.75
Groothandel	2.25	-2.50	-13.50	1.75	5.25	-1.00
Detailhandel	2.00	-1.00	-4.50	1.75	3.00	-3.75
Zakelijke diensten	2.00	-2.00	-11.00	1.75	3.50	-3.75
Overheid	1.00	1.00	1.00	1.00	1.50	1.75
Transport (totaal)	1.75	-2.75	-14.00	1.25	3.50	-3.50
Waarvan						
- Vervoer over land	0.50	-3.75	-15.50	0.75	3.50	-4.50
- Vervoer over water	1.25	-2.00	-6.75	0.50	3.00	-3.75
- Vervoer door de lucht	2.50	-7.50	-22.00	3.00	4.00	-2.00
- Dienstverlening	3.50	-0.25	-10.00	1.75	3.50	-1.25
- Post en koeriers	-1.75	-3.75	-22.75	-1.25	5.00	-13.50

[8] Niet seizoen gecorrigeerd. Bron: CBS Statline, Arbeidsdeelname en werkloosheid per maand (CBS, 20 mei 2020)
[9] Bron: "Gaswinning Groningen stopt al in 2022" (NOS, 10 september 2019), https://nos.nl/artikel/2301110-gaswinning-groningen-stopt-al-in-2022.html

3 Korte Termijn Verkenningen (KTV) Methode

De economische gegevens per sector uit het PRISMA model worden gebruikt voor het ramen van de goederenstromen in relatie met Nederland. Dit gebeurt met de korte termijn verkenningsmethodiek (KTV) die is ontwikkeld tijdens de financiële crisis in 2008/2009. Hierin is een relatie gelegd tussen economische ontwikkeling van Nederland en de ontwikkeling in de vervoerstromen. Daarnaast is het monitoren van actuele indicatoren met betrekking tot het goederenvervoer een belangrijk onderdeel. Hiermee kan worden beschouwd of de modeluitkomsten in lijn liggen met de realisatie. Tevens wordt in een aantal gevallen voor specifieke ontwikkelingen in de toekomst die niet in modellen te vatten zijn, ingegrepen in de kwantitatieve uitkomsten op basis van expert opinion.

De goederenstromen die in de KTV methodologie zijn op genomen betreffen de inland stromen, dit zijn weg, rail en binnenvaart met herkomst en/of bestemming Nederland[10]. Voor het wegvervoer zijn zowel het eigen en het beroepsvervoer als het vervoer door buitenlandse vervoerders opgenomen. Voor het spoorvervoer geldt dat al het vervoer uitgevoerd door alle spoorgoederenvervoerders zijn opgenomen[11]. Voor de binnenvaart geldt dat al het vervoer met herkomst en/of bestemming Nederland is opgenomen, dus ook vervoer uitgevoerd door schepen uit het buitenland. Samengevat de goederen die een economische binding hebben met Nederland zijn opgenomen in de KTV, dus het binnenlands goederen vervoer, de import en de export (handel) en de doorvoer via de Nederlandse havens.

De transportgegevens worden van het CBS verkregen. Tijdens het onderzoek is contact onderhouden met het CBS om over zo recent mogelijke gegevens te beschikken. Het doel is om de meest recente gegevens te gebruiken om prognoses op te kunnen baseren. Voor de binnenvaart was het mogelijk om tot het 1e kwartaal 2020 gegevens te verkrijgen. Voor het wegvervoer is het jaar 2019 meest recente jaar waarvoor data van Nederlandse vervoerders beschikbaar is[12]. Voor het vervoer van buitenlandse vervoerders is voor 2019 een schatting gemaakt op basis van groei van goederengroepen en data die van het Duitse statistische bureau Destatis is verkregen. Voor het spoorvervoer zijn ook gegevens van het CBS gebruikt. Omdat een belangrijk deel van het spoorvervoer in relatie met Duitsland wordt afgewikkeld, is ook hier Destatis een belangrijke aanvullende bron.

De maritieme stromen worden in deze studie afgedekt door de overslag van goederen in de havens. Dit betreft overslag van goederen van zowel inkomende als uitgaande zeeschepen. Een deel van de overslag gaat gelijk de fabriek in of gaat gelijk vanuit de fabriek het schip vooral bij de basisindustrieën zoals aardolie-, basismetaal- en chemische industrie maar ook elektriciteitscentrales en er is dan geen sprake van achterlandvervoer. Een ander deel van deze goederen worden wel afgevoerd naar het achterland (naar binnen- en buitenland) of aangevoerd over land uit het achterland (vanuit binnen of buitenland) naar de haven. Een andere mogelijkheid is dat goederen tijdelijk worden opgeslagen in de haven alvorens ze over zee of

[10] Het transito verkeer is niet meegenomen zoals vervoer van België naar Duitsland dat het Nederlands grondgebied passeert.
[11] in Nederland zijn dit een beperkt aantal partijen, DB Cargo, Captrain, Rotterdam Rail Feeding hebben gezamenlijk ongeveer een aandeel van 90% in het totale volume, ACM Spoormonitor 2018 22 maart 2019
[12] Voor het wegvervoer geldt voor de CBS wegvervoerstatistiek dat er in het kwartaal patroon een bias kan optreden aangezien dit bepaald wordt door het moment van enquêteren. In het onderzoek is het kwartaalpatroon verkregen door gebruik te maken van andere indicatoren zoals de tellingen op het wegennet op basis van NDW gegevens. CBS, NDW en Panteia hebben de afgelopen maanden nauw samengewerkt om uit de NDW tellusgegevens een zo betrouwbaar mogelijk beeld van het wegvervoer te verkrijgen. Het CBS heeft dit opgenomen in het dashboard dat zij hebben opgesteld om de crisis zo goed mogelijk te monitoren. Naast dat de NDW tellingen zijn geanalyseerd is verder nog Weight-in-Motion (WIM) data onderzocht verkregen van ILT, hieruit blijkt dat de belading van voertuigen niet significant veranderd is. Hieruit kan worden geconcludeerd dat het aantal voertuigen een goede graadmeter is.

over land worden afgevoerd. De maritieme overslagstromen vormen een aanvullende verklaring voor de inland stromen. Met name containers, ertsen en kolen vinden hun weg via de Nederlandse havens naar het achterland, en ook in omgekeerde richting is Nederland een belangrijke draaischijf voor het goederenvervoer uit het achterland naar de rest van de Wereld.

De relatie tussen de economische ontwikkeling per sector en het vervoer van goederen is door middel van econometrische schattingen gelegd[13]. Dit is per goederensoort voor het binnenlands vervoer en de aan- en afvoer afzonderlijk uitgevoerd. Als voorbeeld, voor respectievelijk kunstmeststoffen en chemische producten (NSTR 7 en 8) is een sterke relatie met de chemische sector gevonden (exporten afzet buitenland chemische sector, binnenlands toegevoegde waarde en voor de importen verbruik landbouw voor NSTR7 en verbruik chemische sector voor NSTR8). Zo zijn verschillende sectoren gekoppeld aan de 10 onderscheiden goederengroepen. Voor de economische relaties zijn sectoren gebruikt die het vervoerspatroon het beste verklaren. In de bijlagen is te zien welke goederengroep is gekoppeld aan welke sector.

Voor elke goederengroep (10 in totaal, NSTR op hoofdstukniveau[14]) zijn 3 vergelijkingen geschat: a) voor het binnenlandse vervoer, b) voor de aanvoer en c) voor de afvoer. Deze vergelijking wordt gebruikt voor de prognosejaren en vervolgens wordt hierop de modal split (verdeling over de modaliteiten weg, rail en binnenvaart voor afzonderlijk het binnenlands, en de aan- en afvoer) per goederengroep toegepast. Daarna wordt voor ieder prognosejaar een kwartaalpatroon per goederengroep en per modaliteit toegepast (wederom afzonderlijk voor het binnenlands en de aan- en afvoer). Binnen de NSTR groepen zijn duidelijk een aantal clusters te herkennen de levensmiddelen/landbouwproducten (NSTR1 en NSTR2: landbouw en levensmiddelen), de energiesector (NSTR2 en NSTR3: kolen en olie), de metaalsector inclusief productie van staal (NSTR4 en NSTR5: ertsen en metaalproducten) de bouwsector (NSTR6: bouwmaterialen), de chemische sector (NSTR7 en NSTR8: kunstmeststoffen en chemische producten) en eindproducten (NSTR9: overige producten, eindproducten en containers).

Nadat prognoses op jaarniveau zijn verkregen worden deze vertaald in transport per modaliteit en kwartaalreeksen. Nadat deze kwartaal prognoses zijn geschat, worden vervolgens de laatste ontwikkelingen op basis van de overslaggegevens van havens en overige gevonden ontwikkelingen, zoals sluitingen van energiecentrales in binnen- en buitenland en bouwprojecten, ingebracht.

In het bijzonder in de continentale afvoer van goederen (over de weg, spoor en binnenvaart) is een aanpassing gemaakt om te corrigeren voor de doorvoer. De afvoer bevat naast de Nederlandse export ook de doorvoer via de Nederlandse havens. De export wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ontwikkelingsperspectieven van Nederlandse economie en is in het model geschat met de afzet in het buitenland. De doorvoer wordt voor een belangrijk deel bepaald door de ontwikkelingen in het buitenland, dit is niet in de KTV modelschattingen opgenomen, om dit te compenseren wordt een correctie op basis van de verwachting van de overslag van goederen in de Nederlandse havens doorgevoerd[15]. Voor het eerst is nu een kwantitatieve inschatting gemaakt van de overslag in de havens voor 2020 en 2021 op kwartaalbasis in het licht van de KTV.

[13] In het binnenlandse vervoer is een log lineaire schatting in, en in het internationale aan- en afvoer is een directe relatie met het volume van de invoer en afzet buitenland gelegd. Deze bleken de beste fit te geven. De schatting zijn ten tijde van de crisis uitgevoerd en bleek over de afgelopen jaren een betrouwbaar beeld te geven, realisatie kwam overeen met de prognose. Dit is uitgewerkt in de NEA publicatie "Korte Termijn Voorspelling Nederlands Goederenvervoer Waar zitten we in de tunnel?" juni 2009 en is destijds gepresenteerd op het Platos Modellen Colloqium en de Vervoerslogistieke werkdagen in 2009.
[14] Zie Bijlage 3 voor de verschillende goederengroepen.
[15] De economische ontwikkeling en het effect van corona in de omringende landen zal niet extreem veel anders zijn dan in Nederland, wel kan door een verschil in sectorstructuur op macroniveau en de genomen maatregelen het verschil met omringende landen groter zijn.

Schatting maritieme overslag

Allereerst is de gepubliceerde realisatiedata van de overslag in de havens per kwartaal voor de jaren 2018, 2019 en het eerste kwartaal van 2020 verzameld. Voor Amsterdam is voor het eerste kwartaal 2020 een inschatting gemaakt, aangezien nog geen cijfers voor deze periode bekend zijn. Vooralsnog is data van de drie grote Nederlandse zeehavens, te weten Rotterdam (inclusief alle havens aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg), Amsterdam (inclusief alle havens in het Noodzeekanaalgebied) en Zeeland Seaports (Vlissingen en Terneuzen) beschikbaar gekomen voor deze studie. De totale overslag van deze drie havens bedroeg 613 miljoen ton in 2019[16].

De prognoses voor (het resterende deel van) 2020 en 2021 zijn opgebouwd per (relevante) goederensoort. Hierbij is zoveel mogelijk gegroepeerd naar de NSTR indeling maar deze indeling komt niet geheel overeen met de indeling van de beschikbare data.

In eerste instantie is geprobeerd een correlatie te vinden tussen de (door CPB) verwachte economische groei / krimp per kwartaal voor recente jaren enerzijds en de gerealiseerde overslag in de betreffende havens. Deze correlatie bleek niet eenduidig te zijn, zodat de overslagprognoses een "expert"-doorvertaling zijn van de kwalitatieve uitgangspunten per scenario, zoals gepubliceerd door het CPB, uitgaande van de meest recente realisatiedata van Q1 2020.
De prognoses (per goederensoort) worden berekend op basis van een verwachte groeifactor (als percentage) en het gerealiseerde / verwachte overslagvolume in het voorgaande kwartaal. De groeifactor is derhalve "kwartaal op kwartaal", opvolgend en niet in overeenkomst met het voorgaande jaar.

Op basis van de berekende (totale) overslagprognose per kwartaal is een prognose voor het gehele jaar (2020 respectievelijk 2021) berekend, alsmede een groeifactor op jaarbasis. Hiermee is een goede vergelijking van de resultaten mogelijk tussen de verschillende scenario's. In eerste instantie is voor de prognoses voor alle drie havens dezelfde set van groeifactoren toegepast. Waar de berekende resultaten duidelijk afweken van de (realistische) verwachting voor de betreffende haven is de betreffende groeifactor aangepast. De volgende veronderstellingen liggen aan de basis van de voorspelling van de maritieme overslag voor elk van de 3 scenario's:

CEP-scenario:

- De algemene groeiontwikkeling is in feite voortzetting van de trend, hoewel de groeisnelheid voor de komende jaren duidelijk lager is in vergelijking met voorgaande jaren.
- De afname in fossiele brandstoffen en energiedragers gaat geleidelijk door, in lijn met de ontwikkelingen als gevolg van de energietransitie. Dit betreft vooral de overslag van kolen en in mindere mate die van ruwe olie en olieproducten, onder de aanname dat raffinaderijen in de komende jaren nog zullen produceren op vrijwel volledige capaciteit. De overslag van biomassa neemt gestaag toe.

COVID1-scenario:

- Dit scenario kent een snel herstel in de 2e helft van 2020, zodat op jaarbasis de afname in overslag in 2020 (relatief) beperkt blijft en een redelijke groei in 2021 mogelijk is.
- Sterke afname van ertsoverslag (mede voor de auto-industrie) in Q2 en gedeeltelijk in Q3, daarna volgt geleidelijk herstel.
- Dit geldt ook voor de containeroverslag (met name in Rotterdam).

[16] Havens waarvoor geen gegevens op kwartaalbasis en goederengroepen voor zijn verkregen zijn die van Moerdijk Delfzijl/Eemshave en Harlingen, deze zij niet meegenomen, het totaalcijfer van de overslag van deze havens bedroeg in 2019 33,5 mln ton.

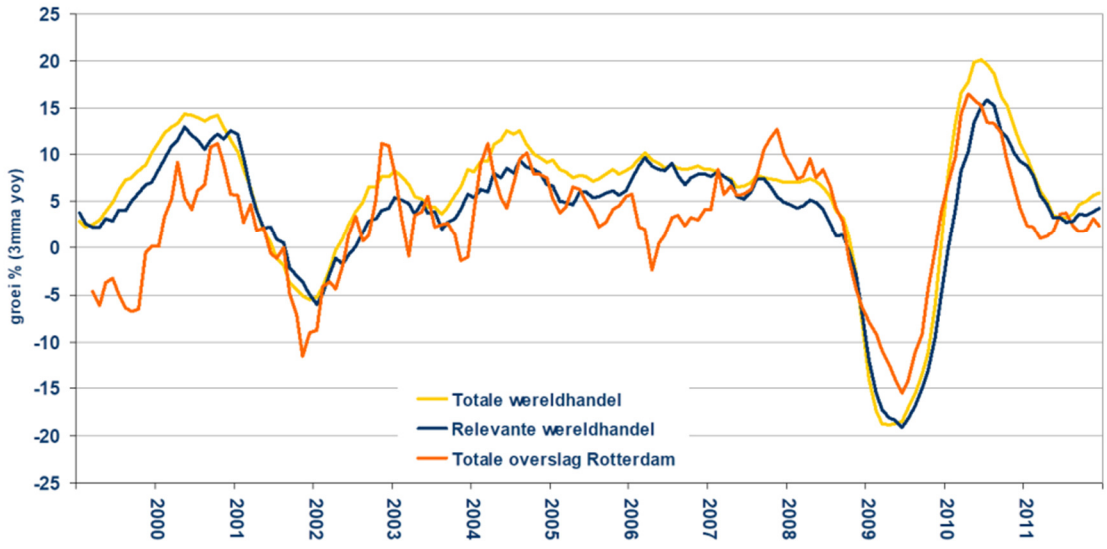
- Ook afname in overslag van ruwe olie en olieproducten als gevolg van lagere productie van raffinaderijen in 2020 met een herstel in 2021. Er zal enige impact van seizoensinvloeden zichtbaar zijn.

COVID4-scenario:

- Dit scenario kent een forse en langdurige impact van COVID-19 en pas geleidelijk herstel in de 2e helft van 2021. Dit leidt op jaarbasis tot een forse afname in overslag in 2020 en stabilisatie in 2021.
- Containeroverslag (met name in Rotterdam) daalt fors in 2020 maar toont geleidelijk herstel in 2021 als gevolg van vraagherstel in consumer markten. Impact van re- of near-shoring van productiefaciliteiten blijft nog beperkt vanwege terugval in investeringen.
- Impact van energietransitie op overslagvolume van energiedragers (met name kolen) blijft doorwerken. Forse krimp van staalmarkt (auto-industrie) zodat ook ertsoverslag sterk terugloopt en met slechts licht herstelt in 2021.

Bij de ontwikkelingen tijdens en na de financiële crisis van 2009 is gebleken dat de overslag in de Nederlandse havens uiteraard meebeweegt met de ontwikkeling van de wereldhandel, en dus ook de industriële productie in Nederland (en Duitsland), maar dat de bewegingen in het algemeen minder heftig zijn. Ook blijkt dat het herstel in overslag iets vooruitloopt op dat van de wereldhandel (zie ook onderstaande figuur, waarin relevante wereldhandel de ontwikkeling van de wereldhandel van de goederen die juist in Rotterdam worden overgeslagen).

Figuur 1 Groei overslag in de Rotterdamse haven vs groei in de wereldhandel vanaf het 2000 t/m 2012 (3 maandelijks voortschrijdende gemiddelde, jaar op jaar)[17]



Bij de huidige COVID-19 crisis is de verwachting dat een vergelijkbaar patroon zich zal voordoen. Dit komt tot uiting in de prognose voor de overslag in de Nederlandse zeehavens voor met name de COVID1 en COVID4 scenario's, waarbij verwacht wordt dat de totale overslagvolumes in het laatste deel van de respectievelijke crisis periode alweer enige groei laten zien.

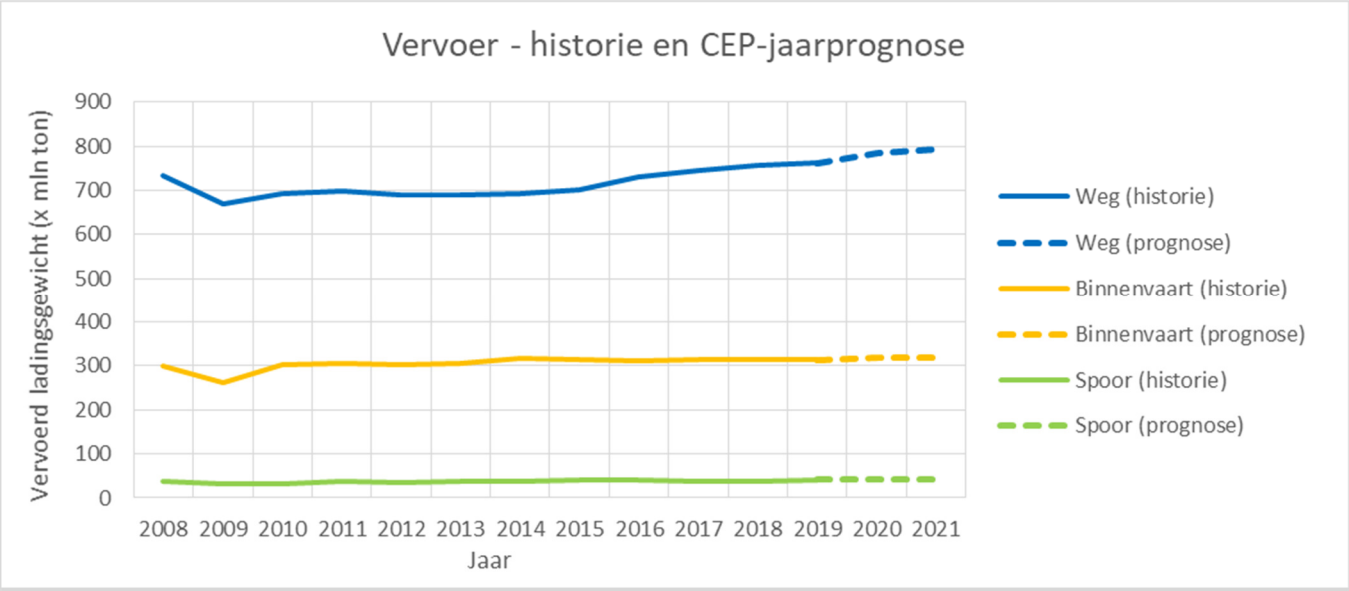
[17] Door gebrek aan gegevens was het niet mogelijk dit figuur te actualiseren t/m 2019, het is ter illustratie.

4 Korte termijn verkenningen goederenvervoer 2020-2021

4.1 Inleiding

In dit hoofdstuk worden de resultaten van de verkenningen gepresenteerd. Zoals eerder opgemerkt, gegevens zijn tot het 1e kwartaal 2020 als basis genomen en zijn dus gelijk voor de drie scenario's: CEP, COVID1 en COVID4. Eerst worden de resultaten van het CEP scenario getoond, deze zijn in onderstaande figuur weergegeven. Hierin is vanaf 2008 het vervoerde volume per vervoerwijze weergegeven. Dit kan worden opgevat als een "niets gebeurd" scenario, alsof er geen coronacrisis zou hebben plaatsgevonden. Dit vormt de benchmark voor de twee COVID scenario's. In de tabel zijn ook de numerieke waarden weergegeven voor een goed begrip van de afname van de volumes.

Figuur 2: Vervoerd ladinggewicht (in mln ton) voor verschillende modaliteiten van 2008 tot 2019 en de CEP-prognose voor 2020 en 2021



Tabel 4: Vervoerd ladinggewicht (in mln ton) voor verschillende modaliteiten van 2008 tot 2019 en de CEP-prognose voor 2020 en 2021

jaar	*Weg*	*Binnenvaart*	*Spoor*	*Totaal*
2008	734,0	300,5	38,0	1072,5
2009	670,7	262,5	31,0	964,2
2010	691,6	302,3	33,0	1026,9
2011	698,5	306,3	37,0	1041,8
2012	688,5	301,7	36,0	1026,2
2013	690,0	306,6	37,0	1033,6
2014	692,0	317,7	38,0	1047,7
2015	701,0	313,8	40,0	1054,8
2016	730,0	311,0	40,0	1081,0
2017	745,0	314,0	38,0	1097,0
2018	757,0	313,0	38,0	1108,0
2019	762,1	314,0	41,5	1117,7
2020p	783,0	317,5	41,6	1142,1
2021p	793,8	318,5	41,9	1154,3

Figuur 2 en Tabel 4 tonen de ontwikkelingen per jaar voor het totaal vervoerd ladinggewicht voor weg, binnenvaart en spoor. Er is een verschil in absolute aantallen tussen de drie modaliteiten, het wegvervoer heeft het grootste aandeel in het totaal, gevolgd door respectievelijk binnenvaart en spoor.

In het Panteia rapport "CPB scenario's economische gevolgen coronacrisis voor sectoren, grootteklassen en regio's (mei 2020)", waarop deze studie is gebaseerd, is een uitvoerige beschrijving gegeven van economische gevolgen voor de diverse sectoren. Een aantal specifieke ontwikkelingen van belang voor de transportsector zullen hier verder uitgewerkt worden, verder wordt verwezen naar het voornoemde rapport.

Ondanks het Chinese nieuw jaar en verspreiding van het virus in China bleef het volume in de deepsea containers in Rotterdam op peil in het eerste kwartaal van 2020. De Nederlandse handel is zeer verweven met die van China en de Rotterdamse haven is, na die van Hamburg, in Europa het meest verbonden met China. Door de verwachte vraaguitval ten gevolge van het virus zal de containerroverslag dalen in de COVID scenario's, de mate waarin is afhankelijk van de duur en ernst van de maatregelen.

Voor de bouw geldt dat ook zonder coronacrisis in 2020 een matige ontwikkeling werd verwacht in verband met de stikstof/PFAS problematiek[18]. De bouw is door de maatregelen tegen het coronavirus niet stil komen te liggen. In tegenstelling tot veel andere sectoren, zoals de industrie, exporteert de sector niet of nauwelijks en heeft daardoor geen connecties met de getroffen landen. Verwacht wordt dat anticyclisch investeren na de crisis om de economie uit het dal te halen vooral gunstig uitpakt voor de bouw en installatiesector, dit effect is niet in deze verkenning opgenomen. Er wordt in deze verkenning rekening gehouden met een afname van de bouwsector met als gevolg een afname van het vervoer van bouwmaterialen (NSTR6 en deel NSTR9) zowel in de CEP als de COVID scenario's

[18] De ontwikkeling van overheidsinvesteringen en de investeringen in woningen – die beide een grote bouwcomponent hebben – is ongewijzigd verondersteld ten opzicht van de eerdere ramingen uit CEP 2020.

Voor de landbouw zijn de gevolgen van het virus per sub-sector verschillend. Vooral de sierteelt en bedrijven die leveren aan horeca hebben het moeilijk. Ook de visserij lijdt onder het sluiten van horeca. Het sluiten van de horeca heeft verregaande gevolgen voor de landbouw; een groot deel van het geproduceerde voedsel komt niet direct bij consumenten terecht, maar via restaurants en bedrijfskantines. Daar tegenover staat dat de leveringen aan supermarkten dit compenseren. Er komen minder producten uit afgesloten gebieden, waardoor producten tegen hogere prijzen van de Nederlandse producenten worden afgenomen. Voor de landbouwproducten (NSTR 0 en 1) wordt in vervoerd volume een geringe afname verwacht in de COVID scenario's.

In de industrie hebben bedrijven weinig te maken gehad met sluiting in verband met de lockdown, hierdoor is er geen sprake geweest van een abrupte omzetdaling en/of het compleet wegvallen van omzet zoals in bijvoorbeeld de horeca. Echter, zoals voor de gehele Nederlandse economie geldt, is de Nederlandse industrie sterk geïnternationaliseerd en daardoor gevoelig voor de wereldeconomie. De industrie heeft in de eerste plaats te maken met gevolgschade door vertraging in de toelevering van grondstoffen en halffabricaten die de productie verstoren. Was er eerst alleen sprake van vertraging in grondstoffen en halffabricaten, inmiddels is er sprake van algehele vraaguitval. De Rabobank verwacht door de coronacrisis voor de industrie een krimp van ongeveer 10% in 2020[19], wat vooral gevolgen heeft voor metaal- en eindproducten (NSTR 5 en 9). Verder zal in de COVID scenario's de vraag naar staal afnemen, dit heeft gevolgen voor het vervoer van kolen en ertsen (NSTR 2 en 4). Verder zal de vraag naar kolen voor energieopwekking verder afnemen in de COVID scenario's, deze trend is ook in het CEP waarneembaar met de energietransitie als oorzaak.

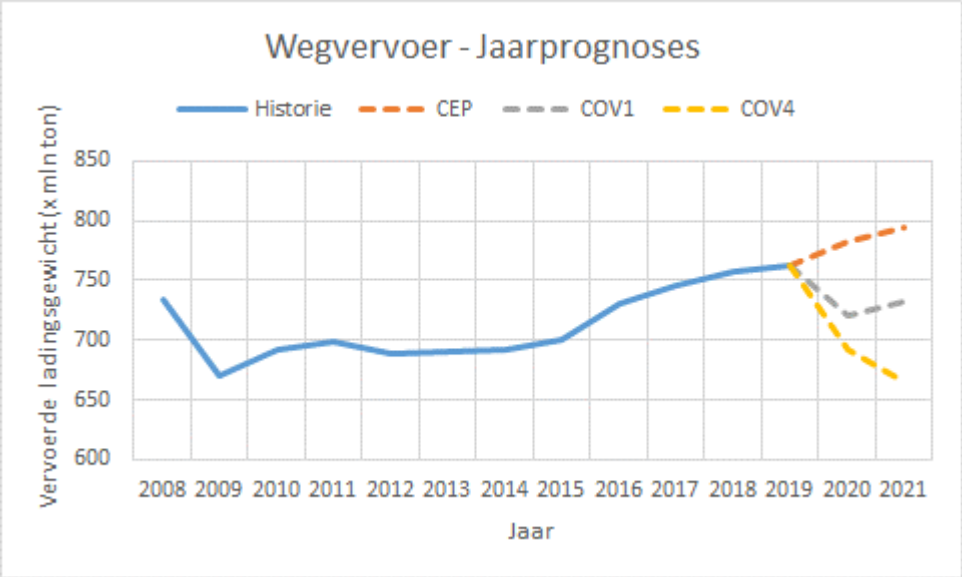
In de bijlagen zijn de gedetailleerde cijfers per jaar en kwartaal opgenomen van de vervoerde volumes. In de hiernavolgende paragrafen worden de resultaten voor het wegvervoer, de binnenvaart, het spoorvervoer en de maritieme overslag getoond op hoofdlijnen.

4.2 Wegvervoer

Figuur 3 laat de jaarprognoses voor het wegvervoer zien. De reeks begint in 2008 om ook vergelijkingen met de niveaus tijdens de financiële crisis mogelijk te maken. In de tijden voor het coronavirus groeide het goederenvervoer over de weg gestaag elk jaar sinds 2015. Wel duurde het lang voordat het wegvervoer van de crisis was hersteld: pas in 2017 werd er weer evenveel vervoerd als in 2008. In het CEP scenario zet deze trend zich door in 2020 en 2021. Het COVID1 scenario verwacht een krimp van het vervoerde ladinggewicht van 5.5% in 2020 en gedeeltelijk herstel in 2021. Met het COVID4-scenario neemt het wegvervoer in beide jaren af en gaat het in 2021 onder het dieptepunt van de kredietcrisis, met een verschil van 2,4%.

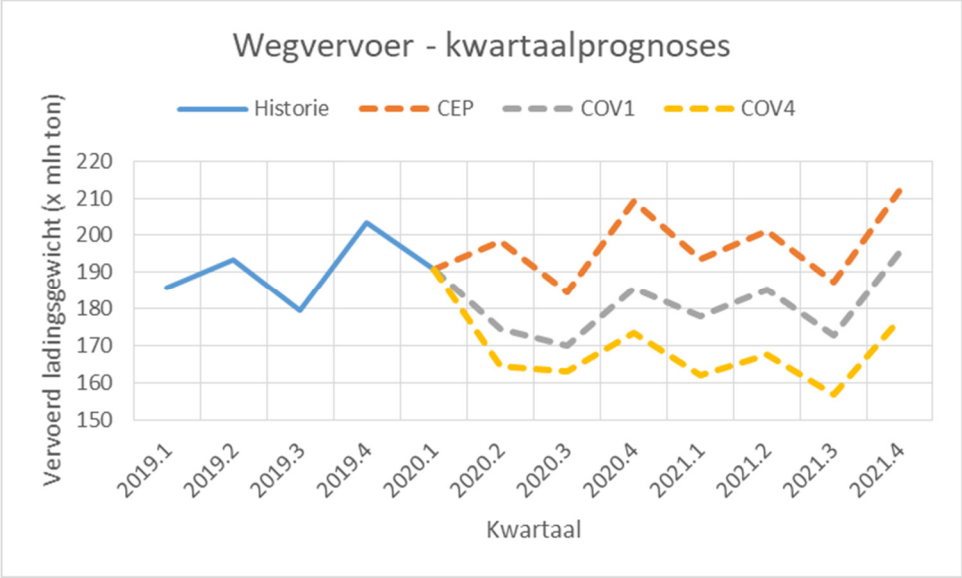
[19] https://economie.rabobank.com/publicaties/2020/april/effecten-van-coronacrisis-op-regionale-economieen/.

Figuur 3: Prognoses voor het goederenvervoer over de weg voor de jaren 2020 en 2021



De kwartaalprognoses (Figuur 4) voor het wegvervoer laten meer fluctuaties zien dan de jaarprognoses. Verder is de realisatie van het eerste kwartaal van 2020 opgenomen waarin een afname zichtbaar is. Dit is het gebruikelijke seizoen patroon, het eerste kwartaal in het wegvervoer is altijd lager dan het laatste kwartaal van het jaar daarvoor. We constateren dat het binnenlandse vervoer in het eerste kwartaal van 2020 zelfs is toegenomen ten opzichte van het eerste kwartaal van 2019. Het internationale wegvervoer gemeten aan de grenzen is echter wel in het eerste kwartaal 2020 afgenomen ten opzichte van het jaar daarvoor. Het CEP-scenario laat daarna een lichte toename zien gevolgd door een afname volgens het gebruikelijke seizoenpatroon voor het wegvervoer. In beide COVID-scenario's krimpt het wegvervoer twee kwartalen op rij, maar voor kwartaal 4 is voor alle drie scenario's een toename te zien. In 2021 volgen de scenario's grotendeels dezelfde trend.

Figuur 4: Prognoses voor het wegvervoer voor de kwartalen van 2e kwartaal 2020 t/m 4e kwartaal 2021



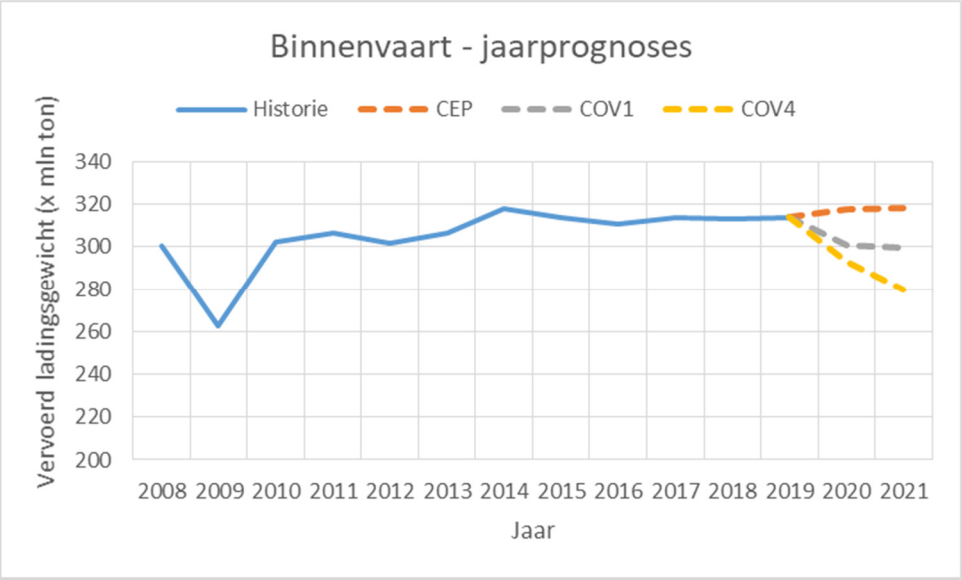
Tabel 5: Procentuele veranderingen per jaar en kwartaal voor het wegvervoer

Weg	*% jaar/kwartaal ervoor*				*% zelfde kwartaal jaar ervoor*			
	Historie	CEP	COV1	COV4	Historie	CEP	COV1	COV4
2018	1,6%							
2019	0,7%							
2020		2,7%	-5,5%	-9,3%				
2021		1,4%	1,5%	-3,9%				
2019.2	4,1%							
2019.3	-7,0%							
2019.4	13,2%							
2020.1	-6,2%				2,8%			
2020.2		4,0%	-8,6%	-13,8%		2,7%	-9,7%	-14,9%
2020.3		-6,9%	-2,5%	-0,8%		2,8%	-5,3%	-9,2%
2020.4		13,1%	9,0%	6,4%		2,7%	-8,8%	-14,7%
2021.1		-7,4%	-4,0%	-6,6%		1,4%	-6,7%	-15,1%
2021.2		3,9%	4,1%	3,5%		1,4%	6,2%	2,0%
2021.3		-6,9%	-6,8%	-6,4%		1,4%	1,5%	-3,7%
2021.4		13,0%	13,2%	12,7%		1,3%	5,4%	2,0%

4.3 Binnenvaart

De binnenvaart (Figuur 5) herstelde vrij snel van de crisis in termen van vervoerd ladinggewicht. Na de schok in 2009 bleven de jaarlijkse volumes vrij stabiel, een trend die zich zou doorzetten volgens het CEP scenario in 2020 en 2021. In zowel de COVID1- en COVID4-scenario's vindt er wel een afname plaats, maar deze zijn niet van de orde van grootte zoals die in het wegvervoer en komen niet onder het niveau van 2009.

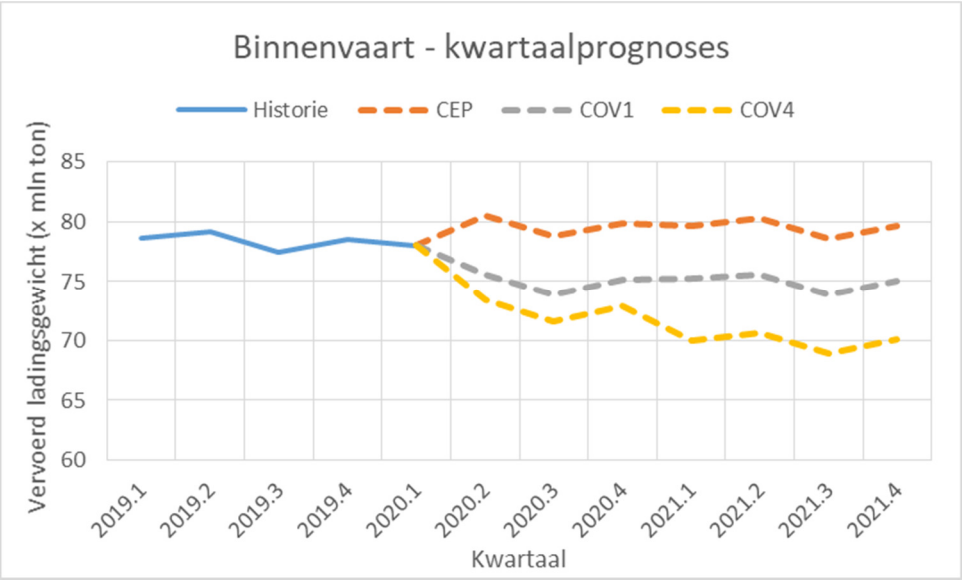
Figuur 5: Prognoses voor het goederenvervoer via de binnenvaart voor de jaren 2020 en 2021



Kijkend naar de kwartaalprognoses voor de binnenvaart in Figuur 6 valt op dat de fluctuaties in het vervoerde gewicht niet zo groot zijn als die in het wegvervoer. Het CEP-scenario blijft licht schommelen na een toename in het tweede kwartaal en na een twee kwartalen durende afname

geldt voor het COVID1-scenario hetzelfde. In het COVID4-scenario zet de afname zich wel verder voort in 2021.

Figuur 6: Prognoses voor het goederenvervoer voor de kwartalen van 2e kwartaal 2020 t/m 4e kwartaal 2021



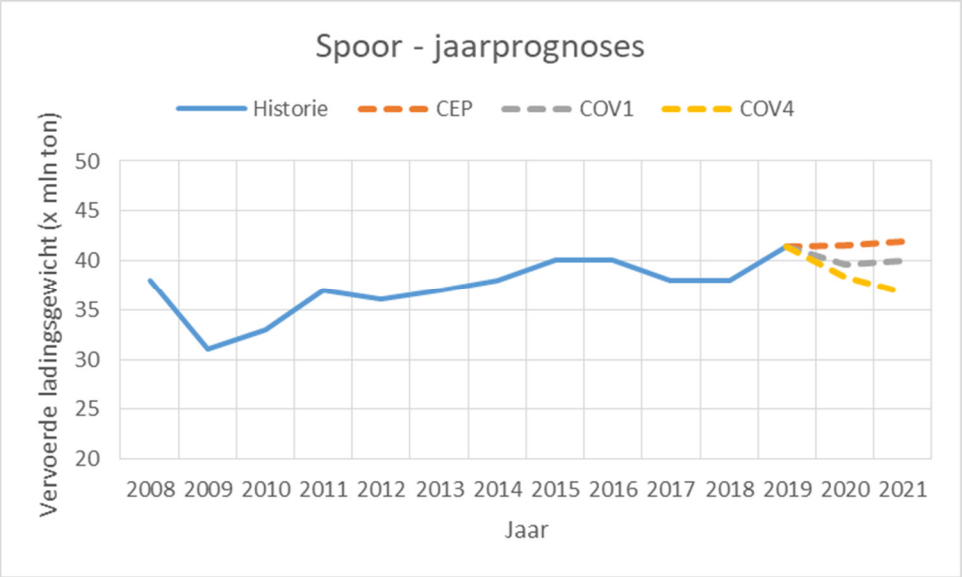
Tabel 6: Procentuele veranderingen per jaar en kwartaal voor de binnenvaart

Bvrt	*% jaar/kwartaal ervoor*				*% zelfde kwartaal jaar ervoor*			
	Historie	CEP	COV1	COV4	Historie	CEP	COV1	COV4
2018	-0,3%							
2019	0,3%							
2020		1,1%	-4,2%	-8,0%				
2021		0,3%	-0,3%	-5,3%				
2019.2	0,7%							
2019.3	-2,2%							
2019.4	1,4%							
2020.1	-0,6%				-0,7%			
2020.2		3,1%	-3,2%	-7,3%		1,7%	-4,6%	-8,6%
2020.3		-2,1%	-2,2%	-2,6%		1,7%	-4,7%	-9,0%
2020.4		1,4%	1,7%	2,0%		1,7%	-4,3%	-8,4%
2021.1		-0,3%	0,2%	-4,9%		2,1%	-3,6%	-12,3%
2021.2		0,8%	0,4%	1,1%		-0,2%	0,0%	-4,4%
2021.3		-2,1%	-2,2%	-2,7%		-0,2%	0,1%	-4,5%
2021.4		1,3%	1,6%	2,0%		-0,3%	0,0%	-4,5%

4.4 Spoor

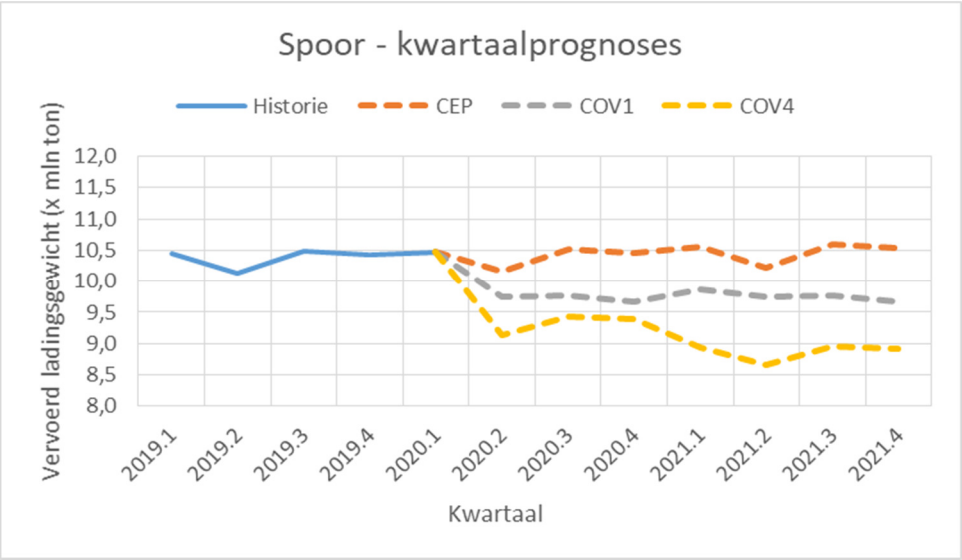
Figuur 7 laat zien dat net als in de binnenvaart ook op het spoor het dieptepunt in 2009 lag. Net als bij de andere modaliteiten is er ook hier erna herstel te zien, al is er tussen sommige jaren nog een licht negatief verschil. Het vervoerde ladinggewicht in 2020 en 2021 was in het CEP scenario beraamd rond hetzelfde niveau als dat in 2019. De COVID-scenario's laten beide een lichte afname zien, minder groot dan die voor de weg en binnenvaart. Waar het COVID1-scenario weer een toename laat zien in 2021, geldt dit niet voor COVID4 en daalt het jaartotaal tot een niveau rond die van 2011.

Figuur 7: Prognoses voor het goederenvervoer over het spoor voor de jaren 2020 en 2021



In Figuur 8 is te zien dat in alle scenario's er een afname verwacht wordt voor het tweede kwartaal van 2020. De prognose volgens het COVID1-scenario is dat het niveau daarna stabiel blijft. Het CEP voorspelt volledig herstel in het derde kwartaal en wederom een stabiel niveau daarna. Ook in het COVID4-scenario vindt er herstel plaats in het derde kwartaal, al is het slechts gedeeltelijk. Daarna neemt het niveau verder af tot in 2021.

Figuur 8: Prognoses voor het spoorvervoer voor de kwartalen van 2e kwartaal 2020 t/m 4e kwartaal 2021



Tabel 7: Procentuele veranderingen per jaar en kwartaal voor het spoorvervoer

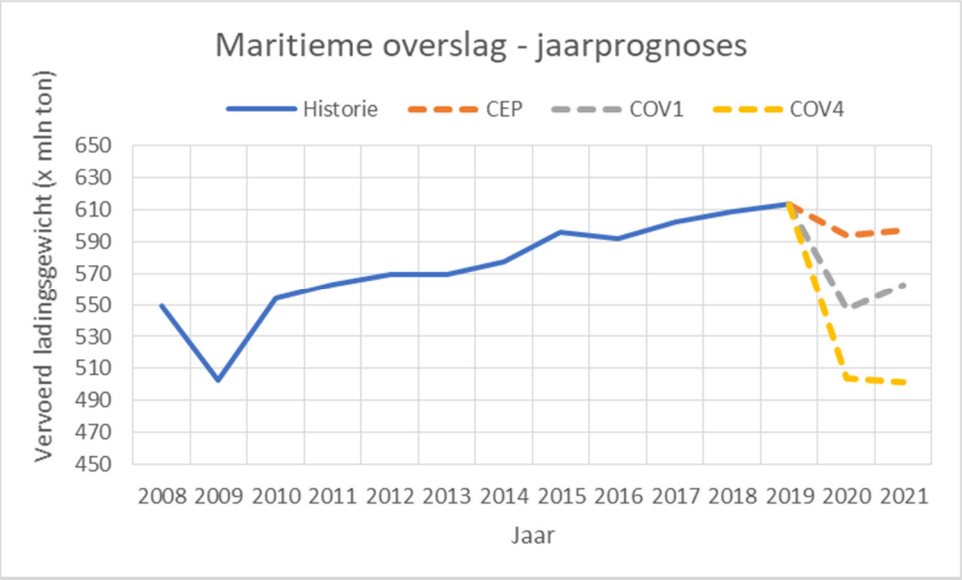
Spoor	*% jaar/kwartaal ervoor*				*% zelfde kwartaal jaar ervoor*			
	Historie	CEP	COV1	COV4	Historie	CEP	COV1	COV4
2018	0,0%							
2019	9,1%							
2020		0,3%	-4,5%	-10,0%				
2021		0,8%	0,8%	-5,1%				
2019.2	-3,0%							
2019.3	3,5%							
2019.4	-0,5%							
2020.1	0,4%				0,3%			
2020.2		-3,0%	-7,0%	-12,8%		0,2%	-3,8%	-9,9%
2020.3		3,6%	0,2%	3,3%		0,4%	-6,9%	-10,0%
2020.4		-0,6%	-1,0%	-0,5%		0,3%	-7,4%	-10,0%
2021.1		0,9%	2,1%	-4,9%		0,7%	-5,8%	-14,7%
2021.2		-3,1%	-1,2%	-3,0%		0,7%	0,0%	-5,1%
2021.3		3,7%	0,2%	3,4%		0,8%	0,1%	-5,1%
2021.4		-0,6%	-1,0%	-0,5%		0,8%	0,1%	-5,1%

4.5 Maritieme overslag

Voor de maritieme overslag (zie onderstaande figuur) wordt er voor alle drie scenario's een afname verwacht in 2020, variërend in grootte met de ernst van het scenario. In 2021 herstelt het vervoer zich in het COVID1-scenario, maar in CEP en COVID4 is er een lichte afname. Uit onderstaande figuur blijkt dat het niveau voor COVID4 in 2021 duikt onder dat van de kredietcrisis in 2009 (verschil van 0,1%). De totale overslag in de drie havens Rotterdam, Amsterdam en Zeeland Seaports bedroeg 613 miljoen ton in 2019, de aandelen van de havens waren hierin respectievelijk 77%, 17% en 6%[20].

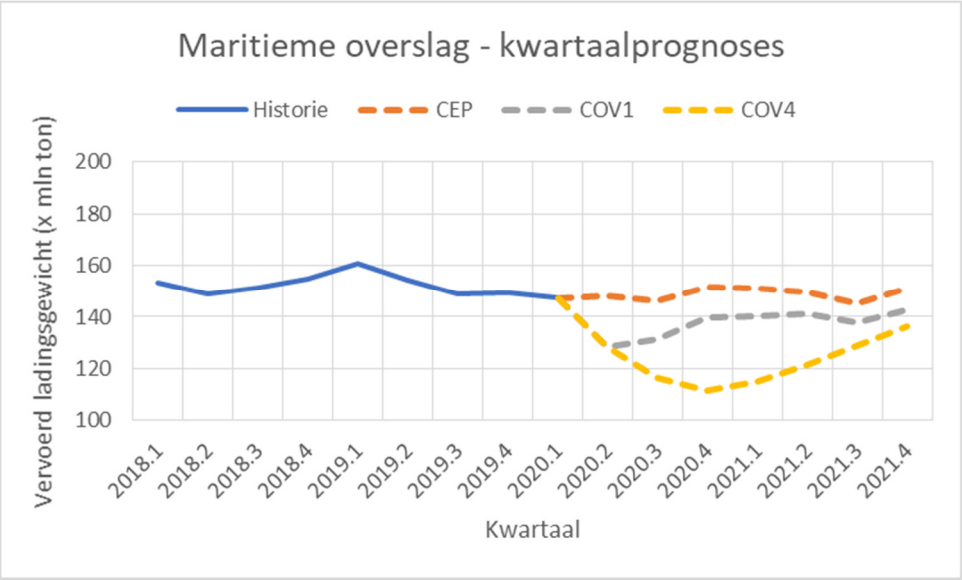
[20] Havens die niet in de prognose zijn opgenomen, zijn die van Moerdijk (overslag van 16,6 mln ton in 2019), Delfzijl (12,7 mln ton in 2019) en Harlingen (4,2 mln ton in 2019), hier was onvoldoende informatie mbt goederensoorten bekend om een betrouwbare prognose op te stellen.

Figuur 9: Prognoses voor het goederenvervoer via de maritieme overslag voor de jaren 2020 en 2021



Het jaar in kwartalen uitgesplitst, levert voor de prognoses grotendeels hetzelfde beeld op. Hier is te zien dat het herstel in het COVID1-scenario al in het derde kwartaal van 2020 in gang wordt gezet. Ook vindt er herstel plaats in de tweede helft van 2021 in het COVID4-scenario. Dit is in lijn met het patroon dat eerder is gesignaleerd, na de financiële crisis van 2009 waren het de havens die als eerste een opleving zagen.

Figuur 10: Prognoses voor het vervoer via de maritieme overslag voor de kwartalen van 2e kwartaal 2020 t/m 4e kwartaal 2021



Tabel 8: Procentuele veranderingen per jaar/kwartaal voor de maritieme overslag

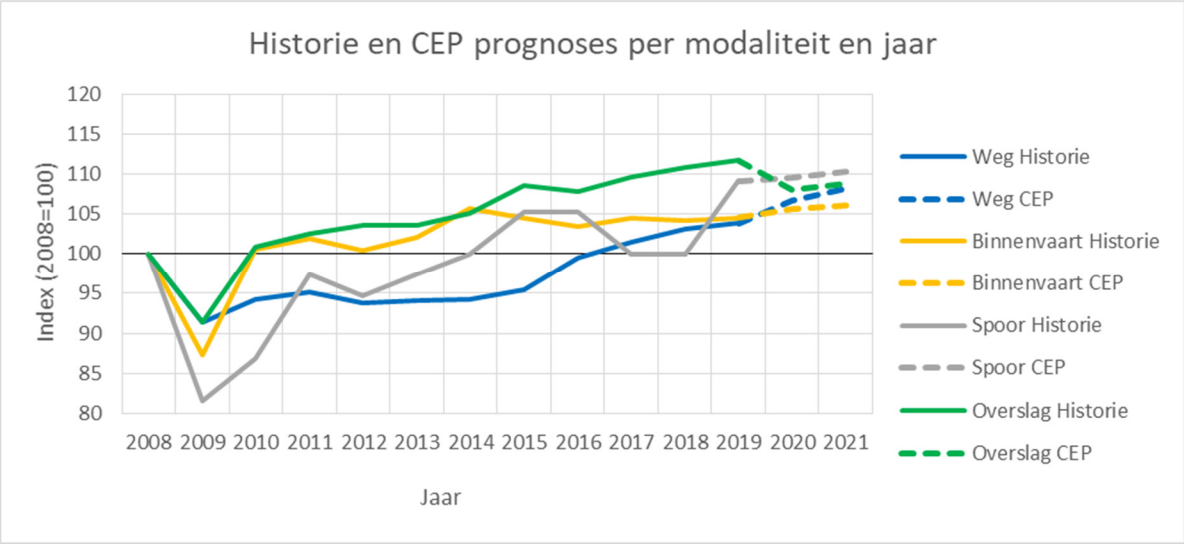
Ovrslg	*% jaar/kwartaal ervoor*				*% zelfde kwartaal jaar ervoor*			
	Historie	CEP	COV1	COV4	Historie	CEP	COV1	COV4
2018	1,0%							
2019	0,8%							
2020		-3,2%	-10,8%	-17,8%				
2021		0,6%	2,8%	-0,4%				
2019.1	4,0%				5,0%			
2019.2	-4,1%				3,5%			
2019.3	-3,5%				-1,7%			
2019.4	0,3%				-3,6%			
2020.1	-1,3%				-8,5%			
2020.2		0,6%	-12,8%	-12,7%		-4,0%	-16,8%	-16,7%
2020.3		-1,2%	2,4%	-9,5%		-1,8%	-11,6%	-21,8%
2020.4		3,8%	6,4%	-4,1%		1,7%	-6,3%	-25,2%
2021.1		-0,6%	0,4%	3,0%		2,5%	-4,7%	-21,9%
2021.2		-0,8%	0,7%	5,8%		1,1%	10,1%	-5,4%
2021.3		-3,1%	-2,7%	5,8%		-0,7%	4,6%	10,7%
2021.4		4,2%	3,7%	5,8%		-0,3%	2,0%	22,0%

4.6 Prognoses per scenario

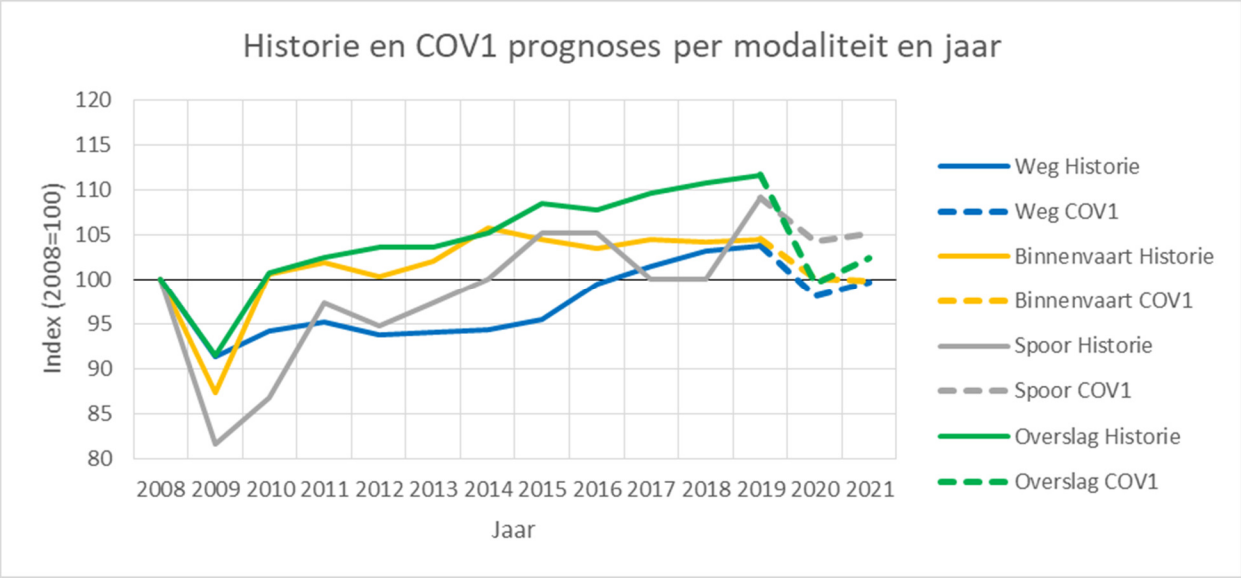
De vorige paragrafen vergeleken per modaliteit de drie scenario's en hun impact op het goederenvervoer. Deze paragraaf heeft een andere insteek en vergelijkt per scenario de impact op de verschillende modaliteiten. Zo kunnen we zien welke modaliteiten in de prognose het hardste geraakt worden door de coronacrisis en waar de schade meevalt. Om de vergelijking mogelijk te maken, zijn voor alle modaliteiten indices genomen. In de grafieken op jaarbasis is 2008 de referentie, in de grafieken op kwartaalbasis is dat 2019 kwartaal 1.

De resultaten per jaar (Figuur 11, Figuur 12 en Figuur 13) laten zien dat alle modaliteiten het dieptepunt in 2009 tijdens de kredietcrisis kenden. De grootste afname vond plaats in het spoorvervoer, namelijk bijna 19% ten opzichte van. In de binnenvaart en de overslag was ook een afname te zien, maar beide modaliteiten herstelden zich daar snel van, in 2010 lag het niveau al hoger dan in 2008. Voor het spoor gold dat in 2014 en het wegvervoer in 2017. In 2019 had de overslag relatief gezien het hoogste niveau, vergeleken met 2008. Uit de prognoses blijkt dat het spoorvervoer in alle scenario's de hoogste index laat zien, waar dus in de kredietcrisis het omgekeerde het geval was. Voor de overige modaliteiten verschilt het per scenario waar de hardste klappen vallen.

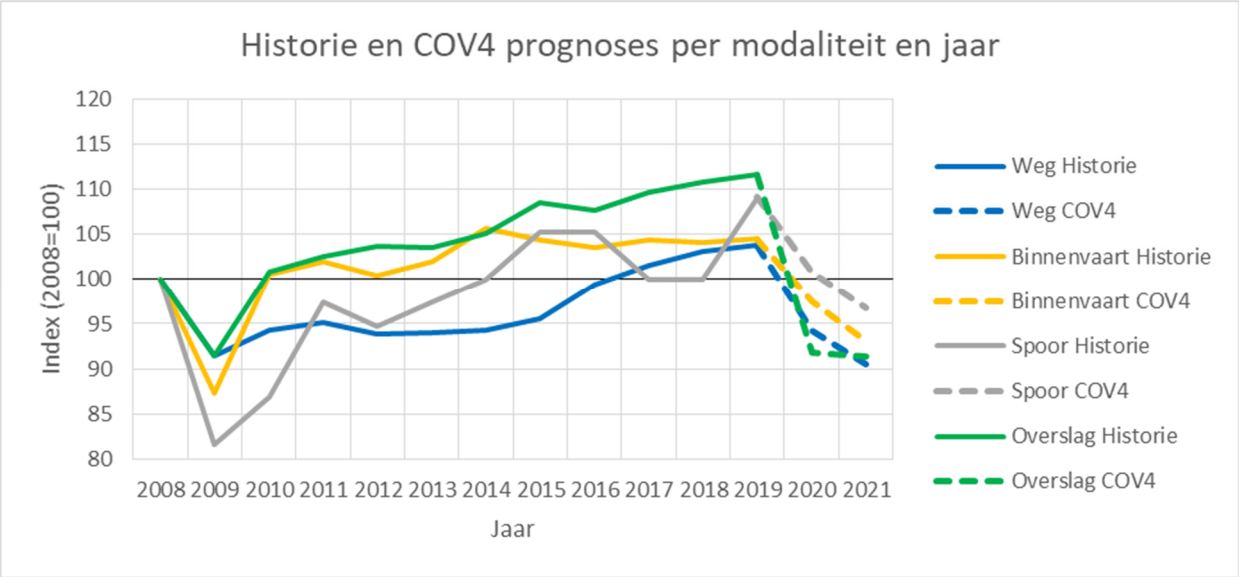
Figuur 11: De reeks sinds 2008 en de CEP prognoses per modaliteit en jaar



Figuur 12: De reeks sinds 2008 en de COVID1 prognoses per modaliteit en jaar



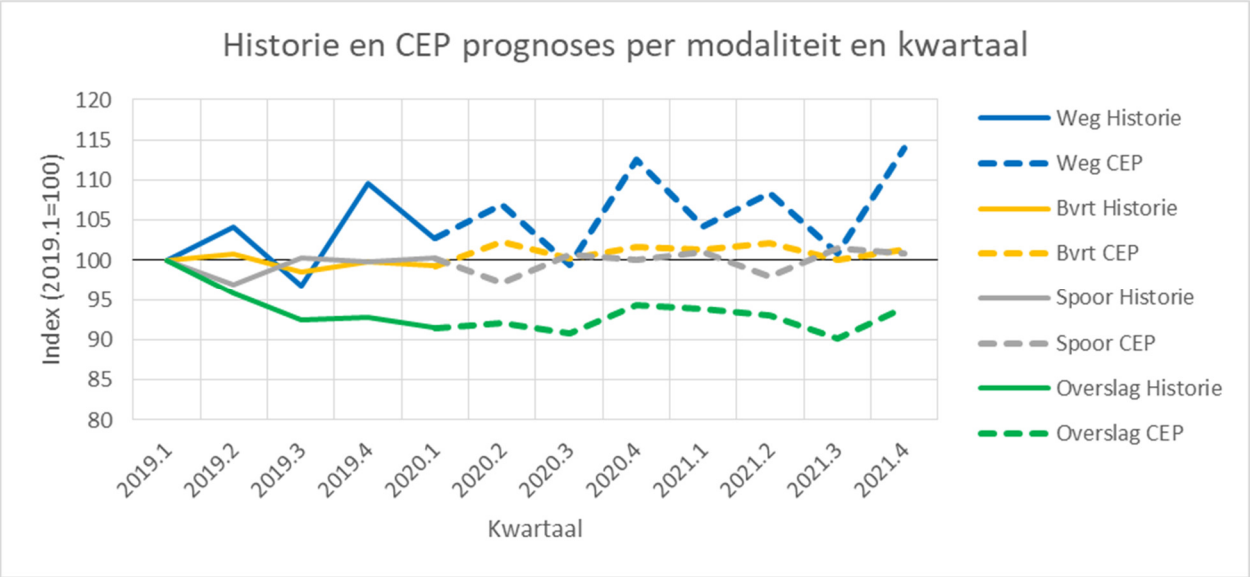
Figuur 13: De reeks sinds 2008 en de COVID4 prognoses per modaliteit en jaar



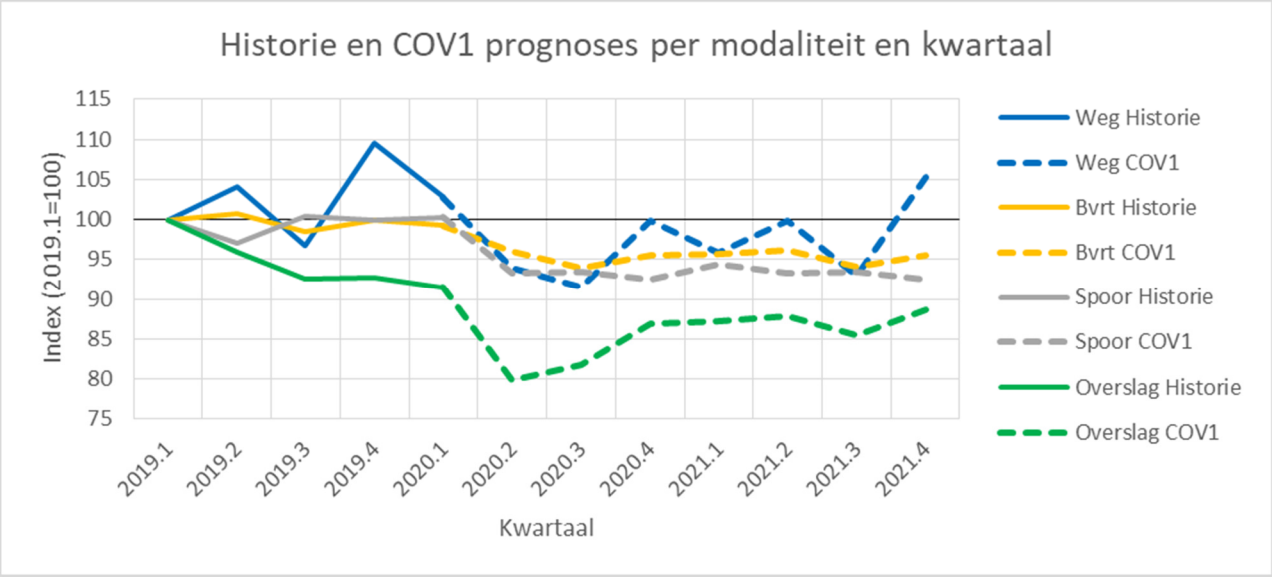
Kijkend naar de resultaten per kwartaal in Figuur 14, Figuur 15 en Figuur 16, zien we een ander beeld. Met het eerste kwartaal van 2019 als referentie, zien we voor de maritieme overslag dat sindsdien elk kwartaal de vervoerde tonnages iets lager liggen dan het kwartaal ervoor. Het spoorvervoer en de binnenvaart blijven redelijk stabiel, en in het wegvervoer zijn duidelijk de seizoentrends zichtbaar. In de CEP prognoses is voor alle modaliteiten hetzelfde patroon zichtbaar, waarbij de overslag steevast onder de rest blijft hangen. In beide COVID scenario's is duidelijk de afname in het 2e kwartaal van 2020 zichtbaar, toen de maatregelen net ingingen. Daarna is voor de weg, binnenvaart en spoor de trend nagenoeg gelijk, met als uitzondering de pieken in het wegvervoer in de laatste kwartalen van elk jaar.

Ook in de COVID scenario's is de index voor de maritieme overslag het laagst. De voorspelling is dat andere ontwikkelingen al hun impact zullen hebben op de overslag, en dat het coronavirus daar nog eens bovenop komt. Zo lopen vooral de vervoerde tonnages aan kolen (CEP: -21,1% in 2020 en -4% in 2021, t.o.v. jaar ervoor) en minerale aardolieproducten (CEP: -13,8% in 2020 en -16,8% in 2021, t.o.v. jaar ervoor) terug. Dit heeft te maken met de energietransitie en de lagere vraag naar fossiele brandstoffen.

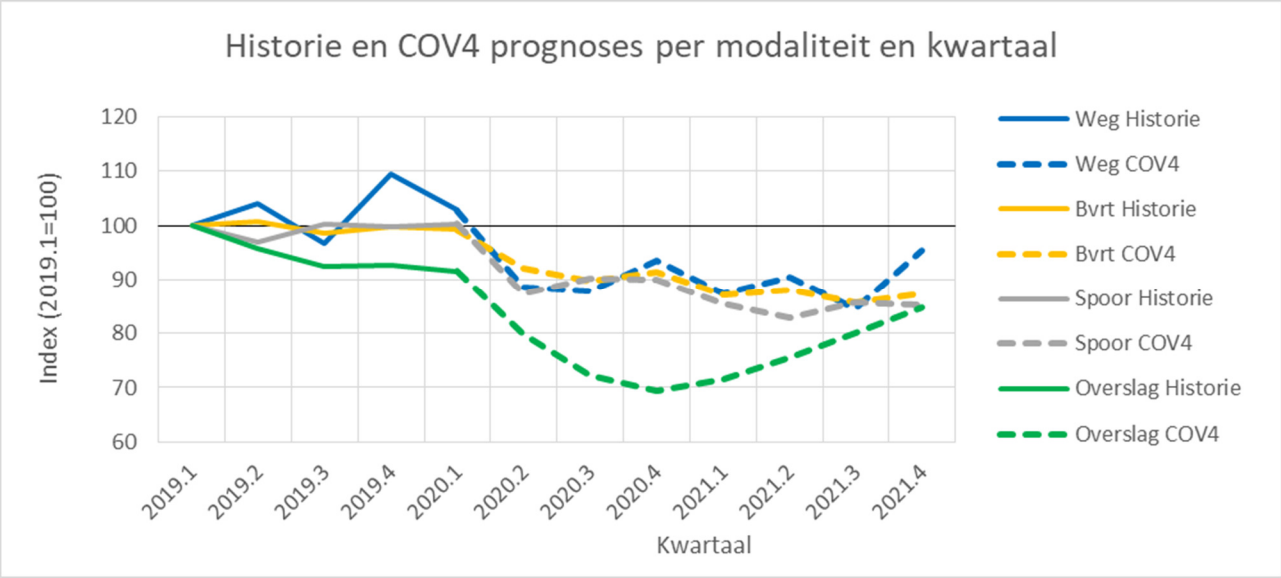
Figuur 14: De reeks sinds 2019Q1 en CEP prognoses per modaliteit en kwartaal



Figuur 15: De reeks sinds 2019Q1 en COVID1 prognoses per modaliteit en kwartaal



Figuur 16: De reeks sinds 2019Q1 en COVID4 prognoses per modaliteit en kwartaal



5 Samenvatting en conclusie

Er heerst grote onzekerheid rond het coronavirus. Het is nog niet duidelijk wat de volledige invloed van het virus gaat zijn op de Nederlandse economie. Dit rapport geeft een inschatting van de ontwikkeling van het goederenvervoer in de komende twee jaar. Dit is gebeurd aan de hand van drie CPB scenario's: het Centraal Economisch Plan, het COVID1-scenario en het COVID4-scenario. Deze scenario's variëren in de impact van het virus en bieden drie verschillende uitzichten op de toekomst. Het CEP scenario is bijna geheel zonder COVID en dient als baseline. Het COVID1-scenario rekent met beperkende maatregelen van circa 3 maanden, gevolgd door herstel, waardoor over 2020 en 2021 totaal de impact van het coronavirus beperkt blijft. COVID4 heeft een stuk grotere impact, mede doordat de maatregelen 12 maanden duren. Hierdoor is de impact merkbaar in veel sectoren, zoals de financiële sector, loopt de werkloosheid hoog op (9,4% in 2021) en is er veel steun van de overheid benodigd (78,4% staatsschuld in 2021).

Voor de ramingen is een combinatie van de PRISMA en de KTV (Korte Termijn Verkenningen goederenvervoer) modellen van Panteia gebruikt. Het PRISMA model is in een eerdere studie gebruikt om de CPB scenario's te vertalen naar de gevolgen voor economische sectoren en provincies. In deze studie is KTV gebruikt om deze sectorinformatie verder te vertalen in de volumes voor het goederenvervoer voor de drie genoemde CPB scenario's.

Tabel 9: Jaarprognoses voor het goederenvervoer per scenario en modaliteit

	% jaar ervoor			
	Historie	CEP	COV1	COV4
Weg				
2018	1,6%			
2019	0,7%			
2020		2,7%	-5,5%	-9,3%
2021		1,4%	1,5%	-3,9%
Binnenvaart				
2018	-0,3%			
2019	0,3%			
2020		1,1%	-4,2%	-8,0%
2021		0,3%	-0,3%	-5,3%
Spoor				
2018	0,0%			
2019	9,1%			
2020		0,3%	-4,5%	-10,0%
2021		0,8%	0,8%	-5,1%
Overslag				
2018	1,0%			
2019	0,8%			
2020		-3,2%	-10,8%	-17,8%
2021		0,6%	2,8%	-0,4%

De resultaten in Tabel 9 laten zien dat er significante verschillen tussen de scenario's en de modaliteiten zijn. Terwijl voor de weg, binnenvaart en spoor de verwachtingen in het CEP-scenario positief zijn voor 2020, is dit voor de maritieme overslag niet het geval, met een

verwachte afname van -3,2%. Dit wordt voornamelijk veroorzaakt door de afname in de vervoerde tonnages aan kolen en minerale olieproducten (NSTR2 en NSTR3), wat toegeschreven kan worden aan de energietransitie. In de andere modaliteiten is een afname voor deze goederengroepen (voornamelijk in afvoer) zichtbaar, maar worden ze gecompenseerd door toenames in andere goederengroepen (o.a. de chemische producten). In 2021 is de beraming dat voor alle modaliteiten de vervoerde tonnages toenemen, maar slechts licht (minder dan +1,5% ten opzichte van 2020).

In het COVID1-scenario neemt het vervoerde ladinggewicht voor alle modaliteiten in 2020 af met tussen de 4% en 11%. In 2021 worden er weer een toename voorspeld, behalve voor de binnenvaart die licht verder afneemt (-0,3%). Toch komt geen van de modaliteiten qua vervoerde tonnages in 2021 op het niveau van 2019 terecht en blijven ze er zo'n 4% tot 8% onder. In de kwartaalprognoses voor de modaliteiten valt op dat er wel verschil zit in wanneer de eerste toename van kwartaal op kwartaal weer te zien zijn. Voor de overslag is dit in het 3e kwartaal al het geval, voor het wegvervoer en binnenvaart in het 4e kwartaal, maar voor het spoor pas in het 1e kwartaal van 2021. Hier spelen seizoentrends wel een rol, aangezien over het algemeen in het 4e kwartaal altijd het meeste wordt vervoerd. Wanneer we het 4e kwartaal van 2020 vergelijken met dat van 2019, zien we wel een afname voor alle modaliteiten.

In het geval van het COVID4-scenario vindt voor alle modaliteiten de grootste afname in termen van vervoerde tonnages plaats in het 2e kwartaal van 2020 (variërend van -7% tot -14% t.o.v. kwartaal 1). Daarna stabiliseren de cijfers en is er voor sommige modaliteiten zelfs een toename te zien, wat wederom gelieerd kan worden aan seizoentrends. In 2021 is er wel weer een afname zichtbaar, ofschoon minder groot dan in 2020 (extremen van -17,8% in 2020 en -5,3% in 2021). Voor de maritieme overslag en het wegvervoer ligt het verwachte niveau in het COVID4-scenario in 2021 onder het dieptepunt van de kredietcrisis. Dit dieptepunt voor de overslag en het wegvervoer lag in 2009. Dit is niet het geval bij het COVID4-scenario voor de binnenvaart en het spoor, waar de afname minder groot zijn. Wel is het zo dat daar de absolute aantallen aanzienlijk lager liggen dan in de overslag en het wegvervoer.

Voor nu is het belangrijk om realisatie te monitoren. Enerzijds is van belang hoe het coronavirus zich ontwikkelt en hoe lang de beperkende maatregelen in stand moeten blijven, zo kan er worden bepaald welk scenario het meest waarschijnlijk wordt. Anderzijds moet er ook gekeken worden naar de realisatie van de cijfers in het goederenvervoer, zodat deze cijfers vergeleken kunnen worden met de beramingen. Het verschilt per modaliteit hoe snel deze cijfers geactualiseerd worden. De NDW levert wekelijks geaggregeerde wegverkeersgegevens over de week ervoor. Verder heeft Destatis op het moment van schrijven de spoorcijfers van januari 2020 online gezet en is het waarschijnlijk dat de maanden erna te zijner tijd zullen volgen. Ook heeft het CBS sinds kort een pagina met snelle indicatoren voor het goederenvervoer[21], die wekelijks met de nieuwste vervoerscijfers wordt geactualiseerd.

[21] https://www.cbs.nl/nl-nl/visualisaties/snelle-indicatoren-goederenvervoer

Bijlagen

Bijlage 1 Gebruikte databronnen

Hier volgt een beschrijvingen van de verschillende databronnen die zijn gebruikt voor de analyse.

CBS statistieken

De meest actuele statistieken van het CBS voor het wegvervoer, de binnenvaart en het spoorvervoer zijn gebruikt. Naast het dataportaal van het CBS dat publiek toegankelijk is, krijgt Panteia de onderliggende details van de meeste actuele statistieke statistiek voor het modellenwerk dat Panteia uitvoert voor RWS in het kader van het BASGOED model. Dit betreft de statistiek voor het wegvervoer, binnenvaart en het spoorvervoer.

Maritieme overslag gegevens

Deze gegevens worden rechtstreeks betrokken van de havens Rotterdam, Amsterdam en Zeeland Seaports, deze havens zijn ook lid van ESPO (European Sea Ports Organisation). Een van de voordelen is dat als ESPO verband rapporteren de gegevens op uniforme wijze worden verzameld, dit maakt onderlinge vergelijkbaarheid mogelijk. Deze zijn per kwartaal opgesteld en met goederegroep detail. Hier was het mogelijk om voor het 1e kwartaal 2020 gegevens te verkrijgen met uitzondering van Amsterdam, hiervoor is een schatting gemaakt. Voor andere Nederalndse havens was geen informatie mbt overslag per kwartaal en goederengroepen voorhanden.

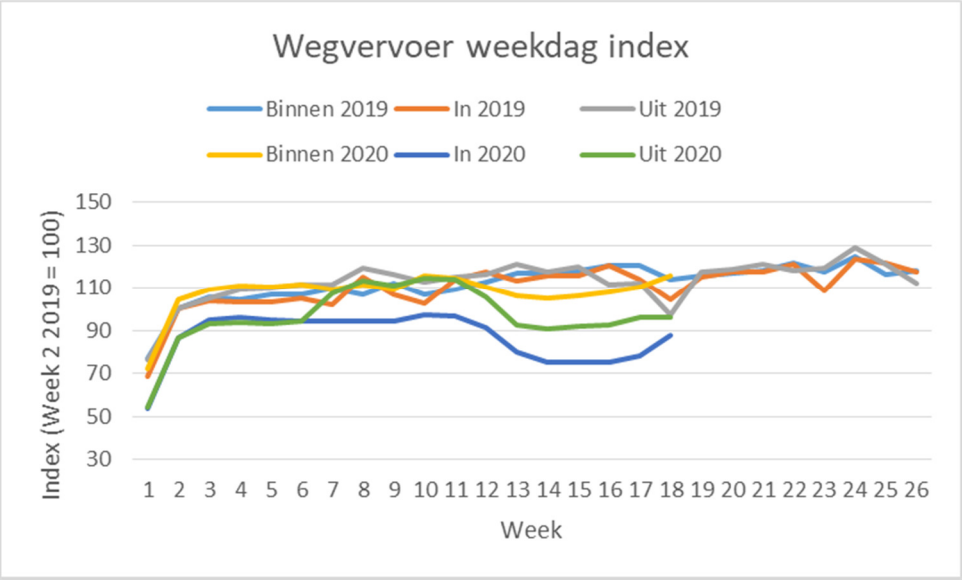
Wegvervoer

De data voor het wegvervoer is afkomstig van de Nationale Databank Wegverkeersgegevens, afgekort NDW[22]. De NDW is een samenwerkingsverband tussen Rijkswaterstaat, de twaalf provincies, Vervoerregio Amsterdam, Metropoolregio Rotterdam Den Haag en de vier grote gemeenten. Ze verzamelt data van verkeersstromen op meetpunten verspreid over het complete Nederlandse wegennetwerk. Er zijn ruim 17000 meetpunten beschikbaar die de stromen meten, waarvan een gedeelte (rond de 7000) ook onderscheid maakt naar de lengte van het voertuig. Dit maakt het mogelijk om auto's en vrachtwagens uit te splitsen op basis van lengte. Bij de meetpunten wordt elke minuut het verkeer gemeten. Als definitie worden alle voertuigen langer dan 5.60 meter geschaard onder goederenvervoer, en voertuigen korter dan 5.60 meter onder personenvervoer. Uit analyse is gebleken dat vakantieverkeer met caravans en campers een te klein aandeel heeft om hierop een impact te hebben.

Panteia heeft een selectie van 187 meetpunten gemaakt, alle op het hoofdwegennet en met een spreiding over alle provincies. Ook is er een aparte categorie voor meetpunten aan de grens, waarmee inkomend en uitgaand verkeer kan worden gemeten. Al deze meetpunten maken onderscheid naar voertuiglengte. Ten opzichte van de complete collectie meetpunten is de afwijking in intensiteiten gering. In de selectie zitten ook enkele op- en afritten, verbindingswegen en parallelbanen. Voor de meeste punten is er data vanaf begin 2019 beschikbaar, voor enkele vanaf begin 2020. Sommige dagen ontbreken er enkele observaties, maar dit aandeel is in bijna alle gevallen kleiner dan 3% van het dag totaal. Daarom wordt dit niet als probleem beschouwd. Onderstaande figuur laat een weekdag index zien voor het wegvervoer, waarbij onderscheid wordt gemaakt tussen binnenland, inkomend en uitgaand. Wat opvalt, is dat het inkomende verkeer in 2020 in januari en februari al aanzienlijk lager lag dan in 2019. Dit effect is nog eens versterkt door de beperkende maatregelen vanaf medio maart.

[22] http://www.ndw.nu/

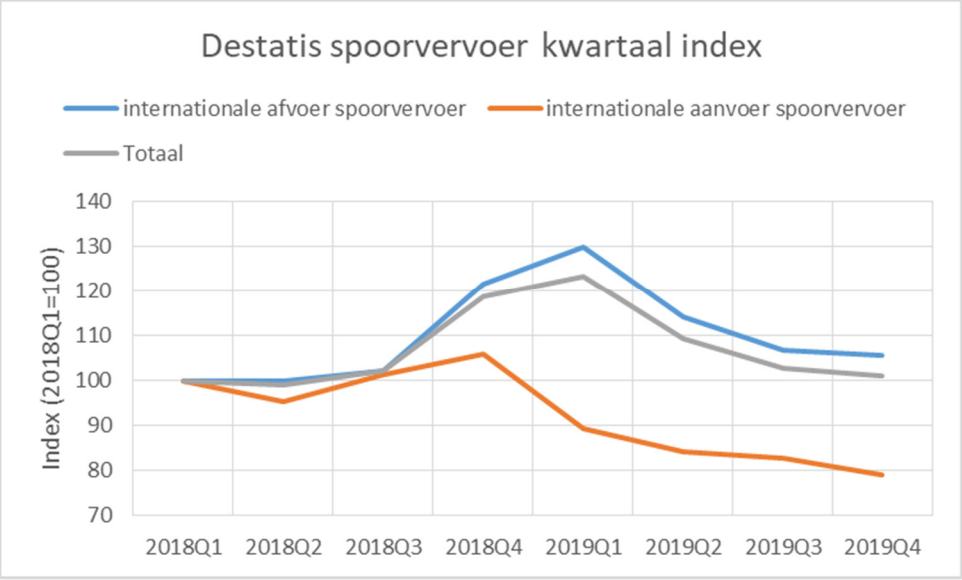
Figuur 17: Weekdagen index voor het wegvervoer per week (inclusief feestdagencorrectie)



Spoorvervoer

Destatis[23] is het Duitse centrale bureau voor de statistiek en verzamelt data over allerlei onderwerpen, op nationaal en internationaal gebied. Zo meet het grensoverschrijdend goederenvervoer over het spoor en maakt het hierbij onderscheid per handelspartner. Deze data wordt geaggregeerd op maandbasis en gepubliceerd in de Genesis Online Database. Ook maakt Destatis een uitsplitsing per goederencategorie, op basis van de NST-2007 classificatie. Er zijn twee verschillende classificaties beschikbaar, met 20 en 81 verschillende categorieën. Met behulp van een conversietabel zijn deze categorieën omzet naar de NSTR classificatie met 10 goederengroepen. De data is beschikbaar van 2011 tot 2019. Figuur 18 laat indices zien voor het Nederlandse spoorvervoer vanaf het eerste kwartaal van 2018.

Figuur 18: Kwartaalindex voor het spoorvervoer tussen Nederland en Duitsland



[23] http://www.destatis.de/ (beschikbaar in Duits en Engels), tabel 46131-0010

Bijlage 2 **Werkwijze PRISMA model**[24]

De CPB scenario's vormen het uitgangspunt. Deze zijn eerst op landelijk niveau gedesaggregeerd naar sector. Deze sectorale ramingen zijn vervolgens nader onderverdeeld naar regio en grootteklasse. De geraamde ontwikkeling van toegevoegde waarde en arbeidsvolume is steeds consistent met het bovenliggende niveau: op sectorniveau voor Nederland als geheel met de CPB-ramingen, en op regionaal en grootteklasseniveau met de sectorale ramingen voor Nederland als geheel.

Sectoraal

Panteia's PRISMA-model voorziet in de behoefte aan onderzoek naar de economische gevolgen van maatregelen die in de structuur van het bedrijfsleven ingrijpen[25]. Panteia heeft onlangs een geheel vernieuwde versie in gebruik genomen, genaamd PRISMA-D. Dit model geeft op hoog detailniveau prognoses van de economische ontwikkeling per sector. De macro-economische ontwikkelingen zoals bbp, consumptie en investeringen, export, totale werkgelegenheid, lonen en prijzen, geraamd door CPB, worden daarbij als gegeven beschouwd; PRISMA-D dient juist om een sectorale onderverdeling van deze macrocijfers te maken. Op sectorniveau zijn kernvariabelen: afzet en productie, verbruik van intermediaire goederen en diensten, loonkosten en winstgevendheid. Verder worden vooruitberekeningen gemaakt van investeringen en werkgelegenheid. Omdat het model sterk gedesaggregeerd is (er worden 63 sectoren onderscheiden), is het bijzonder geschikt om veranderingen in de structuur van de economie in macro-economisch verband te onderzoeken. Het model is geconstrueerd rond een input-output tabel van de Nederlandse economie, zodat ontwikkelingen in een bepaalde sector ook de toeleverende sectoren beïnvloedt. Het model is gecalibreerd op CBS-data over de periode 1995-2018.

De PRISMA-D uitkomsten zijn getoetst aan een bottom-up aanpak: wat zouden de gevolgen per (globale) sector zijn als het bedrijfsleven in de sectoren tijdelijk 'op slot' zou gaan[26].

Regionaal

Het model PRISMA-R(egio) is achter het landelijke PRISMA geschakeld. Met PRISMA-R worden de landelijke ramingen voor productie en werkgelegenheid nader gedetailleerd naar regio, *i.c.* de 52 COROP+ gebieden. Per sector wordt een trendmatige ontwikkeling van de aandelen van de regio's in de Nederlandse economie verondersteld. De ontwikkeling van een sector in een regio wordt dus bepaald door de trendmatige ontwikkeling van het aandeel van de regio in de totale omvang van die sector, en de landelijke groei van die sector. Alle berekeningen worden op het niveau van de COROP+ gebieden gedaan, provinciale uitkomsten worden door aggregatie verkregen. Het model is empirisch getoetst aan historische ontwikkelingen sinds 1995.

Per grootteklasse

Uitgangspunt is de maatwerk IO-tabel die CBS voor het jaar 2012 heeft samengesteld. Per sector wordt aangenomen dat de ontwikkeling van de finale afzet (per afzetcategorie), zoals met PRISMA-D berekend, representatief is voor elke grootteklasse binnen die sector. Met behulp van standaard IO-formules wordt dan de toegevoegde waarde voor elke grootteklasse berekend, die tot slot wordt afgestemd op de overeenkomstige sectorale ontwikkeling volgens PRISMA-D[27]. Voor wat betreft de werkgelegenheid is verondersteld dat de sectorale ontwikkeling van de arbeidsproductiviteit representatief is voor elke grootteklasse binnen die sector. De aldus

[24] Panteia, CPB scenario's economische gevolgen coronacrisis voor sectoren, grootteklassen en regio's, mei 2020
[25] Zie https://www.panteia.nl/themas/economie-ondernemerschap/mkb-ondernemerschap/het-prisma-model/.
[26] Conform de werkwijze in OECD Interim Economic Assessment Coronavirus: The world economy at risk (OECD, 2 maart 2020)
[27] In de gebruikte IO-tabel zijn alleen voor de business economy gegevens per grootteklasse bekend. Voor de overige sectoren is wel het totaal voor alle bedrijven bekend, de IO-tabel dekt dus de gehele economie. Derhalve zijn de gebruikelijke IO-formules van toepassing.

berekende werkgelegenheid per grootteklasse wordt eveneens afgestemd op het overeenkomstige sectorale PRISMA-D cijfer.

Bijlage 3 **NSTR goederengroepen**

NSTR goederengroepen[28]	
0	Landbouwproducten
1	Voedingsproducten; veevoeder
2	Vaste brandstoffen
3	Aardoliën; aardolieproducten
4	Ertsen en metaalresiduen
5	Metalen
6	Bouwmaterialen
7	Meststoffen
8	Chemische producten
9	Eindproducten; containers

[28] Zie https://www.cbs.nl/nl-nl/onze-diensten/methoden/classificaties/producten/goederenclassificatie-nst-r#id=5-ijzer-staal-en-non-ferrometalen--incl-halffabrikaten---6-2017 voor meer informatie

Bijlage 4 **Modelinvoer KTV uit PRISMA**

Tabel 10: Invoerdata voor prognoses volumes binnenlandse afzet per NSTR-goederengroep (in %)

sector	*jaar*	*CEP*	*COV1*	*COV4*	*NSTR*
volume binnenlandse afzet, landbouw, bosbouw en visserij	2019	1,3	1,3	1,3	0
	2020	0,8	-2,6	-15,0	
	2021	0,1	1,0	0,8	
volume binnenlandse afzet, landbouw, bosbouw en visserij	2019	1,3	1,3	1,3	1
	2020	0,8	-2,6	-15	
	2021	0,1	1,0	0,8	
volume binnenlandse afzet, delfstoffenwinning	2019	-0,7	-0,7	-0,7	2
	2020	-10,8	-11,0	-14,8	
	2021	13,7	-13,1	-21,0	
volume binnenlandse afzet, bedrijven en overheid	2019	1,4	1,4	1,4	3
	2020	1,2	-0,9	-6,3	
	2021	1,2	2,7	-4,6	
volume binnenlandse afzet, nutsbedrijven	2019	2,2	2,2	2,2	
	2020	0,6	0,0	1,9	
	2021	1,0	2,1	1,0	
volume binnenlandse afzet, metaalindustrie	2019	1,8	1,8	1,8	4
	2020	3,8	-3,1	-14,7	
	2021	2,7	8,6	0,3	
volume binnenlandse afzet, bedrijven en overheid	2019	1,4	1,4	1,4	5
	2020	1,2	-0,9	-6,3	
	2021	1,2	2,7	-4,6	
volume binnenlandse afzet, metaalindustrie	2019	1,8	1,8	1,8	
	2020	3,8	-3,1	-14,7	
	2021	2,7	8,6	0,3	
volume binnenlandse afzet, bouw	2019	2,8	2,8	2,8	6
	2020	-1,6	-1,2	-10,2	
	2021	1,8	3,4	-25,4	
volume binnenlandse afzet, meststoffen	2019	0,0	0,0	0,0	7
	2020	0,0	0,0	0,0	
	2021	0,0	0,0	0,0	
volume binnenlandse afzet, chemische industrie	2019	-2,1	-2,1	-2,1	8
	2020	7,0	10,4	-9,0	
	2021	0,2	1,4	-14,8	
volume binnenlandse afzet, metaalindustrie	2019	1,8	1,8	1,8	9
	2020	3,8	-3,1	-14,7	
	2021	2,7	8,6	0,3	

Tabel 11: Invoerdata voor prognoses importvolumes per NSTR-goederengroep (in %)

sector	*jaar*	*CEP*	*COV1*	*COV4*	*NSTR*
volume verbruik uit binnenland, landbouw, bosbouw en visserij	2019	0,0	0,0	0,0	0
	2020	0,0	0,0	0,0	
	2021	0,0	0,0	0,0	
volume verbruik uit binnenland, landbouw, bosbouw en visserij	2019	0,9	0,9	0,9	1
	2020	2,7	-0,1	-10,1	
	2021	1,3	0,5	8,1	
volume invoer, nutsbedrijven	2019	1,8	1,8	1,8	2
	2020	2,0	2,9	15,2	
	2021	2,6	-0,3	1,1	
volume invoer, chemische industrie	2019	-3,8	-3,8	-3,8	3
	2020	7,2	11,5	-0,3	
	2021	2,2	4,2	0,6	
volume invoer, metaalindustrie	2019	0,1	0,1	0,1	4
	2020	4,8	-4,3	-5,7	
	2021	3,8	8,1	-2,4	
	2019	0,1	0,1	0,1	5
	2020	4,8	-4,3	-5,7	
	2021	3,8	8,1	-2,4	
volume verbruik uit binnenland, bouw	2019	1,2	1,2	1,2	6
	2020	-1,0	-1,0	-12,3	
	2021	1,2	2,6	-32,2	
volume verbruik uit binnenland, landbouw, bosbouw en visserij	2019	0,9	0,9	0,9	7
	2020	2,7	-0,1	-10,1	
	2021	1,3	0,5	8,1	
volume invoer, chemische industrie	2019	-3,8	-3,8	-3,8	8
	2020	7,2	11,5	-0,3	
	2021	2,2	4,2	0,6	
volume verbruik uit binnenland, bedrijven en overheid	2019	1,0	1,0	1,0	9
	2020	1,4	-0,9	-8,2	
	2021	0,5	2,7	-5,9	

Tabel 12: Invoerdata voor prognoses exportvolumes per NSTR-goederengroep (in %)

sector	*jaar*	*CEP*	*COV1*	*COV4*	*NSTR*
volume uitvoer g&d, landbouw, bosbouw en visserij	2019	0,1	0,1	0,1	0
	2020	4,3	0,7	-4,8	
	2021	3,4	2,1	15,6	
volume uitvoer g&d, voedings-, genotmiddelenindustrie	2019	1,5	1,5	1,5	1
	2020	3,3	-0,9	-1,0	
	2021	1,8	0,0	-1,6	
volume uitvoer g&d, delfstoffenwinning	2019	-18,4	-18,4	-18,4	2
	2020	-14,3	-15,5	-12,2	
	2021	-14,6	-15,4	-13,8	
	2019	-18,4	-18,4	-18,4	3
	2020	-14,3	-15,5	-12,2	
	2021	-14,6	-15,4	-13,8	
volume binnenlandse afzet, nutsbedrijven	2019	2,2	2,2	2,2	
	2020	0,6	0,0	1,9	
	2021	1,0	2,1	1,0	
volume uitvoer g&d, metaalindustrie	2019	0,3	0,3	0,3	4
	2020	3,7	-5,9	-9,0	
	2021	3,6	8,4	-3,3	
	2019	0,3	0,3	0,3	5
	2020	3,7	-5,9	-9,0	
	2021	3,6	8,4	-3,3	
volume binnenlandse afzet, metaalindustrie	2019	1,8	1,8	1,8	
	2020	3,8	-3,1	-14,7	
	2021	2,7	8,6	0,3	
volume uitvoer g&d, bouw	2019	2,5	2,5	2,5	6
	2020	9,0	17,9	13,9	
	2021	2,4	-9,5	4,9	
volume uitvoer g&d, chemische industrie	2019	-4,6	-4,6	-4,6	7
	2020	4,1	7,1	-5,2	
	2021	4,7	4,4	-1,0	
	2019	-4,6	-4,6	-4,6	8
	2020	4,1	7,1	-5,2	
	2021	4,7	4,4	-1,0	
volume uitvoer g&d, bedrijven en overheid	2019	1,2	1,2	1,2	9
	2020	3,5	-1,2	-5,4	
	2021	2,4	3,1	0,8	

Bijlage 5 Gedetailleerde resultaten per jaar wegvervoer, spoor en binnenvaart 2019, 2020, 2021 (in mln ton)

Wegvervoer

Binnenland

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	49,0	110,6	1,3	17,9	4,2	11,0	121,2	28,2	62,7	160,9	566,9	
CEP	2020	48,8	110,3	1,1	18,1	4,5	11,3	117,0	28,2	71,9	169,6	580,7	2,4%
	2021	48,5	109,6	1,1	18,2	4,8	11,5	114,6	28,2	72,3	178,2	587,0	1,1%
COV1	2020	48,1	108,9	1,1	17,9	3,9	10,7	115,8	28,2	76,6	117,4	528,6	-6,8%
	2021	47,9	108,6	0,9	18,2	4,7	11,4	113,2	28,2	78,8	126,6	538,6	1,9%
COV4	2020	45,4	104,0	1,1	17,7	3,0	9,7	113,8	28,2	51,6	135,3	509,8	-10,1%
	2021	45,2	103,7	0,9	17,5	3,1	9,6	99,7	28,2	37,3	136,5	481,6	-5,5%

Internationale afvoer

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	8,4	25,0	0,6	7,3	4,2	8,0	6,9	3,8	17,0	20,1	101,3	
CEP	2020	8,8	25,9	0,6	6,9	4,2	8,0	6,8	3,9	17,9	19,6	102,6	1,2%
	2021	9,2	26,5	0,5	6,5	4,2	8,3	6,6	3,9	18,9	20,0	104,6	1,9%
COV1	2020	8,5	24,8	0,5	6,9	4,2	8,0	6,9	4,0	18,5	18,8	101,1	-0,2%
	2021	8,7	24,8	0,5	6,5	4,2	7,7	6,6	4,1	19,5	19,3	101,7	0,6%
COV4	2020	7,9	24,7	0,5	7,0	3,6	8,0	6,9	3,3	15,9	18,1	95,9	-5,4%
	2021	9,4	24,2	0,5	6,6	3,3	7,5	6,7	3,0	15,7	18,2	95,3	-0,7%

Internationale aanvoer

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	5.3	20.7	0.6	5.2	7.5	9.0	10.4	2.6	17.0	15.7	93.9	
CEP	2020	5,3	22,0	0,6	6,4	7,8	9,3	10,3	2,7	19,3	16,0	99,7	6,2%
	2021	5,3	22,7	0,7	6,8	8,0	9,6	10,4	2,8	20,0	16,1	102,3	2,6%
COV1	2020	5,3	20,7	0,6	4,9	7,1	8,8	10,3	2,6	16,5	14,0	90,8	-3,2%
	2021	5,3	20,9	0,6	4,6	7,7	9,2	10,4	2,6	15,9	13,9	91,3	0,5%
COV4	2020	5,3	15,8	0,7	5,1	7,0	8,7	10,0	2,2	16,9	13,7	85,4	-9,1%
	2021	5,3	19,3	0,8	5,2	6,9	8,6	9,1	2,5	17,1	12,3	87,0	1,8%

Totaal

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	62.6	156.3	2.5	30.5	15.8	28.0	138.4	34.6	96.6	196.6	762.1	
CEP	2020	62,9	158,2	2,3	31,4	16,5	28,6	134,2	34,8	109,1	205,2	783,0	2,7%
	2021	62,9	158,8	2,2	31,6	17,0	29,3	131,6	34,9	111,2	214,3	793,8	1,4%
COV1	2020	61,8	154,3	2,3	29,7	15,2	27,5	133,0	34,8	111,6	150,2	720,5	-5,5%
	2021	61,9	154,3	2,1	29,3	16,5	28,3	130,2	34,9	114,2	159,9	731,5	1,5%
COV4	2020	58.5	144.5	2.4	29.8	13.7	26.5	130.6	33.7	84.4	167.0	691.1	-9.3%
	2021	59,9	147,2	2,1	29,3	13,2	25,7	115,5	33,7	70,0	167,1	663,8	-3,9%

Binnenvaart

Binnenland

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	4,6	8,3	1,2	16,7	2,3	2,2	44,1	0,7	10,2	29,5	119,8	
CEP	2020	4,6	8,3	1,0	16,8	2,5	2,2	42,5	0,7	11,7	31,1	121,6	1,4%
	2021	4,6	8,3	1,0	17,0	2,6	2,3	41,7	0,7	11,7	32,7	122,5	0,8%
COV1	2020	4,5	8,2	1,0	16,7	2,1	2,1	42,1	0,7	12,5	21,5	111,5	-6,9%
	2021	4,5	8,2	0,9	17,0	2,5	2,3	41,1	0,7	12,8	23,2	113,3	1,6%
COV4	2020	4,3	7,8	1,0	16,5	1,6	1,9	41,4	0,7	8,4	24,8	108,5	-9,5%
	2021	4,3	7,8	0,8	16,3	1,7	1,9	36,2	0,7	6,1	25,1	100,9	-7,0%

Internationale afvoer

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	1,7	6,0	18,6	16,4	26,3	3,2	17,4	2,6	19,9	12,9	125,0	
CEP	2020	1,8	6,2	16,4	15,4	26,3	3,2	17,3	2,6	20,9	12,6	122,6	-1,9%
	2021	1,9	6,3	14,4	14,6	26,2	3,3	16,9	2,6	22,1	12,8	121,1	-1,3%
COV1	2020	1,8	5,9	16,2	15,4	26,1	3,2	17,6	2,7	21,7	12,1	122,5	-2,0%
	2021	1,8	5,9	14,1	14,5	26,1	3,1	16,8	2,7	22,8	12,4	120,2	-1,9%
COV4	2020	1,6	5,9	16,0	15,6	22,5	3,2	17,4	2,2	18,6	11,6	114,7	-8,3%
	2021	2,0	5,8	14,0	14,7	20,6	3,0	17,1	2,0	18,4	11,7	109,3	-4,7%

Internationale aanvoer

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	3,5	3,1	1,7	6,5	1,7	2,4	21,3	1,1	13,7	14,1	69,2	
CEP	2020	3,5	3,2	1,8	8,1	1,8	2,5	21,3	1,1	15,6	14,4	73,3	5,9%
	2021	3,5	3,3	1,8	8,6	1,9	2,5	21,4	1,1	16,2	14,6	74,9	2,2%
COV1	2020	3,5	3,1	1,8	6,2	1,7	2,3	21,3	1,1	13,3	12,6	66,8	-3,5%
	2021	3,5	3,1	1,8	5,8	1,8	2,4	21,4	1,1	12,9	12,6	66,4	-0,6%
COV4	2020	3,5	2,3	2,0	6,4	1,6	2,3	20,5	0,9	13,6	12,3	65,7	-5,1%
	2021	3,5	2,9	2,1	6,6	1,6	2,3	18,7	1,0	13,8	11,1	63,5	-3,3%

Totaal

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	9,9	17,4	21,6	39,6	30,3	7,8	82,8	4,4	43,8	56,5	314,0	
CEP	2020	10,0	17,8	19,2	40,3	30,5	7,9	81,1	4,4	48,2	58,1	317,5	1,1%
	2021	10,0	17,9	17,2	40,1	30,7	8,1	79,9	4,5	50,1	60,1	318,5	0,3%
COV1	2020	9,8	17,2	19,0	38,2	29,9	7,7	80,9	4,5	47,4	46,2	300,8	-4,2%
	2021	9,8	17,2	16,7	37,3	30,4	7,8	79,3	4,6	48,5	48,2	299,8	-0,3%
COV4	2020	9,4	16,1	19,0	38,5	25,8	7,4	79,3	3,8	40,7	48,8	288,8	-8,0%
	2021	9,7	16,5	16,9	37,6	23,8	7,2	72,1	3,8	38,2	47,9	273,6	-5,3%

Spoor

Binnenland

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	0,00	0,25	0,00	0,12	0,00	0,04	0,02	0,00	0,83	5,39	6,66	
CEP	2020	0,00	0,25	0,00	0,12	0,00	0,04	0,02	0,00	0,95	5,68	7,07	6,2%
	2021	0,00	0,25	0,00	0,12	0,00	0,05	0,01	0,00	0,95	5,97	7,36	4,2%
COV1	2020	0,00	0,25	0,00	0,12	0,00	0,04	0,01	0,00	1,01	3,94	5,38	-19,2%
	2021	0,00	0,25	0,00	0,12	0,00	0,04	0,01	0,00	1,04	4,25	5,72	6,4%
COV4	2020	0,00	0,24	0,00	0,12	0,00	0,04	0,01	0,00	0,68	4,54	5,63	-15,4%
	2021	0,00	0,24	0,00	0,12	0,00	0,04	0,01	0,00	0,49	4,58	5,48	-2,7%

Internationale afvoer

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	0,1	0,3	5,1	0,8	5,6	3,6	0,2	0,1	4,8	5,4	25,9	
CEP	2020	0,1	0,3	4,5	0,7	5,5	3,7	0,2	0,1	5,1	5,2	25,4	-2,1%
	2021	0,1	0,3	3,9	0,7	5,5	3,7	0,2	0,1	5,3	5,3	25,3	-0,4%
COV1	2020	0,1	0,3	4,4	0,7	5,5	3,7	0,2	0,1	5,2	5,0	25,2	-2,6%
	2021	0,1	0,3	3,8	0,7	5,5	3,5	0,2	0,1	5,5	5,2	24,9	-1,4%
COV4	2020	0,1	0,3	4,4	0,7	4,7	3,7	0,2	0,1	4,5	4,8	23,5	-9,3%
	2021	0,1	0,3	3,8	0,7	4,3	3,4	0,2	0,1	4,4	4,9	22,3	-5,2%

Internationale aanvoer

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	0,0	0,8	4,3	8,9	
CEP	2020	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	0,0	0,9	4,4	9,1	2,7%
	2021	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	1,1	2,0	0,0	0,9	4,4	9,3	1,2%
COV1	2020	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	1,0	2,0	0,0	1,0	4,2	9,0	1,0%
	2021	0,6	0,1	0,0	0,1	0,0	1,0	2,0	0,0	1,0	4,4	9,3	3,7%
COV4	2020	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	1,0	1,9	0,0	0,8	3,7	8,2	-7,8%
	2021	0,6	0,1	0,0	0,0	0,0	0,9	1,8	0,0	0,8	3,4	7,7	-6,4%

Totaal

	NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal	%
	2019	0,7	0,7	5,1	0,9	5,6	4,7	2,2	0,1	6,4	15,0	41,5	
CEP	2020	0,7	0,7	4,5	0,9	5,6	4,7	2,2	0,1	6,9	15,3	41,6	0,3%
	2021	0,7	0,7	3,9	0,8	5,6	4,8	2,2	0,1	7,2	15,7	41,9	0,8%
COV1	2020	0,7	0,7	4,4	0,9	5,5	4,7	2,2	0,1	7,2	13,2	39,6	-4,5%
	2021	0,7	0,7	3,9	0,8	5,5	4,6	2,2	0,1	7,6	13,8	40,0	0,8%
COV4	2020	0,7	0,6	4,4	0,9	4,8	4,6	2,2	0,1	6,0	13,1	37,3	-10,0%
	2021	0,7	0,7	3,9	0,8	4,4	4,4	2,0	0,1	5,7	12,8	35,4	-5,1%

Bijlage 6 Gedetailleerde resultaten per kwartaal wegvervoer, spoor en binnenvaart 2019, 2020, 2021

Wegvervoer

Binnenland

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	10,9	28,4	0,4	3,5	1,1	2,9	28,0	6,9	14,7	39,8	136,5
		2	10,7	25,8	0,4	5,5	1,1	2,7	34,3	7,4	16,4	41,6	145,8
		3	10,3	27,5	0,3	4,5	1,0	2,4	26,8	7,4	14,3	37,0	131,4
		4	17,1	29,0	0,2	4,5	1,0	3,0	32,2	6,5	17,3	42,5	153,3
	2020	1	10,9	28,3	0,3	3,5	1,2	3,0	27,0	6,9	16,8	41,9	139,8
CEP	2020	2	10,7	25,7	0,3	5,5	1,2	2,7	33,1	7,4	18,8	43,8	149,3
		3	10,2	27,4	0,2	4,5	1,1	2,4	25,8	7,4	16,4	39,0	134,6
		4	17,0	28,9	0,2	4,6	1,1	3,1	31,1	6,5	19,8	44,8	157,0
	2021	1	10,8	28,1	0,3	3,5	1,3	3,0	26,5	6,9	16,9	44,0	141,4
		2	10,6	25,5	0,3	5,6	1,2	2,8	32,4	7,4	18,9	46,1	150,9
		3	10,2	27,2	0,2	4,5	1,1	2,5	25,3	7,4	16,5	41,0	136,0
		4	16,9	28,7	0,2	4,6	1,1	3,2	30,4	6,5	19,9	47,1	158,6
COV1	2020	2	10,5	25,4	0,3	5,5	1,0	2,6	24,7	7,4	20,1	30,4	127,8
		3	10,1	27,1	0,2	4,4	0,9	2,3	25,6	7,4	17,5	27,0	122,5
		4	16,7	28,5	0,2	4,5	0,9	3,0	30,7	6,5	21,1	24,0	136,2
	2021	1	10,7	27,9	0,3	3,5	1,3	3,0	26,1	6,9	18,4	31,3	129,4
		2	10,5	25,3	0,3	5,6	1,2	2,8	32,0	7,4	20,6	32,7	138,4
		3	10,0	27,0	0,2	4,5	1,1	2,4	25,0	7,4	18,0	29,1	124,9
		4	16,7	28,5	0,2	4,6	1,1	3,2	30,0	6,5	21,7	33,4	145,9
COV4	2020	2	9,9	24,2	0,3	5,4	0,8	2,4	32,2	7,4	13,5	24,2	120,3
		3	9,5	25,8	0,2	4,4	0,7	2,1	25,1	7,4	11,8	31,1	118,2
		4	15,8	27,3	0,2	4,5	0,7	2,7	30,2	6,5	14,2	24,9	127,0
	2021	1	10,1	26,6	0,3	3,4	0,8	2,5	23,0	6,9	8,7	33,7	116,1
		2	9,9	24,1	0,3	5,3	0,8	2,3	28,2	7,4	9,8	35,3	123,5
		3	9,5	25,8	0,2	4,3	0,7	2,1	22,0	7,4	8,5	31,4	111,9
		4	15,7	27,2	0,2	4,4	0,7	2,7	26,5	6,5	10,3	36,1	130,2

Wegvervoer

Internationale aanvoer

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	1,4	5,2	0,2	1,2	1,7	2,4	2,5	0,7	4,7	3,8	23,7
		2	1,2	4,6	0,2	1,1	2,0	2,2	2,4	0,5	4,4	3,9	22,5
		3	1,3	5,2	0,1	1,7	1,7	2,1	2,6	0,8	4,0	3,7	23,1
		4	1,4	5,7	0,2	1,3	2,1	2,4	2,9	0,6	3,8	4,2	24,5
	2020	1	1,4	5,5	0,2	1,4	1,8	2,4	2,5	0,7	5,4	3,9	25,2
CEP	2020	2	1,2	4,9	0,2	1,3	2,1	2,3	2,4	0,5	5,0	4,0	23,9
		3	1,3	5,5	0,1	2,1	1,8	2,2	2,6	0,8	4,5	3,8	24,7
		4	1,4	6,0	0,2	1,6	2,2	2,5	2,9	0,6	4,3	4,2	26,0
	2021	1	1,4	5,7	0,2	1,5	1,8	2,5	2,5	0,7	5,6	3,9	25,8
		2	1,2	5,0	0,2	1,4	2,1	2,3	2,4	0,6	5,2	4,1	24,5
		3	1,3	5,7	0,1	2,2	1,8	2,2	2,6	0,8	4,7	3,9	25,3
		4	1,4	6,2	0,2	1,7	2,3	2,6	2,9	0,7	4,5	4,3	26,6
COV1	2020	2	1,2	4,6	0,2	1,0	1,9	2,1	2,4	0,5	4,3	3,5	21,8
		3	1,3	5,2	0,1	1,6	1,6	2,0	2,6	0,8	3,9	3,3	22,4
		4	1,4	5,7	0,2	1,2	2,0	2,3	2,9	0,6	3,7	3,7	23,7
	2021	1	1,4	5,3	0,2	1,0	1,7	2,4	2,5	0,7	4,5	3,4	23,0
		2	1,2	4,6	0,2	0,9	2,0	2,2	2,5	0,5	4,2	3,5	21,9
		3	1,3	5,3	0,1	1,5	1,8	2,1	2,6	0,8	3,7	3,3	22,5
		4	1,4	5,7	0,2	1,2	2,2	2,5	2,9	0,6	3,6	3,7	23,9
COV4	2020	2	1,2	3,5	0,2	1,1	1,9	2,1	2,3	0,4	4,4	3,4	20,6
		3	1,3	4,0	0,1	1,7	1,6	2,0	2,5	0,7	4,0	3,3	21,0
		4	1,4	4,3	0,2	1,3	2,0	2,3	2,8	0,5	3,8	3,6	22,2
	2021	1	1,4	4,9	0,2	1,2	1,5	2,2	2,2	0,6	4,8	3,0	22,0
		2	1,2	4,3	0,2	1,1	1,8	2,1	2,1	0,5	4,5	3,1	20,9
		3	1,3	4,9	0,1	1,7	1,6	2,0	2,3	0,7	4,0	3,0	21,5
		4	1,4	5,3	0,2	1,3	1,9	2,3	2,5	0,6	3,8	3,3	22,6

Wegvervoer

Internationale afvoer

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	2,2	6,2	0,1	1,9	0,9	2,0	1,9	1,2	4,3	4,9	25,5
		2	2,2	5,4	0,2	1,8	1,2	2,1	1,9	0,8	4,3	5,0	24,9
		3	2,0	6,3	0,2	1,9	0,9	1,8	1,6	1,1	4,5	4,9	25,2
		4	2,0	7,0	0,1	1,8	1,3	2,1	1,6	0,7	3,8	5,3	25,7
	2020	1	2,3	6,5	0,1	1,8	0,9	2,0	1,9	1,2	4,6	4,8	25,8
CEP	2020	2	2,3	5,6	0,2	1,7	1,2	2,1	1,9	0,8	4,5	4,9	25,2
		3	2,1	6,6	0,2	1,8	0,9	1,8	1,5	1,1	4,7	4,7	25,5
		4	2,1	7,3	0,1	1,7	1,3	2,1	1,5	0,7	4,0	5,2	26,0
	2021	1	2,4	6,6	0,1	1,7	0,9	2,0	1,8	1,2	4,8	4,9	26,3
		2	2,4	5,7	0,2	1,6	1,2	2,2	1,8	0,8	4,8	5,0	25,7
		3	2,2	6,7	0,1	1,7	0,9	1,9	1,5	1,1	5,0	4,8	26,0
		4	2,2	7,5	0,1	1,6	1,2	2,2	1,5	0,7	4,3	5,3	26,5
COV1	2020	2	2,2	5,3	0,2	1,7	1,2	2,1	1,9	0,9	4,7	4,7	24,9
		3	2,1	6,3	0,2	1,7	0,9	1,8	1,6	1,2	4,9	4,6	25,2
		4	2,0	7,0	0,1	1,7	1,2	2,1	1,6	0,8	4,2	5,0	25,6
	2021	1	2,2	6,2	0,1	1,7	0,9	1,9	1,8	1,2	5,0	4,7	25,7
		2	2,3	5,3	0,1	1,6	1,2	2,0	1,8	0,9	5,0	4,8	25,0
		3	2,1	6,3	0,1	1,6	0,9	1,8	1,5	1,2	5,2	4,7	25,3
		4	2,1	7,0	0,1	1,6	1,2	2,0	1,5	0,8	4,4	5,1	25,7
COV4	2020	2	2,1	5,3	0,2	1,7	1,0	2,1	1,9	0,7	4,0	4,5	23,6
		3	1,9	6,3	0,2	1,8	0,8	1,8	1,6	1,0	4,2	4,4	23,8
		4	1,9	7,0	0,1	1,7	1,1	2,1	1,6	0,6	3,6	4,8	24,3
	2021	1	2,4	6,0	0,1	1,7	0,7	1,9	1,8	0,9	4,0	4,4	24,0
		2	2,5	5,2	0,1	1,6	0,9	2,0	1,9	0,7	4,0	4,6	23,4
		3	2,3	6,1	0,1	1,7	0,7	1,7	1,5	0,9	4,2	4,4	23,6
		4	2,3	6,8	0,1	1,6	1,0	2,0	1,5	0,6	3,5	4,8	24,2

		Wegvervoer											
		Totaal											
	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	14,5	39,8	0,7	6,6	3,7	7,2	32,3	8,8	23,7	48,5	185,7
		2	14,1	35,7	0,8	8,3	4,2	7,0	38,6	8,8	25,2	50,6	193,3
		3	13,6	39,0	0,6	8,0	3,6	6,3	30,9	9,3	22,8	45,6	179,7
		4	20,5	41,7	0,5	7,6	4,3	7,6	36,6	7,8	24,9	51,9	203,5
	2020	1	14,6	40,3	0,6	6,7	3,8	7,4	31,3	8,8	26,8	50,6	190,9
CEP	2020	2	14,1	36,1	0,7	8,5	4,4	7,1	37,4	8,8	28,4	52,8	198,5
		3	13,7	39,5	0,5	8,3	3,8	6,4	30,0	9,3	25,7	47,6	184,7
		4	20,5	42,2	0,5	7,8	4,5	7,7	35,5	7,9	28,1	54,2	209,0
	2021	1	14,6	40,4	0,6	6,8	4,0	7,5	30,7	8,8	27,3	52,8	193,6
		2	14,2	36,3	0,7	8,6	4,5	7,3	36,7	8,8	29,0	55,2	201,2
		3	13,7	39,7	0,5	8,4	3,9	6,6	29,4	9,3	26,3	49,7	187,3
		4	20,5	42,4	0,5	7,9	4,6	7,9	34,8	7,9	28,6	56,6	211,8
COV1	2020	2	13,9	35,3	0,7	8,2	4,1	6,8	29,0	8,8	29,1	38,6	174,4
		3	13,4	38,5	0,5	7,8	3,5	6,2	29,7	9,3	26,3	34,9	170,1
		4	20,2	41,2	0,5	7,4	4,2	7,4	35,1	7,9	29,0	32,6	185,5
	2021	1	14,3	39,3	0,5	6,3	3,8	7,3	30,4	8,8	27,8	39,4	178,1
		2	13,9	35,3	0,6	8,1	4,4	7,0	36,3	8,8	29,8	41,1	185,3
		3	13,4	38,5	0,4	7,7	3,8	6,3	29,1	9,3	26,9	37,2	172,7
		4	20,2	41,2	0,4	7,3	4,5	7,7	34,4	7,9	29,6	42,2	195,5
COV4	2020	2	13,1	33,1	0,7	8,2	3,6	6,6	36,4	8,6	22,0	32,1	164,5
		3	12,7	36,1	0,5	7,8	3,1	5,9	29,2	9,0	20,0	38,8	163,1
		4	19,1	38,6	0,5	7,4	3,8	7,1	34,5	7,6	21,6	33,3	173,5
	2021	1	13,9	37,5	0,6	6,3	3,0	6,6	27,0	8,5	17,5	41,2	162,1
		2	13,5	33,7	0,7	8,0	3,5	6,4	32,2	8,6	18,2	43,0	167,8
		3	13,0	36,8	0,5	7,7	3,0	5,8	25,8	9,0	16,7	38,8	157,0
		4	19,4	39,3	0,5	7,3	3,6	6,9	30,5	7,7	17,6	44,1	177,0

Binnenvaart

Binnenland

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	1,6	2,3	0,4	4,3	0,4	0,7	11,0	0,2	2,9	6,8	30,4
		2	1,2	2,0	0,2	3,8	0,8	0,5	11,3	0,3	2,3	7,5	29,9
		3	0,8	2,0	0,3	4,3	0,6	0,5	10,7	0,1	2,5	7,6	29,4
		4	1,1	2,0	0,4	4,2	0,5	0,5	11,1	0,1	2,5	7,7	30,2
	2020	1	1,3	2,1	0,3	5,8	0,9	0,6	10,2	0,2	2,8	5,3	29,5
CEP	2020	2	1,3	2,1	0,2	3,4	0,7	0,5	11,1	0,3	2,8	8,5	30,7
		3	0,8	2,1	0,2	3,8	0,5	0,6	10,4	0,1	3,1	8,6	30,3
		4	1,2	2,1	0,3	3,8	0,4	0,5	10,8	0,1	3,1	8,8	31,1
	2021	1	1,5	2,3	0,3	4,4	0,4	0,7	10,4	0,2	3,4	7,5	31,1
		2	1,2	2,0	0,2	3,9	0,9	0,5	10,7	0,3	2,6	8,3	30,5
		3	0,8	2,0	0,2	4,4	0,7	0,6	10,1	0,1	2,9	8,4	30,1
		4	1,1	2,0	0,3	4,3	0,6	0,5	10,5	0,1	2,9	8,6	30,8
COV1	2020	2	1,3	2,1	0,2	3,5	0,6	0,5	11,3	0,3	3,1	4,5	27,4
		3	0,8	2,1	0,2	4,0	0,4	0,6	10,6	0,1	3,5	4,6	27,0
		4	1,2	2,1	0,3	3,9	0,4	0,5	11,0	0,1	3,4	4,7	27,7
	2021	1	1,5	2,2	0,3	4,4	0,4	0,7	10,3	0,2	3,7	5,3	29,0
		2	1,2	2,0	0,2	3,9	0,9	0,5	10,6	0,3	2,8	5,9	28,2
		3	0,7	2,0	0,2	4,4	0,6	0,6	10,0	0,1	3,2	5,9	27,7
		4	1,1	2,0	0,3	4,3	0,6	0,5	10,3	0,1	3,1	6,1	28,4
COV4	2020	2	1,2	2,0	0,2	3,5	0,4	0,4	11,0	0,3	1,8	5,6	26,5
		3	0,8	2,0	0,2	3,9	0,3	0,5	10,4	0,1	2,1	5,6	25,9
		4	1,1	2,0	0,3	3,8	0,2	0,5	10,8	0,1	2,0	5,8	26,8
	2021	1	1,4	2,1	0,2	4,2	0,3	0,6	9,1	0,2	1,7	5,8	25,6
		2	1,1	1,9	0,1	3,7	0,6	0,4	9,3	0,3	1,3	6,4	25,2
		3	0,7	1,9	0,2	4,2	0,4	0,5	8,8	0,1	1,5	6,3	24,6
		4	1,0	1,9	0,3	4,1	0,4	0,5	9,1	0,1	1,5	6,6	25,4

Binnenvaart

Internationale aanvoer

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	0,8	0,8	0,5	1,6	0,4	0,6	5,1	0,3	3,4	3,5	17,1
		2	0,9	0,8	0,4	1,5	0,4	0,6	5,9	0,3	3,7	3,6	18,1
		3	0,9	0,7	0,4	1,6	0,4	0,6	5,2	0,3	3,4	3,5	17,0
		4	0,9	0,8	0,4	1,7	0,4	0,6	5,1	0,2	3,3	3,5	17,0
	2020	1	0,8	0,8	0,5	2,0	0,5	0,6	5,1	0,3	3,9	3,6	18,1
CEP	2020	2	0,9	0,9	0,4	1,9	0,5	0,6	5,9	0,3	4,2	3,6	19,1
		3	0,9	0,8	0,4	2,0	0,4	0,6	5,2	0,3	3,8	3,6	18,0
		4	0,9	0,8	0,4	2,1	0,5	0,6	5,1	0,3	3,7	3,6	18,0
	2021	1	0,8	0,8	0,5	2,1	0,5	0,6	5,1	0,3	4,0	3,6	18,5
		2	0,9	0,9	0,5	2,0	0,5	0,7	5,9	0,3	4,3	3,7	19,6
		3	0,9	0,8	0,4	2,2	0,5	0,6	5,2	0,3	4,0	3,6	18,4
		4	0,9	0,8	0,4	2,3	0,5	0,6	5,2	0,3	3,9	3,6	18,4
COV1	2020	2	0,9	0,8	0,5	1,5	0,4	0,6	5,9	0,3	3,6	3,2	17,5
		3	0,9	0,7	0,4	1,6	0,4	0,6	5,2	0,3	3,3	3,1	16,4
		4	0,9	0,8	0,4	1,6	0,4	0,6	5,1	0,2	3,2	3,1	16,4
	2021	1	0,8	0,8	0,5	1,4	0,5	0,6	5,1	0,3	3,2	3,1	16,4
		2	0,9	0,8	0,5	1,4	0,5	0,6	5,9	0,3	3,4	3,2	17,4
		3	0,9	0,7	0,4	1,5	0,4	0,6	5,2	0,3	3,2	3,1	16,3
		4	0,9	0,8	0,4	1,5	0,4	0,6	5,2	0,2	3,1	3,1	16,3
COV4	2020	2	0,9	0,6	0,5	1,5	0,4	0,6	5,7	0,2	3,6	3,1	17,2
		3	0,9	0,6	0,5	1,6	0,4	0,6	5,0	0,2	3,4	3,1	16,1
		4	0,9	0,6	0,5	1,7	0,4	0,6	5,0	0,2	3,2	3,1	16,1
	2021	1	0,8	0,7	0,6	1,6	0,4	0,5	4,5	0,3	3,4	2,8	15,7
		2	0,9	0,7	0,5	1,6	0,4	0,6	5,1	0,3	3,7	2,8	16,6
		3	0,9	0,7	0,5	1,7	0,4	0,6	4,6	0,2	3,4	2,8	15,6
		4	0,9	0,7	0,5	1,7	0,4	0,6	4,5	0,2	3,3	2,8	15,6

Binnenvaart

Internationale afvoer

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	0,4	1,4	4,9	3,9	6,6	0,8	4,0	0,7	5,1	3,1	31,1
		2	0,4	1,4	4,4	4,1	6,4	0,8	5,1	0,6	4,8	3,1	31,2
		3	0,4	1,4	4,6	4,2	7,0	0,8	4,0	0,7	4,8	3,2	31,1
		4	0,5	1,7	4,8	4,2	6,2	0,8	4,3	0,6	5,2	3,1	31,4
	2020	1	0,4	1,5	4,3	3,7	6,6	0,8	4,0	0,7	5,4	3,0	30,5
CEP	2020	2	0,5	1,5	3,8	3,9	6,4	0,8	5,0	0,6	5,0	3,1	30,6
		3	0,4	1,5	4,0	3,9	7,0	0,8	4,0	0,7	5,0	3,2	30,5
		4	0,5	1,8	4,2	3,9	6,2	0,8	4,2	0,6	5,4	3,0	30,8
	2021	1	0,5	1,5	3,8	3,5	6,6	0,8	3,9	0,7	5,7	3,1	30,1
		2	0,5	1,5	3,4	3,7	6,4	0,8	4,9	0,6	5,3	3,1	30,2
		3	0,5	1,5	3,5	3,7	7,0	0,8	3,9	0,7	5,3	3,2	30,1
		4	0,5	1,8	3,7	3,7	6,2	0,9	4,2	0,6	5,8	3,1	30,4
COV1	2020	2	0,5	1,4	3,8	3,9	6,4	0,8	5,1	0,6	5,2	2,9	30,6
		3	0,4	1,4	4,0	3,9	7,0	0,8	4,1	0,7	5,2	3,0	30,5
		4	0,5	1,7	4,1	3,9	6,2	0,8	4,3	0,6	5,6	3,1	31,0
	2021	1	0,4	1,4	3,7	3,5	6,6	0,7	3,9	0,8	5,9	3,0	29,9
		2	0,5	1,4	3,3	3,7	6,4	0,8	4,9	0,6	5,5	3,0	30,0
		3	0,4	1,4	3,5	3,7	7,0	0,8	3,9	0,7	5,5	3,1	29,9
		4	0,5	1,7	3,6	3,7	6,2	0,8	4,1	0,6	5,9	3,2	30,4
COV4	2020	2	0,4	1,4	3,7	3,9	5,5	0,8	5,1	0,5	4,5	2,8	28,7
		3	0,4	1,4	3,9	3,9	6,0	0,8	4,0	0,6	4,5	2,9	28,5
		4	0,4	1,7	4,1	4,0	5,3	0,8	4,3	0,5	4,8	3,0	29,0
	2021	1	0,5	1,4	3,7	3,5	5,2	0,7	4,0	0,6	4,7	2,8	27,1
		2	0,5	1,4	3,3	3,7	5,0	0,7	5,0	0,5	4,4	2,9	27,4
		3	0,5	1,4	3,4	3,7	5,5	0,8	4,0	0,5	4,4	2,9	27,1
		4	0,5	1,7	3,6	3,7	4,9	0,8	4,2	0,5	4,8	3,1	27,7

Binnenvaart

Totaal

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	2,8	4,5	5,8	9,8	7,4	2,0	20,2	1,2	11,5	13,4	78,6
		2	2,5	4,2	5,0	9,5	7,7	1,9	22,3	1,2	10,7	14,2	79,2
		3	2,1	4,1	5,2	10,1	8,0	1,9	19,9	1,0	10,7	14,3	77,5
		4	2,5	4,5	5,6	10,1	7,2	1,9	20,5	1,0	10,9	14,4	78,5
	2020	1	2,6	4,4	5,1	11,5	7,9	2,0	19,3	1,2	12,0	11,9	78,0
CEP	2020	2	2,6	4,4	4,4	9,2	7,6	1,9	22,0	1,2	12,0	15,2	80,5
		3	2,2	4,3	4,7	9,8	7,9	2,0	19,6	1,1	12,0	15,3	78,8
		4	2,6	4,7	4,9	9,8	7,1	2,0	20,2	1,0	12,2	15,4	79,9
	2021	1	2,9	4,6	4,6	10,0	7,5	2,1	19,4	1,2	13,1	14,2	79,7
		2	2,6	4,4	4,0	9,6	7,8	2,0	21,5	1,2	12,3	15,1	80,3
		3	2,1	4,3	4,2	10,2	8,1	2,0	19,2	1,1	12,2	15,2	78,6
		4	2,5	4,7	4,4	10,3	7,2	2,0	19,8	1,0	12,5	15,3	79,7
COV1	2020	2	2,7	4,3	4,4	8,9	7,4	1,9	22,3	1,2	11,9	10,7	75,5
		3	2,2	4,2	4,6	9,5	7,8	1,9	19,9	1,1	12,0	10,8	73,8
		4	2,6	4,6	4,9	9,5	7,0	1,9	20,5	1,0	12,2	11,0	75,1
	2021	1	2,8	4,4	4,5	9,3	7,4	2,0	19,3	1,3	12,8	11,5	75,2
		2	2,5	4,2	3,9	8,9	7,8	1,9	21,4	1,2	11,8	12,1	75,6
		3	2,1	4,1	4,1	9,5	8,1	1,9	19,1	1,1	11,8	12,2	73,9
		4	2,5	4,5	4,3	9,5	7,2	1,9	19,6	1,0	12,1	12,4	75,1
COV4	2020	2	2,5	4,0	4,4	8,9	6,3	1,8	21,8	1,1	10,0	11,6	72,4
		3	2,1	3,9	4,6	9,5	6,7	1,9	19,4	0,9	9,9	11,6	70,5
		4	2,5	4,3	4,9	9,5	6,0	1,9	20,0	0,8	10,1	11,9	71,9
	2021	1	2,8	4,2	4,5	9,3	5,8	1,9	17,5	1,1	9,9	11,4	68,4
		2	2,5	4,0	4,0	9,0	6,0	1,7	19,4	1,0	9,4	12,0	69,2
		3	2,1	3,9	4,1	9,6	6,3	1,8	17,3	0,9	9,3	12,1	67,3
		4	2,4	4,3	4,4	9,6	5,6	1,8	17,8	0,8	9,5	12,4	68,7

Spoor

Binnenland

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,3	1,6
		2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,2	1,5
		3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,5	1,8
		4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,4	1,7
	2020	1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,4	1,7
CEP	2020	2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,3	1,6
		3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,5	1,9
		4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,5	1,8
	2021	1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,4	1,8
		2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,4	1,7
		3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,6	2,0
		4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,6	1,9
COV1	2020	2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,9	1,2
		3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,0	1,4
		4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,0	1,4
	2021	1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,1	1,5
		2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,0	1,3
		3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,1	1,4
		4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	1,1	1,5
COV4	2020	2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,0	1,3
		3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,2	1,5
		4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	1,2	1,5
	2021	1	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,1	1,3
		2	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,0	1,2
		3	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,2	1,5
		4	0,0	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,1	1,2	1,4

Spoor

Internationale aanvoer

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,1	2,4
		2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,1	2,3
		3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	1,1	2,2
		4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	1,0	2,1
	2020	1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,2	2,4
CEP	2020	2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,1	2,3
		3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,1	2,3
		4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	1,0	2,1
	2021	1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,2	2,4
		2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,1	2,3
		3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,1	2,3
		4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	1,0	2,2
COV1	2020	2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,6	0,0	0,2	1,1	2,3
		3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	1,0	2,1
		4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,2	0,8	1,8
	2021	1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,0	2,1
		2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,6	0,0	0,2	1,0	2,3
		3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,3	0,5	0,0	0,2	1,0	2,1
		4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,2	0,8	1,8
COV4	2020	2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	0,9	2,1
		3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	0,9	2,0
		4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	0,9	1,9
	2021	1	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,5	0,0	0,2	0,9	2,0
		2	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,2	0,9	1,9
		3	0,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,2	0,8	1,9
		4	0,1	0,0	0,0	0,0	0,0	0,2	0,4	0,0	0,2	0,8	1,8

Spoor

Internationale afvoer

	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	0,0	0,1	1,3	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,2	1,3	6,5
		2	0,0	0,1	1,2	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,2	1,3	6,4
		3	0,0	0,1	1,3	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,2	1,3	6,4
		4	0,0	0,1	1,3	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,2	1,4	6,6
	2020	1	0,0	0,1	1,1	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,3	1,3	6,4
CEP	2020	2	0,0	0,1	1,1	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,2	1,3	6,2
		3	0,0	0,1	1,1	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,3	1,3	6,3
		4	0,0	0,1	1,1	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,3	1,3	6,5
	2021	1	0,0	0,1	1,0	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,3	1,3	6,3
		2	0,0	0,1	1,0	0,2	1,4	0,9	0,0	0,0	1,3	1,3	6,2
		3	0,0	0,1	1,0	0,2	1,4	0,9	0,0	0,0	1,3	1,3	6,3
		4	0,0	0,1	1,0	0,2	1,4	1,0	0,1	0,0	1,4	1,4	6,5
COV1	2020	2	0,0	0,1	1,1	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,3	1,2	6,2
		3	0,0	0,1	1,1	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,3	1,2	6,3
		4	0,0	0,1	1,1	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,3	1,3	6,4
	2021	1	0,0	0,1	1,0	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,4	1,3	6,2
		2	0,0	0,1	0,9	0,2	1,4	0,9	0,0	0,0	1,4	1,3	6,1
		3	0,0	0,1	1,0	0,2	1,4	0,9	0,0	0,0	1,4	1,3	6,2
		4	0,0	0,1	1,0	0,2	1,4	0,9	0,1	0,0	1,4	1,3	6,4
COV4	2020	2	0,0	0,1	1,1	0,2	1,2	0,9	0,1	0,0	1,1	1,2	5,8
		3	0,0	0,1	1,1	0,2	1,2	0,9	0,1	0,0	1,1	1,2	5,8
		4	0,0	0,1	1,1	0,2	1,2	0,9	0,1	0,0	1,1	1,2	6,0
	2021	1	0,0	0,1	1,0	0,2	1,1	0,9	0,1	0,0	1,1	1,2	5,6
		2	0,0	0,1	0,9	0,2	1,1	0,8	0,1	0,0	1,1	1,2	5,5
		3	0,0	0,1	1,0	0,2	1,1	0,9	0,1	0,0	1,1	1,2	5,5
		4	0,0	0,1	1,0	0,2	1,1	0,9	0,1	0,0	1,1	1,2	5,7

		Spoor											
		Totaal											
	Jaar	Q\NSTR	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	Totaal
	2019	1	0,2	0,2	1,3	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,6	3,8	10,4
		2	0,2	0,2	1,3	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,6	3,6	10,1
		3	0,2	0,2	1,3	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,6	3,9	10,5
		4	0,2	0,2	1,3	0,2	1,4	1,2	0,5	0,0	1,6	3,8	10,4
	2020	1	0,2	0,2	1,1	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,7	3,8	10,5
CEP	2020	2	0,2	0,2	1,1	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,7	3,7	10,2
		3	0,2	0,2	1,1	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,7	3,9	10,5
		4	0,2	0,2	1,1	0,2	1,4	1,2	0,5	0,0	1,7	3,8	10,5
	2021	1	0,2	0,2	1,0	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,8	3,9	10,5
		2	0,2	0,2	1,0	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,8	3,8	10,2
		3	0,2	0,2	1,0	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,8	4,1	10,6
		4	0,2	0,2	1,0	0,2	1,4	1,2	0,5	0,0	1,8	4,0	10,5
COV1	2020	2	0,2	0,2	1,1	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,7	3,2	9,7
		3	0,2	0,2	1,1	0,2	1,4	1,2	0,6	0,0	1,8	3,2	9,8
		4	0,2	0,2	1,1	0,2	1,4	1,2	0,5	0,0	1,8	3,1	9,7
	2021	1	0,2	0,2	1,0	0,2	1,4	1,1	0,6	0,0	1,8	3,4	9,9
		2	0,2	0,2	0,9	0,2	1,4	1,1	0,6	0,0	1,8	3,3	9,7
		3	0,2	0,2	1,0	0,2	1,4	1,1	0,6	0,0	1,8	3,3	9,8
		4	0,2	0,2	1,0	0,2	1,4	1,1	0,5	0,0	1,8	3,2	9,7
COV4	2020	2	0,2	0,2	1,1	0,2	1,2	1,1	0,5	0,0	1,5	3,2	9,1
		3	0,2	0,2	1,1	0,2	1,2	1,2	0,5	0,0	1,5	3,4	9,4
		4	0,2	0,2	1,1	0,2	1,2	1,2	0,5	0,0	1,5	3,3	9,4
	2021	1	0,2	0,2	1,0	0,2	1,1	1,1	0,5	0,0	1,4	3,2	8,9
		2	0,2	0,2	0,9	0,2	1,1	1,1	0,5	0,0	1,4	3,1	8,7
		3	0,2	0,2	1,0	0,2	1,1	1,1	0,5	0,0	1,4	3,3	8,9
		4	0,2	0,2	1,0	0,2	1,1	1,1	0,5	0,0	1,4	3,2	8,9

Bijlage 7 **Gedetailleerde resultaten per kwartaal maritieme overslag 2018, 2019, 2020, 2021**

	Import+export; tonx1000	Goederensoort	Cereals	Foodstuffs/ Fodder / Oil	Ores / Cement / Lime / Plasters	Coal and lignite	Biomassa	Metallurgical products	Chemical products (dry)	Other dry bulk
		NSTR code	NSTR0/1		NSTR4	NSTR2		NSTR5	NSTR8	NSTR6/7
	2018	Q1	491	4232	10998	11778	151	113	546	4216
		Q2	239	4655	12015	10987	61	57	407	4786
		Q3	321	3765	12302	11504	122	89	458	4622
		Q4	530	4912	12165	13213	212	54	374	4799
	2019	Q1	553	4503	9560	13682	187	44	511	5986
		Q2	429	3956	13706	10946	200	52	527	4667
		Q3	314	4173	12699	10271	227	48	454	4645
		Q4	279	4557	11757	11160	273	163	428	4579
	2020	Q1	349	4209	11125	10025	386	127	459	4733
CEP		Q2	318	3788	11681	8020	425	101	473	4875
		Q3	337	3978	12032	7218	489	91	454	4585
		Q4	339	3978	12152	8661	586	82	468	4722
	2021	Q1	355	4177	11544	6929	704	74	482	4864
		Q2	327	3759	12122	5543	809	70	496	5010
		Q3	342	3947	12485	4989	930	72	477	4712
		Q4	344	3947	12610	5987	1116	74	491	4853
COV1	2020	Q2	332	3999	8344	7017	444	63	436	4416
		Q3	302	3738	9178	8969	555	66	458	4492
		Q4	355	4347	10555	10360	611	100	481	4716
	2021	Q1	382	4657	10027	9324	733	95	496	4858
		Q2	371	4420	11030	8858	843	47	510	5003
		Q3	392	4826	11581	7972	969	49	526	5153
		Q4	412	4929	12160	8769	1163	146	542	5308
COV4	2020	Q2	332	3999	8344	7017	444	120	436	4497
		Q3	299	3599	6675	6315	466	114	415	4272
		Q4	284	3419	6341	6000	490	108	394	4058
	2021	Q1	270	3248	6341	5700	490	108	394	4058
		Q2	270	3248	6658	5700	514	112	406	4180
		Q3	283	3411	6991	5985	566	115	418	4305
		Q4	297	3581	7341	6583	650	119	430	4435

Import+export; tonx1000		Goederensoort	Crude oil	Refined (petroleum) products	Gaseus, liquified or compressed	Chemical products (liquid)	Other liquid bulk	Deepsea container	Feeder containers	Shortsea containers
		NSTR code	NSTR3			NSTR8				
	2018	Q1	25423	37393	1802	1165	7202	22171	6326	7430
		Q2	25310	29258	2290	942	7602	23522	6882	7334
		Q3	24395	31705	2929	1207	7971	23288	7154	6953
		Q4	25190	32159	2587	774	7240	24081	7279	6689
	2019	Q1	28074	34996	2762	1190	7880	23922	7281	6832
		Q2	24257	31583	2990	1009	8927	24562	7981	6656
		Q3	25334	28130	2574	1132	8531	23751	7468	6581
		Q4	26578	27975	2563	1432	7560	23547	7780	6544
	2020	Q1	25797	27506	3197	1170	8567	24000	7405	6526
CEP		Q2	25797	26130	3357	1209	8738			
		Q3	26571	24824	3021	1148	8301			
		Q4	27368	27306	3021	1110	7471			
	2021	Q1	27642	24576	3172	1194	8218			
		Q2	27089	22118	3331	1218	8382			
		Q3	26547	19906	2998	1169	7963			
		Q4	27344	21897	2998	1121	7565			
COV1	2020	Q2	21928	24755	3357	1053	7710			
		Q3	22361	22280	3021	1000	7325			
		Q4	23479	24508	2870	1050	7691			
	2021	Q1	24653	22057	3014	1156	8460			
		Q2	24160	19851	3164	1213	8883			
		Q3	23676	17866	2848	1153	8439			
		Q4	24387	19653	2848	1095	8017			
COV4	2020	Q2	21928	24755	3357	1053	7710			
		Q3	20831	23517	3189	1000	7325			
		Q4	20831	23517	3189	970	7105			
	2021	Q1	21248	23988	3349	990	7247			
		Q2	22310	25145	3516	1039	7609			
		Q3	23426	27589	3692	1091	7990			
		Q4	24128	28968	3876	1200	8789			

	Import+export; tonx1000	*Goederensoort*	Containerized	Ro-Ro	Other general cargo	Geen goederen	DMG	Biomassa + ov. DMG	NMG	Totaal *(kwartaal)*	*Totaal (jaar)*
		NSTR code	NSTR9		NSTR5						
	2018	Q1	36395	6282	5130	0	32525	4367	72986	153317	608665
		Q2	38352	6712	5382	2	33206	4847	65403	149057	
		Q3	38173	6526	5420	0	33183	4744	68208	151510	
		Q4	38772	6303	5498	0	36259	5011	67949	154782	
	2019	Q1	39207	6821	5003	0	35027	6174	74903	160959	613409
		Q2	40037	6334	4669	0	34483	4867	68765	154289	
		Q3	38567	6485	5290	0	32831	4872	65701	148874	
		Q4	38826	6257	4901	0	33196	4853	66108	149287	
	2020	Q1	38896	6312	4433		31414	5120	66237	147290	591056
CEP		Q2	42008	5807	4876		29682	5300	65231	147604	
		Q3	40747	5981	5607		29182	5073	63866	145384	
		Q4	42785	5682	5046		30989	5309	66277	150778	
	2021	Q1	44068	5795	4895		29128	5568	64802	148689	585837
		Q2	46272	5332	5140		28136	5819	62139	147018	
		Q3	44884	5492	5397		27955	5642	58583	142310	
		Q4	47128	5217	5127		29423	5969	60925	147820	
COV1	2020	Q2	35006	5365	4211		25051	4860	58803	128436	548406
		Q3	37807	5901	4632		27758	5047	55987	132085	
		Q4	39697	5606	4169		31524	5327	59598	140594	
	2021	Q1	40888	5718	4044		30571	5590	59339	140560	563099
		Q2	42933	6004	4246		31083	5846	57271	141537	
		Q3	41645	6184	4458		31468	6123	53982	137737	
		Q4	43727	5875	4235		33429	6471	55999	143266	
COV4	2020	Q2	35006	5365	4211		25189	4941	58803	128574	503930
		Q3	29755	4828	3790		22155	4738	55863	116391	
		Q4	26780	4587	3600		21094	4548	55613	111674	
	2021	Q1	29458	4679	3492		20609	4548	56821	115059	501833
		Q2	32404	4913	3667		21087	4694	59620	121691	
		Q3	34024	5060	3850		22073	4871	63788	128795	
		Q4	37426	4807	3658		23436	5085	66962	136289	