

NEDERLANDERS LEGGEN IN HET BUITENLAND MEER KILOMETERS AF DAN
BUITENLANDERS HIER

Artikel Verkeerskunde 30 (1980) 1: 23 t/m 26

R-79-34

Voorburg, 1979

F.J. de Bruin, M.W. Maas & S. Harris, M.A.

Stichting Wetenschappelijk Onderzoek Verkeersveiligheid SWOV

SAMENVATTING

Ten behoeve van het Risico-onderzoek Verkeersdeelnemers in Nederland (ROVIN) zijn onder andere gegevens nodig over de verkeersprestatie van een aantal te onderscheiden groepen verkeersdeelnemers. Deze gegevens ontbraken o.a. voor de groep buitenlandse voertuigen. Daartoe is in opdracht van de SWOV in september 1975 een veldonderzoek gehouden bij grensovergangen. Uit de resultaten kan worden afgeleid dat zowel bij de personenauto's als bij de vrachtauto's minimaal 2% en maximaal 5% van het totale aantal door deze categorieën voertuigen in Nederland afgelegde kilometers plaatsvindt met buitenlandse voertuigen. Vergelijking met resultaten uit CBS-onderzoek leert dat Nederlandse personenauto's gemiddeld ongeveer twee maal zoveel kilometers afleggen in het buitenland als buitenlanders hier; de verkeersprestatie van Nederlandse vrachtauto's in het buitenland blijkt bij vergelijking met resultaten uit een SHELL-enquête gemiddeld ongeveer vijfmaal zoveel te zijn als die van buitenlandse vrachtauto's in Nederland.

SUMMARY

It is of the utmost importance for road safety research to have reliable exposure data for different categories of road users. In order to obtain information over the mileage of foreign vehicles in The Netherlands, SWOV commissioned a survey at borderposts in September 1975.

The results show that the share of both foreign cars and lorries in the total mileage on Dutch roads lies between 2% and 5%.

A comparison with a Central Bureau of Statistics survey shows that Dutch cars travel twice as much abroad as foreign cars do in The Netherlands. Dutch lorries travel approximately five times as much abroad as foreign lorries in The Netherlands, according to a comparison with a SHELL Netherlands survey.

INLEIDING

Vaak wordt aangenomen dat het kilometrage van "buitenlanders" in Nederland ongeveer even groot is als het kilometrage van "Nederlanders" in het buitenland. Onder buitenlanders wordt dan meestal verstaan: bestuurders van voertuigen met een niet-Nederlands kenteken en onder Nederlanders: bestuurders van voertuigen met een Nederlands kenteken. De gedachtengang daarbij is dat de "vele" kilometers die betrekkelijk "weinig" Nederlanders (grote afstanden/kleine populatie) afleggen in het buitenland, de "weinige" kilometers afgelegd door "vele buitenlanders" (kleine afstanden/grote populatie) ongeveer zullen compenseren. Daarom wordt dan ook vaak aangenomen dat als het aantal "buitenlandse" kilometers van Nederlanders bekend zou zijn, dit ook ongeveer het aantal afgelegde kilometers van buitenlanders in Nederland zou aangeven.

Over het aantal door Nederlandse automobilisten in het buitenland afgelegde kilometers zijn algemene gegevens bekend uit de CBS Personenauto-enquête.

Omdat het voor verkeersveiligheidsonderzoek noodzakelijk is in Nederland systematisch expositiegegevens te verzamelen, zijn verdergaande mogelijkheden onderzocht in de eerste fase van het Risicoonderzoek Verkeersdeelnemers in Nederland (ROVIN). Medio 1975 is daartoe met de voorbereiding begonnen van een landelijk representatief onderzoek naar de verkeersprestatie van verkeersdeelnemers in Nederland. Omdat het daarbij niet alleen zou gaan om het verzamelen van gegevens omtrent de totale verkeersprestatie, maar juist ook om een aantal onderverdelingen van die verkeersprestatie (bijvoorbeeld naar leeftijd en geslacht van verkeersdeelnemers), kwam de huisenquête als onderzoeksmethode hiervoor het meest in aanmerking. Dit omdat via verkeerstellingen moeilijk informatie omtrent verkeersprestatie en nauwelijks demografische kenmerken verzameld kunnen worden.

Met een huisenquête kan men wel gegevens verkrijgen van Nederlandse ingezetenen, maar buitenlandse bezoekers blijven buiten beschouwing. Het enquêteren in het buitenland is praktisch onmogelijk. Methoden

als het aan Nederland verlatende buitenlandse bezoekers meegeven van enquêteformulieren die teruggestuurd moeten worden, leveren onvoldoende response op.

Over het aantal "Nederlandse" kilometers van buitenlanders bleek niets of nauwelijks iets bekend. Het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS), Rijkswaterstaat en het Nationaal Bureau voor Tourisme beschikten slechts over gegevens over het aantal overnachtingen en van incidentele tellingen van motorvoertuigen met een buitenlands kenteken bij enkele grensovergangen. Om toch iets te kunnen zeggen over de verkeersprestatie van buitenlandse bezoekers in Nederland heeft de SWOV eind juli 1975 de NV v/h Ned. Stichting voor Statistiek (NSS) te Den Haag de opdracht verstrekt gegevens te verzamelen omtrent in Nederland afgelegde voertuigkilometers door motorvoertuigen met een buitenlands kenteken. Dit teneinde een eerste indruk te krijgen t.a.v. het aandeel van buitenlanders in de totale verkeersprestatie van weggebruikers in Nederland.

Zowel bij het CBS- als het SWOV-onderzoek moesten de ondervraagden zelf het aantal door de auto afgelegde kilometers schatten. Er van uitgaand dat buitenlanders niet beter of slechter dan Nederlanders in staat zijn het afgelegde aantal kilometers goed te schatten, blijven er twee verschillen in onderzoeksmethode over. In het schriftelijke CBS-onderzoek kunnen de Nederlanders thuis hun kilometers schatten (of evt. berekenen), terwijl de buitenlanders aan de grens zittend in hun auto in een mondelinge enquête snel een schatting (of berekening aan de hand van hun kilometerstand) moesten maken. In hooguit 50 van de bijna 8000 gevallen in het Onderzoek Buitenlanders konden de ondervraagden geen antwoord op de vraag geven en moest van een schematische landkaart gebruik worden gemaakt teneinde een routebeschrijving van hun verblijf in Nederland te verkrijgen.

Het lijkt dan ook verantwoord de uitkomsten van beide onderzoeken met elkaar te vergelijken.

1. VERKEERSPRESTATIE BUITENLANDSE AUTOMOBILISTEN IN NEDERLAND

Waarom onderzoek?

Er bestaat dus weinig of geen inzicht in de omvang van de verkeers- en vervoersprestatie in Nederland van motorvoertuigen met een buitenlands kenteken. Om toch een globale indruk van de omvang van deze verkeers- en vervoersprestatie te krijgen is op initiatief van de SWOV in de periode van 8-14 september 1975 een veldonderzoek uitgevoerd. De resultaten van dit veldonderzoek zijn gerelateerd aan algemene gegevens van o.a. Rijkswaterstaat (RWS) en het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS).

De resultaten van de schatting die van de verkeersprestatie in Nederland van motorvoertuigen met een buitenlands kenteken gemaakt is, is overigens, o.a. vanwege de beperkte opzet van het veldonderzoek, slechts als min of meer representatief voor de maand september 1975 te beschouwen. Verdergaande uitspraken of conclusies, kunnen hieraan dus niet worden ontleend, ook omdat onvoldoende inzicht bestaat in de mate van betrouwbaarheid van de gehanteerde gegevens. Dit behoeft echter niet als een bezwaar te worden beschouwd, gezien de doelstelling van het onderzoek.

Dit onderzoek kan qua opzet en uitvoering als een nieuwe vorm van verkeersonderzoek worden beschouwd. Daarom is in het onlangs verschenen SWOV-rapport "Verkeersprestatie van buitenlandse personenauto's en vrachtauto's in Nederland" aan deze facetten uitvoerig aandacht besteed.

Opzet van het veldonderzoek

De enige manier om aan de gewenste gegevens te komen was het langs de weg aanhouden van buitenlandse motorvoertuigen. Omdat het bij dit onderzoek zou gaan om een eerste indruk van het aantal kilometers dat door motorvoertuigen met een buitenlands kenteken op de Nederlandse wegen wordt afgelegd, is het onderzoek beperkt gebleven tot personenauto's en vrachtauto's. Deze voertuigcategorieën zijn via visuele waarnemingen eenvoudig te onderscheiden in "voertuigen met een Nederlands kenteken" en "voertuigen met een buitenlands kenteken". De keuze was bovendien gebaseerd op aannemelijke veronder-

stelling dat het grootste deel van de verkeersprestatie geleverd door niet-Nederlandse ingezetenen plaatsvindt middels personenauto- en vrachtauto's.

De plaatsen waar het verkeer zou worden aangehouden waren gesitueerd bij grensovergangen, omdat daar de meest volledige informatie verkregen zou kunnen worden omtrent de meest essentiële vraag: Hoeveel kilometers heeft u gedurende uw laatste bezoek in Nederland met dit vervoermiddel afgelegd? Deze vraag is te zamen met een aantal bijkomende vragen, gesteld aan de Nederland verlatende buitenlandse bezoekers.

Nederland telt ongeveer 400 grensovergangen variërend van grensovergangen met een gemiddelde dagintensiteit van 10.000 motorvoertuigen tot grensovergangen met een gemiddelde dagintensiteit van 100 motorvoertuigen. Deze alle te onderzoeken is praktisch onmogelijk, daartoe is een selectie gemaakt van de grensovergangen waar geënuquêteerd zou worden.

Bij de keuze is rekening gehouden met het feit dat Rijkswaterstaat bij 21 voor wat de verkeersintensiteit betreft meest belangrijke grensovergangen min of meer permanente verkeerstellingen verricht. Uitgangspunten voor de selectie waren:

1. Alle grensstreken moeten vertegenwoordigd zijn.
2. De steekproef moet zowel grensovergangen met een meer regionale betekenis, als grensovergangen met een landelijke betekenis omvatten.

Combinatie van deze uitgangspunten leidde tot de keuze van de volgende groepen grensovergangen, waarbij uiteindelijk de grensovergangen 1 t/m 8 de Duits-Nederlandse grens vertegenwoordigden en de grensovergangen 9 t/m 14 de Belgisch-Nederlandse grens:

<u>Groep I</u>	<u>Groep II</u>	<u>Groep III</u>	<u>Groep IV</u>
1. Denekamp	4. Beek/Wieler	8. Vaals	11. Lommel/Bergeijk
2. Glanerbrug	5. Venlo autoweg	9. Eysden	12. Breda autoweg
3. Bergh autoweg	6. Maalbroek	10. Stein autoweg	13. Wernhout
	7. Heerlen autoweg		14. Kapellebrug

In het veldonderzoek zijn betrokken geweest: 14 grensovergangen, 5 meetdagen en 6 meettijdvakken (aaneengesloten perioden van 3 uur) per dag. In totaal waren dus $14 \times 5 \times 6 = 420$ meettijdvakken beschikbaar.

Het aantal in het veldonderzoek betrokken meettijdvakken is uiteindelijk gereduceerd tot 120, o.a. omdat een continue meting bij elk van de 14 grensovergangen als overbodig werd beschouwd. In totaal waren dus $120 \times 3 \text{ uur} = 360$ meeturen beschikbaar.

Uitvoering van het veldonderzoek

Zoals al eerder is aangegeven was het hoofddoel van het veldonderzoek gegevens te verzamelen omtrent het aantal kilometers dat met motorvoertuigen met buitenlands kenteken in Nederland wordt afgelegd.

Tijdens het veldonderzoek zijn de navolgende activiteiten verricht:

- a. tellen van het Nederland verlatende verkeer;
- b. enquêteren van bestuurders van motorvoertuigen met een buitenlands kenteken die Nederland verlieten.

In principe zijn alle passerende motorvoertuigen geteld. Daarbij moest onderscheid worden gemaakt tussen motorvoertuigen met een Nederlands kenteken en motorvoertuigen met een buitenlands kenteken, alsmede tussen personenauto's en vrachtauto's. Bestelauto's werden hierbij tot de vrachtauto's gerekend, evenals de autobussen. In eerste instantie zijn ook motoren/scooters geteld. De aantallen bleken zo klein dat deze in het onderzoek verder buiten beschouwing zijn gebleven. Zodoende is de totale verkeersintensiteit te verdelen in vier groepen.

Niet alle bestuurders van passerende motorvoertuigen met een buitenlands kenteken zijn geënquêteerd. Er werd een steekproef getrokken zodanig dat niet meer dan één bestuurder van een personenauto en/of van een vrachtauto tegelijk werd ondervraagd. Bestuurders van autobussen zijn om praktische redenen niet geënquêteerd.

Het veldonderzoek is uitgevoerd in de periode van maandag 8 september 1975 t/m zondag 14 september 1975.

Het aantal bij de betreffende grensovergangen tijdens de meeturen Nederland verlatende personenauto's en vrachtauto's was resp. 32.209 en 3814.

Het aantal uitgevoerde vraaggesprekken bedroeg 7997 (6585 personenauto- en 1412 vrachtautobestuurders).

Conclusies van het verkeersonderzoek onder buitenlanders

In Tabel 1 zijn de resultaten weergegeven zoals die zijn berekend uit de gegevens van het veldonderzoek en uit op andere wijze verkregen (berekende) gegevens.

Tevens is de berekening aangegeven van het aantal afgelegde kilometers van personenauto's en vrachtauto's met een buitenlands kenteken in Nederland alsmede van die van de aandeelpercentages in de totale voertuigprestatie voor deze categorieën motorvoertuigen in Nederland.

Vanwege de onzekerheid betreffende een aantal aannames zijn in feite onder- en bovengrenzen berekend, d.w.z. uitkomsten lager dan het minimum of hoger dan het maximum worden als onwaarschijnlijk beschouwd.

Op grond van deze berekeningen zijn de volgende uitspraken te doen:

- Het totale kilometrage van buitenlandse personenauto's in Nederland was gedurende de maand september 1975 minimaal ca. 103 miljoen en maximaal ca. 178 miljoen voertuigkilometers.

- Het vermoedelijke aandeel van deze groep personenauto's in de totale verkeersprestatie van personenauto's in Nederland was toen $2\frac{1}{2}$ à 5%.

- Het totale kilometrage van buitenlandse vrachtauto's (= bedrijfsauto's, exclusief speciale voertuigen en autobussen) in Nederland was gedurende de maand september minimaal ca. 14 miljoen en maximaal ca. 34 miljoen voertuigkilometers.

- Het vermoedelijke aandeel van deze groep vrachtauto's in de totale verkeersprestatie van vrachtauto's in Nederland was toen 2 à 5%.

Naast deze uitkomsten zijn uit het veldonderzoek ook nog een aantal interessante gegevens verkregen betreffende: o.a. doel van het bezoek aan Nederland, de lengte van de verblijfsduur in Nederland,

Benoeming v.d. va- riabele	Omschrijving van de variabele		Personenauto's		Vrachtauto's	
			ter bere- kening van minim. %	ter bere- kening van maxim. %	ter bere- kening van minim. %	ter bere- kening van maxim. %
A	Intensiteit betrokken	Duitsl.-Ned.	417.865	445.079	55.044	57.729
B	grensovergangen	België-Ned.	277.490	313.198	57.195	57.461
C	Aandeel betr.grensover-	Duitsl.-Ned.	47%	39%	58%	46%
D	gangen in tot.intens	België-Ned.	47%	39%	58%	31%
E	Gemiddeld kilometrage	Duitsl.-Ned.	129,0	142,2	109,6	131,6
F	betr.grensovergangen	België-Ned.	107,8	120,4	82,1	103,1
G	Gemiddeld kilometrage	Duitsl.-Ned.	25	78	35	120,6
H	"over." grensovergangen	België-Ned.	25	46	35	92,6
I	Verkeersprestatie Ned. voert. in Ned.		4194 mln	3617 mln	762 mln	689 mln
J	Verkeersprestatie Buit. voert. in Ned.		103 mln	178 mln	14 mln	34 mln
	Berekend aandeel in % v.h. totaal		2,41%	4,69%	1,75%	4,64%

De berekening van het aandeel, uitgedrukt in procenten van de totale verkeersprestatie in Nederland, verloopt met gebruikmaking van bovenstaande gegevens (van bijvoorbeeld het minimum aandeel bij personenauto's) als volgt:

- * 417.865 (A) is 47% (C) van de totale uitreisintensiteit via de Duitse grens;
- * deze totale uitreisintensiteit is dan $100 \times (417.865/47) = 889.074$;
- * de intensiteit van de "overige" Duitse grensovergangen is dan $889.074 - 417.865 = 471.209$.
- * 277.490 (B) is 47% (D) van de totale uitreisintensiteit via de Belgische grens;
- * deze totale uitreisintensiteit is dan $100 \times (277.490/47) = 590.404$;
- * de intensiteit van de "overige" Belgische grensovergangen is dan $590.404 - 277.490 = 312.914$.
- * Bij het aantal van 417.865 hoort een gem. km van 129,0 (E), dus een totaal aantal afgelegde km van 53.904.585;
- * bij het aantal van 471.209 hoort een gem. km van 25,0 (G), dus een totaal aantal afgelegde km van 11.780.225;
- * bij het aantal van 277.490 hoort een gem. km van 107,8 (F), dus een totaal aantal afgelegde km van 29.913.422;
- * bij het aantal van 312.914 hoort een gem. km van 25,0 (H), dus een totaal aantal afgelegde km van 7.822.850.
- * Het totale aantal door buitenlandse personenauto's in Nederland afgelegde kilometers is dan de som van bovengenoemde totalen: $53.904.585 + 11.780.225 + 29.913.422 + 7.822.850 = 103.421.082$.
- * De totale verkeersprestatie van personenauto's in Nederland is dan $4.194.000.000$ (I) + $103.421.082 = 4.297.421.082$ km.
- * Het aandeel daarin van buitenlandse voertuigen is dan $(103.421.082/4.297.421.082) \times 100\% = 2,41\%$.

Tabel 1. Berekening van de aandeelpercentages van personenauto's en vrachtauto's met een buitenlands kenteken in de verkeersprestatie van de voertuigcategorieën in Nederland. Overzicht van variabelen aan de hand waarvan de aandeelpercentages berekend worden, gerangschikt naar minimum en maximum waarde (gegevens hebben betrekking op de maand september 1975)

het verst van de grensovergang waar men werd ondervraagd gelegen reisdoel, het aantal bezoeken aan Nederland sedert 1 januari 1975 (zie hiervoor het SWOV-rapport "Verkeersprestatie van buitenlandse personenauto's en vrachtauto's in Nederland").

Opmerkingen

Uit de vergelijking van de resultaten van het veldonderzoek met andere gegevens kan worden geconcludeerd dat de onderzoekweek, althans met betrekking tot het aspect van de intensiteiten, als een "gemiddelde" september-week te beschouwen is. Dit betekent evenwel (en helaas) nog niet dat de week 8-14 september 1975 representatief zou zijn ten aanzien van alle andere relevante aspecten zoals: verhouding tussen aantal personenauto's en vrachtauto's; verhouding tussen aantal Nederlandse en buitenlandse voertuigen; gemiddelde kilometrages enz., enz. Niettemin menen wij dat het herleiden van de enquêteresultaten van de week 8-14 september 1975 tot een maandgegeven, op de wijze zoals die uitvoerig in het onderzoekverslag is beschreven, geen al te grote afwijkingen in het eindresultaat tot gevolg kan hebben.

Het lijkt echter onjuist te doen alsof de berekende aandeelpercentages (voor de maand september) zonder meer voor het gehele jaar 1975 geldig zouden zijn. Uit gegevens die verband houden met het aantal buitenlanders dat Nederland bezoekt (intensiteiten CBS, RWS; Reiseverkehr Stat. Bundesamt Wiesbaden) is bij ons de indruk ontstaan dat het evenwel ook niet erg waarschijnlijk is dat de werkelijke aandeelpercentages voor het jaar 1975 extreem veel hoger of lager zijn geweest dan de door ons berekende grenzen van de percentages voor de maand september 1975.

2. VERKEERSPRESTATIE NEDERLANDSE AUTOMOBILISTEN IN HET BUITENLAND

Personenauto's

De berekening van het aantal personenauto's in Nederland per medio september 1975 is uitgevoerd aan de hand van gegevens die door het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) gepubliceerd zijn in het Statistisch Bulletin. Hierin wordt onder andere het aantal personenauto's op 1 augustus van het betreffende jaar vermeld. Het aantal personenauto's per medio september 1975 is nu berekend door rechtlijnige interpolatie tussen de aantallen van 1 augustus 1975 en 1 augustus 1976, en bedroeg afgerond 3.445.000.

Voor het berekenen van het gemiddelde aantal door personenauto's in september 1975 afgelegde kilometers is ook gebruik gemaakt van gegevens van het CBS, nu ontleend aan diverse afleveringen van de Maandstatistiek Verkeer en Vervoer, waarin de resultaten zijn vermeld van de CBS-Personenauto-enquêtes zoals die in hun huidige vorm sinds augustus 1975 worden gehouden.

Als resultaat van een extra vraag bij de Personenauto-enquête januari 1976, wordt voor 1975 een gemiddeld jaarkilometrage opgegeven van 15.300 km, waarvan in het buitenland 1050 km, dus in Nederland 14.250 km.

In de Personenauto-enquête september 1975, wordt voor deze maand een gemiddeld maandkilometrage gevonden van 1180 (met een betrouwbaarheidsmarge van 50 km), waarvan 80 km in het buitenland, dus een gemiddelde van 1100 km in Nederland.

Als dus wordt uitgegaan van de laatst genoemde schatting van de respondenten van het CBS-onderzoek, en rekening wordt gehouden met een marge van ca. 20 km, kan worden geconcludeerd dat het totale kilometrage van Nederlandse personenauto's in het buitenland in september 1975 minimaal ca. 207 miljoen en maximaal ca. 345 miljoen heeft bedragen (gemiddeld dus ongeveer 275 miljoen).

Vrachtauto's

1. In CBS-publikaties worden thans de aantallen bedrijfsauto's vermeld, onderscheiden naar vracht- en bestelauto's, trekkers (voor oplegger), speciale voertuigen en autobussen. Vroegere publikaties vermeldden nog afzonderlijke aantallen voor vrachtauto's en voor bestelauto's.

Aangezien het aantal speciale voertuigen (zoals brandweerauto's, reinigingsauto's e.d.) betrekkelijk gering is, en bestuurders van buitenlandse autobussen in het veldonderzoek om praktische redenen niet zijn geënquêteerd, zodat geen kilometrages bekend zijn, zullen wij ons hier ten behoeve van de beoogde vergelijking beperken tot de groepen "vracht- en bestelauto's" en "trekkers".

Het aantal bestel- en vrachtauto's + trekkers per medio september 1975 is eveneens vastgesteld door rechtlijnige interpolatie tussen de aantallen van 1 augustus 1975 en 1 augustus 1976, zoals deze door het CBS zijn gepubliceerd. Deze berekening leidt tot een totaal van ca. 335.000.

2. Een andere benadering van het aantal bestel- en vrachtauto's + trekkers per medio september 1975 kan berekend worden mede aan de hand van gegevens die de N.V. v/h Nederlandse Stichting voor Statistiek (NSS) verzameld heeft in het kader van een bedrijfsauto-enquête (ten behoeve van Shell Nederland Verkoop Maatschappij), waarin namens de SWOV een aantal aanvullende vragen betreffende kilometrages waren opgenomen. Bij deze enquête, die in de maanden januari/februari 1976 werd uitgevoerd, maakte de NSS gebruik van een schatting van aantallen bedrijfsauto's (exclusief autobussen en speciale voertuigen) in Nederland per ultimo 1975, op basis van een steekproef uit het kentekenbestand van bedrijfswagens bij de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Bij interpolatie volgt dan het aantal bestel- en vrachtauto's + trekkers per medio september 1975 van rond 303.000.

Het gemiddelde aantal in de maand september 1975 in het buitenland afgelegde kilometers met deze voertuigen bedraagt volgens genoemde SHELL-enquête minimaal 260 en maximaal 390 km (gemiddeld 325 km).

Op basis van de gegevens is te berekenen dat het totale aantal in het buitenland afgelegde kilometers van bestel- en vrachtauto's + trekkers in september 1975 minimaal 80 miljoen en maximaal 130 miljoen km (en gemiddeld 104 miljoen km) heeft bedragen.

3. DE VERGELIJKING

Personenauto's

De in de voorgaande paragrafen verkregen aantallen voertuigkilometers zijn dus als volgt:

Mln. vtgkms in sept. 1975	Nederlanders in het buitenland	Buitenlanders in Nederland
Minimum	207	103
Maximum	345	178
Gemiddeld	275	137

Vergelijken wij het minimum van de buitenlanders met het maximum van de Nederlanders, dan worden de kilometers van de Nederlanders in het buitenland voor ca. 30% "gecompenseerd" door de kilometers van de buitenlanders in Nederland. Nemen wij het maximum van de buitenlanders en het minimum van de Nederlanders dan is dit voor ca. 85% het geval. Een vergelijking tussen de CBS uitkomst van 275 miljoen km en een gewogen gemiddelde uit het SWOV-onderzoek van 137 miljoen km levert een compensatie door de buitenlanders van 50%. Dit geldt ook bij de vergelijking tussen de twee minima en de twee maxima onderling.

Vrachtauto's

Voor "vrachtauto's" bedragen de uit de berekeningen volgende aantallen voertuigkilometers:

Mln. vtgkms in sept. 1975	Nederlanders in het buitenland	Buitenlanders in Nederland
Minimum	80	14
Maximum	130	34
Gemiddeld	104	21

Bij vergelijking van het Nederlandse maximum en het buitenlandse minimum blijkt bij vrachtauto's dus slechts ca. 11% van het aantal door Nederlanders in het buitenland afgelegde kilometers te worden gecompenseerd door buitenlanders in Nederland. Bij vergelijking van het Nederlandse minimum en het buitenlandse maximum geldt een compensatie van ca. 42%, bij de twee minima van 17% en bij de twee maxima van 26% en voor de gemiddelden van ca. 20%.

4. CONCLUSIES

Personenauto's

De diverse berekeningsmethoden en vergelijkingen resulteren in de volgende uitspraak: voor de maand september 1975 bedroegen de door de buitenlanders in Nederland afgelegde personenautokilometers tussen de 30% en 85% van de in het buitenland door Nederlanders afgelegde personenautokilometers. De gemiddelde en derhalve meest waarschijnlijke waarde is 50%.

De spreiding tussen de uitersten is groot vanwege het aantal onzekerheden in beide onderzoeken.

Voor de maand september 1975 is in ieder geval de veronderstelling dat bij personenauto's de twee grootheden ongeveer even groot zouden zijn niet aannemelijk.

Ook is het niet aannemelijk dat over een heel jaar gezien de twee grootheden even groot zouden zijn. Het SWOV-onderzoek naar de verkeersprestatie van buitenlanders is juist in september gehouden daar deze maand, voor wat de te onderzoeken variabele betreft, een gemiddelde maand zou zijn, zonder de extremen van het zomer- of winterseizoen.

Het is dan ook niet te verwachten dat het jaarpercentage veel zal afwijken van het september-percentages van ca. 50%.

Vrachtauto's

De stelling dat het aantal kilometers in Nederland door buitenlanders wel ongeveer gelijk zou zijn aan dat van Nederlanders in het buitenland blijkt voor vrachtauto's nog minder op te gaan dan voor personenauto's. Ook hier is de spreiding tussen de uitersten groot: de compensatie ligt in september 1975 nl. tussen de 11% en 42%, het gemiddelde bedraagt ca. 20%.