

Binnenstedelijke logistiek Noord-Nederland

Deelonderzoek 2



SAC Groningen

KENNIS INTERMEDIAIR ADVIES



Colofon

Titel : Binnenstedelijke logistiek Noord-Nederland

Projectcode : 2020017RGA

Datum versie : 30-09-2020

Versie : Conceptrapport

Opdrachtgever : Regio Groningen-Assen
P. Kamps

Auteurs : SAC Groningen
M.D. Cornelissen, projectcoördinator
L. Meijer
S. M. E. Verhulst

Contact : info@sacgroningen.nl
www.sacgroningen.nl
06 21375373

Binnen de Student Advies Commissie, kortweg SAC, voeren studentadviseurs zelfstandig onderzoek uit en adviseren over ruimtelijke vraagstukken in en om de stad Groningen. Daarnaast krijgen studentadviseurs de kans ervaring op te doen in de praktijk en wordt opgedane kennis doorgegeven aan nieuwe studentadviseurs. Ook verbindt de SAC partijen in de velden onderwijs, wetenschap en praktijk. De SAC is een initiatief van studentadviseurs en wordt gesteund door samenwerkingsorganisatie Groningen Bereikbaar en de Faculteit Ruimtelijke Wetenschappen van de Rijksuniversiteit Groningen.



Regio Groningen-Assen

S T E D E L I J K N E T W E R K

1 Introductie

De logistiek in Nederland is aan het veranderen. De druk op de infrastructuur neemt toe door een verhoogd aantal goederenstromen en e-commerce. Tegelijkertijd stellen overheden, zowel regionaal als nationaal, als doel om in de nabije toekomst binnenstedelijke logistieke stromen te verduurzamen. Noord-Nederlandstreeft naar emissieloze logistiek vanaf het jaar 2035. Vanuit de Regio Groningen-Assen wordt de actielijn logistiek vanuit het programma Slim en Groen Onderweg gecoördineerd.

Op basis van de inventarisatie naar de logistieke stromen van Noord-Nederland, uitgevoerd door de SAC Groningen in opdracht van de Regio Groningen-Assen, is geconcludeerd dat er behoefte is aan structurele dataverzameling van logistieke cijfers. Dit betreft voornamelijk het binnenstedelijk vrachtverkeer, omdat buitenstedelijke stromen relatief goed in kaart kunnen worden gebracht door middel van NDW-data. Regio Groningen-Assen heeft tot dusver geen inzicht in de omvang van goederenstromen in Noord-Nederlandse steden, hoe deze zich weerhouden tot elkaar en de mate van verduurzaming van binnenstedelijke logistiek. Dit terwijl het één van de speerpunten is om in te zetten op zero emissie binnensteden. Om de logistiek van Noord-Nederland in binnensteden te verduurzamen, wordt het noodzakelijk geacht eerst te starten met een verkenning van het bevoorradingsprofiel van de huidige binnensteden. Bij een bevoorradingsprofiel worden de volgende logistieke gegevens verzameld:

- Welke bedrijven rijden er en tot welke branche behoren deze bedrijven?
- Waar rijden deze bedrijven?
- Op welk tijdstip rijden deze bedrijven?
- In wat voor soort voertuig rijden deze bedrijven en door welke brandstof worden betreffende voertuigen aangedreven?
- Vinden opvallende situaties plaats?

In dit rapport brengt de SAC Groningen de huidige goederenstromen van de binnensteden Groningen, Emmen en Leeuwarden in kaart. Vervolgens worden de bevoorradingsprofielen samengevat en gepresenteerd op factsheets. Hierbij wordt de bevoorradingsdata van Assen, verzameld door de SAC Groningen in oktober 2019, toegevoegd aan de analyse. Daarnaast ontwerpt SAC Groningen een vijfde factsheet, waarbij opvallende gegevens vanuit de vier Noord-Nederlandse steden met elkaar worden vergeleken. Hierbij wordt met name achterhaald hoe de omvang van logistieke stromen zich tot elkaar weerhouden en welke bedrijven of branches voorlopen op het gebied van verduurzaming. Op deze manier ontstaat de mogelijkheid inzage te krijgen in verschillende aspecten met oog op de logistieke verduurzaming. Tegelijkertijd worden de resultaten van deze 4 binnensteden onderling vergeleken.

2 Methodiek

De SAC Groningen heeft op donderdag 09-07 observaties verricht in de binnensteden van Emmen en Leeuwarden en op donderdag 16-07 in de binnenstad van Groningen. De gegevens uit de Asser binnenstad zijn reeds verzameld in oktober 2019, maar opnieuw gebruikt in dit onderzoek. Het onderzoek wordt niet (geheel) als representatief beschouwd voor de logistieke stromen van de Noord-Nederlandse binnensteden, maar is bedoeld als verkenning om een beeld te schetsen van de huidige logistieke omvang, betreders en de ontwikkelingen met betrekking tot verduurzaming. De tellingen zijn verricht in een tijdsperiode van 9:00 uur tot 15:00 uur, waartussen van 11:45 uur en 12:15 uur een korte pauze heeft plaatsgevonden. Tijdens de pauze zijn dus geen tellingen gedaan, wat mogelijk de analyse kan beïnvloeden. Daarnaast biedt de gekozen observatietermijn geen inzichten in de logistieke stromen van venstertijden vóór 9:00 uur en ná 15:00 uur. De invloed van het avondvenster van Leeuwarden is daarom ook niet onderzocht; Van dinsdag tot en met vrijdag mag hier geleverd worden van 18:00 uur tot 21:00 uur. Voor tijden buiten de observatietermijn bestaat dus de mogelijkheid dat bepaalde bedrijven of betreders niet in de analyse zijn opgenomen.

Voor het uitvoeren van de observaties zijn er, in overleg met de gemeentes van Emmen, Leeuwarden en Groningen en Regio Groningen-Assen, verschillende tellocaties gekozen per stad. Ook het aantal tellocaties en het aantal observanten per locatie zijn in overleg met de betrokken partijen overeengestemd. Op basis hiervan, is er in Emmen op twee locaties en in Leeuwarden en Groningen op vier locaties geteld. Voor Groningen is daarnaast besloten om twee observanten per locatie aan te wijzen, omdat de omvang van de logistieke stromen hier groter werden geacht. Achteraf bleek dit een relevante keuze; In Groningen zijn in totaal 1280 observaties gedaan, in vergelijking tot 150 in Emmen, 189 in Leeuwarden en 241 in Assen. Echter is er beperkte inzage in de verhouding van het aantal tellocaties en de representativiteit van de binnensteden. In Groningen is bijvoorbeeld de zuidkant van de binnenstad (langs het Gedempte Zuiderdiep) geobserveerd, waardoor de logistieke stromen in de noordzijde van de binnenstad niet zijn verkend.

Tijdens de observaties zijn de volgende voertuigbewegingen en bijbehorende kenmerken genoteerd:

- Het soort voertuig op basis van het ledig gewicht. Hiervoor zijn de volgende categorieën gebruikt: Auto=<1500KG; kleine bus=1500-2800KG; grote bus=2800-3500KG; een vrachtwagen=>3500KG. Daarnaast zijn cargobikes ook in de analyse meegenomen.
- Het soort aandrijving, ofwel of een voertuig door een fossiele brandstof of door elektriciteit wordt aangedreven. Indien een voertuig hybride wordt aangedreven valt deze onder elektrisch.
- Het tijdstip waarop een voertuig passeert.
- De richting van het passerende voertuig, waarbij wordt bijgehouden of een voertuig het venstertijdengebied in- of uitrijdt. Indien een voertuig het venstertijdengebied inrijdt en op een later tijdstip uitrijdt, dan is het betreffende voertuig als één observatie in de analyse terechtgekomen. Als een voertuig twee (of meerdere keren) het venstertijdengebied inrijdt wordt ditzelfde voertuig opnieuw in de analyse meegenomen. Om een beeld te schetsen van de binnenstedelijke logistieke omvang is de manier van datagebruik zeer relevant; indien alle observaties los van elkaar staan, wordt het aantal observaties hoger, waardoor de kans op een vertekend beeld toeneemt. Om deze reden heeft de SAC Groningen aan de hand van kentekens geanalyseerd in hoeverre dezelfde voertuigen passeren. Deze gegevens zijn alleen voor dit doeleinde gebruikt.
- De branches en bedrijven van passerende voertuigen. Tijdens de observaties zijn de namen van bedrijven genoteerd. Achteraf zijn de betreffende bedrijven toegekend aan branches. De SAC Groningen heeft voor de analyse de landelijke logistieke branches aangehouden.

- Opvallende situaties (bijv. overlast, gevaarlijke situaties, te hoge of te lage snelheden van voertuigen).

3 Resultaten observaties

Uit de factsheets van de steden blijkt dat de logistieke sector ook buiten de venstertijden om laadt, lost of de stad betreedt. In Groningen lijkt het aantal observaties tussen 12:00 uur en 13:00 uur af te nemen, maar stijgt tussen 13:00 uur en 14:00 uur en van 14:00 uur tot 15:00 uur opnieuw naar relatief dezelfde aantallen als tijden binnen de vensterperiode. Voor de steden van Leeuwarden, Assen en Emmen is een duidelijke afname te zien in het aantal stadsbetreders na de venstertijden, maar ook deze aantallen indiceren dat venstertijden niet door iedereen gehandhaafd wordt. Een kanttekening hierbij betreft de stadsvloer van Emmen; Hier kunnen voertuigen de binnenstad alleen betreden wanneer zij beschikken over een ontheffing. De interpretatie van stadsbetreders in Emmen na venstertijden wordt hierdoor anders ten opzichte van de andere steden.

Voor alle steden geldt een relatief hoog aandeel van bestelbusjes binnen de logistieke stromen. In deelonderzoek 1, de 'Inventarisatie Logistieke Stromen Noord-Nederland', is naar voren gekomen dat er een algemene toename is in het gebruik van bestelbusjes in Nederland. Dit is gedeeltelijk terug te zien in de cijfers van de factsheets. Enerzijds is het gebruik van voornamelijk kleine bestelbusjes door de logistieke sector in de Noord-Nederlandse steden groot. Anderzijds is het niet mogelijk om een trend van toename in het gebruik van bestelbusjes te achterhalen, omdat er geen gegevens zijn verzameld van voorgaande jaren.

De branches die de venstertijdgebieden betreden lopen uiteen per stad. De post en pakketten-branchen is relatief het grootste in Assen en Emmen. In Groningen zijn de bouw, retail en horeca branches het meest vertegenwoordigd, wat naar verwachting samenhangt met de grootte van de stad en het aantal inwoners. Een opvallende observatie is daarnaast het betreden van de stadsvloer van de gemeentes Groningen, Leeuwarden en Emmen in eigen stad. Indien gemeenten als doel hebben de binnensteden in 2025 emissievrij te bevoorraden, wordt het noodzakelijk geacht ook eigen voertuigen te verduurzamen, voor zover dit nog niet gebeurd is.

Voor verduurzaming van de binnensteden ligt daarmee een grote opgave. 5,1% van de logistieke sector rijdt in Groningen reeds elektrisch. In Emmen (1,1%) en Assen (0,6%) is dit percentage aanzienlijk lager, terwijl Leeuwarden een volledig fossiele bevoorrading kent. De SAC Groningen adviseert om met zowel de frequente stadsbetreders als de logistieke branches in gesprek te gaan. Bedrijven als DHL, PostNL, DPD, Hanos en Bidfood zijn hierin sterk vertegenwoordigd. De verduurzaming van de post en pakketten en horeca branche zijn voor een emissievrije binnenstad dus van groot belang.

Om de binnenstedelijke logistieke stromen op een inhoudelijke manier in kaart te brengen heeft de SAC Groningen alle 'onbekende' observaties, ofwel alle voertuigen die niet aan bedrijven gekoppeld kunnen worden, uit de analyse gehaald. De voornaamste reden hiervoor is de beperkte inzage achter de doeleinden van mensen die de binnenstad betreden. Hierbij ontstaat de vraag of betreders van het venstertijden gebied de stadsvloer slechts betreden of hier daadwerkelijk laden of lossen. Met oog op de verduurzaming van de binnensteden is het echter relevant om de 'onbekende' observaties te verkennen. Tabel 1 indiceert het aantal observaties die niet te traceren zijn naar logistieke stromen tijdens dit onderzoek.

	'Onbekende' observaties	Percentage t.o.v. totaal aantal observaties
Leeuwarden	93	45,6%
Assen	247	56,1%
Emmen	69	43,9%
Groningen	792	61,7%

Tabel 1 Aantal observaties die niet te traceren zijn als logistieke stromen

Beleid en regelgeving dienen daarom ook in te spelen op de verduurzaming of beperkende toelating van de niet-duurzame 'onbekende' voertuigen in de binnenstad. De verwachting is dat verschillende maatregelen per stad het effectiefst zijn. In Groningen is de taxi branche bijvoorbeeld sterk aanwezig in de binnenstad; Met 42 observaties is dit de 2^e grootste branche achter de gemeente. Om de binnenstad van Groningen te verduurzamen wordt het noodzakelijk geacht om ook deze branche te benaderen. In overige steden speelt de taxi branche echter geen tot een minder grote rol, waardoor verduurzaming binnen deze branche niet bij zal dragen aan een emissievrije binnenstad van Leeuwarden, Emmen of Assen.