Gemeente Amsterdam

Monitor voetafdruk

Stedelijke Logistiek 2022-2023





Inleiding

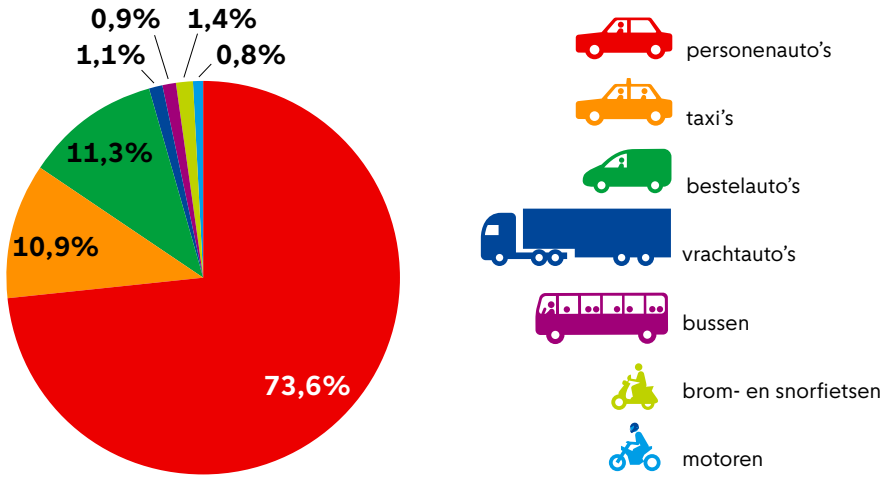
Voor u ligt de eerste editie van de Monitor voetafdruk Stedelijke Logistiek 2022-2023. In deze monitor delen we de voortgang van de doelen van de Logistieke Strategie en het Werkplan Stedelijke Logistiek in 2022 en 2023. Vanaf nu zullen we dat elk jaar doen, tenminste voor de looptijd van Programma Stedelijke Logistiek tot en met 2025.

Logistiek is van groot belang en tegelijkertijd enorm ingewikkeld in Amsterdam. Een stad die groeit waardoor de logistieke activiteit en de daarvoor benodigde ruimte toeneemt. Zo is de bevoorrading in de stad goed voor ongeveer 12 procent van het totale gemotoriseerde vervoer (zie figuur 1). Hierdoor staan de verkeersveiligheid, luchtkwaliteit, leefbaarheid en bereikbaarheid, maar ook de staat van de bruggen en kades steeds verder onder druk.

Het college heeft in januari 2022 de Logistieke Strategie vastgesteld met het doel de transitie naar schone, lichte, veilige en efficiënte logistiek te stimuleren en ondersteunen en daarmee de logistieke voetafdruk te verkleinen.

Bij de totstandkoming van deze jaarlijkse monitor is de reeds beschikbare data van voorgaande jaren (tot en met 2023) meegenomen om een zo volledig beeld te geven van de ontwikkeling van de stedelijke logistiek. Door de uitvoering van het Werkplan Stedelijke Logistiek (2023) wordt de komende jaren meer kennis en informatie verzameld wat de basis vormt voor het jaarlijks verrijken en actualiseren van deze monitor.

Figuur 1 Verhouding detecties per voertuigcategorie



Bron: Monitor Actieplan Schone Lucht 2023


GUINNESS
PUB
ZONE
tring tring
Weer een bestelbus minder in de stad





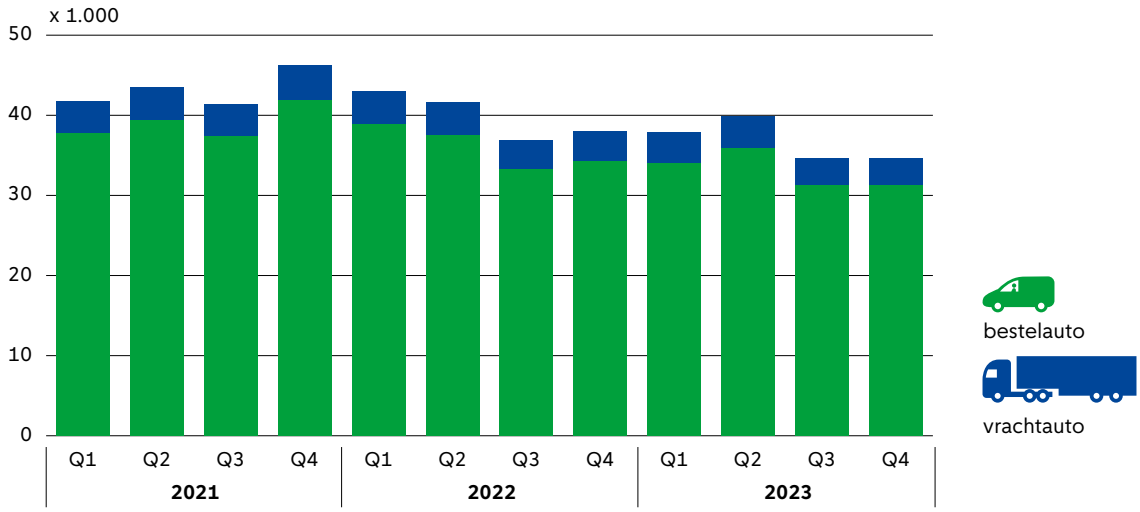
Efficiënt

Voor het transport en de op- en overslag van goederen is ruimte nodig in de stad. Ruimte op de weg, ruimte voor laad- en losplekken, voor hubs en voor overslaglocaties voor weg-water. Maatregelen die bijdragen aan het verminderen van het aantal voertuigbewegingen en het aantal gereden kilometers maken de logistiek efficiënter en beperkt het ruimte-tijd-beslag door logistiek. We rapporteren hier over het aantal passages van vrachtvoertuigen, over de aantallen vrachtfietsen en licht elektrische vrachtvoertuigen.

Aantal passages vrachtvoertuigen binnen Ring A10

Zowel het aantal bestelauto's als het aantal vrachtauto's dat op een gemiddelde werkdag de A10-zone binnenrijdt, neemt over de tijd genomen licht af. Voor de langere termijn wordt een groei van het vrachtverkeer verwacht (door de groei van het aantal inwoners, arbeidsplaasten en toerisme in de stad).

Figuur 2 Passages van vrachtvoertuigen die A10-zone inrijden op een gemiddelde werkdag, 2021-2023

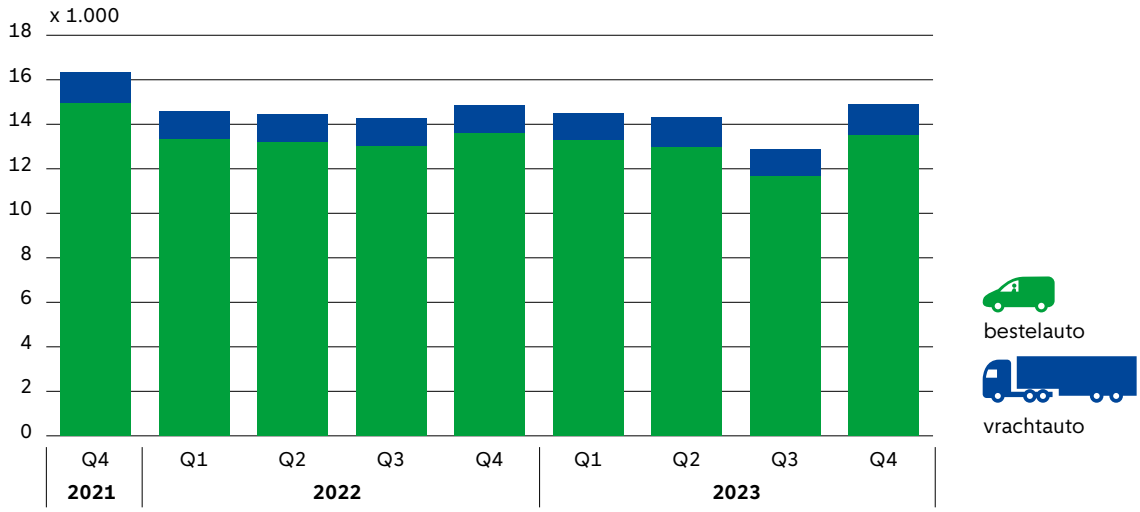


Bron: ANPR-camera's

Aantal passages vrachtvoertuigen binnen Ring S100

Het aantal vrachtvoertuigen dat op een gemiddelde werkdag de S100-zone binnenrijdt, blijft over de tijd redelijk gelijk.

Figuur 3 Passages van vrachtvoertuigen die S100-zone inrijden op een gemiddelde werkdag, 2021-2023

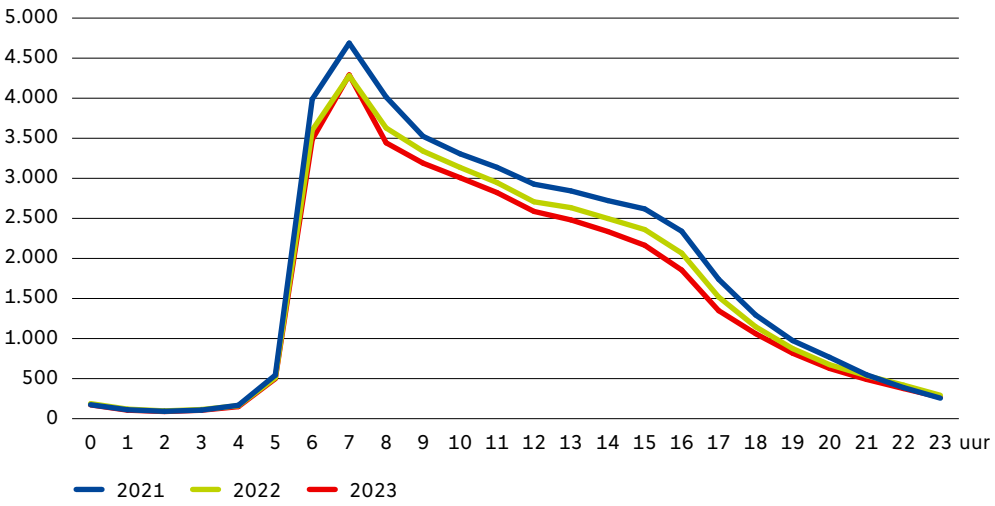


Bron: ANPR-camera's

Aantal vrachtvoertuigen per uur binnen Ring A10

Het merendeel (53%) van alle vrachtvoertuigen rijdt in de ochtend (06.00-12.00 uur) de A10-zone binnen. In de middag (12.00-18.00 uur) rijdt 34% van de vrachtvoertuigen de A10-zone binnen. De piek ligt vroeg in de ochtend (06.00-08.00 uur), waarna het aantal voertuigen over de dag heen afvlakt. Een mogelijke verklaring hiervoor zijn de venstertijden én het feit dat men goederen en diensten veelal vroeg in de ochtend wil ontvangen.

Figuur 4 Passages van vrachtvoertuigen per uur die A10-zone inrijden op een gemiddelde werkdag, 2021-2023



Bron: ANPR-camera's

Aantal passages per gewichtsklasse vrachtvoertuig

Een vrachtvoertuig met een toegestane maximum massa (TMM) van >3,5t rijdt op een gemiddelde werkdag 1,5 tot 1,8 keer de zone S100 of A10 binnen.

Figuur 5 Gemiddeld aantal passages per gewichtsklasse vrachtauto op een gemiddelde werkdag

	2023	2023
	Zone S100	Zone A10
>3,5t en ≤7,5 t TMM	1,8	1,8
>7,5t en ≤30 t TMM	1,8	1,5
>7,5t TMM	1,7	1,8
gemiddelde	1,8	1,7

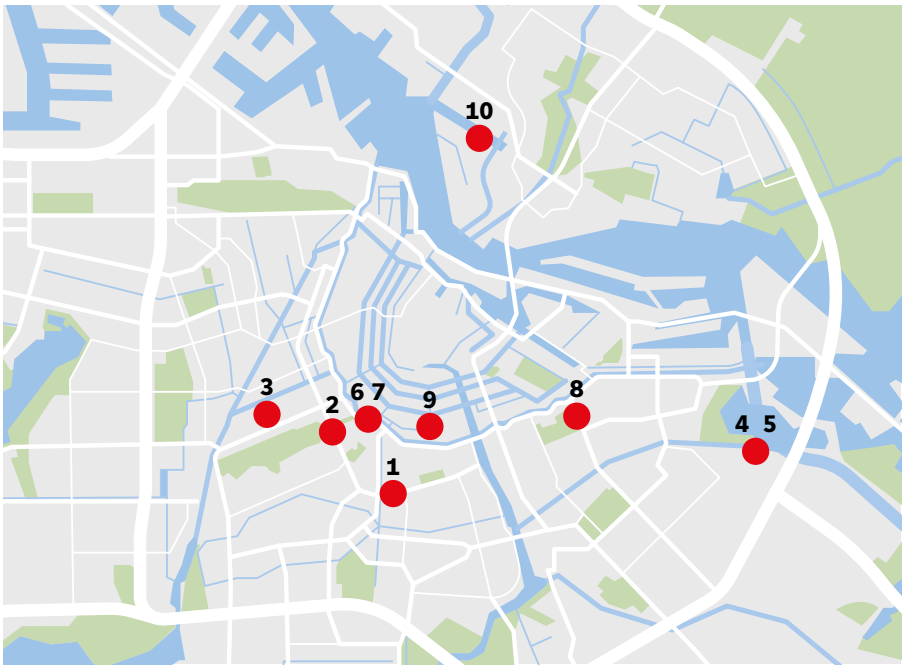
Vervoer over water

Op basis van de huidige beschikbare informatie is het mogelijk een indicatie af te geven van de omvang en ontwikkeling van transport over water. Zo is er in 2022 voor 180 projecten een bijzonder transportvergunning voor transportvaartuigen aangevraagd, tegenover 183 in 2021. Deze aanvragen waren afkomstig van enkele tientallen ondernemers. In 2022 werd voor nagenoeg ieder project zo'n vergunning aangevraagd in verband met het overschrijden van de maximaal toegestane afmetingen van een vaartuig of vaartuigcombinatie. In 2024 worden meer transportvaartuigen voorzien van elektronische vignetten, waardoor transportvaarbewegingen beter te monitoren zijn.

Vrachtfietsen

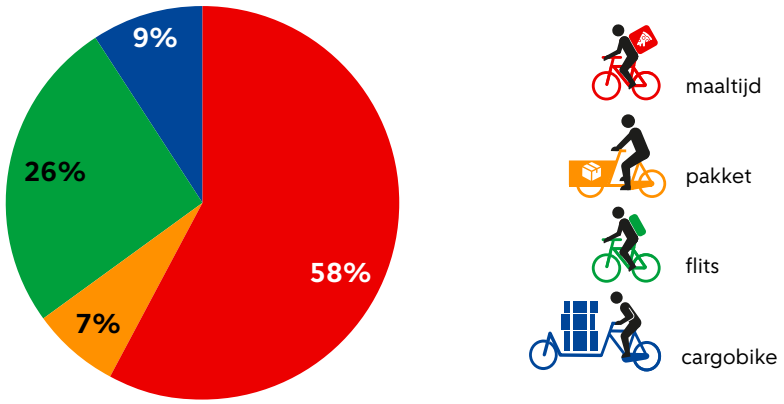
In maart 2023 is een steekproef uitgevoerd op 10 locaties verspreid over Amsterdam (zie onderstaande figuur) waarbij ondermeer het aantal vrachtfietsen is geïnventariseerd.

Figuur 6 Locaties metingen vrachtfietsen



Er zijn 27.018 fietsen gemeten waarvan 431 (1,6%) met een logistieke functie. Het grootste aandeel was maaltijdbezorging (58%), gevolgd door flitsbezorging (26%). Een toename van het aantal vrachtfietsen is een mogelijke indicator van de verschuiving van grote naar kleine logistieke voertuigen.

Figuur 7 Verhouding type vrachtfietsen

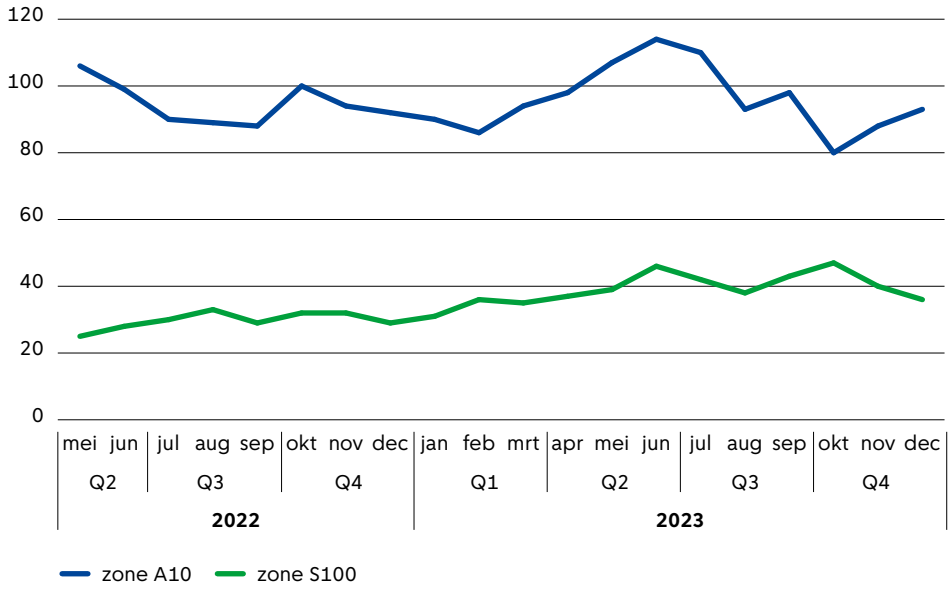


Bron: Rapport Telling en snelheidsmetingen fietspaden Amsterdam (Dufec maart 2023)

Aantal LEVV's met kenteken

Het aantal LEVV's (licht elektrisch vrachtvoertuig) is bepaald op basis van de breedte (max. 1.40m) van de voertuigen. Het gaat hierbij alleen om LEVV's met kenteken. Vooral binnen de S100 (zone zwaar verkeer) zien we een toename van het aantal LEVV's. Verklaringen hiervoor zijn de aanscherping van de zone zwaar verkeer in 2021, de aanstaande uitstootvrije zone, de toenemende ruimtedruk in (het centrum van) de stad en het toenemende (betaalbare) aanbod aan LEVV's bij fabrikanten. Wel is het aantal LEVV's nog relatief beperkt binnen het totaal aantal vrachtvoertuigen (zie figuren op pagina 5 en 6).

Figuur 8 Aantal passages van LEVV's op een gemiddelde werkdag



Bron: ANPR-camera's


ZONE
fietsen toegestaan op de rijbaan
fietsers verboden
MAN
KEOLIS




GRIPWISE
GALAXY

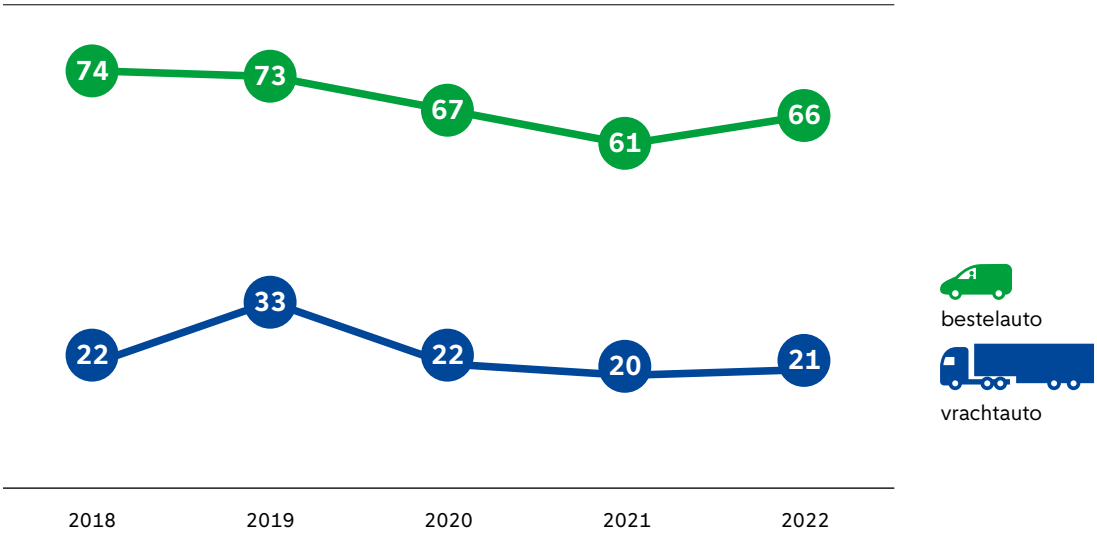
Veilig

Het verbeteren van de verkeersveiligheid bij stadslogistiek is een belangrijk aandachtspunt omdat de gevolgen van een ongeval met een vrachtvoertuig vaak ernstig zijn. We rapporteren hier over het aantal ongevallen, aantal slachtoffers en over de subjectieve veiligheid. De in deze paragraaf getoonde cijfers betreffen politiedata.

Aantal ongevallen met letsel

In 2022 was er sprake van 1.067 verkeersongevallen met letsel in de gemeente Amsterdam. Van dit aantal waren er 87 ongevallen met letsel met een vrachtvoertuig (8%). Hiervan waren er 66 ongevallen met een bestelauto en 21 met een vrachtauto. Het aantal ongevallen met vrachtwagens is ongeveer gelijk gebleven aan 2018, met een onverklaarbare piek in 2019. Het aantal ongevallen met bestelauto's is iets meer gedaald dan het aantal voertuigbewegingen met bestelauto's (vergelijking met figuur op pagina 5). Hiervoor is geen verklaring gevonden.

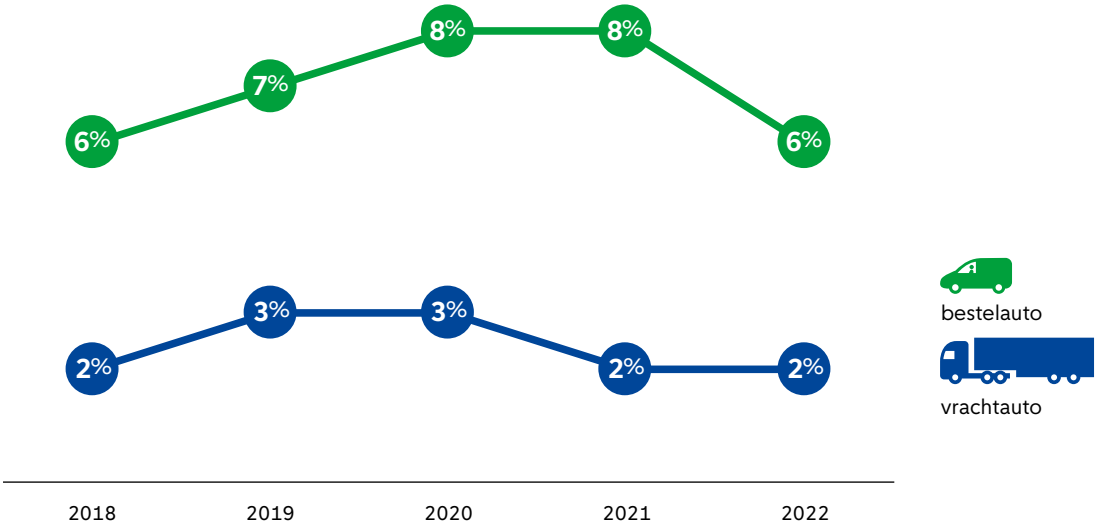
Figuur 9 Aantal ongevallen met letsel gemeente Amsterdam, 2018-2022



Bron: ViaStat

Het ongevallenpercentage van vrachtvoertuigen is lager dan het percentage vrachtvoertuigen op het wegennet in Amsterdam (13,8%, zie figuur pagina 5).

Figuur 10 Percentage ongevallen met letsel in gemeente Amsterdam met minstens één vrachtvoertuig, 2018-2022

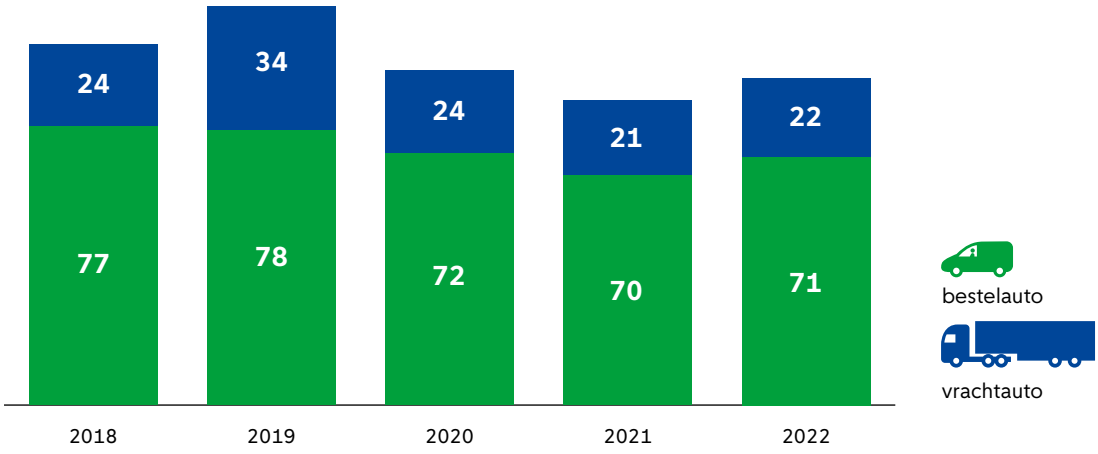


Bron: ViaStat

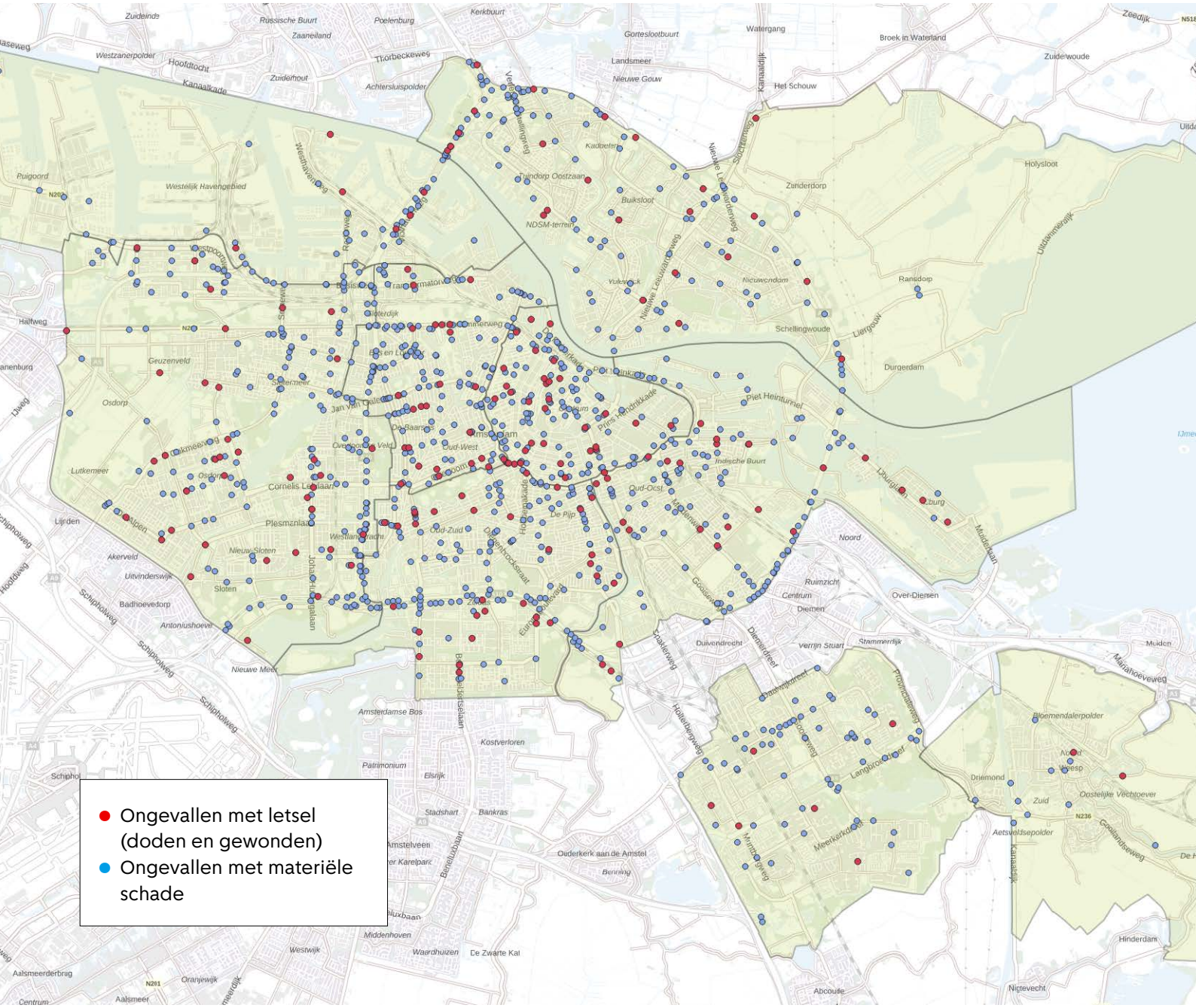
Aantal slachtoffers bij ongevallen

In 2022 vielen door ongevallen met vrachtvoertuigen 93 slachtoffers. Hiervan waren 3 ongevallen met dodelijke afloop. Het aantal slachtoffers door ongevallen met vrachtvoertuigen is 8% van het totaal aantal verkeersslachtoffers (1.196) met voertuigen binnen de gemeente Amsterdam. Een ongeval met een bestelauto heeft in 1% van de gevallen een dodelijke afloop, tegenover 8% bij vrachtauto's.

Figuur 11 Aantal slachtoffers met letsel in gemeente Amsterdam, 2018-2022



Bron: ViaStat



Ongevallen met vrachtvoertuigen

De kaart hierboven geeft de geografische locatie weer van alle ongevallen met vrachtvoertuigen (bestel- en vrachtauto's) van alle wegbeheerders (gemeente, rijk, provincie) over de periode 2020 t/m 2022. In totaal zijn er in deze periode 253 ongevallen met letsel en 1.460 ongevallen met materiële schade.

Van het totaal aantal ongevallen met letsel waarbij vrachtvoertuigen (87) binnen de gemeente Amsterdam betrokken waren in 2022, vonden er 74 plaats op gemeentelijke wegen en 13 op rijkswegen (en geen op provinciale wegen). Komend jaar willen we een nadere analyse maken van de ongevallen op gemeentelijke wegen.



Bron: Amsterdammers en hun beleving van de verkeersveiligheid – najaar 2021

Subjectieve verkeersveiligheid

In het najaar van 2021 is middels een enquête geïnventariseerd hoe bewoners de verkeersveiligheid in de stad ervaren. 44% vond dat het vrachtverkeer in hun buurt de afgelopen twee jaar onveiliger was geworden. Slechts 8% vond dat het veiliger is geworden. Bijna de helft (48%) was van mening dat er niets was veranderd.

De respondenten is ook gevraagd over welke locaties (maximaal 2) ze zich het meeste zorgen maakten wat betreft de verkeersveiligheid in relatie tot de vrachtvoertuigen die daar rijden. Dit is weergegeven in deze kaart. Komend jaar willen we een vergelijking maken van de ervaren verkeersveiligheid met de feitelijke ongevallen op gemeentelijke wegen.


S-427-PN

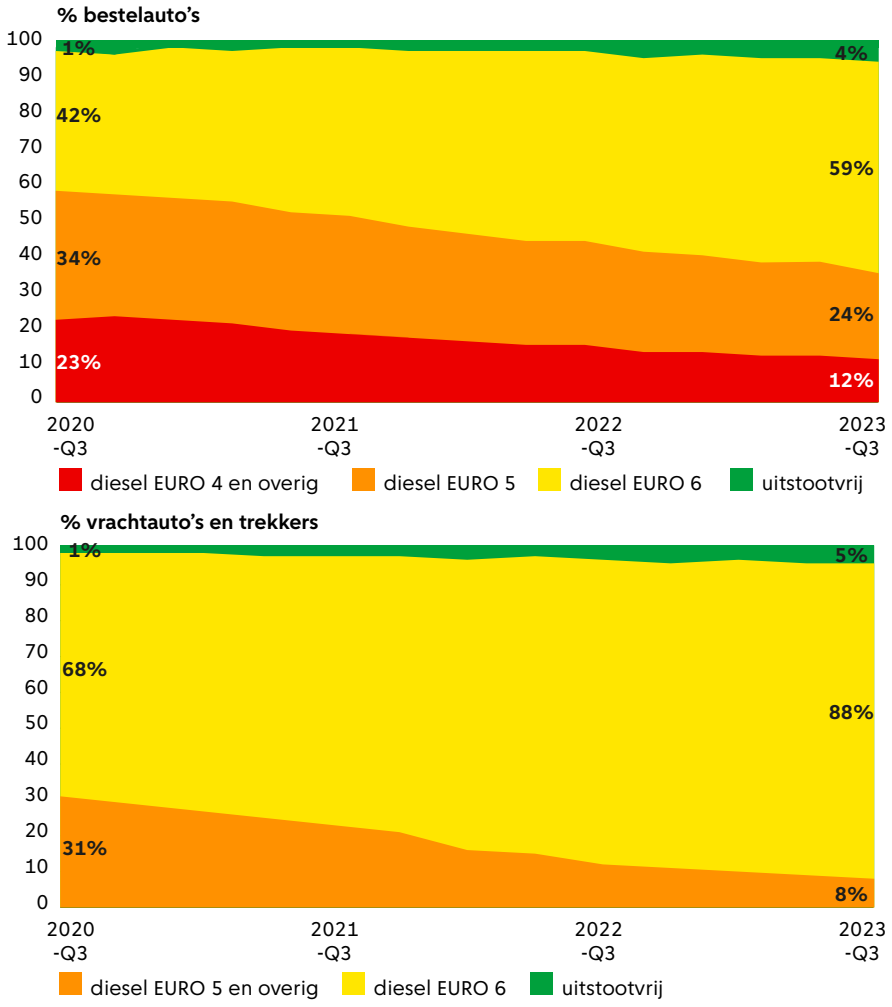
Schoon

Alle vormen van logistiek transport moeten in 2030 uitstootvrij zijn. Niet alleen vrachtvoertuigen (bestel- en vrachtauto's), maar ook vervoer over het water. We rapporteren hier over de aantallen diverse euroklassen en emissieloze voertuigen.

Zero-emissie vrachtvoertuigen

Het aandeel EURO 6 is substantieel toegenomen voor zowel bestel- als vrachtauto's. Deze groei is te verklaren door de overgangsregeling

Figuur 12 Aandeel soort motoren van bestelauto's en vrachtauto's



Bron: Monitor Actieplan Schone Lucht 2023



waarbij bestaande bestel- en vrachtauto's met EURO 6-motor nog tot respectievelijk 1 januari 2028 en 1 januari 2030 de stad in mogen. De transitie naar schone logistieke voertuigen is terug te zien in een gestage groei in het aandeel uitstootvrije voertuigen: in het derde kwartaal van 2023 was 4,3% van de bestelauto's en 4,9% van de vrachtauto's uitstootvrij. Dit betekent dat in de komende jaren nog grote stappen moeten worden genomen om het logistieke wagenpark in 2030 uitstootvrij te krijgen.

Zero-emissie transportvaartuigen

Bestaande transportvaartuigen zijn grotendeels nog niet uitstootvrij. Transportvaartuigen waarvoor vanaf 2021 een exploitatievergunning is aangevraagd, betreffen allen uitstootvrije vaartuigen. Daarmee wordt geanticipeerd op de ambitie dat in 2025 alle vaartuigen uitstootvrij moeten zijn.


KALVERSTRAAT
CENTRUM
STORE
Store
JOTT
REDERIJ KEES
DAT IS LOGISTIEK.
TEL. 020 705 1518
WWW.REDERIJKEES.NL
REDERIJ KEES

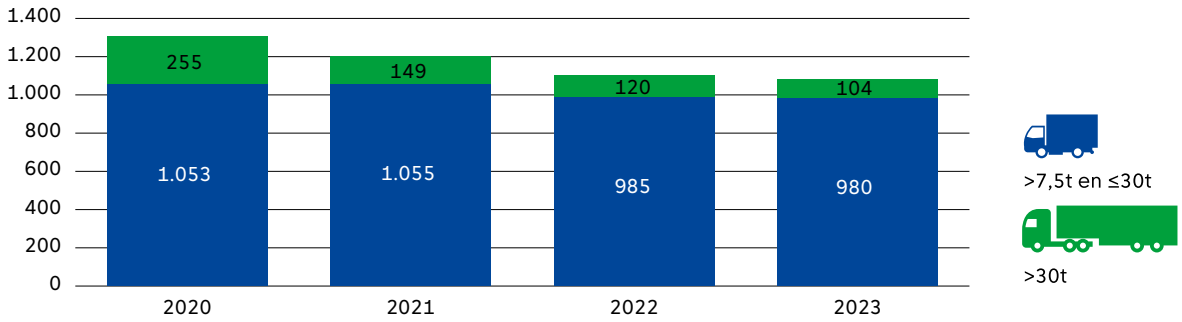
Licht

De bruggen en kademuren in Amsterdam zijn veelal niet ontworpen voor de zware voertuigen zoals die vandaag de dag voorkomen. De aanscherping van de zone zwaar verkeer binnen de ring S100, op 1 oktober 2021, draagt bij aan het voorkomen van schade aan infrastructuur door vrachtvoertuigen. We rapporteren hier over de aantallen passages van de diverse voertuigen die de zone zwaar verkeer inrijden, de verleende ontheffingen en de naleving van de ontheffingsplicht.

Vrachtvoertuigen binnen de zone zwaar verkeer

Uit figuur 13 valt duidelijk op te maken dat de aanscherping van de zone zwaar verkeer effect heeft gehad op het aantal zware vrachtauto's. De waarden zijn gebaseerd op de toegestane maximum massa van het voertuig (TMM). In 2023 is het aantal zware vrachtauto's (>30t) met –59% afgenomen t.o.v. 2020 en het aantal middelzware vrachtauto's (7,5t-30t) met –7%.

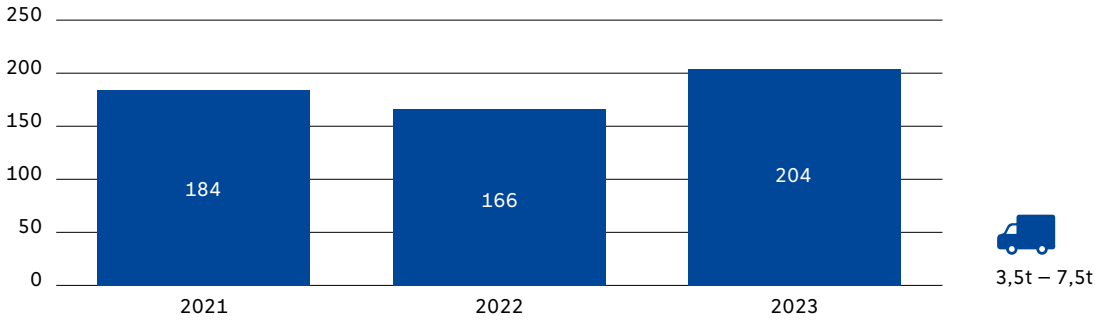
Figuur 13 Aantal passages van vrachtvoertuigen (>7,5t) dat de zone zwaar verkeer inrijdt op een gemiddelde werkdag, 2020-2023



Bron: ANPR-camera's

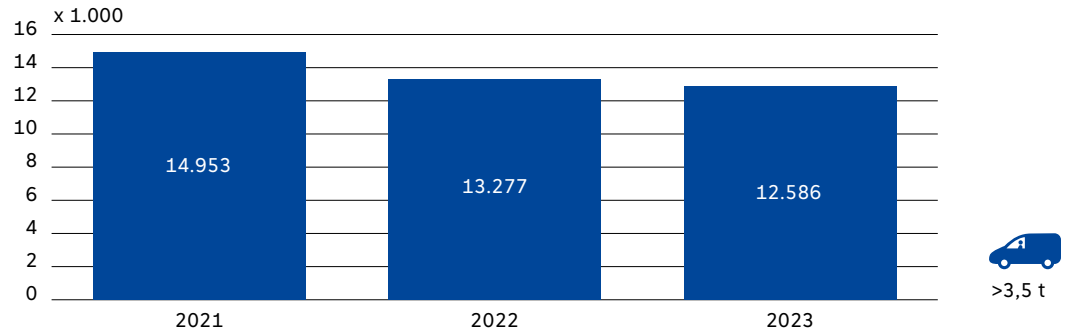
Op basis van de huidige gegevens is niet met zekerheid te stellen dat de aanscherping van de zone zwaar verkeer heeft geleid tot meer voertuigbewegingen. Over alle categorieën is het aantal voertuigbewegingen namelijk afgenomen. De verwachting was dat met de afname van het aantal zware voertuigen (>30t) het aantal vrachtvoertuigen in de categorie 7,5-30t zou toenemen. We zien hier echter een daling. We zien in 2023 een substantiële toename van het aantal voertuigen in de categorie 'vrachtvoertuigen 3,5-7,5t (zie figuur 14)'. Het aantal bestelauto's (<3,5t) neemt jaarlijks iets af (zie figuur 15).

Figuur 14 Aantal passages van vrachtvoertuigen (3,5t – 7,5t) dat de zone zwaar verkeer inrijdt op een gemiddelde werkdag, 2021-2023



Bron: ANPR-camera's

Figuur 15 Aantal passages van bestelauto's (<3,5t) dat de zone zwaar verkeer inrijdt op een gemiddelde werkdag, 2021-2023

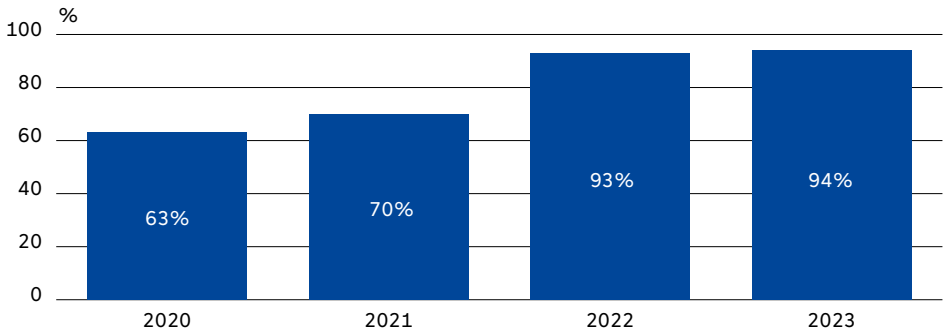


Bron: ANPR-camera's

Naleving ontheffingsplicht

Voertuigen zwaarder dan 7,5 ton hebben een ontheffing nodig om de zone binnen te rijden. Van het aantal voertuigen dat in 2023 ontheffingplichtig was, beschikte 94% daadwerkelijk over een ontheffing. Dit tegenover 63% in 2020.

Figuur 16 Percentage voertuigen met ontheffing, 2020-2023



Bron: ANPR-camera's

Met steekproeven wordt jaarlijks gecontroleerd of de voertuigen voldoen aan de verplichte routes en gewichtsverklaring zoals vermeld in de ontheffingsvoorschriften. Met de gewichtsverklaring belooft men dat het voertuig en lading bij elkaar nooit zwaarder wegen dan 30 ton in de zone zwaar verkeer. In 2023 bevond 92% zich op de juiste route tegenover 91% in 2022. Van alle gecontroleerde voertuigen hield 97% zich aan de gewichtsverklaring. Dat is een kleine verbetering ten opzichte van 2022 (95%). Door foutmarges in de steekproef (6-12%) is het niet met zekerheid te stellen dat de naleving in 2023 daadwerkelijk is verbeterd.

Figuur 17 Zone zwaar verkeer




Milieu
zone
WIJ ZIJN
OPZOEK
NAAR JOU!
100% ELEKTRISCH


cityhub
cityhub
cityhub


prime

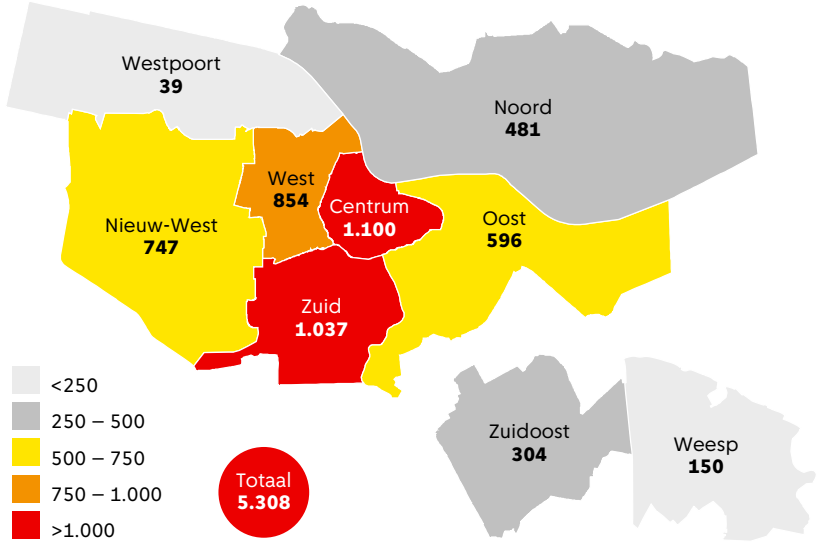
Kwaliteit van levering

Logistiek vormt de bloedsomloop van Amsterdam. Het is essentieel voor de kwaliteit van wonen, werken en verblijven in de stad. Echter, de wijze waarop een logistiek proces wordt ingericht, heeft ook zijn weerslag op de (ervaren) kwaliteit van levering. De besteller wil zijn goederen op tijd en tegen een acceptabele prijs ontvangen, een omwonende wil zo weinig mogelijk hinder ervaren en de vervoerder wil zo snel mogelijk en tegen zo laag mogelijke kosten van A naar B. In deze Monitor voetafdruk Stedelijke Logistiek zijn de eerste indicatoren opgenomen welke een beeld geven van de zogenaamde 'kwaliteit van levering'.

Aantal SIA-meldingen per stadsdeel

Burgers kunnen via het online systeem Signalen Informatievoorziening Amsterdam (SIA) melding maken van het gebruik van de openbare ruimte. Dit kunnen ook logistiek gerelateerde klachten zijn zoals gevaarlijke verkeerssituaties of hinder door laden en lossen. In onderstaande kaart is het aantal logistieke SIA-meldingen ingedeeld naar stadsdeel.

Figuur 18 Aantal SIA-meldingen per stadsdeel



Bron: SIA-meldingensysteem

In totaal zijn 5.308 logistieke SIA-meldingen gedaan in 2023. Het hoogste aantal meldingen kwam uit stadsdeel Centrum (1.100) en Zuid (1.037). Kanttekening hierbij is dat het aantal meldingen van veel factoren afhankelijk is zoals bekendheid van het systeem en de mate waarin buurtbewoners kritisch zijn over het gebruik van de openbare ruimte.

Ondernemerspeiling: mening bereikbaarheid en parkeren

Tweejaarlijks peilt Onderzoek en Statistiek het oordeel van ondernemers over het ondernemingsklimaat in de gemeente. In het laatste onderzoek in 2021 (de resultaten van 2023 worden begin 2024 verwacht) gaven de ondernemers aan dat bereikbaarheid, leefbaarheid, veiligheid en kwaliteit van de openbare ruimte tot de zwaarstwegende aspecten behoren bij het beoordelen van het ondernemingsklimaat. In de onderstaande tabel staan de resultaten van het onderzoek op de thema's 'bereikbaarheid voor bevoorrading' en 'mogelijkheid tot parkeren in omgeving'. Wat opvalt is dat de mening van de ondernemers door de jaren heen nauwelijks wijzigt.

	2015	2017	2019	2021
Bereikbaarheid voor bevoorrading	6,8	6,6	6,8	6,7
Mogelijkheden tot parkeren in omgeving	6,0	6,1	6,0	6,1

Bron: tweejaarlijkse ondernemerspeiling OIS




Van
Gogh
Museum
Amsterdam
'I'm very glad to
have it, it turned out
very well. Thanks for
sending it.'
URBAN ARROW





Colofon

Dit is een uitgave van Gemeente Amsterdam,
Verkeer en Openbare Ruimte
Programma Stedelijke Logistiek

Vormgeving Vorm de Stad

mei 2024

VRM24_036