



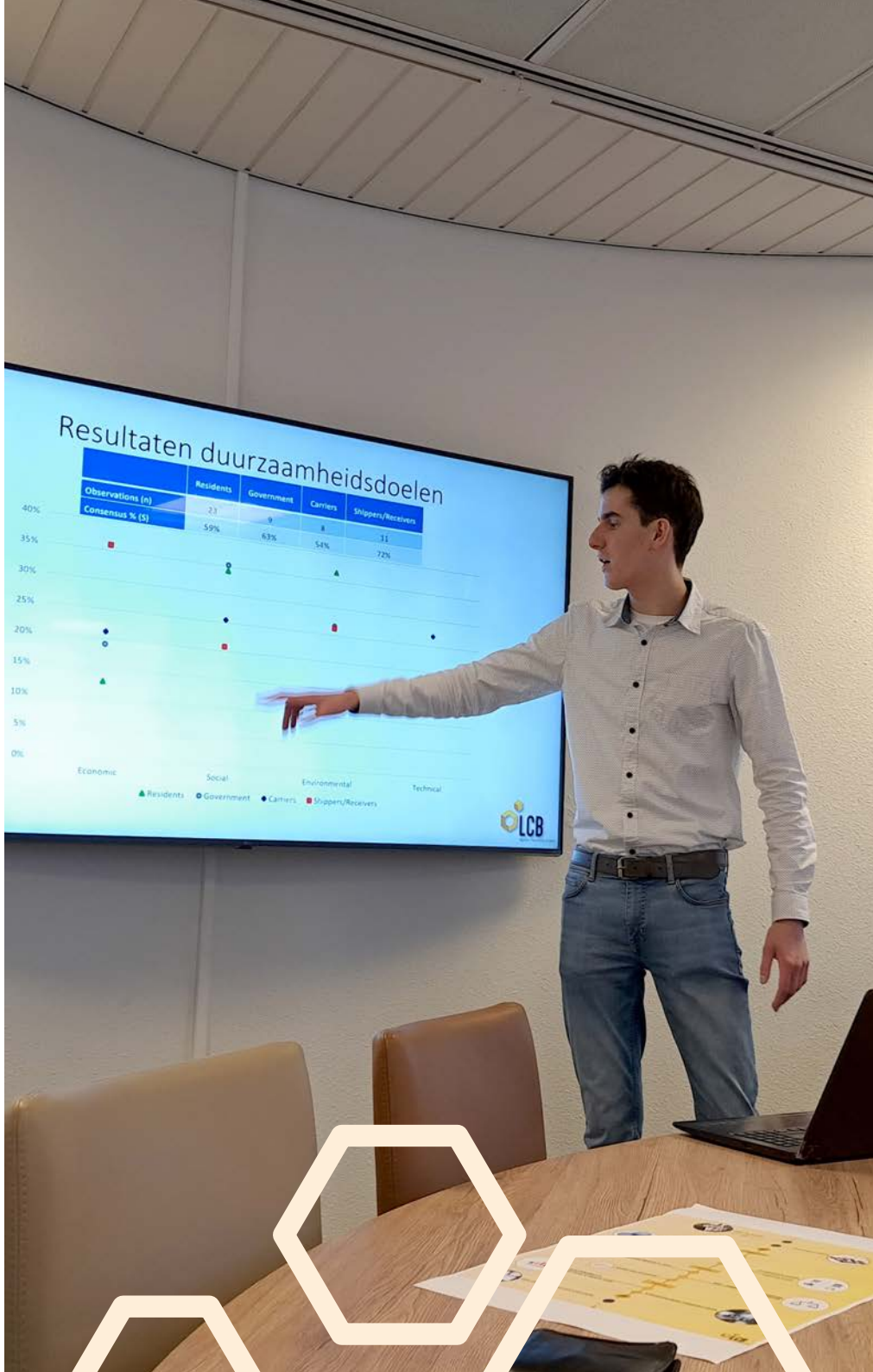
Samenvatting

# ONDERZOEKS- RESULTATEN DUURZAME STADSLOGISTIEK

Elias De Vriese







# INHOUDSOPGAVE

- 1   Introductie..... 3
- 2   Resultaten..... 4
- 2.1 Criteria voor duurzame stadslogistiek..... 4
- 2.2 Indicatoren voor duurzame stadslogistiek..... 6
- 2.3 Voorkeuren andere belanghebbenden..... 7
- 3   Conclusie..... 9



Understanding Society

# 1 INTRODUCTIE

Eind 2022 heeft Logistics Community Brabant middels een enquête de interesses en perspectieven van belanghebbenden van de stadslogistiek in Noord-Brabant in kaart gebracht.

Omdat uit vorig onderzoek is gebleken dat er weinig inzicht is in elkaars prioriteiten was het hoofddoel van dit onderzoek het vergroten van dit inzicht. Vervolgens kan dit als basis dienen voor een dialoog tussen verschillende partijen om uitdagingen met betrekking tot duurzame stadslogistiek op te lossen en de efficiëntie van het systeem te verhogen.

## De belanghebbenden werden opgedeeld in:

1. Inwoners
2. Overheid
3. Vervoerders
4. Verzenders/Ontvangers



# 2 RESULTATEN

De resultaten van de enquête zijn opgedeeld in 3 onderdelen, deze zijn:

1. Criteria voor duurzame stadslogistiek
2. Indicatoren voor duurzame stadslogistiek
3. Voorkeuren andere belanghebbenden

Een samenvatting van de onderzoeksresultaten wordt hieronder per onderdeel weergegeven.

## 2.1: Criteria voor duurzame stadslogistiek

De criteria voor duurzame stadslogistiek zijn:



### Economische duurzaamheid

In een brede context gaat deze categorie over de bijdrage van stadslogistiek aan een gezond economisch klimaat in de stad. Specifieker gaat het over de verhouding tussen opbrengsten en kosten van verschillende logistieke activiteiten en de toegankelijkheid van (commerciële) locaties voor personen en voertuigen.



### Sociale duurzaamheid

De balans tussen logistieke processen en de beleving van een veilige en aangename leefomgeving door de maatschappij. Onderdelen die deze balans beïnvloeden zijn verkeersveiligheid, geluidsoverlast, luchtvervuiling en overige overlast.



### Milieu

De impact die logistieke activiteiten hebben op het globale milieu. Een voorbeeld van milieu impact op een globale schaal is het effect van CO2 uitstoot op klimaatverandering.



### Technische duurzaamheid

Het presteren en optimaliseren van het transportsysteem vanuit een operationeel perspectief. Denk hierbij aan optimalisatie van routes, capaciteitsbenutting van voertuigen en af te leggen afstand.

Na het filteren van onbruikbare reacties zijn het volgende aantal reacties meegenomen in de analyse:

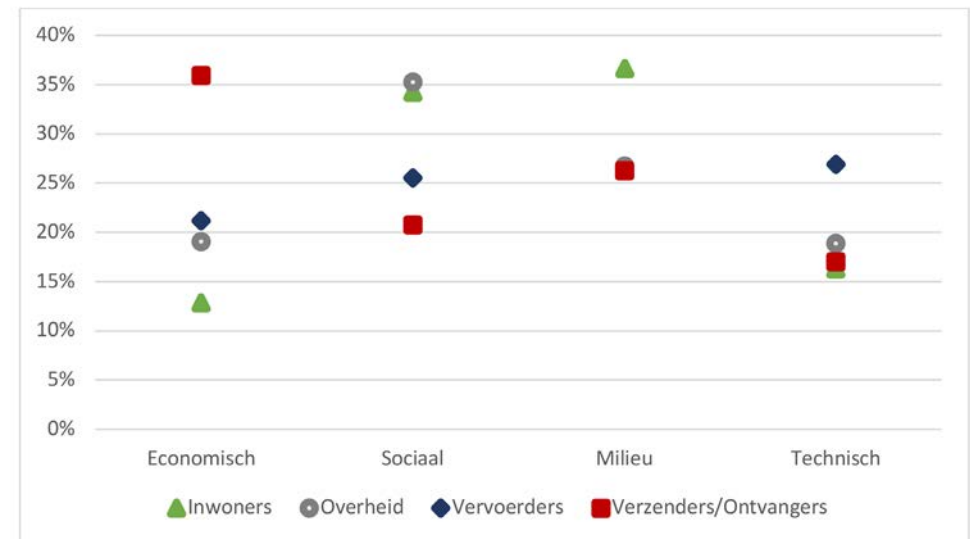
	Inwoners	Overheid	Vervoerders	Verzenders/ Ontvangers
Aantal observaties	23	9	8	11
Consensus % (S)	59%	63%	54%	72%

Dit aantal reacties geldt voor alle onderdelen van de enquête. Het percentage consensus (S) geeft aan in welke mate er overeenstemming is binnen een groep waarbij 100 procent betekent dat de meningen volledig gelijk zijn en 0 procent dat er grote verdeeldheid aanwezig is.





De respondent werd gevraagd middels paarsgewijze vergelijkingen aan te geven hoe belangrijk de criteria zijn ten opzichte van de andere criteria. Dit resulteert in een percentage van belangrijkheid van de criteria voor iedere groep waarbij de som van de percentages voor de 4 criteria steeds op 100 procent uitkomt. Figuur <1> geeft deze resultaten grafisch weer.



Figuur 1: waarde 4 duurzaamheidscriteria voor groepen belanghebbenden

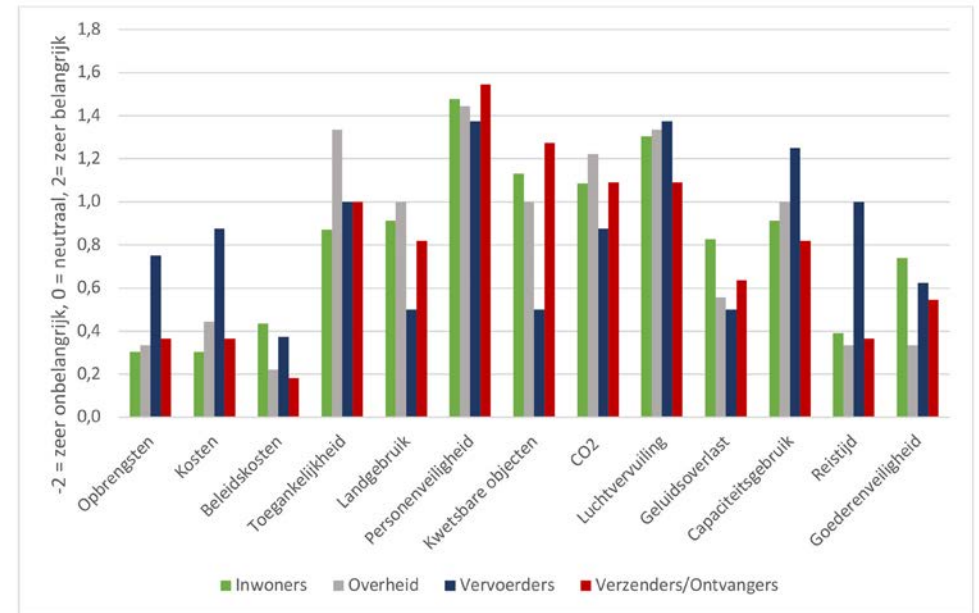
Er is grote verdeeldheid met betrekking tot economische duurzaamheid. Er is een publieke-private opdeling bij sociale duurzaamheid. Overeenstemming is aanwezig op het gebied van milieu (behalve inwoners) en technische duurzaamheid (behalve vervoerders).

## 2.2: Indicatoren voor duurzame stadslogistiek

In het tweede onderdeel van de enquête werd gevraagd om aan te geven hoe belangrijk verschillende indicatoren voor duurzame stadslogistiek zijn voor de respondent. De indicatoren en hun definitie zijn weergegeven in tabel <2>.

1	Opbrengsten die logistieke activiteiten genereren
2	Kosten van logistieke activiteiten
3	Beleidskosten: kosten van logistiek beleid in de stad
4	Toegankelijkheid: de mate waarin voertuigen en personen (commerciële) locaties kunnen bereiken
5	Landgebruik: de fysieke ruimte die logistieke activiteiten in de stad in beslag nemen
6	Personenveiligheid: verkeersongevallen veroorzaakt door logistieke activiteiten
7	Kwetsbare objecten: het aantal kwetsbare objecten (scholen, kinderdagverblijven, oude kades etc.) dat een logistiek voertuig passeert
8	Impact van uitstoot (CO2) van logistieke voertuigen op het klimaat
9	Luchtvervuiling: de mate waarin logistieke activiteiten de lucht vervuilen (fijnstof, stikstof, etc.)
10	Geluidsoverlast van logistieke activiteiten
11	Capaciteitsgebruik: de benutte hoeveelheid ruimte in een voertuig
12	Reistijd en afstand die een voertuig moet afleggen
13	Goederenveiligheid: transport zonder diefstal en/of beschadiging van goederen

Tabel 2: indicatoren en hun betekenis



Figuur 2: waarde indicatoren voor groepen belanghebbenden

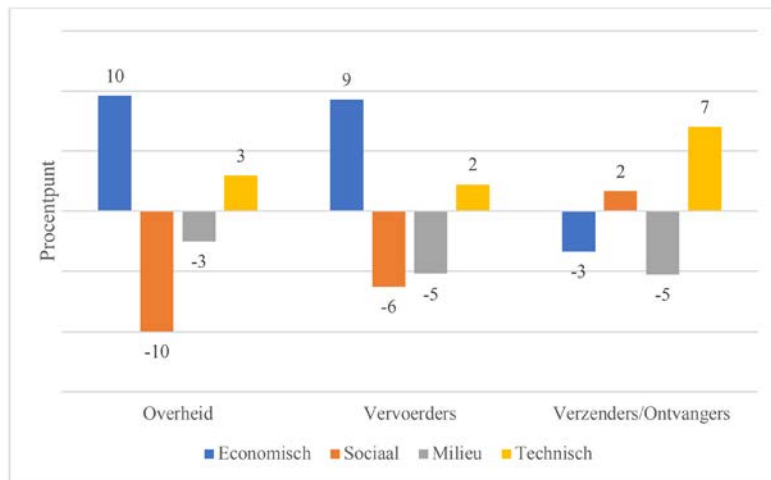
Zoals te zien in figuur <2> zijn alle indicatoren gemiddeld beoordeeld van “neutraal” tot “zeer belangrijk”. Waar sommige indicatoren belangrijk zijn voor iedereen (toegankelijkheid, personenveiligheid, CO2 en luchtvervuiling) zijn er bij andere indicatoren verschillen te zien (opbrengsten, kosten, kwetsbare objecten, reistijd).

## 2.3: Voorkeuren andere belanghebbenden

Tot slot werd de respondent gevraagd om een inschatting te maken van de belangrijkheid van de 4 criteria voor andere groepen. Het verminderen van deze (gemiddelde) inschatting met de daadwerkelijke waarde (zoals gepresenteerd in onderdeel 2.1) resulteert in een waarde van over- en onderschatting.

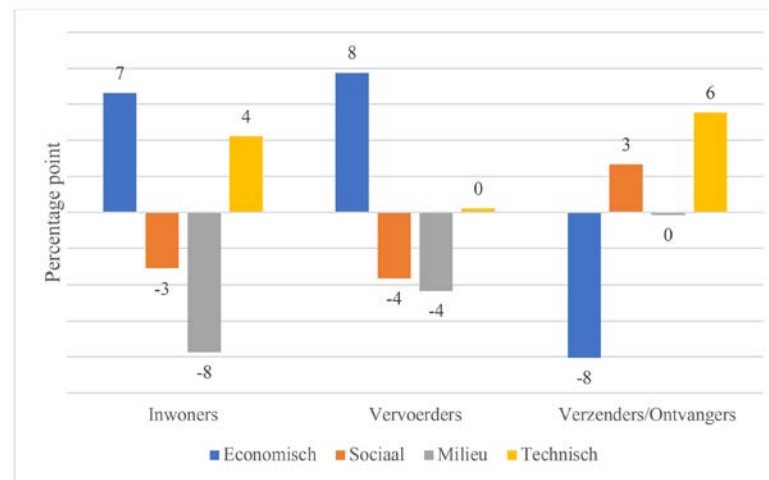
Voorbeeld: stel dat inwoners "milieu" 50 procent belangrijk vinden. De overheid denkt dat inwoners milieu 40 procent belangrijk vinden. Resultaat: de overheid heeft een misperceptie van milieu voor inwoners van -/ 10 procentpunt.

Hieronder is per groep van belanghebbenden de misperceptie weergegeven.



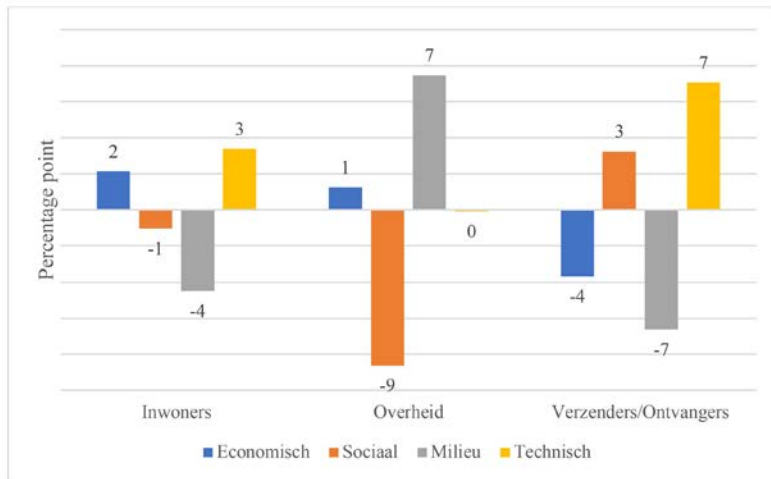
Figuur 3: Misperceptie van inwoners

De grootste misperceptie van inwoners zit in een overschatting van economische duurzaamheid voor de overheid en vervoerders, en in de onderschatting van sociale duurzaamheid voor de overheid.



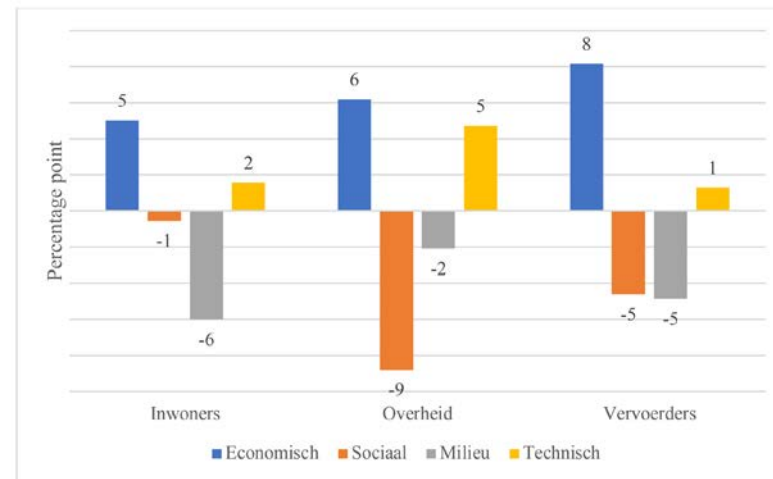
Figuur 4: misperceptie van de overheid

De grootste misperceptie van de overheid zit in de overschatting van economische duurzaamheid voor inwoners en vervoerders terwijl dit criterium wordt onderschat voor verzenders/ontvangers. Verder onderschat de overheid het belang van milieu voor inwoners.



Figuur 5: misperceptie van vervoerders

De grootste misperceptie van vervoerders zit in de onderschatting van sociale duurzaamheid voor de overheid, een overschatting van milieu voor de overheid en een onderschatting van milieu voor verzenders/ontvangers.



Figuur 6: misperceptie van verzenders/ontvangers

De grootste misperceptie van verzenders/ontvangers zit in de onderschatting van sociale duurzaamheid voor de overheid en een overschatting van economische duurzaamheid voor vervoerders.



# 3 CONCLUSIE

Dit onderzoek geeft inzicht in de interesses en perspectieven van verschillende groepen belanghebbenden met betrekking tot duurzame stadslogistiek. Er zijn duidelijk gebieden waar al overeenstemming aanwezig is en er zijn aandachtspunten van verschillen in kaart gebracht. Waar een groter aantal reacties gewenst is om een meer representatieve mening weer te geven kunnen deze resultaten al bijdragen aan het versnellen van de dialoog tussen verschillende partijen om zo samen tot een duurzaam en efficiënt systeem te komen in de binnenstad.

**Ik wil iedereen die heeft deelgenomen en bijgedragen aan dit onderzoek nogmaals bedanken. Bij vragen of opmerkingen over dit rapport kunt u een bericht sturen naar: [info@lcb.nu](mailto:info@lcb.nu)**



**20** Logistics  
**23** Community  
Brabant

Mgr. Hopmansstraat 2,  
4811 DK Breda

info@lcb.nu | **lcb.nu**