



OUTLOOK

Beurs- en Congreslogistiek in de stad

Een verkenning van evenementgedreven stedelijke logistieke bewegingen

Colofon

Outlook Beurs- en Congreslogistiek in de stad Een verkenning van evenementgedreven stedelijke logistieke bewegingen

Auteurs

Meike Hopman, Bram Kin, Erik Gerritse, Hans Quak - TNO

Uitgevoerd in opdracht van Topsector Logistiek

Juni 2022



Samenvatting

In deze Outlook is de logistiek rond beurzen en congressen als stedelijk logistiek subsegment verkend en bestudeerd. Beurzen en congressen moeten meestal zo snel mogelijk op- en afgebouwd worden om kosten voor het gebruik van de locatie te besparen. Dit veroorzaakt in korte tijd veel logistiek rondom de datum van een evenement. De focus ligt in deze outlook op evenementen van meer dan 1.000 personen en op locaties die zich specifiek richten op het organiseren van beurzen en congressen. Aan de hand van twee casussen - de Jaarbeurs in Utrecht en de Beurs van Berlage in Amsterdam - is beurs- en congreslogistiek nader onderzocht.

Voor de commerciële transportstromen naar en van een evenementlocatie kan er onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds leveranciers van algemene benodigdheden ongeacht de inhoud van een evenement (bijv. stands en catering), en anderzijds producten en diensten van specifieke contentverzorgers, of exposanten. De omvang van de logistiek wordt in belangrijke mate bepaald door de aard van een evenement en het type standbouw (uniform door één leverancier of vrije standbouw door exposanten) en minder door het aantal bezoekers. Personeel voor de op- en afbouw veroorzaakt veel bewegingen. Tussen beurzen en congressen zijn grote verschillen, waarbij het aandeel logistiek gerelateerd aan de content over het algemeen hoger is bij beurzen.

Logistiek rond beurzen en congressen concentreert zich rond specifieke locaties. Een inschatting van beurs- en congreslogistiek als onderdeel van de stadslogistiek is met de huidige beschikbare data niet te maken. Bij de Jaarbeurs, de grootste beurslocatie in Nederland, kan het aantal voertuigen oplopen tot meer dan 2.700 bestelwagens en meer dan 350 vrachtwagens voor de op- en afbouw gedurende acht dagen. Per (opbouw)dag kan dit oplopen tot 700 voertuigen.

Het aandeel vrachtwagens varieert per beurs voor de opbouw tussen de 10% en 30% van alle voertuigen. Dit aandeel ligt bij de afbouw hoger dan bij de opbouw.

Een inschatting laat zien dat op een dag 3% van de bestelwagens en 7% van de vrachtwagens in de binnenstad van Utrecht de Jaarbeurs als bestemming zouden kunnen hebben. Als we naar een piekdag kijken kan het aantal voertuigen dat voor de Jaarbeurs bestemd is zo'n 10% van het totale aantal logistieke voertuigen uitmaken.

De organisator van een evenement heeft een belangrijke regisserende rol om te zorgen dat de planning van het evenement niet in het geding komt en leveringen verspreid aankomen. Dit is belangrijk om de logistiek efficiënt en met minimale impact op de leefomgeving te organiseren. Bij zeer grote evenementen met honderden tot duizenden voertuigbewegingen wordt dit gereguleerd door een voertuigregistratiesysteem waarmee een tijdslot geboekt kan worden alsook 'advanced warehousing'. Dit laatste gebeurt momenteel met name voor overzeese goederen die over het algemeen te vroeg arriveren. Het werken met vaste leveranciers kan er bij beurzen en congressen ook voor zorgen dat de logistiek meer gecoördineerd georganiseerd kan worden.

Voorwoord

Beurzen en congressen zijn belangrijk voor de aantrekkingskracht van steden. De Jaarbeurs, in het hart van Utrecht, ontvangt jaarlijks 2,5 miljoen bezoekers verdeeld over ruim 1.200 evenementen. Om dit alles tijdig te kunnen organiseren is een strak georganiseerde logistiek van uiterst belang.

De bevoorrading van de Jaarbeurs moet tegelijkertijd tegen het licht worden gehouden. De Gemeente Utrecht gaat vanaf 2025 een Zero emissiezone invoeren, maar bovenal verrijst er een nieuwe aantrekkelijke wijk, het Beurskwartier. Hierdoor ontstaat er minder ruimte voor logistiek. Hetzelfde gebeurt in andere steden waar de openbare ruimte de komende jaren op de schop gaat met meer ruimte voor wonen en vergroening, en minder ruimte voor gemotoriseerd verkeer.

Er worden plannen ontwikkeld voor een nieuwe Jaarbeurs. Dit biedt tevens een momentum om de logistiek te laten meebewegen. Een geoliede logistieke machine betekent immers niet enkel het tijdig leveren van goederen, maar ook zorgen dat deze toekomstbestendig is. Dat wil zeggen schoon en met een minimale impact op de leefomgeving, waarbij de goederen en diensten op het juiste tijdstip aanwezig zijn.

Deze Outlook biedt een mooi inzicht in het belang en de complexiteit van beurs- en congreslogistiek in stedelijke gebieden. Dit geldt niet enkel voor beurzen en congressen bij vaste accommodaties zoals de Jaarbeurs, maar ook voor andere evenementen. Daarnaast biedt de Outlook volop handvatten om beurs- en congreslocaties toekomstbestendig te bevoorraden. Het brede scala aan mogelijkheden springt hierbij in het oog: van het ruimtelijk 'wegwerken' van locaties en het bundelen op afstand tot meer afstemming in ketens en alternatieve manieren om personeel naar evenementlocaties te laten komen. Bovenal toont de Outlook dat beurs- en congreslogistiek een gezamenlijke opgave is waarvoor - in de eerste plaats de accommodatie zelf - maar ook gemeenten, leveranciers, (logistieke) dienstverleners en organisatoren aan tafel moeten zitten.

Ed Overvest
Manager Verkeer & Logistiek
Jaarbeurs Utrecht

Inhoudsopgave

Samenvatting	3
Voorwoord	4
1 Inleiding Beurs- en Congreslogistiek	6
2 Stedelijke beurs- en congreslogistiek: afbakening	7
2.1 Stedelijke beurs- en congreslogistiek als onderdeel van evenementenlogistiek	7
2.2 Karakteristieken van beurs- en congreslogistiek	9
2.3 Aanpak van deze outlook	11
3 Praktijkvoorbeelden	12
3.1 Jaarbeurs Utrecht	12
3.1.1 Beschrijving logistiek rond de Jaarbeurs	13
3.1.2 Omvang logistiek naar de Jaarbeurs	16
3.2 Beurs van Berlage	18
4 Reflectie op de omvang	20
4.1 Beurslogistiek als onderdeel van de stadslogistiek	20
4.2 Reflectie op evenementenlogistiek als onderdeel van de stadslogistiek	22
5 Conclusies en aanbevelingen	24
5.1 Conclusies	24
5.2 Aanbevelingen	25
6 Referenties	27
Bijlage	28

Inleiding Beurs- en Congreslogistiek

Logistiek is van groot belang voor het functioneren van steden. De aantrekkingskracht van steden als centrum voor wonen, werken en ontspannen leidt tot zowel meer vraag naar transport van goederen en diensten, als competitie om de schaarse ruimte en om een vraag naar de verhoging van de leefbaarheid van steden. Tegelijkertijd moet de uitstoot van broeikasgassen gereduceerd worden. De jaarlijkse CO₂-uitstoot van stadslogistiek wordt momenteel geschat op 3,6 Mton (Topsector Logistiek & TNO, 2021). De aangekondigde invoering van Zero emissiezones voor stadslogistiek is een concrete maatregel waarmee deze uitstoot met 1 Mton gereduceerd moet worden.

In 2017 en 2020 is de meest aannemelijke route naar decarbonisatie én minder bewegingen richting 2030 en 2050 voor verschillende stadslogistieke segmenten in grote lijnen geschetst¹. Stadslogistieke segmenten onderscheiden zich van elkaar door verschillende kenmerken waaronder logistieke organisatie, ritafstanden, type voertuigen, volume, ladingdragers en aantal stops.

Kort samengevat is de boodschap in de Outlooks van 2017 en 2020:

- de decarbonisatie-opgave is groot, maar haalbaar voor verschillende segmenten;
- extra aandacht is nodig voor de ruimtelijke inpassing van logistiek in en rond steden om voertuigbewegingen te verminderen;
- maatwerk is vereist omdat een wondermiddel voor alle (sub-)segmenten niet bestaat;
- passend en effectief beleid met oog voor de diversiteit in segmenten moet worden ontwikkeld.

De vraag is of er binnen de stedelijke logistiek een verdere detaillering nodig is in sub-segmenten die om een specifieke benadering vraagt in de transitie naar leefbare steden en decarbonisatie. In deze verkenning gaan we in op beurs- en congreslogistiek als onderdeel van stedelijke logistiek gerelateerd aan evenementen. Het doel is om dit sub-segment te verkennen en in kaart te brengen. Evenementen moeten meestal zo snel mogelijk op- en afgebouwd worden om kosten voor het gebruik van de locatie te besparen. Dit veroorzaakt in korte tijd veel logistiek rondom de datum van een evenement. De verwachting is dat het dan om een aanzienlijk deel van de totale hoeveelheid stadslogistiek gaat. Daarom is het interessant om dit sub-segment nader te bestuderen.

Het gaat in deze verkenning niet om het ontwikkelen van transitiepaden richting 2030 of 2050 zoals in de eerdere Outlooks is gedaan. Deze verkenning van de stedelijke beurs- en congreslogistiek vormt een basis om in een latere fase de waarde, impact en ontwikkelingen in dit sub-segment beter in te kunnen schatten. Stromen uit dit sub-segment zijn momenteel onderdeel van andere logistieke segmenten, in het bijzonder facilitair en vers.

In hoofdstuk 2 wordt de afbakening van dit sub-segment beschreven door in te gaan op de definitie van evenementenlogistiek en hoe beurs- en congreslogistiek daar onderdeel van is. Dit wordt gedaan met behulp van literatuur, discussies in de klankbordgroep en interviews met betrokken partijen. Vervolgens wordt in hoofdstuk 3 aan de hand van twee sprekende praktijkvoorbeelden een beschrijving gegeven van de organisatie en een inschatting van de omvang van de logistiek. Hoofdstuk 4 bestaat uit een reflectie op de omvang en een discussie over de diversiteit van evenementenlogistiek. Concluderend worden in hoofdstuk 5 de belangrijkste bevindingen en aanbevelingen gegeven.

¹ De onderverdeling en routes naar decarbonisatie zijn geschetst in de *Outlook City Logistics* (2017). In 2020 is er een verdieping in segment-specifieke Outlooks geweest, te weten: *Afval, Bouw, Facilitair (goederen en diensten), Horeca, Pakketmarkt en thuisleveringen, Renovatiebouw en Supermarkten*.

Stedelijke beurs- en congreslogistiek: afbakening

In de verschillende stedelijk logistieke Outlooks² is gekozen voor een (sub)segment-specifieke benadering, omdat er per (sub)segment andere oplossingen zijn voor het realiseren van de klimaat- en leefbaarheidsdoelstellingen. Stedelijke beurs- en congreslogistiek is een onderdeel van evenementenlogistiek.

Sectie 2.1 beschrijft dit sub-segment. Hier wordt onder andere ingegaan op de betrokken partijen en de logistieke stromen in dit segment. Sectie 2.2 gaat in op de belangrijkste karakteristieken van de stedelijke beurs- en congreslogistiek en 2.3 beschrijft de aanpak die genomen is om tot deze Outlook te komen.

2.1 Stedelijke beurs- en congreslogistiek als onderdeel van evenementenlogistiek

Evenementenlogistiek omvat alle commerciële voertuigbewegingen voor zowel goederen als diensten die ten behoeve van een evenement uitgevoerd worden vóór, tijdens en na afloop van het evenement. Volgens Van Dale is een evenement een 'georganiseerde, grootschalige gebeurtenis'.

Uit gesprekken met enkele evenementenlocaties en hun leveranciers blijkt dat er vanuit logistiek perspectief geen verschil is tussen evenementen op basis van doel of doelgroep. Dit wordt ook bevestigd door Haugen (2011). Dit heeft ertoe geleid om in deze verkenning te focussen op B2B en B2C evenementen, onafhankelijk van het doel en de doelgroep van het evenement.

De scope van deze verkenning is de logistiek die nodig is rondom beurzen en congressen (waarbij andere evenementen, zoals festivals, buiten de scope vallen). Beurzen en congressen vinden veelal plaats op vaste locaties die zich uitsluitend op richten, waardoor hierover meer informatie voorhanden is bij deze accommodaties.

Andersoortige evenementen komen in dit hoofdstuk alsook in de conclusie wel aan bod, maar vallen buiten de scope van deze verdiepende Outlook. Voorbeelden van andere typen evenementen zijn: concerten, festivals, kermissen, bruiloften, sportevenementen, bedrijfsopeningen en productlancerings. Deze vinden grofweg op twee soorten locaties plaats. Enerzijds, op diverse locaties voor meervoudig gebruik zoals hotels, maar ook bij onderwijs- of kantoorinstellingen (bijv. bruiloften, vergaderingen en congressen). Het gaat hier vaak om evenementen met minder dan 1.000 personen. Omdat verwacht wordt dat evenementen met minder dan 1.000 personen geen hele grote invloed op de totale stadslogistiek hebben, wordt deze categorie buiten beschouwing gelaten. Bovenal zijn de locaties voor dergelijke evenementen zeer divers (deze ruimtes worden maar beperkt gebruikt voor evenementen), en het is niet eenvoudig hier data over te vinden en/of verzamelen (in tegenstelling evenementenlocaties zoals beurs- en congreslocaties). Anderzijds is er in steden ook sprake van (grootschalige) evenementen op buitenlocaties in bijv. parken en op pleinen.

In de discussie in sectie 4.2 wordt wel kort gereflecteerd op deze andere evenementen, op basis van de bevindingen van de logistiek rond beurs- en congreslogistiek (in de stad) in combinatie met interviews met enkele gemeenten.

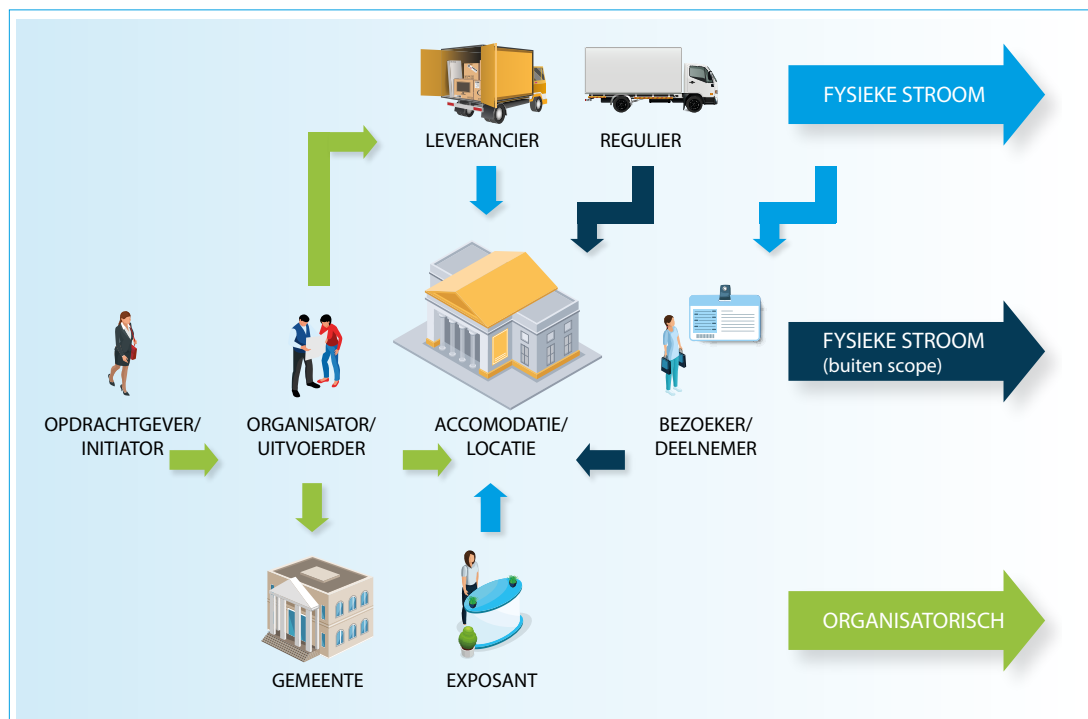
² In 2020 is er een verdieping in zeven segment-specifieke Outlooks geweest, te weten: Afval, Bouw, Facilitair (goederen en diensten), Horeca, Pakketmarkt en thuisleveringen, Renovatiebouw en Supermarkten.

In deze verkenning wordt dus gefocust op de logistieke stromen rondom beurzen en congressen, waarbij de capaciteit qua bezoekers boven de 1.000 personen per evenement per dag ligt, op accommodaties in de (binnen)stad. Het Centrum voor Live Communication (CLC³) definieert deze onderdelen van de evenementenmarkt als volgt:

- Een **beurs** is een evenement met een begin- en einddatum dat over het algemeen regelmatig plaatsvindt op een fysieke locatie welke (per editie) kan veranderen, waarbij bedrijven een representatieve productlijn van één of meer sectoren presenteren.
- Een **congres** is een vakgericht niet-openbaar evenement met kennisoverdracht als primair doel. De bijeenkomst duurt een dagdeel tot enkele dagen, vindt plaats op een externe locatie en is soms tegen betaling.

Figuur 1 geeft een overzicht van partijen die betrokken zijn bij het organiseren en uitvoeren van evenementen op een vaste locatie. Een beurs of congres wordt geïnitieerd door een opdrachtgever, welke samenwerkt met een organisator / uitvoerder en de accommodatie waar het evenement zal gaan plaatsvinden. Deze drie partijen kunnen verschillend, maar ook één en dezelfde zijn. Dit laatste is bijvoorbeeld het geval als de Jaarbeurs Utrecht of de RAI Amsterdam zelf een evenement initieert en organiseert. In Figuur 1 geven de groene pijlen organisatorische stromen aan en de blauwe pijlen fysieke stromen. Voor de fysieke stromen kan er onderscheid gemaakt worden tussen leveranciers van algemene benodigdheden (zoals decoratie, standbouw en catering) en producten van specifieke contentverzorgers, of exposanten. De stromen door exposanten hangen af van de specifieke beurs of het congres. Bijvoorbeeld in het geval van de Horecava (een grote horeca vakbeurs in Nederland) zijn de exposanten de horecabedrijven die tijdens de beurs bij een stand staan en hier hun producten tonen aan het publiek.

Figuur 1
Overzicht van betrokken
partijen bij het
organiseren en uitvoeren
van evenementen.
Gebaseerd op:
Respons (2021)



Verkeersstromen die rondom evenementen plaatsvinden, maar niet onder evenementenlogistiek vallen zijn *personenmobiliteit en alle activiteiten op het gebied van 'crowd management'*. Dit zijn geen commerciële stromen en vallen derhalve buiten de scope van stedelijke beurs- en congreslogistiek.

³ www.eventplanner.nl/nieuws/1284_definities-zakelijke-evenementen.html

De stedelijke logistieke stromen naar beurs- en congresaccommodaties zijn onderdeel van andere stadslogistieke segmenten, en vallen vooral binnen facilitaire logistiek (zie Outlook facilitaire logistiek, Topsector Logistiek, 2020d), maar ook bedrijfsafval en vers-leveringen (Topsector Logistiek, 2020c, 2020e). Dit zijn deels *reguliere (stedelijke) logistieke stromen* die van en naar een accommodatie gaan, ook als er geen congres of beurs gaande is. Voorbeelden hiervan zijn artikelen voor het kantoor, vers-leveringen voor de kantine en allerhande diensten om de locatie draaiende te houden. Daarnaast zijn er verschillende logistieke stromen die bij uitstek *evenementgedreven* zijn. op de laatste categorie ligt de focus in deze Outlook omdat de intensiteit van deze stromen dit segment uniek maakt. Tabel 1 geeft een voorbeelden van goederenstromen en diensten die van en naar beurs- en congreslocaties gaan. Dit overzicht is gebaseerd op Respons (2021), Topsector Logistiek (2020d) en interviews met betrokken partijen. Sommige logistieke stromen die regulier zijn, zien we in een andere vorm en schaal ook terug in evenementgedreven logistieke stromen. Vers-leveringen voor catering zijn hier een voorbeeld van. Daarnaast wordt er een onderscheid gemaakt tussen goederen en diensten. Voor zowel goederen als diensten worden logistieke voertuigen gebruikt (bestel- en vrachtwagens). Bij dienst-gerelateerde logistiek kan er ook sprake zijn van het meenemen van goederen om de dienst te leveren. Een voorbeeld hiervan is personeel met gereedschap en onderdelen om stands op te bouwen.

Tabel 1 laat zien dat het segment beurs- en congreslogistiek divers is en overlap heeft met andere segmenten maar tegelijkertijd specifieke stromen kent. In de volgende sectie worden de karakteristieken van deze logistieke stromen naar beurs- en congresaccommodaties beschreven.

Tabel 1
Overzicht van
goederenstromen en
diensten van en naar
beurs- en congres-
locaties, gebaseerd op:
Respons (2021) en
Topsector Logistiek
(2020d)

Segment stadslogistiek		Goederen	Diensten
EVENEMENTGEDREVEN	Beurs- en congreslogistiek	Exposantengoederen	Toegangscontrole/Beveiliging
		Flyers/brochures	Personeel/crew
		Stands/podium/constructies	Artiesten/sprekers/content
		Inrichting/meubels	Hostess & Uitzendbureaus
		Decoratie	Cateringpersoneel
		Catering	Verkeersregelaars
		Audio/Video -apparatuur	Productiebedrijven
		Belichting	Marketingbureaus
		Registratiesystemen/badges	Media
		Kassa/muntsystemen	
		Water/sanitair/stroom	
		Tenten/tijdelijke accommodatie	
		Hekwerken	
REGULIER	Bedrijfsafvalinzameling	Afval	
	Facilitaire logistiek	Meubels	Verhuizing
		Schoonmaakmiddelen	Schoonmaak
		Kantoorartikelen (printpapier)	Onderhoud (lift, reparaties)
		Wasgoed	Beveiliging
	Horeca	Eten en drinken	

2.2 Karakteristieken van beurs- en congreslogistiek

In Tabel 1 wordt onderscheid gemaakt tussen reguliere en evenementgedreven logistiek. In deze verkenning gaan we in op evenementgedreven stromen; dat wil zeggen, de stromen die voor een specifiek evenement bedoeld zijn. Bij het benoemen van de karakteristieken van deze stromen onderscheiden we twee typen leveranciers van deze stromen: vaste leveranciers voor de algemene organisatie van een beurs of congres (zoals standbouw, decoratie en catering; zie ook Tabel 1) en exposanten die materiaal en diensten leveren met betrekking tot de inhoud van het evenement. De eerste groep levert bijvoorbeeld materiaal voor de opbouw van stands en belichting, ongeacht de inhoud van de beurs. Dit is kan voor een vakantie- of motorbeurs deels hetzelfde zijn, terwijl het materiaal voor de specifieke content van deze twee beurzen, en daarmee de logistiek, verschilt.

Tabel 2 geeft een overzicht van de logistieke kenmerken van de twee typen leveranciers. Overigens kunnen, afhankelijk van de organisatie, goederen en diensten die door vaste leveranciers worden verzorgd ook decentraal georganiseerd zijn. Zo kunnen exposanten bijvoorbeeld een eigen partner hebben die verantwoordelijk is voor de desbetreffende stand.

Tabel 2

Logistieke kenmerken van beurs- en congreslogistiek met onderscheid naar exposanten en algemene leveranciers.

	Vaste leveranciers	Exposanten ⁴
Koppeling met het evenement	Ingeschakeld voor het leveren van goederen en/of diensten voor de organisatie van het evenement.	Uitgenodigd of zelf aangemeld voor het verzorgen van content op het evenement.
Voorbeelden van leveranciers	Catering, standbouw, beveiliging, decoratie en audiovisuele diensten.	Sprekers op een congres en standhouders op een beurs.
Koppeling met de accommodatie	Vaak 'preferred supplier' bij een accommodatie voor het leveren van goederen en/of diensten. Contact loopt via de accommodatie.	Geen vaste koppeling: exposanten worden niet door de accommodatie, maar door de organisatie van een evenement benaderd.
Aantal en diversiteit leveranciers	Vaak ongeveer tien per evenement.	Afhankelijk van de grootte van het evenement kan dit oplopen tot enkele honderden exposanten.
Herkomst en afstanden	Regio (of het land) van de accommodatie. Relatief korte afstanden	Afhankelijk van het evenement kan dit lokaal tot wereldwijd zijn. Het kan dus om lange afstanden gaan.
Planbaarheid	Goed planbaar. Deze leveranciers komen regelmatig voor verschillende evenementen bij één accommodatie. keten met o.a. douaneprocessen.	Moeilijk planbaar. Leveranciers komen vaak te vroeg vanwege onvoorspelbaarheid in de internationale logistieke Bufferlocaties zijn soms nodig.
Organisatie transport	Leverancier transporteert zelf (bijv. catering) of besteedt dit uit aan een regulier logistieke dienstverlener.	Exposant transporteert zelf of besteedt dit uit aan een (internationale) logistiek dienstverlener.
Lokale regelgeving	Lokale regelgeving en de processen bij de accommodatie zijn bekend bij vaste leveranciers waardoor zij snel kunnen schakelen.	Vaak onbekend, omdat exposant uit andere regio's of landen afkomstig zijn en steeds wisselen per evenement.
Bundelpotentie	'Preferred suppliers' kunnen logistiek voor meerdere evenementen op één of meerdere locaties in de regio combineren.	Bundelpotentie is laag omdat exposanten vaak uit zeer verschillende regio's afkomstig zijn en elk hun eigen goederen meenemen om te tonen tijdens het evenement.
Type voertuigen en ritten	Rondritten of punt-punt ('full truckload') met vrachtwagens of bestelwagens. Afleveren en ophalen bij verschillende evenementen combineren. Daarnaast zijn er transporteurs waarvoor de evenementlocatie één van de stops in een rondrit is.	Kan internationaal zijn met verschillende modaliteiten (schip, vliegtuig, vrachtwagen). Last mile veelal met vrachtwagens en in sommige gevallen bestelwagens (bijvoorbeeld koeriersdiensten).

Naast de verschillende logistieke kenmerken voor exposanten en algemene leveranciers voor stedelijke beurs- en congreslogistiek zijn er enkele algemene karakteristieken voor dit stadslogistieke subsegment. Ten opzichte van andere (sub)segmenten in de stadslogistiek onderscheidt dit sub-segment zich door de piekvolumes voor en na afloop van een evenement. Alle goederen en diensten komen binnen enkele dagen aan op de locatie en gaan daar na afloop van het evenement ook weer weg. Tijdens het evenement is er nauwelijks logistiek (mogelijk wel catering en beveiliging, maar de grote stromen hebben te maken met opbouw en afbouw). De intensiteit van logistiek neemt weer toe op het moment dat het evenement is afgelopen en er afgebouwd wordt. Ten opzichte van de opbouw is er wel een deel van de producten die niet meer door de leveranciers worden opgehaald omdat deze bijvoorbeeld door de bezoekers mee naar huis worden genomen. Daarnaast zijn er nog verschillen tussen congressen en beurzen, waarbij het aandeel logistiek gerelateerd aan de content over het algemeen een stuk hoger is bij beurzen.

⁴ Het gaat hier om de exposanten zelf of om de door hen ingehuurd logistiek dienstverleners.

2.3 Aanpak van deze outlook

Om stedelijke beurs- en congreslogistiek als onderdeel van evenementenlogistiek in kaart te brengen, wordt de logistiek van casussen in kaart gebracht, namelijk de locaties de Jaarbeurs en de Beurs van Berlage. Op basis van interviews en data wordt in kaart gebracht hoe de logistiek rondom deze locaties eruit ziet.

Dit omvat zowel een inschatting van de omvang als een beschrijving van de (organisatie van de) logistiek. Vanuit deze praktijkvoorbeelden wordt er gereflecteerd op de omvang van beurs- en congreslogistiek.

De aanpak bestaat uit de volgende stappen:

1. Praktijkvoorbeelden met onderscheid naar omvang, type evenementen en locatie:
 - a. **Jaarbeurs (Utrecht):**
locatie tegen het centrum van Utrecht met een oppervlakte van ongeveer 100.000 m² verdeeld over 11 hallen⁵.
 - b. **Beurs van Berlage (Amsterdam):**
congreslocatie in het historische centrum van Amsterdam met een capaciteit van 1.600 personen en een totale oppervlakte van 16.000 m², waarvan 4.000 m² verdeeld over 21 zalen wordt ingezet voor het accommoderen van evenementen⁶.
2. Beschrijving en inschatting omvang van de logistiek voor de praktijkvoorbeelden.
3. Reflectie op de omvang van beurs- en congreslogistiek als onderdeel van de stadslogistiek voor Utrecht op basis van de Decamod-studie (Topsector Logistiek, 2020b).
4. Discussie over evenementenlogistiek.



⁵ Facts & Figures 2020 | Jaarbeurs

⁶ www.locaties.nl/beurs-van-berlage.133819.lynkx

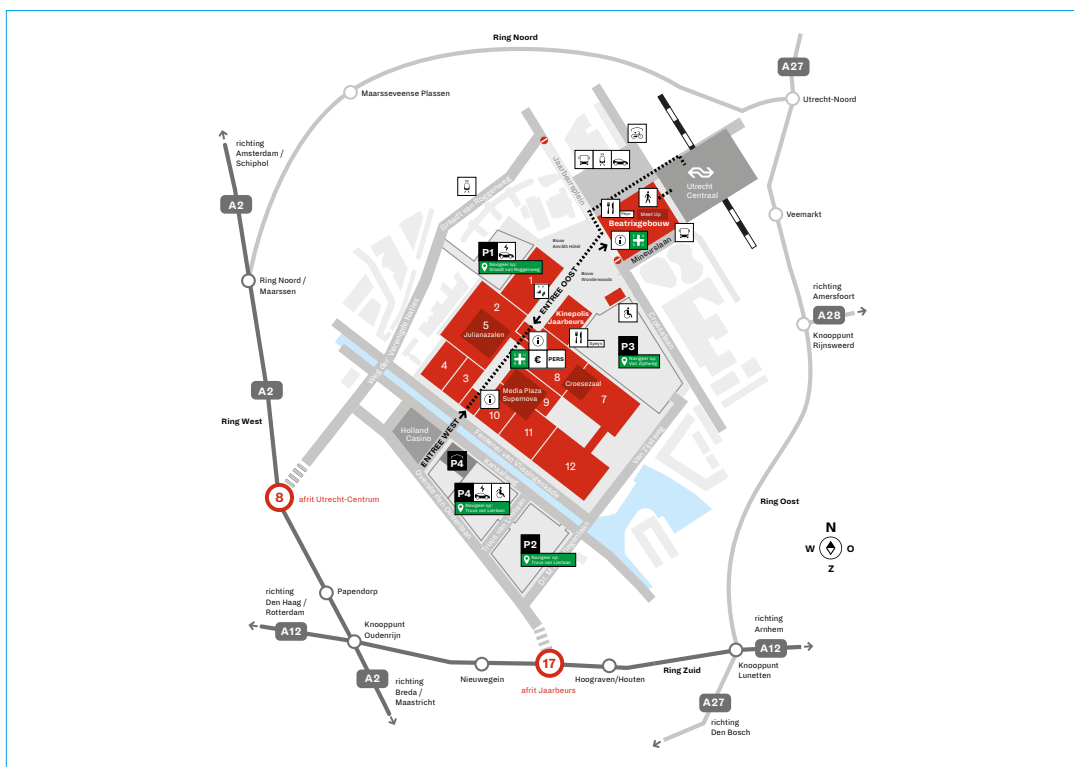
Praktijkvoorbeelden

Dit hoofdstuk geeft inzicht in de samenstelling en omvang van beurs- en congreslogistiek aan de hand van bureauonderzoek en twee praktijkvoorbeelden: de Jaarbeurs Utrecht (3.1) en de Beurs van Berlage in Amsterdam (3.2). Beide praktijkvoorbeelden gaan in op de logistieke karakteristieken uit Tabel 2 en hoe deze verschillen tussen beurzen en congressen. Voor de praktijkvoorbeelden wordt er ook gekeken naar het aantal voertuigbewegingen.

3.1 Jaarbeurs Utrecht

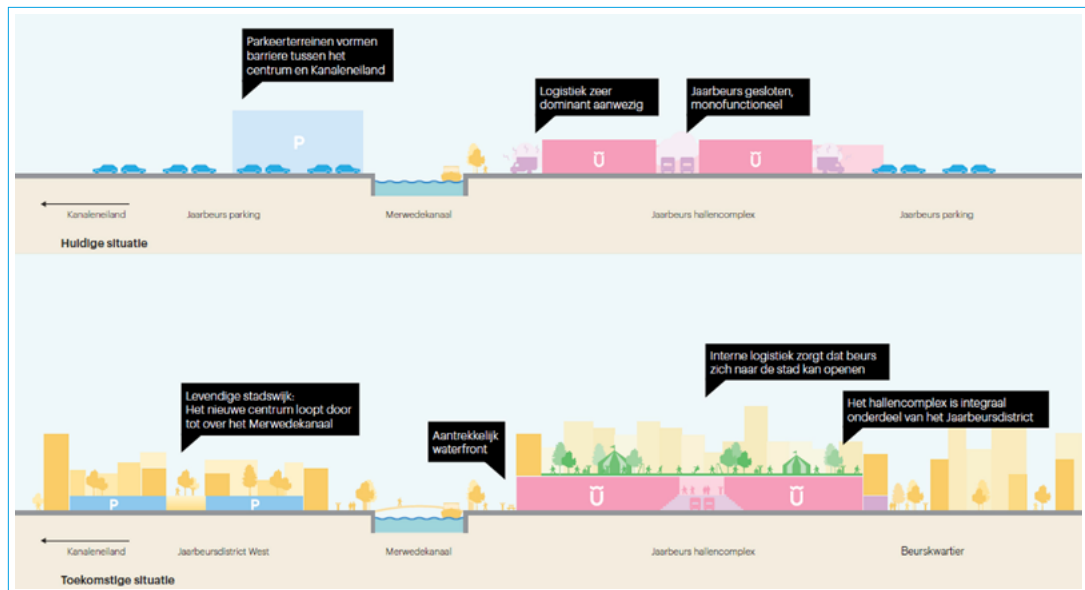
De Jaarbeurs Utrecht is een evenementenlocatie die onder andere wordt ingezet voor beurzen en congressen, zowel B2B als B2C. Het is qua capaciteit de grootste beurs- en congreslocatie in Nederland. Andere grote locaties zijn de Brabanthallen in Den Bosch, MECC in Maastricht, de RAI in Amsterdam en Ahoy in Rotterdam. De Jaarbeurs beschikt over een apart logistieke ruimte van ongeveer 13.500 m². Het gebouw ligt binnen de milieuzone van Utrecht (welke overeenkomt met de aangekondigde zero emissie zone voor stadslogistiek), maar er is voor P2 een uitzondering gemaakt, waardoor dat parkeerterrein nog wel door alle voertuigen gebruikt mag worden. Daarnaast is er de mogelijkheid om een ontheffing voor de milieuzone aan te vragen bij Gemeente Utrecht.

Figuur 2
Overzichtskaart
Jaarbeurs Utrecht



Er wordt op dit moment gewerkt aan plannen voor een nieuwe Jaarbeurs, waarbij de parkeerplaatsen aan weerszijden ruimte maken voor stadswijken (het Beurskwartier). Dit betekent verder dat de omvang van de Jaarbeurs afneemt. Bovenal heeft dit implicaties voor de logistiek. Terwijl de parkeerplaatsen nu nog worden gebruikt als bufferzone voor de logistiek, is er in de toekomst minder ruimte beschikbaar. Figuur 3 laat een doorsnede zien van de huidige en de toekomstige situatie. Momenteel is de planning dat er een interne logistieke straat wordt ingericht.

Figuur 3
Doorsnede huidige en
toekomstige situatie
Jaarbeurs
(MVRDV, 2019).



In de volgende paragrafen gaan we in op de beschrijving en omvang van de huidige logistiek rond de Jaarbeurs en de evenementen die daar worden georganiseerd.

3.1.1 Beschrijving logistiek rond de Jaarbeurs

De logistiek rond de Jaarbeurs kenmerkt zich door grote piekvolumes die enkele dagen voorafgaand aan de beurs worden aangevoerd. Bij de Jaarbeurs is er een laad- en loszone en een bufferzone buiten het terrein. Hier kunnen de voertuigen wachten totdat ze zelf naar de Jaarbeurs mogen rijden in het toegewezen tijdvak.

Met betrekking tot de omvang en organisatie van de logistiek kan er grofweg een tweeledig onderscheid worden gemaakt:

1. Enerzijds organiseert en reguleert DB Schenker de logistiek en bijbehorende piekdruk bij grote beurzen namens de Jaarbeurs⁷. In enkele dagen kan het om duizenden voertuigbewegingen gaan. Er wordt bij grote beurzen gewerkt met een voertuig registratie systeem (VRS) waarin exposanten en algemene leveranciers (zoals standbouw en decoratie) een tijdvak kunnen boeken voor zowel vrachtwagens als bestelwagens. Daarnaast wordt er, indien nodig, gebruik gemaakt van 'advanced warehousing'.
2. Anderzijds zijn er - in omvang - kleinere beurzen waarbij de Jaarbeurs de logistiek zelf organiseert. De Jaarbeurs werkt samen met ongeveer 15 'preferred suppliers' als vaste leveranciers voor het organiseren van evenementen. Dit zijn partijen die voor verschillende evenementen worden ingeschakeld om bij de Jaarbeurs goederen en/of diensten te leveren. Voor dit soort (kleinere) evenementen wordt er vaak vooraf geïnventariseerd wat er gaat komen. Catering en afval zijn vaak in eigen beheer van de beurs. In beide gevallen zijn de grote logistieke stromen normaliter de stands en content voor de beurs.

⁷ DB Schenker doet dit ook bij de RAI in Amsterdam en bij Ahoy in Rotterdam.

Voor beurzen kan er grofweg onderscheid worden gemaakt tussen vier soorten logistieke stromen en bijbehorende organisatie die - afhankelijk van de aard van de beurs - in verschillende mate aanwezig zijn:

1. Goederen van exposanten:

dit zijn allereerst producten zoals brochures, leaflets en andere producten die vaak door bezoekers worden meegenomen. De exposant neemt deze zelf mee, of een levering vindt plaats door een koerier of externe (bijv. lokale drukker). Daarnaast zijn er (grotere) goederen die geëxposeerd worden en vaak van tevoren al richting de beurs gaan. De exposanten zijn regelmatig afkomstig uit het buitenland en leveren slechts eenmalig goederen af. Ze kunnen hier ook een logistiek dienstverlener voor inschakelen en zowel bestelwagens als om vrachtwagens gebruiken, afhankelijk van het type goederen. In een internationale logistieke keten zit (ten opzichte van nationaal) meer onzekerheid over de verwachte aankomsttijd vanwege douaneprocessen, overslag op verschillende modaliteiten of andere aspecten. Om er zeker van te zijn dat de goederen op tijd bij de beursaccommodatie zijn arriveert internationaal transport vaak enkele dagen te vroeg en niet binnen het aangegeven tijdvak. Deze goederen worden dan tijdelijk opgeslagen ('advanced warehousing'). Na de beurs is er een verschil of goederen ook weer worden opgehaald, achterblijven of dat ze verkocht worden en mogelijk tijdelijk moeten worden opgeslagen.

2. Standbouw:

dit is een relatief grote stroom die ofwel volledig uniform is en (mogelijk) wordt hergebruikt voor meerdere beurzen, of die geïndividualiseerd is (vrije standbouw) en vaak houtbouw betreft. In het eerste geval wordt dit door één leverancier gedaan, inclusief personeel voor op- en afbouw. In het andere geval komen er meerdere leveranciers. Er zijn ook gevallen waarbij er materiaal wordt achtergelaten.

3. Personeel voor de opbouw van beurzen,

waarbij de grootste stroom wordt veroorzaakt door de op- en afbouwers van stands. Deze komen vaak met een bestelwagen waar gereedschap in ligt.

4. Reguliere goederen bij alle beurzen:

dit zijn stromen zoals afval en catering. Het aantal voertuigbewegingen is relatief klein en de leveringen worden verzorgd door partijen die doorlopend toegang hebben tot een beurs.

De omvang van de logistiek wordt in belangrijke mate bepaald door twee factoren: *de aard van de beurs* en *het type standbouw*. Het aantal logistieke vervoersbewegingen is tot op zekere hoogte onafhankelijk van de grootte van een beurs.

Twee beurzen met dezelfde vloeroppervlakte, hetzelfde aantal dagen en hetzelfde aantal bezoekers kunnen een totaal andere logistieke omvang hebben. Dit heeft onder andere te maken met het type goederen dat bij de beurs wordt geëxposeerd. Dit kunnen kleine goederen zijn, zoals banners en flyers met informatie op een beurs met veel bezoekers, waarbij de logistieke stromen minder omvangrijk zijn dan een beurs met grote goederen die geëxposeerd worden, zoals caravans. Ondanks dat er geen algemene uitspraak kan worden gedaan over de logistieke omvang op basis van de kenmerken van een beurs, wordt aan de hand van praktijkdata van enkele beurzen bij de Jaarbeurs inzicht gegeven in de omvang van beurslogistiek (zie volgende sectie). Een andere belangrijke factor voor de omvang van de logistiek is het *type standbouw* en de organisatie daarvan. Enerzijds is er op beurzen sprake van uniforme standbouw. In dit geval verzorgt de organisator van een beurs de opbouw van stands, welke door één leverancier wordt georganiseerd.

Deze leverancier is verantwoordelijk voor het transport, de op- en afbouw van gestandaardiseerde stands. Anderzijds zijn er beurzen waar sprake is van vrije standbouw. In dit geval verkoopt de organisator vierkante meters, elektra en water, en mag de huurder (exposant) zelf bepalen welke partij verantwoordelijk is voor de standbouw. Dit is in veel gevallen een partner die voor alle beurzen wordt betrokken. Het grote verschil in de logistiek is dat het hier veelal gaat om geïndividualiseerde stands, vaak houtbouwstands. Dit zorgt niet alleen voor omvangrijker transport door meerdere leveranciers maar ook om een grote stroom met personeel (met bestelwagens) om de stands op te bouwen. Daarnaast is de retourstroom groter, waarbij er in enkele gevallen materiaal achterblijft. Het kan ook voorkomen dat er houtstandbouw is door één leverancier.

Om de aankomst van voertuigen bij grote beurzen te organiseren wordt er door DB Schenker gebruik gemaakt van een voertuig-registratie-systeem (VRS). In dit systeem kunnen transporteurs een tijdvak boeken zodat de toelevering tijdens de opbouwfase verspreid wordt. Meestal wordt het grote materiaal met vrachtwagens tijdens de eerste opbouwdagen geleverd en vinden er op de laatste opbouwdag geen grote leveringen meer plaats. Het aantal vrachtwagens is op de laatste afbouwdag vaak weer hoger. Bestelwagens van standbouwers hebben vaak (duur) gereedschap mee. Deze parkeren veelal in de ochtend om dit uit te laden (zonder VRS), waarna de voertuigen uitrijden en op het bufferterrein parkeren.

Goederen van exposanten worden ook op deze manier, met VRS, geleverd. Voor grote en internationale goederen van exposanten wordt er soms gebruik gemaakt van 'advanced warehousing'. Hierbij worden goederen tijdelijk elders opgeslagen waarna DB Schenker deze zelf naar de evenementenlocatie transporteert. Daarnaast is er een groep van 'vaste' leveranciers die verantwoordelijk zijn voor catering en het ophalen van afval. Dit gaat om weinig voertuigen en deze krijgen altijd toegang tot het terrein en hoeven zich niet te registreren.

Een belangrijke uitdaging voor de logistiek zijn de dagen waarin beurzen in elkaar overlopen. Het kan voorkomen dat er een beurs bezig is (en er dus bezoekers zijn), maar er ook al een andere beurs wordt op- en/of gebouwd. Zeker op het parkeerterrein kan dit tot capaciteitsproblemen leiden als er naast de auto's van de bezoekers, bestelwagens geparkeerd worden. Om de logistiek met toekomstige ontwikkelingen mee te laten gaan, gaat de Jaarbeurs in nieuwbouwontwikkeling kijken naar de inrichting van de logistieke straat, minder parkeergelegenheid (zie ook Figuur 3), zero emissie-mogelijkheden en advanced warehousing buiten de ring.

3.1.2 Omvang logistiek naar de Jaarbeurs

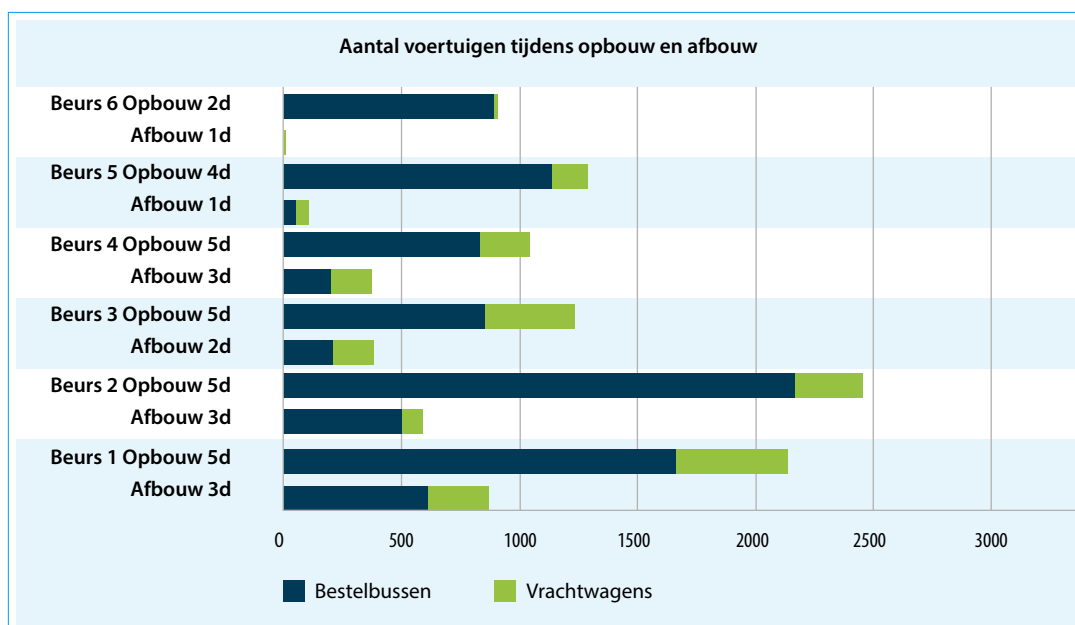
In dit praktijkvoorbeeld heeft de Jaarbeurs logistieke data beschikbaar gesteld die wordt bijgehouden in het systeem van DB Schenker. Deze gegevens beschrijven dus piekdagen in de opbouw- en afbouwphase, waarin het aantal voertuigbewegingen dusdanig hoog is dat er met het voertuig registratie systeem moet worden gewerkt voor het reserveren van tijdvakken.

Op basis van de data-analyse voor dertien beurzen in 2018 en 2019⁸ worden drie observaties duidelijk:

- Er is een sterk verband tussen het aantal voertuigbewegingen en het totaal aantal laad- en losdagen⁹.
- De logistieke omvang is niet direct afhankelijk is van de grootte of de duur van een beurs.
- Het aantal voertuigbewegingen is bij opbouwdagen een stuk hoger dan bij afbouwdagen. Dit komt door de hogere mate van afstemming tussen verschillende disciplines qua volgorde van planning bij de opbouw. Daarnaast worden er veel aanpassingen gedaan tijdens de opbouw omdat er net andere wensen zijn en de planning niet zoals gepland verloopt. Hierdoor wordt er automatisch extra tijd gepland bij de opbouw. Tijdens de afbouw kunnen meerdere disciplines tegelijk werken en hoeft er minder secuur gewerkt te worden. Figuur 4 laat dit zien met onderscheid naar bestel- en vrachtwagens¹⁰.

Zoals Figuur 4 laat zien, kan het aantal voertuigen oplopen tot bijna 2.700 bestelwagens en meer dan 350 vrachtwagens voor de op- en afbouw gedurende acht dagen (Beurs 2). Het aandeel vrachtwagens varieert per beurs voor de opbouw tussen de 10% en 30% van alle voertuigen. Dit aandeel ligt bij de afbouw hoger dan bij de opbouw.

Figuur 4
Aantal voertuig-
bewegingen tijdens
de opbouw- en de
afbouwdagen voor zes
beurzen in de Jaarbeurs
in 2018 en 2019.



De verhouding tussen op- en afbouwdagen verschilt per beurs. Onderstaande figuren gaan in op een vijf- en vierdaagse beurs met een verhouding tussen op- en afbouwdagen van respectievelijk 5/1 en 5/2. Het aantal voertuigen en de verdeling over de (op- en afbouw) dagen verschilt ook per beurs. Figuur 5 geeft de resultaten voor de vijfdaagse beurs weer waarbij de voertuigpiek, voor de opbouw gedurende vijf dagen, op dag drie ligt. Om de piekdruk te spreiden wordt er gebruik gemaakt van een registratiesysteem voor het reserveren van tijdvakken.

⁸ In 2020/21 zijn er weinig beurzen georganiseerd als gevolg van de COVID-19 pandemie.

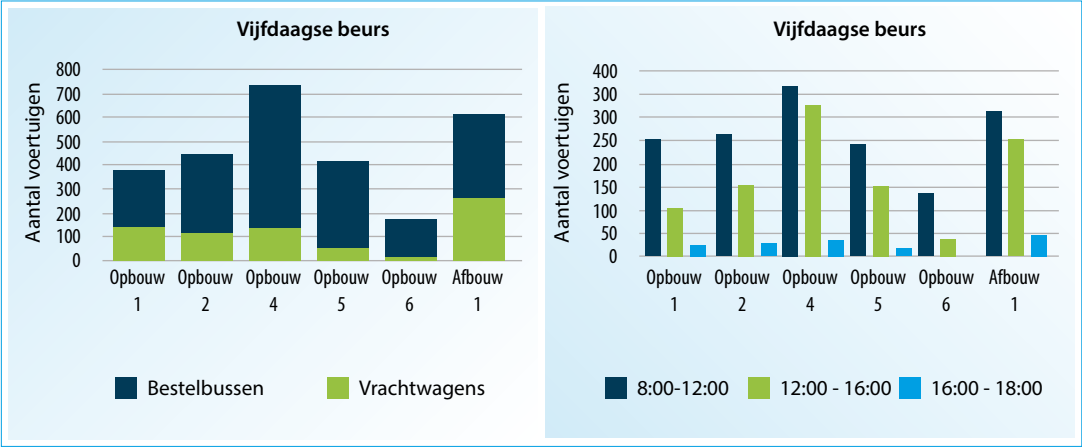
⁹ $R^2 = 0.8149$. Voor de grafieken zie bijlage op pagina 28.

¹⁰ Voor zes beurzen op basis van het registratiesysteem van DB Schenker.

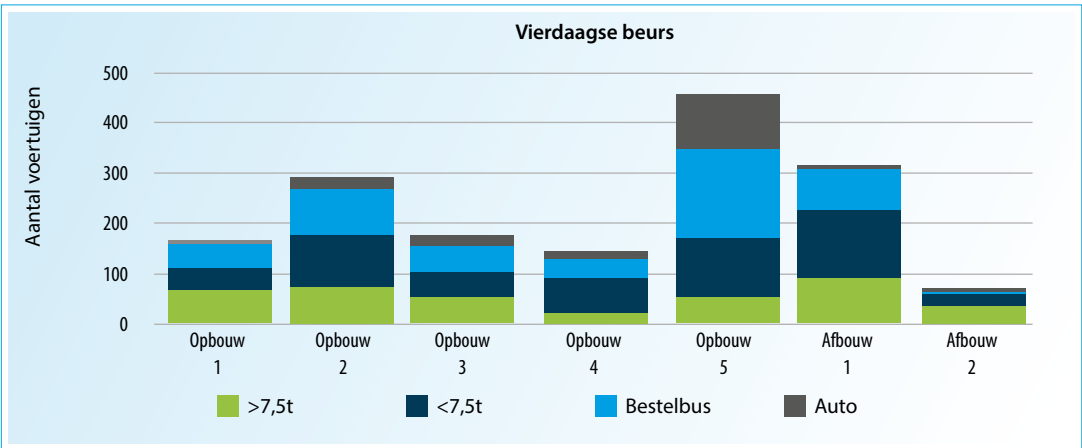
In Figuur 5 is te zien dat bij deze vijfdaagse beurs het tijdvak van 8:00 tot 12:00 het meest populair was op alle op- en afbouwdagen. DB Schenker geeft aan dat transporteurs het liefst 's ochtends het terrein opgaan voor het laden of lossen van goederen. Het aantal voertuigen ligt wel hoger dan bij de vierdaagse beurs. Figuur 6 geeft een onderscheid naar type voertuig weer voor een vierdaagse beurs, waarbij het aantal bestelwagens bij de afbouw wederom lager ligt dan bij de opbouw.

Figuur 5
Aantal voertuigen tijdens de opbouw- en afbouwdagen van een vijfdaagse beurs in de Jaarbeurs Utrecht

Links: onderscheid tussen vrachtwagens en bestelbussen
Rechts: onderscheid naar tijdvak



Figuur 6
Aantal voertuigen tijdens de opbouw- en afbouwdagen van een vierdaagse beurs in de Jaarbeurs Utrecht met onderscheid naar voertuigtype



De data in dit praktijkvoorbeeld laten geen direct verband zien is tussen de logistieke omvang en de grootte en de duur van een beurs. De logistieke omvang is sterk afhankelijk van de hoeveelheid en het type goederen dat wordt geëxposeerd tijdens een beurs. Het aantal voertuigbewegingen is tijdens de opbouw groter en verspreid over meer dagen dan tijdens de afbouw.

3.2 Beurs van Berlage

Net als in het geval van beurslogistiek kenmerkt congreslogistiek zich door piekvolumes tijdens de op- en afbouwdagen rondom een congres. Bij congressen gaat dit over het algemeen echter om veel kleinere volumes dan bij beurzen. Voor het reguleren van de logistieke stromen maakt de Beurs van Berlage gebruik van tijdvakken van 30 tot 60 minuten, omdat er slechts van twee laad-/loslocaties in de openbare ruimte gebruik gemaakt kan worden. Er is geen specifieke logistieke ruimte op het terrein aanwezig om te laden/lossen. Daarnaast is er bij de Beurs van Berlage nauwelijks opslagruimte op de accommodatie. Leveranciers zijn dus zelf verantwoordelijk voor het direct meenemen van emballage. Afhankelijk van het type goederen is de emballage (lege kratten, kisten en rolcontainers) ongeveer een derde deel van het geleverde volume.

Figuur 7
Beurs van Berlage in
Amsterdam



De *eventmanager* is verantwoordelijk voor de logistiek rond een evenement: bestellingen/inkoop, laad/losschema, verkeersregelaars en het contact met verschillende partijen. Dit is opgenomen in een draaiboek. Voor het opbouwen van het congres (zoals catering, decoratie en audiovisuele diensten) werkt de Beurs van Berlage per evenement samen met ongeveer zeven *vaste leveranciers*. Het voordeel hiervan is dat de accommodatie snel kan schakelen met deze leveranciers en dat zij bekend zijn met de route en de locatie (zowel binnen als buiten). Daarnaast biedt het gebruiken van vaste leveranciers de mogelijkheid om logistieke goederen te combineren voor verschillende evenementen. Deze coördinatie over evenementen heen met vaste partners kan er onder andere toe leiden dat producten (bijv. meubels) voor meerdere evenementen worden gebruikt. Overigens zijn de basisartikelen vaak al in huis en gaat het in dit voorbeeld om extra meubels. Afhankelijk van de volgorde voor opbouw en de prioriteit wordt bepaald welke leverancier welk tijdvak toegewezen krijgt van de eventmanager.

Bij congreslogistiek kan er wederom onderscheid gemaakt worden tussen exposanten en algemene leveranciers. Echter, zijn in dit geval de exposanten geen standhouders, maar spreker op het congres. Over het algemeen zijn dit er enkele tientallen bij een congres (tegenover enkele honderden bij een beurs) en daarnaast veroorzaken sprekers op een congres minder logistieke stromen dan standhouders op een beurs. Net als bij een beurs, geldt ook voor congressen dat exposanten regelmatig vanuit het buitenland komen en daardoor minder bekend zijn met de lokale regelgeving rondom de locatie. Data zijn voor de Beurs van Berlage summier beschikbaar, zeker omdat het bij congressen om kleine aantallen gaat. Een driedaags congres laat zien dat er per dag ongeveer 18 voertuigen met leveringen specifiek gerelateerd voor exposanten komen en (afhankelijk van de opbouw dag) tussen de twee en negen van vaste leveranciers.

Mede door de locatie (in de binnenstad) zijn er ook enkele uitdagingen rond de bevoorrading van de Beurs van Berlage. Zo vinden er vaak meerdere congressen per week en soms tegelijkertijd plaats. De piekvolumes in combinatie met de beperkte laad- en losruimte in de binnenstad van Amsterdam maken het belangrijk om alle logistieke stromen goed te coördineren, zeker omdat er nauwelijks plaats is voor opslag. Als er grote evenementen zijn wordt de gemeente vaak ingelicht voor de veiligheid. Hetzelfde geldt in het geval van bijzonder transport of als het Damrak/Beursplein nodig is voor het lossen, omdat er dan verkeersregelaars nodig zijn. Momenteel zijn er verschillende regels rondom maximum gewicht, grote trailers en een stopverbod. De Beurs van Berlage is bezig met het aanvragen van een algemene ontheffing voor zwaar verkeer in plaats van het aanvragen van uitzonderingen per evenement. In sommige gevallen zorgt de regelgeving vanuit de gemeente voor minder efficiënte logistiek: bijvoorbeeld wanneer de bevoorrading door één leverancier plaatsvindt met zes kleine voertuigen in plaats van twee grote. Voor leveranciers maakt de versnippering van regelgeving in verschillende regio's het moeilijk om overal aan te voldoen. Dit geldt zowel voor de dagelijkse operatie, als voor de keuzes die gemaakt worden voor investeringen in schonere voertuigen. De regelgeving verandert soms al weer voordat de nieuwe voertuigen zijn afgeschreven. Ten opzichte van beurslogistiek is de omvang van stromen gerelateerd aan congressen een stuk minder omvangrijk.

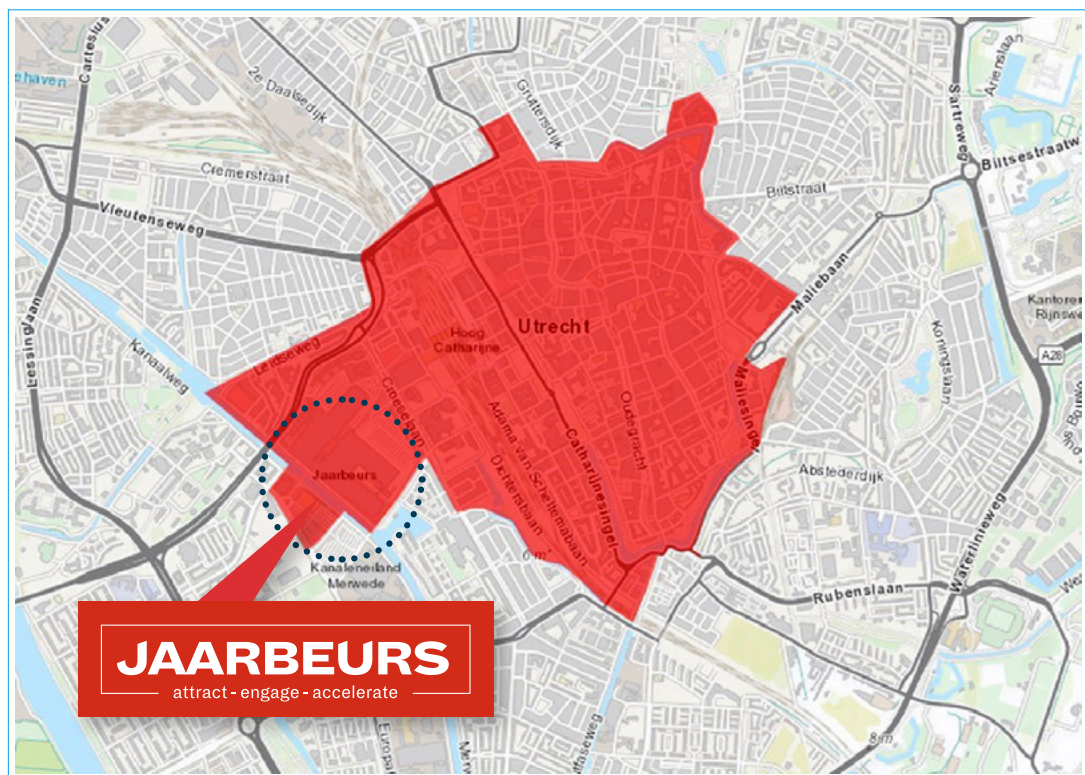
Reflectie op de omvang

In dit hoofdstuk wordt bekeken welk deel van de stadslogistiek samenhangt met beurzen en congressen. Dit op basis van het praktijkvoorbeeld met de Jaarbeurs in Utrecht (4.1). In sectie 4.2 wordt gereflecteerd op de evenementenlogistiek in steden in het algemeen.

4.1 Beurslogistiek als onderdeel van de stadslogistiek

Door het praktijkvoorbeeld van de Jaarbeurs is inzicht verkregen in het aantal vervoersbewegingen voor de op- en afbouw rondom het organiseren van een beurs (zie 3.1.2). Om deze aantallen in perspectief te plaatsen worden deze vergeleken met het totaal aantal vervoersbewegingen van bestel- en vrachtwagens in Utrecht. Met Decamod is Utrecht als case studie gebruikt om de omvang van de logistiek in de binnenstad in kaart te brengen. Deze studie richtte zich onder andere op de huidige milieuzone die vanaf 2025 een Zero emissiezone voor stadslogistiek wordt. In Figuur 8 is de milieuzone van Utrecht weergegeven met daarin de ligging van de Jaarbeurs.

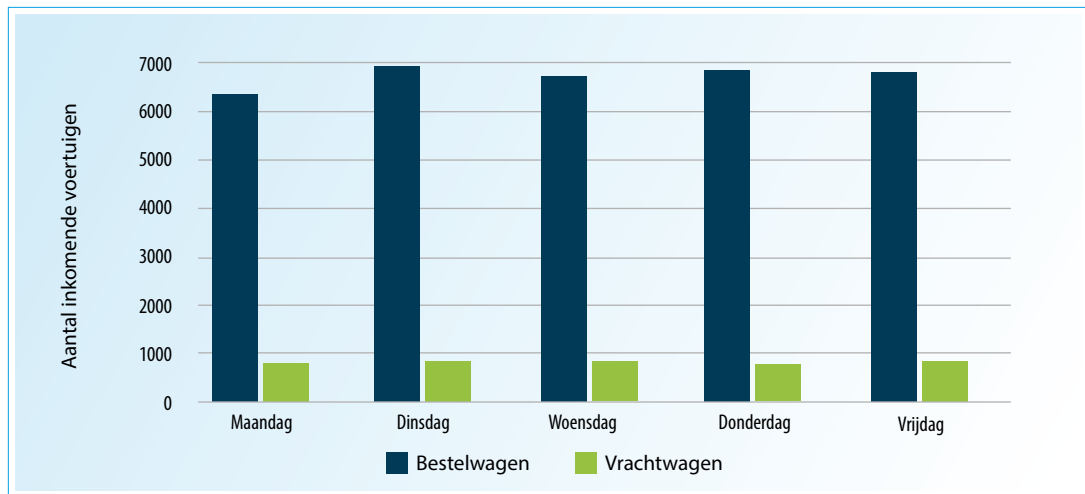
Figuur 8
De milieuzone van
Utrecht en de ligging
van de Jaarbeurs



Data laten zien dat er per dag gemiddeld ongeveer 6.500 bestelwagens en ongeveer 800 vrachtwagens de milieuzone binnenkomen (zie ook Figuur 9 en Topsector Logistiek, 2020b). Dit betekent dus dat bestelwagens 89% van de logistieke voertuigen in de binnenstad van Utrecht uitmaken en vrachtwagens 11%.

¹¹ Decamod (Decarbonisatie-model) is een toolbox waarmee kan worden gerekend aan effecten van CO₂-maatregelen in de logistiek. Als onderdeel hiervan zijn er case studies gedaan naar de effecten van Zero emissiezones in Rotterdam en Utrecht (Topsector Logistiek, 2020b, 2020a).

Figuur 9
Inkomende bestel- en vrachtwagens in de milieuzone in Utrecht per werkdag (2020)



Het aandeel beurslogistiek (naar de Jaarbeurs) als onderdeel van de stadslogistiek kan om drie redenen niet exact bepaald worden:

- Data van de Jaarbeurs geven zicht op de grote beurzen waarbij de verkeersintensiteit hoog is. Deze vallen niet exact samen met de data van het logistieke verkeer in de milieuzone.
- Hoewel de Jaarbeurs binnen de milieuzone ligt, staan niet op alle toegangswegen camera's en wordt een deel mogelijk niet gescand.
- Tot slot is de Jaarbeurs de grootste beurslocatie in Nederland die ook nog eens in een stad ligt. Utrecht is daarom niet representatief voor dergelijke logistiek in veel andere steden. Wel is dit op een aantal andere steden van toepassing waar ook een grote beurslocatie in een milieuzone en/of voorgenomen zero emissie zone ligt: RAI in Amsterdam en Ahoy in Rotterdam, en mogelijk MECC in Maastricht en De Brabanthallen in Den Bosch¹².

Desalniettemin geeft een vergelijking enig inzicht in het aandeel dat beurslogistiek op sommige dagen in de stadslogistiek kan hebben. Het vergelijken van deze verkeerstellingen met het aantal vervoersbewegingen voor het organiseren van een beurs (zie praktijkvoorbeeld Jaarbeurs) laat zien dat op een dag 3% van de bestelwagens en 7% van de vrachtwagens in Utrecht de Jaarbeurs als bestemming zouden kunnen hebben. Als we naar een piekdag¹³ kijken kan het aantal voertuigen dat voor de Jaarbeurs bestemd is zo'n 10% van het totale aantal logistieke voertuigen uitmaken. Voor bestelwagens gaat het om 9% van alle bestelwagens die de milieuzone inkomen en voor vrachtwagens gaat het om 16% van het totale aantal.

¹² Zowel MECC als De Brabanthallen liggen waarschijnlijk buiten de voorziene zero emissiezone. Deze liggen echter wel in stedelijk gebied binnen ringwegen en worden daarom ook genoemd.

¹³ Hiervoor is opbouwdag 3 uit Figuur 6 gebruikt. Op deze dag waren er in totaal 729 voertuigen, waarvan 597 bestelwagens en 132 vrachtwagens.

4.2 Reflectie op evenementenlogistiek als onderdeel van de stadslogistiek

Op basis van de bevindingen in de voorgaande hoofdstukken, reflecteren we in deze paragraaf op de evenementenlogistiek als onderdeel van de stadslogistiek in het algemeen. Hiervoor gaan we op basis van de praktijkvoorbeelden allereerst kort in op het aantal beurs- en congresaccommodaties in steden. Vervolgens richten we onze blik op evenementen in brede zin.

Volgens locaties.nl zijn er in Nederland 522 evenementenlocaties voor meer dan 1.000 personen. Hiervan liggen er 173 in het stadscentrum. Het type locatie dat wordt meegenomen varieert van de Stadsschouwburg in Nijmegen en het Chassé Theater in Breda tot de Laurenskerk in Rotterdam en AFAS Live in Amsterdam.

De capaciteit van de beurs- en congreslocaties kan oplopen tot wel 100.000 personen in de Jaarbeurs in Utrecht. Tabel 3 geeft een overzicht van de grootste beurs- en congreslocaties in Nederlandse steden. Sportstadions vallen hier buiten. Per locatie is aangegeven of deze binnen of buiten de milieuzone van die stad ligt. Bij beide grote locaties binnen de milieuzone (Jaarbeurs Utrecht en RAI Amsterdam) is er een uitzondering gemaakt, zodat een deel van de logistieke ruimte waar leveranciers kunnen laden en lossen alsnog buiten de milieuzone valt.

Tabel 3
Congres- en beurs-
locaties in Nederlandse
steden met een
capaciteit van minimaal
15.000 personen

Locatie	Capaciteit	Milieuzone ¹⁴	Opmerkingen
Jaarbeurs Utrecht	100.000	Binnen	P2 valt buiten de milieuzone
Brabanthallen Den Bosch	40.000	Buiten	-
MECC Maastricht	30.000	Buiten	Zeer kleine milieuzone
RAI Amsterdam	20.000	Binnen	Uitzondering: P+R RAI en standbouwingang
Rotterdam Ahoy	16.500	Buiten	-
Next Level Gorinchem	15.000	Geen zone	-

Data over het aantal beurzen en congressen alsook het aantal bezoekers per evenement lopen sterk uiteen. Dit komt omdat niet alle evenementen (beurzen en congressen) worden geregistreerd en deze in verschillende databanken op basis van verschillende parameters worden geregistreerd.¹⁵ Het is niet mogelijk om op basis van beurs- en congresaccommodaties een goede inschatting van de omvang beurs- en congreslogistiek in steden te geven.

De definitie van evenementen als 'georganiseerde, grootschalige gebeurtenissen' kan een groot aantal verschillende gebeurtenissen en locaties omvatten. Terwijl dit onderzoek om locaties gaat die gebruikt worden voor beurzen en congressen, zijn er ook beurs- en congreslocaties die meervoudig gebruikt worden. Voorbeelden hiervan zijn congressen op universiteiten, hogescholen en in hotels. De vraag is of de logistiek ten behoeve van evenementen naar dergelijke locaties dermate groot is dat het een extra bestudering behoeft. Zoals reeds geconcludeerd is de omvang in belangrijke mate afhankelijk van het type evenement. In de regel kenmerken evenementen op locaties die zich hiervoor beschikbaar stellen zich door de aanwezigheid van faciliteiten om evenementen te organiseren; van licht/geluid en meubilair tot horeca. Het beeld dat ontstaat uit de interviews en literatuur is dat er op veel locaties vaak maar beperkt extra logistiek zal plaatsvinden.

¹⁴ www.milieuzones.nl/locaties-milieuzones

¹⁵ Selectie van geconsulteerde bronnen/databases: jaarverslagen evenementlocaties, beurzenmonitor CLC Vecta, International Congress and Convention Association (NBTC, 2020) en Amsterdam & Partners (2020)

Een hotel dat een congres voor 200 personen faciliteert zal hiervoor de ruimte hebben en hoogstens wat extra logistiek genereren voor vers-leveringen en eventueel opbouw van licht- en geluidsinstallaties. Deze logistiek zien we al terug in verschillende segmenten: vers, afval en facilitair. Bovendien wordt de meeste logistiek voor evenementen gegenereerd voor op- en afbouw van stands (inclusief personeel) en exposantengoederen.

Met een aantal gemeenten is er over (regulering rond) evenementen in de openbare ruimte gesproken, zoals concerten, kermissen en festivals. Bij evenementen in de openbare ruimte is de omvang van de logistiek wederom afhankelijk van de aard van het evenement en de locatie. Met betrekking tot het eerste is de opbouw van stands een belangrijke indicator voor extra logistiek; een concert met een podium en horeca trekt bijvoorbeeld minder logistiek aan dan een festival met stands. In aanvulling hierop is er vaak nog sprake van extra logistiek voor elektriciteit en sanitair. De locatie bepaalt daarnaast of er wegen en/of een gebied (bijv. een park en de directe omgeving) afgesloten moeten worden en of er plaats is voor voertuigen om te lossen en tijdelijk te parkeren. In het algemeen wordt er voor dergelijke evenementen een tijdelijke vergunning afgegeven. Hier staan de voorwaarden voor het evenement in, waaronder de maximale duur voor de op- en afbouw. Soms leveren organisatoren draaiboeken voor de logistiek aan, maar hier wordt niet altijd naar gekeken. De organisatoren zijn vaak gewend aan het snel op- en afbouwen (ook in het kader van de planning van het evenement) waardoor de logistiek vaak strak gepland is. Tenminste één gemeente gaf aan dat er geen meldingen zijn over overlast voor logistiek rond evenementen in de openbare ruimte, waardoor er geen urgentie is om hier verdere eisen aan te stellen.

Conclusies en aanbevelingen

5.1 Conclusies

In deze Outlook is beurs- en congreslogistiek als onderdeel van de stedelijke logistiek nader bestudeerd. Deze stromen zijn onder de loep genomen als typerend voor evenementenlogistiek. Beurs- en congreslogistiek is reeds opgenomen in inschatting van de totale omvang van de logistiek en de onderverdeling in de sub-segmenten. Deze logistiek zien we met name terug in de facilitaire/service logistiek, in het bijzonder door het grote aandeel personeel dat betrokken is bij de opbouw van evenementen. Daarnaast zijn er qua logistieke kenmerken overeenkomsten met bouwlogistiek. Zeker bij beurzen waar sprake is van de opbouw van (een groot aantal) stands en transport van grote exposantengoederen, is er groot en zwaar transport. Verder is er sprake van vers-leveringen en afval die we in de desbetreffende segmenten zien.

Concluderend zijn er vijf kenmerken van beurs- en congreslogistiek, waardoor dit zich ten dele onderscheidt van andere segmenten:

1. De aard en niet het aantal bezoekers van het evenement is bepalend voor de omvang van de logistiek.

In dit opzicht zijn er grote verschillen tussen beurzen en congressen enerzijds, maar ook tussen beurzen onderling. Het grote verschil zit in de goederen van de exposanten (bijv. een motorbeurs is iets anders dan een vakantiebeurs met meer bezoekers), waarbij deze in sommige gevallen uit het buitenland komen, alsook het type stands dat gebruikt wordt. Stands kunnen gestandaardiseerd zijn, veelal geregeld door de organisator van het evenement of door exposanten zelf. In het laatste geval is er sprake van meer leveranciers, wat vaak nog wordt versterkt als het om houtbouw gaat. Door deze verschillen is een vergelijking tussen evenementen lastig.

2. Dit segment kenmerkt zich door *piekvolumes* in het transport.

Voor grote evenementen kan er in de eerste dagen van de opbouw sprake zijn van grote aantallen voertuigen, welke weer toenemen zodra het evenement is afgelopen en de afbouw start.

3. Er zijn vier belangrijke stromen en *logistieke organisatievormen*:

- a. Exposantengoederen die vaak door bezoekers worden meegenomen (bijv. brochures) en welke door een koerier geleverd worden of door exposanten zelf worden meegenomen. Daarnaast zijn er exposantengoederen die met groot transport komen, door transporteurs met bakwagens en bestelwagens of ook door de exposanten zelf worden meegenomen. De omvang is in sterke mate afhankelijk van de aard van het evenement en de producten die geëxposeerd worden;
- b. Standbouw dat bestaat uit transport van materiaal met vrachtwagens. Deze stromen worden vaak met zwaarder transport door een leverancier geleverd. Indien er sprake is van individuele standbouw, neemt het zwaarder transport toe omdat er meerdere leveranciers betrokken zijn. De inschatting is dat dit samen met het personeel voor de op- en afbouw voor het grootste aandeel in de logistiek zorgt. De exacte omvang is afhankelijk van de grootte van het evenement en het feit of er uniforme of geïndividualiseerde standbouw is;
- c. Personeel voor de opbouw die een groot aantal bestelwagenbewegingen veroorzaakt;
- d. Facilitaire logistiek (catering, afval) die vaak een relatief klein deel van de totale logistiek beslaat.

4. De organisator heeft een belangrijke regisserende rol.

Deze zorgt dat de juiste leveringen op het juiste tijdstip aanwezig zijn zodat de planning van het evenement niet in het geding komt. Hierdoor is de logistiek veelal efficiënt georganiseerd. Bij zeer grote evenementen met honderden tot duizenden voertuigbewegingen wordt dit gereguleerd door een voertuig registratie systeem waarmee een tijdslot geboekt kan worden alsook 'advanced warehousing'.

5. De locatie in steden bepaalt in hoeverre de logistiek zo georganiseerd kan worden dat de planning van het evenement volgens schema verloopt én de overlast op de omgeving geminimaliseerd wordt.

Dit wordt in belangrijke mate bepaald door de aanwezigheid van ruimte voor logistieke afwikkeling. In dit opzicht zijn er grote verschillen tussen de Jaarbeurs die tegen de binnenstad aan ligt maar waar er (momenteel nog) een losterrein en bufferzone aanwezig zijn ten opzichte van de Beurs van Berlage, waar de logistiek minder omvangrijk is maar er ook maar twee losplaatsen zijn. Een ander aspect is de nabijheid van woningen en voorzieningen zoals scholen die overlast van de logistiek kunnen ondervinden.

Een inschatting van beurs- en congreslogistiek als onderdeel van de stadslogistiek is met de huidige beschikbare data niet te maken. Dit lijkt op basis van de bevindingen ook niet relevant omdat dit vaak deel uitmaakt van de bevoorrading van locaties en deze naar verwachting niet heel erg toeneemt (bijv. catering bij een congres in een hotel). Meer zicht op logistieke stromen is wel relevant voor specifieke locaties. Hoewel grote stromen vaak geregisseerd worden, is de omvang en intensiteit groot. Een inschatting voor Utrecht laat zien dat logistiek gerelateerd aan de Jaarbeurs bij grote evenementen op piekdagen 10% van de stedelijke logistiek kan beslaan. Dit geldt niet automatisch ook voor andere gebieden en/of steden omdat er in veel steden geen locatie met de omvang van de Jaarbeurs aanwezig is.

5.2 Aanbevelingen

Deze outlook geeft geen totaalbeeld van de logistiek rond evenementen. Uit interviews en literatuur komt wel naar voren dat de belangrijkste kenmerken voor beurzen en congressen ook op andere evenementen van toepassing zijn. Hoe de logistiek rond evenementen in (binnen)steden zich in de toekomst organiseert verandert wel met het aangekondigde beleid rond zero emissiezones en toenemende verdichting in steden. Dit heeft implicaties voor de kosten (zeker door het korte tijdsbestek waarbij de logistiek strak om het evenement heen gepland is), terwijl er ook meer druk is om de impact op de (directe) leefomgeving te minimaliseren, zeker in het kader van veiligheid en leefbaarheid.

Samen met organisatoren en logistieke partijen kunnen gemeenten zich meer gaan richten op de mogelijkheden voor de verschoning van evenementenlogistiek en het minimaliseren van het aantal bewegingen impact op de leefomgeving.

Deze concrete aanbevelingen kunnen hierbij worden gebruikt:

- **Logistieke planning en coördinatie als onderdeel van de evenement-organisatie;**
een draaiboek met tijdsplanning voor de aankomst van goederen (en diensten) en/of een registratiesysteem kan ervoor zorgen dat leveringen verspreid en gecoördineerd arriveren. In dit opzicht kan naar het gebruik van een 'control tower' worden gekeken, waarover vooralsnog vooral in het kader van bouwlogistiek wordt gesproken. Er zijn duidelijke parallellen tussen de beurslogistiek en de bouwlogistiek (al verschilt het natuurlijk ook); bij beide gaat het om tijdelijke stromen naar één locatie, van waaruit de mogelijkheid tot coördinatie en sturing bestaat, bijvoorbeeld beurslogistiek heeft door de grote aantallen bestelwagens veel overeenkomsten met de aanzienlijke hoeveelheid onderaannemers met bestelwagens rond bouwplaatsen.

- **De evenementenorganisator kan een bepalende (sturende) rol hebben met betrekking tot de organisatie van de logistiek;**
wil je iets veranderen dan ligt dit bij de organisator (vergelijkbaar met de rol van de hoofdaannemer op de bouwplaats). Dit kan bijvoorbeeld gaan om het gebruikmaken van preferred suppliers (in plaats van exposanten die zelf alles regelen), maar ook het stellen van eisen aan de logistiek rond evenementen, in het bijzonder standbouw. Gemeenten stellen momenteel beperkt eisen aan de logistiek rond evenementen. De eisen richten zich vooralsnog vooral op veiligheid in het algemeen.
- **Sturing kan ook op niet-logistieke stromen:**
er kan verder gekeken worden naar andere manieren om personeel naar de locaties te laten komen, bijvoorbeeld met OV of door middel van carpooling. Hier kan op gestuurd worden door het beperken van parkeerplaatsen voor bestelwagens rond evenementlocaties. Dit is immers een grote stroom. Hierbij is het wel van belang dat het materieel (vaak gereedschap) losgekoppeld wordt van het transport door het personeel. Omdat het vaak om duur materieel gaat kan er worden gekeken naar beveiligde opslag op locaties.
- **Een deel van de stromen is echt adhoc met lokaal onbekende partijen:**
de onplanbaarheid zit met name in de aankomsttijd van internationale exposanten (deze arriveren over het algemeen te vroeg, omdat ze zeker vóór de beurs aanwezig moeten zijn). Dit wordt in sommige gevallen opgevangen met 'advanced warehousing'. Dit kan in de toekomst ook grootschaliger ingezet worden om andere stromen meer gecontroleerd en gebundeld aan locaties te leveren. Hiervoor kan een logistieke dienstverlener worden gebruikt, maar ook een last mile dienstverlener met een stadsrandhub. Dit laatste is extra relevant voor kleine stromen.
- **Afstemming en communicatie rond ZES vanuit gemeenten met betrekking tot beurs- en congreslogistiek lijkt redelijk eenvoudig;**
de lokale beleidsmakers kunnen de plannen en doelen van ZES afstemmen met de logistiek verantwoordelijken van een beperkt aantal evenementenlocaties die binnen de geplande ZE zone vallen. Via deze contactpersonen kan een grote groep aan vaste dienstverleners (en als het moet ook incidentele beursexposanten) worden aangesproken.

Referenties

Amsterdam & Partners (2020).

www.iamsterdam.com/media/pdf/data-en-inzicht/factsheet-kerncijfers-2020.pdf

CLC Vecta.

www.clcvecta.nl/ledenportal/kennis-onderzoek/beurzen-monitor-2020

Haugen, K. (2011).

Event Logistics, Second edition. Molde: Molde University College.

MVRDV (2019).

Masterplan Jaarbeurs en Jaarbeursdistrict.

NBTC (2020).

www.nbtc.nl/nl/site/kennisbank/zakelijk-toerisme/nederland-in-top-10-congresbestemmingen-1.htm

Respons. (2021).

Pre-corona Economische impact Zakelijke evenementenmarkt. Eventplatform.

Topsector Logistiek. (2020a).

DecaMod: het bepalen van de effecten van een ZE zone in de praktijk - WP1.

Topsector Logistiek. (2020b).

Decamod: zero-emissiezones in de praktijk. Decamod effectrapportage WP1.2, 1.3 en 1.4.

Topsector Logistiek. (2020c).

Outlook Bedrijfsafvalinzameling. Scenario's voor reductie van verkeersbewegingen en CO₂-uitstoot in 2030.

Topsector Logistiek. (2020d).

Outlook Facilitaire Logistiek.

Topsector Logistiek. (2020e).

Outlook Horecalogistiek. Scenario's voor reductie verkeersbewegingen en CO₂-uitstoot in 2030. Toegepast op Amsterdam.

Topsector Logistiek, & TNO. (2021).

CO₂-uitstoot van het goederenvervoer in Nederland volgens Decamod.

Interviews

Beurs van Berlage (persoonlijke communicatie, november '21 - april '22)

DB Schenker (persoonlijke communicatie, november '21 - april '22)

Jaarbeurs (persoonlijke communicatie, november '21 - april '22)

Gemeente Maastricht (persoonlijke communicatie, maart '22)

Gemeente Rotterdam (persoonlijke communicatie, maart '22)

Gemeente Utrecht (persoonlijke communicatie, maart '22)

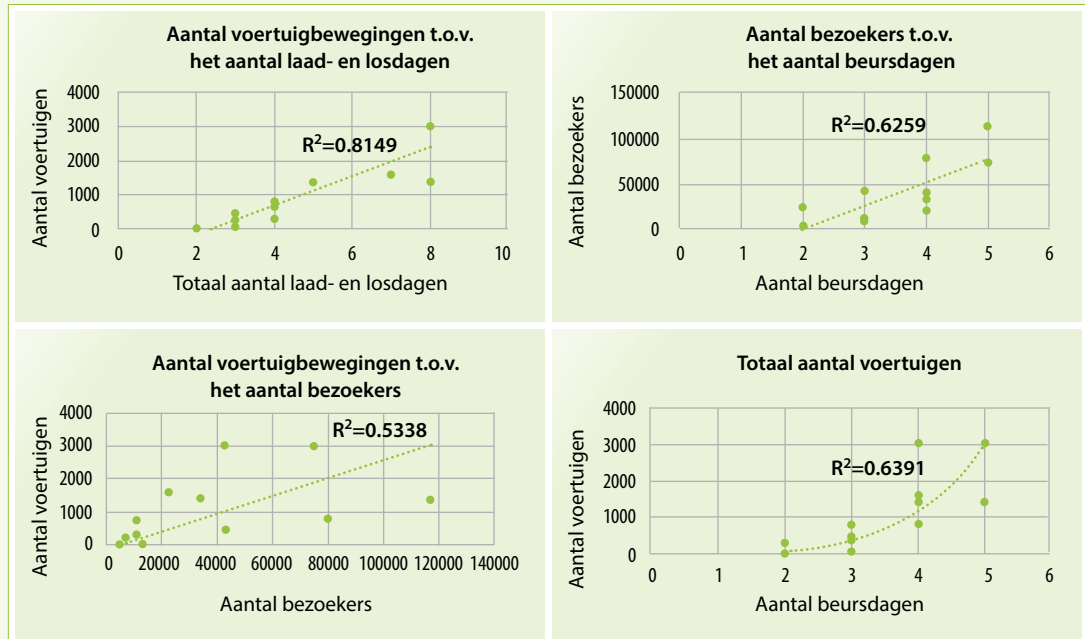
Bijlage

Toelichting data-analyse

Figuur 10

Links het aantal voertuigen tegenover het aantal laad-/losdagen en het aantal bezoekers.

Rechts het aantal bezoekers en het aantal voertuigen tegenover het aantal beursdagen.
Gegevens van dertien beurzen in de Jaarbeurs in 2018 en 2019.



Topsector Logistiek

Ezelsveldlaan 59

2611 RV Delft

+31 15 251 65 65

www.topsectorlogistiek.nl

