



Stadslogistiek in beeld

De bevoorrading van goederen in de Oude Pijp in Amsterdam: kenmerken en kansen

Een onderzoek van Hogeschool van Amsterdam, EVO, LeanCargo Consultancy, Stadsdeel Zuid en gemeente Amsterdam. In opdracht van Connekt/Topsector Logistiek

September 2016

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Introductie	4
Kaart Oude Pijp	5
Ontvangen	6
Leveren	8
Vervoeren	10
Oplossingen	12
Meewerkende partijen	14
Uitvoerende partijen	15
Contact en Disclaimer	16

Voorwoord

In de levendige buurt de oude Pijp kun je uren rondstruinen in winkeltjes of op de Albert Cuypmarkt, genieten van alle denkbare keukens, terrassen en de vele cafés. De Oude Pijp is een zeer drukke en levendige wijk waar wonen en werken zij aan zij gaan. Dit levert een groot aantal verkeersbewegingen op. Naast het autoverkeer van bewoners is er ook veel verkeer ten behoeve van de bevoorrading van bedrijven en het afleveren van pakketjes voor bewoners. Op diverse momenten op doordeweekse dagen zorgt dit ervoor dat de doorstroming van verkeer stagneert.

De Oude Pijp is het tweede centrumgebied van Amsterdam met vele binnen- en buitenlandse bezoekers. Steeds meer mensen bezoeken de wijk en steeds meer bedrijven vestigen zich er. Voor mij als bestuurder Verkeer en Vervoer en Economische Zaken is het belangrijk om inzicht te krijgen waar in de Oude Pijp de verkeersknelpunten liggen en welke relatie er is met de bevoorrading van winkels en andere ondernemers. Met dit inzicht kan er in samenwerking met vervoerders, leveranciers, ondernemers en bewoners bekeken worden welke oplossingen er zijn om de verkeersdruk in de Oude Pijp te verminderen.

Ik ben verheugd dat in dit onderzoek, waarvan de rapportage voor u ligt, de transporteurs, leveranciers, de Hogeschool van Amsterdam en de overheid hebben samengewerkt. Deze samenwerking heeft een rapportage opgeleverd waarmee een goede basis is gelegd voor het vinden van de juiste antwoorden om de Oude Pijp ook in de toekomst een aantrekkelijke wijk te laten zijn waar het fijn vertoeven, wonen en ondernemen is.

“Met dit inzicht kan er in samenwerking met vervoerders, leveranciers, ondernemers en bewoners bekeken worden welke oplossingen er zijn om de verkeersdruk in de Oude Pijp te verminderen.”



Dhr. Drs. P.P.J. Slettenhaar

Lid dagelijks bestuur stadsdeel Zuid

Introductie

De Oude Pijp is een wijk waar veel mensen wonen, werken, winkelen en uitgaan. De bevoorrading van winkels, horeca, bedrijven en bouwplaatsen is belangrijk voor de vitaliteit van de buurt. Helaas is de keerzijde van de medaille dat bewoners, ondernemers en bezoekers hiervan last kunnen ervaren. De leefbaarheid en de verkeersveiligheid staan onder druk. Het verkeer zit elkaar in de weg en er is geluids- en stankoverlast. De wijk wordt de komende jaren steeds drukker door het in gebruik nemen van de Rode Loper en de Noord-Zuidlijn. De openbare ruimte moet anders worden gebruikt, onder meer door het slim en schoon organiseren van de bevoorrading.

De wens

Het slimmer en schoner regelen van de bevoorrading en inzameling van afval in de Oude Pijp betekent een beter leefklimaat, een betere bereikbaarheid en niet in de laatste plaats een bruisende wijk waar het prettig vertoeven is. Om te bepalen welke oplossingen effectief zijn, is het eerst nodig de huidige situatie van de bevoorrading in beeld te brengen.



De opdracht

In opdracht van Connekt, hebben de Hogeschool van Amsterdam, EVO en LeanCargo Consultancy tussen april en augustus 2016 onderzoek gedaan naar de bevoorrading in de Oude Pijp. Dit gebeurde in samenwerking met de gemeente Amsterdam en Stadsdeel Zuid. Het doel van het onderzoek was om de kenmerken van de verschillende bevoorradingstromen in de Oude Pijp in kaart te brengen. Een gebied met meer dan 1.000 ondernemers en veel laad- en losverkeer. Welke goederen ontvangen de ondernemers wekelijks? En door wie en hoe wordt dit geleverd? Deze vragen stonden centraal in het onderzoek.

De aanpak

In het onderzoek is data verzameld bij ondernemers in de Oude Pijp, leveranciers, afvalinzamelaars en logistiek dienstverleners. Zij werden gevraagd naar de frequentie van leveringen in het onderzoeksgebied en de kenmerken van het transport, zoals voertuigtype en tijdstip. In totaal hebben 145 bedrijven meegewerkt aan dit onderzoek door het beantwoorden van vragen en het delen van bedrijfsdata. Het onderzoek richt zich niet of in mindere mate op consumenten, publieke instellingen en bouwlogistiek.



Het team

Stadsdeel Zuid heeft Seinpost en Stad & Co ingezet voor de dataverzameling bij winkels, horeca en bedrijven in de Oude Pijp. LeanCargo Consultancy en ondernemersvereniging EVO richtten zich op de dataverzameling bij leveranciers, afvalinzamelaars en logistiek dienstverleners. Onderzoekers van het HvA Onderzoeksprogramma Urban Technology hebben de data geanalyseerd.

De resultaten

Deze rapportage presenteert de resultaten. Deze zijn het startpunt voor de ontwikkeling van oplossingen voor een slimmere en schonere bevoorrading. Hierbij kan gedacht worden aan de inzet van lichte elektrische vrachtoertuigen, centrale afleverpunten, vervoer over water en gezamenlijke inkoop. Ook ondernemers, bewoners, leveranciers en logistiek dienstverleners zullen actief betrokken worden in het proces van ontwikkeling en implementatie. Zo ontwikkelt de Oude Pijp zich tot een heus Living Lab, waar bedrijven, overheden, onderzoekers en gebruikers samenwerken aan een leefbaar Amsterdam!



Aantal inwoners
14.977



Bevolkingsdichtheid Oude Pijp
24.000 bewoners per km²

Bevolkingsdichtheid Centrum
13.750 bewoners per km²

Oppervlakte Oude Pijp
68 ha



Bebouwd terrein Oude Pijp
78%

Bebouwd terrein centrum
66%

Noord/Zuidlijn

Rode Loper



Heineken Experience



Albert Cuypermarkt



HvA Amstelcampus

In de Oude Pijp is
25-50%
van het verkeer een vrachtvoertuig

Knelpunt

Knelpunt

Knelpunt

Knelpunt

Knelpunt

Aantal bedrijfsvestigingen



Bedrijven	439	16%
Winkels	353	13%
Horeca	214	8%
Kantoren	1056	38%
Voorzieningen	599	22%
Overige	101	4%

Focus van het onderzoek.

Totaal **2762**

Impact stadslogistiek

Stadslogistiek heeft impact op:

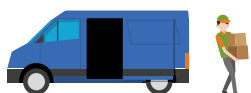
- Verkeersdrukke
- Stank
- Uitstoot
- Veiligheid
- Geluid
- Trillingen

Meetpunten

- 1 Van Woustraat
- 2 Gerard Douplein
- 3 Ferdinand Bolstraat

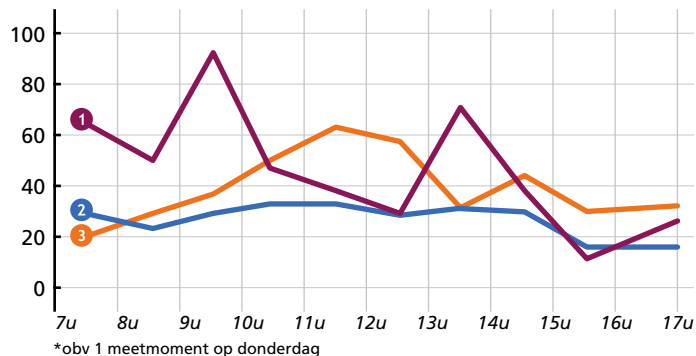
Voertuigsoorten

78%



van het gemeten vrachtverkeer is een bestelbus

Indicatie passerende bestel- en zware vrachtvoertuigen per uur wegdoorsnede*



Stadslogistiek gaat de hele dag door

Verdeling vrachtverkeer

Vrachtfiets	1%
Klein vrachtvoertuig	2%
Bestelbus	78%
Vrachtwagen	16%
Vuilniswagen	3%

Tijd laden/lossen

15 min.

is de gemiddelde tijd voor laden / lossen op het Gerard Douplein



Deelnemers onderzoek ondernemers

103

ondernemers uit de Oude Pijp hebben bijgedragen aan het onderzoek



Deelnemers onderzoek ondernemers

bedrijven		18
winkels		53
Horeca		32

Aantal vestigingen in Amsterdam



75% van de respondenten heeft maar één vestiging in Amsterdam



Bedrijfsafval

De inzameling van bedrijfsafval wordt in het onderzoek meegeteld als levering.

Ontvangst voor de burens

Onder de respondenten waren **4 ondernemers** die op vrijwillige basis pakketten voor bewoners uit de buurt aannemen. Soms wel 20 pakketten per week.



Ontvangen

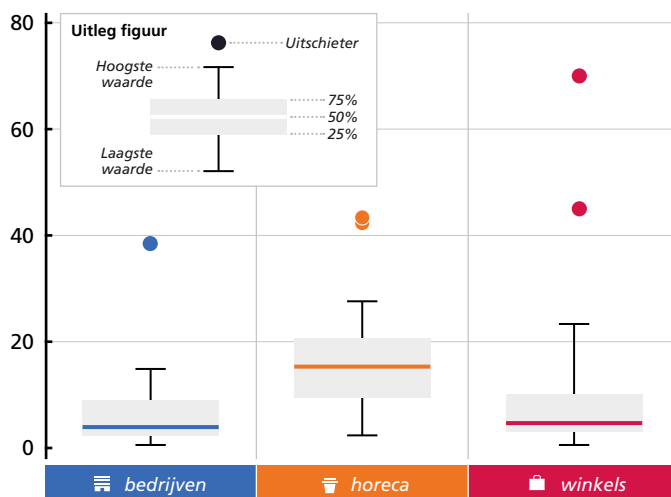
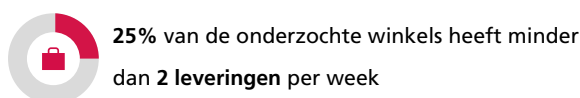
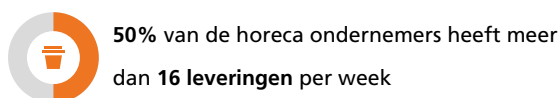
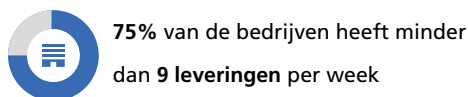
In de Oude Pijp zijn 439 bedrijven, 353 winkels en 214 horecagelegenheden gevestigd (CBS, 2015). Voor hen is het van groot belang dat ze hun goederen die zij inkopen op tijd op de gewenste plek (keuken, kantoor-kast of winkelschap) hebben liggen. Daarbij willen zij zo min mogelijk worden gestoord door laad-, los en transportactiviteiten. Ondernemers krijgen de goederen bezorgd door hun leverancier, door een externe vervoerder of ze halen de spullen zelf met eigen vervoer op. Afval en emballage vormen de retourstromen.

Er hebben 103 ondernemers uit de Oude Pijp meegewerkt aan het onderzoek. Tijdens een bezoek van een winkelstraatmanager gaven zij informatie over de goederen die zij ontvangen¹ en de inzameling van bedrijfsafval. Ook hebben ze vragen beantwoord over de wenselijkheid van verschillende oplossingen (zie hoofdstuk Oplossingen).

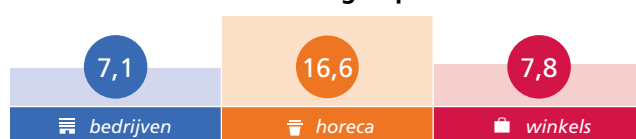
1. Er is niet gevraagd naar leveranciers van diensten zoals een monteur, schilder, loodgieter.

Frequentie: gemiddelde en spreiding

Het aantal keer dat ondernemers bevoorraadt worden per week varieert sterk. Zo ontvangt een kleine kledingwinkel slechts 2 keer per maand een levering en ontvangt een speciaalzaak wel 70 leveringen per week (uitschieter). Zowel onder horeca ondernemers als winkels als bedrijven zitten uitschieters van rond of boven de 40 leveringen per week. Dit is inclusief de retourstroom afvalinzameling.



Gemiddelde aantal leveringen per week

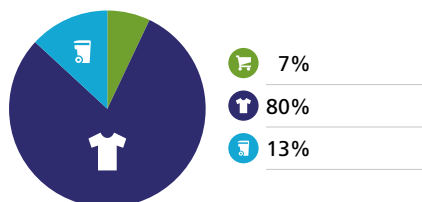


Verdeling productgroep per type ontvanger

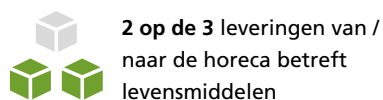
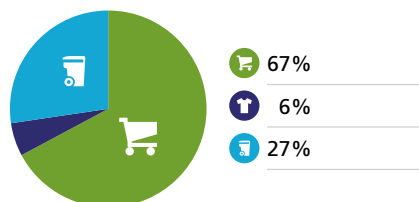
Voor elk type ontvanger zijn de leveringen onderverdeeld naar drie type stromen: levensmiddelen, non-food (dit bevat o.a. kleding, kantoor- en klusartikelen) en afvalinzameling.

- levensmiddelen
- non-food (o.a. kleding, kantoor- en klusartikelen)
- afvalinzameling

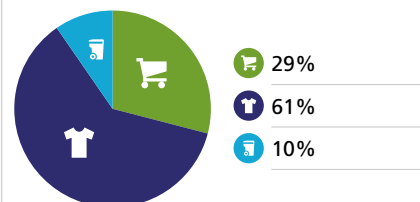
Bedrijven



Horeca



Winkels



▲ Categoriseren van ondernemers

Het categoriseren van ondernemers is globaal gebeurd aan de hand van de bedrijfsactiviteit: bedrijf, horeca, winkel. De resultaten laten zien dat er binnen deze groepen grote verschillen bestaan. Daarom is het waardevol om de ondernemers ook op andere manieren te categoriseren, zoals aantal medewerkers en het specifieke aanbod van de onderneming. Wanneer deze verschillen bekend zijn, kan er nog nauwkeuriger een uitspraak gedaan worden over de buurt als geheel en over andere gebieden met veel bedrijvigheid. Het HvA Onderzoeksprogramma Urban Technology (team Data Analytics) gaat hier in een vervolgonderzoek mee aan de slag.

Deelnemers onderzoek leveranciers

23

leveranciers hebben bijgedragen aan het onderzoek



Deelnemers onderzoek leveranciers

Afvalinzameling	3	
Bouwmaterialen	6	
Non-food	4	
Levensmiddelen	10	
• Dranken (3)		
• Food en non-food (4)		
• Vis / vlees (3)		

Afvalverzameling

13



verschillende inzamelaars van afval en reststromen zijn actief in de Oude Pijp

Leveringen aan consumenten

Dagelijks worden er naar schatting **760 pakketten** aan consumenten geleverd in De Oude Pijp. Dit is **15% tot 20%** van alle leveringen in het gebied.

Aantal leveringen per week

80% van de leveranciers die meegewerkt hebben aan het onderzoek, leveren ≥ 5 dagen per week in de Oude Pijp.



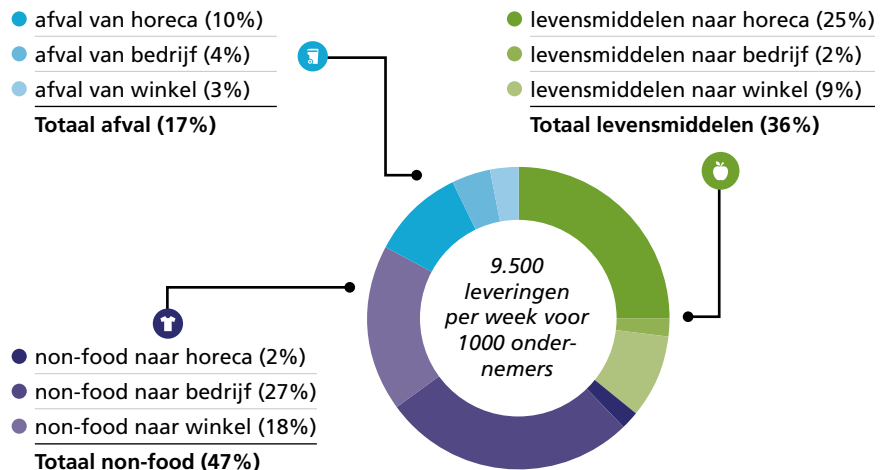
Leveren

Leveranciers bieden hun klanten steeds meer service bij de levering van goederen. Klanten kopen steeds frequenter en in kleinere hoeveelheden in, en kunnen hun bestelling vaak al binnen 24 uur, in perfecte conditie, op hun bestemming verwachten. Dit betekent dat leveranciers niet alleen verantwoordelijk zijn voor het klaarmaken en verzenden van leveringen, maar vaak ook voor het uitpakken en plaatsen van de levering op locatie van de ontvanger. Om die reden willen veel leveranciers ook het vervoer in eigen hand houden (zie hoofdstuk Vervoeren).

Aan het onderzoek hebben 23 leveranciers meegewerkt, waaronder een internationale brouwerij, groothandels van levensmiddelen, een regionale leverancier van bouwmaterialen en lokale afvalinzamelaars. Leveranciers hebben bijgedragen door bedrijfsdata uit interne systemen te delen en enkele open vragen te beantwoorden. In dit hoofdstuk is voor verschillende analyses ook de data van de ontvangers en logistiek dienstverleners gebruikt.

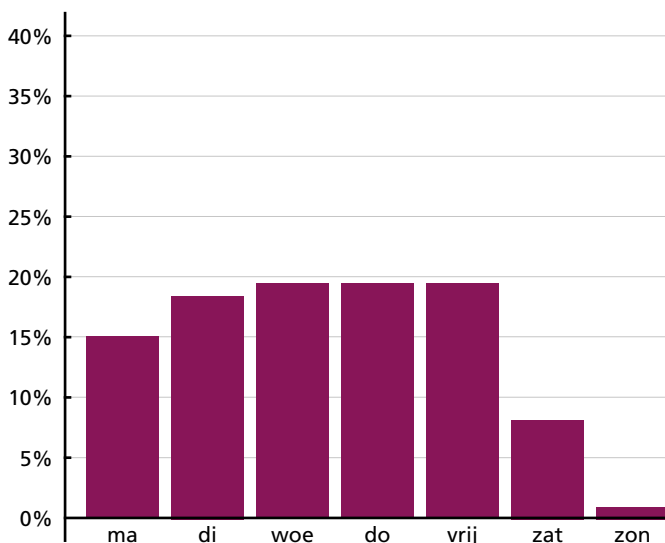
Totaal aantal leveringen in de Oude Pijp naar ondernemers

Op basis van het aantal winkels, bedrijven en horeca in de Oude Pijp (totaal 1.000 ondernemers) en de data uit hoofdstuk Ontvangen is het totaal aan leveringen voor deze groep ondernemers geëxtrapoleerd. Naar schatting zijn de 1.000 ondernemers gezamenlijk verantwoordelijk voor 9.500 leveringen per week, waarvan 36% levensmiddelen, 47% non-food en 17% afvalinzameling.

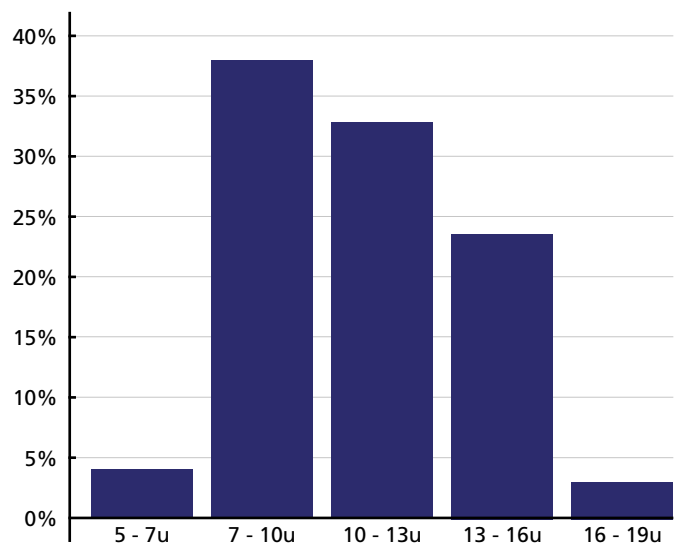


Bijna alle leveranciers die aan bedrijven, winkels of horeca leveren, verzorgen ook aanvullende diensten op de locatie van de ondernemer van de ondernemer, zoals het uitpakken van goederen of het retour nemen van emballage.

Verdeling van leveringen over de week



Verdeling van leveringen over de dag



Op basis van de data van deelnemende bedrijven en verkeersobservaties is een verdeling van leveringen over de week en dag gemaakt. De analyse toont aan dat er weinig verschil zit in het aantal leveringen dat per werkdag de Oude Pijp ingaat. Het weekend is aanzienlijk rustiger. Veel leveringen aan ondernemers vinden plaats tijdens de ochtendspits, maar ook de uren daarna blijven druk.

▲ Service tot over de drempel

Bijna alle leveranciers leveren ook een dienst op locatie van de ondernemer (winkel, bedrijf, horeca). Vaak betreft dit het plaatsen van goederen in het magazijn, het uitpakken van de goederen en het innemen van emballage. Maar het kan ook zijn dat de ontvanger tekst en uitleg krijgt over de goederen. Leveranciers van bouwmaterialen leveren goederen zelfs op grote hoogtes af. Dit geeft aan dat het transport naar ondernemers vaak niet eenvoudig aan een andere partij over te dragen valt zonder extra veranderingen "over de drempel" van de ontvanger.

Deelnemers onderzoek logistiek dienstverleners

19



logistiek dienstverleners hebben bijgedragen aan het onderzoek

De logistiek dienstverleners vervoeren (hoofdzakelijk)

Rolcontainers en pallets	13	
Pakketten	4	
Geconditioneerd (gekoeld)	2	

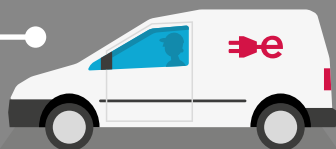
Zelf ophalen versus laten bezorgen

Ruim 1 op de 10 leveringen naar winkels, horeca en bedrijven wordt door de ondernemer zelf met eigen vervoer opgehaald.



Elektrisch

Slechts 0,4% van het goederenvervoer in de Oude Pijp is elektrisch. De overstap naar elektrisch vervoer kan luchtvervuiling, stank- en geluidsoverlast reduceren.



Zelf ophalen

Van de leveringen met een personenauto is het in 65% van de gevallen de ondernemer zelf die de levering ophaalt.

Vervoeren

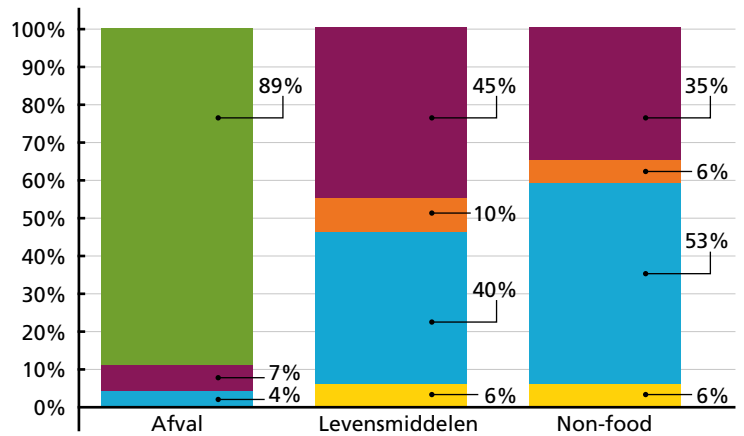
Leveranciers en hun klanten stellen steeds hogere eisen aan de levering van goederen. Het transport wordt fijnmaziger en tijdkritischer. Dit in combinatie met de drukte en beperkte laad-los ruimte in de Oude Pijp maakt het voor chauffeurs een uitdaging om hier goederen te leveren.

De chauffeur kan in dienst zijn bij de leverancier (zogenoemd 'eigen vervoer') of bij een logistiek dienstverlener. In het geval van 'dedicated transport' zet de logistiek dienstverlener zijn voertuig exclusief in voor de leverancier. De wagen en chauffeur rijden dan vaak in de huisstijl van de leverancier en er wordt niet gecombineerd met andere leveringen. Wanneer leveringen van verschillende leveranciers gecombineerd worden in een rit, wordt gesproken van 'gebundeld vervoer'.

Negentien logistiek dienstverleners hebben bijgedragen aan het onderzoek door bedrijfsdata uit transport management systemen te delen en enkele open vragen te beantwoorden.

Vervoersmiddel per productstroom

Op basis van de data van deelnemende winkels, horeca en bedrijven is per productstroom een verdeling gemaakt naar het voertuig dat ingezet wordt. Het laat zien dat de levering van levensmiddelen in 45% van de gevallen met een vrachtauto naar de ondernemer vervoerd wordt. Groothandels en supermarkten bundelen hierbij een groot aantal leveringen in één voertuig.

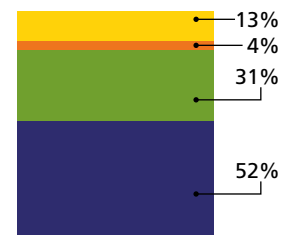


Eigen vervoer, dedicated transport en uitbesteed gebundeld vervoer

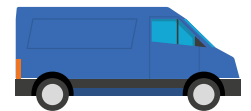
Van de deelnemende leveranciers organiseert 83% het transport met eigen voertuigen of met dedicated transport. In beide gevallen wordt het voertuig exclusief ingezet voor de leverancier.

Hoe organiseren de deelnemende leveranciers hun transport in de Oude Pijp?

● Eigen vervoer	12
● Uitbesteed dedicated	7
● Uitbesteed gebundeld	1
● Combinatie	3



Veel van het uitbesteede vervoer in stadslogistiek is dedicated transport.



Gemiddeld aantal stops in de Oude Pijp per werkdag (ma t/m vrij)

Top 5 deelnemende leveranciers met eigen of dedicated vervoer

1. 13 stops
2. 12 stops
3. 8 stops
4. 5 stops
5. 2 stops

Top 5 deelnemende logistiek dienstverleners (excl. afvalinzamelaars)

1. > 100 stops
2. 53 stops
3. 48 stops
4. 27 stops
5. 17 stops

Logistiek dienstverleners die goederen van verschillende leveranciers bundelen, combineren vaak meer leveringen per rit dan leveranciers met eigen of dedicated vervoer. Dit zegt nog niets over de efficiëntie van een rit. Factoren als voertuig grootte, drop grootte en beladingsgraad spelen daarbij ook een rol. Wanneer meer leveranciers, van met name kleinere zendingen, bereid zijn hun logistiek uit te besteden, kan dat leiden tot meer gebundeld vervoer. Dit vraagt om vervolgonderzoek naar de kansen en belemmeringen (waaronder juridisch en IT) vanuit het perspectief van leveranciers en ontvangers.

▲ Service logistiek en vervoer voor diensten

In het onderzoek is het vervoer voor diensten zoals schoonmaak en onderhoudswerk buiten beschouwing gelaten. Eerder verkeersonderzoek van de HvA (2015) toont aan dat minimaal 20% van de bestelvoertuigen in de binnenstad worden ingezet voor dit soort diensten. Een aanzienlijk aandeel en omdat deze voertuigen in vergelijking met laad/losverkeer langer geparkeerd staan, is het een aandachtspunt voor verbetering van stadslogistiek.

Oplossingen

De resultaten uit dit onderzoek zijn waardevolle input voor de ontwikkeling van stadslogistieke oplossingen. Zo kan met de verworven data de potentie van verschillende oplossingen onderzocht en vergeleken worden. Welke leveringen verlopen momenteel inefficiënt? Welke goederenstromen kunnen op een alternatieve manier georganiseerd worden? En wat vinden de verschillende betrokkenen hier van? Stadsdeel Zuid en de Hogeschool van Amsterdam gaan hier mee aan de slag, samen met ondernemers en bewoners uit de wijk en leveranciers en logistiek dienstverleners. Bij oplossingen voor slimme en schone stadslogistiek wordt onder andere gekeken naar:

Gezamenlijk inkopen

Er zijn veel verschillende leveranciers voor de horeca, met evenveel bewegingen op verschillende tijden van de dag. Wanneer ondernemers hun inkoopkrachten bundelen kan de bevoorrading door minder leveranciers en / of efficiënter worden uitgevoerd. Deze oplossing vraagt om een verandering van inkoopgedrag.



Ondernemer in de Oude Pijp:

“Samen bestellen is een optie maar wij werken met kleinere speciale leveranciers die we graag behouden”



Collectieve afvalinzameling

Dagelijks rijden er afvalinzamelaars het afval op straat voorbij zonder het mee te nemen. Dit komt omdat er in de wijk veel verschillende contracten met inzamelaars bestaan. Wanneer dit collectief georganiseerd wordt, kan het aantal vervoersbewegingen omlaag.

Ondernemer in de Oude Pijp:

“Ik ben bereid om in samenwerking met andere ondernemers collectief het afval in te laten zamelen op voorwaarde dat de tarieven lager zijn en het schoner wordt achter gelaten”

Vervoer over water

Amsterdam leent zich bij uitstek voor goederenvervoer over water. Wel vraagt dit om een andere inzet van voertuigen voor de aan- en afvoerkilometers en moet er ruimte gemaakt worden bij de kade. De Oude Pijp wordt omringd door de Amstel, de Stadshouderskade en de Ruysdaelkade maar hier wordt nauwelijks/geen gebruik van gemaakt voor het vervoeren van goederen. In andere stadsdelen vindt er wel vracht door de gracht plaats, bijvoorbeeld om bouwlocaties te bevoorraden.



Claes Groot, projectleider Stadsdeel Zuid:

“Voor goederenvervoer over water moet uitgezocht worden welke locaties aan de kade kunnen dienen als laad- en losplaats. Er is fysieke ruimte nodig voor deze oplossing en die is helaas schaars in de Oude Pijp.”



Laad en losruimtes anders inrichten en besturen

Uit verkeersonderzoek op het Gerard Douplein bleek dat slechts de helft van de stops gemaakt wordt op een laad- en losplek. De rest parkeert en lost op de stoep of op de rijbaan. Blijkbaar zijn er onvoldoende laad- en losplekken of worden deze onjuist gebruikt, met verkeersopstoppingen en hinder tot gevolg. Door de toewijzing en handhaving van laad-en losruimtes slimmer te organiseren kan oneigenlijk gebruik tegengegaan worden en de doorstroming van het verkeer verbeteren.

Ondernemers in de Oude Pijp:

“Zorg dat er geen auto’s geparkeerd staan op laad / losplekken.”

“Onder de leveranciers is het een strijd wie de plekjes krijgt. Aan het Sarphati park zijn nu maar een paar plekken.”

Centraal goederen afleveren

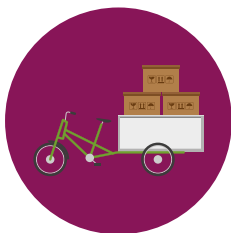
Er komen veel bestelbusjes en vrachtwagens met maar een enkele zending naar de Oude Pijp. Door goederen van verschillende leveranciers af te laten leveren op één punt kan het aantal stops dat gemaakt wordt in de wijk omlaag.



Ondernemers in de Oude Pijp:

“Dit zou ik toejuichen en ik zou er gebruik van maken.”

“We hebben geen tijd om over straat te lopen met pakjes en soms zijn deze heel groot of zwaar.”



Kleinere, schonere voertuigen inzetten

Er is nog nauwelijks inzet van klein en/of elektrisch vervoer in de Oude Pijp. Het vrachtvervoer gaat nog traditioneel met diesel bestelbusjes en vrachtwagens. Lichte elektrische vrachtvoertuigen (LEVV), waaronder vrachtfietsen, zijn voor veel leveringen een geschikt alternatief voor de bestelbus. Deze voertuigen zijn schoner, stiller en nemen minder ruimte in beslag.

Steeds meer logistiek dienstverleners willen LEVV's inzetten, maar weten niet hoe ze dit rendabel kunnen doen, omdat de huidige logistieke processen zijn afgestemd op de inzet van bestel- en vrachtwagens. Daarnaast is onvoldoende duidelijk voor welke stadslogistieke stromen LEVV's geschikt zijn en is er nog onvoldoende beleid en regelgeving ontwikkeld voor dit nieuwe type vrachtvoertuig. In het 2-jarige project LEVV-LOGIC (2016-2018) gaat de Hogeschool van Amsterdam samen met 28 partners onderzoek doen naar de inzet van LEVV voor stadslogistiek.

Bubble Post (deelnemer LEVV-LOGIC project):

“Wij leveren momenteel al 25 tot 30 zendingen per dag in de Oude Pijp met een vrachtfiets. Zowel naar consumenten, bedrijven, gekoeld als ongekoeld.”

Bouwlogistiek

In bouwvergunningen kan met behulp van duidelijke criteria slimme bouwlogistiek gestimuleerd worden. Slimme bouwlogistiek begint bij het inzichtelijk krijgen van de (verwachte) leveringen en transportbewegingen naar de bouwplaats.



Bouwbedrijf IJbouw:

“Wij monitoren de leveringen voor onze bouwprocessen en sturen daarin naar beheersing en beperking van transporten. Dit doen wij onder andere voor de verbouwing van de Heineken Experience door informatie over de vervoerde materialen en het ingezette voertuigtype te registreren.”

Meewerkende partijen

De volgende partijen hebben bijdragen aan het onderzoek door het delen van bedrijfsdata:

Ondernemers in de Oude Pijp

Aquent, Atelier Josse, Atelier Tempel, B&B Flink, B. van Erve Uw installateur, Bar Mash, Barra, Bij Wink, Blokker, Blond Amsterdam, Brouwerij Troost, Cafe Binnen Buiten, Cafe Flamingo, Café jeffrey's, Cafe Neutraal, Cafe Schaapskooi, Cafe Schilders, Cannibale Royale, Carnaby Street, Castillo lederwaren, CO3, Cottoncake, Day kitchen, De Burgermeester, De Duvel, De Pittenkoning, De Sleutelkluis, Dierenhandel Exotica, East Village Concepts, Eetcafe Moos, Estafette, Etos, FEBO, Firma Moes, Formlab BV., Gall & Gall, General Entertainment, Grapedistrict, Handyman, Hecke, Het Kookboekenparadijs, Holland and Barrett, Hot Fashion, Hutspot, Il Pastificio, Interbasics Meubels, Intertoys, J&R Fyshiotherapie, Kaasboertje van Nes, Kaassie Kaassie, Kaldi, Kinderdagverblijf, Koen maakt je schoen, Kruithof souvenirs, Landmarkt, Le Restaurant, Maas & Achttienribbe Vioolbouw, Mamouche, Meubelcash, Mini Cards, Mixtup, Muziekmagazijn Opus 391, NHTK, Oresti, Pachouly Flower, Restaurant de Waaghaals, Ruud Dubel Meubelmaker, Sample fashion, Sarphaat, Saton Optiek, Schram Keukenlab Maestr, Sla, Snackbar Moes, Snackbar Pietersma, SNCKBR, Sneaker Zuid, Spaghetteria, Supermarkt-Slagerij Tek-Yol, Tabaksspecialzaak Van Wou, Tan Go Suncenter, Tapmarin, The Readshop, Things I like Things I love, Tijns Toko, Tjin's Exotische, broodjes, Topfiets de Monteur, Van Bieren Retail B.V., Van Hoeck, Verfspecialzaak De Ru, Vlaams Broodhuys, Walia Ibex, Waxing the City, Waxx kappers, Wereldwinkel Amsterdam, Wibra, Wijnhandel Boasma, Wijnhandel van Krimpen, Wine&Roses, Woontante, Yoghurt Barn

Bouwbedrijf

IJbouw B.V.

Leveranciers

Albert Heijn, ATL Seafood, Berendsen Textiel Service B.V., Bier & Co, Blokker, Bouwmaat Amsterdam B.V., Deli XL, Drankengroothandel Henk Smit BV, Fontijn Vlees en Vleeswaren B.V., Gemeente Amsterdam, Gunters en Meuser, Heineken, HEMA, Lekkerland, Milieuservice, Sligro, Stiho, Technische Unie, Van Gansewinkel, Van Keulen, Versvishandel Jan van As, Walraven, Wibra

Vervoerders

Bouw Logistic Services, Beentjes Vervoercentrum B.V., Bubble Post, CB Logistics, CJ Hendriks Group, DHL, DPD, G.Snel, H. Veldhuizen Transport B.V., Jan de Rijk Logistics, Logistiekcentrum Stad Alkmaar, Peeters Vervoerscentrale, Peter Appel Transport, PostNL, ST van den Brink & Zn. B.V., Swift Koeriers B.V., TransMission Almere, Van Opzeeland, Van Rooijen

Databronnen

Naast de input van de bedrijven zijn de volgende databronnen gebruikt in het onderzoek:

CBS / OIS Gemeente Amsterdam	Standgegevens, 2015
Dufec	Verkeersonderzoek Gerard Douplein, 2016 Verkeersonderzoek Van Woustraat, 2016
Hogeschool van Amsterdam	Verkeerstellingen Ferdinand Bolstraat, 2015 Verkeerstellingen Ceintuurbaan, 2016 Verkeerstellingen Gerard Douplein, 2016
Kamer van Koophandel	Handelsregister, 2015
Stadsdeel Zuid Amsterdam	Knelpunten laden en lossen Oude Pijp, 2016
Thuiswinkel.org	Thuiswinkel Markt Monitor, 2016

Uitvoerende partijen

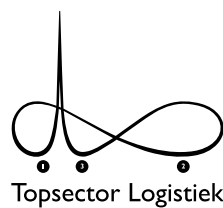
Uitvoering onderzoek



In samenwerking met



Opdrachtgever



Aan dit onderzoek hebben meegewerkt:

Walther Ploos van Amstel (HvA), Susanne Balm (HvA), Martijn Kooi (HvA), Ivar Kroese (HvA), Ruben Stam (HvA),

Annemijn van Herwijnen (HvA), Joost Neuvel (HvA), Said Arslan (Lean Cargo Consultancy), Ton Mooren (EVO),

Claes Groot (Stadsdeel Zuid), Hanneke Bresser (Gemeente Amsterdam), Elisabeth Koop (Seinpost) en Floor Thomasse (Stad & Co).

Contact

Voor meer informatie over dit onderzoek en/of het vervolg kunt u contact opnemen met:

Walther Ploos van Amstel (lector City Logistics)

Mobiel nummer: 06 100 81 090

Email: w.ploos.van.amstel@hva.nl

Susanne Balm (projectleider)

Mobiel nummer: 06 211 57 771

Email: s.h.balm@hva.nl

Disclaimer

Het projectteam heeft veel zorg besteedt aan de inhoud van deze rapportage. Ondanks de inspanning om juiste informatie te verstrekken, kan het voorkomen dat de gepubliceerde informatie onvolkomenheden bevat.

De uitvoerende partijen van dit onderzoek kunnen niet aansprakelijk gesteld worden voor de inhoud van de informatie of voor de gevolgen van het gebruik daarvan. Aan de gegevens, zoals die worden weergegeven, kunnen geen rechten worden ontleend.

