

Voorsorteren op een duurzame stadslogistiek

**Ontwerpend onderzoek
Vervoerscentrum
Sloterdijk II Noord**

Definitieve rapportage
Amsterdam, 30 september 2019
www.must.nl

Inhoudsopgave

Ontwerp en onderzoek op drie schaalniveau's

0. Samenvatting

1. Opgave en context stad

2. Analyse haven

3. Ontwerp plangebied

4. Vervolg vragen

5. Bijlage

De nieuwe pakhuizen van de stad

SAMENVATTING Vervoerscentrum Sloterdijk II Noord

Stadsdistributie staat aan de vooravond van een enorme transitie. Op dit moment wordt er hard gewerkt aan een groot aantal technische innovaties in de keten, van producent tot consument. Een aantal daarvan hebben ook grote effecten op de ruimtelijke organisatie van de stad.

Uit deze verkenning blijkt dat er voor het denken over een Vervoerscentrum in Sloterdijk II Noord vijf factoren een grote rol spelen:

1. All electric

Binnen enkele jaren zijn de meeste bedrijven voor de stadsdistributie overgestapt op elektrisch aangedreven transportmiddelen. Dit betekent dat de actieradius van de voertuigen kleiner wordt en het steeds belangrijker wordt om in de directe nabijheid van de stad nieuwe overslagcentra te maken vanwaaruit elektrische voertuigen de stad inrijden. Sloterdijk II Noord kan een van die locaties zijn.

2. Business to consumer

Door de voortgaande ontwikkeling van online winkelen groeien de goederenstromen van bedrijven die rechtstreeks bij de klant leveren. Dit kan een particuliere klant zijn, maar ook bijvoorbeeld een aannemer die zijn bouwmaterialen alleen laat aanleveren op locatie als hij ze nodig heeft. Dit leidt tot veel meer vervoersbewegingen door de hele stad. Door de Vervoerscentra slim te positioneren ten opzichte van het stedelijke stratennet kan

het aantal onnodige vervoersbewegingen beperkt worden.

3. Bigger & smaller

Distributie van (inter)nationale goederenstromen gaat steeds meer met grote vrachtwagencombinaties, te groot om nog in de stad toe laten. Tegelijkertijd worden voertuigen voor de stadsdistributie steeds kleiner om goed bij alle klanten thuis te kunnen komen. Wendbaarheid en minimaal ruimtebeslag (ivm laden en lossen) zijn belangrijker dan volume. Zeker voor kleine elektrische voertuigen en cargo bikes is het van belang dat de routes tussen het vervoerscentrum en de stad kort zijn.

4. Fast delivery

Automatisering van de bestellingen en verwerking in de distributiecentra maakt het mogelijk om steeds sneller te kunnen leveren. Daarbij wordt de betrouwbaarheid van het tijdstip van levering een cruciale factor voor een klant om voor een bepaald bedrijf te kiezen. Hoe dichterbij het Vervoerscentrum op de stad zit, hoe sneller de

bestelling geleverd kan worden en hoe betrouwbaarder de timing. Mits het vervoerscentrum wel genoeg ruimte heeft om voor een bedrijf voldoende opslagcapaciteit te kunnen bieden.

5. Circular concepts

Afvalstromen worden steeds vaker retourstromen. Voor bedrijven wordt het belangrijk om ook de retourstromen van gebruikte goederen, verpakkingsmateriaal en afval goed te organiseren omdat deze weer ingezet kunnen worden als grondstof. Dit betekent dat in een Vervoerscentrum niet alleen overslag van groot naar klein plaatsvindt, maar ook inzameling en sortering van retourstromen met juist een overslag van klein naar groot transport.

Kortom, de toekomstige stadsdistributie vraagt om een nieuw netwerk van stedelijke Vervoerscentra waar nationale goederenstromen worden overgeslagen op stedelijke distributienetwerken. Nabijheid van het stedelijke stratenpatroon is daarbij belangrijker dan een directe aansluiting op

het nationale wegennet, mits het grote vrachtverkeer op een goede manier bij het Vervoerscentrum kan komen, zonder teveel hinder voor de omgeving. Bovendien zullen de toekomstige Vervoerscentra niet alleen producten uitleveren aan de stad, maar ook grondstoffen innemen en mogelijk een eerste bewerking geven, voordat deze retour gaan naar de producenten.

**Nabijheid stad
is belangrijker
dan directe
aansluiting op
snelweg.**

 **SAMENVATTING** Vervoerscentrum

Is Sloterdijk II Noord een kansrijke locatie voor de ontwikkeling van een stadslogistiek centrum?

De verkenning toont aan dat Sloterdijk II Noord een kansrijke locatie is voor de ontwikkeling van een stadslogistiek centrum. De belangrijkste redenen zijn:

1. Voldoende ruimte

Hoewel nog niet duidelijk is hoe groot de ruimtebehoefte is voor nieuwe Vervoerscentra lijkt het er wel op dat er forse ruimte beschikbaar moet komen in de stad. De locatie Sloterdijk II Noord, met een uitgeefbaar oppervlak van ongeveer 350 hectare en een geschatte capaciteit van 1 miljoen m² vloeroppervlak voor distributiecentra is fors. Daarbij is wel uitgegaan van maximale inzet op efficiënt grondgebruik en dus stapeling van distributiehallen.

2. Strategisch gelegen

Het studiegebied ligt op de ideale plek voor stadsdistributie. Enerzijds ligt het direct langs de A10 en A5 en kan het gebied eventueel aangesloten worden op het

spoorwegennet. Ook de havenbekkens liggen om de hoek, dus aanvoer over water behoort ook tot de mogelijkheden. Vanuit de stad gezien is het een aantrekkelijke plek met goede invalsroutes naar de westkant en de binnenstad. Havenstad, een van de grootste stedelijke ontwikkelingen van Amsterdam, grenst direct aan het studiegebied. Dus ook logistieke stromen voor de bouw van dit nieuwe stadsdeel zouden via het Vervoerscentrum kunnen lopen.

3. Veel energie

De nabijheid van de Nuoncentrale biedt grote kansen om slimme energieconcepten voor het elektrisch vervoer te ontwikkelen. Zowel voor opslag, als productie en distributie van elektriciteit.

4. Goed zichtbaar

De ligging aan de A10 en A5 maakt van deze locatie een prominente zichtlocatie. Zowel voor de logistieke bedrijven als voor de gemeente Amsterdam kan deze locatie flink bijdragen aan de zichtbaarheid van de logistieke transitie in de stad.

5. Groeiruinimte

Het studiegebied ligt in een deel van de haven waar voldoende ruimte is om op termijn door te groeien en relaties te leggen met andere logistieke clusters in dit deel van het Westelijk Havengebied.

6. Zuinig met schaarse ruimte

En tenslotte, het beter benutten van het grondgebied in Sloterdijk II Noord zorgt er ook voor dat het kwetsbare landschap in de directe omgeving van Amsterdam

Kansen voor het slimme energieconcepten.



SAMENVATTING Vervoerscentrum

gespaard kan blijven van nieuwe logistieke centra. Dit is van cruciaal belang voor de leefbaarheid in en om de stad.

Maar de locatie is op dit moment nog niet optimaal geschikt voor een optimaal functionerend Vervoerscentrum. Er zijn drie belangrijke aandachtspunten:

1. Gefragmenteerd eigendom

Het studiegebied heeft voldoende ruimte voor de grootschalige logistieke processen, maar het eigendom is gefragmenteerd. Het zal niet eenvoudig zijn om het hele gebied in een keer te ontwikkelen. En als dat niet kan is het maar de vraag of het mogelijk is om een grootschalig en vooral efficiënt Vervoerscentrum te ontwikkelen. Daarom zijn er twee varianten nader onderzocht. De eerste gaat uit van een grootschalig Vervoerscentrum dat in een hand en met een partij ontwikkeld wordt, het concept White Label. De tweede gaat juist uit van de huidige eigendom situatie en zoekt naar een geleidelijke ontwikkeling van kleinere distributiecentra die tezamen een Ver-

voerscentrum vormen, het concept Single Brands.

2. Noodzakelijke aansluiting op nationaal niveau van twee kanten

Door de splitsing van A10 en A5 en de Coentunnel is het niet mogelijk om aan de noordzijde een goede alzijdige aansluiting op het snelwegennet te maken. Tenzij er via het terrein van de Nuoncentrale een nieuwe ontsluiting wordt gerealiseerd.

Omdat wij veronderstellen dat dit onmogelijk is blijft het noodzakelijk om de goede zuidelijke ontsluiting via de A5 en Basisweg te behouden.

3. Onlogische aansluiting op lokaal niveau

Vooraf de Nieuwe Hemweg, aan de noordzijde van het studiegebied is erg kansrijk als directe invalsroute naar Havenstad, Oud West en de binnenstad van Amsterdam. Maar door het goederenspoor ontbreekt er een directe aansluiting op deze invalsroute. Dit is niet onoverkomelijk, maar bedreigt wel de snelheid en betrouwbaarheid van

de distributie richting de stad. De gelijkvloerse kruising van het goederenspoor in combinatie met de aansluiting op de A10 leidt tot grote verstoringrisico's. Het is ook de vraag of Rijkswaterstaat akkoord zal gaan met de ontwikkeling van een groot Vervoerscentrum die dit kruispunt verder zal belasten waardoor het risico op terugslag van files naar de snelweg, vlak na de Coentunnel, alleen maar groter wordt. Zowel voor de bereikbaarheid vanaf de A10 als voor de aansluiting op

Er moet een verbinding over het goederenspoor komen.



SAMENVATTING Vervoerscentrum

het lokale wegennet is een directe verbinding tussen het studiegebied en de Nieuwe Hemweg dus cruciaal. Dit betekent dat er een viaduct over de goederenspoorlijn gerealiseerd moet worden.

Wat is de meerwaarde van het koppelen van een PersonenHUB en Vervoerscentrum?

In het zuidelijke deel van het studiegebied komt mogelijk de nieuwe stallingsgarage van het GVB. Daarmee wordt de PersonenHUB rondom Station Sloterdijk verder versterkt en ontstaat er een groter gebied dat goed bereikbaar is met het openbaar vervoer en voor langzaam verkeer. De mogelijke synergie tussen deze ontwikkeling en het Vervoerscentrum zit op drie aspecten:

1. Ruimte voor langzaam verkeer

Zowel voor de bussen als voor het grote vrachtverkeer moet een robuuste ontsluitingsstructuur gerealiseerd worden. Omdat grote aanpassingen van de infrastructuur noodzakelijk lijken te zijn liggen hier grote

kansen op synergie tussen beide functies. Zowel richting de Nieuwe Hemweg als richting de Basisweg. Daarbij ontstaat ook de gelegenheid om de verbinding over de Basisweg aantrekkelijker te maken voor voetgangers en fietsers zodat het hele Vervoerscentrum beter bereikbaar wordt voor werknemers die met het openbaar vervoer komen of de fiets pakken.

2. Bereikbaar met openbaar vervoer

De PersonenHUB is het begin- en eindpunt voor heel veel buslijnen. Dit biedt dus ook de kans om een nieuwe bushalte te realiseren in een werkgebied waar normaal gesproken geen buslijn zou komen. Daarmee worden de vele banen in het Vervoerscentrum ook met openbaar vervoer goed bereikbaar.

3. All electric

Beide logistieke clusters zullen grotendeels werken met elektrisch aangedreven voertuigen. Bundeling van krachten om energieopwekking en energieopslag gezamenlijk op te pakken biedt veel voordelen.

Er ontstaat mogelijk voldoende schaal om een eigen energiemaatschappij op te richten die optimaal gebruik maakt van de opslagcapaciteit die beschikbaar is als de meeste voertuigen gestald zijn en het grote potentieel aan dakvlak om elektriciteit op te wekken.

Met OV en fiets is het werkgebied goed bereikbaar.



SAMENVATTING Vervoerscentrum

Hoe landt deze opgave op locatie, zijn er kansrijke meekoppelkansen?

Er zijn twee wezenlijk verschillende ontwikkelconcepten voor Sloterdijk II Noord uitgewerkt. Een die uitgaat van een integrale herontwikkeling van het gehele gebied, liefst in een keer, en een concept dat uitgaat van een gefaseerde herontwikkeling in kleine stappen:

1. White Label

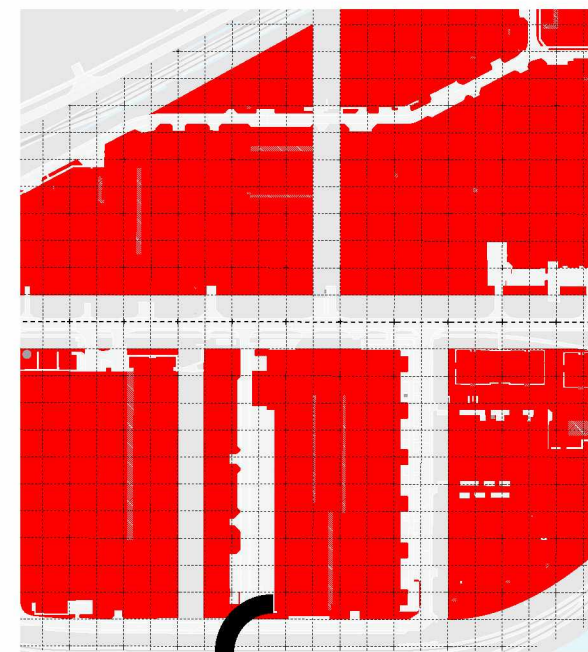
Als het mogelijk is om voor een groot deel van het gebied in een keer een nieuw logistiek complex te realiseren is het mogelijk om de ontsluiting en de organisatie van de gebouwen in nauwe samenhang met elkaar te ontwikkelen. Dit biedt de garantie dat de beschikbare ruimte maximaal benut wordt. In dit ontwikkelconcept past ook het idee dat het Vervoerscentrum ontwikkeld wordt door een grote partij of een consortium van verladers die een robuust en flexibel concept kan neerzetten en exploiteren. Bijkomend voordeel van deze aanpak is dat er genoeg slagkracht ontstaat om gelijk met de herontwikkeling van het terrein ge-

start kan worden met de realisatie van een goede noordontsluiting over het goederenspoor naar de Nieuwe Hemweg.

Net als de Markthallen aan de Jan van Galenstraat heeft het hele gebied een identiteit, een eigenaar en een exploitant. Daarbinnen is alle ruimte en flexibiliteit voor bedrijven om, naar gelang de behoefte, ruimte te huren. Zowel voor grote als hele kleine partijen. Iedereen profiteert van de gezamenlijke faciliteiten, zoals energieopslag, ontsluiting, verpakkingsstandaarden, gedeeld vervoer, etc. Omdat dit concept uitnodigt tot samenwerken en het delen van faciliteiten liggen er ook grote kansen om vervoersstromen te bundelen en zo het aantal vervoersbewegingen naar de stad te reduceren.

2. Single Brands

Dit concept gaat uit van een geleidelijke transitie van het studiegebied naar een cluster van bedrijven gericht op stedelijke logistieke distributie. Als er een kavel beschikbaar komt (bij afloop erfpachto-



Schematische weergave White Label

vereenkomst) wordt deze herontwikkeld. Daarbij is de huidige verkaveling en ontsluiting een dwingend startpunt dat maar moeilijk aangepast kan worden omdat het bestaande bedrijventerrein moet blijven functioneren. Dit leidt tot minder

efficiënt grondgebruik. Ook grote voorinvesteringen, zoals een goede ontsluiting aan de noordzijde, over het goederenspoor naar de Nieuwe Hemweg, zal alleen maar mogelijk zijn als deze door de gemeente wordt gerealiseerd.

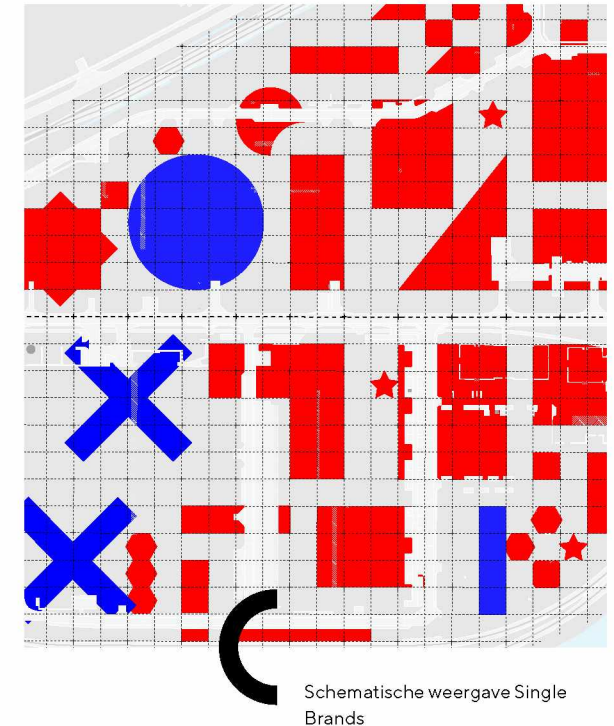
Omdat hier sprake is van meer individuele ontwikkelingen ligt het voor de hand dat hier meer ruimte is voor bedrijven die een eigen merk en identiteit willen neerzetten met een eigen technologie en logistieke afwikkeling. Daarmee neemt de kans op het delen van faciliteiten af. Aan de andere kant leidt dit concept tot een veel geleidelijkere ontwikkeling die makkelijker kan inspelen op de behoeften van de markt en heeft daarmee dus minder investeringsrisico's. Het is echter de vraag of dit concept in basis wel goed aansluit op de marktbehoefte. De hele grote (inter)nationale bedrijven die behoefte hebben aan een eigen distributiecentrum met een eigen technologie en identiteit hebben waarschijnlijk grotere oppervlakken nodig dan beschikbaar zijn in de huidige situatie. En

de kleinere bedrijven hebben juist erg veel behoefte aan het delen van dure technologie omdat ze zelf onvoldoende kritische massa hebben om dit op eigen kracht te kunnen ontwikkelen.

Voor beide concepten geldt dat het een grote vraag is of retourstromen ook afgewikkeld moeten worden in hetzelfde gebied. Gedacht vanuit de logica van het gebruik van de voertuigen lijkt dit heel logisch. Maar als je het bekijkt vanuit de afhandelingsprocessen lijkt dit minder vanzelfsprekend. Misschien ligt het meer voor de hand om de retourstromen af te handelen in het omliggende havengebied, zodat het transport niet veel langer wordt.

Amsterdam Logistic City HUB

Na afronding van de verkenning naar de mogelijkheden voor een Vervoerscentrum in Sloterdijk II Noord werd bekend dat er iets verderop in de haven, aan het einde van de Nieuwe Hemweg, een groot logistiek centrum wordt gerealiseerd: Amsterdam Logistic City HUB (ALC). Deze ont-



wikkeling is niet zo groot als de mogelijke ontwikkeling van Sloterdijk II Noord, maar is wel zo groot dat de samenhang tussen beide logistieke centra goed moet worden onderzocht.

Het ALC heeft veel overeenkomsten met het concept White Label van deze verkenning. Het is een flexibel Multi Tenant concept voor kleine en middelgrote logistieke bedrijven. Ook hier is gekozen voor een meerlaags distributiecomplex. Het grote voordeel van deze locatie is dat het direct is aangesloten op de Nieuwe Hemweg, waardoor de goederenstromen direct aan de goede kant van het goederenspoor zitten. Het complex ligt echter wel ruim 3 kilometer verder van de stad af, waardoor de bereikbaarheid voor cargo bikes en kleine elektrische voertuigen minder goed is. Ook is het gebied nauwelijks goed bereikbaar met openbaar vervoer en fiets.

De ontwikkeling van ALC bewijst in ieder geval dat het van groot belang is om als Metropoolregio en stad een strategie te ontwikkelen voor het netwerk van distributiecentra. Gezien vanuit het perspectief van dit onderzoek lijkt de ontwikkeling van ALC het bewijs dat Sloterdijk II Noord een kansrijke locatie is voor een nieuw Vervoerscentrum voor stadsdistributie. Het

sluit goed aan op het idee dat de haven-terreinen langs de Nieuwe Hemweg en de Westhavenweg de potentie hebben om uit te groeien tot een samenhangend cluster voor stedelijke logistiek voor leveringen aan klanten in de stad en het verwerken van retourstromen.

**Een strategie
voor het
netwerk van
distributie-
centra is
noodzakelijk.**

 **SAMENVATTING** Vervoerscentrum



1. Opgave en context



Waarom is Sloterdijk II Noord een kansrijke locatie voor de ontwikkeling van een stadslogistiek centrum?

Locatie

Sonthaven

Bosporushaven

Westhaven

Suezhaven

Beringhaven

Sloterdijk II Zuid

Station Amsterdam Sloterdijk

Sloterdijk II Noord

Alphadriehoek

Sloterdijk I

Vlothaven

Coenhaven

Neptunnushaven

MUST 12

Radanweg

Dyckweg

Gyroscoopweg

Westhavenweg

A10

Nieuwe Hemweg

Contactweg

Radanweg

Doranweg

Basisweg

Vervoerscentrum

Transformatorweg

A5

Basisweg

Gyroscoopweg





Marifoonweg



Donauweg



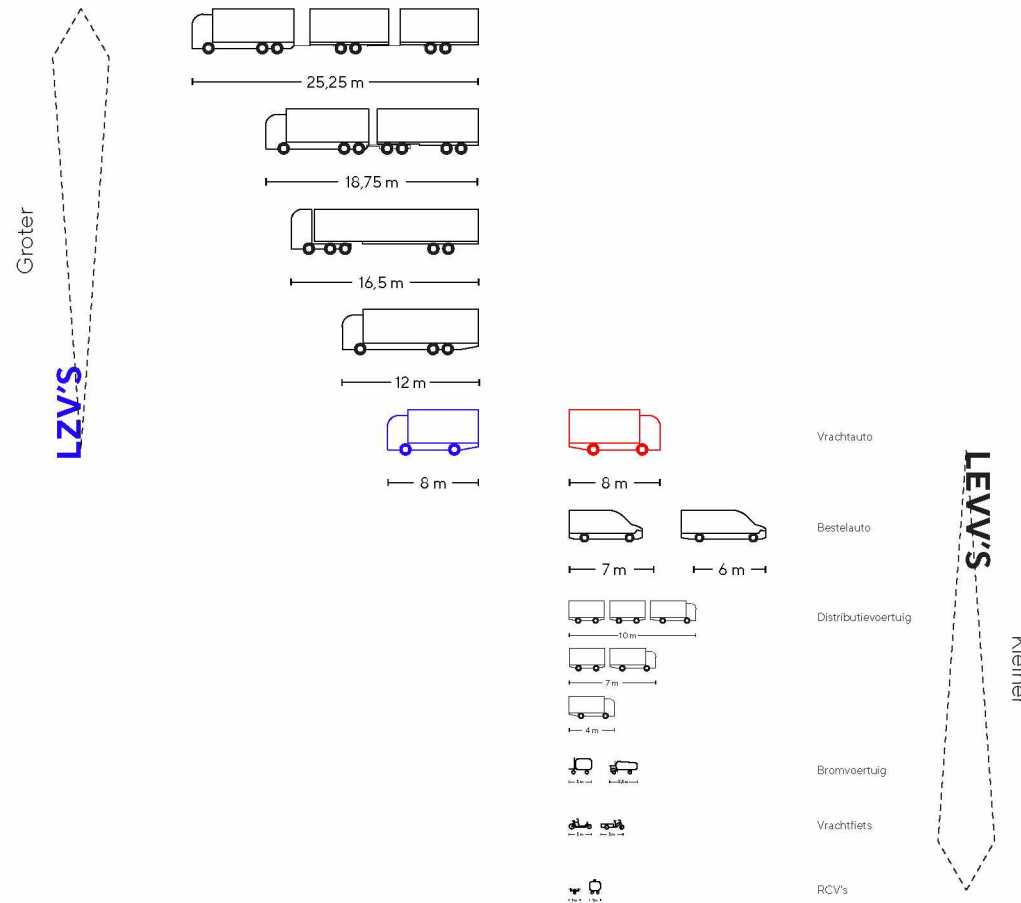
Gyrescoopweg



Deccaweg

Trends en ontwikkelingen stadsdistributie

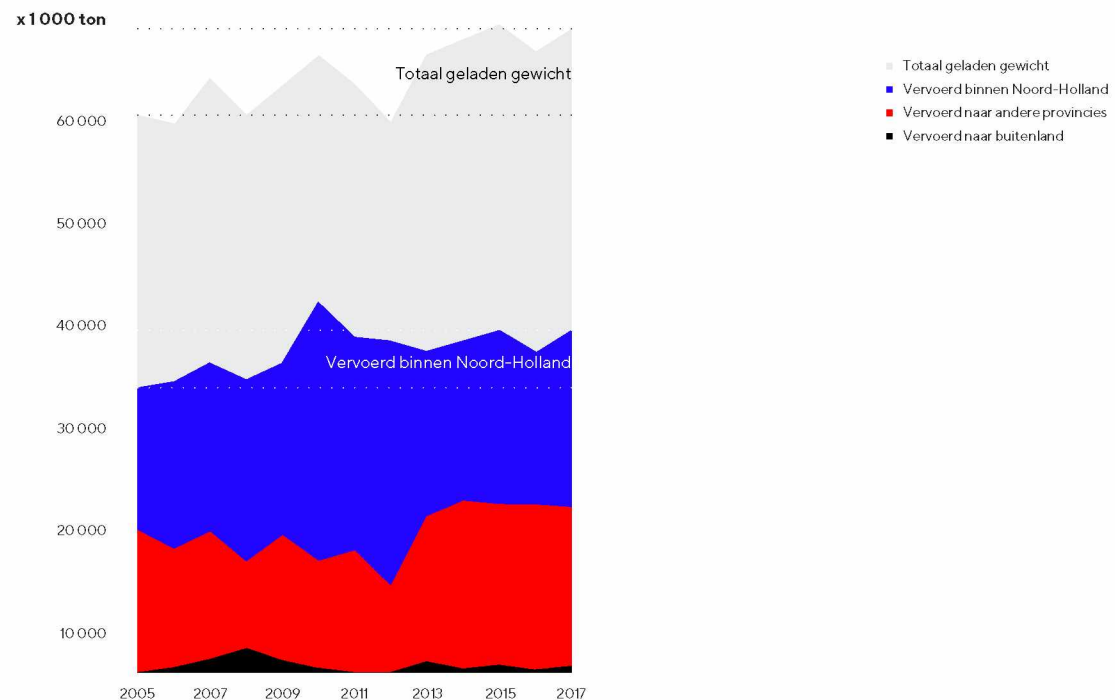
Voertuigen aanvoer worden groter (LZV langere en zwaardere vrachtwagencombinatie) en afvoer kleiner (LEV, light electric vehicle)



Noord-Holland vervoert steeds meer...

Groei van aantal bestelbussen en vrachtauto's op de weg ²⁰¹⁸

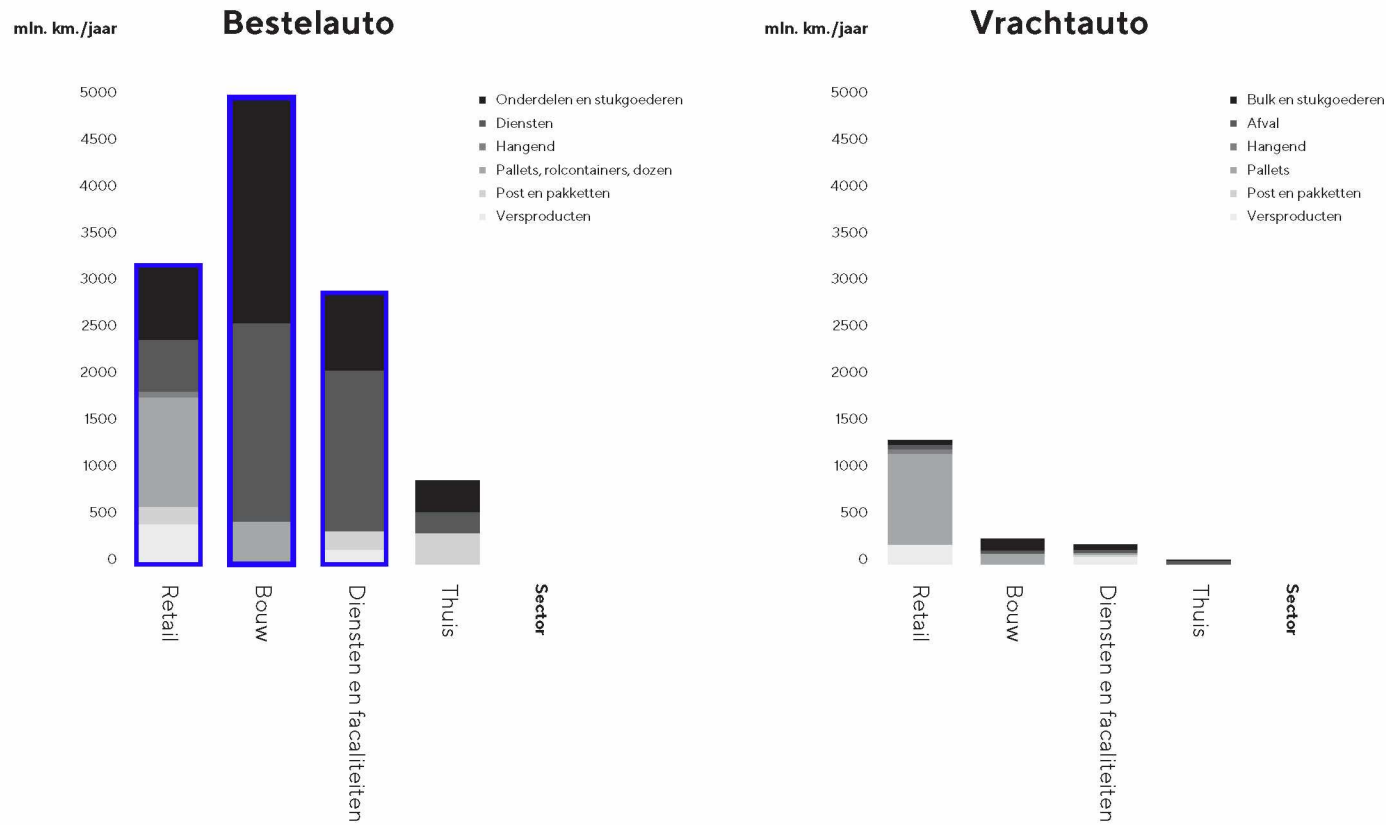
Wegvervoer; vervoerd laadgewicht Noord-Holland



<https://opendata.cbs.nl/statline/#/CBS/nl/dataset/83082NED/line?ts=1562149536430>

De omvang van stadslogistiek

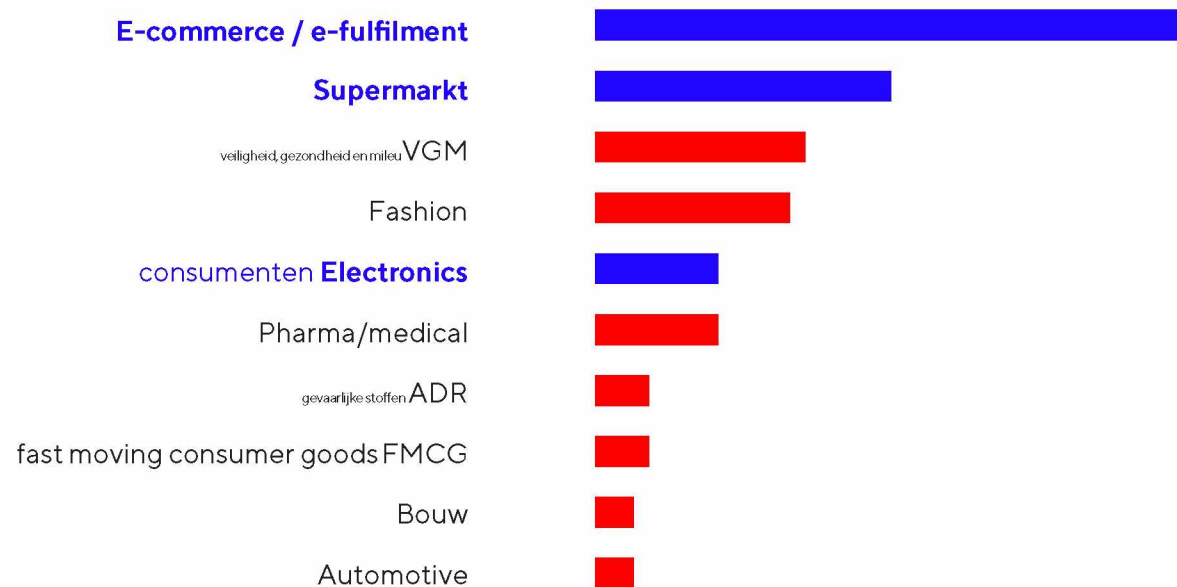
Kilometers stadslogistiek Nederland naar segmenten en vervoerstype ²⁰¹⁴



bron: https://www.ce.nl/publicatie/segmentering_van_de_logistieke_activiteiten_in_nederland/1809

Verwachte forse groei thuissegment

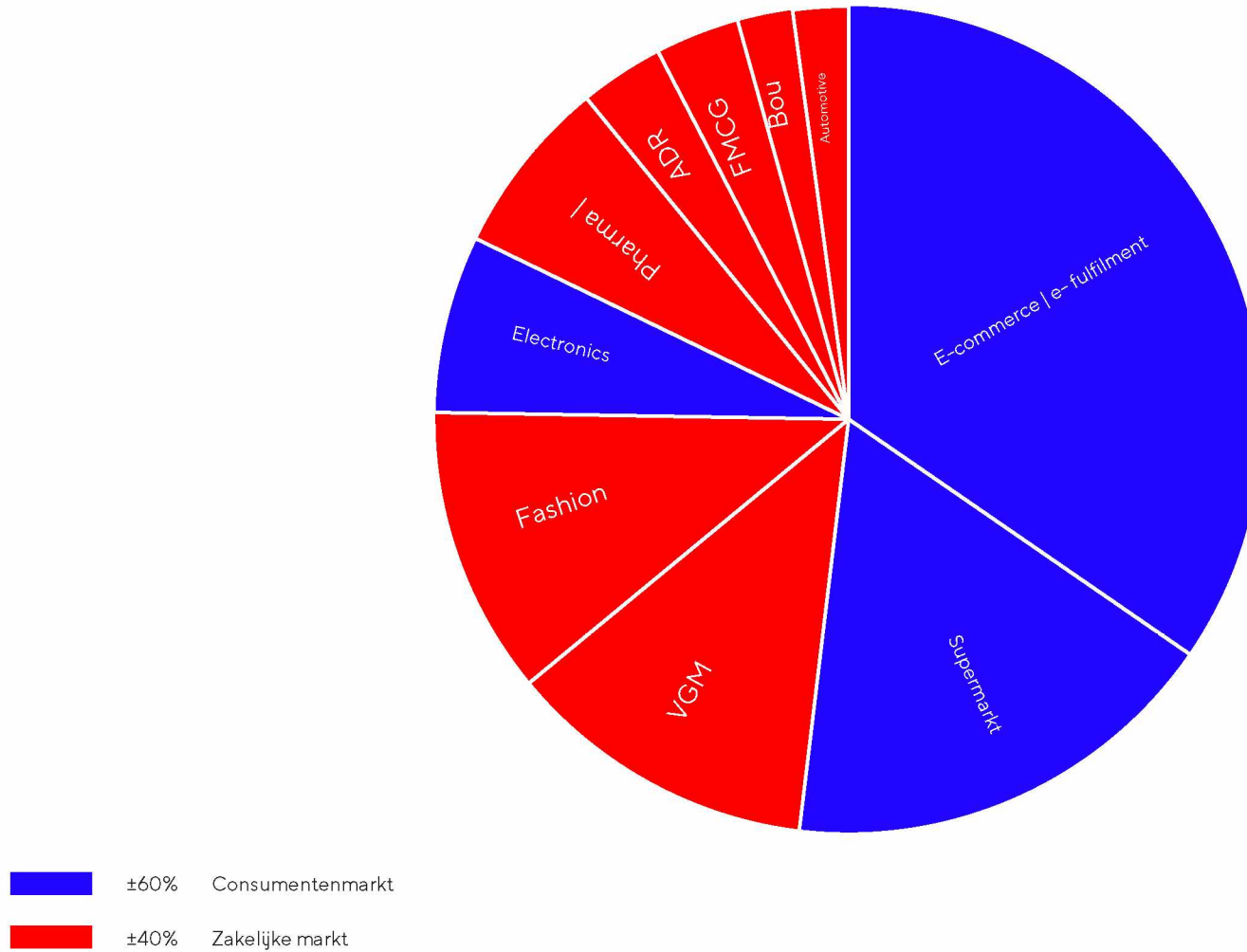
Groei m² distributieruimte logistieke sectoren



Naast e-commerce rekenen de marktpartijen op veel vraag naar distributieruimte vanuit de retail (supermarkt, fashion, consumer electronics), de agrofoodsector en pharma/medical.

bron: <https://stec.nl/wp-content/uploads/2018/06/Stec-Groep-whitepaper-Logistieke-Vastgoedpartijen.pdf>

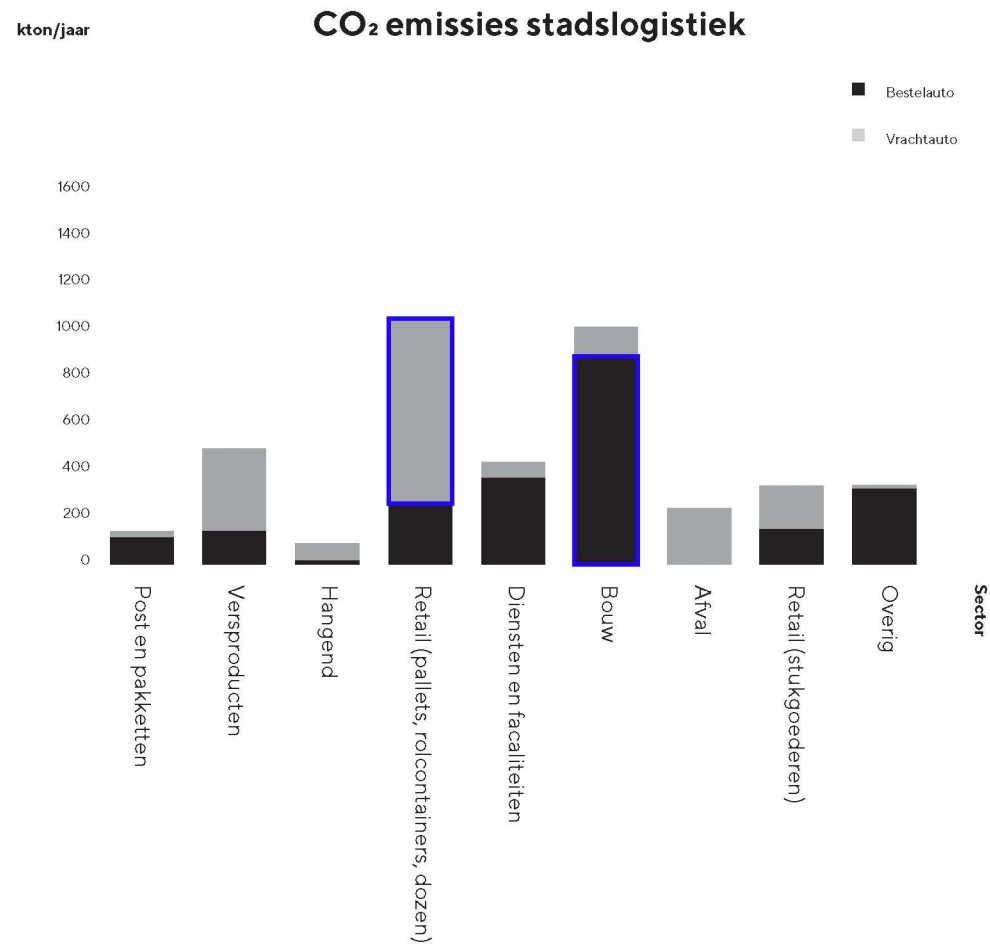
Zakelijke markt vs consumentenmarkt



bron: <https://stec.nl/wp-content/uploads/2018/06/Stec-Groep-whitepaper-Logistieke-Vastgoedpartijen.pdf> (bewerking MUST)

Reductie van de CO₂ emissies

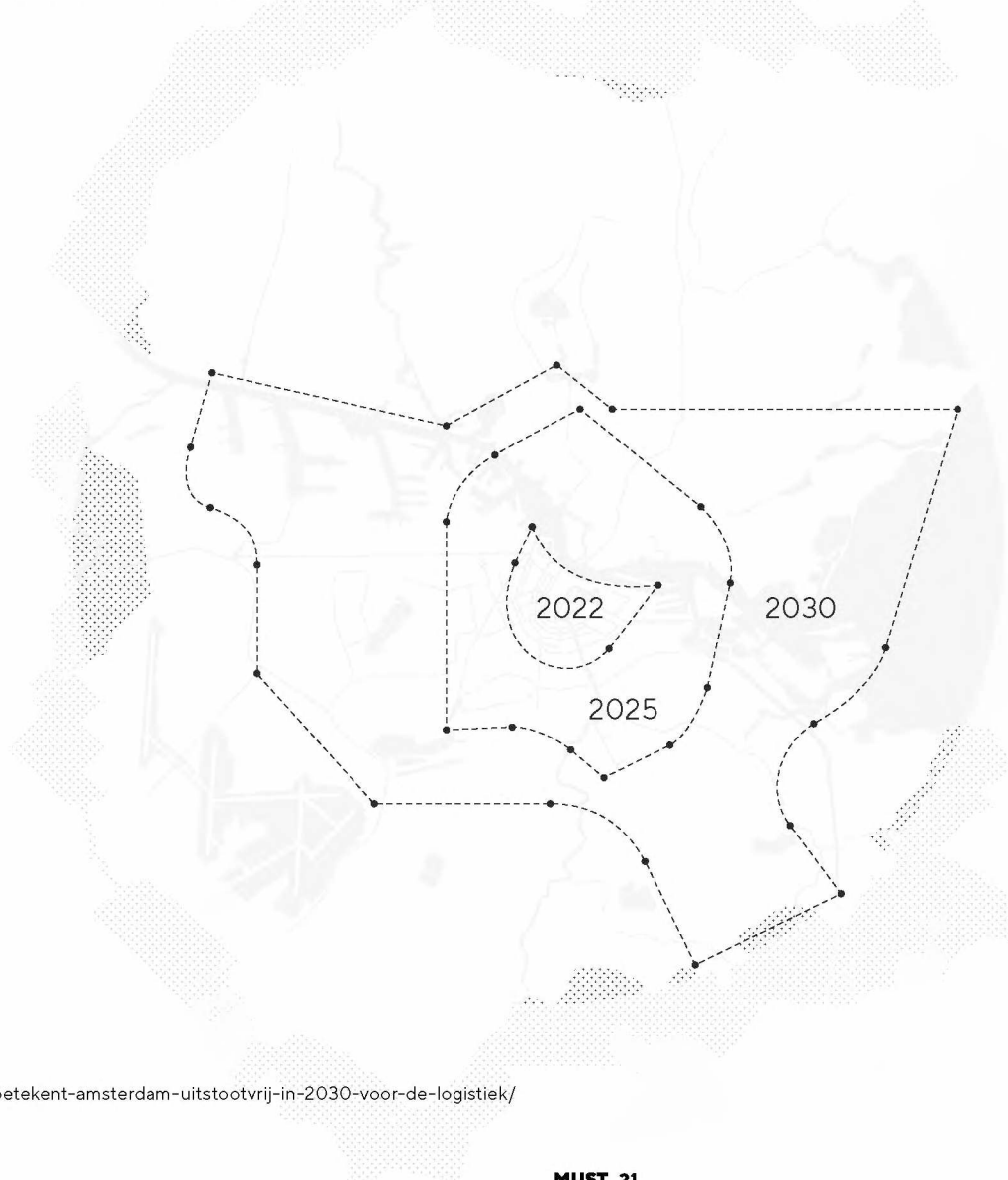
Emissies stadslogistiek Nederland naar segmenten en vervoerstype²⁰¹⁴



bron: https://www.ce.nl/publicatie/segmentering_van_de_logistieke_activiteiten_in_nederland/1809

Amsterdam uitstootvrij

Ambitie 2025 A10 (binnen de ring) bestel- en vrachtauto's uitstootvrij!



2022 | Centrum uitstootvrij

O.V. bussen, touringcars

2025 | Binnen de ring A10 uitstootvrij

O.V. bussen, touringcars, passagiersvaart, taxi's, bestel- en vrachtwagens, pleziervaart, GVB veren (brom- en snorfietsen hele bebouwde kom)

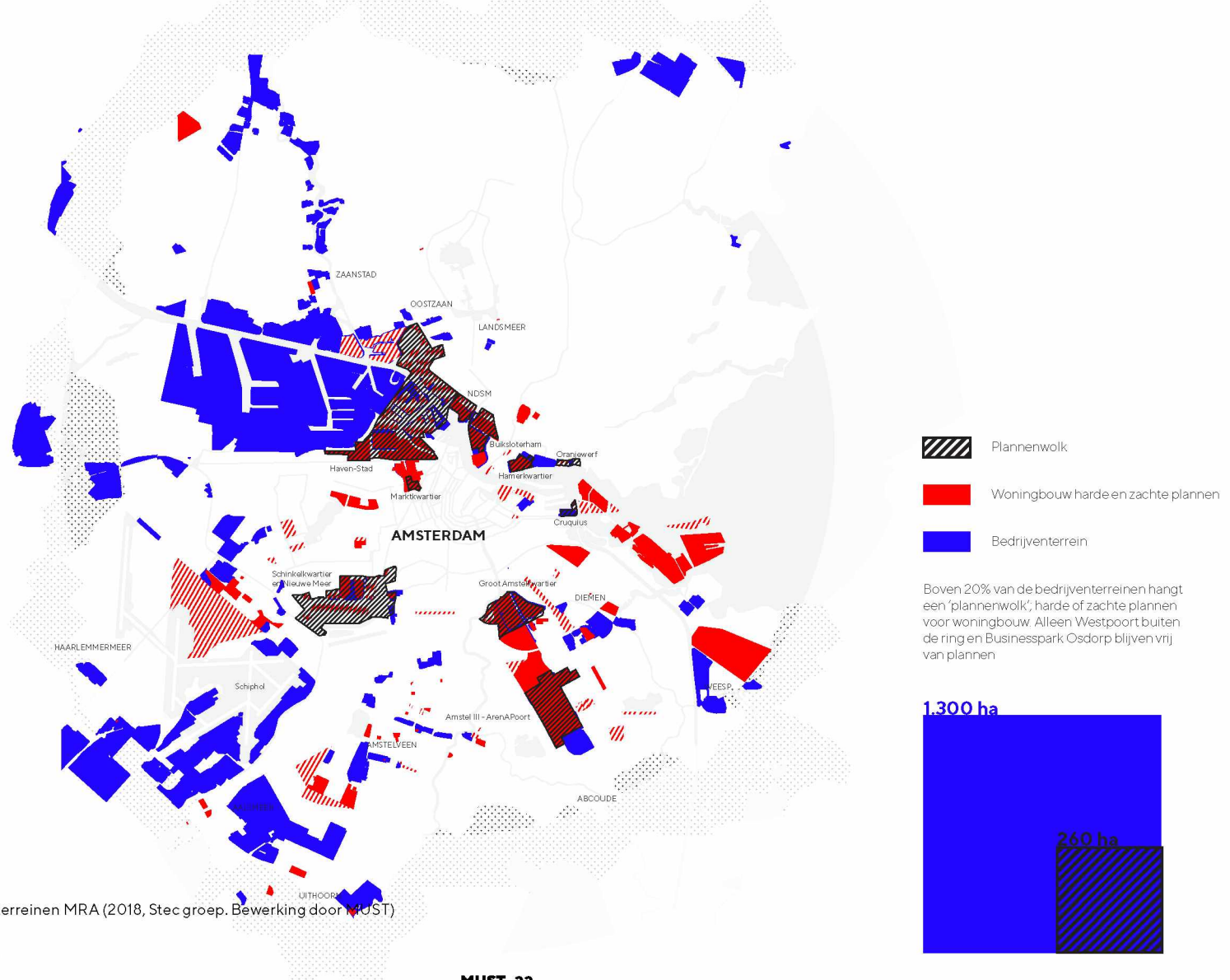
2030 | Amsterdam uitstootvrij

O.V. bussen, touringcars, passagiersvaart, taxi's, bestel- en vrachtwagens, pleziervaart, GVB veren, brom- en snorfietsen, personenauto's en motoren

bron: <https://amsterdamlogistics.nl/wat-betekent-amsterdam-uitstootvrij-in-2030-voor-de-logistiek/>

Areaal bedrijventerreinen loopt terug

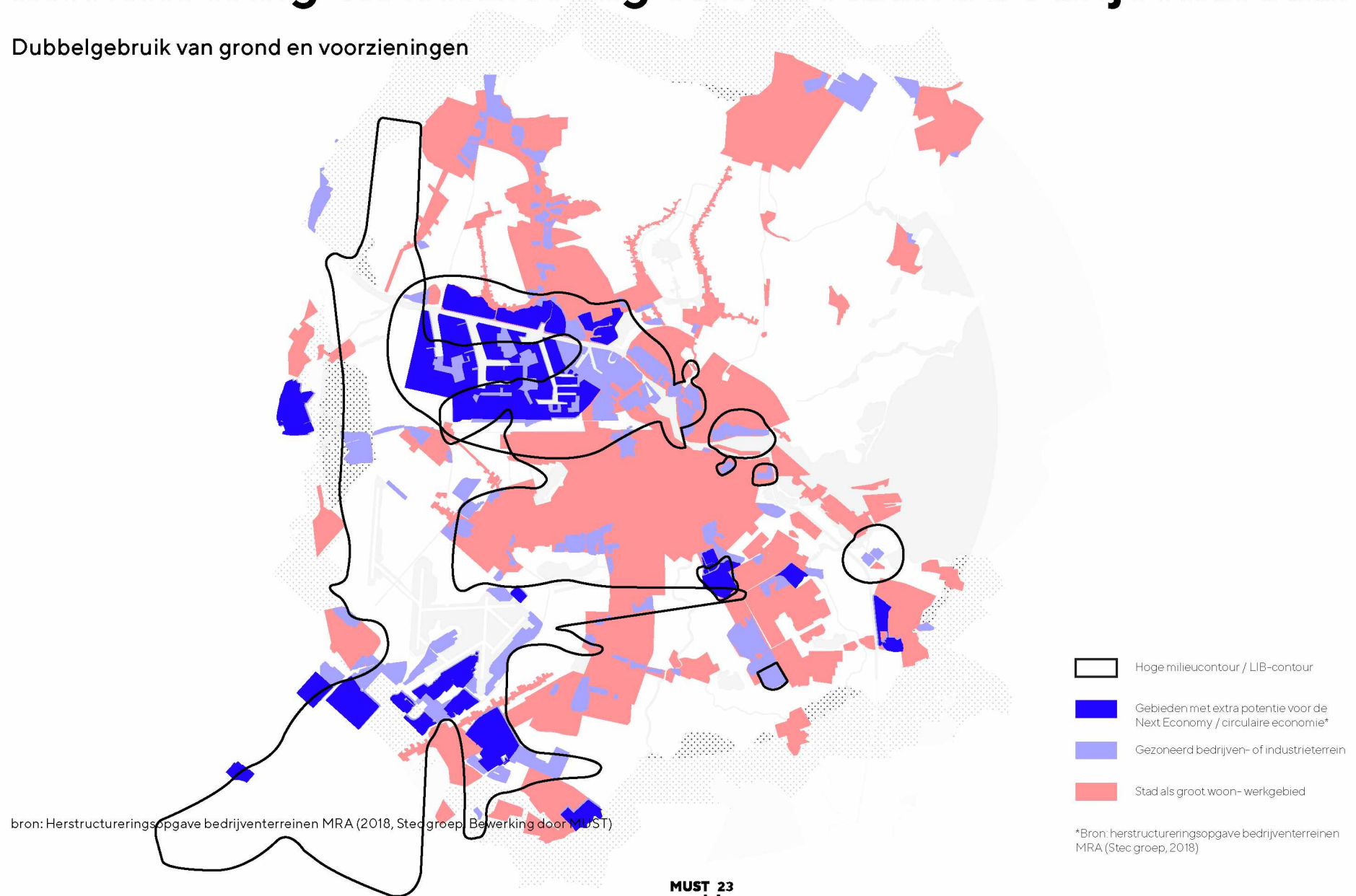
Schuifpuzzel tussen ruimte voor wonen en ruimte voor werken



bron: Herstructureringsopgave bedrijventerreinen MRA (2018, Stec groep. Bewerking door MUST)

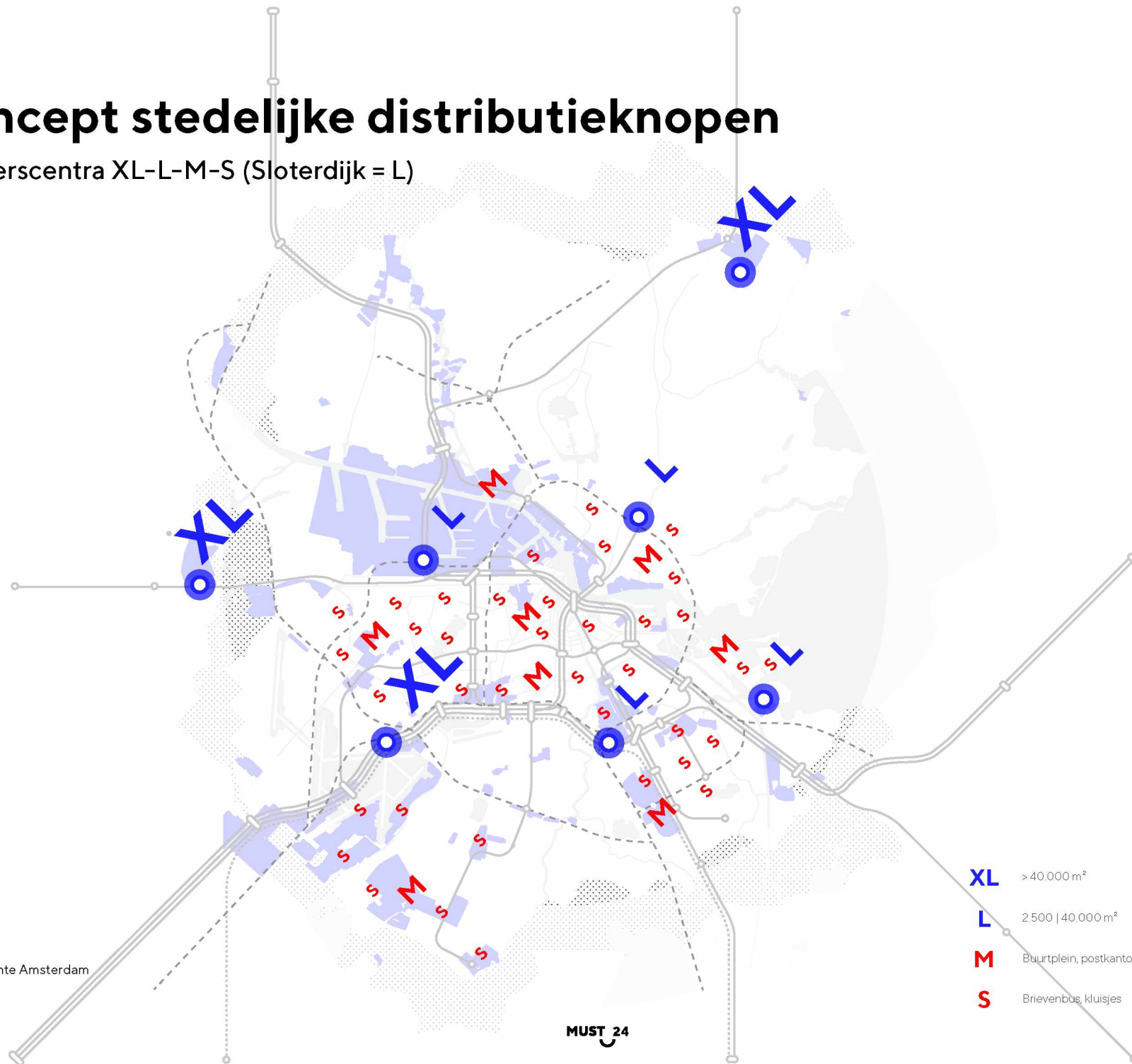
Intensivering en herziening van bestaand bedrijvenareaal

Dubbelgebruik van grond en voorzieningen



Concept stedelijke distributieknoten

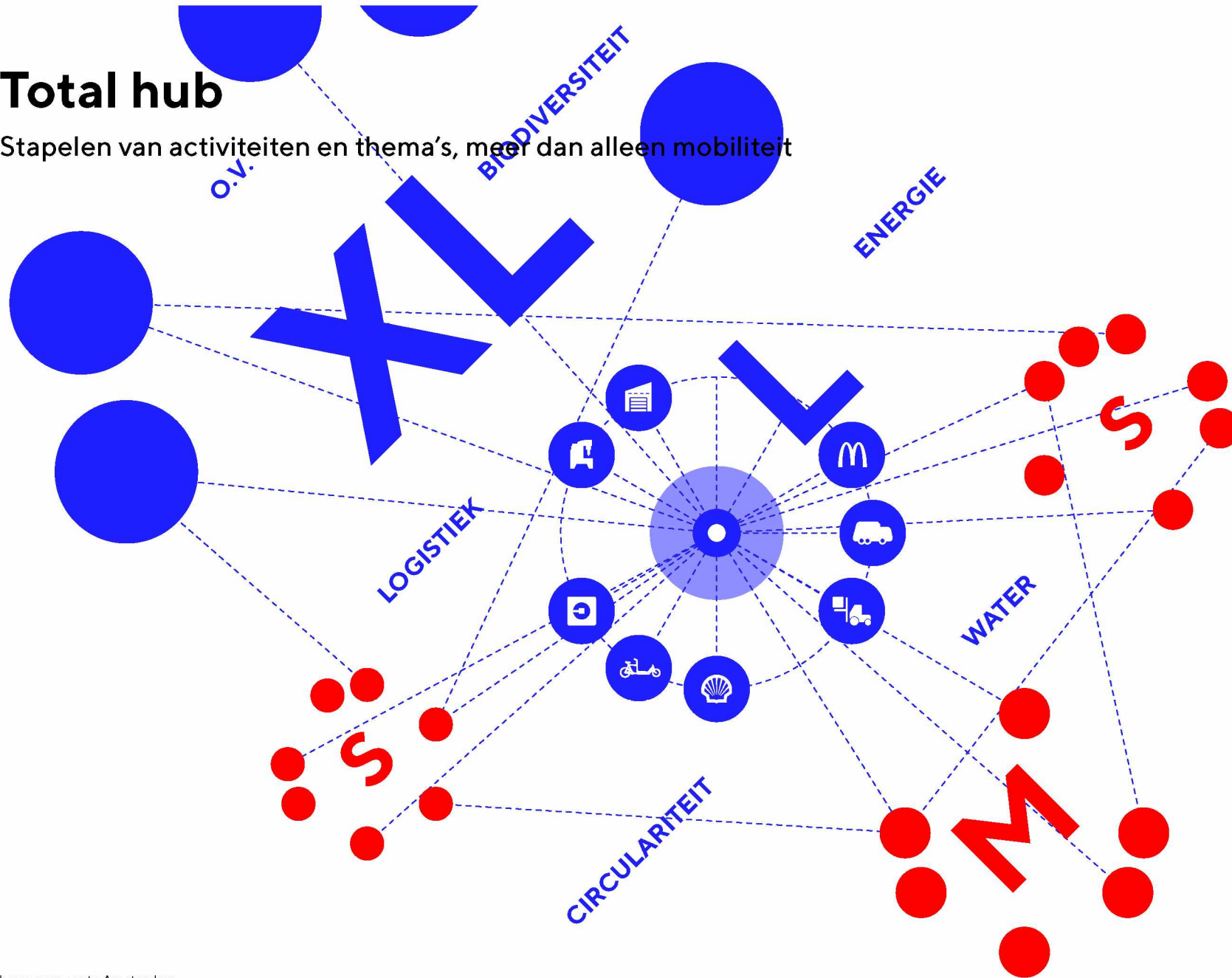
Vervoerscentra XL-L-M-S (Sloterdijk = L)



bron: gemeente Amsterdam

Total hub

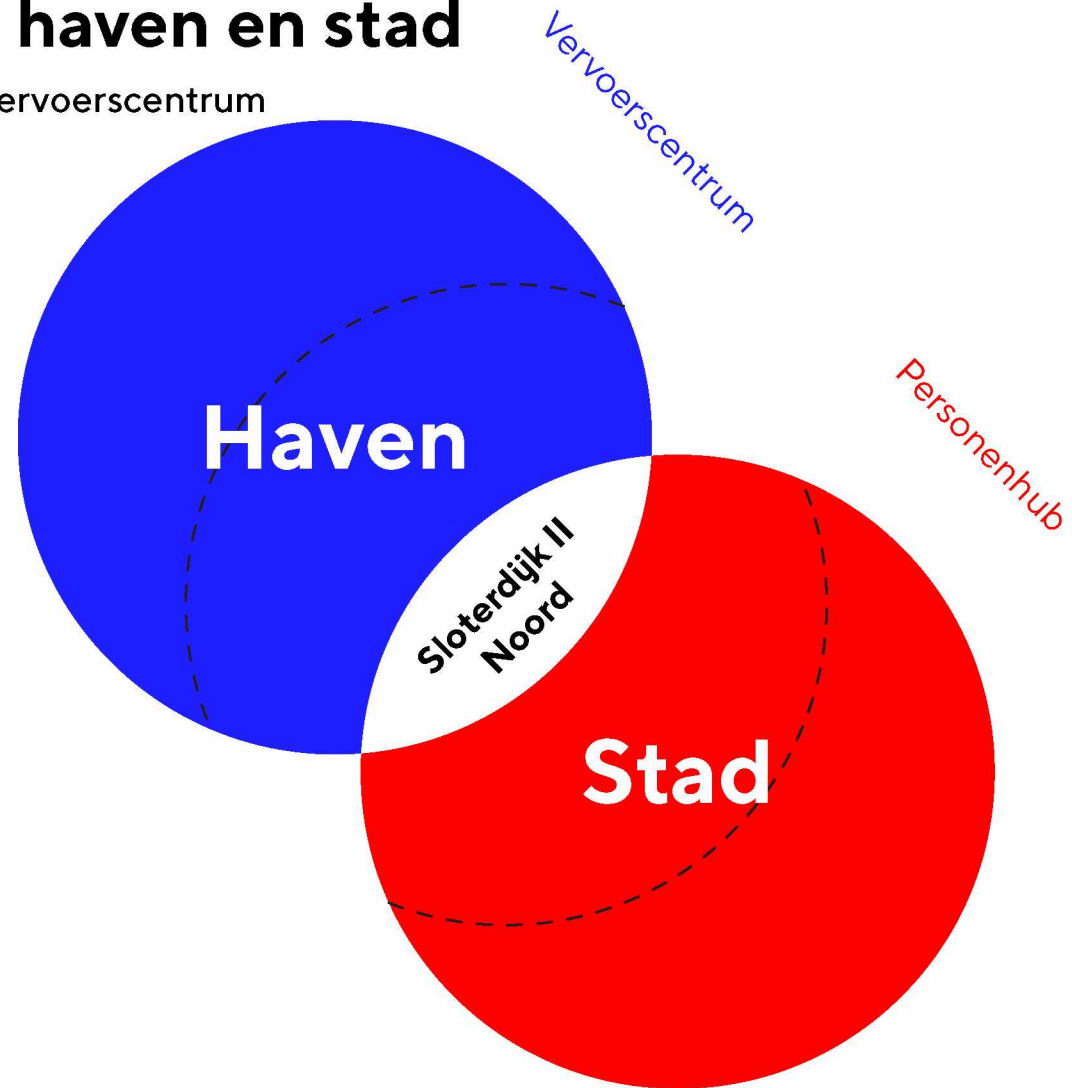
Stapelen van activiteiten en thema's, meer dan alleen mobiliteit



bron: gemeente Amsterdam

Wisselwerking haven en stad

Unieke vestigingsfactoren vervoerscentrum



Havenkade



Trein emplacement



Ringweg



Hemweg centrale

MUST 26



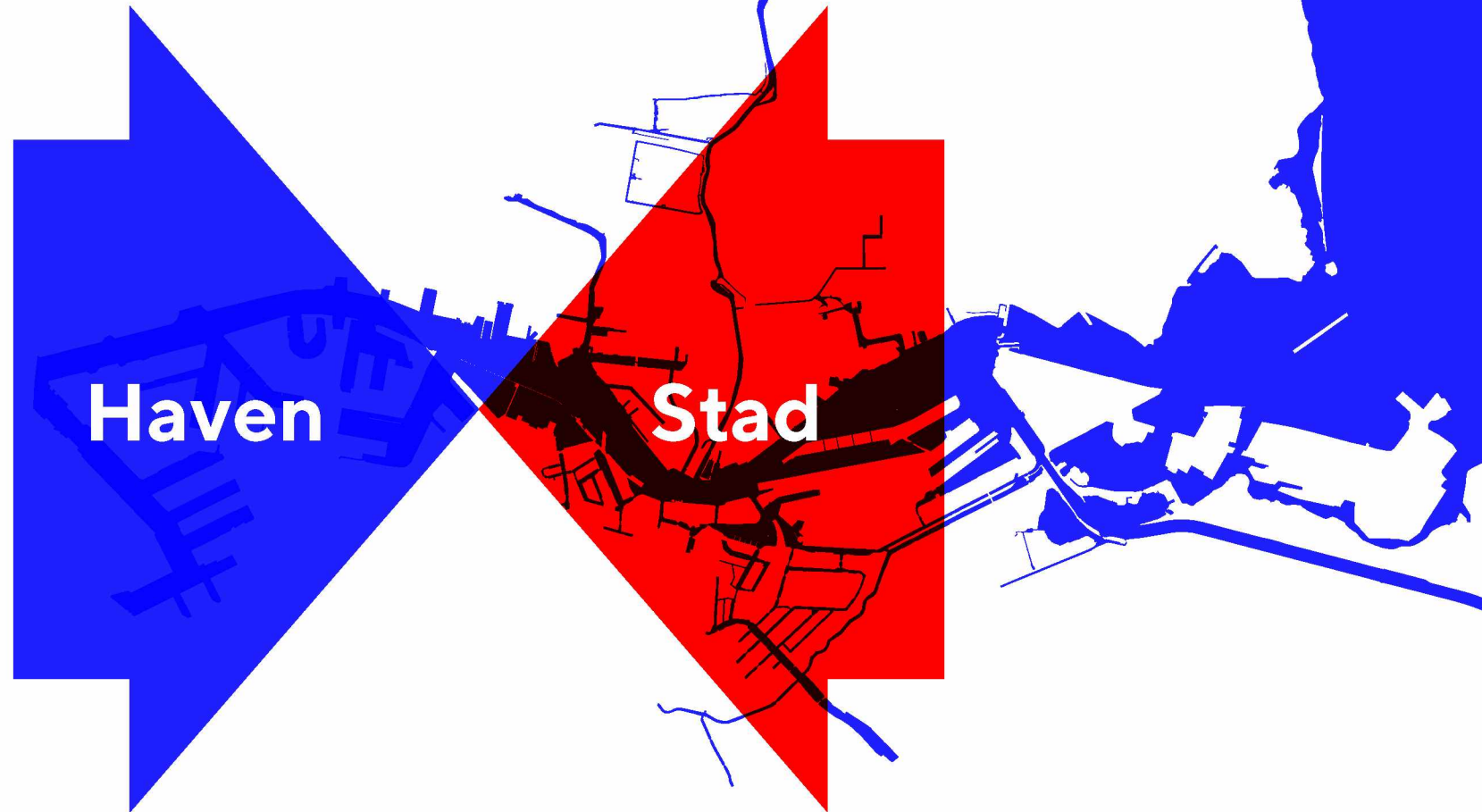
Station Sloterdijk



Haarlemmerweg

Plek waar haven en stad elkaar opnieuw ontmoeten

Schaalvergroting zorgde ervoor dat de haven westwaarts trok en de stad verouderde havengebieden overnam





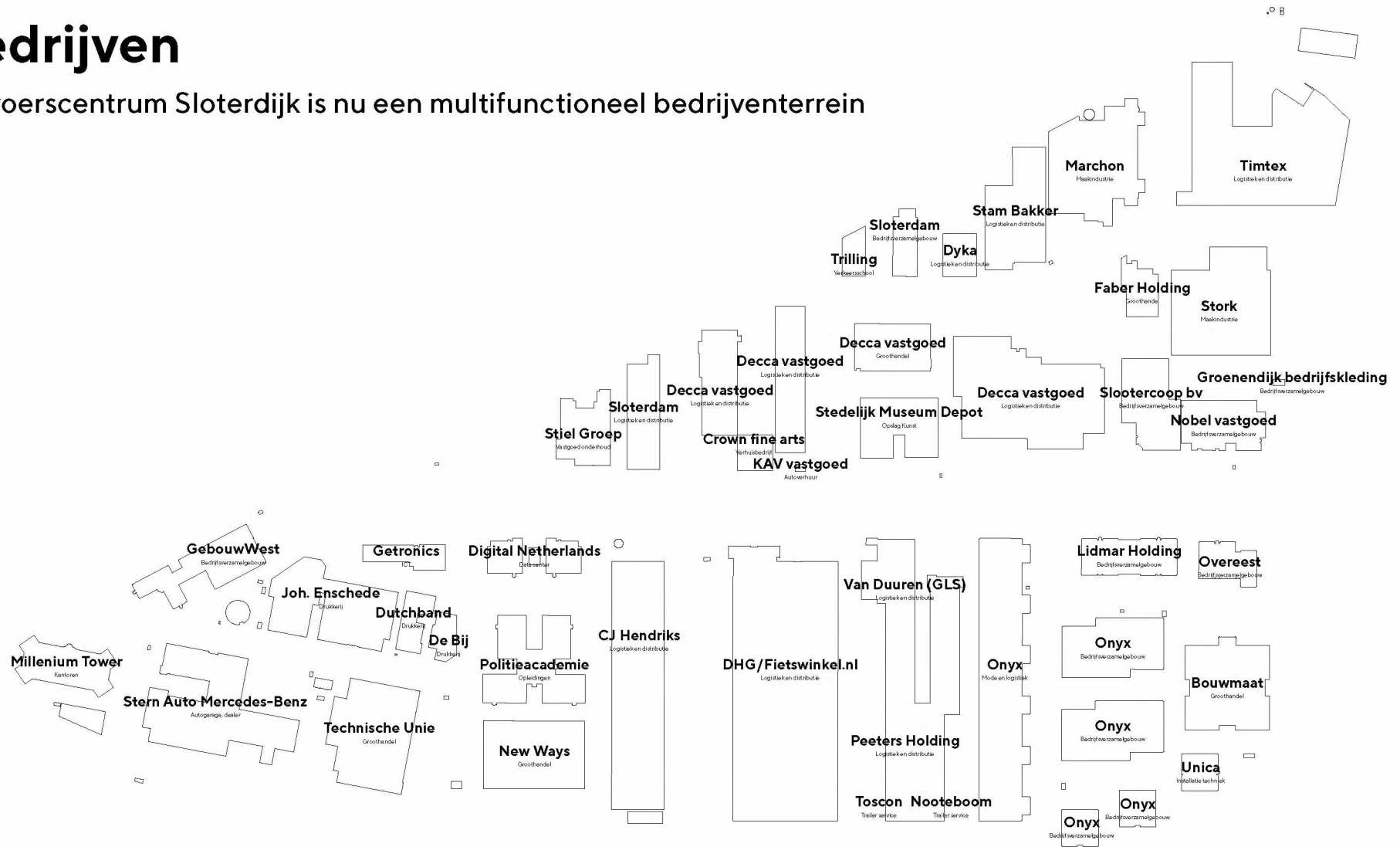
2. Analyse



Wat zijn kansrijke bouwstenen en omgevingsaspecten bij herontwikkeling en intensivering van het bedrijventerrein?

Bedrijven

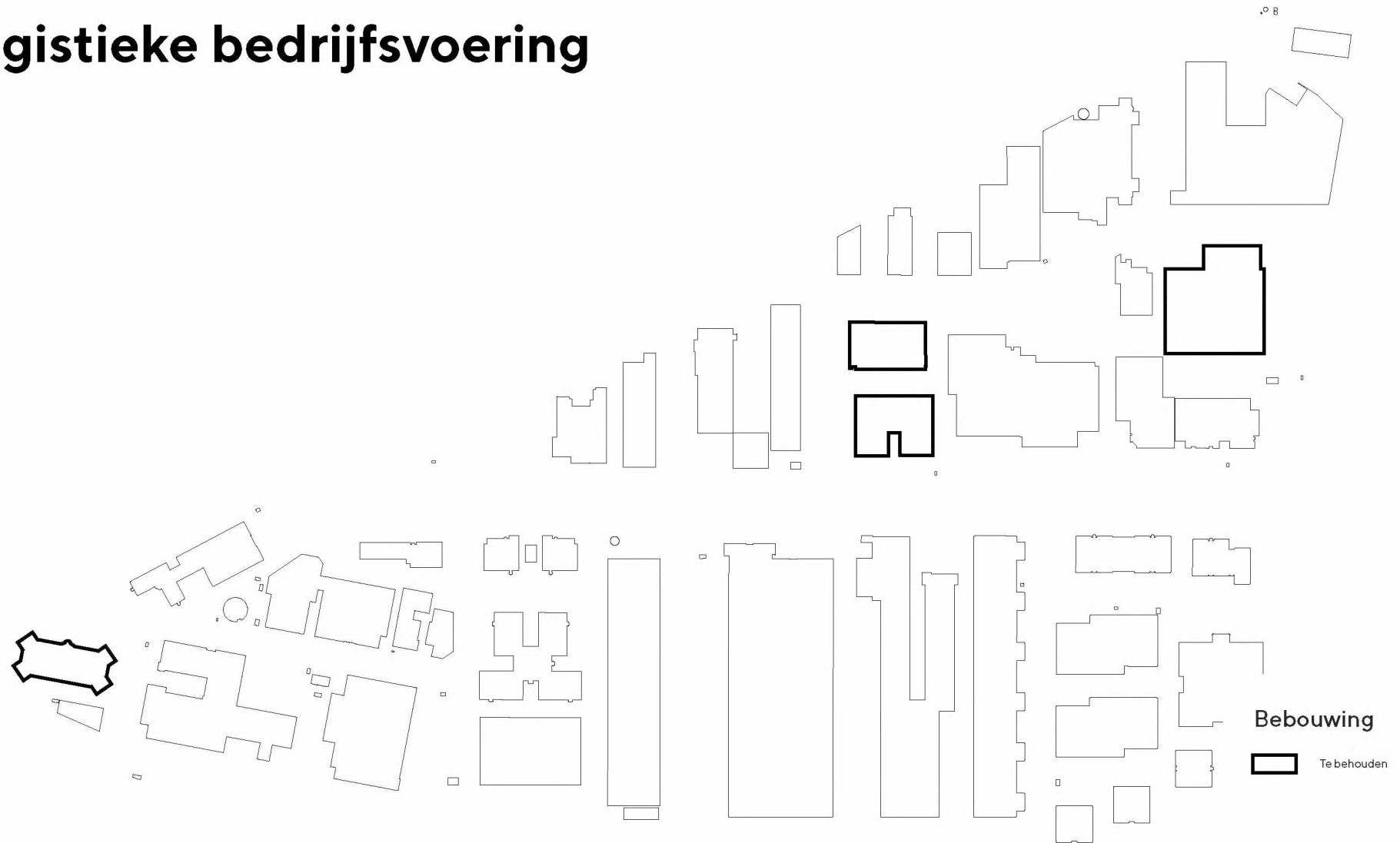
Vervoerscentrum Sloterdijk is nu een multifunctioneel bedrijventerrein



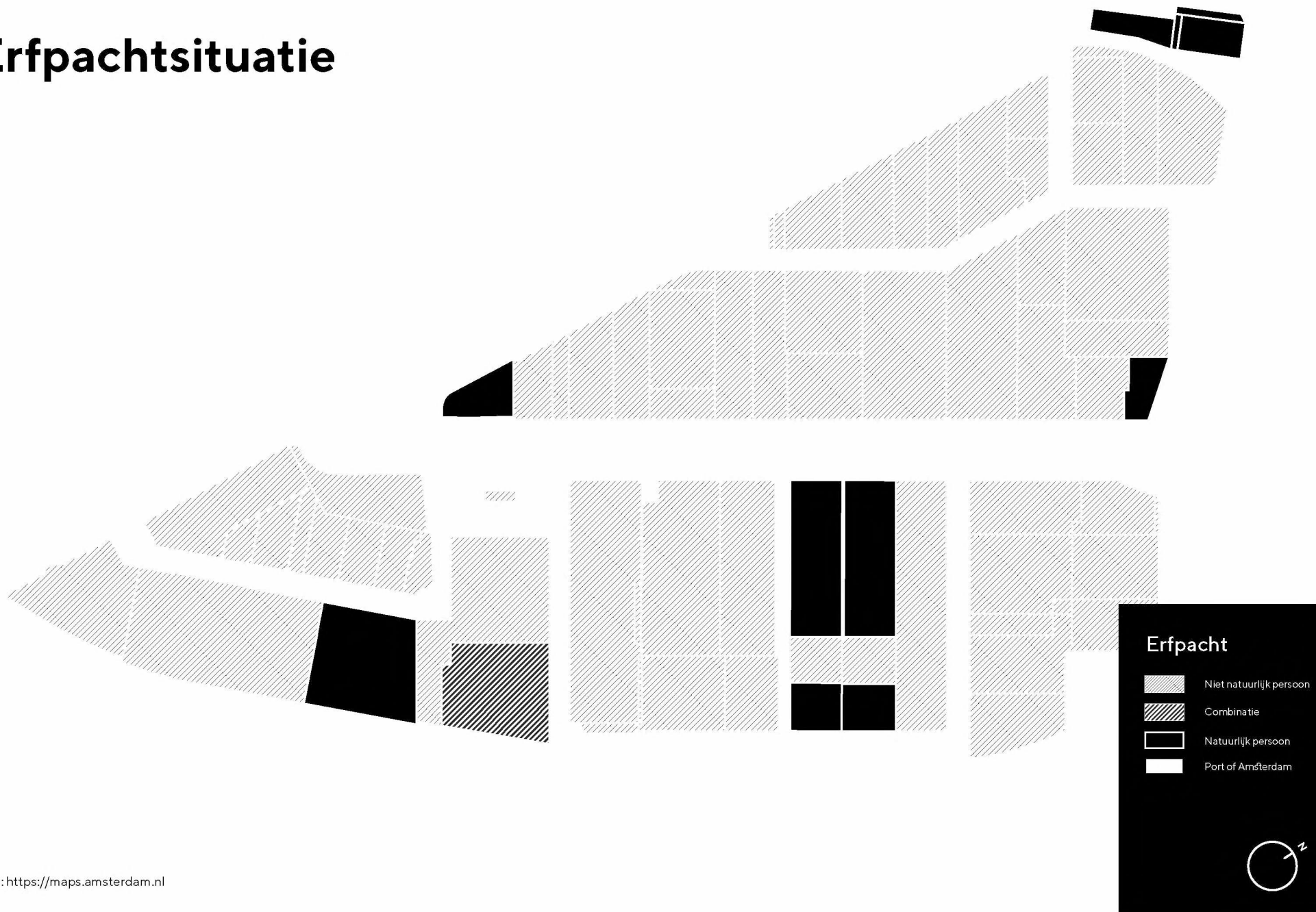
Bedrijven gesorteerd naar categorie

Automotive	Bouw	gevaarlijke stoffen ADR	veiligheid, gezondheid en milieu VGM	Pharma/medical	fast moving consumer goods FMCG	Fashion	consumenten Electronics	Supermarkt	E-commerce / e-fulfillment	overig	
Auto Service Sen	Bouwmaat		Condair B.V.		IG Impex	Marchon Benelux	WMF Nederland BV	Jumbo	UPS	CROWN relocations	GebouwWest B.V.
Toscon Amsterdam	DYKA Amsterdam				E. & A. Scheer B.V.	Groenendijk Bedrijfskleding	Nelec BV	Marqt Logistiek BV	Fietsenwinkel.nl	Crown Fine Art B.V.	DPD / Doornbos-Amsterdam BV
Carrosseriecenter Van Veen B.V.	Rensa				The Coffeevine	Summum Woman HQ			KMP Kantoormeubilair	ABE krattenwasserij	Polygon Nederland B.V.
	Toolstation Amsterdam Sloterdijk				Futurola	Mayblack Luxury Fashion				Stam en Bakker Beheer B.V.	SJV
KAV Autoverhuur B.V. Glashandel De Glasspecialist					New Ways B.V.					FaberExposize B.V.	Cycletours Holland B.V.
Verkeersschool Trilling					CJ Hendriks Group					Found	Welzorg Woning op Maat
Petit Forestier Location										JBT Food & Dairy Systems B.V.	Sandwich
Timtex Transport B.V.										New Tech installatie adviesbureau	Technisch dienstverlener Unica
Threeforce Charging Station										SAUTER	Boekenmaker Nederland
Toscon Trailer Service center										Pro Contact Inbound recruitment	Alliance Mode
GLS Amsterdam										JJENWIJ Perspectief in Geld, Werk en Gezondheid	Autobestickeren.com
										Darras Coffee Roasters	PCextreme
										Equinox Data Centre	Telesur
										Politieacademie Amsterdam	GYRO Center Amsterdam
										Technische Unie	
										Drukkerij de Bij BV	
										Autobedrijf Nieuwendijk Renault & Dacia Amsterdam West	
										Dutchband	
										Joh. Enschedé Amsterdam B.V.	
										RELX Group plc	
										Fonz Auto's	

Logistieke bedrijfsvoering

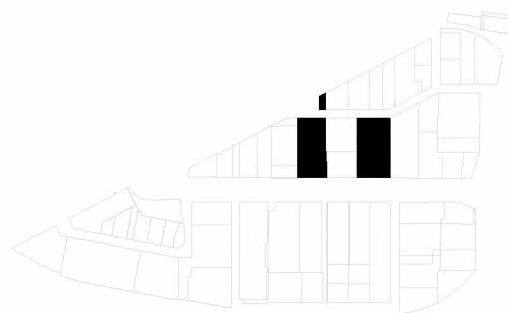


Erfpachtsituatie

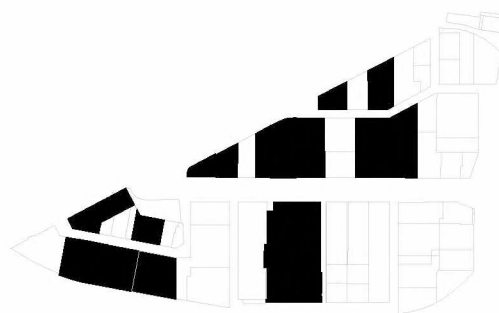


bron: <https://maps.amsterdam.nl>

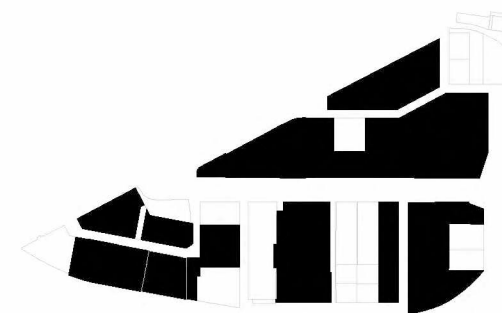
Doorlooptijd erfpachtcontracten



2025



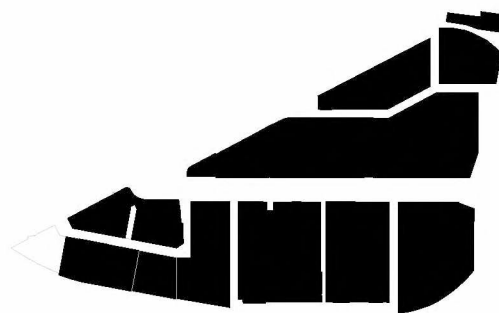
2035



2045



2055



2065

Overmaat aan ruimte

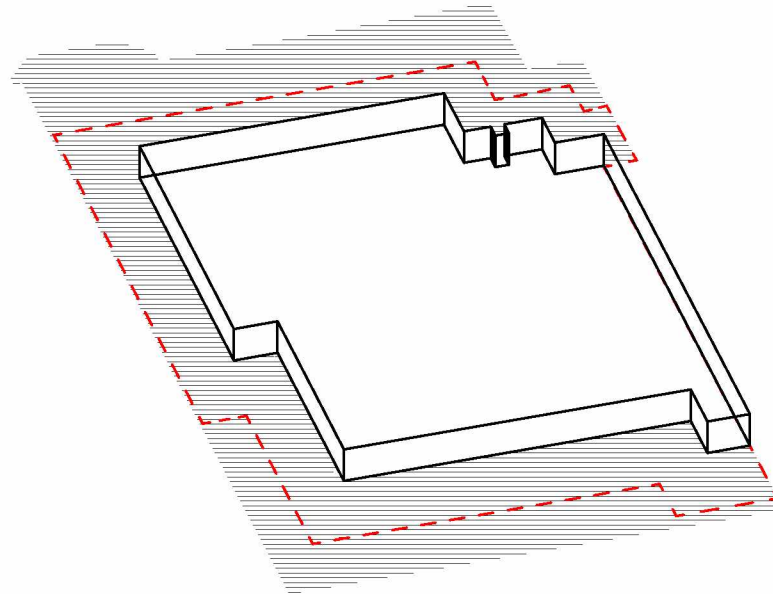
In openbaar en privaat domein!





GSI

50% van privaat eigendom bedrijventerrein is verkeersruimte



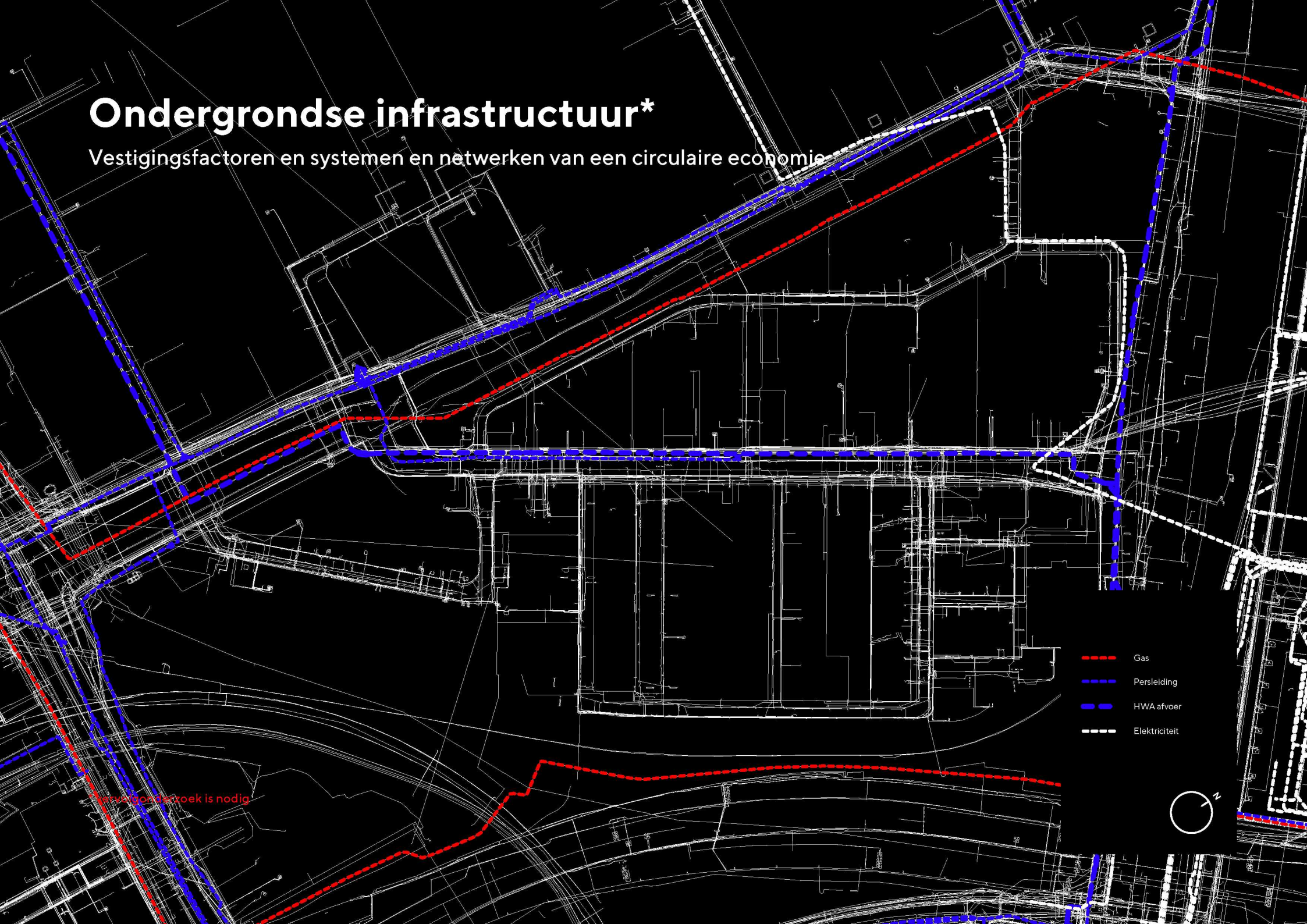
Privaat | GSI 0,5 (gemiddeld)



Max. GSI bestemmingsplan 0,75

Ondergrondse infrastructuur*

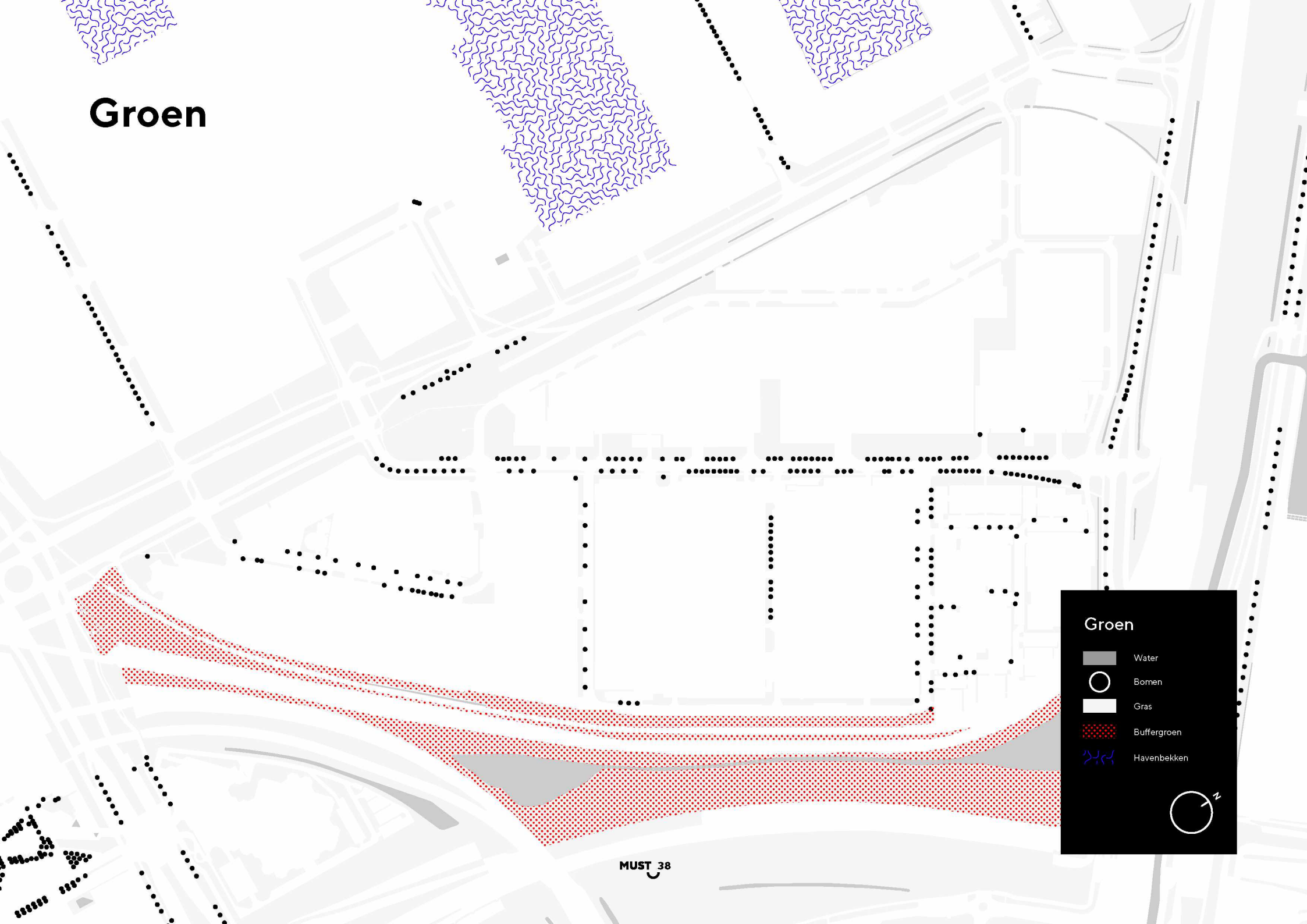
Vestigingsfactoren en systemen en netwerken van een circulaire economie



- Gas
- Persleiding
- HWA afvoer
- Elektriciteit

meer onderzoek is nodig

Groen



Groen

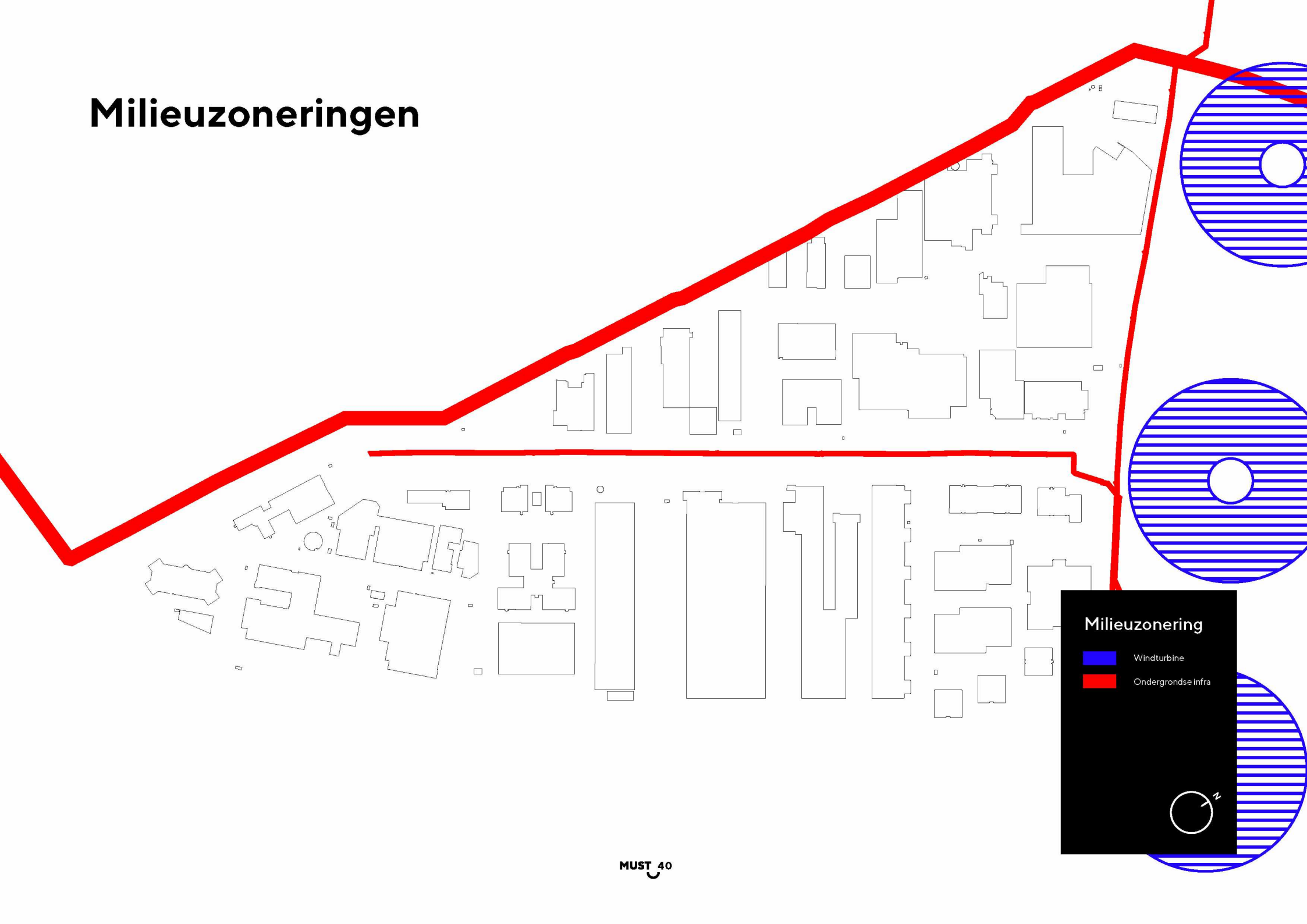
- Water
- Bomen
- Gras
- Buffergroen
- Havenbekken



Gyroscoopweg



Milieuzoneringen



Milieuzonering

-  Windturbine
-  Ondergrondse infra



Bedrijven milieucategorie 1 t/m3

Artikel 5 Bedrijf - 3

5.1 Bestemmingsomschrijving

De op de plankaart voor Bedrijf - 3 aangewezen gronden zijn bestemd voor: bedrijven, die vallen in categorie 1, 2 of 3 van de van deze regels deel uitmakende Staat van Inrichtingen bestemmingsplan

Westhaven; met daarbij behorende:

- kantoor- en andere vergelijkbare nevenruimten;
- bergingen en andere vergelijkbare nevenruimten;
- ontsluitingswegen en -paden;
- ontsluitingssporen;
- laad- en losvoorzieningen;
- parkeervoorzieningen;
- nutsvoorzieningen;
- groenvoorzieningen;
- water;
- waterstaatkundige voorzieningen;
- reclame- en kunstobjecten;
- infrastructurele voorzieningen;

alsmede:

- horeca in de categorie "Horeca IV", ter plaatse van de functieaanduiding "horeca van categorie IV";
- onderwijsvoorzieningen, uitsluitend ter plaatse van de functieaanduiding "maatschappelijk";

- kantoren ter plaatse van de functieaanduiding "kantoor";
- horecavoorzieningen in de categorieën "horeca I" en "horeca IV" met een maximum van drie vestigingen in het gehele plangebied (behoudens de mogelijkheden ingevolge de op de plankaart aangegeven functieaanduidingen "horeca" en "horeca van categorie IV") en met een maximale brutovloeroppervlakte van 120 m² per vestiging;

met dien verstande dat:

Bevi-bedrijven niet zijn toegestaan.

3. Ontwerp

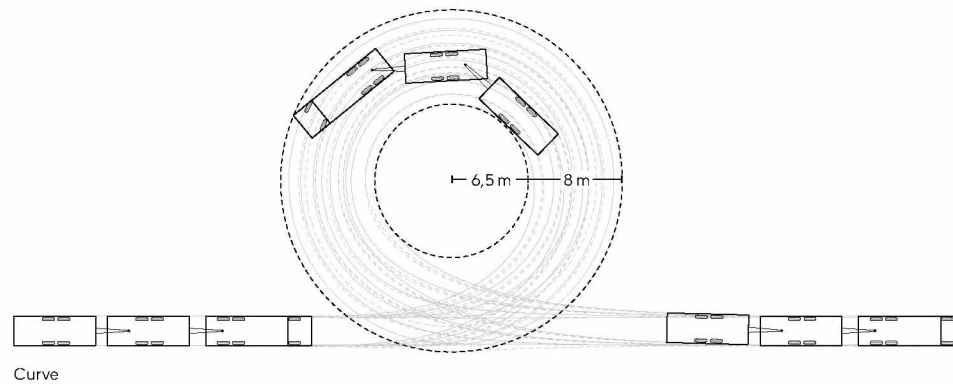
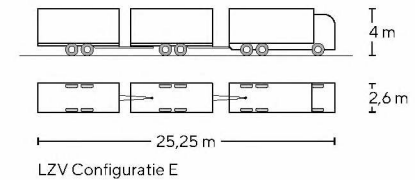
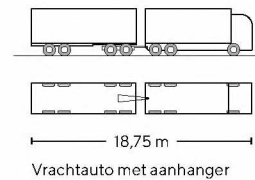
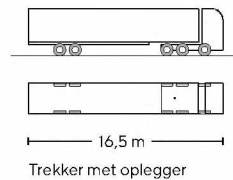
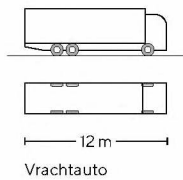
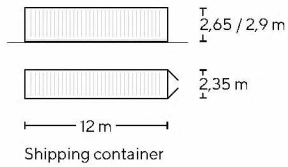
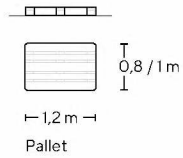
Hoe ziet de logistieke voetafdruk van de toekomst eruit?

- White Label
- Single brands

Gyroscoopweg Sloterdijk II Noord © Must

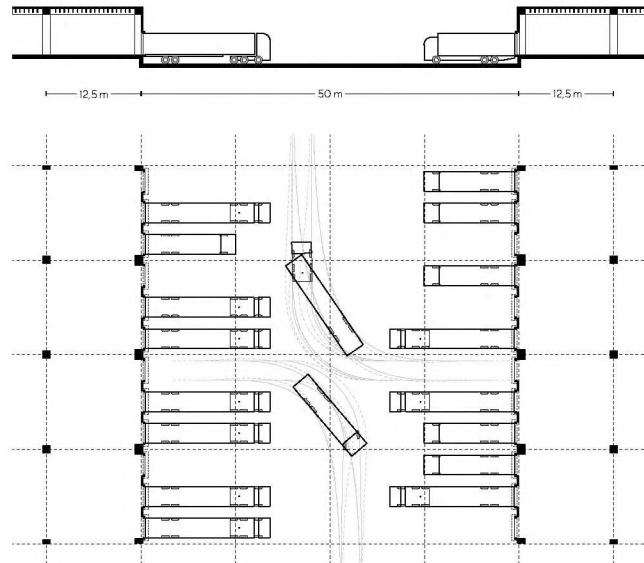
Bochtstraal LZV

Radius 6,5 (binnen-)/ 14,5 (buitenbocht) \emptyset

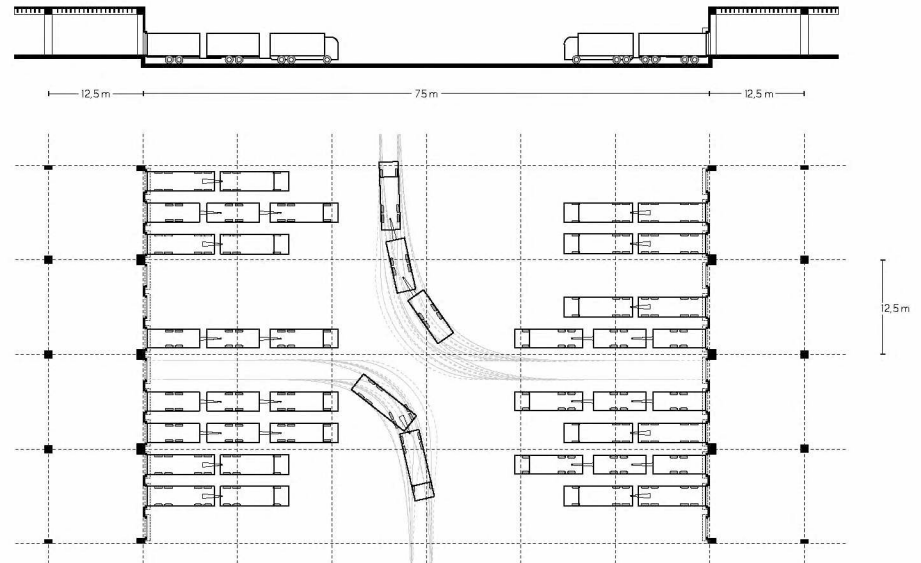


Universeel grid

12,5 x 12,5 meter



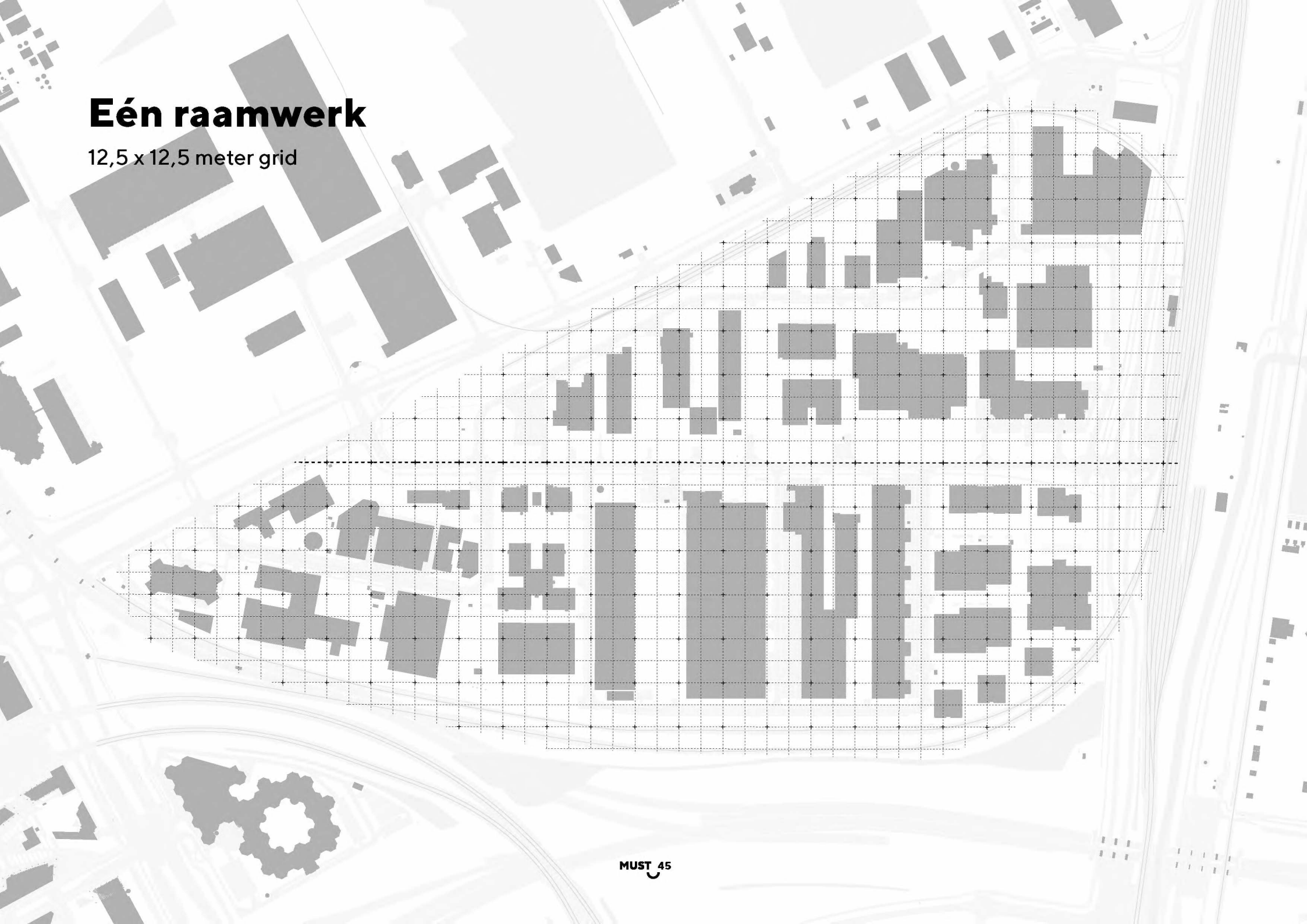
50m | Trekker met oplegger laaddock



75 m | LZV laaddock

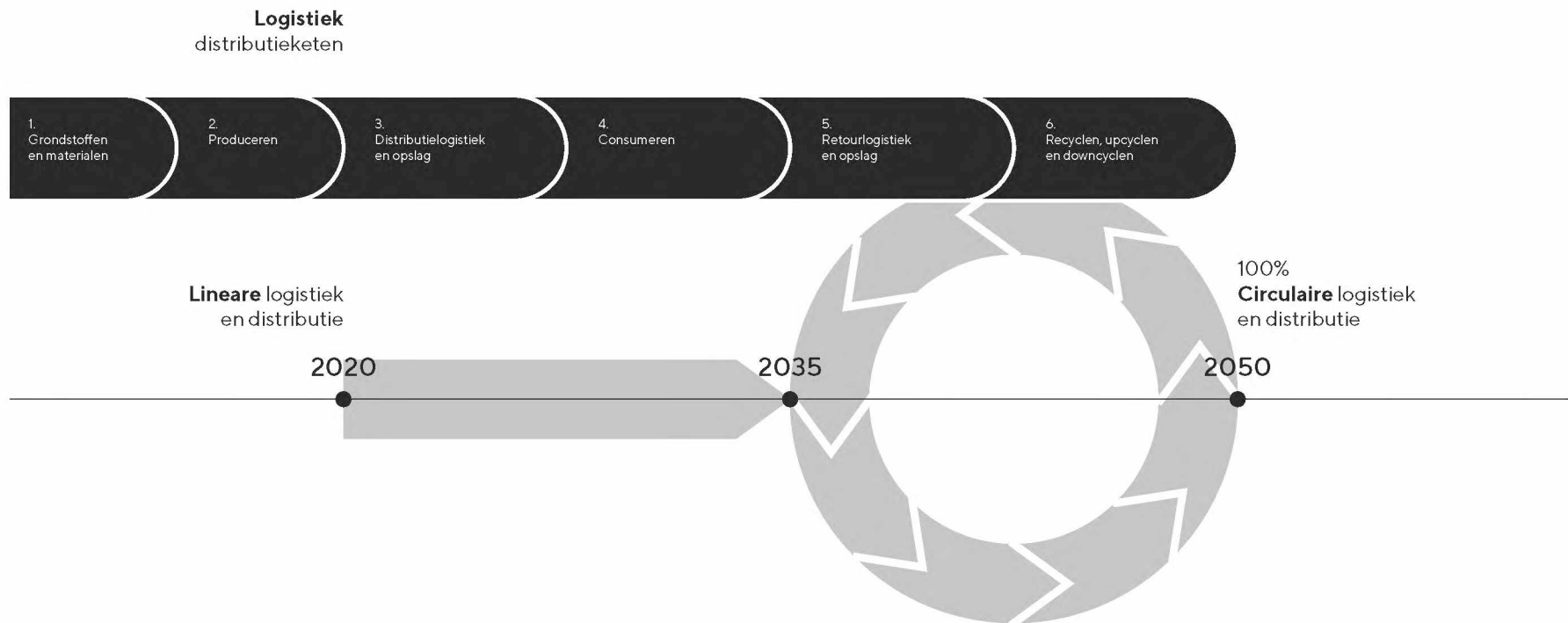
Eén raamwerk

12,5 x 12,5 meter grid



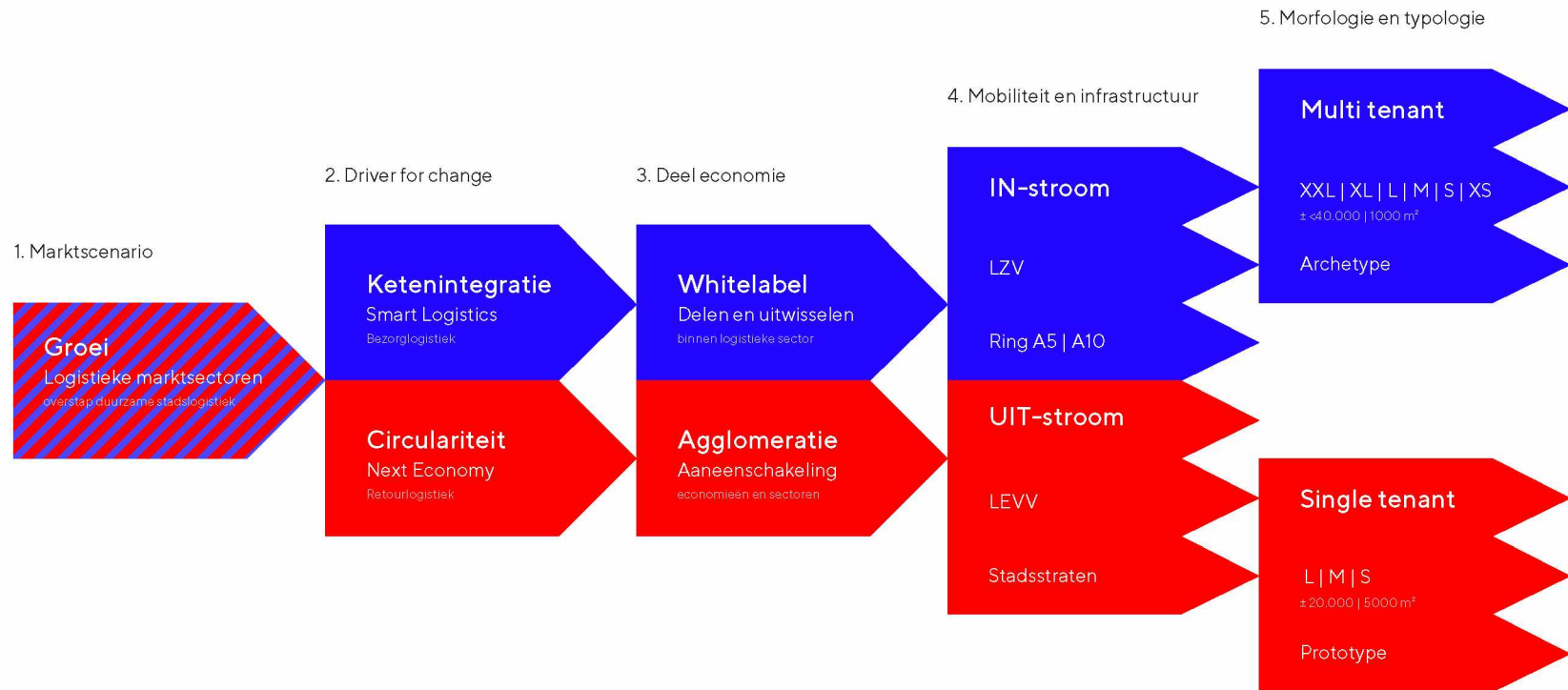
Eén transitie centraal

van lineair naar circulair economie | van bezorgenstromen naar retourstromen



Twéé modellen

overeenkomsten, verschillen en vertrekpunten ontwerpénd onderzoek



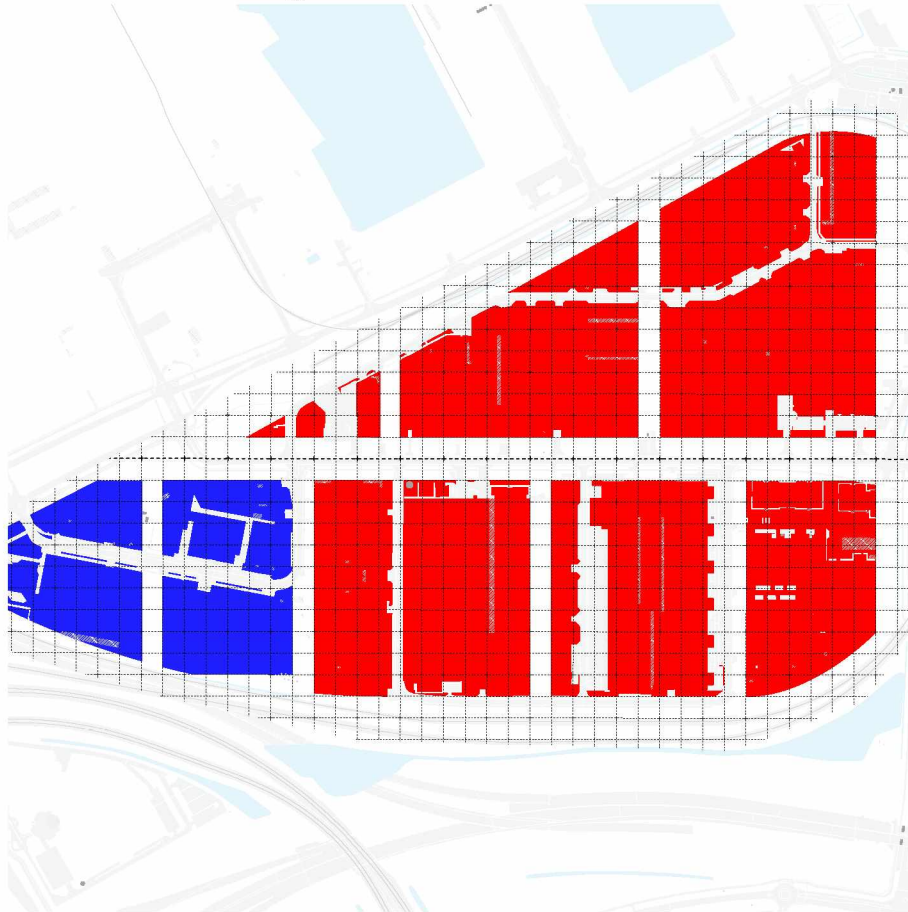
Auto Service Sen Bouwmaat

Bouwmaat

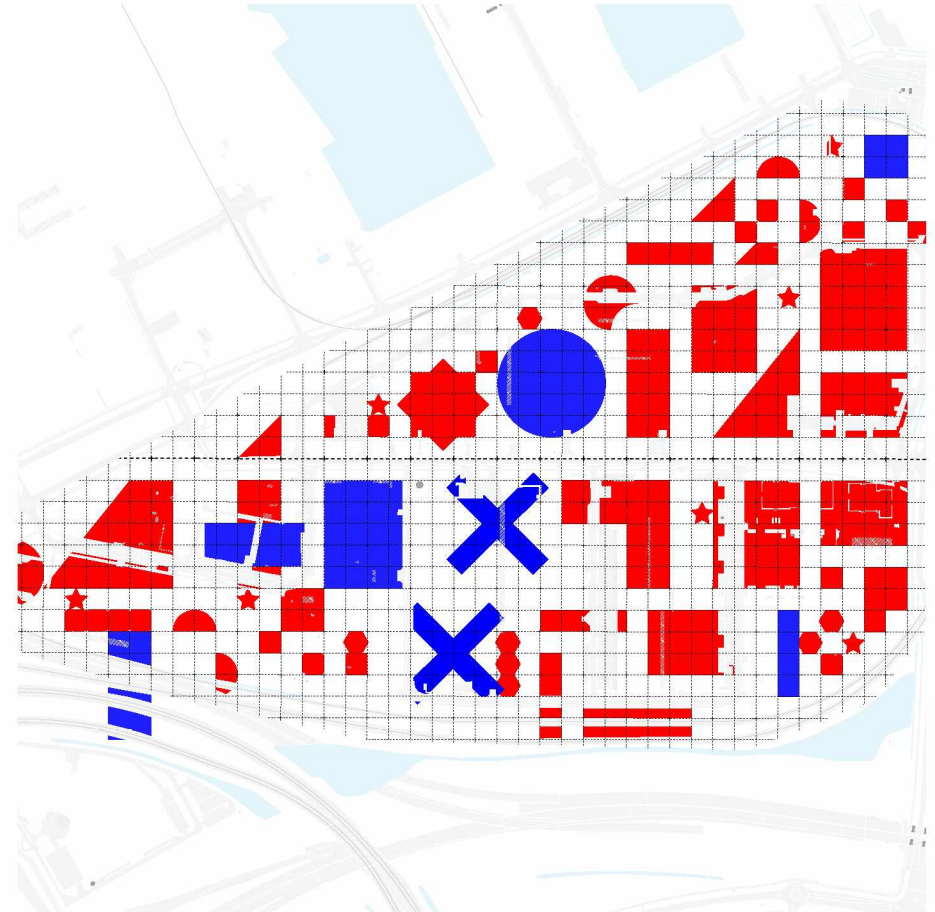
Jumbo

Twee ontwerpen



White Label of Single Brands



White label



Single brands

-  personenhub ontwikkeling
-  goederen vervoerscentrum

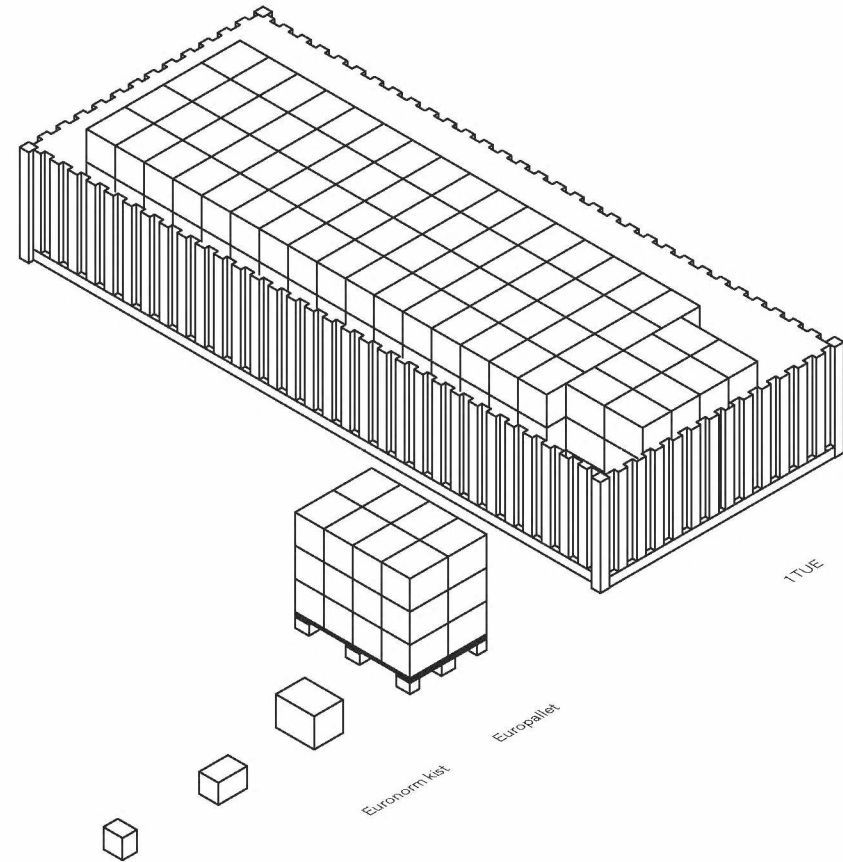
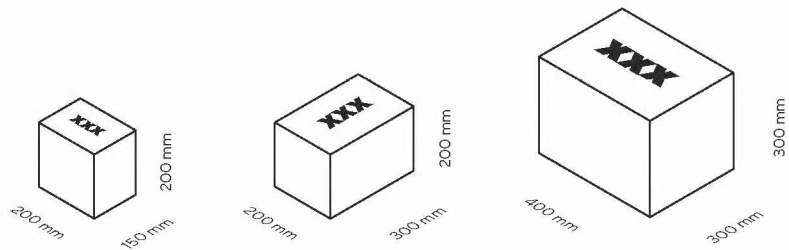


White label

KAV Autoverhuur B.V. - Amsterdam Westpoort, Sloterdijk II Noord © Must

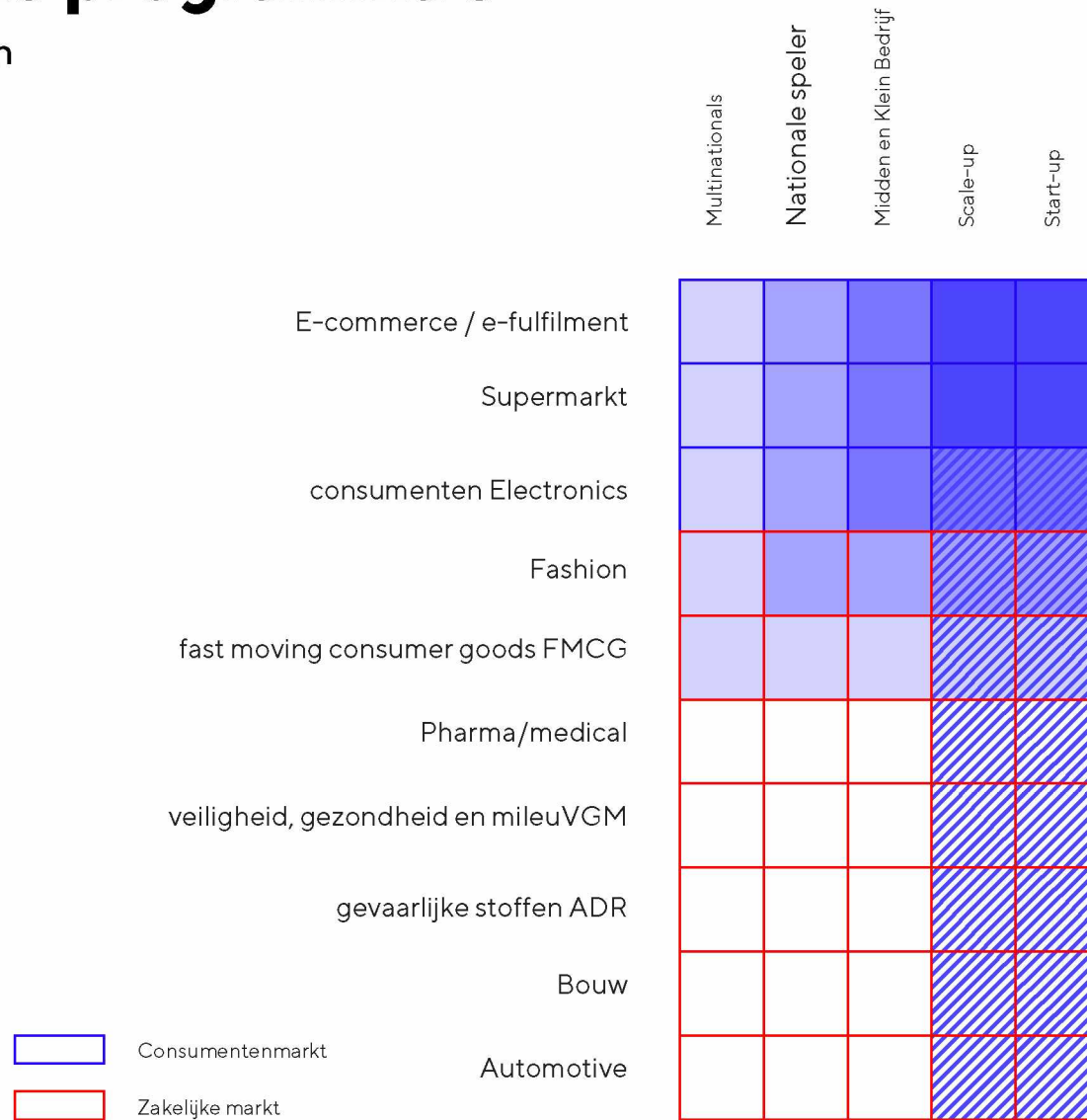
Systemverandering

Standaardisatie logistieke keten, the Amsterdam box



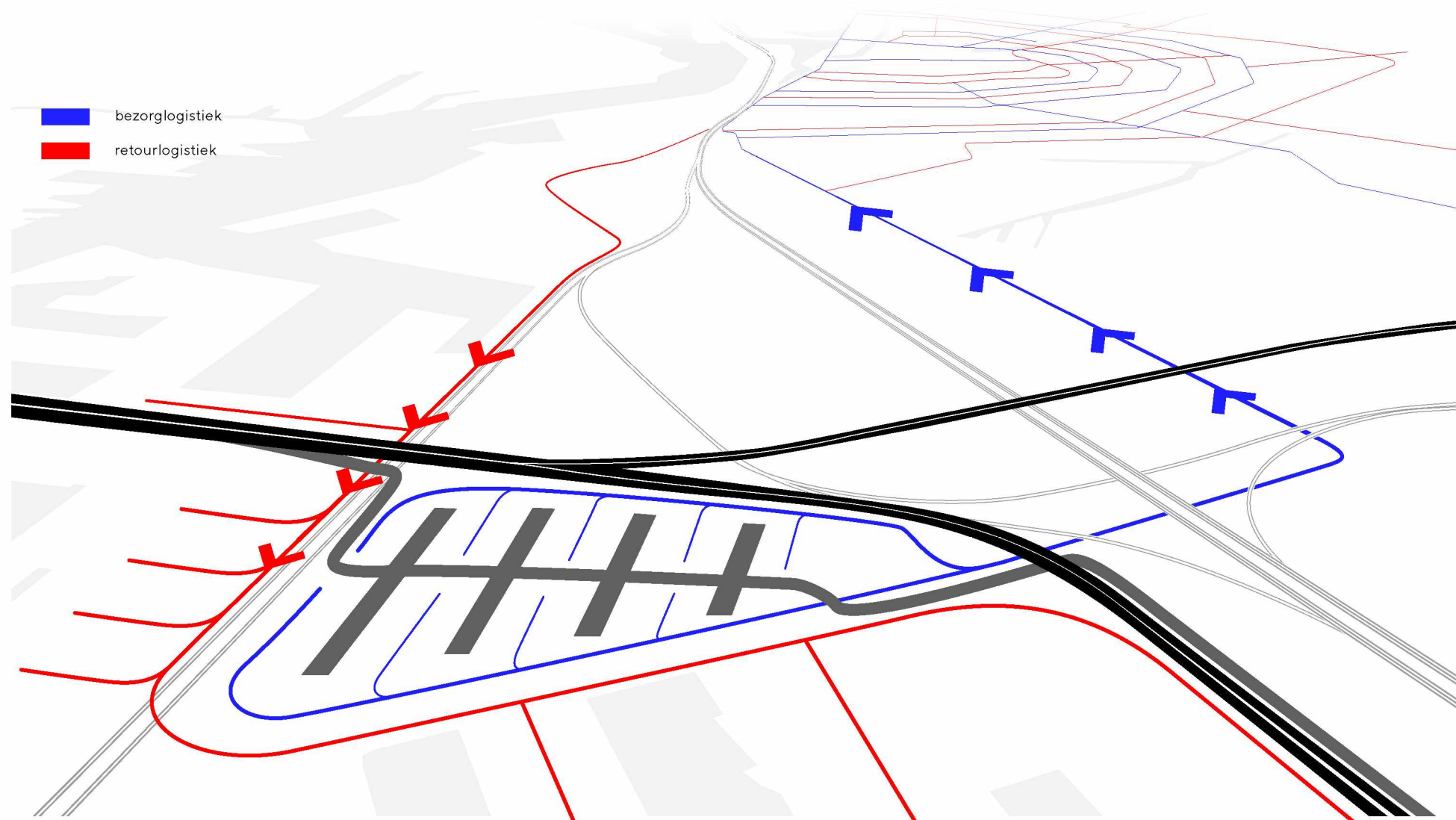
Logistieke programma's

Schaal en sectoren



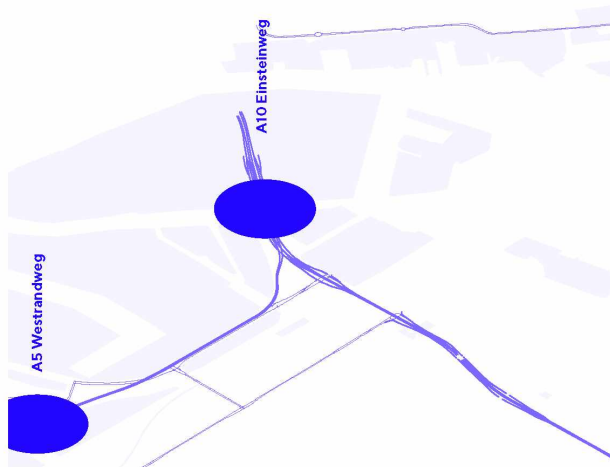
Bezorg- en retourlogistiek gescheiden

Circulariteit in havengebied

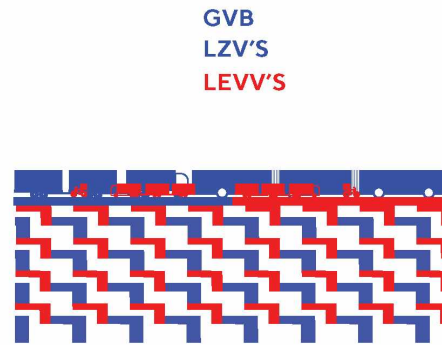


Infrastructuur en mobiliteit

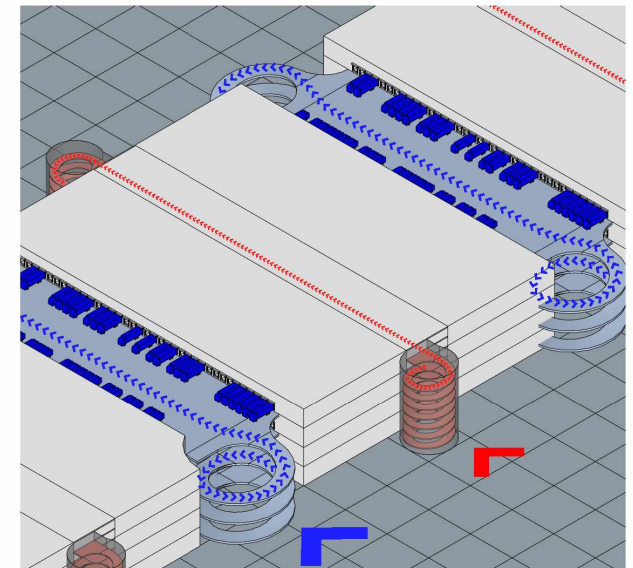
Ingrepen en concept



Amsterdam West



Bedrijventerrein SIIN

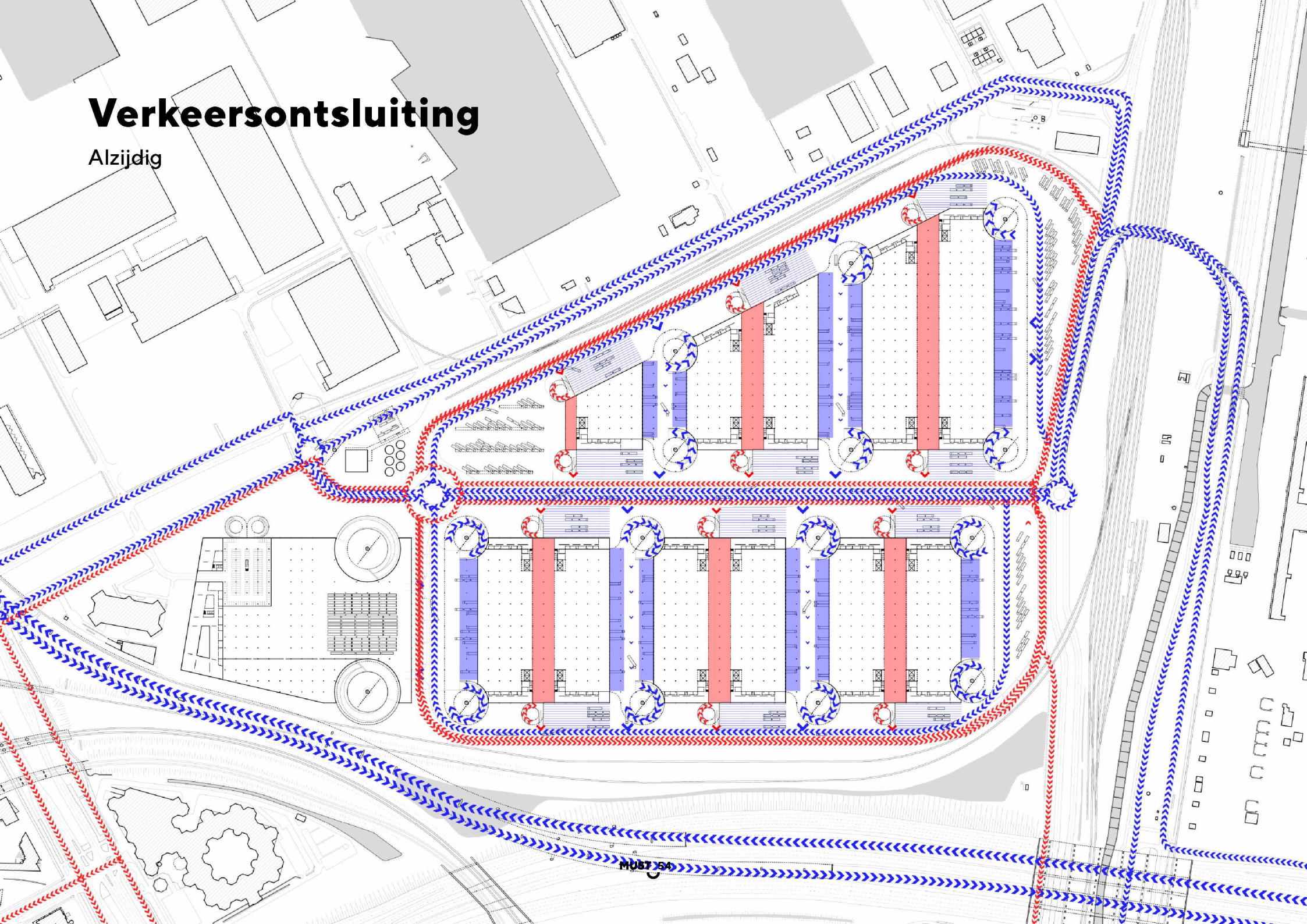


Gebouwniveau

-  bezorglogistiek
-  retourlogistiek

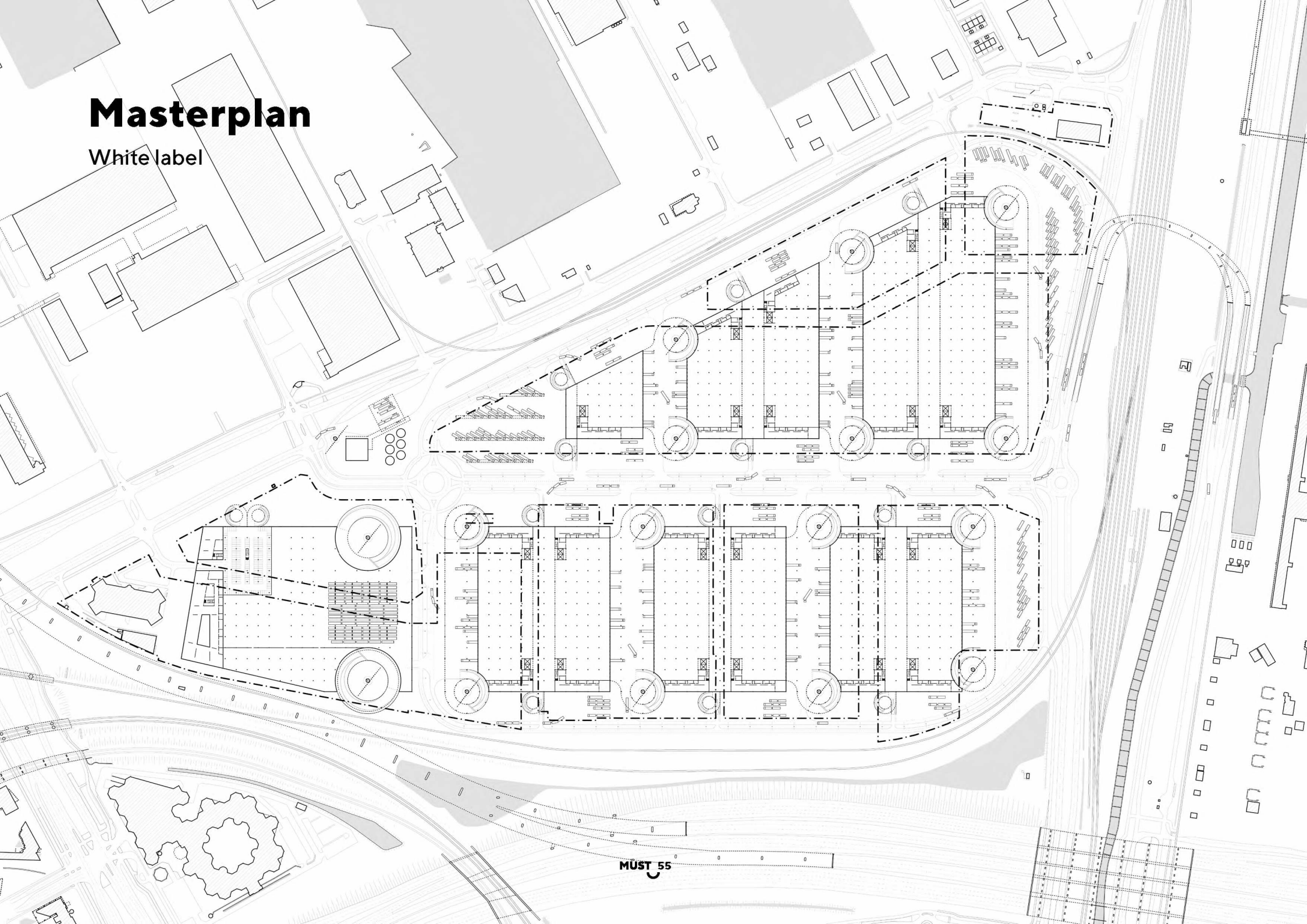
Verkeersontsluiting

Alzijdig



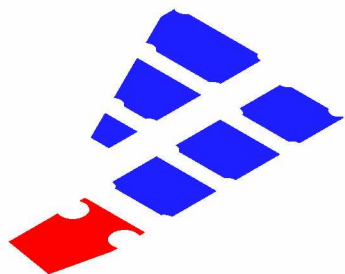
Masterplan

White label



M² | GSI | FSI | MXI

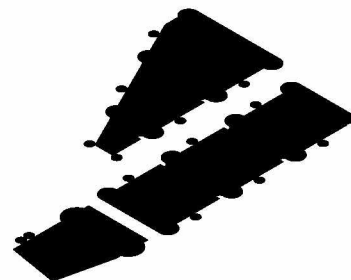
Facts and figures



M²*

±1.000.000 M²

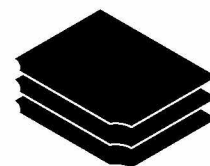
* (5 bouwlagen) excl. Millenium Tower
en gebouwde verkeersruimte



GSI*

± 0,75

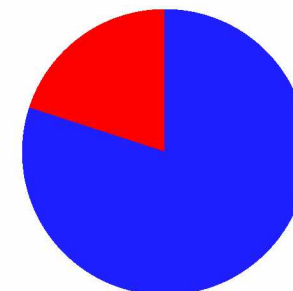
* incl. gebouwde verkeersruimte



FSI*

± 3,0

* excl. gebouwde verkeersruimte
FSI incl. gebouwde verkeersruimte 3,8














MXI*

± 0,8












* excl. gebouwde verkeersruimte
MXI = vloeroppervlak vervoerscentrum (logistiek) gedeeld
door het totale vloeroppervlak

* 353.579 m² totaal uitgeefbaar terrein huidige situatie












Sterk

 <p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Gebouwtypologie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Efficiënt ruimtegebruik, hoge floor space index (FSI) en ground space index (GSI); veel vierkante meters distributiecentra te realiseren; • Gebouwtypologie met universeel grid biedt flexibiliteit voor krimp en groei van bedrijven.
 <p>Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Haven</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Efficiënte bedrijfsprocessen, vervoerscentrum functioneert als logistieke machine met een geautomatiseerd op- en overslagsysteem, digitaal en met robots;
 <p>Economie</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Circulariteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Energie</p> <ul style="list-style-type: none"> • -
 <p>Fasering</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebouwtypologie (gespiegelde cross-dock situatie) laat zich makkelijk stapelen; 	 <p>Water</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • -









Zwak

 <p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Weinig sociale controle, nodigt in avonduren ongewenste activiteiten uit • Functioneel karakter, geen verblijfskwaliteit, geen aantrekkelijke plek, bestemming voor bezoekers 	 <p>Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grondposities, werven van meerdere percelen om ontwikkeling mogelijk te maken; vergt sterke rol van de overheid (sturing en initiatief) • Weinig sociale controle, nodigt in avonduren ongewenste activiteiten uit • Functioneel karakter, geen verblijfskwaliteit, geen aantrekkelijke plek, bestemming voor bezoekers • Zichtbaarheid van bedrijven beperkt • Sterke focus op bepaalde marktsegment uit de lo- 	 <p>Gebouwtypologie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grondposities, werven van meerdere percelen om ontwikkeling mogelijk te maken; vergt sterke rol van de overheid (sturing en initiatief) • Weinig sociale controle, nodigt in avonduren ongewenste activiteiten uit • Functioneel karakter, geen verblijfskwaliteit, geen aantrekkelijke plek, bestemming voor bezoekers • Zichtbaarheid van bedrijven beperkt • Sterke focus op bepaalde marktsegment uit de lo-
 <p>Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sluit totaal-hub concept uit, geen menging met andere programma's en thema's 	 <p>Haven</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zichtbaarheid van bedrijven beperkt, geen merkbeleving, branding en identiteit; • Sterke focus op bepaalde schaal bedrijven en marktsegment uit de logistieke sector (consumentenmarkt, e-commerce en e-fulfilment) • Sluit totaal-hub concept uit, geen menging met andere programma's en thema's
 <p>Economie</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Circulariteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Energie</p> <ul style="list-style-type: none"> • -
 <p>Fasering</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grondposities, werven van meerdere percelen om ontwikkeling mogelijk te maken; vergt sterke rol van de overheid (sturing en initiatief) 	 <p>Water</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • -

Kans

 <p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gecentraliseerde Energieopwekking, kansen voor grootschalige energieproductie op dakoppervlak en windmolens in openbare ruimte; • Gestandaardiseerd Amsterdam's logistiek systeem, stimuleert innovatie in gehele logistieke sector. • Bereikbaarheid van de stad vermindert (bemoeilijkt aanbod op andere locaties), terwijl de vraag naar stadsbevoorrading toeneemt (helpt business-case initiatiefnemer) 	 <p>Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Nieuw 'eindstation' personenhub aansluiten op openbaar vervoer netwerk, introductie van nieuwe busverbinding naar Station Sloterdijk; • Voedselproductie op daklandschap met kassen; • Verbinding maken met afvalverwerkings- en energiebedrijven alsmede terminals met kade in de haven; • Werkgelegenheid focus op extra laagwaardige banen. 	 <p>Gebouwtypologie</p> <ul style="list-style-type: none"> • -
 <p>Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gestandaardiseerd Amsterdam's logistiek systeem, stimuleert innovatie in gehele logistieke sector. • Bereikbaarheid van de stad vermindert (bemoeilijkt aanbod op andere locaties), terwijl de vraag naar stadsbevoorrading toeneemt (helpt business-case initiatiefnemer) 	 <p>Haven</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbinding maken met afvalverwerkings- en energiebedrijven alsmede terminals met kade in de haven; • Werkgelegenheid focus op extra laagwaardige banen. 	 <p>Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Postpakketten hub opslag, overslag en sorteren van retour- en uitvoerstromen; • Logistiek, whitelabel opslaan en bezorgen via een bedrijf dat door andere bedrijven worden ge-rebrand; • The Amsterdam Box, standaardisatie van logistiek door introductie van maatvasten pakketten;
 <p>Economie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Werkgelegenheid focus op extra laagwaardige banen (post- en pakket bezorgers). 	 <p>Circulariteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Voedselproductie op daklandschap met kassen; 	 <p>Energie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gecentraliseerde Energieopwekking, kansen voor grootschalige energieproductie op dakoppervlak en windmolens in openbare ruimte; • Energiebatterij, vloot aan levende voertuigen vormt netwerk van energie-uitwisseling;
 <p>Fasering</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Water</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • -

Bedreigingen

 <p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder 	 <p>Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder 	 <p>Gebouwtypologie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder
 <p>Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder 	 <p>Haven</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder 	 <p>Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder
 <p>Economie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder 	 <p>Circulariteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder 	 <p>Energie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder
 <p>Fasering</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder 	 <p>Water</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder 	<ul style="list-style-type: none"> • Flexibel en adaptief, model kan slecht inspelen op markt- en systeemveranderingen; • Hoge voorinvestering bedreigd realiseerbaarheid • Onvoldoende beeld op de gebruikers en commitment. • Zet in op aanpassingsvermogen van meerdere partijen (iedereen moet zich conformeren tot één systeem) • Variant behoeft sterke en sturende regievoerder

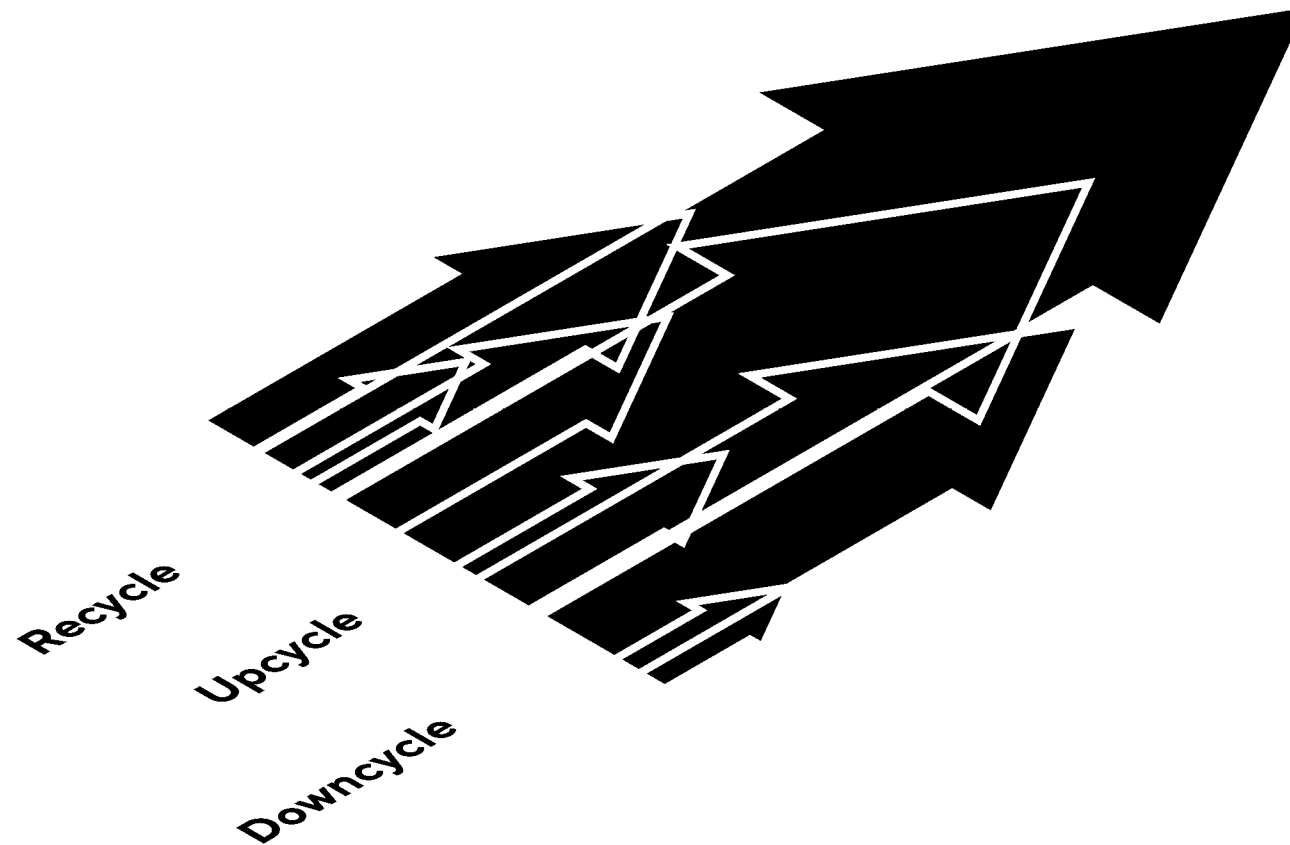


Single brands

Rhonestweg, Sloterdijk II Noord © Must

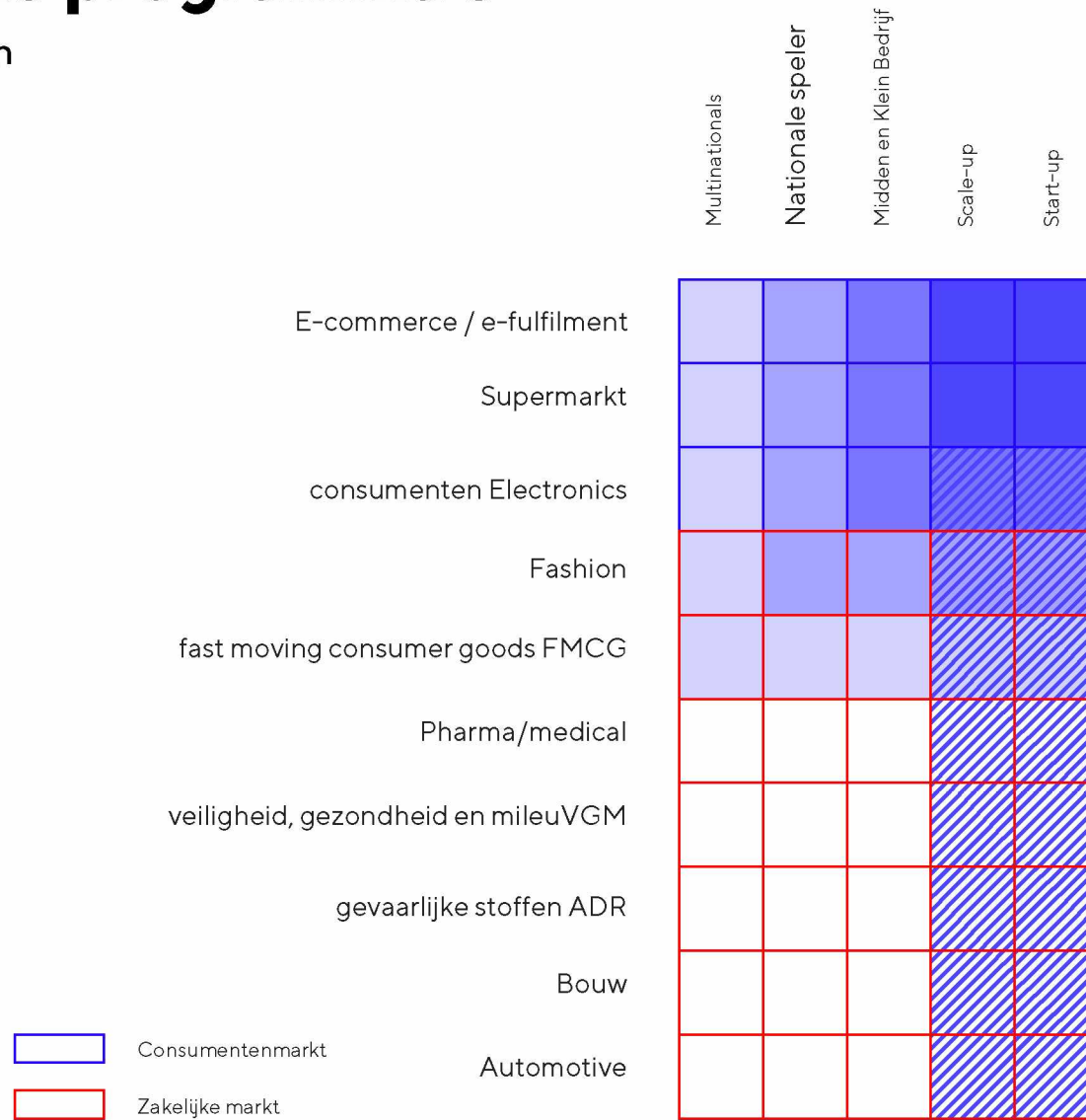
Systemverandering

Circulaire waardecreatie op locatie



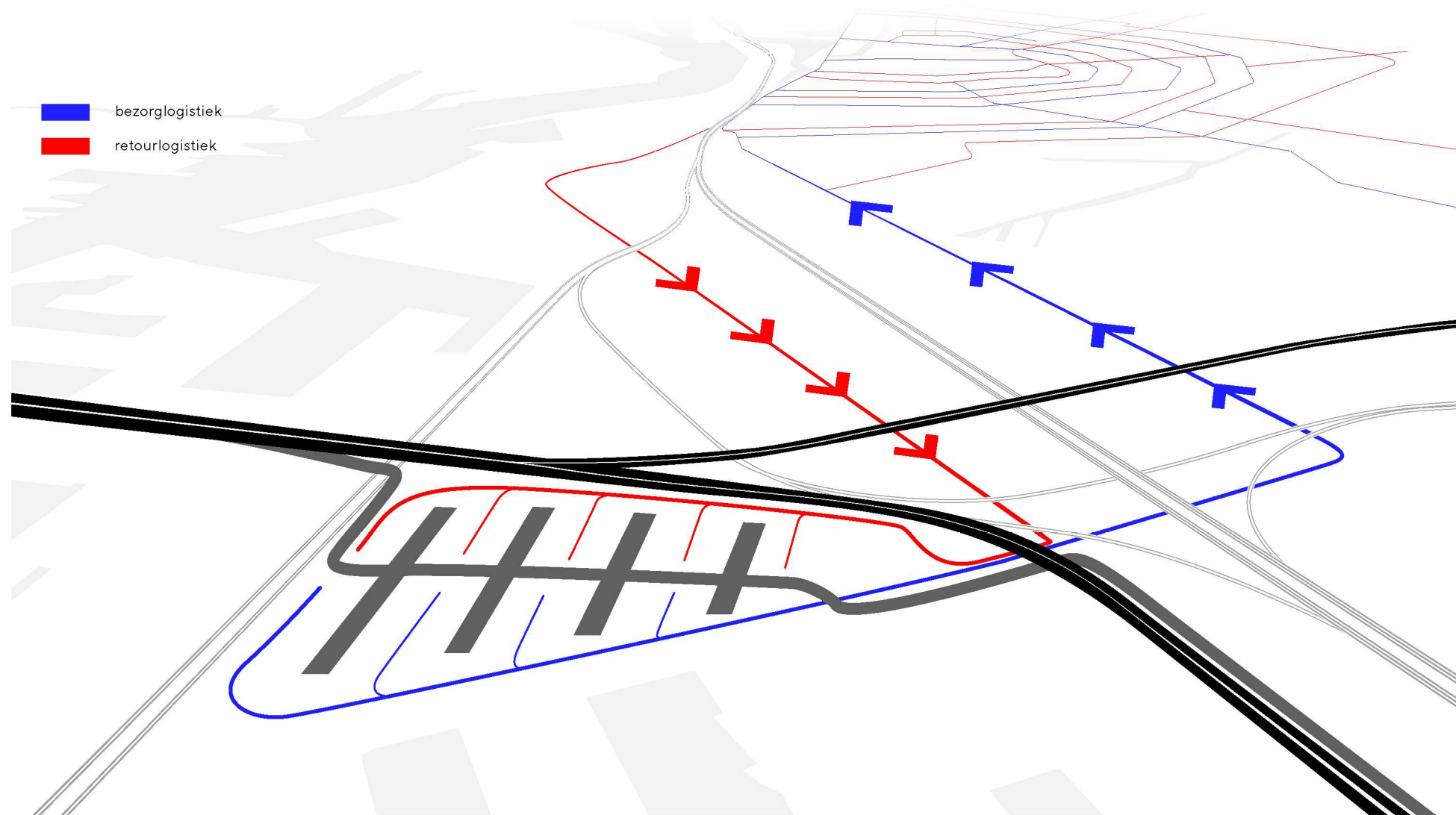
Logistieke programma's

Schaal en sectoren



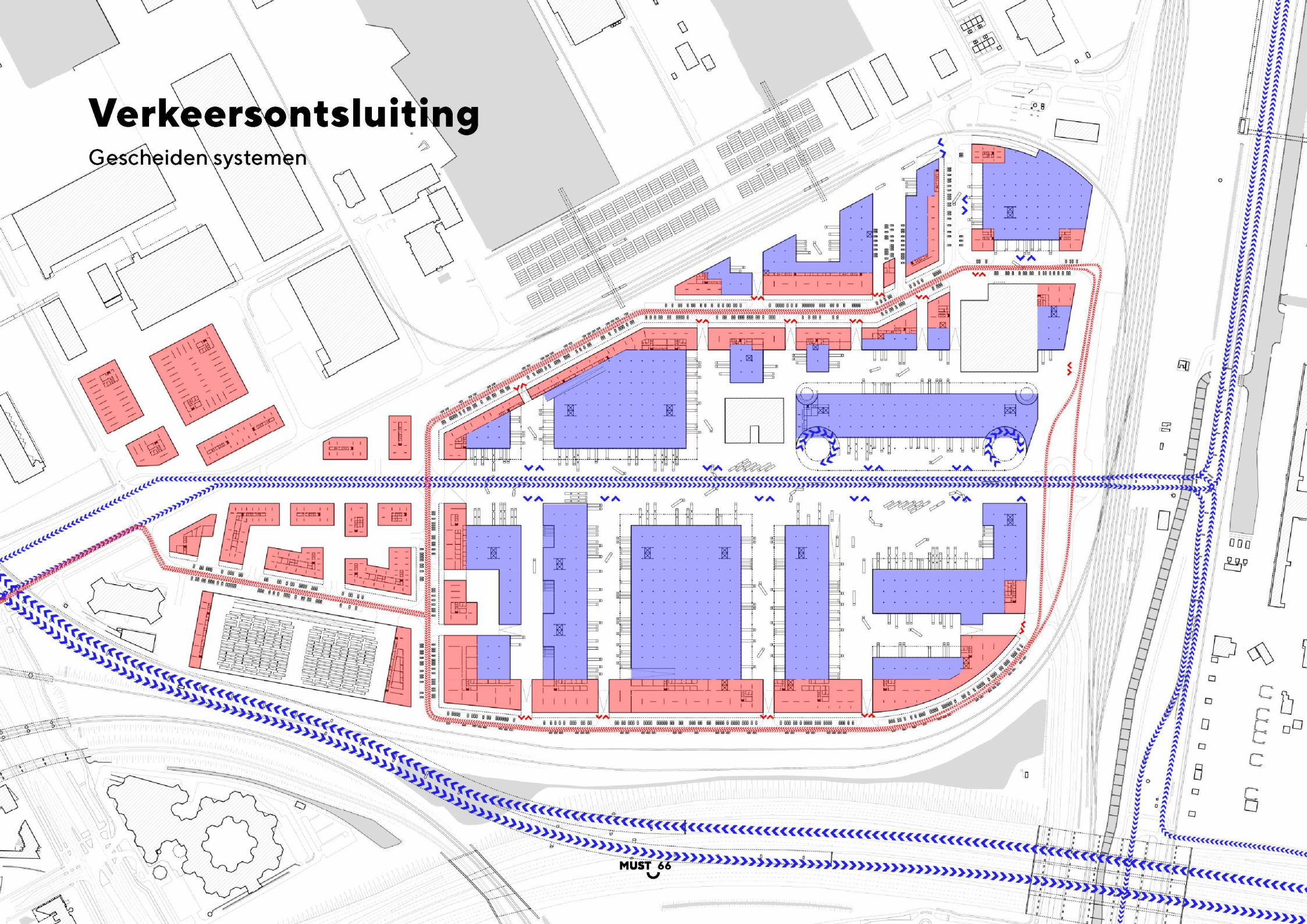
Bezorg- en retourlogistiek

Circulariteit op locatie



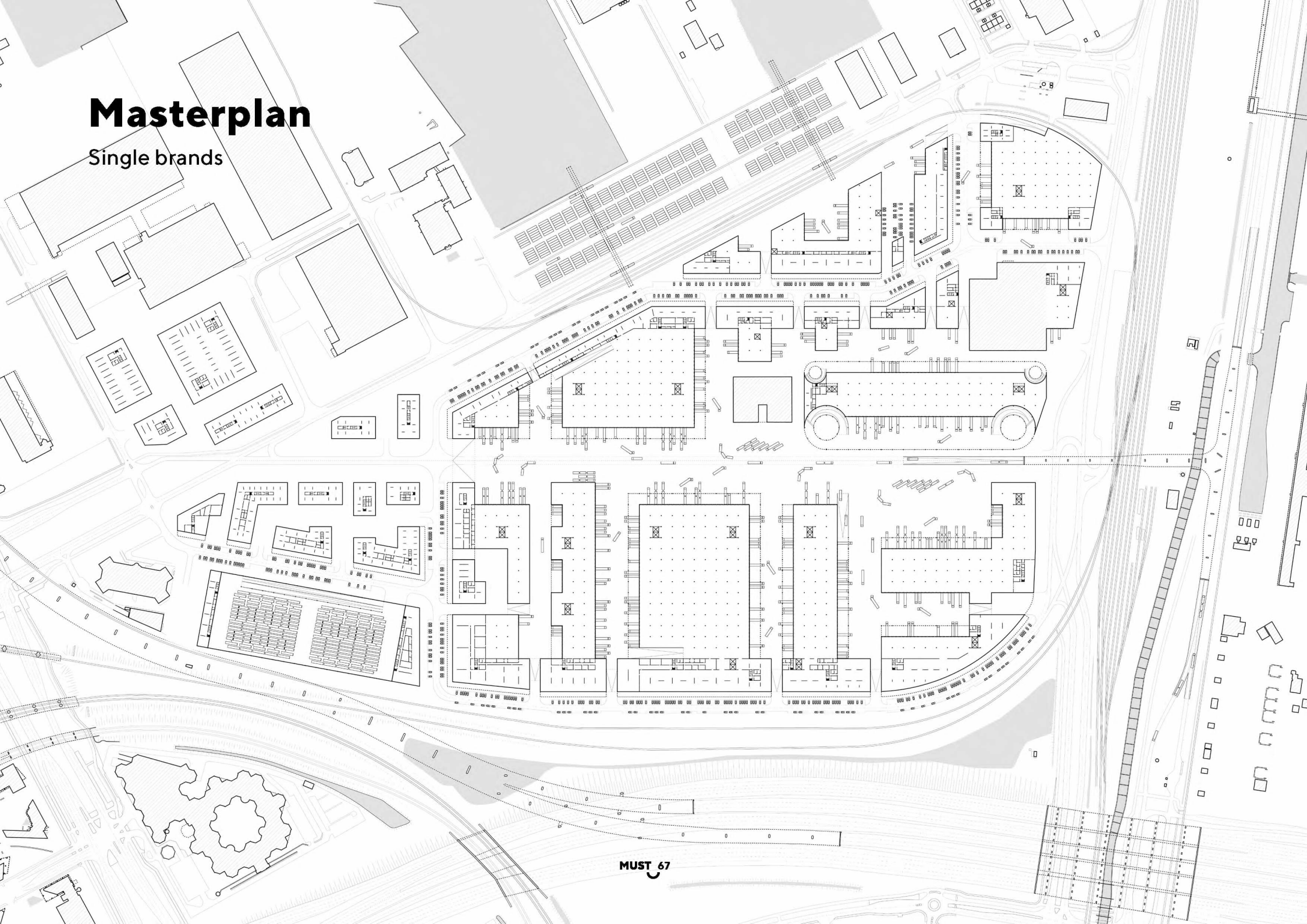
Verkeersontsluiting

Gescheiden systemen



Masterplan

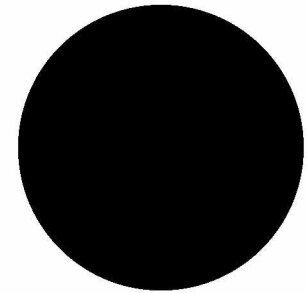
Single brands



M² | FSI | GSI | MXI

Facts and figures

P.M.



M²

± M²

GSI

± GSI












FSI

± FSI












MXI

± MXI












Sterk

 <p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plekken en bestemmingen, clusteren van activiteiten voor werknemers, bezoekers en passanten 	 <p>Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fijnmazige infrastructuur en verbindingen 	 <p>Gebouwtypologie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Flexibiliteit (sloop-nieuwbouw), eeuwige transformatie, adaptief en flexibel; • Gebouwtypologie (gespiegelde cross-dock situatie) laat zich makkelijk stapelen; • Gebouwtypologie met universeel grid biedt flexibiliteit voor krimp en groei vraag van bedrijven.
 <p>Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Haven</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> • -
 <p>Economie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Agglomeratiekracht, samenwerking en uitwisseling van kennis, innovatie en verschillende bedrijfsprocessen; • Next Economy, nieuwe vormen van produceren en internet-infrastructuur 	 <p>Circulariteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Circulariteit, verbinden en sluiten van kringlopen op schaalniveau van het bedrijventerrein, waardecreatie op locatie! 	 <p>Energie</p> <ul style="list-style-type: none"> • -
 <p>Fasering</p> <ul style="list-style-type: none"> • Fasering, strategische uitservering voor 	 <p>Water</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • -












Zwak

 <p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none">• -	 <p>Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none">• -	 <p>Gebouwtypologie</p> <ul style="list-style-type: none">• Inefficiënt gebruik van kavel en terrein, veel ruimte gaat verloren aan verkeersruimte.
 <p>Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none">• -	 <p>Haven</p> <ul style="list-style-type: none">• -	 <p>Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none">• Ieder zijn eigen systeem, niet integraal
 <p>Economie</p> <ul style="list-style-type: none">• -	 <p>Circulariteit</p> <ul style="list-style-type: none">• -	 <p>Energie</p> <ul style="list-style-type: none">• -
 <p>Fasering</p> <ul style="list-style-type: none">• Mobiliteitsconcept, sturend voor ordening van bedrijfsprocessen en uitgifte bouwkvavels;	 <p>Water</p> <ul style="list-style-type: none">• -	<ul style="list-style-type: none">• -

Kans

 <p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none"> • Duurzame straatprofielen, thema's zoals voedsel, water, energie, biodiversiteit zicht- en tastbaar in de openbare ruimte. 	 <p>Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Gebouwtypologie</p> <ul style="list-style-type: none"> • -
 <p>Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Haven</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stadsdistributie over water, overslagpunt bevoorraden van de stad met vrachtschepen; • Stadsdistributie over het spoor, overslagpunt bevoorraden van de stad met goederentreinen;
 <p>Economie</p> <ul style="list-style-type: none"> • Hoogwaardige productie en grootschalige retail en gemeenschappen met gespecialiseerde gildes van ambachten; • Werkgelegenheid extra hoogwaardige banen, bv. software ontwikkelaars, tech ingenieurs 	 <p>Circulariteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Stedelijke mijnbouw, terugwinnen, hergebruiken, repareren, opknappen en recyclen van producten en materialen; • Grondstoffen hub opslag, overslag en sorteren van retour- en uitvoerstromen; 	 <p>Energie</p> <ul style="list-style-type: none"> • -
 <p>Fasering</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	 <p>Water</p> <ul style="list-style-type: none"> • - 	<ul style="list-style-type: none"> • -

Bedreiging

 <p>Openbare ruimte</p> <ul style="list-style-type: none">-	 <p>Infrastructuur</p> <ul style="list-style-type: none">-	 <p>Gebouwtypologie</p> <ul style="list-style-type: none">-
 <p>Amsterdam</p> <ul style="list-style-type: none">• Zwakke positionering en profilering, vervoerscentrum wordt zoals alle andere 'multifunctionele' bedrijventerreinen;	 <p>Haven</p> <ul style="list-style-type: none">-	 <p>Logistiek</p> <ul style="list-style-type: none">• Ontwikkeling logistieke hub komt niet van de grond door multifunctioneel accent, karakter van vervoerscentrum.
 <p>Economie</p> <ul style="list-style-type: none">-	 <p>Circulariteit</p> <ul style="list-style-type: none">-	 <p>Energie</p> <ul style="list-style-type: none">-
 <p>Fasering</p> <ul style="list-style-type: none">-	 <p>Water</p> <ul style="list-style-type: none">-	<ul style="list-style-type: none">-

4. Vervolg vragen



Hoe nu verder? Wat zijn de belangrijkste vervolgstappen die gezet moeten worden?

Gyroscoopweg, Sloterdijk II Noord © Must

Vervolgstappen

Hoe nu verder?

1. Vestigingsfactoren, positionering en profilering vervoerscentrum in netwerk van hubs (benoemen locatie specifieke kwaliteiten en boven-lokale kansen i.r.t. andere kansrijke locaties voor hub ontwikkelingen);
2. Stakeholders analyse betrokken partijen, formuleren van gezamenlijke agendapunten, rollen en posities (wat zijn de belangrijkste aanjagers voor verandering, routekaart voor ontwikkeling?)
3. Marktonderzoek naar trends en ontwikkelingen stadslogistieke sector Metropoolregio Amsterdam (kansrijke logistieke sectoren en programma's voor vervoerscentrum);
4. Raamwerk stedenbouwkundigplan, bouwstenen, spelregels en ontwikkelpad voor ontwikkeling (uitgangspunten en randvoorwaarden - combinatie van beide modellen - inrichting openbare ruimte en bouwkevels formuleren);
5. Mobiliteitsonderzoek naar verkeersbelasting van nieuwe personen hub en vervoerscentrumontwikkeling (identificeren kansen en knelpunten verkeersnetwerk) in samenwerking met Havenbedrijf en Rijkswaterstaat;
6. Kansverkenning energieconcept in samenhang met transformatie NUON-centrale.

Must Stedebouw

5.1.2,e

5.1.2,e

5.1.2,e

Lutmastraat 191 G+H
Postbus 16631
1001 RC Amsterdam
T +31 (0)20 470 20 13

mail@must.nl
www.must.nl

Contactpersonen

5.1.2,e

Must Stedenbouw

5.1.2,e @must.nl

5.1.2,e

gemeente Amsterdam

5.1.2,e @amsterdam.nl

5.1.2,e

Havenbedrijf Amsterdam

5.1.2,e @portofamsterdam.com

Achtergronddocumenten

- Werken aan een nieuw Amsterdam, ORAM, 2019
- Levv logic, HVA, 2018
- De omvang van stadslogistiek, CE Delft, 2016

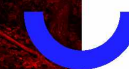


✘ Gemeente
✘ Amsterdam
✘

✘ Port of Amsterdam



5. Bijlagen

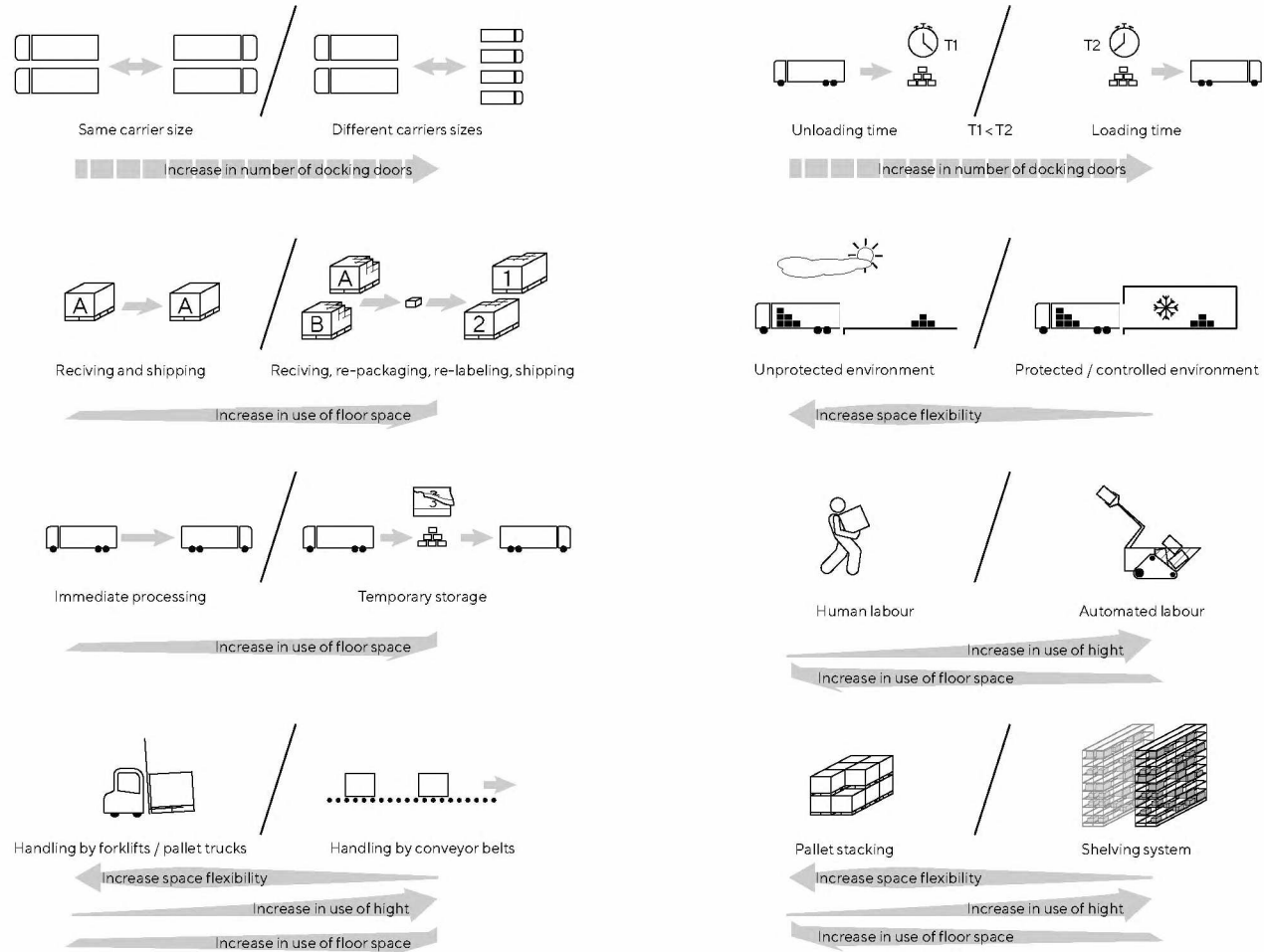


Referentie- en schaalstudie

Gyroscoopweg, spoortrace, Sloterdijk II Noord © Must

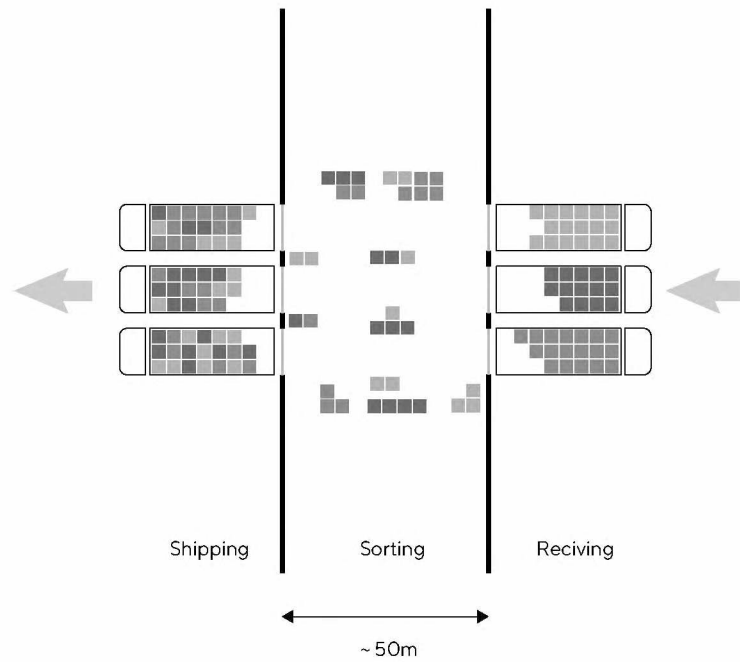
Handelingen en activiteiten

Gebouwtypologieën a.h.v. aard van logistieke handelingen en activiteiten

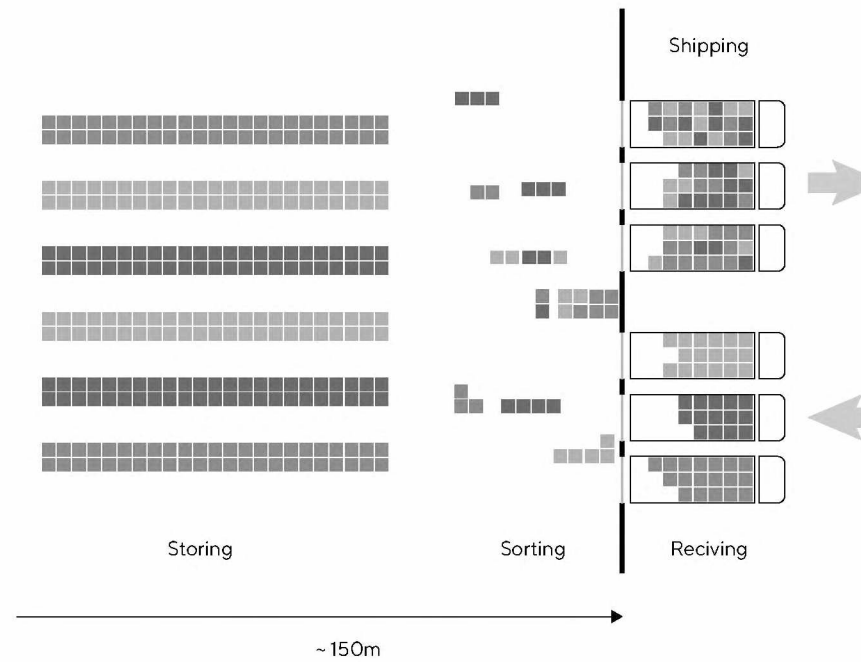


Typologien

Twee archetype



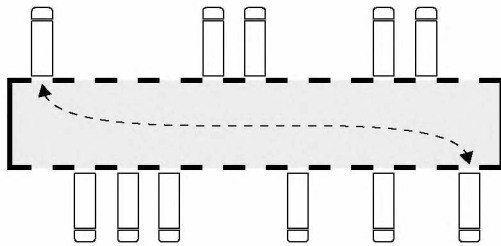
Cross-dock



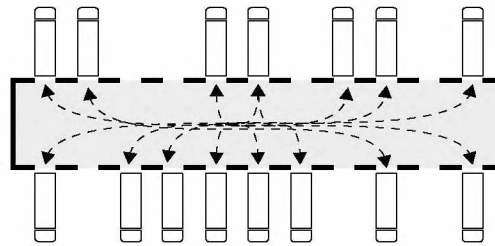
Warehouse

Typologien

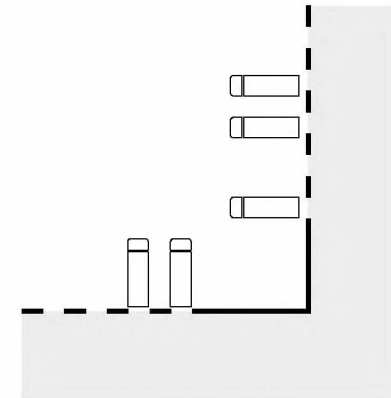
Drie archetype



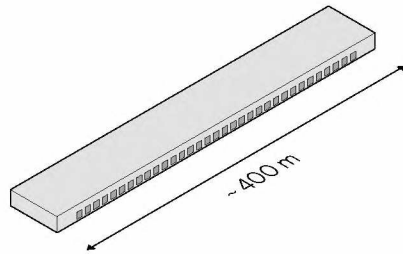
distance between the doors



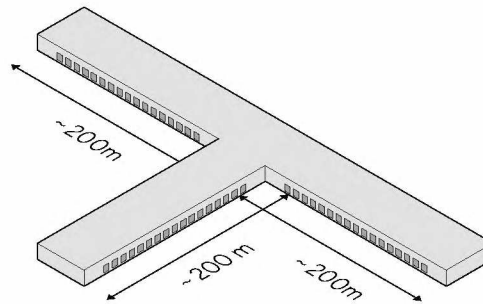
traffic congestion



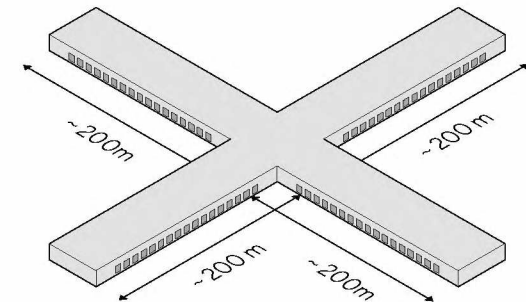
corner cost



"I" shape
max 150 docking doors



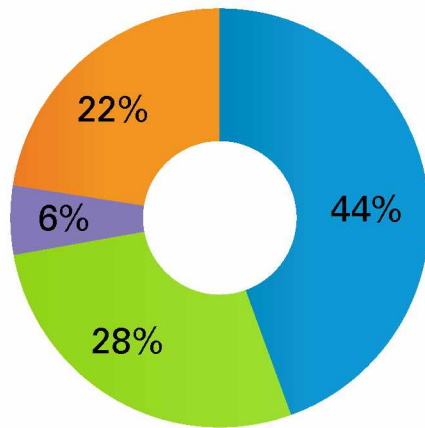
"T" shape
between 150 and 200 docking doors



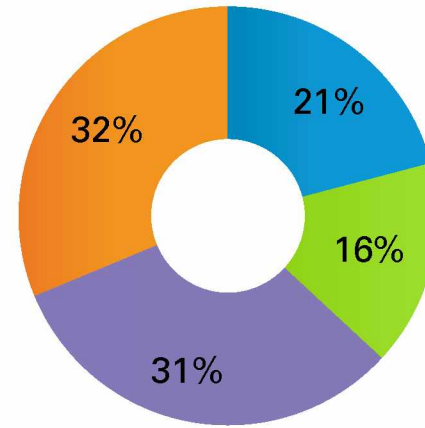
"X" shape
more than 200 docking doors

Markt en ontwikkelingen

Logistieke vastgoedmarkt verwacht kleinere DC's op middellange termijn



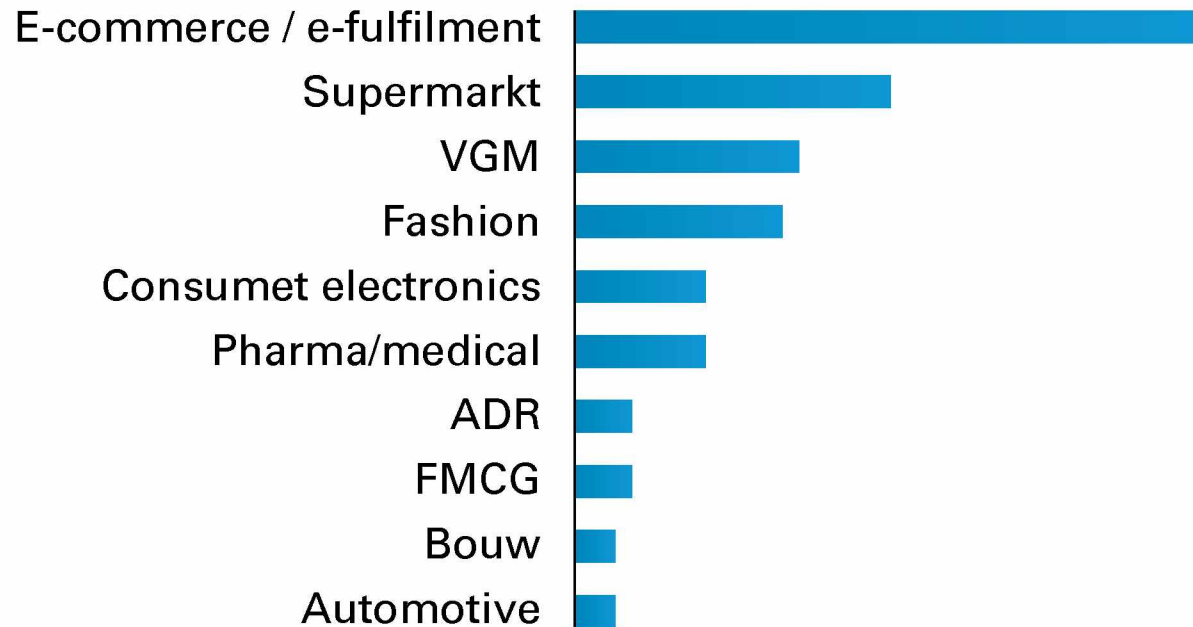
<2025



>2025

Markt en ontwikkelingen

Groeiverwachting marktsegmenten (meerdere antwoorden mogelijk)



Naast e-commerce rekenen de marktpartijen op veel vraag naar distributieruimte vanuit de retail (supermarkt, fashion, consumer electronics), de agrofoodsector en pharma/medical.

Markt en ontwikkelingen

Belangrijkste risico's logistieke vastgoedmarkt(meerdere antwoorden mogelijk)



XXL

> 25.000 m²



Coolblue, Vossenbergh West, Tilburg | ± 90.000. m²

± 500 medewerkers

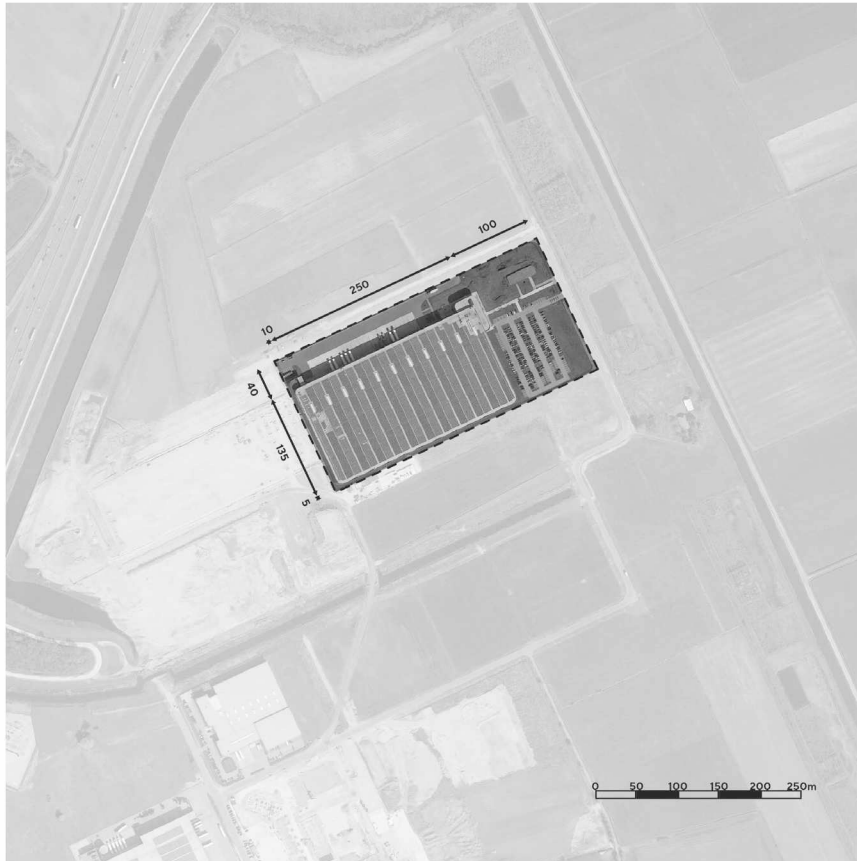


Bol.com, Waalwijkse haven, Waalwijk | 50.000 - 100.000 m²

± 1100 medewerkers

XXL

> 25.000 m²



Wehkamp, Hessenpoort, Zwolle | ± 35.000. m²

± 200 - 400 medewerkers

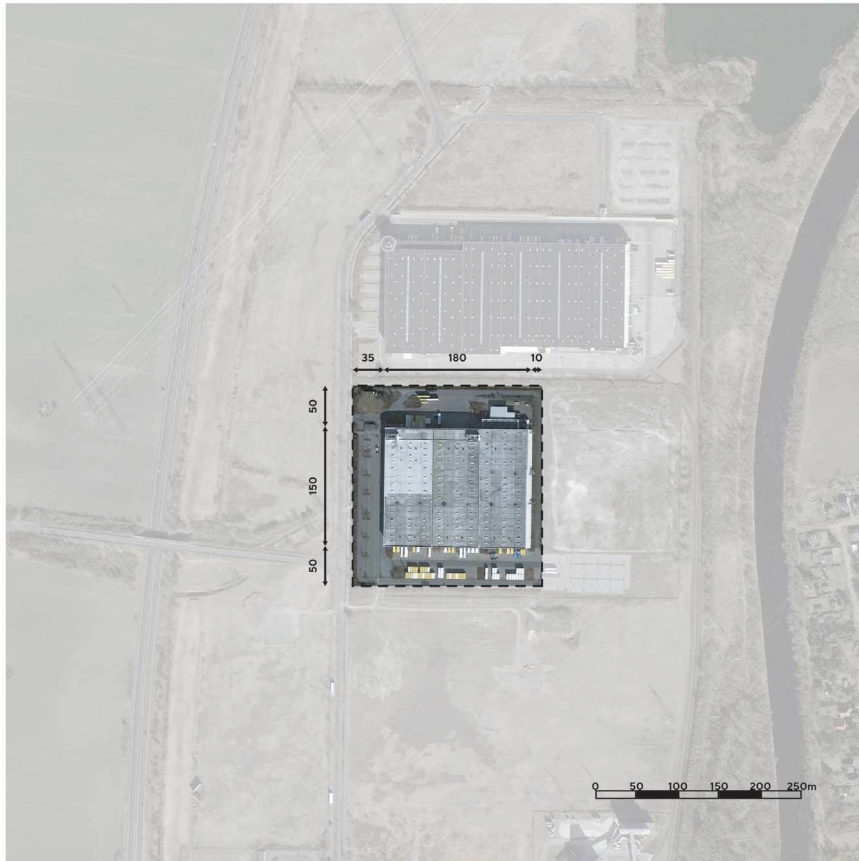


TNT, Centerpoort Noord, Duiven | 25.000 m²

Onbekend

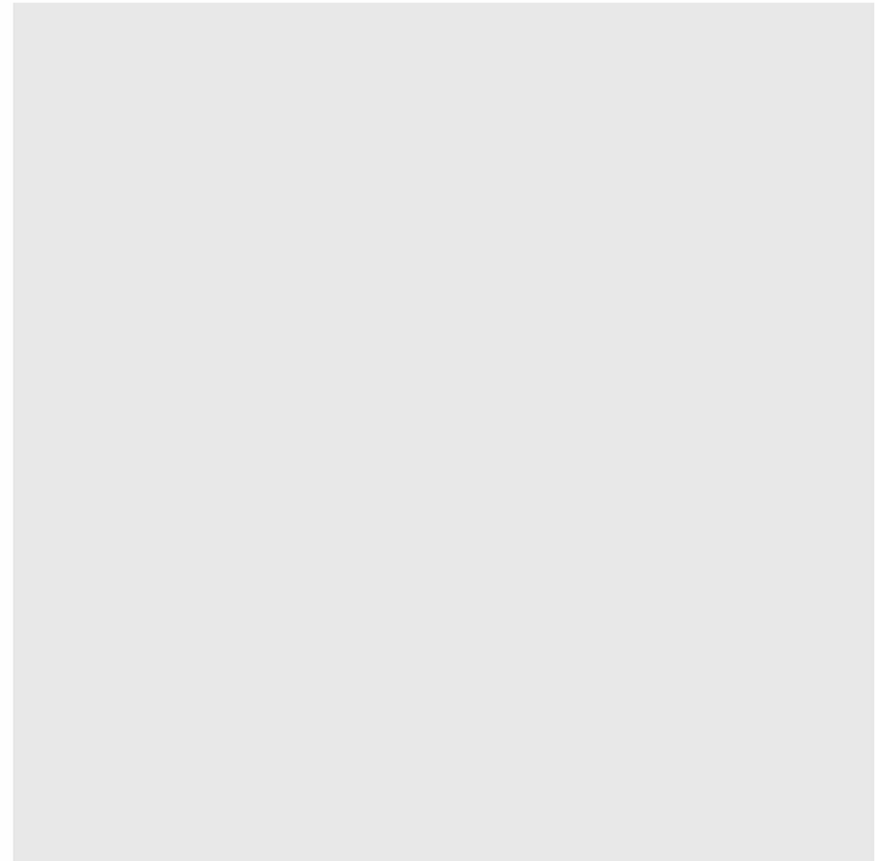
XL

15.000 m² | 25.000 m²



Zalando, Brieselang, Duitsland | ± 25.000. m²

± 1000 mederwerkers



Wehkamp, Hessenpoort, Zwolle | ± 00.000. m²

± 000 medewerkers

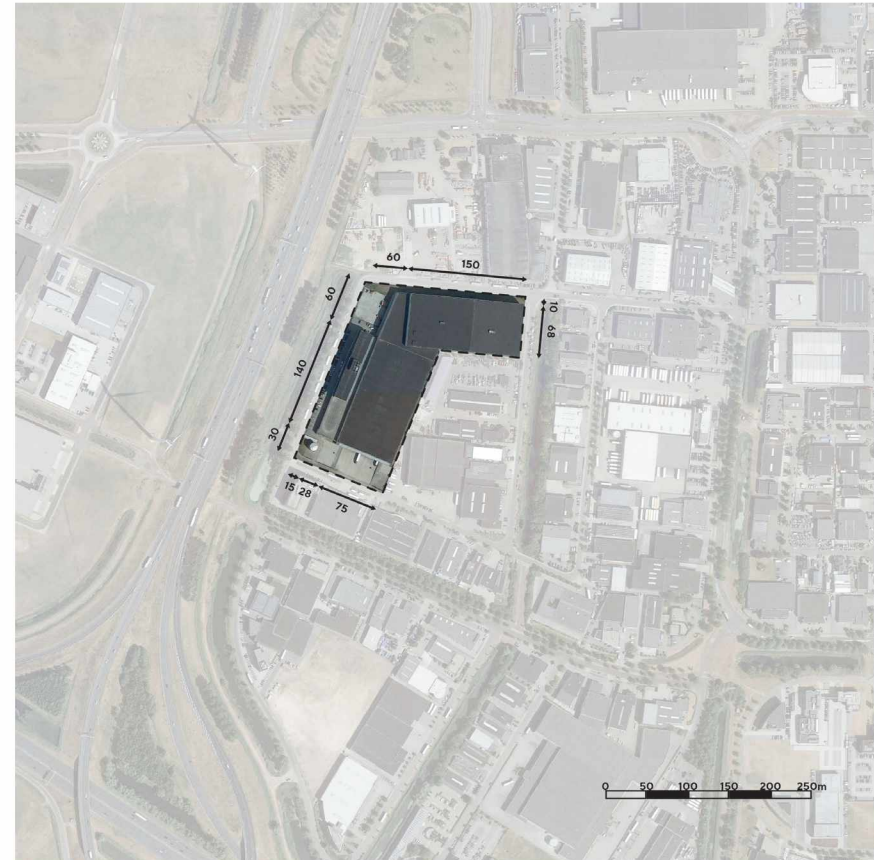
M

10.000 m² | 15.000 m²



Picnic, Diemen, Amsterdam | ±10.000. m²

300 medewerkers

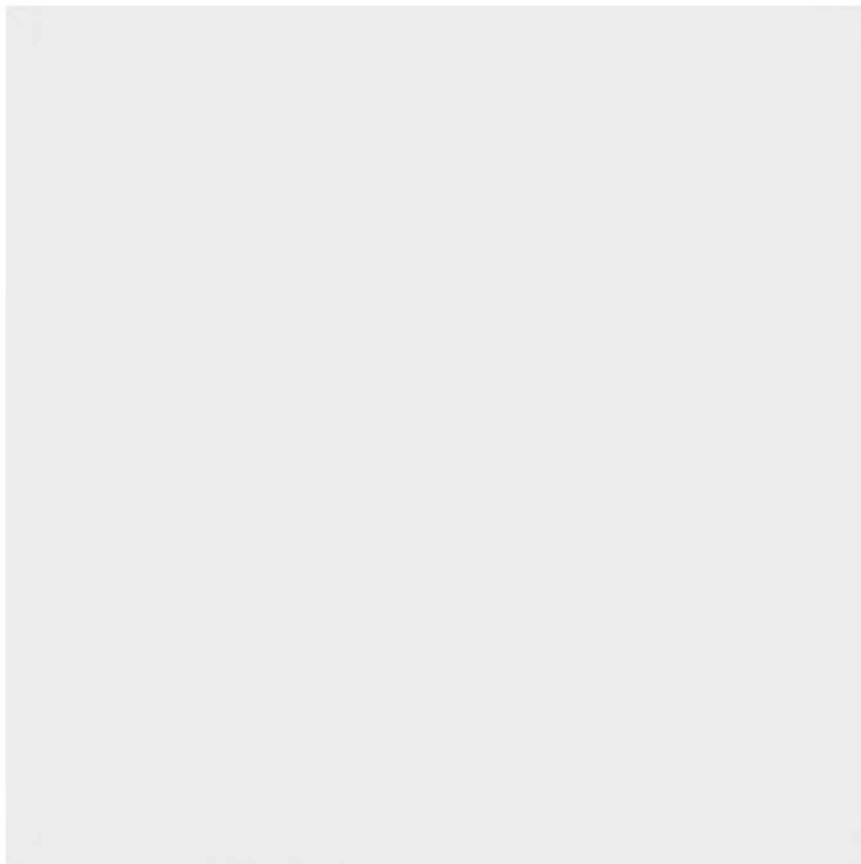


Kruidvat, Wageningen | ±15.000. m²

1000 - 1500 medewerkers

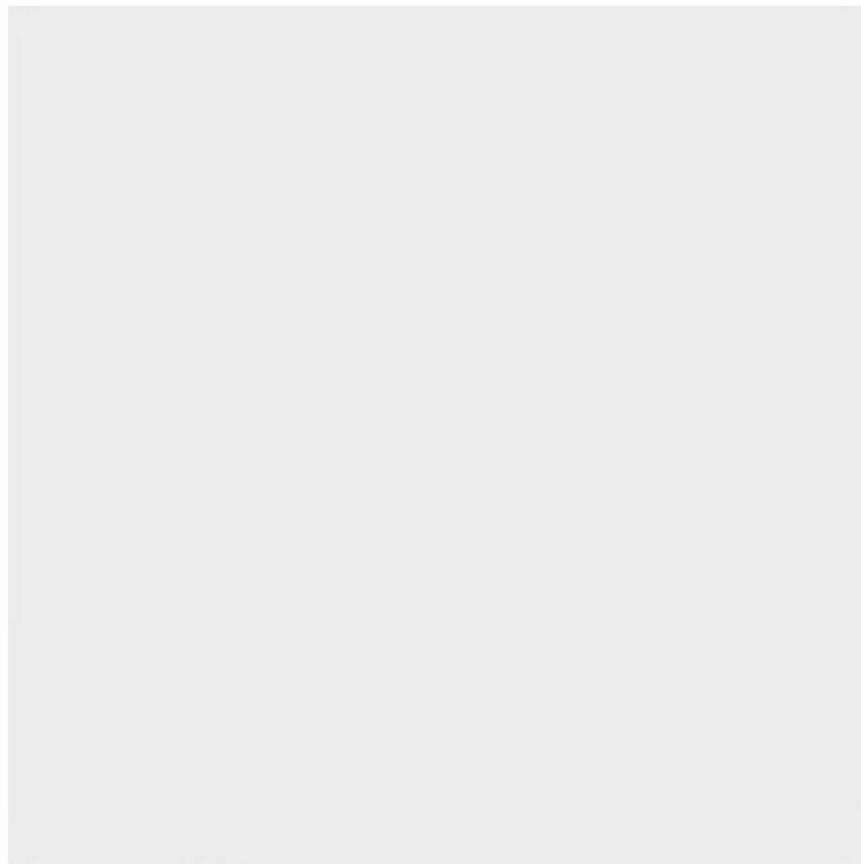
S

<10.000 m²



---, ---, --- | ± 00.000. m²

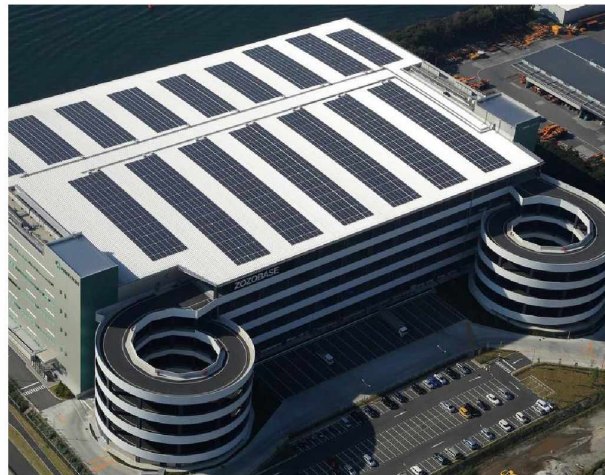
--- medewerkers



---, --- | ± 00.000. m²

--- medewerkers

Prologis Park



Historie

In 15 jaar ontwikkeld



1925



1950



1975



1990

