Bouwen zonder Bonje

Break-out sessie tijdens het congres "Logistiek maakt Ruimte".
Sessieleiders: Hendri Nijborg (logistiek adviseur) van de gemeente Amsterdam en Marcel Scheltinga (manager bouwlogistiek) van bouwbedrijf M.J. de Nijs

Hendri Nijborg presenteert cijfers in de bouwlogistiek. 15% van alle logistieke bewegingen betreft bouwlogistiek, dat zijn dagelijks 30.000 bestelbussen en 4.000 vrachtwagens. Een derde van alle logistieke bewegingen is bouwgerelateerd. De logistiek groeit de komende jaren (tot 2030) met 8 tot 18%. Tot 2050 wordt een toename van bewegingen van 50% verwacht.
Zonder dat er iets gebeurt levert deze stijging van (bouw) bewegingen hinder op voor bereikbaarheid, leefbaarheid en veiligheid in de stad.

Hoe kunnen we een vermindering in bewegingen realiseren in het belang van de bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid van de stad?

Marcel Scheltinga presenteert een logistiek concept dat ze sinds een aantal jaren hanteren: crossocking. Dit houdt in dat je materialen van diverse kleine leveranciers naar één grote, centrale leverancier laat komen. Vanuit deze centrale leverancier wordt in een zo beperkt mogelijk aantal ritten alles tegelijkertijd naar de bouwplaats vervoerd. Die centrale leverancier neemt een logistiek coördinatierol op zich. Als aannemer geef je als het ware een lange boodschappenlijst met soort goederen en wanneer je het nodig hebt (planning aan de voorkant) en de leverancier zorgt dat het gebundeld en op het juiste moment naar de bouwplaats gaat. Zo is de logistiek centraal gecoördineerd.

Marcel bespreekt een bouwproject (nieuw hotel) dat heeft plaatsgevonden aan de Geldersekade waarvoor ze het concept crossdocking hebben ingezet. Ze hebben crossdocking met transport over water voor dit project gecombineerd. Er was beperkte ruimte op de kade. Daarom is opslagruimte op het water gecreëerd. Bovendien vond het project in het centrum van Amsterdam plaats en was een veelheid aan logistieke bewegingen over de weg niet gewenst.
Het hele project is bevoorraad met **80 vaarbewegingen**; toelevering op conventionele manier over de weg (zonder crossdocking) had **1300 ritten** opgeleverd. Over de weg met crossdocking had het op **500 ritten** uitgekomen.

Logistieke kosten maken zo'n 1 à 2 procent deel uit van de totale projectkosten. Daardoor zijn bouwers niet snel geneigd om in te zetten op efficiëntere, kostenbesparende logistieke strategieën (zoals crossdocking). Echter zijn delen van de logistieke kosten bij een bouwproject veelal verbogen binnen andere kostenposten, zo worden materialen franco geleverd. Als je die boven water haalt – wat niet gebruikelijk is binnen de aannemerij - komt het percentage logistieke kosten van de totale kosten hoger uit. Marcel had die opdracht om dit uit te zoeken waardoor hij erachter kwam dat 1 à 2 procent te laag is ingeschat.

Een belangrijke vraag/reactie van bouwondernemingen op dit verhaal is de wens voor een bouwlogistiek loket (aanspreekpunt) bij de gemeente Amsterdam. Dit aanspreekpunt kan aannemers informeren over wat er allemaal (on)mogelijk is op een bouwlocatie, hij of zij kan adviseren over logistieke concepten als crossdocking, transport over water etc., hij of zij heeft alle lijntjes heeft met Stadsregie en andere relevante afdelingen die iets met bouw doen. Als je op de website van Amsterdam "Bouwlogistiek" op de zoekfunctie invult verschijnt het emailadres en/of telefoonnummer van het bouwlogistiek loket. Zo kom je snel aan alle nodige kennis om de logistiek van je bouwproject zo efficiënt mogelijk in te richten.

In de tweede ronde van deze sessie ging het vooral over de omgevingsvergunning.
Doordat de nieuwe omgevingswet vorig jaar is ingegaan. Voorheen waren er diverse wetten waar niet veel ruimte voor logistiek in zat. In de nieuwe wet zit die ruimte wel al – en zo bleek ook in de sessie – bleek dit nog onontgonnen terrein. De Topsector Logistiek gaat hier mee aan de gang, de gemeente Amsterdam is vertegenwoordigd binnen de topsector Logistiek.