



Vandaag besteld, morgen circulair

Hoe
logistiek
ingezet kan
worden als
bloeds-
omloop
van de
22e eeuwse
samenleving

Inhoud

1. Inleiding
2. Bloedsomloop van de circulaire economie
3. Logistiek op logische plekken
4. Naar een nieuwe ontwerptraditie
5. De logistiek van morgen begint vandaag

Oplossingsrichtingen

- Circulaire poort naar Europa
- Benutten van schaarse ruimte
- Ruimtelijke kwaliteit stimuleren
- XXL ontwerptraditie

De beelden in deze publicatie zijn gemaakt door fotograaf Rufus de Vries en zijn afkomstig uit de fotoserie Werklocaties. Deze serie is tot stand gekomen vanuit een opdracht van Vereniging Deltametropool en de ministeries van Binnenlandse en Economische Zaken. De opdracht waarmee De Vries op pad werd gestuurd luidde: 'Geef een gezicht aan de vele anonieme werkgebouwen die ons land rijk is.' De opdrachtgevers wilden met deze fotoserie laten zien dat achter al die blinde gevels mensen werken, en dat er producten worden gemaakt en opgeslagen waar we in ons dagelijks leven niet meer zonder kunnen. Of, zoals een bezoeker aan een debatavond over dit onderwerp opmerkte: de 'dozen' waar zoveel om te doen is, zijn een essentieel onderdeel van onze manier van leven.

Inleiding

Het gaat er niet om dát we distribueren, maar wát we distribueren. Logistiek is nooit een doel op zich, maar een middel om te bereiken wat we willen als maatschappij.

We komen uit een tijd van schijnbaar onbegrensde groei. Een periode waarin handelsrelaties gebruikt werden om grenzen open te breken en welvaart te bevorderen. ‘Nederland Distributieland’ was daarbij het mantra, een bijnaam die toont hoe goed onze logistieke sector in deze periode opereerde.

Maar de tijden zijn veranderd. Grenzen worden weer opgetrokken, grondstoffen blijken eindig, er is een tekort aan arbeidskrachten en de beschikbare ruimte is schaars. Terwijl de maatschappelijke discussie over ons ruimtegebruik toeneemt, is de magie van het verhaal ‘Nederland Distributieland’ afgenomen.

In een situatie waarin elke hectare grond bevochten wordt voor bijvoorbeeld woningbouw, extensivering van de landbouw of de versterking van natuur blijkt logistiek namelijk lang niet altijd meer de eerste keuze van gemeenten en provincies¹. Maatschappelijk klinkt er weerstand tegen de komst van grote distributiecentra in de buurt.

Dat levert vragen op over de toekomst van de logistieke sector. Niet óf het er moet zijn, maar wel op

welke manier we willen dat het er is. Hoewel opslag en transport sinds de tijd van de jagers-verzamelaars² onlosmakelijk bij de menselijke soort horen, vragen veranderende tijden om herbezinning.

Discussies rond de toekomst van de logistieke sector richten zich echter te vaak op alles wat de samenleving niet meer wil: lelijke blokkendozen, aantasting van het landschap, slechte arbeidsomstandigheden of overbelasting van het wegennet.

Maar wat nodig is om te werken aan de logistieke sector van de toekomst is het verhaal over wat we wel willen. Een verhaal waarbij het er niet om gaat dát we distribueren, maar wát we distribueren. Logistiek is nooit een doel op zich, maar een middel om te bereiken wat we willen als maatschappij.

Dat is een verhaal vol kansen. Een goed functionerende logistieke sector is essentieel om de transitie naar een duurzame en circulaire economie te maken. Wanneer het ook nog ontworpen wordt met kwaliteit zorgt het voor een nog hoogwaardiger leefomgeving.

1. Zie het recente Voorbereidingsbesluit van Noord-Brabant uit 2022 m.b.t. locaties voor XXL logistiek, waarin heldere keuzes worden gemaakt.

2. Lees het boek ‘The dawn of everything’ (2021) van David Graeber en David Wengrow

De juiste keuzes zorgen voor een goed functionerende bloedsomloop die bijdraagt aan het welzijn in heel Nederland.

Daarmee staat er voor iedereen die zich met logistiek bezig houdt veel op het spel. De juiste keuzes zorgen voor een goed functionerende bloedsomloop die bijdraagt aan het welzijn in heel Nederland. Slechte keuzes leiden tot dichtslibbende verkeersaders, ruimtelijke infarcten of zorgen dat ons land uiteindelijk flauwvalt door gebrek aan cruciale goederen.

Om de juiste keuzes te maken is een nieuw verhaal voor ons logistiek systeem noodzakelijk. Een verhaal dat de ambitie van een duurzame maatschappij combineert met de concrete verschijningsvorm van logistiek in onze steden en landschappen. In dit stuk presenteert het College van Rijksadviseurs, op basis van gesprekken met bedrijven, overheden, kennisinstituten en maatschappelijk middenveld, hoe zo'n verhaal er uit kan zien.



Afb. 1. Hoogbouw. Geautomatiseerde highbay friet-koelhuis in aanbouw, met racks als draagstructuur. Agristo, Tilburg. Foto: Rufus de Vries.



Afb. 2. Eind-assemblage van graafmachines uit internationaal geproduceerde onderdelen. Broekman Logistics Born. Foto: Rufus de Vries.

Een nieuw verhaal

Bloedsomloop van de circulaire economie

Verhalen starten soms op bijzondere plekken. In een bar in Tokyo werd volgens de overlevering in de jaren '80 de slogan 'Nederland Distributieland' bedacht door de directeuren van het Rotterdamse Havenbedrijf en Schiphol. Hun idee was de gunstige positie van Nederland, met zijn havens en achterlandverbindingen, te benutten. Het bleek een gouden vondst, perfect passend in een tijd waarin grenzen verdwenen.

In '92 ging namelijk de Europese interne markt open en met handelsverdragen, goedkoop containervervoer en gunstig fiscaal beleid kwam ook de rest van de wereld snel dichterbij³. Nederland werd een belangrijke spil binnen de opkomende mondiale waardeketens en wist ondertussen ook de eigen werkloosheid terug te dringen.

Als het hart van Europa pompt Nederland ondertussen stevig het logistieke bloed rond. Van de 94 miljard kilo goederen die hier jaarlijks in containers binnenkomen, wordt 55% direct doorgevoerd naar andere landen⁴. Van de 45% die vervolgens grotendeels in distributiecentra hier terecht komt, gebruiken we 28% zelf en is 17% voor wederuitvoer naar gebruikers in andere landen. Met die containers wordt, na een kortstondige opleving tijdens Covid, weinig meer verdiend⁵.

Het logistieke succes is te zien langs onze snelwegen en polders⁶. Nederland kent een relatief hoog aantal vierkante meter distributiecentra per inwoner, ongeveer tweemaal zoveel als buurland Duitsland.⁷

In een dichtslibbend Nederland loopt de logistieke sector dan ook tegen nieuwe grenzen aan. De schaarse ruimte en maatschappelijke weerstand tegen de verschijningsvorm van distributiecentra begrenzen momenteel de groei⁸. De huisvesting en arbeidsomstandigheden van werknemers uit Midden- en Oost-Europa vormen een groeiend onderwerp van maatschappelijk debat⁹ en de opwarming van de aarde leidt tot steeds strengere regelgeving.

Het laat zien dat het denken in termen van groei niet langer leidend kan zijn. Zo streven Europese en nationale beleidsmakers naar een circulaire economie voor 2050. Het

Europees beleidsvoorstel No-net Land Take kan landen in 2050 verplichten geen extra land te bebouwen. De klimaatverandering¹⁰, toenemende transportkosten, stikstof- en broeikasgasplafonds stellen nog eens extra grenzen aan 'business as usual'.

Ook de logistieke sector zelf denkt steeds meer in termen van waarde in plaats van volume, al is de praktijk weerbarstig. Zo neemt de vraag naar fysieke ruimte voor logistiek vastgoed nog niet af.

Want ondanks een afvlakkende piek van e-commerce¹¹ zorgen geopolitieke spanningen voor een toenemende vraag naar distributiecentra. Denk daarbij aan de mondiale ketens die door (handels)oorlogen, Brexit en de pandemie kwetsbaar zijn geworden, waardoor veel organisaties extra voorraad aanhouden.

Of neem de gewenste transitie naar een circulaire economie, waarbij we meer in eigen land (of aangrenzende landen) gaan hergebruiken en repareren. Een bijkomend effect daarvan is dat er niet minder maar juist meer vraag komt naar loodsden¹² om lokale producten op te slaan of te verwerken.

Als belangrijke logistieke speler heeft Nederland al snel te maken met deze mondiale ontwikkelingen en bijbehorende vraagstukken. Het biedt kansen om vanuit een sleutelpositie de handschoen op te pakken en te helpen de logistieke sector van de toekomst vorm te geven. Dat vraagt wel om duidelijke keuzes en hoge eisen van zowel de overheid als de sector zelf. Belangrijk is daarbij dat partijen de logistieke sector zien als een potentiële *game changer*. Dat logistiek tot een radicale verandering in staat is, blijkt uit het succes van disruptieve digitale platforms als Amazon en Bol.com. De manier waarop we onze spullen kopen en verkopen is daarmee compleet veranderd, gemak is centraal komen te staan.

Maar na een fase waarbij gemak leidend was, wordt nu gevraagd om duurzaamheid. Daarom moet in alle keuzes centraal staan of daarmee wordt bijgedragen aan het streven om in 2050 een circulaire economie te zijn. Hoe kan logistiek worden ingezet voor distributie van streekproducten in plaats van voor de lange ketens uit de lineaire economie? En hoe gaan we om met retourstromen voor circulariteit?

In een dichtslibbend Nederland loopt de logistieke sector tegen nieuwe grenzen aan. De schaarse ruimte en maatschappelijke weerstand tegen de verschijningsvorm van distributiecentra begrenzen momenteel de groei.

10. De zeesluis in het Noordzeekanaal moet bijvoorbeeld steeds vaker dicht om verzilting van het achterland te voorkomen. Ook de haven van Rotterdam kan op termijn door zeespiegelstijging te maken krijgen met beperkingen in het scheepvaartverkeer.
11. Experts schatten in dat de groei die retailers doormaken op gebied van e-fulfillment centers voor ca. 80% is voltooid. Veel van die groei heeft te maken met een verschuiving van just-in-time ketens (efficiënt, zo min mogelijk voorraad) naar just-in-case (snel te leveren, dus met meer voorraad dan strikt noodzakelijk). Sommige platforms bieden inmiddels een optie aan om duurzamer (later) te bezorgen.
12. Zie het rapport van PBL uit 2023: 'Ruimtelijke effecten van de circulaire economie'.

3. Zie de tijdlijn van de economische en technische veranderingen die het Nederlandse beleid rond Nederland Distributieland (o.a. Mainports) bepaalden, in dit artikel: Merten Nefs, Wil Zonneveld & Paul Gerretsen (2022) *The Dutch 'Gateway to Europe' spatial policy narrative, 1980–2020: a systematic review, Planning Perspectives*, DOI: 10.1080/02665433.2022.2053879.
4. CBS, 2021 Internationale handel en doorvoer, gecontaineriseerd. <https://open-data.cbs.nl/#/CBS/nl/dataset/84668NED/table>.
5. Zie het NRC-artikel van Jan Benjamin en Joost Pijpker 'Het zijn woelige tijden op de wereldzeeën; Zeetransport Na de gouden jaren tijdens corona kampt containervaart nu ineens met overcapaciteit.' (29 april 2023).
6. COVID-19 versnelde dit proces nog eens, door een groeispurt in thuisbezorging van producten en een koopkrachtboost door overheidsmaatregelen.
7. En nog meer in vergelijking met het VK en andere landen, blijkt uit cijfers van CPT en CBRE, 2023.
8. Zie de motie van Tweede Kamerlid Bontenbal (27 september 2022), die verwijst naar rapport '(X)XL verdozing' van het College van Rijksadviseurs uit 2019.
9. Zie het rapport van Roemer uit 2020: 'Geen tweedrangsburgers. Aanbevelingen om misstanden bij arbeidsmigranten in Nederland tegen te gaan'. <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/rapporten/2020/10/30/tweede-advies-aanjaagteam-bescherming-arbeidsmigranten>

Logistiek op logische plekken

De manier om onze logistieke sector toekomstbestendig te maken is het slim gebruiken en clusteren van functies. Nederland heeft lang monotone distributieterrainen gemaakt waar slechts één type distributie plaatsvindt. In plaats daarvan zouden we zo'n terrein - en het netwerk van terreinen - moeten zien als een lichaam waar zuurstof, voedingsstoffen en afvalstoffen worden rondgepompt op een slimme manier, dichtbij de producenten en consumenten die deze logistiek nodig hebben. Nabijheid en menging zijn kansrijker dan functiescheiding en spreiding.



Afb. 3. Productie van prefab woningen uit karton, hout en andere grotere circulaire materialen, in combinatie met voor- en natransport. Wikkellhouse, Amsterdam. Foto: Rufus de Vries.

Zo kun je verschillende onderdelen uit één keten bij elkaar zetten. Denk bijvoorbeeld aan de modeketen, die op een terrein textielontwerp, assemblage, verpakking en distributie kan combineren.

Stapelen en combineren van functies binnen eenzelfde gebiedsontwikkeling¹³ zijn cruciaal om dit voor elkaar te krijgen. Technisch en financieel kan het, zo laten meerdere voorstellen van marktpartijen in binnen- en buitenland zien. In Venlo en Amsterdam wordt er gewerkt aan meerlaagse distributiecentra¹⁴ en in Parijs wordt er gewerkt aan een combinatie van logistiek met woningen en bijvoorbeeld sportvoorzieningen.¹⁵

Deze koers richting slim clusteren wordt al wel ingezet. Nadat logistiek decennia als losstaande activiteit is gefaciliteerd, maakt men steeds vaker de koppeling tussen maakindustrie, dienstverlening en logistiek in de zogenaamde value-added-logistics. Ook in de toekomst zijn hiervoor zeer verschillende typen plekken nodig.

Zo zijn er grootschalige locaties die per schip of trein bereikbaar zijn voor verwerking van materialen en energie, en er zijn clusters van (inter)nationale distributiecentra voor o.a. E-commerce, locaties voor (re)manufacturing van producten en plekken voor de stadslogistiek van de last-mile.¹⁶ Elk van deze typen plekken biedt eigen randvoorwaarden en kansen om logistiek te mengen en in te passen. Zeker met de woningbouwopgave en vele andere claims op de ruimte die voor ons liggen is het van cruciaal belang dat we slimme keuzes maken over de inrichting en bevoorrading van Nederland, van de grote stromen tot in de stedelijke haarvaten, van de distributiecentra tot het transport.

In tijden van woningnood, klimaatcrisis en ongelijkheid betekent dit dat bij alle ruimtelijke keuzes die we maken logistiek nooit een sluitstuk mag zijn, maar al aan de voorkant moet worden meegenomen als integraal onderdeel.

Naar een nieuwe ontwerptraditie

De toekomst van de logistieke sector draait echter niet alleen om het slim gebruiken en clusteren van functies. Essentieel is ook dat de fysieke ruimte die ingenomen wordt, kan rekenen op draagvlak in de omgeving. Want terwijl de overheid zich vaak subtiel uitdrukt om het bedrijfsleven niet tegen de schenen te schoppen, zijn burgers, experts en ook logistieke ontwikkelaars er vrij duidelijk over: distributiecentra zien er vaak niet uit.¹⁷

Het is lastig voor te stellen dat de huidige generatie (XXL)-distributiecentra over een eeuw gevierd en hergebruikt worden als de nieuwe pakhuizen van de 22e eeuw. Of dat ze net als de Van Nelle-fabriek wereldwijd worden, of als Strijp-S en de Keilewerf een broedplaats worden van de nieuwe economie.

Daarom is de toekomst van de logistieke sector alleen gewaarborgd als er meer ruimtelijke kwaliteit geboden kan worden. Dat gaat overigens niet alleen om schoonheid (belevingswaarde), maar ook om functionaliteit (gebruikswaarde) en duurzaamheid (toekomstwaarde).¹⁸ De uitdagingen schreeuwen om creativiteit: hoe kunnen we distributiecentra inzetten voor klimaatadaptatie? Of grote energieleverende gebouwen met zonnedaken combineren met grote energievragers zoals datacenters?

Meer dan 100 jaar geleden had Chicago al een tunnel- en buizenpoststelsel voor pakketjes, en had Amsterdam zero-emissie transport via de grachten. Helaas wordt de innovatieve ontwerptraditie van de logistieke (vastgoed)sector

De toekomst van de logistieke sector is alleen gewaarborgd als er meer ruimtelijke kwaliteit geboden wordt. De uitdagingen schreeuwen om creativiteit.

13. Zie de studie Guiding Principles Metromix, door BURA & CRA uit 2019.

14. Amsterdam Logisticcityhub en DSV Tradeport Noord.

15. Zie bijvoorbeeld de doorgerekende mengvormen in 'Logistiek: naar een kernwaarde in regionale ontwikkeling' door Denc & Stec in 2022; of Chapelle International in Parijs (dat door verdrag zero-emissie beleid nog kampt met logistieke kinderziekten), of de voetbalclub op het dak van Ikea in Utrecht.

16. Zie o.a. het typologisch onderzoek voor clustering in het kader van 'Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen' (Vereniging Deltametropool en BURA i.o.v. BZK, 2023): <https://denationaleomgevingsvisie.nl/mooi+nl/nieuws+mooi+nl/2454074.aspx> en de onderzoeken van Adeline Heitz (2019) en Mathieu Strale (2020) naar logistieke locatietypen.

17. Zie bijvoorbeeld de case-study in Merten Nefs & Tom Daamen (2023) Behind the Big Box: understanding the planning-development dialectic of large distribution centres in Europe, European Planning Studies, 31:5, 1007-1028, DOI 10.1080/09654313.2022.2057792

18. Zie de drie waarden voor de gebouwde omgeving van Vitruvius (Venustatis, Utilitas en Firmitas) en het huidige beleidsprogramma MooiNL (beleving, gebruik, duurzaamheid).



Afb. 4. Stadslogistiek en elektrische last-mile distributie in de regio Apeldoorn, Zutphen en Deventer. Foto: Rufus de Vries.

nog maar beperkt ingezet en aangewakkerd. De ‘logistieke revolutie’ met warehouse-management systemen en de zeecontainer is inmiddels alweer een halve eeuw geleden, de opkomst van internetplatforms een kwart eeuw.

En dat terwijl juist bij de logistieke sector zelf veel ideeën leven over hoe het beter kan, qua architectuur, werkomstandigheden (is er genoeg daglicht tijdens het werk, kun je een wandeling in een gezonde omgeving maken tijdens de lunch?) of het slim mengen van functies.

Veel weten we al: XXL-distributiecentra kunnen veel beter worden ingepast in de omgeving door gevels tegen elkaar te zetten, transportstraten en voorzieningen te delen en een tweede maaiveld te benutten voor bijvoorbeeld MKB'ers.¹⁹ Stadslogistiek kan veel meer verweven worden in het stedelijk weefsel, omdat daar bezorging en retourzendingen beter kunnen worden gecombineerd.

Nederland heeft rond de woonomgeving een indrukwekkende plannings- en ontwerptraditie opgebouwd, met verschillende kwaliteitsnormen, typologieën en manieren van publiek-private financiering die een algemeen belang dienen. Ook in de logistiek is dat nodig om de werkomgeving naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen. Ruimtelijke

kwaliteit²⁰ is van vitaal belang om op termijn voldoende gekwalificeerde arbeidskrachten, technisch en theoretisch opgeleid, te binden aan een regio.

De logistiek van morgen begint vandaag

Om de voorgenoemde ambities te realiseren is net als in de jaren '80 opnieuw een samenwerking van overheid en bedrijfsleven nodig: om een aantrekkelijk en vernieuwend narratief rond logistiek uit te bouwen, de juiste investeringen te doen, kwaliteitseisen te stellen en de contouren te schetsen voor ruimtelijk beleid en ontwerp.

Daarbij hoeft niet beknibbeld te worden op onze ambities of logistieke voorlopersrol. Nederland kan in de toekomst nog steeds méér doen dan alleen de eigen consumenten en producenten bedienen en bijvoorbeeld ook Europa helpen om te schakelen naar een circulaire economie. Scherpe ruimtelijke en economische keuzes zijn hiervoor wel cruciaal.

Vier zaken zijn in ieder geval van belang: een gelijk speelveld van hoge kwaliteitseisen waaraan alle bedrijven en regio's zich dienen te houden; bestemmingsplannen die intensive-

Nederland heeft rond de woonomgeving een indrukwekkende plannings- en ontwerptraditie opgebouwd. Ook in de logistiek is dat nodig om de werkomgeving naar een hoger kwaliteitsniveau te tillen.

19. Zie bijvoorbeeld de landschappelijke raamwerken van '(X) XL-bebouwing in het Flevolandse landschap' door Urban Synergy in 2022; en de kwaliteitseisen t.a.v. functiemenging en landschap in het advies 'Distributiecentra en datacenters in het Noord-Hollands landschap' (Steven Slabbers, 2021).

20. Zie o.a. de publicaties 'Landschap als blinde vlek' (Luttik & Breman, 2009) en 'Spot On - het landschap als vestigingsvoorwaarde' (Vereniging Deltatropool, 2017)

Dit verhaal moet meer zijn dan een wenkend perspectief. Het moet aanzetten tot actie. Stilzitten is geen optie, de circulaire logistiek van morgen moeten we vandaag bestellen.

ring en menging toestaan en stimuleren; beter geïnformeerde lokale overheden die scherp kunnen onderhandelen met de vastgoedsector én consumenten die de werkelijke prijs van producten betalen.

Het momentum om ons logistiek apparaat toekomstbestendig te maken, is er gelukkig bij veel partijen. Dat komt voort uit zorgen over duurzaamheid of de verrommeling van het landschap, vanuit sociaal-economisch perspectief, danwel vanuit zorgen over strengere regelgeving.

Maar als de conclusie is dat logistiek de bloedsomloop van het land is en moet leveren wat de maatschappij nodig heeft, dan moet dit verhaal meer zijn dan een wenkend perspectief. Het moet aanzetten tot actie. Stilzitten is geen optie, de circulaire logistiek van morgen moeten we vandaag bestellen.

De oplossingsrichtingen die worden benoemd op pagina 16-17 worden op dit moment gedragen door verschillende publieke en private partijen in Nederland. Dat bleek ook uit Het Nationale Debat met de titel 'Is er nog ruimte voor logistiek in Nederland?'. Tegelijkertijd worden de te maken keuzes bij de uitwerking hiervan al snel lastig en politiek geladen. Het College van Rijksadviseurs doet hiervoor in een apart advies een voorzet, i.s.m. Vereniging Deltametropool en Erasmus UPT.



Afb. 5. Regionale distributie van supermarktproducten (e-commerce). Jumbo, Nieuwegein. Foto: Rufus de Vries.



Afb. 6. Refurbishing en eindmontage van printers uit internationale onderdelen. Nationale Munt, Houten. Foto: Rufus de Vries.

Circulaire poort naar Europa

Nederland kan de goede positie als poort naar Europa selectiever inzetten, om de circulaire economie vorm te geven en de kennisintensieve maakindustrie op ons continent te versterken. Op die manier halen we de in de EU afgesproken duurzaamheidsdoelen en worden we minder afhankelijk. Door hoogwaardige dienstverlening en infrastructuur, in combinatie met de schaarse ruimte, is Nederland hét land waar hogere eisen rond emissievrij transport en duurzame productie kunnen worden getest en waargemaakt. In samenspraak met onze buurlanden kunnen we bepalen waar we welke (circulaire) industrieën en stromen faciliteren. Dit vraagt echter wel om scherpe ruimtelijk-economische keuzes:

- Kiezen voor maatschappelijke meerwaarde boven volume bij zowel producten als banen, bijvoorbeeld door selectiecriteria voor bedrijven op te stellen binnen een gebiedsontwikkeling;
- Ruimte reserveren voor opkomende circulaire maakprocessen en duurzame ketens;
- Niet-circulaire activiteiten ontmoedigen en in de ruimte lagere prioriteit geven.

Benutten van schaarse ruimte

Woningbouw, natuurontwikkeling, klimaatadaptatie en de landbouw- en energietransities maken ieder aanspraak op de schaarse ruimte in Nederland. Meervoudig en intensief ruimtegebruik wordt in veel gevallen de norm en niet alles kan overal (zie bijvoorbeeld de NOVI en het stikstofdossier). Het is dus niet vanzelfsprekend dat logistiek overal kan groeien. Overheid en sector kunnen ervoor zorgen dat de juiste activiteiten op de juiste plekken terechtkomen, en dat deze locaties effectiever gebruikt worden:

- Actief schaarste creëren, in combinatie met locatie-eisen t.a.v. intensief en meervoudig ruimtegebruik, en reserveren van ruimte voor MKB;
- Voorkomen van een logistiek ‘waterbedeffect’ door regionale regie op vestigingsvoorwaarden en regelgeving;
- Stimuleren van betere benutting en herstructurering van bestaande bedrijventerreinen, door middelen en regelgeving, alvorens nieuwe te plannen. Hierbij gaat speciale aandacht uit naar het behoud van binnenstedelijke, goed bereikbare locaties voor logistiek in combinatie met circulaire maakindustrie, zoals Binckhorst en Merwe-Vierhavens, maar óók naar het koesteren van terreinen met hoge milieucategorieën. Deze zijn in een circulaire economie net zo goed heel hard nodig;
- Sturen op intensivering van bestaande bedrijfs- en logistieke locaties.

Ruimtelijke kwaliteit stimuleren

Net als in de woonomgeving heeft de werkomgeving kwaliteitskaders nodig: hoe doen we het goed? In distributiecentra werken vele mensen, die recht hebben op een veilige en prettige werkomgeving. De kaders voor ruimtelijke kwaliteit omvatten gebruikswaarde, belevingswaarde en toekomstwaarde:

- Gebruik: Meer ruimte bieden in bestemmingsplannen voor innovatieve functiecombinaties, stapeling van functies en hogere bebouwing;
- Beleving: In het Bouwbesluit hogere eisen stellen t.a.v. de werkomstandigheden, bijvoorbeeld daglichttoetreding en ontspanningsruimtes;
- Toekomst: Circulair bouwen en net-zero energiehuishouding van panden is nu al haalbaar, en kan via certificaten en regelgeving verplicht worden;
- Gebiedsontwikkelingen, nieuwe clusters of herontwikkeling van een bestaand gebied, kunnen vooraf en tijdens de levenscyclus sturen op ruimtelijke kwaliteit door middel van (updates van) gebiedsprofielen, masterplannen en een ontwikkel leidraad (zie Ontwikkel leidraad Werklandschap Wijkevoort, Tilburg, 2022). Instrumenten als erfpacht en concessies kunnen hierbij helpen.

XXL Ontwerptraditie

Panden voor logistiek en maakindustrie zijn door schaalvergroting vaak de schaal van het landschap ontstegen. Met gevels van meer dan een halve kilometer lang scheppen ze een eigen landschapstype, waar ontwerpers en ontwikkelaars wereldwijd nog maar weinig ervaring mee hebben opgedaan. Voor het draagvlak van met name logistiek vastgoed, en het bereiken van de eerder genoemde functiemenging, intensivering en ruimtelijke kwaliteit, is het cruciaal een nieuwe ontwerptraditie op te bouwen voor het XXL-landschap:

- Kennisontwikkeling en het delen van opgedane kennis en ervaring kan worden bevorderd door stimuleringsprogramma's voor ontwerpkraft, onderwijsprogramma's en prijsvragen (bijvoorbeeld m.b.t. ‘responsible design’ van werkomgevingen);
- Rijk en provincies kunnen top-down de lat hoger leggen door parkmanagement verplicht te stellen (gebiedsbrede inrichtingsconcepten met beheerstrategie), en door een landschapsplan verplicht te stellen voor grootschalige werkomgevingen en hun aansluiting op het omringende landschap;
- Financiële prikkels voor projecten met toegevoegde biodiversiteits- en circulariteitswaarde, en het boven het vereiste minimum mengen van MKB, woningen, sport, waterberging en andere maatschappelijke doelen.

Colofon

Wouter Veldhuis
Rijksadviseur voor de Fysieke
Leefomgeving

Contactpersoon
Shera van den Wittenboer
(shera.wittenboer@rijksoverheid.nl)

Tekst
College van Rijksadviseurs en Merten
Nefs (Erasmus UPT) i.s.m. Vereniging
Deltametropool

College van Rijksadviseurs
Postbus 20952
2500 EZ Den Haag

Bezoekadres:
Korte Voorhout 7,
2511CW Den Haag
Tel. 088-1158171
www.collegevanrijksadviseurs.nl

Mei 2023

Dit narratief is mede gebaseerd op drie expertmeetings en een tweetal debatten - op 29 november 2022 ('Besteld - de logistiek die we willen') en 21 april 2023 ('Is er nog ruimte voor logistiek in Nederland?'). We danken de deelnemers voor hun bijdrage aan de levendige discussie.

Deelname expert meetings: Wim Eringfeld & Hub Ploem (Stec), Rogier Kant & Jordy Aerts (Heembouw), Tom Runhaar (DILAS), Tim Beckmann (Intospace & DILAS), Elisabeth Post (TLN), Bert Hesselink (CTP), Michel Chang (Palmira Capital Partners/BENOE expertgroep logistiek vastgoed), Remco Buurman (Nederland Distributieland), Bart Kuipers (Erasmus UPT), Joks Janssen (Het PON & Telos), Lóri Tavasszy (TU Delft), Ties Joosten (FTM), Wouter van der Burg & Maaïke de Wijk (gemeente Tilburg), Charles Aangenendt, Joline Snel & Gido ten Dolle (ministerie BZK), Margreet Verwaal, Sjoerd van Dommelen & Anja Steentjes (Ministerie EZK), Paul Gerretsen (Vereniging Deltametropool), Tertius Hanekamp (College van Rijksadviseurs), Floris van der Zee (BURA), Christopher de Vries (Rademacher de Vries), Laura de Bonth & Jolanda de Jong (Urban Synergy).