



De logistiek van morgen begint vandaag

Hoe we
nu kunnen
werken aan
een gezonde
bloedsom-
loop voor
de circulaire
economie

Inhoud

1. Inleiding
2. Advies

5 adviezen

- Durf te kiezen en nee te verkopen
- Durf te sturen met infrastructuur
- Durf weerstand te bieden aan de druk van de woningmarkt
- Durf de allerhoogste eisen aan elke nieuwe gebiedsontwikkeling te stellen
- Durf wendbaar te zijn, ook in plannen die al gemaakt zijn

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

De tijd van schijnbaar onbegrensde groei is voorbij. Wereldwijd, maar ook in onze eigen directe leefomgeving.

Het maatschappelijk debat over logistiek in Nederland is de laatste jaren in alle hevigheid losgebarsten. Denk aan de flitskoeriers die met steun van durfkapitaal de winkelstraten van steden ontwrichtten. Of de arbeidsomstandigheden in anonieme distributiehallen. Of de actiegroepen die strijden voor het behoud van open landschappen op plekken waar nieuwe bedrijventerreinen worden gebouwd.

De lokale weerstand tegen nieuwe logistieke bedrijventerreinen is op veel plekken nu zo hoog dat het zelfs voor de grootste *believers* duidelijk is geworden: de magie van Nederland Distributieland is uitgewerkt. De tijd van schijnbaar onbegrensde groei is voorbij. Wereldwijd, maar ook in onze eigen directe leefomgeving.

Grondstoffen worden snel schaarser en geopolitieke grenzen worden op steeds meer plekken opgetrokken. We hebben te maken met de toenemende invloed van China en India op de wereldeconomie, waardoor Europa niet langer het vliegwiel van mondiale handelsstromen is. Het verplaatsen van productie naar goedkope landen wordt steeds duurder en, zo leerde de Covid-pandemie ons, heeft ons ook heel kwetsbaar gemaakt voor verstoringen. Het sturen op maximaal financieel rendement in de logistieke waardeketen

heeft bovendien geleid tot het afwentelen van milieu-schade en het negeren van mensenrechten in ver weg gelegen landen.

Daarnaast heeft de logistieke sector als regionale banenmotor enorm aan betekenis ingeboet. Ten eerste door de voortgaande automatisering in de sector, maar vooral door het groeiend tekort aan arbeidskrachten, waardoor het werk steeds meer verricht moet worden door arbeidsmigranten. Dit leidt weer tot prangende huisvestingsvraagstukken die we er in een overspannen woningmarkt echt niet bij kunnen hebben.

De discussie over de toekomst van de logistieke sector richt zich vaak op alles wat de samenleving niet meer wil: lelijke blokkendozen, aantasting van het landschap, slechte arbeidsomstandigheden en overbelasting van het wegennet. Maar wat op dit moment mist, is een verhaal over de logistiek die we wél willen in Nederland en hoe we hiervoor op een goede manier ruimte kunnen maken. Een verhaal waarbij het er niet om gaat dát we distribueren, maar wát we distribueren. Logistiek is namelijk nooit een doel op zich, maar een middel om te bereiken wat we willen als samenleving.¹

1. Zie ook: 'Vandaag besteld: morgen circulair? Een nieuw logistiek verhaal.' College van Rijksadviseurs mei 2023. <https://www.collegevanrijksadviseurs.nl/adviezen-publicaties/publicatie/2023/05/08/vandaag-besteld-morgen-circulair-een-nieuw-logistiek-verhaal>.

De veelgehoorde roep om een ban op logistieke ‘dozen’ lost het maatschappelijk probleem niet op, omdat logistiek onze huidige en toekomstige circulaire economie juist mogelijk moet maken.

De logistiek van morgen begint nu

Decennialang stuurde de Nederlandse overheid hoofdzakelijk op de groei van particuliere welvaart. De laatste jaren zien wij echter een brede maatschappelijke verschuiving naar meer aandacht voor publiek welzijn. Groei kan en mag niet ten koste gaan van burgerrechten, frisse lucht, schoon drinkwater, biodiversiteit, gezondheid, veiligheid en de ruimtelijke kwaliteit van onze leefomgeving. Dit verklaart de opkomst van het begrip Brede Welvaart dat inmiddels dankbaar is omarmd door de politiek, maar zich vaak nog moeilijk laat vertalen naar beleid, concrete maatregelen, wet- en regelgeving en de alledaagse praktijk van de inrichting van ons land.

De logistieke sector heeft hier goud in handen. Ze kan niet alleen een belangrijke bijdrage leveren aan meer Brede Welvaart, maar kan ook haar *license to operate* zeker stellen door hierin een voortrekkersrol te nemen. Mits de overheid de regie durft te pakken om hiervoor de juiste condities te scheppen.

Een cruciale hefboom voor verandering is de noodzakelijke transitie naar een duurzame circulaire economie. Als we doorgaan op de huidige voet, zo blijkt uit studies van het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL), dan reddend we dit niet. Eén van de belangrijkste conclusies tijdens een recent symposium² van het PBL was dat ‘de ontluikende circulaire economie vast dreigt te lopen door ruimtegebrek en onomkeerbare keuzes’.

De veelgehoorde roep om een ban op logistieke ‘dozen’ lost het maatschappelijk probleem niet op, omdat logistiek onze huidige en toekomstige circulaire economie juist mogelijk moet maken. Een circulaire economie vraagt immers om transport en opslag en dus om hallen en loodsens. Bedrijventerreinen zijn nu en in de toekomst belangrijke draaischijven in de Nederlandse economie, ook als deze circulair is. Of beter gezegd, juist als deze circulair is. Want in een lineaire (fossiele) economie kan je nog veel uitplaatsen naar verre landen, terwijl de kortere ketens in een circulaire economie vragen om meer ruimte dicht bij huis. We moeten er bovendien rekening mee houden dat we een tijdlang geconfronteerd zullen worden met dubbel ruimtegebruik wanneer circulaire productie zich ontwikkelt naast de huidige productieketens.

De vraag is: aan welke knoppen kunnen overheid en bedrijfsleven nu draaien om deze noodzakelijke circulaire

toekomst, die bijdraagt aan onze brede welvaart, gestalte te geven? Met de volgende vijf aanbevelingen spoort het College van Rijksadviseurs overheden en bedrijfsleven aan om durf te tonen en de noodzakelijke veranderingen mogelijk te maken.

1. Durf te kiezen en nee te verkopen

Met de recente landelijke beleidslijn ‘Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen’³ laat de Rijksoverheid zien meer te willen sturen op de logistiek die bijdraagt aan de samenleving. Er wordt gewezen op het genereren van regionale meerwaarde, het clusteren van functies en het optimaal benutten van de bedrijfsterreinen die er zijn.

De Grip-brief van het kabinet geeft een goede richting, maar is te vrijblijvend om de planontwikkeling binnen provincies en gemeenten echt te sturen. Uitbreiding van het logistieke areaal staat niet ter discussie en er ontbreken harde eisen om te kunnen sturen op circulariteit, stapeling en menging van functies en ruimtelijke kwaliteit. En dat terwijl er juist nu een tandje bijgezet moet worden, al is het maar omdat er met het Europese beleidsvoorstel ‘No Net Land Take’⁴ wordt

3. Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen, ministerie EZK, 3 april 2023: https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/brieven_regering/detail?id=2023D13785&did=2023D13785.
4. Zie ook: <https://www.pbl.nl/publicaties/quickscan-ruimtebeslag-in-nederland>.



Afb. 1. Chemelot, Sittard-Geleen. Kennisontwikkeling voor duurzame materialen vindt plaats op de Brightlands campus, naast de productiefaciliteiten. Foto: Rufus de Vries.

2. Zie ook: <https://www.pbl.nl/nieuws/2023/circulaire-economie-vraagt-ruimtelijke-keuzes>.

voorgesorteerd om vanaf 2050 netto geen extra land meer te bouwen.

Sturen betekent niet alleen het stimuleren van de juiste logistieke activiteiten op de juiste plek, maar vraagt ook om de durf nee te verkopen. De ruimte in Nederland is te kostbaar om zomaar aan de eerste de beste belangstellende beschikbaar te stellen. Niet alle activiteiten kunnen en moeten een plek krijgen.⁵

Het is tijd dat de overheid durft te kiezen voor een logistieke sector die waarde aan de samenleving toevoegt en bijdraagt aan onze brede welvaart. Denk daarbij aan de navolgende concrete maatregelen:

Zeg nee tegen fossiel en kies voor circulair

Als we in 2050 een circulaire economie willen hebben, moeten we nu starten met het uitfasen van niet-circulaire ketens zoals de verwerking, opslag en transport van fossiele grondstoffen of kunstmest en soja voor de intensieve landbouw- en veeteelt. De ruimte die daarvoor vrijkomt kan onmiddellijk ingezet worden voor de logistieke stromen die we wél nodig hebben binnen een circulaire toekomst. Dat klinkt wellicht makkelijk gezegd en zal niet van de een op de andere dag gerealiseerd worden, maar juist daarom moet de overheid deze keuze nu snel durven maken: de transitie heeft nog een lange weg te gaan.

Maak duidelijk welke activiteiten we in Nederland willen faciliteren en welke niet

Regie nemen op nationaal niveau betekent onderscheid maken in strategisch cruciale bedrijven die ondanks hun hinder of *footloose* karakter toch de moeite waard zijn, en activiteiten waartegen we nee kunnen zeggen. Het betekent vaker nee zeggen tegen grootschalige verpakkingsmagazijnen (*fulfilment centers*) en wederuitvoer gericht op de internationale markt. Deze zitten vaak vanwege lage grondprijzen, specifieke arbeidsrechten en fiscale redenen⁶ in onze grensstreken, maar ze voegen in die regio's meestal nauwelijks waarde toe. Tegelijkertijd leggen dit type magazijnen wel een flink beslag op onze kostbare ruimte, de beschikbare capaciteit van de Nederlandse infrastructuur (binnenvaart, spoor en weg) en dragen ze bij aan emissies en overlast. Hier kan de Rijksoverheid kaders en grenzen stellen en de basisvoorwaarden beschrijven, net zoals het recent is gedaan voor de vestiging van toekomstige *hyperscale datacentra*.⁷

Stuur op het dekoloniseren van de waardeketen
Handel ontstaat door het prijsverschil tussen inkoop en verkoop. Hoe groter het prijsverschil hoe lucratiever de handel. Eeuwenlang had Nederland kolonies waardoor we prijsverschillen maximaal konden opdrijven. Maar hoewel het koloniale tijdperk voorbij is, zijn koloniale praktijken in de handelsketens nog steeds van toepassing. Eufemistisch worden voormalige kolonies nu 'lagelonenlanden' genoemd, maar van eerlijke handel is in heel veel ketens nog steeds geen sprake. Denk bijvoorbeeld aan de enorme misstanden in de kledingindustrie.

Hoog tijd dus om te sturen op *fair trade* in alle logistieke sectoren door geen ruimte meer te bieden aan waardeketens die gebaseerd zijn op de schending van mensenrechten en uitputting en vervuiling van natuurlijke bronnen. Nederland kan hier het voortouw in nemen en als belangrijke logistieke schakel in Europa buurlanden op sleeptouw nemen. Dit hoeft niet via ruimtelijk beleid te gaan, maar kan bijvoorbeeld via de verplichting om ketens duurzamer en transparanter te maken.⁸

Stuur op de vraagkant van goederenstromen

In sommige sectoren wordt onnodig veel heen en weer geslept. De Rijksoverheid kan een belangrijke rol spelen om dit te beperken. Door beprijzing van retourstromen van e-commerce ontstaat bijvoorbeeld voor alle bedrijven een gelijk speelveld en betaalt de consument eindelijk een reële prijs voor onnodige bestellingen die teruggestuurd moeten worden. Nog een stap verder is een (gedeeltelijke) verschuiving van belasting op arbeid naar belasting op grondstoffen en consumptie. Zo wordt de consument zich bewuster van zijn koopgedrag, wordt hergebruik en reparatie gestimuleerd en neemt de omvang van de op consumptie gerichte lineaire logistiek af.

Borg goede woon- en werkomstandigheden en zinvol werk.

Door digitalisering en robotisering wordt veel werk uit handen genomen. Maar nog steeds zijn mensen onmisbaar in de logistieke sector en genereren logistieke bedrijventerreinen veel arbeidsplaatsen. De moeilijke vraag hoe deze vacatures ingevuld kunnen worden in een krappe arbeidsmarkt wordt echter liever niet gesteld. Dit leidt tot de inzet van goedkope arbeidskrachten uit andere Europese landen en slechte werkomstandigheden.⁹ Durf als provincie of gemeente nee te verkopen tegen bedrijven die niet de volledige verantwoordelijkheid nemen voor de werk- en woonomstandigheden van deze werknemers en eis garanties dat deze

Bied geen ruimte meer aan waardeketens die gebaseerd zijn op de schending van mensenrechten en uitputting en vervuiling van natuurlijke bronnen.

5. Deze conclusie werd ook getrokken door de het Adviescollege Stikstofproblematiek onder leiding van de heer Remkes. De veelbetekende titel van het eindrapport is: Niet alles kan overal. Zie: <https://open.overheid.nl/documenten/ronl-e1d98609-6f59-4245-8758-ec00da553db5/pdf>.

6. O.a. de BTW verleggingsregeling en de mogelijkheid goedkoop 24/7 door te werken in distributiecentra.

7. In het regeerakkoord staat dat hyperscale datacentra er niet meer mogen komen zonder landelijke regie.

8. <https://nex.mvonderland.nl/transparante-ketens>.
9. Zie: <https://www.trouw.nl/economie/nederlandse-distributiecentra-vaak-onveilig-ontdekt-de-arbeidsinspectie-boa31bo8/>

omstandigheden op orde zijn en op orde zullen blijven. Goede huisvesting van arbeidsmigranten hoort hier ook bij. Voorkom de ontwikkeling van geïsoleerde woon-enclaves ver buiten de bewoonde wereld en stimuleer de huisvesting in bestaande steden en dorpen waar de bewoners deel uitmaken van de samenleving.

2. Durf te sturen met infrastructuur

Decennialang heeft de overheid de markt gefaciliteerd door met publieke middelen locaties beschikbaar te stellen, energievoorzieningen aan te leggen en de ontsluiting op orde te brengen, vooral door verbetering van wegen. Maar dit is de efficiëntie van ons ruimtegebruik, de energie-

voorzieningen en het wegennet niet ten goede gekomen. Het heeft bijvoorbeeld op talloze plekken geleid tot onnodige overbelasting van het wegennet en op andere plekken tot onderbenutting.

Lange tijd hebben we gedacht dat het Nederlandse wegennet robuust genoeg is om alle groei op te vangen en overall aangepast kan worden als de markt daarom vraagt. Door toenemende maatschappelijke weerstand is een groot aantal nationale wegenprojecten de afgelopen tien jaar echter vastgelopen. Bovendien blijkt de laatste jaren dat de instandhouding van het bestaande wegennet zo kostbaar is dat de Rijksoverheid genoodzaakt is om de voorbereiding van grote projecten stop te zetten om geld vrij te maken voor noodzakelijk beheer en onderhoud. Door steeds frequenter

Durf als provincie of gemeente nee te verkopen tegen bedrijven die niet de volledige verantwoordelijkheid nemen voor werk- en woonomstandigheden van werknemers.



Afb. 2.
Vepa, Hoogeveen.
Productie van meubel met o.a. circulair materiaal.
Foto: Rufus de Vries.

Door steeds frequenter en zwaarder vrachtverkeer worden vitale wegen, bruggen en viaducten aanzienlijk zwaarder belast dan werd aangenomen bij de aanleg. Met grote schade tot gevolg.

en zwaarder vrachtverkeer worden vitale wegen, bruggen en viaducten aanzienlijk zwaarder belast dan werd aangenomen bij de aanleg.¹⁰ Met grote schade tot gevolg. Denk bijvoorbeeld aan de afsluiting van de Merwedeburg bij Gorinchem in 2016, vanwege ernstige schade aan de brugconstructie door overbelasting.

Om de kosten voor beheer en onderhoud effectief in te kunnen zetten moet de Rijksoverheid de keuze maken welke weginfrastructuur noodzakelijk is voor internationale goederenstromen en deze daarvoor geschikt maken. De vier Europese goederencorridors zouden bijvoorbeeld het uitgangspunt voor versterking kunnen zijn, zodat het onderhoudsniveau voor andere wegen minder hoog hoeft te zijn. Met de nationale uitwerking van deze goederencorridors ontstaat er een heldere hoofdstructuur die ingezet kan worden om de logistieke ontwikkeling te sturen naar de plekken die multimodaal bereikbaar zijn (niet alleen over de weg maar natuurlijk ook met duurzamer vervoer via trein en binnenvaart). Door intensieve goederenstromen daar te bundelen wordt de druk op kwetsbare delen van ons wegennet weggenomen.

Regie, maar dan op regionaal of lokaal niveau, is eveneens nodig als het gaat om agrologistiek. Hiervoor worden vaak smalle plattelandswegen gebruikt die niet geschikt zijn voor zware en grote voertuigen. Met aanzienlijke overlast tot gevolg. Het is nodig om locatiebeleid te ontwikkelen voor niet-grondgebonden agro-industrie met veel transportbewegingen. Dergelijke activiteiten vragen om locaties die beter ontsloten zijn, dichterbij de afzetmarkt en opgenomen zijn in een circulair cluster met andere aanverwante bedrijven.

3. Durf weerstand te bieden aan de druk van de woningmarkt

Voor de logistieke bedrijventerreinen van de toekomst wordt meestal gekeken naar nieuwe locaties aan de randen van steden en dorpen. Bestaande bedrijventerreinen laten zich vaak moeilijk veranderen, bijvoorbeeld vanwege versnipperd grondbezit of een maatvoering van kavels die kleiner is dan op uitleglocaties gerealiseerd kan worden.

Toch is terughoudendheid geboden bij het reserveren of vergunnen van nieuwe grond voor logistiek. Dit betekent niet dat de lopende plannen niet door kunnen gaan, maar wel dat

het op dit moment verstandiger is om de planvoorraad voor bedrijventerreinen niet verder te vergroten, zodat er schaarste ontstaat. Schaarste, in combinatie met een stijgende grondprijs, is immers het sterkste middel om de dichtheid en kwaliteit van ontwikkelingen omhoog te sturen en de druk op te voeren voor de verbetering van de bestaande bedrijventerreinen.

Gemeenten en provincies moeten aangemoedigd worden zuiniger om te gaan met bestaande bedrijventerreinen die vaak strategisch liggen in de stad en zowel via water, spoor en weg meestal goed ontsloten zijn. Stadslogistiek en circulaire arbeidsintensieve maakindustrie horen bij de stad en hebben vaak beperkte hindercontouren die goed inpasbaar zijn in het stedelijk weefsel. Het wordt dus hoog tijd om afscheid te nemen van een eeuw lang uitplaatsen van bedrijvigheid en het stelselmatig vergroten van de woonwerkafstand. Na een eeuw ketenverlenging is nu de eeuw van ketenverkorting aangebroken. Nabijheid van de afzetmarkt en het arbeidspotentieel is immers van grote waarde en essentieel voor een circulaire economie. De grootste groei van de logistieke sector vindt nu al plaats in de e-commerce en stadsverzorgende bedrijvigheid. En deze groei zal de komende decennia nog voortzetten.¹¹ Denk bijvoorbeeld aan de instelling van *zero emissie zones* in verschillende steden die vragen om nieuwe overslagpunten in en nabij steden zodat de laatste kilometers met kleine elektrische voertuigen en bakfietsen afgelegd kunnen worden.¹²

Stadslogistieke bedrijven kunnen goed gemengd worden met wonen, voorzieningen en (toeleveranciers van) stedelijke industrie. Daarbij is het zeker op verouderde bedrijventerreinen zoeken naar een balans, waarbij voldoende ruimte wordt gereserveerd voor (ver)maakbedrijven en een eventueel nieuw woonprogramma goed gescheiden blijft van activiteiten die hinder produceren. Juist in de verdichtende steden moet er ruimte blijven voor stadslogistiek. Daar expliciet voor kiezen levert op de lange termijn winst op, omdat er dan niet alleen gebouwd wordt aan woningen, maar aan stadswijken waar het prettig is om te leven. De gebiedsontwikkeling Chapelle International in Parijs laat zien hoe logistiek en de stad goed verbonden kunnen worden.

In de huidige wooncrisis vraagt het wel durf om een aantal grote woningbouwplannen op bedrijventerreinen te herijken. Vooral de locaties die strategisch in de stad liggen en heel goed bereikbaar zijn via weg, water en spoor, zoals Haven-Stad in Amsterdam en Binckhorst in Den Haag, zijn te waardevol voor de logistiek en circulaire economie van de toekomst om nu volledig prijs te geven aan woningbouw.

In de huidige wooncrisis vraagt het durf om een aantal grote woningbouwplannen op bedrijventerreinen te herijken, maar deze terreinen zijn te waardevol voor de logistiek en circulaire economie van de toekomst om nu volledig prijs te geven aan woningbouw.

10. Zo neemt het aantal LZV's (lange zware vrachtwagens van 25,25m/60t) en 50t gewone vrachtwagens toe vanwege efficiëntie en daarmee een zekere milieuwinst. De noodzaak voor omvangrijke investeringen aan het wegennet wordt daarbij niet meegerekend. Dit type vrachtwagen is in steeds meer Europese landen toegestaan (waaronder in Nederland en de ons omringende landen).

11. Zie Stec-Groep-Marktupdate-bedrijventerreinen-medio-2021.pdf.
12. Zie www.stadshubs.nl, een overzicht door TLN.

4. Durf de allerhoogste eisen te stellen aan elke nieuwe gebiedsontwikkeling

Toonaangevende marktpartijen uit de logistieke sector benadrukken al langer dat de Rijksoverheid aan zet is om de lat hoger te leggen en scherpe kaders te formuleren voor de ontwikkeling van logistieke bedrijventerreinen. Dit is de enige manier om de kwaliteit van de ontwikkelingen te verhogen en een gelijk speelveld te creëren.¹³ Bovendien maakt het een einde aan de 'kiloknallerplanologie' die in veel regio's bestaande terreinen leegtrekt, met verloedering tot gevolg.¹⁴ Gemeenten worden zo opgezadeld met moeilijke herstructureringsopgaven van bestaande terreinen, terwijl enkele vastgoedbeleggers er met de buit vandoor gaan.

Eisen stellen betekent ook de drempel zo hoog mogelijk maken voor nieuwe claims op onze schaarse ruimte. Wij pleiten voor het maximaal benutten van dat wat er al is, maar nieuwe gronduitgiften zijn op termijn waarschijnlijk niet altijd te voorkomen. Denk bijvoorbeeld aan de ontwikkeling van (X)XL-logistiek, die door de maatvoering niet inpasbaar is op bestaande terreinen.

Voor nieuwe locaties moet de bijdrage aan de omgevingskwaliteit vooraf getoetst worden: hoe verhoudt de ontwikkeling zich tot het bodem- en watersysteem, wordt erfgoed benut, welke biodiversiteitsmaatregelen worden genomen, worden de kansen voor recreatief medegebruik maximaal aangegrepen en wat gebeurt er met functiemenging?

Door als gemeenten en provincies hoge eisen te stellen kan de overheid een positieve impuls geven aan bedrijven die bereid zijn om te investeren in een hoogwaardige leefomgeving en een circulaire toekomst. De huidige realiteit is namelijk dat marktpartijen die oog hebben voor hun omgeving, werkomstandigheden, slim omgaan met energie én toewerken naar een circulaire toekomst, moeilijk kunnen concurreren met partijen met diepe zakken en een lager ambitieniveau.

Recente voorbeelden in Antwerpen (BlueGate) en Tilburg (Wijkevoort) tonen aan dat het heel goed mogelijk is om voor de ontwikkeling van bedrijventerreinen hoge eisen te stellen zodat er bedrijven komen die echt waarde toevoegen aan de regio.¹⁵ Bij deze twee locaties moeten ontwikkelaars via bidbooks en selectieprocedures de overheden en publieke ontwikkelbedrijven overtuigen van hun meerwaarde.

Durf dus de allerhoogste eisen te stellen zodat bedrijven gestimuleerd worden bij te dragen aan een circulaire econo-

Durf de allerhoogste eisen te stellen zodat bedrijven gestimuleerd worden bij te dragen aan een circulaire economie en brede welvaart.

13. Onder andere tijdens de publieke debatten 'Besteld – de logistiek die we willen' (november 2022) en 'Lelijke dozen of bouwstenen van de samenleving?' (april 2023)
14. <https://www.trouw.nl/opinie/weg-met-de-kiloknallerplanologie-op-bedrijventerreinen-bffa0351/>
15. Andere voorbeelden zijn biodiversiteitseisen vanuit Greenport Venlo of De Hurk en Waarderpolder Haarlem waar binnenstedelijke locaties behouden blijven.



Afb. 3. Stadslogistiek Zutphen. Gebundelde en elektrische last-mile distributie in de regio Apeldoorn, Deventer, Zutphen. Foto: Rufus de Vries.



Afb. 4. Hessenpoort Zwolle. Terrein voor grootschalige logistiek. Foto: Rufus de Vries.

Het vraagt moed om vastgestelde plannen open te breken en aan te passen aan de eisen voor de komende decennia, maar we kunnen het ons niet permitteren om het niet te doen.

mie en brede welvaart. Denk daarbij aan het koppelen van reststromen, het inzetten op repareren en vermaken, het biobased of demontabel bouwen of het ontwikkelen van energieleverende gebouwen en bedrijfsprocessen. Vraag partijen bijdragen te leveren aan hun omgeving en handelsketens, bijvoorbeeld door verticale ketenintegratie en verweving van logistiek met maakindustrie en dienstverlening (*Value Added Logistics*). Het gebeurt al op een aantal plekken in Nederland, maar het moet staande praktijk worden bij elke grote gebiedsontwikkeling.

5. Durf wendbaar te zijn, ook in plannen die al gemaakt zijn

Er is in Nederland nog een flinke planvoorraad beschikbaar voor de aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. Maar de ontwikkelkaders en randvoorwaarden zijn in veel gevallen al meer dan 10 jaar oud, terwijl nieuwe ontwikkelingen soms ook nog jaren kunnen duren. Gebiedsontwikkeling is immers een proces van lange adem en loopt haast per definitie achter op de actualiteit. Voor grote opgaven die wij op dit moment op ons af zien komen bieden deze plannen geen antwoord. Het zijn plannen waar vaak nog geen rekening is gehouden met klimaatadaptatie, biodiversiteit, energietransitie, circulaire economie, e-commerce, stapeling en functiemenging.

Sterker nog, als er op dit moment een logistieke bedrijfs-hal gebouwd wordt op een nieuw terrein, heeft deze een afschrijvingstermijn van ongeveer 40 jaar. We bouwen op dit moment dus terreinen die voldoen aan de eisen van het verleden, terwijl de circulaire economie in 2050 al op volle toeren moet draaien. We kunnen het ons niet meer permitteren om met de ontwikkeling van bedrijventerreinen te werken met randvoorwaarden die hun uiterste houdbaarheidsdatum hebben bereikt en moeten dus nu gaan bouwen op een manier die mee kan bewegen met de transitie naar een circulaire economie.

Zeker, het vraagt moed om vastgestelde plannen open te breken en aan te passen aan de eisen voor de komende decennia, maar gezien de maatschappelijke urgentie is er geen alternatief. Op dit moment worden er nog steeds bedrijfshallen gebouwd zonder zonnepanelen en tegelijkertijd worden er in het naastgelegen open landschap windmolens of zonnepanelen geplaatst. Er worden nog steeds volledig verharde bedrijventerreinen aangelegd om vervolgens het omliggende landschap op te zadelen met een grote opgave

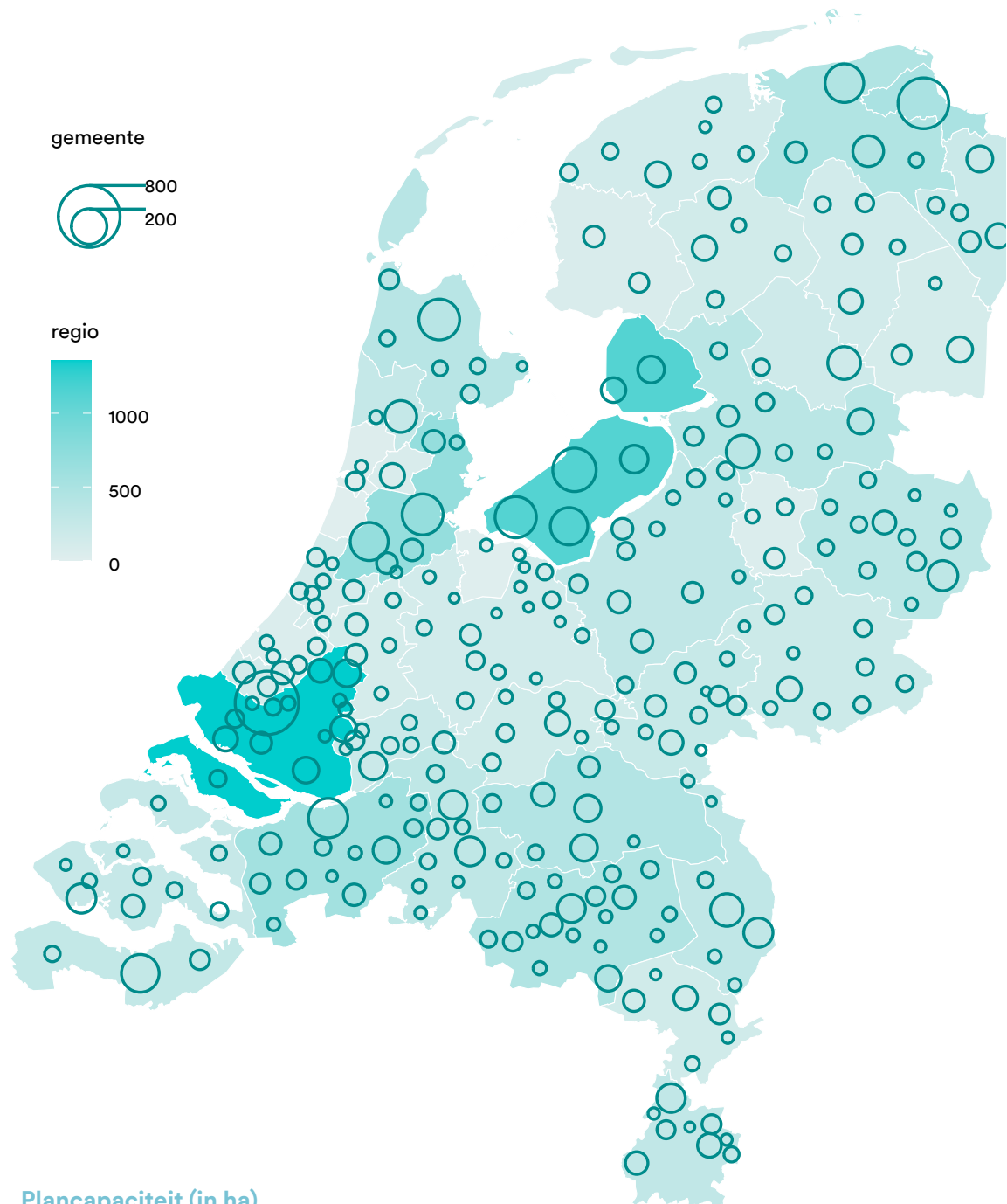
voor watercompensatie ten behoeve van de klimaatadaptatie. En er wordt nog steeds ongekend veel ruimte verspild met de bouw van eenlaagse bedrijventerreinen met grote parkeerterreinen terwijl de druk op de ruimte groter is dan ooit.

Kortom, durf vastgestelde plannen aan te passen aan de eisen van komende tijd. Het loont de moeite. Veel ruimteclaims op het gebied van klimaatadaptatie, biodiversiteit, mobiliteit en energietransitie kunnen heel goed geïntegreerd worden in de aan te passen plannen. Bovendien liggen er allerlei kansen om de dichtheid van de plannen te vergroten waardoor er ook meer kubieke meters vastgoed gerealiseerd kunnen worden. Wees dus niet bang om nieuwe eisen aan bestaande bestemmings- en omgevingsplannen te stellen.

Het loont ook de moeite om te stoppen met de verkoop van de grond aan bedrijven. De transformatie van alle bestaande bedrijventerreinen is mede zo ingewikkeld vanwege het versnipperde grondeigendom. Maar er zijn talrijke voorbeelden in het land waar het grondeigendom is ondergebracht in een overkoepelende entiteit die de grond in erfpacht uitgeeft of de grond met het bijbehorende vastgoed verhuurt. Ook is het mogelijk om te werken met een concessiemodel, waarbij een marktpartij in een brede ontwikkeling vooraf gedefinieerde resultaten levert die periodiek opnieuw worden bekeken en onderhandeld. Stuk voor stuk mogelijkheden die de gemeente in de toekomst de mogelijkheid geeft om te kunnen blijven sturen op aanpassing en vernieuwing van het bedrijventerrein.

Aanpasbare plannen vragen ook om beter aanpasbare gebouwen. Dit betekent dat zowel strenger beleid noodzakelijk is om hogere eisen te introduceren, en dat sommige wetgeving juist versoepeld wordt om wendbaarder te kunnen zijn. De huidige wet- en regelgeving maakt de combinatie van stadslogistiek met wonen en sportvoorzieningen bijvoorbeeld nog erg lastig. Meer flexibiliteit in het gebouw zorgt ervoor dat het ook beter aanpasbaar is voor toekomstig gebruik. Dit kan bijvoorbeeld door het ontwikkelen van *white label* en *multi-tenant* logistiek vastgoed, dat per definitie flexibel, generiek en modulair van opzet is. Of door demontabel te bouwen, waardoor halverwege de levensduur eenvoudiger aanpassingen aan het gebouw kunnen worden gedaan. Ook hier zijn grote stappen nodig want door de zware vloerbelasting is het op dit moment nog moeilijk om logistieke bedrijfshallen met een demontabele fundering te bouwen.

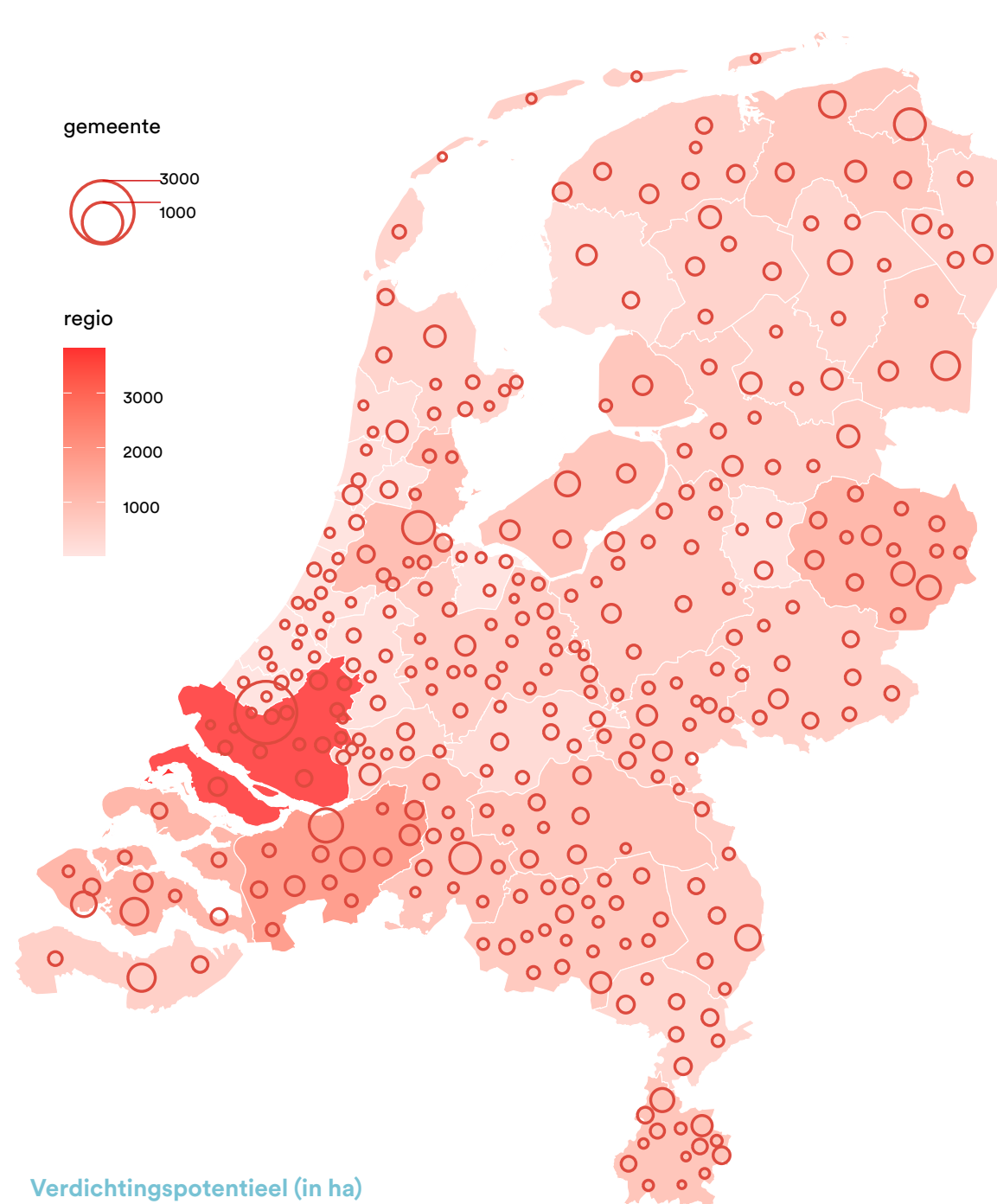
Aanpasbare plannen vragen enerzijds strenger beleid, om hogere eisen te introduceren, maar ook dat sommige wetgeving juist versoepeld wordt om wendbaarder te kunnen zijn.



Plancapaciteit (in ha)

De huidige plancapaciteit is voorlopig ruim voldoende om in de behoefte te voorzien. Het creëren van schaarste, in combinatie met een stijgende grondprijs, is bovendien één van de meest effectieve middelen om de dichtheid en kwaliteit van ontwikkelingen omhoog te stuwen en de druk op te voeren voor de verbetering van de bestaande bedrijventerreinen. Deze kaart geeft aan wat de totale beschikbare plancapaciteit bedraagt, per gemeente (cirkels) en COROP-regio (kleur). Het gaat daarbij zowel om binnenstedelijke terreinen voor stadslogistiek als buitenstedelijke (X)XL-ontwikkelingen.

De kaarten op deze en de volgende pagina zijn gemaakt met behulp van het IBIS-bestand van bedrijventerreinen (2022, jaarlijks geactualiseerd met informatie van de provincies) en het RUDIFUN-bestand (2022) van bebouwingdichtheid op netto buurtniveau. De kaarten zijn gemaakt door Merten Nefs, onderzoeker Erasmus UPT.



Verdichtingspotentieel (in ha)

In deze kaart is het potentieel voor (verdere) verdichting ingeschat per regio en gemeente. Daarbij is rekening gehouden met de milieucategorie van de terreinen, omdat binnenstedelijke bedrijventerreinen met een lage milieucategorie over het algemeen meer verdicht kunnen worden dan terreinen buiten de stad waar bijvoorbeeld chemische industrie is gevestigd. Per milieucategorie is een benchmark bepaald op basis van de 25% terreinen met de hoogste mate van verdichting. Wanneer deze mate van verdichting als realistisch worden aangenomen blijkt er op bestaande terreinen nog heel veel ruimtewinst te behalen door het beter benutten van de kavels en stapeling van functies.

Nu de logistieke sector tegen ruimtelijke, ecologische en maatschappelijke grenzen aanloopt is het aan de Rijksoverheid om opnieuw richtinggevende keuzes te maken. Dit keer gericht op de transitie naar een circulaire economie, en op kwaliteit van de leefomgeving.

Van lineair naar circulair denken en van BBP naar welzijn

Nederland is een belangrijk distributieland geworden door een sturende Rijksoverheid die vanaf de jaren tachtig met vooruitziende blik investeerde in de allerbeste infrastructuur van havens, vaarwegen, spoorlijnen en snelwegen. Met als doel een belangrijke schakel te worden in de mondiale lineaire handelsketens. Het bedrijfsleven heeft hier optimaal van kunnen profiteren.

Nu de logistieke sector tegen ruimtelijke, ecologische en maatschappelijke grenzen aanloopt is het aan de Rijksoverheid om opnieuw richtinggevende keuzes te maken. Dit keer gericht op de transitie naar een circulaire economie, en op kwaliteit van de leefomgeving. Alleen door duidelijke keuzes van de Rijksoverheid kan een lappendeken van (deels restrictief) ruimtelijk beleid worden voorkomen, waarin logistiek naar ongeschikte plekken wordt gedreven en niet de ruimte ontstaat voor gewenste circulaire economische ontwikkelingen.

Om het beste uit onze economie en landschap te halen, is het zaak voor overheden en bedrijven om snel aan de slag te gaan met de in dit advies genoemde voorwaarden en oplossingsrichtingen, om ruimte te maken voor de logistiek die we willen. Dat betekent het loslaten van het lineaire denken - gekenmerkt door lange ketens, een hoge input van grondstoffen en volume boven kwaliteit - en ruimte maken voor circulair denken. Door de logistieke stromen die weinig waarde aan onze samenleving toevoegen af te bouwen, kunnen we de vrijgekomen ruimte benutten voor de stromen die we voor een circulaire economie nodig hebben.

Laten we inzetten op nabijheid en menging in plaats van functiescheiding en spreiding, om bijvoorbeeld vervoerskilometers van mensen en goederen te verminderen. Laten we in Nederland de lat voor ruimtelijke kwaliteit zo hoog mogelijk leggen, zonder uitzonderingen voor bedrijfsactiviteiten die niets bijdragen aan de ambities van duurzaamheid en meervoudig ruimtegebruik. Laten we ervoor zorgen dat de bestaande terreinen beter benut worden en vanuit het Rijk alleen nieuwe locaties aanwijzen als deze aantoonbaar bijdragen aan de transitie naar een circulaire economie.

Bovenstaande kan alleen als we ook stoppen met het ontwikkelen van woningbouw op bedrijventerrein die strategisch in de stad liggen en heel goed bereikbaar zijn via weg, water en spoor. Want de logica van de ruimtelijke schuifpuzel is meedogenloos. Als je van goed gelegen bedrijventerreinen woonwijken maakt, zijn nieuwe bedrijventerreinen in het landschap onvermijdelijk.

Dat vraagt durf en lef, maar het is de enige manier om de impasse te doorbreken en de weg naar een circulaire toekomst in te slaan.

Met vriendelijke groet,
College van Rijksadviseurs



Wouter Veldhuis
Rijksadviseur voor de fysieke leefomgeving

Laten we inzetten op nabijheid en menging in plaats van functiescheiding en spreiding, om bijvoorbeeld vervoerskilometers van mensen en goederen te verminderen.

Colofon

Wouter Veldhuis

Rijksadviseur voor de Fysieke
Leefomgeving

Contactpersoon

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

Tekst

College van Rijksadviseurs i.s.m. Merten
Nefs (Erasmus UPT) en Vereniging Delta-
metropool

Fotografie

Rufus de Vries

Kaarten

Merten Nefs (Erasmus UPT)

College van Rijksadviseurs

Postbus 20952
2500 EZ Den Haag

Bezoekadres:

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

september 2023

Dit advies is een vervolg op het narratief *Vandaag besteld, morgen circulair* (College van Rijksadviseurs en Merten Nefs, Erasmus UPT, i.s.m. Vereniging Deltametropool, mei 2023) en 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).

Meelezers advies: Cees-Jan Pen (lector De Ondernemende Regio, Fontys Hogeschool), Wouter van der Burg (gemeente Tilburg), Joline Snel (Ministerie BZK), Paul Gerretsen (Vereniging Deltametropool), Evert Nieuwenhuis (Rli), Tertius Hanekamp (College van Rijksadviseurs).