

ONDERZOEKSRAPPORT 2026

Wat gebeurt er als *Schiphol vol is?*

**Logistieke expansie in de tweede ring
rondom Schiphol (2026 - 2030)**

Publicatiedatum: mei 2026 - Versienummer 1
Auteur(s)/redactie: Stichting Beyond Dutch Boxes
Plaats van uitgave: Amsterdam

Stichting Beyond Dutch Boxes (SBDB)

Keizersgracht 520-H, 1017 EK Amsterdam

KvK: 98135996

www.sbdb.nl | info@sbdb.nl

ONDERZOEKSRAPPORT 2026

Wat gebeurt er als Schiphol vol is?

Logistieke expansie in de tweede ring rondom Schiphol (2026 - 2030)

Alle rechten voorbehouden

Voorwaarden voor gebruik/citeren

© 2026 Stichting Beyond Dutch Boxes

Inhoudsopgave

1. Inleiding: een vraag die niet gesteld werd	5
Onderzoeksvragen	5
Aanpak	5
2. De Schiphol-regio in cijfers.....	7
2.1 Schiphol Logistics Park: het einde van de uitgifte	7
2.2 Het waterbedeffect rondom een vol park	7
2.3 De fragmentatie als probleem op zich.....	7
3. Waarom de Schiphol-regio een uitzonderingspositie heeft.....	9
3.1 Ruimtedruk en woningnood	9
3.2 De LIB-paradox	9
3.3 Cumulatieve geluidsbelasting	9
3.4 Ultrafijnstof: een specifiek gezondheidsrisico.....	10
3.5 Stikstof: dubbele belasting	10
3.6 Netcongestie in de meest belaste regio	10
3.7 Verdringing van hoogwaardige economische functies	11
3.8 De zwakke cargo-hub logica voor bulk-DCs	11
3.9 Het Rijsenhout-effect: erosie van dorpse leefkwaliteit.....	11
4. De FloraHolland-vraag: een nuance die telt	13
4.1 Het onderscheid tussen veiling en schil	13
4.2 Voorstel: een functionele toets.....	13
5. Lessen uit andere regio's	15
5.1 Venlo: het doorvoer-argument in extremis	15
5.2 West-Brabant: het clustermodel onder druk.....	15
5.3 Flevoland: de jonge provincie en het noordwaarts waterbed.....	16
6. Waar gaat het heen? De tweede ring 2026 - 2030	17
6.1 De eerste ring: verdichting binnen de Schiphol-driehoek	17
6.2 De tweede ring: Haarlemmermeer-Zuidoost en Lijnden	17
6.3 De derde ring: Flevoland en de breed-Amsterdamse logistieke as	17
7. Het juridische speelveld	19
7.1 Vier fasen, vier interventiemomenten.....	19
7.2 De zienswijzefase als kerntaak.....	19
7.3 Reflectie op eigen ervaring	19
8. Conclusie en aanbevelingen	21
8.1 Voor het Rijk en de provincie Noord-Holland	21
8.2 Voor gemeenten in de Schiphol-regio.....	21
8.3 Voor bewonersorganisaties en NGO's.....	22
8.4 Voor de logistieke sector zelf	22

8.5 Slotwoord	22
9. Bibliografie en bronverantwoording	23

1. Inleiding: een vraag die niet gesteld werd

In de afgelopen jaren is veel geschreven over de verdozing rondom de logistieke hotspots van Nederland: Venlo, West-Brabant, het Rotterdamse achterland. Minder aandacht is er voor een regio die de laatste jaren stil maar gestaag een vergelijkbaar traject doorloopt: de zone rondom Schiphol en Aalsmeer. Hier vormt zich een nieuwe generatie distributiecentra, niet langer als verlengstuk van de luchthaven of de bloemenveiling, maar als zelfstandige vastgoedontwikkeling die toevallig in de schaduw van beide ligt.

Het meest verkochte argument is dat van het cargo-knooppunt. Schiphol is een van de grootste luchtvrachthavens van Europa, en de logistieke functies in de directe omgeving zouden hieraan dienend zijn. Voor een deel klopt dat, en zal het altijd kloppen: expediteurs, koeriers, koelopslag voor verse producten en bloemen zijn fysiek gebonden aan deze locatie. Maar voor een groeiend aantal distributiecentra geldt deze logica niet meer. Het zijn generieke bulkmagazijnen die op deze plek zijn neergezet omdat de grond beschikbaar was, niet omdat er een functionele relatie bestaat met de luchtvracht of de sierteeltketen.

Tegelijkertijd is Schiphol Logistics Park, het officieel aangewezen logistieke bedrijventerrein ten zuiden van de luchthaven, uitontwikkeld. Sinds 2023 zijn er geen kavels meer beschikbaar (SADC, 2023). De vraag verdwijnt niet, maar verplaatst zich. Naar Aalsmeer-Oost, naar Rijsenhout, naar Lijnden, en op termijn verder, naar Nieuw-Vennep, Haarlemmermeer-Zuidoost en mogelijk Almere-Pampus. Dit rapport gaat over die verplaatsing en wat zij betekent voor mens, milieu en ruimte in de periode 2026 - 2030.

Onderzoeksvragen

- Wat zijn de specifieke ruimtelijke, milieukundige en sociale knelpunten van logistieke expansie in de directe nabijheid van Schiphol?
- Waar verschuift de druk naartoe nu Schiphol Logistics Park geen capaciteit meer biedt?
- Welke argumenten houden stand wanneer initiatiefnemers zich beroepen op de cargo-hub-functie van Schiphol?
- Wat kunnen omwonenden, gemeenten en provincies in deze fase nog doen om regie te voeren op de expansie?

Aanpak

Dit rapport bouwt voort op eerder onderzoek van TU Delft, Tilburg University, het Planbureau voor de Leefomgeving en het RIVM. Het combineert ruimtelijke analyse met gezondheidsgegevens, fiscaal-economische context en juridische kaders. De Schiphol-regio wordt vergeleken met drie andere logistieke clusters in Nederland: Venlo, West-Brabant en Flevoland. Doel is niet om de Schiphol-regio te isoleren als uitzonderlijk geval, maar om aan te tonen dat dezelfde mechanismen die elders zichtbaar zijn geworden, zich hier nu in versneld tempo afspelen, met een aantal regio-specifieke verzwarende factoren.

De vraag is niet of er logistiek bij Schiphol moet zijn. De vraag is welke logistiek, op welke schaal, voor wie, en ten koste van wat.

2. De Schiphol-regio in cijfers

De logistieke functie rondom Schiphol is gefragmenteerd verdeeld over een aantal bedrijventerreinen, elk met een eigen ontstaansgeschiedenis en een eigen bestemmingsplankader. De belangrijkste clusters zijn Schiphol Logistics Park (SLP), Schiphol Trade Park, Greenpark Aalsmeer, Schiphol-Rijk, De Liede en het oudere bedrijventerrein langs de N201 in Aalsmeer-Oost (SADC, 2025).

2.1 Schiphol Logistics Park: het einde van de uitgifte

Schiphol Logistics Park is sinds de oplevering in 2017 ontwikkeld tot circa 43 hectare bedrijventerrein, specifiek bedoeld voor grootschalige luchthavengeoriënteerde logistiek (SADC, 2017). Per september 2023 zijn op SLP geen kavels meer beschikbaar (SADC, 2023). Dit is een markant moment: het officieel aangewezen logistieke park voor de regio is voor het einde van het decennium volledig uitgegeven. De vraag naar logistieke ruimte blijft echter onverminderd: in de Metropoolregio Amsterdam werd in 2018 alleen al 146.700 m² aan logistieke ruimte opgenomen (Metropoolregio Amsterdam, 2019).

2.2 Het waterbedeffect rondom een vol park

Wanneer een specifiek aangewezen cluster vol raakt, verdwijnt de vraag niet, maar verplaatst zich naar omliggende locaties (TU Delft, 2024). In het geval van Schiphol zijn de eerste verplaatsingen al zichtbaar. Greenpark Aalsmeer, oorspronkelijk bedoeld als greenport voor de sierteeltsector, ontwikkelt zich steeds meer tot een gemengd logistiek terrein. Het Green Square complex, opgeleverd in september 2024, is gepositioneerd als 'een van de meest duurzame distributiecentra van Nederland' (Radio Aalsmeer, 2024). Het terrein telt 275 parkeerplaatsen, 40 laad- en losdocks en 28 laadpalen, een schaal die ver uitgaat boven dat wat traditioneel onder veilinggerelateerde logistiek wordt verstaan.

Tegelijkertijd worden langs de Aalsmeerderdijk en de Zuid-Afrikaweg in Aalsmeer-Oost vergunningen verleend voor distributiecentra van meer dan 20.000 m² magazijnoppervlak. In deze gevallen wordt voor een deel afgeweken van het bestemmingsplan, dat op de relevante kavels oorspronkelijk bedoeld was voor sierteeltgerelateerde bedrijvigheid en bedrijven tot milieucategorie 3.1. De afwijking wordt gemotiveerd vanuit een 'evenwichtige toedeling van functies', een ruime norm onder de Omgevingswet die gemeenten veel discretie geeft.

2.3 De fragmentatie als probleem op zich

Een centraal kenmerk van de regio is dat er geen centrale regie is op de totale logistieke voetafdruk. Schiphol Logistics Park valt onder SADC (een samenwerkingsverband van onder meer Schiphol Group, provincie Noord-Holland en gemeente Haarlemmermeer). Greenpark Aalsmeer valt onder gemeente Aalsmeer. Schiphol Trade Park en Schiphol-Rijk vallen onder weer andere ontwikkelaars en gemeentelijke beslissers. Het gevolg is dat de cumulatieve

effecten van al deze ontwikkelingen, op geluid, lucht, stikstof, verkeer en het elektriciteitsnet, nooit als totaal worden gewogen.

Dit is geen lokaal probleem, maar een nationaal patroon. Sinds de decentralisatie van de ruimtelijke ordening in de jaren 2000 ligt de regie over bedrijventerreinen primair bij gemeenten, met onderlinge concurrentie en informatie-asymmetrie als bekende gevolgen (TU Delft, 2024). In de Schiphol-regio krijgt dit een extra dimensie omdat de gevolgen van logistieke groei stapelen op een toch al zwaar belaste leefomgeving.

3. Waarom de Schiphol-regio een uitzonderingspositie heeft

De Schiphol-regio is niet de enige plek in Nederland waar logistieke expansie problemen veroorzaakt. Maar de combinatie van factoren die hier samenkomen, maakt deze regio kwalitatief anders dan bijvoorbeeld Venlo of West-Brabant. In dit hoofdstuk worden negen argumenten besproken die elk afzonderlijk een reden zijn voor terughoudendheid, en die in cumulatie pleiten voor een fundamentele heroverweging van de logistieke uitbreiding in deze regio.

3.1 Ruimtedruk en woningnood

De Metropoolregio Amsterdam staat onder grote druk van de woningmarkt. Tegelijkertijd onderzoekt de gemeente Aalsmeer of woningbouw onder de aanvliegroutes van Schiphol mogelijk is (Nieuws in Aalsmeer, 2025). De paradox die hieruit voortvloeit is fundamenteel: terwijl er actief wordt nagedacht over het bouwen van woningen op locaties waar dat juridisch en gezondheidstechnisch grensgevallen oplevert, worden tegelijkertijd vergunningen verleend voor distributiecentra van vergelijkbare omvang op kavels die ook geschikt zouden kunnen zijn voor andere functies.

Iedere hectare die wordt uitgegeven aan een bulkmagazijn is een hectare die niet meer beschikbaar is voor woningbouw, voor de transitie naar duurzame land- en tuinbouw, of voor natuur- en watercompensatie die in deze regio dringend nodig is. De afweging wordt gemaakt op kavelniveau, niet op systeemniveau.

3.2 De LIB-paradox

Het Luchthavenindelingbesluit Schiphol (LIB) regelt welke functies wel en niet zijn toegestaan binnen verschillende zones rondom Schiphol. Binnen LIB-zone 3 mogen vanwege geluid, externe veiligheid en de aanvliegroute geen nieuwe woningen, scholen, kinderopvang of verzorgingstehuizen worden gebouwd. De norm voor arbeidsplaatsen is streng: maximaal 22 werknemers per hectare bij gelijktijdige aanwezigheid.

Hier ontstaat een paradoxale situatie. Dezelfde grond die 'te ongezond' wordt geacht voor permanent verblijf van bewoners, wordt 'geschikt' geacht voor distributiecentra waar werknemers in ploegendiensten verblijven en waar omwonenden 24 uur per dag te maken hebben met laad- en losactiviteiten, vrachtverkeer en lichtuitstoot. De LIB-zonering werkt in praktijk niet als gezondheidsbescherming, maar als selectiemechanisme dat woonfuncties uitsluit en logistieke functies binnenhaalt.

3.3 Cumulatieve geluidsbelasting

Omwonenden van Schiphol worden blootgesteld aan een combinatie van geluidsbronnen: vliegtuigen, snelwegen (A4, A9, A44), spoorwegen, en lokaal verkeer. Het RIVM concludeerde

in 2026 dat de gezondheidsrisico's van deze combinatie van blootstellingen op dit moment wetenschappelijk nog onvoldoende kunnen worden gekwantificeerd (RIVM, 2026). Wat wel duidelijk is, is dat de cumulatieve belasting in een aantal gemeenten rondom Schiphol al hoger ligt dan in vergelijkbare regio's elders in Nederland.

Een nieuw distributiecentrum voegt aan deze cumulatieve last een nieuwe component toe: 24-uurs laad- en losactiviteiten, motoren van wachtende vrachtwagens, koel- en ventilatie-installaties, en het verkeer van werknemersbusjes en bestelverkeer. Bij het verlenen van een individuele vergunning wordt vrijwel altijd alleen het effect van die specifieke ontwikkeling afgewogen, niet de cumulatieve verergering van een toch al hoge belasting.

3.4 Ultrafijnstof: een specifiek gezondheidsrisico

In maart 2026 publiceerde het RIVM een verkennend rapport waarin werd gewaarschuwd dat hogere blootstelling aan ultrafijnstof door vliegverkeer juist voorkomt op locaties waar de kans op gezondheidseffecten al groter is door andere luchtvervuilende stoffen en geluid (RIVM, 2026). Eerder onderzoek toonde aan dat blootstelling aan ultrafijnstof van vliegtuigen rond Schiphol mogelijk kan leiden tot nadelige effecten op het hart- en vaatstelsel en de ontwikkeling van het ongeboren kind (RIVM, 2023).

Distributiecentra in de directe omgeving van Schiphol voegen aan deze ultrafijnstof-belasting bronnen toe: dieselmotoren van vrachtwagens, koelaggregaten, en de uitstoot van werknemersverkeer. Hoewel elk DC op zichzelf gezien een klein aandeel heeft in de totale concentratie, draagt elke nieuwe vestiging bij aan een totaal dat juist op deze locaties al verhoogd is. Een ruimtelijke afweging die ultrafijnstof negeert, doet geen recht aan de uitkomsten van het RIVM-onderzoek.

3.5 Stikstof: dubbele belasting

De Schiphol-regio kent twee grote stikstofbronnen: de luchtvaart zelf en het wegtransport. Beide cumuleren op natuurgebieden zoals het Naardermeer, de Botshol en het Nieuwkoopse Plassen-gebied. Iedere nieuwe logistieke ontwikkeling vergroot de transportstromen, en dus de stikstofuitstoot op deze gevoelige gebieden. In een tijd waarin Nederland worstelt met een algemene stikstofcrisis is het toevoegen van structurele uitstoot in deze regio bijzonder slecht te verdedigen.

3.6 Netcongestie in de meest belaste regio

Het elektriciteitsnet in Noord-Holland behoort tot de zwaarst belaste van Nederland. Schiphol zelf is een grootverbruiker, en de groei van datacenters, woningbouw en elektrificatie van transport drukt zwaar op de netcapaciteit (Team Mooi Nederland, 2024). Een modern XXL distributiecentrum, met laadinfrastructuur voor elektrische trucks en geautomatiseerde systemen, kan een aansluitvermogen vragen dat vergelijkbaar is met dat van honderden woningen.

De keuze om deze capaciteit te gebruiken voor distributielogistiek in plaats van voor woningbouw, ziekenhuizen of de industriële maakeconomie is geen technische, maar een politieke keuze. Op dit moment wordt deze afweging niet expliciet gemaakt, omdat netcapaciteit op locatieniveau wordt toegewezen op basis van het 'wie het eerst komt, het eerst maalt' principe.

3.7 Verdringing van hoogwaardige economische functies

De regio rondom Schiphol heeft historisch een hoogwaardige economische profilering: hoofdkantoren, internationale dienstverlening, sierteelt, life sciences. Wanneer schaarse grond wordt ingezet voor laagwaardige logistiek met beperkte werkgelegenheid per vierkante meter, ontstaat een economisch verdringingseffect. Een DC genereert typisch 0,5 tot 1 arbeidsplaats per 100 m² (TU Delft, 2024); een kantoor of laboratorium het tienvoudige.

Voor de regionale arbeidsmarkt betekent dit dat goedbetaalde, kennisintensieve banen worden ingeruild voor laagbetaalde logistieke functies die in toenemende mate worden ingevuld door arbeidsmigranten. Dit is geen ideologisch oordeel, maar een feitelijke vaststelling die ook door TU Delft (2024) en Tilburg University (2024) wordt onderschreven.

3.8 De zwakke cargo-hub logica voor bulk-DCs

Het argument dat een DC 'bij Schiphol hoort' omdat de luchthaven een cargo-knooppunt is, klopt voor een bepaald type logistiek: expediteurs, koeriers, koelopslag voor sierteelt en farma, douaneafhandeling, en hoogwaardige tijdkritische luchtvracht. Voor deze functies is een fysieke nabijheid van het luchtvrachtplatform essentieel. Maar dit type logistiek heeft typisch een veel kleinere ruimtelijke voetafdruk dan een bulk-DC.

Een distributiecentrum van 20.000 m² of meer, met magazijnactiviteit in milieucategorie 3.1 ('veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen', SBI 6312), is geen luchtvracht-faciliteit, maar een algemeen distributiepunt. De goederen die hier worden opgeslagen, kunnen evengoed in Almere, Roosendaal of Tiel staan. De keuze voor de Schiphol-regio is in deze gevallen geen logistieke noodzaak, maar een vastgoedstrategie: dichtbij Amsterdam, dichtbij de A4, en op grond die door planologische schaarste een goede beleggingswaarde heeft.

Niet elke doos die in de schaduw van Schiphol staat, is een luchtvrachtdoos. De cargo-hub-redenering is een legitimerend verhaal, geen functionele noodzaak.

3.9 Het Rijsenhout-effect: erosie van dorpse leefkwaliteit

Rijsenhout is een dorp van ongeveer 4.000 inwoners aan de zuidrand van de Haarlemmermeer, dat in toenemende mate wordt ingesloten door logistieke ontwikkelingen en infrastructuur. De kerk, het dorpshart en de bestaande woonkernen worden geleidelijk omsingeld door bedrijventerreinen, met als gevolg een gestage erosie van de leefkwaliteit en

het dorpse karakter. Vergelijkbare effecten zijn zichtbaar in andere kernen in Aalsmeer-Oost, Lijnden en delen van Hoofddorp-Zuid.

Dit is een patroon dat eerder werd gesignaleerd rondom Roosendaal (Primark-DC met gevel van 600 meter direct tegenover woonhuizen), Tiel en delen van Brabant. Het bijzondere aan de Schiphol-regio is dat deze 'omsingeling' zich voltrekt in een gebied dat tegelijk onder de aanvliegroute ligt en in een schaarse woningmarkt verkeert. Omwonenden hebben hier nergens een alternatief.

4. De FloraHolland-vraag: een nuance die telt

Geen rapport over logistiek rondom Aalsmeer is compleet zonder een serieuze bespreking van Royal FloraHolland. De veiling is in 1912 opgericht als cooperatie van kwekers en is uitgegroeid tot het wereldwijd toonaangevende handelsplatform voor sierteeltproducten. FloraHolland is fundamenteel anders dan een Prologis-dooos of een GLP-distributiecentrum: het is een Nederlandse cooperatieve onderneming met genuïne economische wortels en een functie die fysieke aanwezigheid op deze locatie vereist.

Het zou intellectueel oneerlijk zijn om FloraHolland in dezelfde categorie te plaatsen als de generieke logistieke schil die zich rondom Schiphol heeft gevormd. SBDB erkent expliciet de bijzondere positie van de veiling: het cluster aan de Legmeerdijk heeft een duidelijke regionale meerwaarde, draagt bij aan een specifieke Nederlandse sector, en biedt werkgelegenheid die niet zonder meer naar elders kan worden verplaatst.

4.1 Het onderscheid tussen veiling en schil

Wat zich rondom FloraHolland heeft ontwikkeld, is niet identiek aan FloraHolland zelf. Op verschillende kavels in Aalsmeer-Oost en Greenpark Aalsmeer vestigen zich bedrijven die zich ruimtelijk presenteren als 'sierteeltgerelateerd', maar functioneel niet of nauwelijks verbonden zijn met de veilingketen. Het gaat om generieke koel- en vriesopslag, e-commerce fulfilment voor niet-bloemenproducten, of zelfs algemene bulk-distributie die zich op de naam van de greenport beroept zonder daadwerkelijk producten van de veiling te bedienen.

Deze schil is groter dan vaak wordt aangenomen. Een deel van de huidige logistieke ontwikkeling in Aalsmeer wordt vergund onder bestemmingsplannen die historisch waren opgesteld met de sierteeltsector in het achterhoofd, maar in de praktijk gebruikt worden door bedrijven met SBI-codes uit het algemene logistieke segment (zoals 6312, 'veem- en pakhuisbedrijven, koelhuizen'). De afwijking van bestemmingsplannen wordt vervolgens gerechtvaardigd met de algemene Omgevingswet-norm van 'evenwichtige toedeling van functies', waarbij de veilinggerelateerde oorsprong van het plan op de achtergrond verdwijnt.

4.2 Voorstel: een functionele toets

Om recht te doen aan zowel de unieke positie van FloraHolland als aan de noodzaak om generieke logistiek niet onnodig dichtbij de veiling te accommoderen, stelt SBDB voor om een functionele toets te introduceren bij vergunningverlening. Deze toets bestaat uit drie criteria:

- **Aantoonbare ketenrelatie:** Het bedrijf moet kunnen aantonen dat een substantieel deel van de gehandelde of opgeslagen producten via de veiling van Royal FloraHolland verloopt, of binnen de sierteeltketen wordt verhandeld.
- **Tijdkritische bereikbaarheid:** De activiteit moet plaatsvinden binnen een tijdvenster waarin fysieke nabijheid van de veilingklok of de aanvoer- en distributieprocessen

aantoonbaar voordeel biedt (bijvoorbeeld minder dan 2 uur transittijd vanaf veilingaanvoer).

- **SBI-classificatie:** De hoofdactiviteit van de exploitant moet vallen onder relevante sierteelt- of versketen-SBI-codes (zoals 4622, groothandel in bloemen en planten), niet onder algemene logistieke codes (zoals 5210, opslag).

Wanneer een aanvraag aan al deze criteria voldoet, kan het bedrijf zich met recht beroepen op de regionale meerwaarde van FloraHolland en de bijbehorende ruimtelijke gunstcondities. Wanneer niet, moet de aanvraag op eigen merites worden beoordeeld als generieke logistiek, en getoetst aan de strengere criteria die elders in Nederland gelden voor grootschalige distributiecentra.

Niet elke doos in de schaduw van FloraHolland is een bloemendoos. Een functionele toets maakt dit verschil concreet en juridisch hanteerbaar.

5. Lessen uit andere regio's

De argumenten die in dit rapport voor de Schiphol-regio zijn geformuleerd, staan niet op zichzelf. Andere logistieke clusters in Nederland zijn de afgelopen jaren door vergelijkbare ontwikkelingen gegaan, met inmiddels zichtbare resultaten. Drie regio's zijn bijzonder leerzaam: Venlo, West-Brabant en Flevoland. Elk laat een ander aspect zien van wat er gebeurt wanneer logistieke groei zonder bovenlokale regie zijn gang gaat.

5.1 Venlo: het doorvoer-argument in extremis

Greenport Venlo is een van de meest geconcentreerde logistieke clusters van Nederland. De regio profiteert van haar ligging direct aan de Duitse grens en aan de A67/A73-corridor naar het Ruhrgebied. De cijfers spreken voor zich: 50 procent van het totale vrachtverkeer tussen Nederland en Duitsland passeert Venlo, 70 procent van het totale railvervoer NL-Duitsland, 75 procent van het totale containervervoer NL-Duitsland, en jaarlijks passeren 21.000 vrachtwagens per etmaal de grens (TPV Logistics, 2025).

Het bijbehorende ruimtebeslag is enorm. Trade Port Noord, Fresh Park Venlo en omliggende terreinen vormen samen het grootste aaneengesloten logistieke gebied in Nederland. Uit onderzoek van Tilburg University (2024) blijkt dat circa 75 procent van de goederen die in distributiecentra in Venlo en West-Brabant worden opgeslagen, bestemd is voor het buitenland. De regionale meerwaarde voor de Nederlandse economie is dus beperkt: Venlo functioneert in toenemende mate als pass-through-locatie voor Europese goederenstromen, met de bijbehorende landschappelijke, milieu- en arbeidsmarkteffecten geconcentreerd op Nederlandse bodem.

De les voor de Schiphol-regio is helder. Wanneer logistieke groei niet wordt getoetst op regionale meerwaarde, verandert een gemeente in een doorvoercorridor zonder dat dit als bewuste keuze is gemaakt. Wat in Venlo tientallen jaren in beslag heeft genomen, kan zich rondom Schiphol veel sneller voltrekken, omdat de uitgangssituatie (vol park, schaarse grond, sterke vastgoedmarkt) al aanwezig is.

5.2 West-Brabant: het clustermodel onder druk

In West-Brabant heeft de provincie Noord-Brabant de afgelopen jaren bewust gestuurd op concentratie van grootschalige logistiek op een beperkt aantal aangewezen locaties, waaronder Logistiek Park Moerdijk. Dit clustermodel heeft een aantal voordelen: gedeelde infrastructuur, betere multimodale ontsluiting (water, spoor, weg), en de mogelijkheid om gemeenschappelijke voorzieningen voor arbeidsmigranten te organiseren. Tegelijkertijd loopt ook dit model tegen grenzen aan: het feit dat circa 75 procent van de opgeslagen goederen voor het buitenland bestemd is (Tilburg University, 2024), maakt dat ook hier de meerwaarde voor de Nederlandse economie discutabel is.

Voor de Schiphol-regio is West-Brabant interessant omdat het laat zien dat clustering, hoewel beter dan versnippering, geen panacee is. Het uitgangspunt van clustering moet zijn: 'minder, beter en functioneel verbonden', niet 'meer, geconcentreerd en alsnog generiek'. Wanneer een cluster vol raakt (zoals Schiphol Logistics Park nu), kan een gemeente niet zonder meer zeggen 'we hebben al onze grootschalige logistiek geclusterd, dus nieuwe ontwikkelingen mogen elders'. Dat is het waterbedeffect in de kern.

5.3 Flevoland: de jonge provincie en het noordwaarts waterbed

Flevoland is in zekere zin de spiegel van wat er rondom Schiphol kan gebeuren. De provincie heeft de afgelopen jaren een sterke groei doorgemaakt in logistieke werkgelegenheid: in 2018 was er sprake van een groei van 5,6 procent in het logistieke cluster, en in de regio Almere/Lelystad/Zeewolde werd voor 125.300 m² aan logistieke ruimte opgenomen (Metropoolregio Amsterdam, 2019). De ligging dicht bij Amsterdam en Schiphol, gecombineerd met beschikbare grond en goede infrastructuur, maakt Flevoland tot een voor de hand liggend uitwijkgebied wanneer de directe omgeving van Schiphol vol raakt.

Tegelijkertijd is Flevoland ook een waarschuwing. Wat als 'tijdelijke overloop' begint, kan eindigen als structurele transformatie van een nog jong en in ontwikkeling zijnde landschap. Almere-Pampus, Lelystad Airport-corridor en de A6/A9-zone zijn allemaal kandidaten om in de tweede helft van het decennium een nieuwe logistieke ring te vormen rond de Metropoolregio Amsterdam. Wanneer dit gebeurt zonder bovenlokale regie, herhaalt zich op nieuwe schaal wat zich eerder in Noord-Limburg en West-Brabant heeft afgespeeld.

6. Waar gaat het heen? De tweede ring 2026 - 2030

Schiphol Logistics Park is uitontwikkeld. De vraag naar grootschalige logistieke ruimte in de Metropoolregio Amsterdam blijft op kortere termijn naar verwachting onverminderd hoog. De combinatie van deze twee feiten leidt tot een voorspelbare ruimtelijke dynamiek: de druk verplaatst zich in concentrische ringen naar buiten. In dit hoofdstuk worden drie verwachte verschuivingsrichtingen besproken, met als doel om gemeenten en omwonenden in deze gebieden in een vroeg stadium te wapenen tegen wat hen mogelijk te wachten staat.

6.1 De eerste ring: verdichting binnen de Schiphol-driehoek

De meest directe respons op de schaarste op SLP is het zoeken naar locaties in de onmiddellijke nabijheid. Dit speelt op dit moment al, op kavels in Aalsmeer-Oost (langs de Aalsmeerderdijk en de Zuid-Afrikaweg), in delen van Greenpark Aalsmeer, en op de N201-corridor. Daarnaast wordt gekeken naar transformatie van bestaande kleinschalige bedrijventerreinen tot grootschalige logistieke functies.

Het juridische instrument voor deze verdichting is de afwijking van bestaande bestemmingsplannen via de Omgevingswet-norm van 'evenwichtige toedeling van functies'. Omdat veel bestemmingsplannen in deze regio historisch zijn opgesteld met de sierteeltsector in gedachten, en de huidige bedrijvigheid functioneel daarvan kan afwijken, biedt dit gemeenten ruimte om vergunningen te verlenen die op het eerste gezicht binnen het kader passen, maar in essentie een nieuwe functie aan een kavel toekennen.

6.2 De tweede ring: Haarlemmermeer-Zuidoost en Lijnden

Wanneer ook de eerste ring vol raakt, verschuift de druk naar de tweede ring rondom Schiphol. Belangrijke kandidaten zijn Hoofddorp-Zuid en De Liede, Lijnden en de Schiphol-Rijk-corridor, Haarlemmermeer-Zuidoost richting Nieuw-Vennep, en gebieden langs de A4 en A9 die nu nog deels agrarisch of in transitie zijn.

Deze gebieden hebben gemeen dat ze nog niet onder de aandacht staan van een breed publiek, en dat lokale verzet daardoor moeilijker te organiseren is. Bestemmingsplannen worden in deze fase opnieuw opgesteld of geactualiseerd, en in deze ontwerpfase kunnen zienswijzen worden ingediend die op latere momenten in de vergunningverlening niet meer mogelijk zijn. Dit is, vanuit SBDB-perspectief, het strategisch sterkste interventiemoment: vroeg in het proces, voordat de juridische ruimte voor logistiek is vastgelegd.

6.3 De derde ring: Flevoland en de breed-Amsterdamse logistieke as

De derde verschuivingsbeweging, mogelijk al voor 2030 zichtbaar, is naar Flevoland en de bredere logistieke as rondom Amsterdam: Almere-Pampus, de Lelystad Airport-corridor, en op langere termijn de A6/A9-zone. Hier wordt het waterbedeffect verlegd over een grotere afstand. Vanuit Schiphol bezien gaat het om locaties op 30 tot 60 minuten rijden, voldoende

dichtbij voor een groot deel van de Metropoolregio Amsterdam-distributie, maar ver genoeg om buiten de directe LIB-zones te vallen.

De ironie van deze derde ring is dat de strengere planologische beperkingen rondom Schiphol als gevolg van het LIB juist als drijver werken voor verspreiding: bedrijven die in de eerste of tweede ring niet meer terechtkunnen, vinden hun toevlucht in gebieden die in oppervlakte vele malen groter zijn dan wat in de directe omgeving zou volstaan. Het 'beschermende' karakter van het LIB voor de directe omgeving versterkt daarmee het ruimtebeslag op andere plaatsen.

Iedere doos die niet bij Schiphol kan staan, vindt elders een plek. De vraag is niet of, maar waar - en wat daar verloren gaat.

7. Het juridische speelveld

Voor SBDB en andere belangenorganisaties is het cruciaal om te weten op welke momenten in het besluitvormingsproces juridische interventie mogelijk en zinvol is. De Omgevingswet, die sinds 2024 van kracht is, heeft het instrumentarium veranderd, maar de logica is in essentie dezelfde: hoe vroeger in het proces wordt geïntervenieerd, hoe groter de kans op werkelijke invloed.

7.1 Vier fasen, vier interventiemomenten

Het proces van logistieke ontwikkeling kent vier fasen, elk met een eigen juridisch karakter:

- **Fase 1 - Omgevingsvisie of structuurvisie.** Hierin wordt op hoofdlijnen vastgelegd waar welke functies gewenst zijn. Dit is het politiek-strategische niveau, waarin bewonersinitiatieven en NGO's invloed kunnen uitoefenen via inspraak en politieke beïnvloeding.
- **Fase 2 - Omgevingsplan (voorheen bestemmingsplan).** Dit is het juridisch bindende kader voor wat op een kavel mogelijk is. De zienswijzefase op een ontwerp-omgevingsplan is het sterkste interventiemoment: hier kunnen onderbouwde bezwaren leiden tot aanpassing voordat het plan onherroepelijk wordt.
- **Fase 3 - Omgevingsvergunning.** Voor concrete projecten wordt een omgevingsvergunning verleend, die getoetst wordt aan het omgevingsplan. Bezwaar en beroep zijn mogelijk, maar de toetsingsruimte is beperkt tot of het project past binnen of redelijkerwijs kan afwijken van het plan.
- **Fase 4 - Uitvoering en handhaving.** Wanneer een vergunning is verleend en de bouw is gestart, is juridische interventie nog mogelijk via handhavingsverzoeken bij overtredingen, maar de daadwerkelijke ontwikkeling is dan in essentie een feit.

7.2 De zienswijzefase als kerntaak

Het strategisch belangrijkste moment voor SBDB en vergelijkbare organisaties is de zienswijzefase op ontwerp-omgevingsplannen. In deze fase is de juridische ruimte voor een gemeente om te kiezen voor restrictiever beleid het grootst, en zijn de inhoudelijke argumenten die in dit rapport zijn besproken (LIB-paradox, ultrafijnstof, cumulatieve geluidsbelasting, verdringing van hoogwaardige functies) maximaal relevant.

Dit vraagt om een proactieve monitoring van publicaties op het Gemeenteblad en in officiële bekendmakingen, in samenwerking met lokale bewonersgroepen, journalisten en geïnteresseerde raadsleden. Het is verleidelijk om pas in actie te komen wanneer een concrete vergunningaanvraag op tafel ligt, maar op dat moment is de juridische bewegingsruimte al sterk versmald.

7.3 Reflectie op eigen ervaring

SBDB heeft inmiddels de eerste ervaringen opgedaan met bezwaarprocedures tegen omgevingsvergunningen voor distributiecentra. Een aantal lessen uit deze procedures zijn relevant voor de strategie naar de toekomst. Ten eerste blijkt dat het inhoudelijk onderbouwen van een bezwaar met technische dossierstukken (verkeersanalyses, milieueffectrapportages, akoestische onderzoeken) cruciaal is. Wanneer een bezwaarmaker geen aanvullende dossierstukken opvraagt of zich afmeldt voor een hoorzitting, wordt dit door commissies van bezwaarschriften aangegrepen als signaal dat de bezwaargronden onvoldoende onderbouwd zijn.

Ten tweede blijkt dat de juridische toetsing in de vergunningfase relatief beperkt is. Argumenten over algemene wenselijkheid, klimaatdoelen, of strategische ruimtelijke keuzes hebben in deze fase weinig juridisch gewicht; de toetsing richt zich op of de specifieke afwijking 'redelijkerwijs' past binnen het omgevingsplan en of de motivering voldoet aan formele eisen. Voor zwaardere argumenten moeten zienswijzen worden ingediend in een eerdere fase.

Ten derde is gebleken dat het ontbreken van bezwaren van omwonenden door commissies van bezwaarschriften wordt geïnterpreteerd als bewijs dat er 'geen concrete zorgen in de omgeving' zijn. Dit is een belangrijk aandachtspunt: een actieve organisatie van omwonenden in de zienswijzefase versterkt niet alleen het inhoudelijke betoog, maar voorkomt ook dat het ontbreken van klachten in een later stadium als argument tegen het bezwaar wordt gebruikt.

8. Conclusie en aanbevelingen

De Schiphol-regio bevindt zich op een kantelpunt. Het officieel aangewezen logistieke park (Schiphol Logistics Park) is uitontwikkeld. De vraag naar grootschalige logistieke ruimte verdwijnt niet, maar verplaatst zich. De eerste verplaatsingen zijn al zichtbaar in Aalsmeer-Oost, Greenpark Aalsmeer en op de N201-corridor. De volgende verplaatsingen zijn voorspelbaar: Haarlemmermeer-Zuidoost, Lijnden, en op termijn Flevoland en de bredere Amsterdamse logistieke as.

Dit rapport heeft aangetoond dat deze verplaatsing niet zonder consequenties is. Negen factoren maken de regio rondom Schiphol kwalitatief anders dan andere logistieke clusters: ruimtedruk in een schaarse woningmarkt, de LIB-paradox, cumulatieve geluidsbelasting, ultrafijnstof-gezondheidsrisico's, dubbele stikstofbelasting, netcongestie, verdringing van hoogwaardige economische functies, de zwakke cargo-hub logica voor bulk-DCs, en het Rijsenhout-effect. Tegelijkertijd is er een specifieke nuance vereist rondom Royal FloraHolland: de veiling zelf is geen probleem, maar de schil eromheen vraagt om een functionele toets.

Op basis hiervan formuleert SBDB de volgende aanbevelingen, geadresseerd aan verschillende doelgroepen.

8.1 Voor het Rijk en de provincie Noord-Holland

- Wijs de Schiphol-regio aan als specifieke afwegingszone waarin grootschalige logistieke ontwikkelingen alleen kunnen worden toegestaan na een integrale cumulatieve effectbeoordeling op geluid, lucht, stikstof en netcapaciteit.
- Introduceer in de Omgevingswet-uitvoeringsregels een functionele toets voor logistiek nabij sectorale knooppunten (luchtvracht, sierteelt, haven), waarbij aantoonbare ketenrelatie en SBI-classificatie centrale criteria zijn.
- Hef de paradox tussen LIB-zones (geen woningen, wel logistiek) op door logistieke functies binnen LIB-zones aan dezelfde gezondheidsoverwegingen te onderwerpen als woningbouw.
- Beoordeel de toewijzing van schaarse netcapaciteit op basis van maatschappelijke meerwaarde, niet uitsluitend op volgorde van aanvragen.

8.2 Voor gemeenten in de Schiphol-regio

- Maak in omgevingsplannen expliciet onderscheid tussen veilinggerelateerde logistiek (sierteelt) en generieke logistiek. Voer een functionele toets in voor vergunningverlening op kavels die historisch voor sierteelt waren bedoeld.
- Verleen geen omgevingsvergunningen meer voor distributiecentra groter dan 5.000 m² in milieucategorie 3.1 of hoger, zonder voorafgaande integrale toets op cumulatieve effecten.

- Organiseer regionale samenwerking met buurgemeenten om het waterbedeffect tegen te gaan: een vergunning die in Haarlemmermeer wordt geweigerd, mag niet automatisch in Aalsmeer of Uithoorn worden verleend.

8.3 Voor bewonersorganisaties en NGO's

- Investeer in proactieve monitoring van Gemeentebladen en publicaties van ontwerp-omgevingsplannen. Het zienswijzemoment is sterker dan het bezwaarmoment.
- Organiseer omwonenden in een vroeg stadium. Het ontbreken van zienswijzen wordt door commissies van bezwaarschriften gebruikt als argument tegen latere bezwaren.
- Onderbouw bezwaren met technische dossierstukken. Vraag deze actief op bij gemeenten, woon hoorzittingen bij, en zorg voor inhoudelijke verdieping per onderwerp (verkeer, milieu, geluid, water).
- Bouw samenwerking op met onderzoeksinstituten (TU Delft, Tilburg University, RIVM) en lokale media om feitelijke onderbouwing toegankelijk te maken voor een breder publiek.

8.4 Voor de logistieke sector zelf

- Erken dat de cargo-hub-redenering niet voor elke vestigingsvraag van toepassing is. Generieke distributiecentra horen niet in LIB-zones.
- Investeer in verticale en multi-layer concepten op locaties waar de schaarste werkelijk hoog is. Een tweelaags DC op een schaarse Schiphol-locatie heeft minder ruimtelijke impact dan twee eenlaagse DC's op aparte locaties (Tilburg University, 2024).
- Werk samen met regionale partijen aan een meerjaren-ontwikkelvisie voor logistieke ruimte in de Metropoolregio Amsterdam, in plaats van locatie-voor-locatie te opereren.

8.5 Slotwoord

De vraag 'wat gebeurt er als Schiphol vol is?' is geen retorische vraag, maar een ruimtelijk-economische voorspelling. Het antwoord hangt af van of er nu wordt ingegrepen op systeemniveau, of dat de verschuiving zich op locatieniveau blijft voltrekken. SBDB pleit voor het eerste, en draagt met dit rapport bij aan het feitelijke en strategische instrumentarium om dat mogelijk te maken.

Een doos die niet gebouwd wordt, kost niemand iets. Een doos die op de verkeerde plek staat, kost iedereen iets. Dit rapport gaat over het verschil.

9. Bibliografie en bronverantwoording

- De Industrie Online (2025). '[Logistiek op z'n kop: dit zijn de 5 trends die warehouses gaan maken of breken](#)'.
- Eerste Kamer (2023). '[Wet aanpassing fiscale beleggingsinstelling \(36.422\)](#)'.
- Metropoolregio Amsterdam (2019). '[Logistiek vastgoed in de MRA](#)'.
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (2023). '[Kamerbrief over definitieve vaststelling beleidslijn 'Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen'](#)'.
- Nieuws in Aalsmeer (2025). '[Aalsmeer onderzoekt of woningbouw onder vliegroute Schiphol mogelijk is](#)'.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2023). '[Ruimte vraag circulaire economie vergt anticipatie](#)'.
- Radio Aalsmeer (2024). '[Logistiek complex Green Square Aalsmeer opgeleverd](#)'.
- RIVM (2023). '[Mogelijke langetermijneffecten op de gezondheid door ultrafijn stof van vliegtuigen](#)'.
- RIVM (2026). '[Gezondheidsrisico's door combinatie luchtverontreiniging en geluid rond Schiphol nog niet volledig in beeld](#)'.
- SADC (2017). '[Schiphol Logistics Park in Logistiek Vastgoed Nederland 2017](#)'.
- SADC (2023). '[Beschikbare kavels Schiphol Logistics Park](#)'.
- SADC (2025). '[Schiphol Logistics Park](#)'.
- STEC groep (2023). '[Feiten en cijfers bedrijventerreinen in Nederland](#)'.
- Team Mooi Nederland (2024). '[Handreiking - Clusters van grootschalige bedrijfsvestigingen](#)'.
- Tilburg University (2024). '[Warehousing - Aanbevelingen voor de toekomst van grote distributiecentra in Nederland](#)'.
- TPV Logistics (2025). '[Diensten en kerncijfers Venlo](#)'.
- Transport en Logistiek Nederland (2025). '[Meerlaags bouwen: De volgende stap voor logistiek vastgoed](#)'.
- TU Delft (2024). '[Landscapes of Trade - Towards sustainable spatial planning for the logistics complex in the Netherlands](#)'.