



ONDERZOEKSRAPPORT 2026

# Regie op de ruimte

Een integrale analyse van de logistieke expansie  
in Nederland (2026-2030)

Publicatiedatum: februari 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](http://www.sbdb.nl) [info@sbdb.nl](mailto:info@sbdb.nl)

ONDERZOEKSRAPPORT 2026

Regie op de ruimte

Een integrale analyse van de logistieke expansie in Nederland (2026-2030)

Alle rechten voorbehouden

Voorwaarden voor gebruik/citeren

© 2026 Stichting Beyond Dutch Boxes



## Inhoudsopgave

1. Inleiding: De vraag naar ruimte en regie.....	3
<b>2. De omvang van de logistieke expansie: Een kwantitatieve analyse.....</b>	<b>4</b>
2.1 Kwantitatieve analyse van de groei.....	4
2.2 Regionale spreiding en verschuiving.....	4
2.3 Oorzaken van de recente groei.....	5
<b>3. Waarom deze ontwikkeling versnelt: mechanismen en drijfveren .....</b>	<b>6</b>
1. E-commerce en veranderende voorraadstrategieën .....	6
2. Nederland als internationaal distributieknooppunt (Gateway Factor).....	6
3. Grondprijsbeleid en financiële prikkels.....	6
4. Gemeentelijke autonomie en decentralisatie.....	7
3.1 Perspectief: Economische noodzaak versus ruimtelijke grenzen .....	7
<b>4. De impactanalyse: Cumulatieve effecten op de fysieke leefomgeving .....</b>	<b>8</b>
1. Landschap: Visuele impact en ruimtelijke karakteristiek.....	8
2. Milieu: Ecologische voetafdruk en waterhuishouding .....	8
3. Leefomgeving: Indirecte effecten en infrastructuur.....	9
<b>5. Strategieën voor een duurzame inpassing.....</b>	<b>10</b>
1. Concentratie en clustering .....	10
2. Intensivering (hoogbouw en multi-layer logistiek).....	10
3. Revitalisering en hergebruik .....	11
4. Regie: Bovenlokale sturing en inpassing .....	11
5. Verticale bouw .....	11
5.1 Bedrijfswens versus gemeentelijke belemmeringen.....	12
5.2 Hoe hoog is haalbaar?.....	12
<b>6. Conclusie en vooruitblik.....</b>	<b>14</b>
1. Van volume naar (maatschappelijke) waarde .....	14
2. Rigoureuze clustering en regie .....	14
3. Intensivering en meervoudig ruimtegebruik.....	15
4. Balans in de leefomgeving (Ruimtelijke Rechtvaardigheid).....	15
5. Informatie-gestuurde besluitvorming .....	15
<b>7. Bibliografie en bronverantwoording .....</b>	<b>16</b>



## 1. Inleiding: De vraag naar ruimte en regie

De Nederlandse ruimtelijke ordening wordt geconfronteerd met een fundamentele frictie: de noodzaak voor grootschalige infrastructuur voor wereldwijde toeleveringsketens versus de toenemende schaarste van de fysieke leefomgeving. In de afgelopen tien jaar is de voorraad logistiek vastgoed flink gegroeid, mede door sterke e-commerce-vraag en internationale handel. Deze ontwikkeling heeft geleid tot een gepolariseerd maatschappelijk debat over de zogenaamde 'verdozing' van het Nederlandse landschap.

Stichting Beyond Dutch Boxes (SBDB) stelt dat dit debat niet gevoerd moet worden op basis van sentiment, maar op basis van ruimtelijke efficiëntie en langetermijnwaarde. Logistieke centra zijn essentieel voor de positie van Nederland als Europees knooppunt en dragen bij aan de strategische autonomie in vitale sectoren zoals zorg en defensie. Echter, de huidige wijze van expansie, gekenmerkt door horizontale uitdijing op 'greenfields', botst frontaal met andere urgente ruimteclaims zoals woningbouw, natuurherstel en de transitie naar een duurzame landbouw. SBDB pleit in dit onderzoek voor een verschuiving van ongecontroleerde groei naar strikte bovenlokale regie.



## 2. De omvang van de logistieke expansie: Een kwantitatieve analyse

De 'verdozing' van het Nederlandse landschap, ook wel aangeduid als *warehousingification*, is de afgelopen decennia aanzienlijk gevorderd en heeft geleid tot het ontstaan van een nieuw type grootschalig landschap:

**Handelslandschappen** (*Landscapes of Trade*) (TU Delft, 2024). Op het moment van schrijven omvat het logistieke complex in Nederland een bebouwde voetafdruk van ongeveer **80 miljoen vierkante meter** (TU Delft, 2024).

### 2.1 Kwantitatieve analyse van de groei

De groei van logistiek vastgoed is in de afgelopen jaren versneld vergeleken met historische trends. Terwijl de totale voetafdruk sinds 1980 is verviervoudigd, is de gemiddelde omvang van een individueel distributiecentrum (DC) in diezelfde periode meer dan verdrievoudigd (TU Delft, 2024).

De groei over de afgelopen jaren laat de volgende trends zien:

- **Groei per jaar:** Tussen 2000 en 2015 groeide de totale voetafdruk van grote distributiecentra met ongeveer 1 miljoen m<sup>2</sup> per jaar (Tilburg University, 2024).
- **Versnelling (2015-2021):** In de periode van 2015 tot 2021 steeg dit groeitempo naar ongeveer **2 miljoen m<sup>2</sup> per jaar** (Tilburg University, 2024).
- **Status in 2021:** Het totale logistieke complex besloeg in 2021 ongeveer **77 miljoen vierkante meter**. Wanneer grootschalige detailhandel en logistieke co-locaties (zoals bouwmarkten) worden meegeteld, loopt dit op naar bijna **100 miljoen m<sup>2</sup>** (TU Delft, 2024).
- **Segmentatie:** Van de voetafdruk in 2021 viel ongeveer **15 miljoen m<sup>2</sup>** in de categorie XL (>20.000 m<sup>2</sup>) en XXL (>40.000 m<sup>2</sup>) distributiecentra van logistieke dienstverleners (TU Delft, 2024).

### 2.2 Regionale spreiding en verschuiving

De verdozing is niet gelijkmatig over het land verdeeld. De meeste groei vond traditioneel plaats in het westen en zuiden van Nederland. Echter, door schaarste en hoge grondprijzen in de havengebieden is een '**waterbedeffect**' zichtbaar:

1. **Oostwaartse verschuiving:** Het zwaartepunt van nieuwe logistieke ontwikkelingen in de Oost-Zuidoost corridor is in 40 jaar tijd **30 kilometer naar het oosten** verschoven (TU Delft, 2024).
2. **Noordwaartse uitbreiding:** Recente ontwikkelingen vinden steeds vaker plaats in regio's zoals Flevoland en andere noordelijke provincies waar nog ontwikkelruimte beschikbaar is (TU Delft, 2024).



3. **Hinterland:** De zuidelijke helft van Nederland, het achterland van de Rotterdamse haven, is feitelijk getransformeerd tot Europa's grootste en meest gefragmenteerde *dryport* 9 (TU Delft, 2024).

### 2.3 Oorzaken van de recente groei

De sterke groei in de afgelopen vijf jaar wordt door meerdere factoren gedreven. Hoewel **e-commerce** vaak als hoofdoorzaak wordt gezien, blijkt uit onderzoek dat dit slechts een deel van de voorraadruimte beslaat (circa 20-40% B2C, waarvan een deel e-commerce) (Tilburg University, 2024). Andere cruciale factoren zijn de globalisering van toeleveringsketens, de drang van bedrijven naar grotere voorraadbuffers (van *just-in-time* naar *just-in-case*) en de lage rentestanden in de jaren 2010 die vastgoedbeleggingen in logistieke 'dozen' aantrekkelijk maakten (Tilburg University, 2024).



### 3. Waarom deze ontwikkeling versnelt: mechanismen en drijfveren

De huidige groei van het logistieke complex in Nederland wordt aangedreven door een complex samenspel van economische trends, consumentengedrag en institutionele kaders. De belangrijkste mechanismen zijn als volgt:

#### 1. E-commerce en veranderende voorraadstrategieën

Een cruciale aanjager van de groei is de opkomst van **e-commerce**, die tijdens de coronapandemie in een stroomversnelling is geraakt (TU Delft, 2024; Tilburg University, 2024). Onderzoek wijst uit dat e-commerce tot **drie keer meer opslagruimte** vereist dan traditionele fysieke winkels vanwege het principe van *just-in-case* voorraadbeheer in plaats van *just-in-time* (TU Delft, 2024; Tilburg University, 2024). Bovendien drijven de verwachtingen van consumenten voor snelle, vaak gratis levering de behoefte aan grote voorraadbuffers dicht bij stedelijke centra op (TU Delft, 2024; De Industrie Online, 2025; Tilburg University, 2024)

#### 2. Nederland als internationaal distributieknooppunt (Gateway Factor)

De historische positionering van Nederland als '**Gateway to Europe**' (Nederland Distributieland) heeft geleid tot een enorme concentratie van internationale doorvoer (TU Delft, 2024). Uit recente analyses blijkt dat bij grote distributiecentra (>10.000 m<sup>2</sup>) **minder dan de helft (43%) van de voorraad bestemd is voor de Nederlandse markt**; in regio's zoals Venlo en West-Brabant gaat zelfs circa driekwart van de goederen naar het buitenland (Tilburg University, 2024). De voetafdruk per hoofd van de bevolking is in Nederland hierdoor vele malen groter dan in andere Europese landen.

#### 3. Grondprijsbeleid en financiële prikkels

De groei is tevens het gevolg van een gunstig vestigingsklimaat:

- **Lage rentestanden** in het afgelopen decennium maakten vastgoedbeleggingen in logistieke 'dozen' zeer aantrekkelijk voor internationaal kapitaal (Tilburg University, 2024).
- **Grondprijzen** in het achterland zijn aanzienlijk lager dan in havengebieden, wat een 'waterbedeffect' creëert waarbij XXL-centra steeds verder oost- en noordwaarts in het landschap verschijnen (TU Delft, 2024).
- **Fiscale en juridische voordelen**, zoals uitstel van btw-betaling bij re-export en ruimere regels voor nachtwerk, trekken internationale logistieke dienstverleners aan (TU Delft, 2024).



#### 4. Gemeentelijke autonomie en decentralisatie

Sinds de jaren 2000 is de ruimtelijke ordening gedecentraliseerd, waardoor de regie over bedrijventerreinen bij gemeenten kwam te liggen. Dit heeft geleid tot:

- **Onderlinge concurrentie:** Gemeenten boden kavels aan om grondopbrengsten en (vaak laaggeschoolde) werkgelegenheid te genereren (TU Delft, 2024).
- **Informatie-asymmetrie:** Kleine gemeenten missen vaak de expertise om op gelijke voet te onderhandelen met kapitaalkrachtige internationale ontwikkelaars, wat bijdraagt aan **logistieke sprawl** (versnippering) buiten de vastgestelde knooppunten (TU Delft, 2024).

#### 3.1 Perspectief: Economische noodzaak versus ruimtelijke grenzen

Hoewel de sector wordt gepresenteerd als een essentiële motor voor de economie en werkgelegenheid, stuit deze groei op harde **maatschappelijke en ruimtelijke grenzen**:

- **Personeelstekort:** De nieuwe banen worden in toenemende mate ingevuld door arbeidsmigranten, wat de druk op de krappe woningmarkt vergroot (TU Delft, 2024).
- **Ecologische grenzen:** Stikstofemissies, netcongestie en de Europese ambitie voor '**No-Net Landtake**' (geen netto nieuw beslag op onbebouwde grond) beperken de uitbreidingsmogelijkheden (TU Delft, 2024).
- **Economische lock-in:** Er is een groeiend risico op een regionale economische monocultuur, waarbij de focus op logistiek ten koste gaat van innovatieve maakindustrie en mkb-bedrijven die geen ruimte meer kunnen vinden (TU Delft, 2024).

Beleidsmakers proberen nu de balans te herstellen door middel van verticale bouw (stapelen), intensivering van bestaande terreinen en strengere kwaliteitsregels voor landschappelijke inpassing (Team Mooi Nederland, 2024).



## 4. De impactanalyse: Cumulatieve effecten op de fysieke leefomgeving

De 'verdozing' van het Nederlandse landschap door grootschalige logistieke complexen heeft ingrijpende gevolgen voor de fysieke omgeving en de maatschappij. Deze gevolgen kunnen worden geanalyseerd op de niveaus van landschap, milieu en leefomgeving.

### 1. Landschap: Visuele impact en ruimtelijke karakteristiek

De visuele impact van distributiecentra (DC's), in het publieke debat vaak aangeduid als **verdozing** (*boxification*), is een van de meest bekritiseerde aspecten (TU Delft, 2024; Tilburg University, 2024).

- **Aantasting van openheid:** Langs snelwegen en spoorlijnen verdwijnt steeds meer open, onbebouwd landschap door de komst van enorme gebouwen (Team Mooi Nederland, 2024). De schaal van moderne XXL-centra (soms meer dan 150.000 m<sup>2</sup>) maakt het vrijwel onmogelijk om ze op een natuurlijke manier in het bestaande Europese achterland in te passen (TU Delft, 2024).
- **Schaalconflict:** Er ontstaat een scherp contrast tussen de enorme schaal van logistieke gebouwen en de menselijke maat in nabijgelegen woongebieden (Team Mooi Nederland, 2024). Een sprekend voorbeeld is het Primark-DC in Roosendaal, met een gevel van 600 meter die direct tegenover woonhuizen staat.
- **Eentonigheid:** De architectuur is vaak anoniem en contextloos, wat leidt tot een transformatie van het landschap naar een functioneel **Handelslandschap** (*Landscapes of Trade*) (TU Delft, 2024).

### 2. Milieu: Ecologische voetafdruk en waterhuishouding

De milieueffecten van de logistieke expansie zijn divers en raken zowel de bodem als de biodiversiteit.

- **Bodemgebruik en land-take:** De logistieke bebouwde voetafdruk is sinds 1980 verviervoudigd tot circa **80 miljoen m<sup>2</sup>** (TU Delft, 2024). Dit beslag op vaak onbebouwde grond (*greenfields*) botst met Europese ambities voor '**No-Net Landtake**' tegen 2050 (TU Delft, 2024).
- **Waterhuishouding en hittestress:** Grote verharde oppervlakken bemoeilijken de waterinfiltratie in de bodem, wat het risico op overstromingen bij piekbuien vergroot (Team Mooi Nederland, 2024). Daarnaast dragen deze versteende terreinen bij aan hittestress; sommige bedrijventerreinen in Nederland halen oppervlaktetemperaturen van meer dan 55°C (STEC groep, 2023).
- **Biodiversiteit en stikstof:** De bouw en het bijbehorende transport veroorzaken stikstofemissies (NOx), wat schade toebrengt aan nabijgelegen Natura 2000-gebieden en de algemene biodiversiteit.



Logistieke wildgroei leidt bovendien tot de versnippering van natuurlijke habitats (TU Delft, 2024)

### 3. Leefomgeving: Indirecte effecten en infrastructuur

De aanwezigheid van logistieke clusters heeft een directe invloed op de kwaliteit van de dagelijkse leefomgeving van omwonenden.

- **Verkeersdruk:** De enorme stroom vrachtwagens zorgt voor aanzienlijke verkeerscongestie op corridors zoals de A15 en A2. Dit leidt niet alleen tot vertragingen, maar ook tot lokale geluidsoverlast en luchtvervuiling door fijnstof (TU Delft, 2024).
- **Lichtvervuiling:** Logistieke centra zijn vaak 24/7 in bedrijf en zwaar verlicht, wat bijdraagt aan de status van Nederland als een van de meest lichtvervuilde landen in Europa (TU Delft, 2024).
- **Druk op infrastructuur en voorzieningen:**
  - **Netcongestie:** De groei van (geautomatiseerde) DC's en de noodzaak voor laadinfrastructuur leggen een enorme druk op het elektriciteitsnet, dat in veel regio's reeds vol is (Team Mooi Nederland, 2024).
  - **Maatschappelijke druk:** De sector trekt grote aantallen arbeidsmigranten aan, wat extra druk legt op de reeds gespannen lokale woningmarkt en kan leiden tot uitdagingen rondom huisvesting en integratie (Tilburg University, 2024).



## 5. Strategieën voor een duurzame inpassing

Om de negatieve impact van de 'verdozing' in Nederland te minimaliseren, worden in de literatuur en het actuele beleid verschillende ruimtelijke en technische oplossingen voorgesteld. Deze oplossingen richten zich op een balans tussen economische groei, landschappelijke kwaliteit en de transitie naar een circulaire economie (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2023).

### 1. Concentratie en clustering

Een centrale strategie om 'logistieke sprawl' (versnippering) tegen te gaan, is het bundelen van grootschalige logistiek in specifieke gebieden.

- **Logistieke parken:** Er wordt voorgesteld om alle grote distributiecentra (DC's) te concentreren in **20 tot 25 aangewezen logistieke parken of clusters** (Tilburg University, 2024). Dit voorkomt dat 'dozen' op willekeurige locaties in het landschap verschijnen.
- **Gedeelde faciliteiten:** Binnen deze clusters kunnen bedrijven gebruikmaken van **collectieve voorzieningen**, zoals gedeelde parkeerplaatsen voor vrachtwagens, gezamenlijke beveiliging en energie-hubs (Tilburg University, 2024). Dit vermindert de totale ruimtelijke behoefte per bedrijf.
- **Nabijheid van infrastructuur:** Door clusters direct te situeren aan multimodale knooppunten (water, spoor, weg), worden transportbewegingen en de daarmee gepaard gaande emissies geminimaliseerd (Tilburg University, 2024).

### 2. Intensivering (hoogbouw en multi-layer logistiek)

Vanwege de extreme schaarste aan grond is het enkellaags bouwen van DC's op termijn niet langer houdbaar.

- **Verticale bouw (stapelen):** Het bouwen van DC's met **meerdere verdiepingen** (*multi-layer*) wordt gezien als een van de meest urgente oplossingen (TU Delft, 2024; Tilburg University, 2024). Hoewel de bouwkosten hoger zijn, wegen deze op tegen de hoge grondprijzen op toplocaties en de operationele voordelen (TLN, 2025).
- **Verdichting:** Dit omvat het efficiënter gebruiken van de ruimte binnen bestaande m<sup>2</sup> door smallere gangen, hogere stellingen en de inzet van **automatisering en robotica** om de voorraadichtheid te verhogen (Tilburg University, 2024).
- **Meervoudig ruimtegebruik:** Het benutten van daken voor functies zoals **parkeren, sportvelden of zonne-energie** (energiedaken) zorgt ervoor dat de kavelvoetafdruk intensiever wordt benut (Team Mooi Nederland, 2024; STEC groep, 2023; Planbureau voor de Leefomgeving, 2023).



### 3. Revitalisering en hergebruik

In plaats van het uitgeven van nieuwe 'vrije kavels' in de natuur (*greenfields*), ligt de prioriteit bij het transformeren van bestaande locaties (*brownfields*) (Team Mooi Nederland, 2024).

- **Herstructurering:** Het herontwikkelen van verouderde, laagbouw magazijnen naar moderne, hoogwaardige en vaak hogere faciliteiten kan de ruimtelijke efficiëntie aanzienlijk verhogen (Team Mooi Nederland, 2024) (STEC groep, 2023).
- **Circulaire netwerken:** DC's moeten worden gezien als onderdeel van een circulair netwerk waarin ze niet alleen goederen verzenden, maar ook fungeren als plekken voor **reparatie, hergebruik en recycling** (STEC groep, 2023).
- **Schuifruimte:** Nieuwe ontwikkelingen kunnen worden ingezet om 'schuifruimte' te creëren op bestaande terreinen, zodat verouderde delen stapsgewijs kunnen worden gemoderniseerd (Team Mooi Nederland, 2024).

### 4. Regie: Bovenlokale sturing en inpassing

Effectieve sturing vereist een samenhangend beleid tussen Rijk, provincies en gemeenten om een 'waterbedeffect' te voorkomen.

- **Beleidslijn 'Grip':** Met de landelijke beleidslijn 'Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen' werken overheden samen als één overheid om meerwaarde, clustering en benutting centraal te stellen bij de uitgifte van grond (Ministerie van Economische Zaken en Klimaat, 2023; Team Mooi Nederland, 2024).
- **Landschappelijke inpassing:** Er worden strengere eisen gesteld aan de visuele impact. Voorbeelden zijn het gebruik van **aardewallen** om laaddocks aan het zicht te onttrekken, het integreren van **ecologische corridors** tussen kavels en het beschermen van cultuurhistorische zichtlijnen (TU Delft, 2024; Team Mooi Nederland, 2024).
- **Kwaliteitsteams (Q-teams):** Onafhankelijke adviesteams helpen bij het borgen van de ruimtelijke kwaliteit en de architectonische inpassing van grote projecten (Team Mooi Nederland, 2024).
- **Afwegingskader:** Gemeenten passen steeds vaker selectieprocedures toe waarbij bedrijven niet alleen op grondprijs worden beoordeeld, maar ook op hun bijdrage aan lokale werkgelegenheid en duurzaamheid (Tilburg University, 2024).

### 5. Verticale bouw

Verticale bouw, ook wel aangeduid als **stapelen** of *multi-layer* logistiek, is één van de meest urgente ruimtelijke strategieën om de 'verdozing' tegen te gaan.



## 5.1 Bedrijfswens versus gemeentelijke belemmeringen

Hoewel het een effectieve oplossing lijkt, is er een duidelijke frictie tussen de markt en de overheid:

- **Hoge bereidheid, lage actie:** Uit onderzoek blijkt dat 92% van de logistieke gebruikers meerlaagse distributiecentra (DC's) als een effectieve oplossing ziet (Planbureau voor de Leefomgeving, 2023). Echter, slechts 43,5% overweegt dit momenteel actief vanwege zorgen over de interne logistieke complexiteit, vloerbelasting en de aanzienlijk hogere bouwkosten (Tilburg University, 2024).
- **Regulering als drempel:** Bedrijven die wel de hoogte in willen, stuiten vaak op planologische restricties van gemeenten, zoals maximale bouwhoogtes in bestemmingsplannen (Team Mooi Nederland, 2024). In het verleden werden bedrijventerreinen vaak met een lage dichtheid en enkellaags ontworpen, waardoor de huidige regelgeving niet is aangepast aan verticale ambities (Tilburg University, 2024).
- **Oplossingsrichting:** Er wordt nu gepleit voor ondersteunende regelgeving waarbij hoogtebeperkingen in specifieke logistieke clusters worden opgeheven of verruimd om stapeling juist te stimuleren (Tilburg University, 2024).

## 5.2 Hoe hoog is haalbaar?

De haalbaarheid van verticale bouw hangt af van de technische invulling en de locatie:

- **Standaard versus verticaal:** Een regulier modern XXL DC heeft meestal een hoogte van circa 15 meter op één laag. Bij verticale bouw wordt gesproken over twee of meer verdiepingen.
- **Technische oplossingen:** Voor de bereikbaarheid van hogere verdiepingen worden nu in Nederland al DC's gerealiseerd met hellingbanen voor vrachtwagens (bijvoorbeeld CTPark Amsterdam of bij de CTS GROUP) (TLN, 2025). Ook automatisering, zoals bovenloopkranen en robotica, maakt het mogelijk om de hoogte van bestaande hallen veel intensiever te benutten (verdichting) (Tilburg University, 2024).
- **Economische grens:** Verticale bouw is financieel vooral haalbaar op dure, schaarse locaties nabij grote steden zoals Amsterdam of Rotterdam (TLN, 2025). Op deze plekken wegen de hogere bouwkosten op tegen de extreme grondprijzen en de operationele voordelen van een centrale ligging.
- **Internationaal perspectief:** In regio's met extreme schaarste, zoals Hong Kong of Singapore, is het stapelen van DC's en fabrieken al jaren de standaard; Nederland begint deze trend nu pas over te nemen op specifieke knooppunten (TU Delft, 2024).



In de nieuwe **handreikingen voor grootschalige bedrijfsvestigingen** (zoals het concept 'Logistiek Landgoed') wordt stapelen expliciet genoemd als middel voor **meervoudig ruimtegebruik**. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar het stapelen van de logistieke functies zelf, maar ook naar het combineren van het DC met andere behoeften, zoals parkeren op het dak, sportvelden of zonne-energiehubs. Op deze manier wordt de ruimtelijke voetafdruk geminimaliseerd terwijl de gebruikswaarde van de schaarse grond toeneemt (Team Mooi Nederland, 2024).



## 6. Conclusie en vooruitblik

Voor de lange termijn is een fundamentele verschuiving noodzakelijk van een reactief naar een **strategisch en integraal ruimtelijk beleid**, waarbij logistieke ontwikkeling en ruimtelijke kwaliteit niet langer als tegenpolen worden gezien, maar als wederzijds versterkende concepten. De koers voor de toekomst moet gestoeld zijn op een nieuw beleidsnarratief dat rekening houdt met veranderde mondiale dynamieken zoals de circulaire economie, arbeidskrapte en ecologische grenzen.

De volgende afwegingen en koerswijzigingen zijn hierbij cruciaal:

### 1. Van volume naar (maatschappelijke) waarde

De koers moet verschuiven van het onbeperkt faciliteren van transportvolumes naar het **prioriteren van bedrijfsactiviteiten met een hoge toegevoegde waarde per vierkante meter**.

- **Segmentatie:** Er moet een bewuste keuze worden gemaakt voor sectoren die bijdragen aan de strategische autonomie van Europa of de transitie naar een circulaire economie, in plaats van enkel te fungeren als 'opslagplaats voor de rest van Europa'.
- **Wederkerigheid:** Ontwikkelingen moeten niet alleen economisch renderen, maar ook 'gebruikswaarde' toevoegen aan de regio door bijvoorbeeld faciliteiten te delen of lokale energie-hubs te vormen (zoals het concept van de **Wederkerige Werf**).

### 2. Rigoureuze clustering en regie

Om de 'logistieke sprawl' en de verdozing van het landschap tegen te gaan, is **bovenlokale regie** noodzakelijk.

- **Aanwijzen van clusters:** Er wordt voorgesteld om alle grote distributiecentra te concentreren in **20 tot 25 specifieke logistieke parken**. Dit voorkomt versnippering en maakt het mogelijk om grootschalige investeringen in multimodale infrastructuur en duurzame energie (zoals zonnepanelen die een volledige vrachtwagenvloot kunnen voeden) rendabel te maken.
- **Eén overheid:** Rijk, provincies en gemeenten moeten samenwerken als 'één overheid' (zoals in de beleidslijn 'Grip') om een gelijk speelveld te creëren en een 'waterbedeffect' naar gemeenten met minder strikte eisen te voorkomen.



### 3. Intensivering en meervoudig ruimtegebruik

Ruimtelijke kwaliteit wordt gewaarborgd door **compact te bouwen** en de voetafdruk te minimaliseren.

- **Verticale bouw:** Het stapelen van functies en het realiseren van meerlaagse distributiecentra wordt op schaarse locaties onvermijdelijk.
- **Functiemenging:** Logistiek moet worden gecombineerd met andere stedelijke behoeften, zoals sportvelden of parken op daken, en natuurinclusieve inpassing in de omgeving.

### 4. Balans in de leefomgeving (Ruimtelijke Rechtvaardigheid)

Een duurzame koers vereist een rechtvaardige verdeling van de lasten en lusten.

- **Sociale impact:** Er moet kritisch worden gekeken naar de druk op de lokale woningmarkt door de behoefte aan arbeidsmigranten; huisvesting voor personeel zou idealiter onderdeel moeten zijn van de gebiedsontwikkeling.
- **Belevingswaarde:** Het landschap moet leidend zijn bij het ontwerp; door het behouden van karakteristieke zichtlijnen en het aanleggen van **groen-blauwe structuren** (zoals in het concept 'Logistiek Landgoed') wordt de omgevingskwaliteit voor omwonenden beschermd.

### 5. Informatie-gestuurde besluitvorming

Een effectieve langetermijnstrategie is alleen mogelijk met **transparante en gedeelde data**.

- **Inzicht in voorraad:** Beleidsmakers hebben gedetailleerde gegevens nodig over welke voorraden in distributiecentra liggen en welke markten zij bedienen om de werkelijke behoefte aan nieuwe ruimte te kunnen staven.
- **Monitoring:** Het gebruik van instrumenten zoals een 'Digital Twin' of een 'waardentoets' helpt om plannen vooraf te simuleren en te toetsen op maatschappelijke ambities zoals klimaatadaptatie en biodiversiteit.

**Concluderend** ligt de sleutel in een **interdisciplinaire benadering** waarbij economische efficiëntie niet langer het enige uitgangspunt is, maar waarbij toekomstwaarde (duurzaamheid) en belevingswaarde (landschap) even zwaar wegen in het besluitvormingsproces.



## 7. Bibliografie en bronverantwoording

- De Industrie Online (2025). '[Logistiek op z'n kop: dit zijn de 5 trends die warehouses gaan maken of breken](#)'.
- Ministerie van Economische Zaken en Klimaat (2023). '[Kamerbrief over definitieve vaststelling beleidslijn 'Grip op grootschalige bedrijfsvestigingen](#)'.
- Planbureau voor de Leefomgeving (2023). '[Ruimtevrage circulaire economie vergt anticipatie](#)'.
- STEC groep (2023). '[Feiten en cijfers bedrijventerreinen in Nederland](#)'
- 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](#)'.
- Team Mooi Nederland (2024). '[Handreiking - Clusters van grootschalige bedrijfsvestigingen](#)'.
- Tilburg University (2024). '[Warehousing - Aanbevelingen voor de toekomst van grote distributiecentra in Nederland](#)'.