Stedelijke inbreiding en verdringing bedrijvigheid: meerlaagse bouw als antwoord

Schaarste aan grond wordt een alsmaar grotere uitdaging voor zowel lokale overheden, vastgoedontwikkelaars als gebruikers, vooral in de omgeving van dichtbevolkte steden die aantrekkelijk zijn voor de last-mile distributie en verzorgende bedrijvigheid. Hoewel deze bedrijven essentieel zijn voor de bevoorrading en dienstverlening van de stad, verliezen zij terrein door stedelijke herbestemming. Dit vraagt om innovatieve oplossingen voor efficiënter ruimtegebruik, zoals meerlaagse bouwconcepten met (mogelijk) een gedeelde bestemming. Andere Europese steden zoals Parijs zijn hierin al verder gevorderd. Wat is de marktpotentie in Nederland en wat kunnen we van hen leren?

Uitdagingen stedelijke verdichting en -bevoorrading

De grootste steden[1] van Nederland fungeren als een magneet voor nieuwe bewoners, met een groeiverwachting die tot en met 2040 drie tot vier keer groter is dan in de rest van Nederland. De zoektocht naar geschikte woningbouwlocaties en de schaarste aan beschikbare grond leidt vaak tot herbestemming van bedrijventerreinen, eveneens gedreven door de verdichtingsstrategieën van lokale overheden.

Neem bijvoorbeeld Amsterdam, dat de groei van de stad wil bijbenen door inbreiding. De gemeente heeft een duidelijke verdichtingsvisie, zoals aangegeven in de Omgevingsvisie Amsterdam 2050 en is van plan om tegen 2050 nog eens 150.000 woningen toe te voegen binnen de huidige gemeentegrenzen, voor 250.000 extra inwoners. Deze bevolkingsgroei zal leiden tot een grotere vraag naar verzorgende bedrijvigheid, zoals kleinschalige last-mile distributie, reparatie en maakbedrijven, binnen de stadsgrenzen.

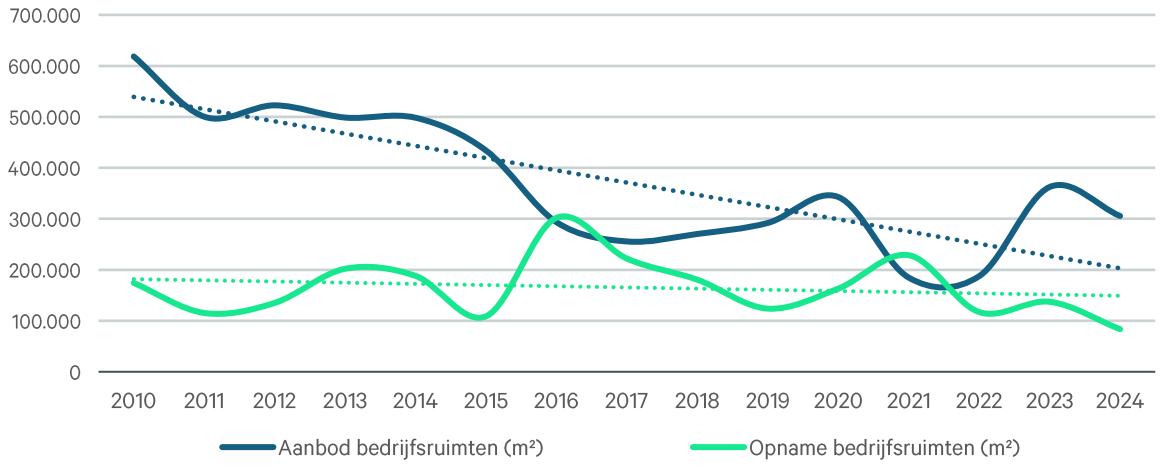
Dit zal de complexiteit van de stedelijke bevoorrading beïnvloeden, die al uitdagend is door de historische infrastructuur in het stadscentrum. De groeiende bevolking en de toename van verkeersdrukte, samen met regelgeving rondom zero-emissiezones en de daarbij beoogde elektrificatie van de stadsdistributie-vloot maken de situatie bovendien nog complexer. Op de lange termijn zal er een blijvende vraag naar logistiek en dito concurrentie om ruimte zijn

Paradox van stedelijke groei en bedrijvigheid

Met de verwachte groei van het aantal inwoners groeit de behoefte aan verzorgende bedrijvigheid. Tegelijkertijd zorgt diezelfde groei dat deze bedrijvigheid wordt verdrongen door andere ruimteclaims zoals woningbouw. Deze paradox maakt het voor bedrijven moeilijker om dicht bij hun afzetgebied te blijven, wat essentieel is voor een efficiënte bevoorrading en andere diensten. De krapte op de bedrijfsruimtemarkt in Amsterdam, zichtbaar in de afname van het beschikbare aanbod en de sterke daling in opnamedynamiek (Figuur 1), heeft een ongekend niveau bereikt.

[1] *Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Den Haag*

Figuur 1: Aanbod en opname bedrijfsruimten Gemeente Amsterdam



Bron: NVM

De gemeentelijke omgevingsvisie voor nieuwe stadswijken in Amsterdam die gericht zijn op een mix van wonen en bedrijvigheid met verdichting als uitgangspunt, vraagt om nieuwe oplossingen voor het inpassen van industriële en logistieke functies. Dit kan bijvoorbeeld door bestaande ruimtes te optimaliseren, zoals meerlaags ruimtegebruik met een minimale impact op de leefbaarheid. Denk aan een last-mile hub of light industrial[2] in de plint of zelfs ondergronds en kantoren of appartementen op de verdiepingen erboven. Concretisering van de gemeente blijft vooralsnog uit, maar zij dient proactief bestemmingsplannen te verruimen waar nodig, zoals het toestaan van gemengd gebruik om verdichting te laten slagen.

[2] *Lichte opslag- en productieactiviteiten. Het bijhorende pand is doorgaans voorzien van ten minste één overheaddeur, een eigen kantoorruimte en een vloer-draagkracht van 1.500 tot 3.500 kg/m².*

Regio Parijs als Europese pionier voor meerlaagse bouwconcepten gedreven door noodzaak

Frankrijk, vooral gedreven door Parijs, is koploper in Europa op het gebied van de ontwikkeling van meerlaagse industriële bouwconcepten. Dit is gedreven door de noodzaak om de stadskern efficiënt te bevoorraden en ruimte te vinden voor verzorgende bedrijvigheid (vaak MKB). De structuren voor de bevoorrading van een stad als Parijs zijn complexer door de minder efficiënte infrastructuur voor auto's en busjes in het centrum, het hoge inwonersaantal — ruim 2 miljoen — en de beperkte beschikbare locaties in het afzetgebied. Parijs heeft een van de hoogste bevolkingsdichtheden ter wereld, met ongeveer 21.498 inwoners per vierkante kilometer in 2024. De noodzaak voor gebruikers om een locatie dicht bij het afzetgebied te huren, is dan ook hoog in een stad waar busjes en auto's moeilijk door het verkeer kunnen navigeren.

Een snelgroeiende markt is die van de *multi-storey* distributiecentra[3]. Een recent voorbeeld hiervan is het Paris Air2-project in Gennevilliers, nabij Parijs, ontwikkeld door SEGRO. Dit multi-tenant project heeft geen moeite met verhuur gehad en huisvest de grote retailers IKEA en Leroy Merlin. In de regio Parijs alleen al is momenteel ruim 500.000 vierkante meter aan meerlaagse distributiecentra in ontwikkeling tot 2026, boven op de bestaande voorraad van ongeveer 815.000 vierkante meter. De snelle groei van dit type product in Parijs toont aan dat er een grote behoefte is aan efficiënte en ruimtebesparende logistieke faciliteiten in de context van hoge dichtheden en congestie in binnensteden.

Naast logistiek ook light industrial stapelen

Meerlaagse light industrial panden zijn, net als meerlaagse logistieke centra, steeds gebruikelijker. Een voorbeeld hiervan is te vinden in La Chapelle, in het oostelijke deel van het 18e arrondissement van Parijs, net binnen de ring. Hier staat een grootschalig bedrijfsverzamelgebouw met meerdere verdiepingen, geschikt voor light industrial activiteiten, waarbij elke verdieping bijna 30.000 vierkante meter beslaat. Op het dak is parkeergelegenheid beschikbaar en kleine vrachtwagens en bestelwagens hebben toegang tot de verschillende verdiepingen. Onder andere de farmaceutische sector maakt veelvuldig gebruik van dit soort hubs voor de snelle bevoorrading van de apotheken in de stad.

Daarnaast zijn er nieuwbouwprojecten in ontwikkeling. Vorig jaar leverde SEGRO een eerste *multi-storey* light industrial park op in Saint-Quentin-en-Yvelines. Dit unieke gebouw, met een oppervlakte van meer dan 13.000 vierkante meter, bestaat uit 10 units verdeeld over twee bedrijfsverdiepingen. Onder andere Picnic en Vinted Go huren hier ruimte. De begane grond bevat enkele *loading docks*, terwijl de bovenste verdieping is uitgerust met overhead deuren.

Nederlandse houding tegenover meerlaagse concepten naar de toekomst verbetert zich

In Nederland groeit de belangstelling voor meerlaagse concepten en gebruikers beginnen langzaam maar zeker te reageren op deze ontwikkelingen. Bijna 92%[4] van de logistieke gebruikers beschouwt meerlaagse distributiecentra als een effectieve oplossing voor het ruimtegebrek in stedelijke gebieden. Toch heeft 56,5% van de gebruikers nog nooit overwogen om een unit in een meerlaags distributiecentrum te huren. Dit komt voornamelijk doordat er nog genoeg gelijkvloerse alternatieven waren en de meerlaagse distributiecentra opties niet op een ideale locatie lagen, wat verreweg de belangrijkste vereiste is voor de gebruiker, maar ook door zorgen over de toegankelijkheid van het pand.

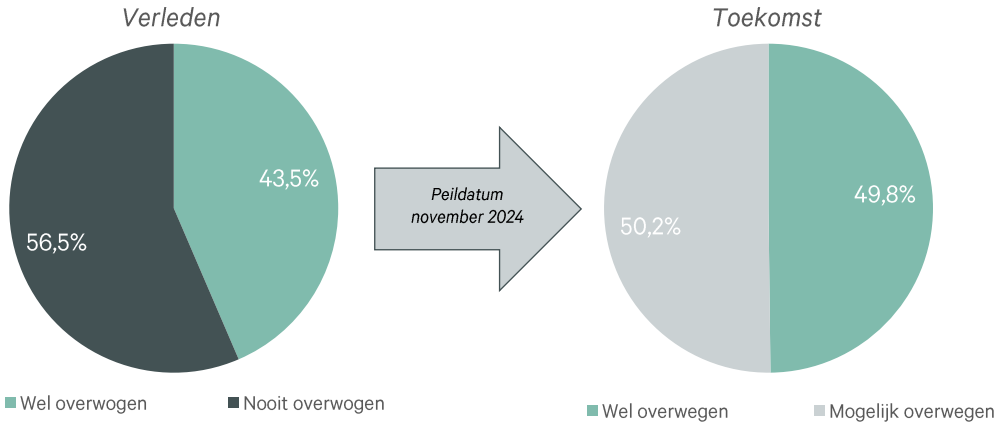
---

[3] *Onder meerlaagse (multi-storey) distributiecentra verstaan we distributiecentra met meerdere verdiepingen die onafhankelijk van elkaar functioneren. Elke verdieping is van buitenaf toegankelijk en heeft eigen laad- en losfaciliteiten. De hogere verdiepingen zijn bereikbaar voor vrachtwagens en busjes via hellingbanen. Een meerlaags distributiecentrum is doorgaans bedoeld voor meerdere huurders en kan worden gezien als het samenvoegen van meerdere enkelvoudige distributiecentra.*

[4] *Inzichten over 'Nederlandse gebruikers' in deze viewpoint zijn gebaseerd op gegevens uit een vragenlijst samengesteld door CBRE Nederland. De steekproef bestaat uit diverse logistieke gebruikers die gezamenlijk ongeveer 2 miljoen vierkante meter, ofwel ongeveer 4% van de huidige gebruikersmarkt, vormen. De conclusies in de tekst zijn daarom indicatief.*

Idealiter is een *multi-storey* object een stapeling van volwaardige enkelvoudige distributiecentra. In de praktijk gaat dit echter niet op door bijkomende operationele beperkingen. Dit zien we ook terug onder de houding van gebruikers. In de praktijk geeft ongeveer 60% de voorkeur aan units op de begane grond, omdat zij de complexiteit van de vervoersstromen naar en van een hogere verdieping te groot vinden. Ook de vaak lagere vloerbelasting en de beperkte buitenruimte worden door de gebruikers genoemd als redenen om niet op een hogere verdieping te huren. Gebruikers zijn naar de toekomst echter wel positiever, zij sluiten het huren van een unit in een meerlaags distributiecentrum niet langer volledig uit maar staan er meer voor open dan voorheen (zie Figuur 2).

Figuur 2: Huurintentie meerlaags distributiecentrum



Bron: CBRE Research

Mixed-use oplossing voor Nederlandse steden

De toenemende positieve houding vanuit gebruikers geeft momentum om te innoveren en een positie in te nemen voordat de complexiteit in de stad te groot zal worden. De voorbeelden uit Parijs, waar stadslogistiek en light industrial bedrijvigheid worden geïntegreerd via gezamenlijke hubs in de stedelijke gebieden kunnen hier lering bieden. Hoewel steden als Amsterdam en Parijs niet volledig vergelijkbaar zijn qua stedelijke structuur en bevolkingsdichtheid, wordt ook de bevoorrading van de grootste steden in Nederland aanzienlijk complexer door verdere verstedelijking en toenemende regelgeving. De *best practices* uit Parijs kunnen dienen als voorbeeld voor Nederlandse steden om efficiënte oplossingen te implementeren.

Voor veel logistieke bedrijven die frequenter grotere en zwaardere ladingen verwerken, is de uitdaging om een unit op de bovenste verdieping te huren nu doorgaans een te grote drempel. De tot circa 65%[5] hogere bouwkosten per vierkante meter voor een meerlaags distributiecentrum zouden daarnaast een hogere huurprijs moeten verantwoorden ten opzichte van een enkellaags distributiecentrum. Het is echter onwaarschijnlijk dat een gebruiker gelet op deze praktische bezwaren bereid is een hogere huurprijs te betalen, tenzij nóg hogere dichtheden een gebrek aan enkellaagse alternatieven op gewenste locaties hogere huurprijzen compenseren. Een gewenste locatie kan namelijk leiden tot lagere transportkosten, die een aanzienlijk deel van de totale operationele kosten vormen. Light industrial daarentegen heeft doorgaans te maken met minder frequente en lichtere goederenstromen, waardoor ze efficiënt op hogere verdiepingen kunnen opereren zonder dat dit ten kosten gaat van de operatie.

Lokale overheden hebben hun wens voor functiemenging en verdichting in de stedelijke gebieden al uitgesproken, maar er dient een duidelijke visie en aansluitende wetgeving te zijn. Zonder een helder kader en ondersteunende regelgeving blijft de bereidheid van ontwikkelaars en beleggers om te investeren in innovatieve oplossingen nog beperkt. De huidige situatie, met oog op verdere stedelijke groei, vraagt

[5] *Inschatting door CBRE gebaseerd op kengetallen bouwkosten diverse gemeenten.*

assertiviteit van zowel beleidsmakers als de vastgoedsector om samen te werken en een efficiënte stedelijke omgeving te creëren die voldoet aan de behoeften van zowel bedrijven als bewoners.