

Gooien met grond

Steeds vaker vallen landschappen ten prooi aan monotone distributiecentra. Het verzet van burgers mag niet baten. Waar Den Haag regie zou moeten nemen over schaarse groene ruimte gooit het die juist in de uitverkoop. 'We leunen op een lui verdienmodel.'

[Onderzoek](#) 27 april 2022

[Bijou van der Borst](#), [Romy van Dijk](#), [Janna Nieuwenhuijzen](#), [Coen Ramaer](#) en [Karlijn Saris](#)

Dit is een onderzoek van de Investico masterclass

Van oktober 2021 t/m april 2022 verdiepte [de masterclass onderzoeksjournalistiek](#) van Investico en *De Groene Amsterdammer* zich in de "verdozing" van het Nederlandse landschap, onder begeleiding van Investico-hoofdredacteur Thomas Muntz en *Groene*-redacteur Coen van de Ven. Voor dit artikel vroegen we tientallen bestemmingsplannen en bouwdoossiers op bij gemeenten en provincies. Door heel het land spraken wij met ontwikkelaars, wethouders, gedeputeerden, lobbyverenigingen, wetenschappers en protesterende bewoners.

Luister naar aflevering 195 van onze Podcast

Stephan Sanders spreekt met Bijou van der Borst, Karlijn Saris en Thomas Muntz

[► Nu luisteren](#)

'Kiek nou wat hier steet!' galmt het in de winter van 2020 door het huis van de familie Klein-Obbink. Aan de keukentafel staart vader Robert verslagen naar de krant. Hij ziet een plattegrond met gemarkeerde kavels in blauw, groen en rood. 'Hier komt DocksNLD2', luidt het bijschrift onder de afbeelding. Een van de vlakken herkent hij uit duizenden. Het is *zijn* kavel, de grond van zijn veehouderij en de boerderij waar de familie Klein-Obbink sinds vier generaties woont.

Dat er al jaren plannen lagen voor de uitbreiding van het industriegebied in de Gelderse gemeente Montferland wist Klein-Obbink wel. Dat er daardoor gigantische distributiecentra zouden verrijzen vlak voor zijn raam, aan de overkant van de straat, ook. De lap grond achter het huis werd zeven jaar geleden al volgebouwd met megahallen die 's nachts 'een zee van licht' uitstoten. De slingerende landweggetjes in de omgeving werden platgewalst en maakten plaats voor de Logistiekstraat, de Transportweg en de Distributiestraat.

Maar wat Klein-Obbink tot hij die ochtend de krant opensloeg niet wist, is dat die plannen plotseling gewijzigd zijn. DocksNLD2 komt niet meer tegenover hun huis, maar er pal bovenop. Het gezin en hun zestig koeien zullen moeten wijken.

Die avond, rond een uur of tien, rinkelt de telefoon in de boerderij. Aan de lijn hangt Walter Gerritsen, de lokale cda-wethouder Logistiek. Gerritsen wil zijn excuses aanbieden, hoort Klein-Obbink hem zeggen. Een paar dagen eerder had hij een aangetekende brief met het slechte nieuws laten versturen naar het gezin en twee gedupeerde melkveehouders even verderop in de straat. Maar die brieven kwamen te laat, de krant was sneller.

27,5 miljoen vierkante meter aan logistiek vastgoed kwam er in Nederland in de afgelopen vijftien jaar bij, goed voor 5168 distributiecentra, variërend van kleine opslagloodsen tot reusachtige megahallen. Dat is even groot als luchthaven Schiphol, inclusief alle vijf landingsbanen. Oftewel veertien keer stadstaat Monaco. De tweehonderd grootste distributiecentra nemen samen een

derde van dat oppervlak in beslag. Ondanks de strijd om de schaarse ruimte in ons kleine land gaat de ontwikkeling van Nederland als 'logistieke hotspot van Europa' onverminderd door, blijkt uit onderzoek van Platform voor onderzoeksjournalistiek Investico. En zoals iedereen weet die wel eens door Brabant rijdt, de 'dozen' blijven groeien in omvang. In het afgelopen decennium is de gemiddelde grootte van een distributiecentrum in vergelijking met het decennium ervoor bijna verdubbeld.

Voor al arme gemeenten tonen interesse in het huisvesten van de bedrijven. Wethouders kunnen de inkomsten van eenmalige grondverkoop goed gebruiken om voorzieningen open te houden. Soms is de nood zo hoog dat wethouders met korting strooien om andere gemeenten weg te concurreren.

Op tientallen plekken in Nederland zijn burgers in het geweer gekomen tegen de komst van de megahallen, soms zelfs tot aan de Hoge Raad. Zij zien bedrijventerreinen steeds verder naar hun woonwijken trekken en hun groene horizon uit het zicht verdwijnen. Plotseling denderen er vrachtauto's door de straat of over een smalle N-weg in de buurt. In de afgelopen tien jaar lukte het slechts één protestgroep om de bouw van het distributiecentrum tegen te houden. Gemeenten, provincies en vastgoedinvesteerders kunnen altijd wel een geitenpaadje vinden in de kleine lettertjes.

Terwijl de rijksoverheid al sinds 2019 beweert de verdozing van Nederland te willen aanpakken, is er nauwelijks regulering. In ongeveer driekwart van de gevallen is voor de aanvraag van de bouwvergunning geen onderzoek gedaan naar verkeer, luchtkwaliteit of natuur, blijkt uit ons onderzoek.

Her en der komen lokale bestuurders inmiddels tot inkeer, de provincie Noord-Brabant introduceerde onlangs extra regels om te voorkomen dat er nog meer weilanden volgebouwd worden met grijze distributiecentra. Voor de komende jaren zal dat echter niets uitmaken. Uit een inventarisatie blijkt dat er het komende jaar nog zeker 64 distributiecentra van gemiddeld zo'n 48.000 vierkante meter bijkomen. Voor de helft van de nieuwe pakhuizen zal groen gebied moeten wijken.

Al sinds de economische crisis van de jaren tachtig grijpt de Nederlandse overheid terug op een historische 'succesformule': het importeren van handelswaar om op te slaan en door te voeren. In 1987 werd zelfs een speciale promotievereniging opgericht, Nederland Distributieland, om Nederland in het buitenland aan te prijzen als de 'draaischijf van Europa'. Het motto 'Nederland distributieland' werd een verplicht onderwerp in het eindexamen aardrijkskunde.

Maar in de jaren negentig stond Europese eenwording voor de deur die deze logistieke droom zomaar eens zou kunnen verstoren. Nederland vreesde dat Rotterdam zijn positie als grootste Europese haven zou verliezen. 'Concurrentiepositie bedreigd', kopte de *NRC* in 1992. 'Het is echt een beetje alles of niets voor Nederland', zei Neelie Kroes, toenmalig directeur van Nederland Distributieland. 'Alleen fikse investeringen op korte termijn kunnen het tij nog keren.'

De Nederlandse infrastructuur kreeg een miljardeninjectie. Speciale taskforces werden opgericht om buitenlandse bedrijven binnen te hengelen. De haven van Rotterdam werd uitgebreid met de Tweede Maasvlakte en via de Betuwelijn verbonden met het achterland. De haven groeide en daarmee ook de vraag naar bedrijven die grote geïmporteerde ladingen uit de haven konden opslaan, om te verdelen over vrachtwagens die op hun beurt kleinere distributiecentra, winkels en supermarkten zouden bevoorraden. Langs de as die de Rotterdamse haven met het Ruhrgebied verbindt, popten steeds meer hallen op. Via Ridderkerk, Waalwijk en Venlo stroomden goederen de grens over.

De dozen werden hoger en groter, tot men sprak van xxi-distributiecentra. Het werden er bovendien steeds meer. Vanzelfsprekende routes langs water- en spoorwegen raakten verzadigd en de dozen waaierden verder uit over het Nederlandse landschap: langs snelwegen, op lege weilanden, tot aan de randen van natuurgebieden. Omwonenden zagen de hallen hun leefwereld in trekken.

Ook buiten het zuiden van Nederland gooien wethouders nu de deuren open voor vastgoedinvesteerders die op zoek zijn naar schaarse percelen in het dichtslibbende Nederland. Van het Zeeuwse Tholen tot het Drentse Emmen schieten distributiecentra uit de grond.

Roosendalers noemen hun leefomgeving smalend 'dozendaal'. Het staat er zo vol dat de distributiecentra de woonwijken in zijn getrokken

Je weet dat je Roosendaal passeert als je met de trein in het zuiden van Nederland twintig meter hoge kolossen ziet opdoemen, alsof ze uit de grond verrijzen. Langzaam verdwijnt de horizon uit zicht en ben je omringd door een tunnel van grijze muren. Elk referentiepunt ontbreekt. Het kost bijna twintig minuten om helemaal om één zo'n doos heen te lopen. Roosendaal viel al vroeg ten prooi aan de distributiedrift. Roosendalers noemen hun leefomgeving smalend 'dozendaal'. Inmiddels staat het er zo vol dat de distributiecentra de woonwijken in zijn getrokken.

'Ze zijn al begonnen. De heipalen staan in de grond.' Debby Heijnen wijst uit haar keukenraam. Buurvrouw Michelle van der Heijden kijkt niet, ze knikt alleen. 'We gaan niet meer in hoger beroep. We zien geen kansen om dit nog te winnen', zegt ze terwijl ze tegen het aanrecht leunt. De drie andere leden van het bewonerscomité [CA58.NL](https://ca58.nl) knikken instemmend. In stilte schuifelen ze door de keuken met hun blik omlaag en armen over elkaar. In hun huizen zitten scheuren door het heien. De tegels vallen van de muur.

Het plan voor een distributiecentrum midden in de wijk was niet nieuw voor Van der Heijden. Maar toen ze hoorde dat er daardoor zes keer zo veel verkeer door haar wijk zou razen, viel haar mond open van verbazing. 'Ik heb niks tegen distributie. Maar ik heb wel wat tegen distributie midden in een woonwijk.'

Inmiddels heeft de actiegroep alles geprobeerd: 331 bezwaarschriften van omwonenden, inspraakavonden, een kort geding, een bodemprocedure. Avondenlang zocht de club na werktijd uit wat ze nog konden proberen. Ze vonden de projectontwikkelaar van het distributiecentrum zelfs bereid om van locatie te ruilen met een zonnepark dat op een industrieterrein verderop zou worden gebouwd, naast het distributiecentrum van Primark. Maar de provincie en de gemeente werkten niet mee. Mede-actievoerders waren bang dat Van der Heijden een burn-out zou oplopen. 'Het is ook gewoon tijd dat jij je rust weer pakt', drukten ze haar op het hart.

Heel even dacht de groep dat ze de komst van het distributiecentrum hadden gestopt. De bezwarencommissie stelde in september 2020 de bewoners in het gelijk. De projectontwikkelaar van de loods had de papieren niet op orde. Bovendien had de gemeente groen licht gegeven voor een gevel van vijftien meter hoog, terwijl het bestemmingsplan twaalf meter toestaat. Maar tot verbazing van de protestgroep mochten gemeente en ontwikkelaar simpelweg een nieuw plan indienen. Als de bewoners op hun beurt opnieuw bezwaar wilden maken, moesten zij voor duizenden euro's een onderzoek laten uitvoeren. 'Zij zijn gezakt voor het examen, maar krijgen gewoon een herkansing', zegt Van der Heijden. 'Voor ons is zo'n herkansing onbetaalbaar.'

De enige winst die ze boekten was de toezegging van de gemeente van een vrachtwagenverbod in de straat en bloembakken om het andere verkeer te vertragen. Die bakken moest de groep deels zelf betalen en in elkaar zetten, in het kader van 'de burgerparticipatie'. Het kostte de buurt meer dan

duizend euro om het staal aan te schaffen. De hele straat leverde een bijdrage. In de schuur van een buurman lasten twee mannen de bakken in elkaar. 'We stonden allemaal op straat met koffie en worstenbrood', zegt Van der Heijden. 'Toen zat de moed er nog goed in.'

Maar de vrachtwagens trokken zich niets aan van het verbod. Ze wurmden zich langs de plantenbakken. De gemeente liet de actievoerders weten dat ze niet zou handhaven. Zes jaar lang wisten bewoners niet tegen welk bedrijf zij streden, onlangs hoorden ze dat de volledige voorraad non-food, zalfjes, shampoos en tandpasta van de Lidl vanuit hun woonwijk zal uitwaaiëren naar de rest van Europa. De groep zou graag met de Duitse keten praten over de rijroute van de vrachtwagens, maar krijgt geen gehoor.

Er rest hun niets dan toekijken hoe graafmachines, bulldozers en hijskranen stap voor stap het grijze gevaarte oprichten dat door de projectontwikkelaar trots wordt omschreven als 'de grootste verhuurtransactie in logistiek Zuid-Nederland van de afgelopen jaren' op een 'strategische locatie'. Debby Heijnen heeft de strijd opgegeven en is verhuisd: zij woont in Oostenrijk met uitzicht op een berg.

Op minstens dertig plekken door heel Nederland trokken burgers de afgelopen tien jaar ten strijde tegen de komst van een grote hal in hun buurt. In hun vrije tijd ploegden ze door bestemmingsplannen en omgevingsvergunningen. In tien gevallen procedeerden zij zelfs tot aan de Hoge Raad. Eén groep uit Rozenburg, Zuid-Holland, wist de komst van een distributiecentrum tegen te houden. In Tiel lukte dat ook, maar die megahal kwam er alsnog, even verderop in Oss.

In Venlo bouwden bewoners een gedenkkapel ter nagedachtenis aan de buurtvereniging die sneuvelde nadat Greenport Venlo hun dorp had opgeslokt. In het Gelderse Azewijn krijgen de dorpelingen binnenkort geld om 'de leefbaarheid van de kern te verhogen', uit de opbrengsten van een tweede distributiepark met migrantenhotel aan de rand van hun woonplaats. In Waddinxveen verklaarde de Raad van State het beroep van een gepensioneerd echtpaar ongegrond, omdat zij bij de aankoop van hun woning in de jaren zeventig op de hoogte waren van het bedrijventerrein om de hoek. Het stel had de risico's daarvan moeten inzien, oordeelde de rechter. Dat xxl-hallen in de jaren zestig nog nauwelijks bestonden, daar had de rechter geen boodschap aan.

In Heesch-West liep de protestgroep weg uit een informatieavond met lokale bestuurders, bang om gebruikt te worden als deelnemers in de wettelijk verplichte 'omgevingsparticipatie' en zo impliciet hun goedkeuring voor de plannen te geven. In Tilburg protesteerde de stadsimker elke dag voor het gemeentehuis tegen de komst van een megabedrijventerrein. Toen hij tweehonderd dagen op de stoep had gestaan, bracht de wethouder hem een taart. Na driehonderd dagen kreeg hij gebakjes van de burgemeester. Het bedrijventerrein komt er alsnog.

Het stralend witte hoofdkantoor van de David Hart Group (dhg), belegger en een van Nederlands grootste ontwikkelaars van logistiek vastgoed, heeft iets weg van een hip strandhuis in Los Angeles met uitzicht over het water. Buiten staan een Porsche en een Tesla aan de elektrische laadpaal, binnen leidt een lichte houten trap naar een kantoorruimte met muren van glas. In het midden staat een salontafel met daarop een maquette van een gerealiseerd distributiecentrum onder een glazen vitrine. Via een telescoop bij het panoramaraam kijk je uit op de distributiecentra met het dhg-logo in de Schiedamse haven.

De vastgoedmagnaat David Hart belandde in 2021, met zijn geschatte vermogen van 575 miljoen, op plek 63 in de Quote-500. Zelfs tijdens de 'magere' coronajaren zette hij voor meer dan tachtig miljoen euro aan bouwopdrachten uit, in onder meer Rotterdam en Moerdijk. De 'blokkendooskoning van Nederland', zoals tijdschrift *Quote* Hart omschrijft, trakteerde zichzelf

afgelopen jaar op een nieuwe privé-jet van een type dat nog nooit eerder werd gespot op Nederlandse bodem. Het toestel van negen miljoen euro kan als enige ter wereld op grasvelden landen.

Zijn zakenpartner is Willem Slager, een vlotte zongebruinde veertiger in lichtblauw overhemd met bijpassende pullover. In zijn hagelwitte kantoorruimte vertelt hij dat zijn bedrijf geen concurrenten heeft in Nederland. Dat komt door 'de unieke werkwijze'. dhg bouwt voornamelijk op vervallen industrieterreinen die worden opgekocht en opgeknapt. 'Die oude meuk slaan we eraf, we halen de verontreiniging uit de grond en knallen er een nieuw *clean warehouse* op', zegt Slager terwijl hij met zijn autosleutels speelt. Op zijn laptop toont hij via Google Earth de kavels die op dit moment in aanbouw zijn. Met veel bravoure klikt hij heen en weer, met behulp van een programma dat het mogelijk maakt om de ontwikkelingen van terreinen door de jaren heen te zien. 'Kijk, dit verwaarloosde industrieterrein kochten we op en nu staat er een prachtige Smartlog met zonnepanelen op het dak. We kijken altijd eerst op Google Earth, dan stappen we in de auto en geven er gelijk een klap op.'

David Hart Group verkoopt haar distributiecentra voornamelijk aan buitenlandse partijen. Het is goed voor de Nederlandse economie als die bedrijven hier vastgoed kopen, beredeneert Slager. 'Als wij voor een miljard euro aan buitenlanders verkopen, dan komt er toch een miljard euro buitenlands geld in Nederlandse handen.'

Wanneer hij terugkomt van vakantie, vertelt hij, rijdt Slager met zijn kinderen geregeld langs een terrein waar zijn bedrijf aan het ontwikkelen is. De passie is in zijn stem te horen als hij over distributiecentra praat. 'Het zijn geen emotionele dozen, ze zijn juist heel gaaf!'

Bij dhg kennen ze de kritiek op hun verdienmodel maar al te goed. 'Wil je dat de verdozing stopt, begin dan bij jezelf', zegt Slager. 'Wij bepalen niet waar een doos komt te staan. Oké, dat doen we wel, maar de markt vraagt erom. Die dozen zijn nodig omdat Nederlandse consumenten steeds meer online spullen bestellen.'

De NRC kwam pas geleden tot dezelfde conclusie. De logistieke groei zal voorlopig doorzetten, stelde de krant in een artikel over de verdozing van Nederland, 'maar hóe sterk, dat blijft afhankelijk van ons eigen bestelgedrag'. Als jij bestelt bij bol.com of Zalando, dan ben je zelf verantwoordelijk voor de groei van distributiecentra. Het is een hardnekkig narratief dat ook door lokale bestuurders wordt omarmd. Wat in die analyse ontbreekt, is dat de distributiecentra in Nederland voor een aanzienlijk deel de Europese markt bedienen, of zelfs nog daar voorbij.

Jurkjes van de Spaanse modegigant Zara, bijvoorbeeld, vertrekken met vrachtwagens vanuit Lelystad naar de rest van Europa en alle Europeanen met interesse in de gekleurde Crocs-klompen ontvangen hun pakketje vanuit Dordrecht. Tassen en schoenen van het Amerikaanse modemerken Michael Kors worden vanuit het distributiecentrum in Venlo naar het Midden-Oosten verscheept en de schoenen van Timberland belanden vanuit Almelo tot in Afrika.

Hoeveel spullen er exact vanuit Nederlandse loodsen verplaatst worden over Europa is lastig te kwantificeren. Adviesbureaus – die de sector zelf bedienen – hanteren sterk uiteenlopende cijfers. Volgens hen stroomt tien tot zo'n dertig procent van de spullen in Nederland door naar het buitenland. Dat lijkt een onderschatting. Precieze cijfers kan niemand ons geven.

'Wil je dat de verdozing stopt, begin dan bij jezelf', zegt Slager. 'Wij bepalen niet waar een doos komt te staan. Oké, dat doen we wel, maar de markt vraagt erom'

Eén cijfer is wel bekend: volgens de rijksoverheid staan in Nederland meer distributiecentra voor de Europese markt dan in alle ons omringende landen bij elkaar. En dat is nadrukkelijk de bedoeling. Minister-president Mark Rutte ging mee op buitenlandse handelsmissies met Nederland Distributieland en nodigde in 2018 Jack Ma, de Chinese topman van het op één na grootste e-commercebedrijf ter wereld, zelfs uit in het Torentje. Hij probeerde hem ervan te overtuigen het nieuwste distributiecentrum van Alibaba in Nederland te laten neerstrijken. Ma ging uiteindelijk naar Luik.

Naast de premier spant de Netherlands Foreign Investment Agency (nfia), een tak van het ministerie van Economische Zaken en Klimaat, zich met de nog altijd actieve promotievereniging Nederland Distributieland in om zo veel mogelijk buitenlandse bedrijven naar het logistieke paradijs Nederland te halen. Onder de naam Invest in Holland rolt dit acquisitienetwerk de 'oranje loper' uit.

Regionale vertegenwoordigers rijden geïnteresseerde partijen door het land op zoek naar geschikte locaties voor hun vestiging, die kunnen bovendien gratis en vertrouwelijk advies inwinnen over het Nederlandse vestigingsklimaat en de geldende belastingconstructies. In promotievideo's wordt Nederland aangeprezen als *'the best gateway to Europe'*, met een *'pro-business climate'* en *'attractive tax benefits'*. Zelfs onze zwakke plek – de schaarse ruimte – wordt omgetoverd tot een *unique selling point: 'Limited space drives the need for innovative and smart solutions.'*

Hier zijn de lonen voor werknemers in de logistiek 'concurrerend', adverteert Invest in Holland, net als de sociale lasten voor werkgevers. Bovendien is het aantal werknemers dat in Nederland is aangesloten bij een vakbond 'matig en dalende' en werkt men 's nachts en in het weekend hard door vanwege de 'flexibele arbeidswetgeving'.

'Wij zetten het Nederlandse vlaggetje in het buitenland neer', zegt ceo Remco Buurman. 'Wat begint met een paar pallets kan later uitgroeien tot een marketing- en salesafdeling of een hoofdkantoor. Of een groter distributiecentrum.'

Het belangrijkste lokkertje van het wervingsbeleid is de zogeheten 'btw-verlegging', een belastingconstructie die dertig jaar geleden werd bedacht. Normaliter betaalt een bedrijf importheffing over goederen die het Nederland binnenbrengt, om deze som later terug te krijgen als de spullen zijn verkocht aan een volgende partij. De Nederlandse douane maakt het mogelijk om deze stap over te slaan, wat bedrijven een aanzienlijk *'cashflow advantage'* oplevert. De regeling bespaart logistieke bedrijven tijd en geld en maakt Nederland bijzonder geschikt om spullen op te slaan en door te voeren naar binnen- én buitenland.

Niet alleen de spullen vertrekken uit Nederland, ook de huur en belastingen verdwijnen naar elders. Bijna driekwart van de grond voor grootschalige distributie is in het bezit van buitenlandse vastgoedinvesteerders. Jaarverslagen en gegevens van de Kamer van Koophandel die wij bekeken wijzen uit dat een kwart van de distributiecentra via een Nederlandse bv uiteindelijk in handen is van een bedrijf in Luxemburg. Prologis bijvoorbeeld, met ruim twee miljoen vierkante meter logistiek vastgoed een van de grootste spelers op de Nederlandse markt, werkt via een Luxemburgs bedrijf dat weer onderdeel is van een zogenoemde *real estate investment trust*, een constructie die duidt op belastingontwijking.

In een evaluatierapport in opdracht van het ministerie van Economische Zaken schrijven onderzoekers dat de nfia zich te veel richt op het binnenhalen van veel en grote bedrijven. Jaarlijkse targets worden voornamelijk gehaald door het binnenbrengen van bedrijven die veel kapitaalinvesteringen en banen beloven. Omdat bedrijven deze informatie zelf mogen aanleveren, en dus een schatting maken van het aantal banen dat zij zullen realiseren, vallen de

werkgelegenheidscijfers in werkelijkheid veel lager uit dan beloofd. Minder dan één op de vijf bedrijven haalt na drie jaar het aantal banen dat ze beloofden, blijkt uit datzelfde rapport. De lat ligt überhaupt niet erg hoog; de nfia trekt bedrijven aan die 'binnen drie jaar minimaal vijf banen creëren'.

Bij navraag laat de nfia weten vanaf 2020 te zijn gestopt met het aantrekken van 'grootschalige distributiecentra'. 2021 werd daarna alsnog een recordjaar. Ze gaan zich nu richten op 'kwalitatief hoogwaardige activiteiten rond innovatie, digitalisering en verduurzaming'. Maar via de website van Invest in Holland wordt duidelijk dat de overheid alleen stopt met de 'actieve acquisitie'. Als bedrijven zelf aankloppen worden ze gewoon verwelkomd.

Hoewel onder burgers de weerstand tegen de opslaghuizen van buitenlandse bedrijven groeit, waarschuwt Nederland Distributieland-voorman Buurman voor verlies van de Nederlandse 'koppositie'. 'We zijn steeds minder onderscheidend. België en Duitsland hebben bij ons afgekeken en dingen gekopieerd, zoals de btw-verlegging. Zij zijn nu ook interessant. Logistiek is de bloedsomloop van de Nederlandse samenleving, dat mogen we niet uit handen geven.'

Ruud van Heugten zoekt in zijn hybride Peugeot over het terrein en wijst links en rechts uit het raam. Hij is de directeur van ontwikkelbedrijf Greenport Venlo, dat het toonbeeld moet zijn van hoe Nederland Distributieland en duurzaamheid samen kunnen gaan. Tussen de hallen zijn groenstroken met vijvertjes aangelegd en op de daken liggen zonnepanelen. In de aarden geluidswal van zes meter hoog zijn tientallen meters lange inhammen gemaakt, zodat omwonenden kunnen meegenieten van de bedrijvigheid op het terrein. Het is zonde dat we niet midden in de zomer komen kijken, zegt Van Heugten. 'Dan staat alles hier mooi in bloei.'

Voor Greenport Venlo sneuvelde een kievitsheide. De geluidswal van zes meter hoog slaagt er niet in om de distributiecentra aan het oog te onttrekken, met hun vijftien meter torenen ze er bovenuit. Op de aarden wal waren wijnranken beloofd, maar de trekker kwam niet tegen de schuine helling naar boven. Voor bomen was de wal niet stevig genoeg, liet de gemeente weten aan gefrustreerde bewoners.

De ambitie van wethouders om een duurzaam bedrijvenpark te realiseren kost in de regel vooral een hoop groen. In Wijkevoort bij Tilburg dreigt een uilenpopulatie te sneuvelen; met de uitkoop van veehouderijen verdwenen de mest op het land, de bosjes en de schuren, en daarmee het voedsel en de schuilplaatsen voor de uilen. Net buiten het beoogde bedrijvenpark richt de gemeente een 'uilencompensatiegebied' in, dat een agrarische biotoop nabootst: een stukje weiland, struikjes en zeven koeien. Vooralsnog zonder succes. In Breda gingen de bomen alvast tegen de vlakte voor een terrein dat nu al meer dan tien jaar braak ligt. 'Het was het paradijs hier', zegt omwonende Gerard Groeneveld. 's Avonds als ik mijn hond uitliet fladderden de vleermuizen over mijn hoofd, er zaten eekhoorns, fazanten, het krioelde van het leven. Nu is het hier kaal en levenloos.'

Als investeerders eenmaal neerstrijken wijken natuur en groen, lokale overheden leggen hun geen strobreed in de weg. Investico vroeg voor de 150 grootste distributiecentra van Nederland bij de omgevingsdiensten en gemeenten de vergunningen op, wij ontvingen er 83 ([zie kader onderaan](#)). Uit onze inventarisatie blijkt vooral willekeur. Soms verschillen de bouwdoSSIERS van twee logistieke bedrijven onderling terwijl ze op hetzelfde bedrijventerrein staan. Op de vraag waarom het ene bouwdoSSIERS verschilt van het andere luidt het antwoord dat een aanvrager er zelf voor heeft gekozen een onderzoek te doen, 'ondanks dat het niet hoeft'.

Dat leidt ertoe dat in driekwart van de gevallen geen rekening wordt gehouden met het verlies van dier en natuur. Vier op de vijf ontwikkelaars leveren geen onderzoek naar verkeersdrukke aan. De

vrachtwagens die voor een distributiecentrum nodig zijn, worden nauwelijks meegenomen in de huidige wetgeving. De herrie en luchtvervuiling die ze teweegbrengen wordt niet meegeteld zodra ze het terrein af rijden en opgaan in het gewone verkeer. Meer dan de helft van de bouwwerken is bovendien strijdig met het bestemmingsplan – zo blijken minstens acht loodsen in werkelijkheid hoger dan beloofd, soms tot wel drie meter.

Een geliefde manier om met minder inspraakmogelijkheden van burgers distributiecentra te bouwen is de zogenoemde Crisis- en herstelwet. Die wet was oorspronkelijk bedoeld voor duurzame investeringen in bijvoorbeeld woningbouw om weerbaar uit de economische crisis van 2008 te komen; ontwikkelaars konden met minder regels sneller bouwen en konden makkelijker burgers onteigenen. Ontwikkelaars bouwden zeventien dozen in crisis- en herstelgebieden.

Bij provincies vroegen wij ook de natuurvergunningen op voor distributiecentra binnen hun grenzen. Zij moeten nagaan wat de stikstofeffecten van de bouw en de bedrijvigheid zijn op kwetsbare natuur. Negen provincies hebben voor geen enkel distributiecentrum een natuurvergunning afgegeven. Acht provincies weten niet of dat wel had moeten. Provincie Noord-Brabant wijst ten onrechte naar gemeenten die volgens hen zouden moeten toetsen of een bedrijf een vergunning nodig heeft. De provincie Drenthe zegt dat de betreffende ondernemer zelf de verantwoordelijkheid heeft om de natuurvergunning aan te vragen.

‘Een gemeente bepaalt zelf hoe wettelijke voorwaarden worden getoetst’, zegt Pieter Anne Faber, omgevingsrechtjurist bij adviesbureau Witteveen+Bos als we hem deze resultaten voorleggen. De verantwoordelijkheid of het bestemmingsplan daadwerkelijk wordt nageleefd ligt bij de gemeente als het bedrijf er eenmaal staat. ‘Die handhaven niet altijd’, zegt Faber.

‘Als ik mijn hond uitliet fladderden de vleermuizen over mijn hoofd, er zaten eekhoorns, fazanten, het krioelde van het leven. Nu is het hier kaal en levenloos’

Een helikopter stijgt op vanaf Emmer-Compascuum, een klein dorpje net buiten Emmen. Aan boord zijn de wethouder Economie, een gedeputeerde van de provincie en hun speciale gasten. Samen vliegen ze over het Rundedal, een lap groen aan de rand van de gemeente. Nu ze toch in de lucht hangen, kan de wethouder meteen het wegnennetwerk van bovenaf laten zien. Via de N34 (‘Hunebed Highway’) en de A37 ben je vanaf Emmen sneller in Bremen dan in Rotterdam. De hooggeëerde gasten zijn in de helikopter gestapt onder de geheimzinnige schuilnaam ‘Project Aladin’, maar de gemeente Emmen weet al lang met wie zij te maken heeft. Juist daarom pakken ze vandaag flink uit.

Drie jaar eerder stuurt Tesla-voorman Elon Musk een tweet de wereld in. Hij wil in Europa een nieuwe ‘GigaFactory’ voor zijn elektrische auto’s bouwen. Voor de regio Noord-Nederland is dit het teken om in actie te komen. De regio kan een prestigeproject als dit goed gebruiken om een economische impuls te krijgen en om zichzelf ‘landelijk op de kaart te zetten’. Onder de naam TopDutch tuigen de drie noordelijke provincies een enorme campagne op. ‘Hi Elon’, prijkt er op een speciale promotiebus die pal voor het hoofdkantoor van Musk in Silicon Valley parkeert. ‘Got 20.000 electric cars? Let’s do business! Call us.’

Het mag niet baten. Musk kiest voor Berlijn. Even is de verslagenheid groot. In lokale media spreken bestuurders van een ‘Joop Zoetemelk-gevoel’. Maar als Guido Rink (pvda), wethouder Economie van de gemeente Emmen, een paar maanden later terugblijkt vanuit zijn werkkamer in het gemeentehuis, overheersen trots en optimisme. Het Tesla-avontuur heeft Emmen tóch definitief op de kaart gezet.

‘Vroeger hadden we heel hoge ambities, maar er dienden zich nog weinig kansen aan’, vertelt Michel Veenma. Hij is bij de gemeente verantwoordelijk voor het binnenhalen van buitenlandse bedrijven.

Sinds Tesla passeerde laten ook andere buitenlandse partijen hun oog vallen op de grote kavels in het ongerepte noorden. Zeker als straks de E233 verdubbelt – waar de gemeente sterk voor lobbyt in Duitsland – wordt Emmen volgens de wethouder een ‘heel interessante corridor’. ‘De route van Rotterdam naar de Baltische Staten en Scandinavië loopt straks precies langs Emmen.’

Twee weken na het gesprek met de wethouder kondigt Emmen definitief een xxi-distributiecentrum van honderdduizend vierkante meter aan. Vlak bij de lap grond die voor Tesla was bestemd, gaat nu een partij haar goederen vanuit de Drentse gemeente door heel Europa vervoeren. Het is ‘een bekroning van het werk van al onze inspanningen als gemeente’, laat de wethouder optekenen in een persbericht.

In haar boek *Een klein land met verre uithoeken* beschrijft Floor Milikowski de financiële teloorgang van de gemeente Emmen, die halverwege de jaren zeventig werd ingezet. De ooit succesvolle industriestad zag zijn hoogopgeleide jongeren wegtrekken naar universiteitsstad Groningen en moest op zoek naar nieuwe manieren om relevant te blijven. Eerst werd dat de dierentuin, meer dan eens uitgeroepen tot mooiste van Europa, maar ook die attractie kon zichzelf rond de eeuwwisseling niet langer bedruipen. In 2005 verscheen een visierapport met een nieuwe missie: Emmen op de kaart zetten in de logistieke sector. Het balletje ging helemaal rollen toen Emmen zich zo’n twee jaar geleden aansloot bij Nederland Distributieland. ‘We doen er ineens toe’, zegt Veenma. ‘Dat calimero-effect – wij zijn klein en zij zijn groot – valt weg.’

Opvallend veel megahallen belanden in gemeenten die krap bij kas zitten. Die gemeenten zien de eenmalige opbrengsten van de grondverkoop als een manier om de begrotingstekorten te dichten, evenals de structurele inkomsten uit de onroerendezaakbelasting (ozb). Zo levert het enorme distributiecentrum van bol.com de gemeente Waalwijk meer ozb-inkomsten op dan alle winkels in het stadscentrum bij elkaar. Van de winsten van de grondverkoop aan logistiek wordt in Waalwijk binnenkort een museum geopend en indirect houden de dozen de sportvoorzieningen overeind. ‘Als wij geen bedrijfskavels meer verkopen, betekent dat het einde van de manier waarop we al jaren investeren in de stad.’

Adam Elzakalai, wethouder Economie van Lelystad, vertelt over het alom bekende probleem waar zijn stad sinds de oprichting mee worstelt. Omdat Lelystad minder inwoners telt dan op voorhand aan de tekentafel werd bedacht, kampt het met tekorten in de begroting die het rijk al jaren aanvult. Jaarlijks krijgt de stad vijftien miljoen euro om de sociale voorzieningen open te kunnen houden, maar de wethouder wil op eigen benen staan. ‘Daar zien wij een mogelijkheid voor logistiek.’ Het is de economische mantra van Elzakalai geworden: distributiecentra zorgen voor bedrijvigheid, wat zorgt voor banen en dat leidt weer tot nieuwe inwoners.

Met trots vertelt hij dat de gemeente bedrijven als Jysk en Bestseller heeft binnengehaald én het Europese distributiecentrum van Inditex, het modeconcern van onder andere het Spaanse Zara. Dat bedrijf heeft meerdere potentiële locaties bekeken, maar in 2017 koos het voor Lelystad, onder meer omdat er veel geschikt personeel in de regio zou zijn.

Het is een veelgehoorde belofte die wethouders doet hunkeren naar een distributiecentrum: banen. Maar terwijl de distributiecentra de laatste tien jaar steeds groter worden, neemt het aantal banen per vierkante meter juist af, blijkt uit onderzoek van wetenschapper Merten Nefs, die op dit moment promoveert op distributiecentra aan de TU Delft.

In de banen die distributiecentra opleveren zijn nauwelijks Nederlanders geïnteresseerd. Dit zijn flexibele banen met een laag loon; ze worden dikwijls vervuld door arbeidsmigranten. In Lelystad worden zelfs de managers en IT’ers van Inditex ingevlogen vanuit Spanje, arbeiders komen uit Oost-

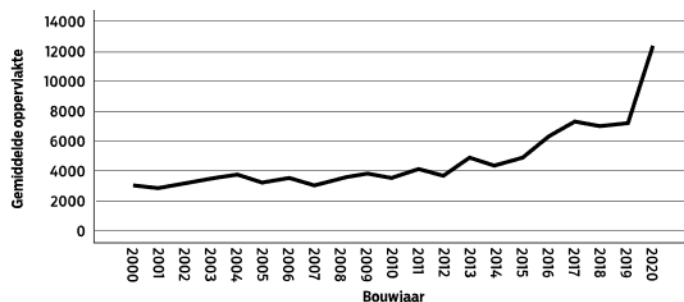
Europa. In Venlo, een regio die al jaren kampt met extreem hoge werkloosheidscijfers en mede om die reden een van de grootste logistieke terreinen van Nederland kreeg, lukt het maar niet om genoeg mankracht te vinden. 'Het is echt schrapen af en toe', bekent ook Laura Walhout. Zij werkt voor de Zeeuwse afdeling van Invest in Holland. 'Maar er valt tot nu toe altijd wel een mouw aan te passen. Door het aantrekken van meer arbeidsmigranten en statushouders bijvoorbeeld.'

Uit onze inventarisatie blijkt dat er vrijwel nooit rekening wordt gehouden met de huisvesting van arbeidsmigranten. Zo kopen uitzendbureaus in Venlo plaatselijke campings en boerderijen op waardoor het bedrijventerrein als een olievlek ook de rest van de omgeving opslokt. In Roosendaal liepen de spanningen zo hoog op dat de burgemeester in een brief aan arbeidsmigranten vroeg om geen overlast te veroorzaken bij de supermarkt.

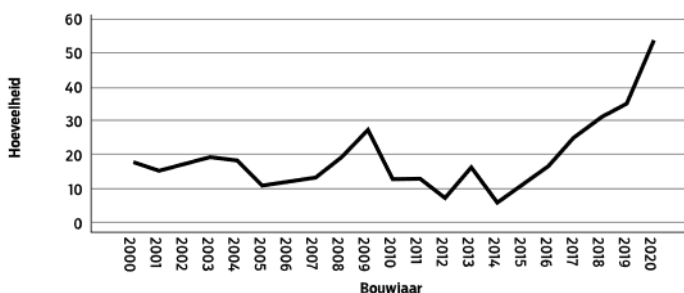
Ondanks onvervulde beloftes over werkgelegenheid blijven gemeenten enthousiast. Regelmatig barst felle strijd los om het binnenhalen van grote dozen. Ten minste drie Nederlandse plaatsen dongen naar de hand van het Deense meubelbedrijf Jysk. Wethouders laten in lokale media optekenen de strijd om een distributiecentrum te hebben 'gewonnen'. Het verkopen van kavels is vaak de pleister die over begrotingskraters wordt geplakt. Een 'verkeerde prikkel' noemt een woordvoerder van de Vereniging van Nederlandse Gemeenten (vng) dat, een 'korte-termijnoplossing'. Op een zeker moment is de grond op.

Decennialang was het rijk een arbiter geweest in de strijd om land, onder de opeenvolgende kabinetten-Rutte werd dat losgelaten. Het ministerie voor Ruimtelijke Ordening (vrom) werd opgeheven, het land was af, de markt mocht het vervolmaken. Toen enkele jaren later de decentralisatiegolf werd voortgezet, werd het voor wethouders met lege schatkisten verleidelijk om grond aan de hoogste bidder te geven. In dit regievacuüm van de overheid springen commerciële partijen die wethouders in het nauw maar al te graag van advies bedienen.

Grafiek: Gemiddelde oppervlakte per distributiecentrum



Grafiek: Hoeveelheid distributiecentra vanaf 20.000 vierkante meter



'Onafhankelijk en onbevooroordeeld' is de leus waarmee Buck Consultants zichzelf presenteert. Het bureau adviseert zowel de overheid als het bedrijfsleven en komt vaak terug in het debat over distributiecentra. Toenmalig staatssecretaris van Economische Zaken Dilan Yesilgöz citeerde Buck in

2021 in antwoord op Kamervragen. Lokale instanties, zoals Invest in Zeeland, de burgemeester van Venlo en een lid van de Limburgse Provinciale Staten, grijpen terug op cijfers van Buck.

Recentelijk sprak directeur René Buck in een webinar voor logistieke bedrijven nog de ambitie uit om zelf een Europees netwerk van logistieke vastgoedontwikkelaars op te zetten. Het doel van zo'n netwerk is volgens Buck het verzamelen van argumenten vóór grootschalige distributie om zo een '*voice against public authorities*' te vormen. Die '*public authorities*' zijn volgens Buck ongefundeerd té kritisch op grootschalige distributie.

Buck berekende onder andere dat de logistieke sector in 2020 31 miljard euro aan waarde toevoegde aan de Nederlandse economie. Het zou daarmee een van de meest waardevolle sectoren in Nederland zijn. Onduidelijk is hoe het consultancybureau tot dit bedrag is gekomen. Het onderzoek, uitgevoerd in opdracht van ontwikkelaar Prologis, werd wereldkundig gemaakt via een powerpointpresentatie zonder methodologie of bronvermelding. Navraag leert dat het bureau cijfers uit 2015 gebruikt en op basis van de groei in vierkante meters de toegevoegde waarde in 2020 probeert te voorspellen. Maar Buck maakt niet duidelijk hoe het de verhouding tussen toegevoegde waarde en het aantal vierkante meters bepaalde.

Bovendien maakte het consultancybureau gebruik van de breedst mogelijke opvatting van logistiek. Zo is in het onderzoek aangenomen dat ook vuilnismannen en fietstaxi's logistieke dienstverleners zijn. De methodologie leidt tot gefronste wenkbrauwen bij andere onderzoekers. 'Ik denk dat dat heel erg nattevingerwerk is, ander onderzoek laat zien dat er eigenlijk vrij weinig verdiend wordt met het schuiven van dozen', zegt TU Delft-onderzoeker Merten Nefs.

De belangrijkste concurrent van Buck Consultants is Stec Groep. Dit bureau maakt voor acht van de twaalf provincies prognoses van de toekomstige vraag naar bedrijventerreinen. Op basis daarvan bepalen lokale overheden hoeveel ruimte ze vrijmaken voor grootschalige logistiek. Voor zijn schattingen gebruikt het bureau modellen die ooit zijn ontwikkeld door het Centraal Planbureau en de voorloper van het Planbureau voor de Leefomgeving. Maar het laatste deed die methode ruim tien jaar geleden in de ban omdat die onbetrouwbaar zou zijn. Schattingen waren structureel te hoog.

In tegenstelling tot Buck publiceert Stec Groep uitgebreide methodologieën bij haar onderzoek waarin het de onzekerheden van haar methode toelicht. Stec-directeur Hub Ploem stelt dat de daadwerkelijke uitgifte van bedrijventerreinen vaak binnen de '*bandbreedte van hun prognose*' valt. Toch valt Ploem even stil na de vraag of onbetrouwbare modellen geen schijnzekerheid bieden aan politici. 'Tsja, ik begrijp die gedachte wel. Maar ze bieden tenminste iets van houvast.'

Volgens Stec moeten overheden strenger kijken naar de waarde die een distributiecentrum toevoegt aan zijn omgeving. Maar het idee dat Nederland wellicht helemaal zou moeten stoppen met het bouwen van distributiecentra valt bij het adviesbureau niet in goede aarde. 'Dan zeg je eigenlijk dat Duitsland of België onze logistiek moet verzorgen. Anders krijgen we onze meubels niet thuisbezorgd en hebben we geen eten in de winkels', aldus Wim Eringfeld, een directeur van Stec Groep.

'Nederland koos voor goedkoop en niet voor kwaliteit. Nu zitten we met de rotzooi. We gooien met de grond en verdringen zo woningen en échte bedrijvigheid'

SGP-wethouder Marc Oosterwijk maakt er geen geheim van: het nieuwste distributiecentrum in zijn gemeente Ridderkerk is niet bepaald een succesverhaal. 'Dit kun je moeilijk aan je burgers verkopen.' Hij wil graag vertellen over de spagaat waarin gemeenten zich bevinden. 'We lijken wel een stelletje sufferds die te lang in winterslaap zaten.' Maar in feite kón de gemeente de bouw van het

reusachtige distributiecentrum niet tegenhouden. Het paste nu eenmaal binnen het bestemmingsplan. 'Er viel niets te onderhandelen', zegt hij. 'Ze waren er ineens. Het werd een kwestie van *damage control*.'

Het Amerikaanse vastgoedbedrijf Panattoni was met de stofkam door Nederland gegaan, op zoek naar een geschikte plaats voor hun nieuwste opslagplaats. Die vonden ze in Ridderkerk, aan het water. De beoogde veertien meter hoge megaloods van veertigduizend vierkante meter landt straks recht tegenover Kinderdijk, sinds 1997 Unesco-werelderfgoed. Een voorstel om het distributiecentrum te verplaatsen naar het industrieterrein even verderop, waar de rest van de hallen staat, kwam als een boemerang terug in het gezicht van de wethouder. 'Bij Panattoni zeiden ze: heb je nog meer grond? Dan bouwen we er twee.'

Werkelijk alles probeerde de gemeente om het plan te blokkeren, of anders de huid zo duur mogelijk te verkopen. 'We hebben ze gevraagd wat het ons kost om ze daar weg te krijgen, maar dat ging om tientallen miljoenen. Dat is gewoon geen optie. We hebben gebeld met buurgemeenten, maar daar zaten ze ook niet op dat ding te wachten. De uitstoot werd tegen het licht gehouden, juridisch hebben we Panattoni het vuur aan de schenen gelegd, maar het had allemaal geen zin. Als een grote ontwikkelaar aanklopt om de grond te kopen, dan zit je als gemeente gewoon klem.'

Weiger je een bedrijf dan moet je een fikse schadevergoeding betalen. Gemeenten met een krappe begroting kunnen zich dat niet veroorloven. In Ridderkerk wacht de wethouder met ingehouden adem af hoe lang het duurt tot ontwikkelaars ontdekken dat er nog twee plekken in de gemeente zijn die ruimte bieden voor een doos.





De noodklok klinkt steeds luider over het verrommelende landschap. Het College van Rijksadviseurs, het Planbureau voor de Leefomgeving en de Rijksadviseur voor de Leefomgeving: alle waarschuwden ze de laatste jaren. Het woord ‘verdozing’ schopte het zelfs tot het regeerakkoord. In de loop van dit jaar zal het kabinet een nieuwe strategie uitrollen, de Nationale Omgevingsvisie (Novi). Daarin erkent het ministerie het probleem van het enorme aantal distributiecentra, maar een halt toeroepen aan de groei staat er niet in. De landelijke overheid praat samen met de provincies al bijna twee jaar over hoe ze verdozing moeten voorkomen onder leiding van Stec Groep, maar concrete doelen levert dat niet op.

In Noord-Brabant zijn de megahallen op papier niet meer welkom. ‘Vroeger juichten we als een bedrijf voor Brabant koos, nu juichen we als ze het niet doen’, zegt Erik Ronnes, gedeputeerde van de provincie. Toen bleek dat op een derde van de Brabantse industrieterreinen nog ruimte was om xxl-distributiecentra te lanceren, besloot de provincie met gemeenten af te spreken om geen vergunningen meer te verlenen aan distributiecentra groter dan dertigduizend vierkante meter. Zeven provincies willen werken aan regels om de uitbreiding van grote distributiecentra af te remmen. In Zuid-Holland zeggen ze dat ook te willen, maar lukt het niet vanwege ‘juridische hobbels’.

Door het hele land worden in het komende jaar minstens 64 distributiecentra gebouwd, zo groot als bijna anderhalf keer de Johan Cruijff ArenA. Dat blijkt uit ons onderzoek op basis van data van Cobouw, de grootste Nederlandse uitgever van bouwberichten. De cijfers laten zien dat de recordgroei uit 2021 voorlopig niet tot een halt komt. Opvallend is dat Noord-Brabant en Zuid-Holland ruim vertegenwoordigd zijn in deze lijst, ondanks het remmende beleid van de provincies.

Ook vond Investico op basis van deze data dat gemeenten sinds 2020 28 nieuwe bestemmingsplannen ontwikkelden die ruimte bieden aan een groot distributiecentrum. Bijna negentig procent daarvan betreft onbebouwde groene stukken grond of weiland. Dit zijn doorgaans de plekken waar vastgoedontwikkelaars in de logistieke sector op azen, omdat er niet eerder

bedrijvigheid plaatsvond. Dat scheelt kosten en moeite voor procedures als bodemsanering. Vooral aan de randen van Nederland blijkt nog volop gelegenheid om grote distributiecentra neer te zetten; in Limburg, Overijssel en Zeeland. In Noord-Brabant, dat zo graag megahallen buiten de deur wil houden, creëerden vier gemeenten bestemmingsplannen die de deur wagenwijd openzetten voor nog meer dozen.

Samen met Pointer brachten we in kaart op welke plekken er de komende jaren grote distributiecentra bij komen. Door hieronder uw postcode in te voeren kunt u zien waar er in de buurt van uw woonplaats 'dozen' zullen verrijzen.

De strijd om land die is ontstaan is het resultaat van opeenvolgende kabinetten die ruimtelijke ordening hebben losgelaten, zegt landschapsarchitect Adriaan Geuze. Hij introduceerde in 2018 het woord 'verdozing'. 'De transformatie van het Nederlandse landschap is extreem. Het gaat om duizenden hallen. Kom na een paar jaar terug op een plek en je kent het niet meer terug. Je kunt je niet eens meer oriënteren. Het is een vloedgolf, het is een ramp', zegt hij. Als in Den Haag niet wordt nagedacht over hoe schaars land verdeeld moet worden, dan dreigt Nederland een Ruhrgebied te worden. 'Daar loopt alles door elkaar. Dorpen, industrie infrastructuur en afvalbergen.'

Het is 'dom geluk' dat Nederland door de gunstige ligging aan de Rijn ooit een distributieland werd, zegt economisch geograaf Walter Manshanden. 'Wij konden leunen op een lui verdienmodel. Nederland koos voor goedkoop en niet voor kwaliteit. Nu zitten we met de rotzooi opgescheept. We gooien met de grond en verdringen zo woningen en échte bedrijvigheid.'

Nederland zou zich volgens Manshanden beter kunnen richten op het nastreven van een hoogwaardige economie voor hoger opgeleiden en vaste banen voor praktisch geschoolden. Distributiecentra met alle arbeidsmigranten en de tijdelijke contracten voor laaggeschoold werk horen daar niet bij. 'De ronkende cijfers met beloofde banen in de logistiek zijn niks waard, omdat de mogelijkheden voor alternatieve sectoren niet worden onderzocht. We kunnen pas geld verdienen aan deze economie als arbeiders fatsoenlijk betaald worden en gemeenten de prijzen van hun grond verhogen, in plaats van ze in de uitverkoop te gooien voor willekeurige buitenlandse bedrijven.'

De overheid kan veel leren van Eindhoven, zegt Manshanden. De vooruitstrevende stad liet de oude economie met succes achter zich en doopte zichzelf tot *brainport*. Daar trekt de hightech maakindustrie met bedrijven als Philips en chipfabrikant asml getalenteerde medewerkers aan van over de hele wereld. De economische groei is er beduidend hoger dan bij de mainports Schiphol en Rotterdam, concludeerde het adviesrapport *Mainports voorbij* al in 2016. 'Wij maken geen plaats voor bedrijven met weinig toegevoegde waarde en veel overlast', zegt cda-wethouder van Economie Stijn Steenbakkers. Volgens hem is de tijd van het ongeremde liberale marktdenken voorbij.

Maar aan de grenzen van zijn stad doemt het spook van de oude economie weer op. Er liggen plannen voor een terrein van 27 hectare, een 'overwinning' van de armere buurgemeente Nuenen. 'Een historische fout', vindt Steenbakkers. Hij ziet schaarse ruimte die in de toekomst nodig is voor échte ontwikkeling uit zijn handen glippen en heeft, bij gebrek aan centrale regie, besloten om zelf in te grijpen. Eindhoven heeft in een regiopot voor industrie geld gevonden om de plannen van de buurgemeente af te kopen bij de ontwikkelaars, zodat verdozing wordt geremd. Maar Nuenen staat al lang schaakmat, het kan niet ingaan op het aanbod van de regio. 'Het is al te laat', zegt de wethouder van Nuenen die inmiddels wethouder-af is. 'Als je instemt met een distributiecentrum is er geen weg meer terug.'

Vergunningen

Platform voor onderzoeksjournalistiek Investico vroeg van de 150 grootste distributiecentra de bouwvergunningen en onderzoeken naar geluidsoverlast, luchtkwaliteit, verkeersbelasting en verlies van natuur. Van 83 adressen konden we een inventarisatie maken. In 36 procent van de gevallen ontbreekt een geluidsonderzoek, slechts 27 procent van de vergunningaanvragers deed onderzoek naar het verlies van flora en fauna. 25 procent deed onderzoek naar de luchtkwaliteit en 23 procent leverde in de bouwfase een onderzoek aan naar de verkeersbelasting.

Hoewel burgers stank, herrie en veiligheidshinder ondervinden van de vrachtwagens rondom distributiecentra hoeven de effecten van toegenomen verkeersbewegingen niet onderzocht te worden.

Binnen het Nederlandse vergunningstelsel bestaat er geen procedure specifiek voor een distributiecentrum. Hoe algemene wettelijke kaders worden ingevuld is aan gemeenten zelf, die zich dikwijls onverschillig tonen over de invulling. Stikstofdepositie van bouw of vrachtwagens wordt in de praktijk ook niet meegenomen bij vergunningaanvragen. Provincies moeten dit controleren, bij navraag door Investico wijzen zij ten onrechte naar de gemeenten en de eigen verantwoordelijkheid van bedrijven. ([hier is het oorspronkelijke artikel te vinden](#)).

Luister naar aflevering 195 van onze Podcast

Stephan Sanders spreekt met Bijou van der Borst, Karlijn Saris en Thomas Muntz

► [Nu luisteren](#)

Dit artikel is verschenen in *De Groene Amsterdammer* [Nr. 17 / 2022](#)

Lees de [geannoteerde versie van dit verhaal](#) met een uitgebreide verantwoording van het onderzoek

Dit is een onderzoek van de Investico masterclass

Van oktober 2021 t/m april 2022 verdiepte de masterclass onderzoeksjournalistiek van Investico en *De Groene Amsterdammer* zich in de “verdozing” van het Nederlandse landschap, onder begeleiding van Investico-hoofdredacteur Thomas Muntz en *Groene*-redacteur Coen van de Ven. Voor dit artikel vroegen we tientallen bestemmingsplannen en bouwdoSSIERS op bij gemeenten en provincies. Door heel het land spraken wij met ontwikkelaars, wethouders, gedeputeerden, lobbyverenigingen, wetenschappers en protesterende bewoners.

[Meer over de masterclass](#)

De onderzoekers ontvingen voor de duur van het project een beurs vanuit het programma Expertisebevordering van het [Fonds Bijzondere Journalistieke Projecten](#)