Beeld: Apto Architects

‘Mengen en mixen van logistiek verhoogt leefbaarheid stad’

PAGINA 34

Er moet een nieuwe ruimtelijke aanpak komen voor de inpassing van logistiek in en rondom steden. Hiervoor pleit Milan Bergh van architectenbureau Apto. De beschikbare ruimte voor met name stadshubs is volgens de architect dusdanig nijpend dat er -ook onder invloed van de zero-emissie zones- problemen dreigen voor goederenstromen van en naar steden en de fysieke leefbaarheid. 'In de stad zijn nog voldoende plekken waar logistiek toegevoegd kan worden.'

AUTEUR Bas Dijkhuizen

Bergh is een vurig pleitbezorger hield tijdens een pitch op een event van Dutch Industrial Logistics Association (Dilas) in Culemborg en het BT event een vurig pleidooi voor functiemenging in steden met als belangrijkste boodschap dat logistiek een gebied kan aanjagen tot vernieuwing. In een toelichting op dit idee zegt Bergh in zijn opvatting bevestigd te worden door onder andere het recente advies van Rijksadviseur Wouter Veldhuis, waarin hij het bedrijfsleven en de overheid oproept »

PAGINA 35

om meer ambitie te tonen, waar het gaat om ruimtelijke kwaliteit en duurzaamheid van logistiek vastgoed.

'In dit advies van Veldhuis staat het concept van 'brede welvaart' centraal, waarbij de overheid inzet op het ontwikkelen van beleid dat niet alleen direct financieel rendement oplevert bij de gronduitgifte, maar ook een meerwaarde bieden op maatschappelijk niveau', zegt de architect. De Rijksadviseur geeft in zijn het rapport vijf adviezen voor nieuwe logistieke ontwikkelingen. De adviezen zijn: durf te kiezen, durf te sturen met infrastructuur, durf nee te zeggen tegen woningbouw, durf de allerhoogste eisen te stellen en durf wendbaar te zijn.

Nieuwe generatie distributiecentra

'Dit betekent voor de logistiek in relatie tot het begrip 'brede welvaart' dat een andere afweging nodig is, waarbij niet alleen de grondprijs en bouwkosten leidend zijn, maar ook welke toegevoegde waarde het biedt aan de gemeenschap en de reële economie. Dit moet de markt aansporen om ook hun maatschappelijke verantwoordelijkheid te nemen', zegt Bergh. De architect signaleert dat er op dit moment een nieuwe generatie grootschalige distributiecentra wordt gebouwd, waarbij al meer aandacht is voor klimaat, biodiversiteit en inpassing van het vastgoed in het landschap en het arbeidsklimaat voor het personeel in het gebouw zelf. Een voorbeeld is volgens Veldhuis het mega-distributiecentrum van 100.000 vierkante meter dat het Deense modemerk Bestseller wil realiseren in Lelystad.

> 'Logistiek moet andere afwegingen maken in relatie tot het begrip brede welvaart'

Bergh: 'Dit pand lijkt te voldoen aan alle voorwaarden en kaders die de Rijksadviseur stelt in zijn advies, maar ik vraag mij af of deze meetlat wel maatgevend is en de juiste benadering voor de toekomst? Werknemers komen waarschijnlijk uit het buitenland, het parkachtige landschap ligt ver van de stad af en is alleen zichtbaar vanuit de auto.' Daarbij komt dat de logistieke stroom voorlopig zal lopen vanaf Schiphol naar Lelystad vanwege het fast fashion principe dat Bestseller hanteert. 'Het zorgt voor extra kilometers en uitstoot op ons toch al drukke verkeersnetwerk. Je kunt je dus afvragen of dit dan die gewenste meerwaarde is?'

Volgens de architect kan en moet het anders en hoort logistieke bedrijvigheid, mits goed ingepast, weer onderdeel te zijn van de stad. 'Waarbij het tegelijkertijd ook een waardevolle toevoeging kan zijn aan de ruimtelijke kwaliteit en de werkgelegenheid. De kwaliteiten die nu gevraagd wordt voor de landschappelijk inpassing met groenzones, daklandschappen en circulaire oplossingen zijn ook

PAGINA 36

Beeld: Apto Architects

Milan Bergh (Apto): 'Logistieke bedrijvigheid, mits goed ingepast, moet weer onderdeel worden van de stad', (beeld: Apto Architects)

van meerwaarde voor het verbeteren van de leefbaarheid in de directe nabijheid distributiecentra.' Het is ook niet nieuw, de grachtenpaden van Amsterdam of de werf kelders van Utrecht zijn volgens de architect twee voorbeelden hoe de inpassing van logistiek in het verleden zorgde voor een verbetering van de leefbaarheid in beide steden. 'Door schaalvergroting en industrialisatie zijn werklandschappen door de jaren heen alleen steeds verder van de stad af komen te staan. Gevolg is dat de binding tussen werknemer en bedrijf sterk is afgenomen. Maak logistiek weer onderdeel van de stad en niet tot een activiteit die ergens ver weg in een weiland plaatsvindt. Niet meer monofunctioneel, maar zet in op menging van activiteiten in een stad met dusdanige ontwerpen dat je het niet eens meer door hebt dat het er is.'

'Maak logistiek weer onderdeel van de stad en niet tot een activiteit ergens in een weiland'

Meer visie overheid

Stedenbouwkundig is dit volgens de architect oplosbaar, waarbij ook gebruik moet worden gemaakt van de bestaande infrastructuur en netwerken. 'Dit helpt enorm als we ook kijken naar de investering in de CO2-footprint van een project ten opzichte van een nieuwe ontwikkeling, waarbij het bestaande wegennetwerk meestal ook moet worden uitgebreid.' Er zit ook een kanttekening aan deze vorm van mengen want de huidige beleidskaders zijn, zo erkent Bergh, niet ingericht op deze vorm van ontwikkeling die hij voorstaat. 'Bedrijventerreinen en woningbouw zijn binnen alle bestuurslagen vast onderdeel van lokale en regionale omgevingsvisies. Dit eenzijdige perspectief zorgt ervoor dat de ruimtelijke inpassing van logistiek in een stedelijke omgeving maar moeilijk van de grond komt. Dit vereist meer visie vanuit de overheid om ook aan de voorkant hier ruimte voor te organiseren. De Rijksadviseur vraagt in zijn advies dan ook terecht om meer wendbaarheid in de planvorming. Dit vraag ook dat met name bij nieuwe ontwikkelingen in de initiatieffase al gezamenlijk wordt opgetrokken door partijen.'

In de stad zitten ook nog veel mogelijkheden voor verdichting van de logistiek benadrukt Bergh. 'In een studie voor het RAI complex kwamen we erachter dat de plan capaciteit van de logistiek voor de op- en afbouw van evenementen niet maximaal wordt benut. Meestal vinden in de dagen voor en na evenementen veel transportbewegingen plaats voor de aan- en afvoer van bijvoorbeeld stands. Tijdens de evenementen ontstaat extra capaciteit die ingezet kan worden voor stadslogistiek. Hiermee kunnen de omliggende wijken bevoorraad worden door elektrische voertuigen en tegelijkertijd ook locaties binnen de zero-emissie zone van een stad.'

Nieuwe aanpak

Het ontwerp dat het architectenbureau van Bergh hiervoor bedacht gaat uit van een ondergrondse logistiek hal van zo'n 25.000 vierkante meter met daarboven een tweede maaiveld die de ontsluiting verzorgt voor de aangrenzende woontorens. 'Zo ontstaat een gemengde stadswijk waar wonen, leisure maar ook logistiek integraal verbonden zijn.' Het mengen van logistiek en bedrijven vraagt om een nieuwe aanpak om de schaalgrootte te overbruggen tussen de XL-logistiek en de leefbaarheid in een stad. 'Dit kan maar dat vereist wel meer regie vanuit zowel regionale als lokale overheden om in samenwerking met de markt tot nieuwe concepten te komen. Maar vooral ook om in de planvorming ruimte te maken voor dergelijke ontwikkelingen zodat stadslogistiek - en in de toekomst ook de circulaire economie - daadwerkelijk een kans krijgen in steden.'

PAGINA 37