

# De hoogte in: wanneer loont meerlaags logistiek vastgoed echt?

Remco Nieuwenbroek | Gepubliceerd: 13 jan. 2026



Foto: Quadrant4 - a Movares Company

De schaarste aan logistieke kavels dwingt ontwikkelaars en gebruikers tot steeds creatievere oplossingen. De logische gedachte is om de hoogte in te gaan. Toch blijkt meerlaags logistiek vastgoed nog niet echt in trek.

Vierkante meters zijn schaars. Vooral in logistieke hotspots zijn er nauwelijks nog geschikte kavels te vinden. Door de hoogte in te gaan kan beschikbare grond veel efficiënter benut worden. Onder meer door meerlaags te bouwen kunnen veel extra vierkante meters gecreëerd worden. Toch blijft het aantal gerealiseerde logistieke gebouwen met meer verdiepingen in Nederland bescheiden.

Het vraagt om forse investeringen, complexe constructies en een lange adem in het ontwikkelproces, benadrukt Steven Kersbergen, logistiek directeur bij CTS Group. De logistiek dienstverlener, gespecialiseerd in Europese distributie en logistiek, staat in Hoofddorp aan de vooravond van een uitzonderlijk project. Op dit moment zijn de activiteiten van het bedrijf verspreid over twee locaties. De logistiek dienstverlener wil alle activiteiten die nu nog plaatsvinden in Nieuw-Vennep en Rozenburg samenbrengen onder één dak in een nieuw duurzaam gebouw. Die nieuwe thuisbasis komt in Hoofddorp, op het Schiphol Trade Park.

## Vierkante meters zijn schaars

De zoektocht naar een geschikte locatie was allesbehalve eenvoudig. CTS Group was op zoek naar een kavel van 40.000 m<sup>2</sup>. 'Maar dat bleek in deze regio een onhaalbare kaart.' De druk op de grondmarkt rond Schiphol is enorm en grootschalige kavels zijn simpelweg niet beschikbaar. 'Uiteindelijk moesten we ons tevreden stellen met de helft van het aantal vierkante meters.' Het bleek wel

toegestaan om de hoogte in te gaan, tot 25 meter maximaal. 'Toen zijn wij verder onderzoek gaan doen naar de mogelijkheden om meer vierkante meters in de hoogte te realiseren.'

Daarmee was de keuze voor een meerlaags gebouw nog niet automatisch gemaakt. CTS Group is zowel een transportbedrijf als een logistiek dienstverlener.

Op de nieuwe locatie is daarom een combinatie nodig van een crossdock voor het laden en lossen en een grote hal voor opslag. Hoe gebruik je die ruimte zo efficiënt en optimaal mogelijk? Dat was de belangrijkste vraag.



Steven Kersbergen, logistiek directeur bij CTS Group

## Intensief traject

Die vraag leidde tot een intensief ontwerpproces. Na uitgebreid onderzoek ontstonden uiteindelijk zes varianten. Elke optie had zijn eigen consequenties voor logistieke stromen, constructie en kosten. Uiteindelijk viel de keuze op een duidelijke scheiding van functies. Kersbergen: 'We hebben ervoor gekozen om een crossdock op de begane grond te ontwikkelen met daar bovenop een logistiek magazijn.'

Een dergelijke indeling is zeldzaam. 'Zo'n combinatie van een crossdock en

logistieke opslag, verdeeld over twee vloeren, hebben we op deze manier nog niet eerder gezien', benadrukt Kersbergen. Dat komt vooral door de eisen die horen bij de constructie van een crossdock. 'Een hal met een crossdock en het vrachterrein eromheen kun je niet vol met palen zetten. Dan moeten chauffeurs overal tussendoor manoeuvreren. Dat is met laden en lossen bijzonder onhandig.' Vrije overspanningen en een robuuste draagconstructie zijn dus cruciaal.

### Weinig voorbeelden

Dat verklaart meteen waarom meerlaags logistiek vastgoed niet overal in Nederland van de grond komt. Er zijn inmiddels enkele voorbeelden van meerlaagse projecten in Nederland, waaronder DSV in Venlo en CTPark in Amsterdam. Over het algemeen wordt hierbij een logistiek magazijn bovenop een ander logistiek magazijn ontwikkeld.



Quadrant4 - Movares Company

'In ons geval is de situatie anders', benadrukt Kersbergen. 'Wanneer er een logistieke hal op een andere logistieke hal wordt gerealiseerd, dan kunnen de kolommen voor de constructie voor een groot deel weggewerkt worden tussen stellingen waarbij ze niet in de weg komen te staan. Omdat wij een logistiek magazijn op een crossdock magazijn ontwikkelen, werden wij genoodzaakt om op zoek te gaan naar andere constructieve oplossingen.'

Bij CTS Group spelen naast ruimtegebrek ook duurzaamheid en maatschappelijke betrokkenheid een belangrijke rol in de nieuwbouwplannen. 'We willen zelf energie opwekken en zelfvoorzienend zijn omdat een steeds groter deel van onze vrachtwagens elektrisch rijdt. Efficiënt omgaan met de vierkante meters is hier ook een voorbeeld van, aangezien we zoveel mogelijk proberen te doen op zo min mogelijk aantal vierkante meters.'

Het is een keuze die niet iedereen maakt, maar CTS Group heeft dit al wel omarmd. 'De beschikbare kavels zijn schaars en wij maken er op deze manier het beste van. Het past ook bij ons om te pionieren en innovatieve oplossingen te zoeken voor uitdagende vraagstukken.'

### Hoge bouwkosten

De kosten om multilaags te bouwen zijn aanzienlijk, Kersbergen geeft aan dat de additionele kosten voor de constructie zo'n 50 procent hoger uitvallen ten

opzichte van wanneer er meer grond zou kunnen worden aangekocht om gelijkvloers te bouwen. 'Zo'n constructie moet aan heel wat eisen voldoen. Het is veel meer dan het neerzetten van een hal. Denk aan extra staal, zwaardere vloeren, complexe funderingen en uitgebreide veiligheidsvoorzieningen.'

Ook het proces vraagt meer tijd dan gebruikelijk. Architectenbureau Quadrant4 is betrokken bij het ontwerp, en samen met aannemers, constructeurs en adviseurs werd het plan stap voor stap uitgewerkt. 'Dat proces duurde langer dan gemiddeld. De bouw gaat ook meer tijd in beslag nemen omdat de aannemer echt maar stukje voor stukje kan ontwikkelen.'



Quadrant4 - Movares Company

### Nieuwe wereld

Waar standaard logistieke hallen grotendeels zijn uitontwikkeld, moet hier veel opnieuw worden uitgedacht. 'Als je gewoon een pand van 14 meter hoog op de begane grond neerzet, want daar zijn er al duizenden van gebouwd, dan weet iedereen al wat daarvoor nodig is.' Bij dit project ligt dat anders. 'In ons geval moest dat allemaal opnieuw berekend worden omdat je gaat stapelen. Denk aan de windverbanden, het draagvermogen, de vloerbelasting, de buiging, et cetera. Alles moet opnieuw berekend worden, want daar zijn gewoon geen modellen voor.'

Procedures lopen sowieso wat onvoorspelbaarder dan voorheen, sinds de nieuwe Omgevingswet is ingegaan, legt Kersbergen uit. Gemeentes en omgevingsdiensten zijn zelf ook soms nog zoekende. Dat leidt tot extra aanpassingen tijdens het traject. 'Ook wij hebben gedurende het proces nog meerdere veranderingen moeten doorvoeren, onder meer vanwege onderzoeken. Er is immers geen vergelijkbaar pand.'

### Gebonden aan de regio

De ontwikkeling van de nieuwe locatie heeft heel wat voeten in de aarde. Toch was verhuizen naar een andere regio geen optie. 'Hier zitten onze klanten en ons personeel. Dus voor ons is het geen overweging om naar een ander deel van Nederland te gaan.' Die locatiegebondenheid maakt de keuze voor de hoogte dan ook logisch, ondanks alle uitdagingen.

Het gebouw zal niet onopgemerkt blijven. 'Onze hoogte betekent wel dat wij boven

de rest gaan uitstijgen. Dat zorgt ervoor dat ons pand een opvallende verschijning zal worden en dat er uitvoerig is gekeken naar de details van het ontwerp om ervoor te zorgen dat het passend is qua uitstraling en esthetiek in de omgeving.' Al met al is de keuze om multilaags te bouwen volgens Kersbergen niet gemaakt om kosten te besparen, maar vooral omdat grond schaars is en hiermee maatschappelijk verantwoord wordt gehandeld.

Er leek nog wel een kink in de kabel te komen. Ook in de regio Schiphol is netcongestie namelijk een groot probleem. Pas in 2035 is er formeel stroom beschikbaar, maar dankzij het Schiphol Trade Park is er een oplossing. 'Dankzij de opzet van dit terrein en de initiatieven van SADC kan binnen het terrein stroom uitgewisseld worden. Anders hadden we hier überhaupt niet kunnen bouwen', benadrukt Kersbergen.

Hoe ziet de planning eruit? 'De plannen zijn eind vorig jaar ingediend. We hopen dat voor de zomer, in mei of juni, de eerste bouwactiviteiten van start kunnen gaan van ons nieuwe vlaggenschip. Voor de oplevering mikken we dan op de tweede helft van 2027.'

## Oplossing

De situatie van CTS Group laat zien dat meerlaags bouwen in sommige gevallen een oplossing kan zijn. Maar volgens Tom Horstink van vastgoedadviseur Conrato is het geen vanzelfsprekende keuze. Hij is onder meer betrokken bij de meerlaagse nieuwbouw van Jysk in Lelystad. 'Het loont alleen als er daadwerkelijk een trigger is om de hoogte op te zoeken. Bijvoorbeeld als je per se op een specifieke locatie wilt zitten, maar je kavel niet groot genoeg is. Het kan ook efficiënter zijn voor de bedrijfsvoering, in sommige gevallen biedt het zeker voordelen voor je logistieke proces om de hoogte in te gaan.'



Tom Horstink van Conrato is nauw betrokken bij de vestiging van zowel Jysk als Bestseller in Lelystad.

Ten opzichte van een regulier dc kleven er wel behoorlijk wat nadelen aan het realiseren van een meerlaags pand, benadrukt Horstink ook. 'Het is een stuk duurder. Helemaal als je echt kiest voor het bouwen van twee dc's op elkaar, waarbij er ook op de tweede bouwlaag trucks of bestelauto's moeten laden en lossen. Zo'n constructie wordt veel

zwaarder belast. Ook moet je systemen en liften installeren om goedertransport tussen de verdiepingen mogelijk te maken.'

Er zijn verschillende manieren om de hoogte op te zoeken of om zo goed mogelijk te profiteren van de mogelijkheden die er zijn, mits het bestemmingsplan dit toelaat. 'Door tussenvloeren in te bouwen kun je meer vierkante meters creëren. Kies je voor vergaande automatisering, zoals bijvoorbeeld Jysk, Bestseller en Inditex in Lelystad, dan kun je de hoogte opzoeken. Hoogbouwmagazijnen zijn zeker interessant voor specifieke logistieke processen met een lange termijn horizon. Maar als je echt processen wilt stapelen en meerdere verdiepingen wilt creëren, dan heb je het wel over the next level.'

## Eigen ontwikkelingen

Volgens Horstink is het vooral interessant voor gebruiker-eigenaren en minder voor ontwikkelaars. 'Het gaat ten koste van flexibiliteit en verhuurbaarheid. Er zijn vaak beperkingen in de indeling. De hogere kosten moeten terugverdiend worden en de bouwtijd is vaak een stuk langer.'

Toch merkt Horstink wel dat er meer over meerlaagse projecten wordt gesproken, de grondschaarste vraagt om efficiënte oplossingen en steeds meer architecten en bouwers bezig zijn hiermee bezig. 'Het is duurder en ingewikkelder dan een rechttoe-rechtaan logistiek complex, maar het is ook weer geen hogere wiskunde. En het kan zeker interessant zijn. Ik verwacht wel dat we meer voorbeelden gaan zien komende jaren.'

## Selectieve keuze

Ook vanuit marktperspectief blijft meerlaags logistiek vastgoed een bewuste en selectieve keuze, stelt Jim Orsel, head of Industrial & Logistics bij CBRE Nederland. Volgens Orsel is de keuze voor meerlaags bouwen een heel bewuste. En een beslissing die vooral door gebruikers wordt genomen en nog niet - of in mindere mate - door ontwikkelaars. 'Voor de meeste partijen heeft het weinig zin. Als je twee logistieke gebouwen op elkaar zet, lopen de kosten nu eenmaal flink op. Het is goedkoper om één groot enkellaags dc te realiseren. Maar dan moet je kavel wel groot genoeg zijn natuurlijk.'



Jim Orsel (foto: Elisabeth Lanz)

Door de geringe afstanden in ons land, zijn er doorgaans voldoende alternatieve locaties beschikbaar om te bouwen, benadrukt Orsel. In vergelijking met echt grote steden, denk aan Shanghai, maar dichterbij ook aan bijvoorbeeld Parijs en Londen, ben je bij ons relatief snel de stad uit. 'Als je echt op zoek bent naar vierkante meters en opslagruimte, dan ga je niet in de steden zitten, maar daarbuiten. In Nederland vinden we veel van dit soort locaties. De noodzaak om de hoogte in te gaan is dan veel minder groot.'

Uitzondering is DSV dat in Venlo een meerlaags dc heeft gebouwd. Orsel: 'Maar dat was vooral omdat ze echt op die bewuste locatie wilden zitten. Er was eenvoudigweg niet voldoende ruimte beschikbaar om op een andere manier voldoende vierkante meters te realiseren.'

Toch ziet Orsel wel mogelijkheden voor meerlaagse logistiek. 'Maar het gaat dan vooral om last mile locaties. Verschillende gebruikers die verspreid over een pand zitten en die geen hele grote hallen nodig hebben. Ook geloof ik in een goede differentiatie tussen bedrijfsruimte en (stads)logistieke ruimte op de juiste plek. Ik verwacht zeker dat de behoefte daaraan toeneemt. Maar voor de meeste grotere logistieke partijen zijn er vaak betere, efficiëntere en vooral ook goedkopere alternatieven beschikbaar.'



Waarom leg distributiecentra geen rampen? 'De markt is ingestort'