

‘Grootschalig vastgoed is essentieel voor logistieke sector’

Door de groeiende weerstand tegen XXL-distributiecentra is het steeds lastiger om gebouwen neer te zetten die voldoen aan de hoge eisen van deze tijd. Een belangrijk deel van de oplossing is volgens CBRE de herontwikkeling van bestaand vastgoed.

DOOR VINCENT KRABBENDAM

CBRE is in zijn marktverkenningen altijd op zoek naar de vraag wat een sector drijft als het om vastgoed gaat, legt Jim Orsel uit. Hij is hoofd Industrial & Logistics bij de internationale vastgoedadviseur. ‘Met een nieuw onderzoek wilden we in kaart brengen hoe de gebruikers van logistiek vastgoed in de wedstrijd zitten. Zij zijn actief in een markt met bescheiden marges die gevoelig is voor invloeden van buitenaf, terwijl ze uitdagingen als verduurzaming, automatisering en stijgende kosten voor arbeid en transport het hoofd moeten bieden.’ ‘Juist arbeid en transport zijn de afgelopen tijd fors duurder geworden, en dan wordt per 1 juli ook nog eens de vrachtwagenheffing ingevoerd’, vervolgt Orsel. ‘Het logistieke vastgoed wordt duurder en de marges in de sector staan altijd onder druk. We zijn daarom met diverse marktpartijen in gesprek gegaan over hoe ze met die uitdagingen omgaan en welke oplossingen ze zien.’

AUTOMATISEREN EN VERDUURZAMEN

De kosten voor de exploitatie van logistieke bedrijven zullen de komende jaren alleen maar toenemen, concludeert CBRE op basis van een nieuw rapport. Alleen al de genoemde vrachtwagenheffing, waarvan de opbrengsten deels worden aangewend om het transport in Nederland te verduurzamen, zal het goederenvervoer over de weg duurder maken. De bedrijfstak is sterk afhankelijk van arbeidsmigranten, heeft te maken met stijgende lonen en moet in toenemende mate automatiseren en verduurzamen om rendabel te kunnen blijven.

Die laatste twee aspecten vragen om zeer forse investeringen, die voor kleinere logistieke dienstverleners lastig op te brengen zijn.



Jim Orsel

‘In veel steden met een belangrijke logistieke functie liggen verouderde bedrijventerreinen waar een transformatieslag geslagen kan worden’

Jim Orsel

Grote marktpartijen zijn dan ook al een tijdje bezig om hun eigen schaal te vergroten, met name door overnames. Daardoor zijn ze beter en sneller in staat om aan de eisen van deze tijd te voldoen. Deze ontwikkeling is volgens diverse prognoses nog bepaald niet ten einde.

VOORDELEN HARD NODIG

In het dynamische geheel van ontwikkelingen die het verdienmodel onder druk zetten,

kan schaalgrootte logistieke bedrijven de voordelen bieden die ze hard nodig hebben. CBRE voorspelt dat de sector met het oog op efficiëntie, automatisering en verduurzaming steeds meer zal inzetten op distributiecentra van 500.000 m³ of meer. In 2030 zal de totale behoefte zijn gegroeid naar 58 mln m², 7 mln m² meer dan begin 2026. Het probleem is echter dat de mogelijkheden om zo groot te bouwen door beleid en wet- en regelgeving juist af gaan nemen. ‘En die beperkingen op schaal kunnen juist leiden tot versnippering, extra transportbewegingen en een groter ruimtebeslag’, stelt CBRE.

De vastgoedadviseur constateert een dreigende paradox: de sector transport en logistiek heeft grootschaliger vastgoed nodig voor zijn toekomstbestendigheid, maar in de praktijk is dat lastig te realiseren. Het goede nieuws is dat die uitbreiding ook kan worden gerealiseerd door de bestaande voorraad logistiek vastgoed te herontwikkelen. Een groot deel van die panden is namelijk verouderd, omdat

ze zijn gebouwd in een tijd (voor 2010) dat er heel andere eisen werden gesteld aan vloerbelasting, vlakheid van vloeren, vrije hoogte en duurzaamheid van gebouwen.

'In veel steden met een belangrijke logistieke functie liggen verouderde bedrijventerreinen waar een transformatieslag geslagen kan worden. Flink wat hoogte toevoegen aan bestaande gebouwen is op zich een goede manier om meer kubieke meters te realiseren', schetst Orsel. 'Maar als een bestaand gebouw van 8 meter naar 12 of 20 meter hoogte gaat, moet de vloer ook worden aangepast om de zwaardere belasting ervan aan te kunnen. Dan kun je maar beter alles ineens goed opnieuw neerzetten, zodat er een gebouw staat dat helemaal aan de eisen van deze tijd voldoet en weer zeker veertig jaar mee kan. Voor beleggers en ontwikkelaars is die vorm van herontwikkeling ook heel interessant.'

BEDRIJFSTAK KOESTEREN

Orsel onderstreept de noodzaak dat hier stappen in worden gezet. 'Transport en logistiek vormen een belangrijk onderdeel van de Nederlandse economie. Het is allang niet meer alleen een vervoersbedrijf dat dingen van A naar B brengt, het gaat om wereld-

wijde supply chains waarin Nederland een belangrijke rol in speelt en een sector die voor veel werkgelegenheid zorgt. Zo'n bedrijfstak moet je in mijn ogen koesteren. Nederland loopt voorop, onder meer dankzij de infrastructuur en de kwaliteit van moderne logistieke gebouwen, maar het is niet vanzelfsprekend dat die voorsprong behouden blijft. Dat vraagt om een kwaliteitsslag die alleen kan worden gemaakt met grootschalig logistiek vastgoed.'

Het is volgens Orsel niet exact te voorspellen wat er gebeurt als deze adviezen van CBRE geen weerklank vinden, maar die ideeën komen natuurlijk niet uit de lucht vallen en ze worden met goede redenen gedeeld. Orsel verwacht namelijk wel dat Nederland de hiervoor beschreven positie in het landschap van transport en logistiek geleidelijk gaat verliezen als er geen stappen worden gezet op het gebied van efficiency. 'En dat zou doodzonde zijn, want als je die positie eenmaal kwijtraakt, win je hem niet zo snel weer terug. De gesprekken die wij voor dit rapport hebben gevoerd met de gebruikers van logistiek vastgoed, laten heel scherp zien met welke uitdagingen zij te maken hebben én wat er nodig is om die het hoofd te bieden en te zorgen

dat Nederland voorop blijft lopen in logistiek en transport. Grootschalig vastgoed is daarbij essentieel.'

GENERIEK VERBOD WERKT AVERECHTS

En dat vraagt behalve van logistieke bedrijven en ontwikkelaars ook iets van gemeenten. CBRE vindt het begrijpelijk dat die kritisch kijken naar XXL-distributiecentra binnen hun gemeentegrenzen. 'Maar een generiek verbod zou juist de modernste, duurzaamste en meest efficiënte faciliteiten beperken en bedrijven dwingen uit te wijken naar verouderde of versnipperde locaties. De opgave ligt daarom niet in het weren van omvang, maar in het stimuleren van toekomstbestendige logistiek op de juiste plekken: groot waar het kan, zorgvuldig ingepast waar het moet en altijd met kwaliteit als leidend principe.'

'Daarvoor is echter wel een proactieve rol van gemeenten nodig', vindt Orsel. 'Zij kunnen immers bestemmingsplannen aanpassen om meer ruimte te maken voor hoogbouw en clustering van logistiek vastgoed. Het is heel belangrijk om dat te faciliteren, zodat de bedrijven in transport en logistiek zo efficiënt en duurzaam mogelijk kunnen werken en behouden blijven voor de Nederlandse economie.' ■



FOTO: ELISABETH LANZ FOTOGRAFIE