

Stadslogistiek

Rapport

Nederland





Inleiding

Toegenomen regulering maakt stadslogistiek complexer. Door de komst van zero-emissiezones neemt de vraag naar stadshubs toe, maar dit is naar verwachting tijdelijk. Toch kennen sommige gemeenten regelgeving die wel een langdurige impact hebben. Inzicht hierin is voor beleggers en ontwikkelaars van belang om te bepalen of een ontwikkeling of belegging interessant is. Het is daarbij cruciaal dat gemeenten zorgen voor uniforme en duidelijke regels.

Toename logistiek in de stad

Sinds jaar en dag vindt er logistiek plaats in de stad. Maar dit is de afgelopen jaren flink toegenomen en dit zal voorlopig ook blijven toenemen. Dit komt deels doordat er bijvoorbeeld steeds meer wordt thuisbezorgd, maar ook doordat er simpelweg steeds meer mensen in de stad wonen. Elke dag rijden meer dan 680.000 bestelbusjes en 53.000 vrachtwagens in, door en uit Nederlandse steden. Deze stadslogistiek bestaat uit verschillende stromen. De grootste groep is facilitair & service, gevolgd door stukgoederen en vers. Stadslogistiek bestaat dan ook uit meer dan alleen de last mile bezorging. Naar verwachting neemt deze stadslogistiek tot 2035 met 19% toe.¹

Type stromen stadslogistiek en inschatting van het aandeel (inclusief aan- en afrijdkilometers)

Type	Omschrijving	Aandeel in stadslogistiek op basis van gereden km
Stukgoederen	Bevoorrading van winkels (excl. vers) en levering aan huis, zoals meubels en witgoed	28%
Vers	Bevoorrading supermarkten & horeca en boodschappen & maaltijden aan huis	23%
Express en pakket	Levering van pakketten aan zowel bedrijven (B2B) als consumenten (B2C)	3%
Afval	Afvalinzameling bij bedrijven en consumenten	3%
Facilitair & Service	Bevoorrading grote instellingen en levering van diensten, zoals loodgieters	33%
Bouw	Varieert van de levering van materiaal tot aan transport van personeel	10%

¹Outlook Stadslogistiek 2035, Topsector Logistiek (2024)

Bron: Outlook Stadslogistiek 2035, Topsector Logistiek (2024)

Toename regulering

De toename van al deze vormen van logistiek in de stad gaat gepaard met een toename in regelgeving. Zo is vaak al bepaald waar er geladen en gelost mag worden, zijn er venstertijden en kennen verschillende gemeenten milieuzones. Vanaf 1 januari 2025 starten enkele gemeenten met zero-emissiezones (zie hier onder). Ook zijn er soms zeer specifieke maatregelen, zoals bijvoorbeeld in Utrecht waar zware vrachtwagens in delen van de binnenstad geweerd worden om de historische werfkelders te beschermen.

Naast de bestaande regulering wordt er door overheden voortdurend gekeken naar maatregelen om nadelen van al deze logistiek te beperken. Zo onderzoeken sommige gemeenten bijvoorbeeld hoe logistiek gebundeld kan worden. Of een maximum aan de laad- en lostijd.

Stadslogistiek steeds complexer

Met extra regelgeving wordt ook de stadslogistiek complexer, met veel impact voor bedrijven. De genoemde venstertijden zorgen er bijvoorbeeld voor dat er pieken ontstaan in aflevermomenten. Dit wordt versterkt door klanten die vaak aflevertijden dicteren waar de logistieke dienstverlener of leverancier zich in moet schikken. Hierdoor kan het voorkomen dat een leverancier juist extra busjes moet inzetten om binnen het korte tijdvak iedereen te bevoorraden. En een verbod op (zware) vrachtwagens heeft het bijeffect dat er meerdere kleinere transporten plaatsvinden en het aantal vervoersbewegingen dus juist toeneemt. Uiteindelijk moet namelijk dezelfde hoeveelheid goederen de stad in. Regulering kan dus in sommige gevallen ook averechts werken. Het is voor gemeenten dan ook een continue zoektocht naar de juiste balans en de juiste doelen stellen.

Zero-emissiezones¹

Vanaf 1 januari 2025 mogen gemeenten in Nederland zero-emissiezones invoeren. Een zero-emissiezone is een stedelijk gebied waar geen vervuilende bestel- en vrachtwagens mogen rijden. Het doel is om de uitstoot van fijnstof en CO2 in steden te verminderen. Alleen voertuigen zonder uitstoot zijn dan toegestaan. Denk daarbij aan elektrische wagens of busjes die rijden op waterstof. Gemeenten kunnen deze zero-emissiezones invoeren binnen in een milieuzone, ter vervanging van een milieuzone, maar ook zonder eerder een milieuzone te hebben gehad. Voor een aantal voertuigcategorieën is er tot 2030 een overgangperiode en er zijn ook enkele vrijstellingen en ontheffingen.

Maastricht was in 2024 de eerste gemeente die officieel een verkeersbesluit nam voor een zero-emissiezone per 1 januari 2025. De gemeente werd al snel gevolgd door onder andere Rotterdam, Eindhoven en Utrecht. Zoals het er nu naar uitziet, zullen in totaal 16 gemeenten begin 2025 een zero-emissiezone invoeren en de verwachting is dat er in de jaren daarna nog minstens 13 zullen volgen.

¹ [Milieuzones in Nederland](#)



Stadslogistiek en distributiecentra

Maar of het nu gaat om zero-emissiezones of aparte verboden voor (vaak historische) binnensteden, vaak gaat het om maar een beperkt deel van de stad. Een groot deel van de logistiek vindt plaats buiten deze gebieden, waardoor de impact beperkt is tot dat deel van de logistiek dat in deze stadscentra moet zijn. Voor het merendeel van de distributie in het land en dus ook naar de stad, hebben de meeste reguleringen dan ook weinig tot geen impact.

Nederland is een relatief klein land en distributie naar verschillende steden in één route is door bedrijven vaak zeer efficiënt ingericht. De distributiecentra die komen kijken bij stadslogistiek kunnen grofweg worden opgedeeld in drie typen (zie tabel). Allereerst de grote distributiecentra buiten de stad, voor (inter)nationale of regionale distributie. Denk daarbij bijvoorbeeld aan de categorie stukgoederen, waarbij bijvoorbeeld één of enkele keren per week aan één of meerdere winkels in verschillende steden geleverd wordt. Zoals in het begin aangegeven is deze categorie goed voor een groot deel van de stadslogistiek.

Daarnaast zijn er middelgrote distributiecentra - vaak zogenaamde 'stadshubs' - aan de stadsranden, voor transport van en naar één of meerdere steden die dicht bij elkaar liggen. Voor de categorie 'Vers' bijvoorbeeld, dat ook een groot aandeel heeft in de stadslogistiek. Hierbij geldt in de regel dat er (bijna) dagelijks en soms zelfs meerdere keren per dag bezorgd moet worden. Ook is het soms wenselijk dat er een kleine voorraad wordt aangehouden in de buurt. Tot slot zijn er de binnenstedelijke distributiecentra. Het gaat dan om kleine distributiecentra met een grote focus op de doorstroom van goederen, zoals pakketdiensten.

Welk type(n) distributiecentra het beste is voor een bedrijf kan worden beïnvloed door de (lokale) regelgeving, maar hangt vooral ook sterk samen met het type gebruiker. De typen goederen verschillen enorm tussen bedrijven en dus ook wat de meest gewenste en efficiëntste vorm van transport is. Bovendien zorgt dit er ook voor dat de eisen waaraan een distributiecentrum moet voldoen - zowel de gebouwspecificaties als de locatie - per bedrijf verschilt. Het is voor ontwikkelaars en beleggers belangrijk deze supply chain goed inzichtelijk te krijgen, maar ook voor gemeenten om hier rekening mee te houden bij eventueel nieuw beleid.

Type distributiecentra voor stadslogistiek

	Buiten de stad	Stadsrand	Binnenstedelijk
Grootte	10.000m ² +	2.000 - 10.000m ²	< 2.000m ²
Locatie	Centraal in het land of de regio, dicht bij snelweg	Dicht bij stad en snelweg	Strategisch in de stad
Type activiteit	Focus op opslag	Balans tussen opslag en doorstroom	Focus op doorstroom
Type huurder	Single tenant	Zowel single als multi-tenant	Zowel single als multi-tenant
Type vervoer	Zware vrachtvoertuigen	Zware vrachtvoertuigen en kleinere voertuigen	Bestelwagens, LEV voertuigen en/of (bak)fiets
Terrein en toegang	Relatief veel buitenterrein	In ieder geval óók gelijkvloers	Gelijkvloers
Parkeerplaatsen voor werknemers	Veel	Middel tot veel	Beperkt
Dock-ratio	Hoog	Hoog/Middel	Laag/Geen

Bron: CBRE Research

Impact zero-emissiezones op logistiek vooral op korte termijn

De invoering van de zero-emissiezones zorgt er voor dat de complexiteit van stadslogistiek in ieder geval voor de korte termijn verder toeneemt. Vervuilende voertuigen mogen deze zones niet meer in, terwijl veel bedrijven (met name in midden- en kleinbedrijf) hun vloot nog niet (helemaal) vernieuwd hebben met emissieloze voertuigen. Buiten de zero-emissiezones zal vervoerd blijven worden met de huidige vloot, maar voor transport in en uit deze zones voor sommige bedrijven een extra overslagmoment moet plaatsvinden naar emissieloos transport. Bovendien is het de verwachting dat de zero-emissiezones in steden op termijn worden vergroot. Door deze ontwikkelingen zal meer vraag ontstaan naar de middelgrote distributiecentra aan de stadsranden. Het extra overslagmoment kost tijd, ruimte en arbeid en daarmee ook geld. Aangezien het niet waarschijnlijk is dat overheden zullen bijspringen, zijn dit kosten die doorberekend moeten worden en uiteindelijk (in ieder geval deels) bij de consument terecht zullen komen.

Op den duur zal het aandeel emissie-loze voertuigen in het wagenpark verder toenemen. In 2035 zal naar verwachting 26% van de bestelauto's en 18% van de vrachtauto's zero-emissie zijn¹. Binnen de zero-emissiezones zullen deze percentages hoger liggen dan dit gemiddelde vanwege de verplichting. Bovendien zal de actieradius van deze voertuigen naar verwachting alsnog verder toenemen en dus groter zijn dan nu het geval is. Op de middellange tot lange termijn is het dan ook de verwachting dat door deze toegenomen actieradius het transport wat betreft de zero-emissiezones er uit zal zien zoals dat nu al reeds het geval is, alleen dan met emissie-loze voertuigen in plaats van op fossiele brandstoffen.

De vraag naar distributiecentra aan de stadsrand zal dus vooral op de korte termijn toenemen. Hoewel er altijd vraag zal blijven - net zoals dat nu al het geval is - zal deze dus op middellange tot lange termijn minder sterk zijn. Voor beleggers is het dan ook verstandig goed te inventariseren hoe groot de behoefte in een stad is. Op gemeenteniveau lijkt het verstandig vooral optimaal gebruik te maken van de bestaande distributiecentra of - waar mogelijk met beperkte ingrepen - bedrijfsruimten geschikt te maken.

¹Outlook Stadslogistiek 2035, Topsector Logistiek (2024)



Langdurige impact regulering

De noodzaak voor meer distributiecentra aan de stadsrand kan wel komen vanuit andere regelgeving. Het is niet ondenkbaar dat een vergelijkbaar verbod zoals Utrecht die kent voor zware vrachtwagens in delen van de binnenstad om de werfkelders te beschermen ook bij andere gemeenten worden ingevoerd die kwetsbaarheden hebben. Zoals gemeenten als Amsterdam en Leiden, met veel kades langs de grachten. Ook is het niet ondenkbaar dat steeds meer gemeenten regelgeving gaan introduceren met betrekking tot gebundeld bezorgen. Dan betreft het de gehele gemeente. In dergelijke gevallen blijft de vraag naar stadsdistributie vanaf de stadsrand ook op de lange termijn hoog.



Voor ontwikkelaars en beleggers is het essentieel inzicht te hebben in de supply-chain van hun klanten en de invloed van lokale regelgeving hierop.

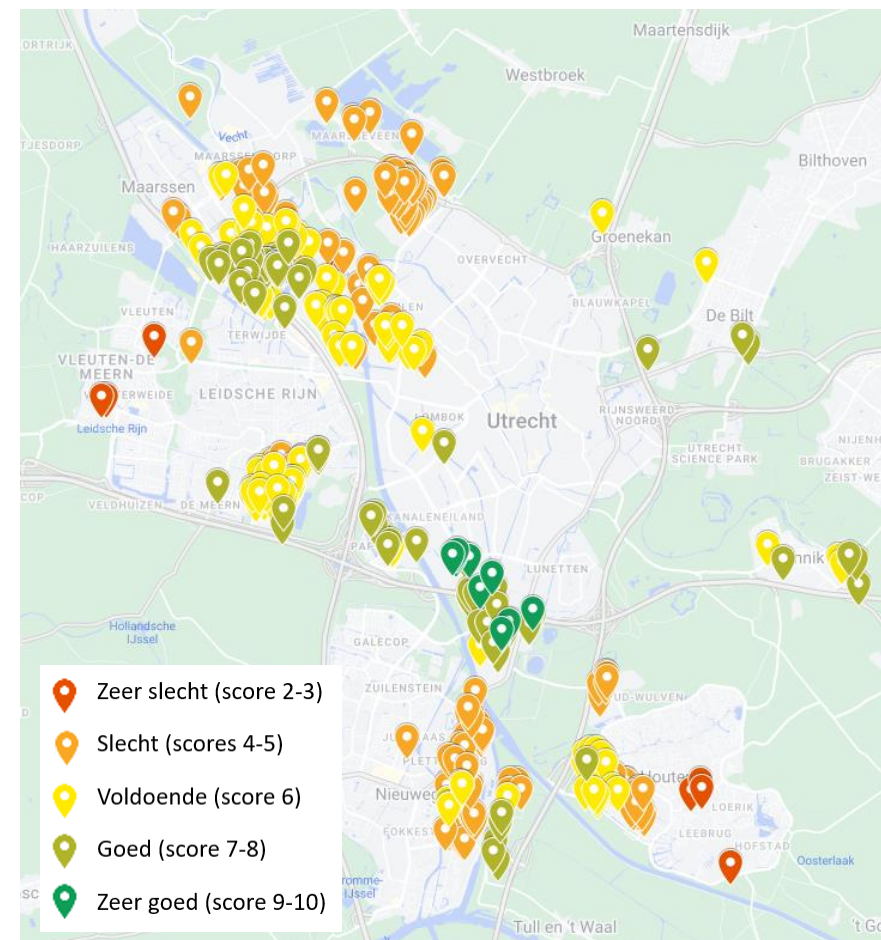
Case: Utrecht

Een voorbeeld van een gemeente waar al extra regelgeving voor het centrum geldt, is Utrecht. Door de aanwezigheid van kwetsbare werfkelders is zwaar vrachtverkeer niet meer toegestaan. Daarnaast zal per 2025 de zero-emissiezone gelden. Bovendien is de gemeente bezig met het terugbrengen van gemotoriseerd verkeer in de stad, wat blijkt uit de ontwikkeling van de autovrije wijk Merwede. Het is dan ook niet ondenkbaar dat er op termijn meer regelgeving komt om ook logistieke vervoersbewegingen te beperken. Daarmee lijkt (gebundelde) distributie vanaf de stadsrand hier op termijn de beste oplossing.

Om te onderzoeken welke gebouwen en gebieden voor zowel de korte als lange termijn geschikt zijn, is er een analyse uitgevoerd op basis van de locatie van bedrijfsruimten met een grootte van 2.000-10.000m². Hierbij is gekeken naar de afstand tot de dichtstbijzijnde snelweg en naar het centrum van Utrecht. De noordwestelijke kant van Lage Weide scoort goed, evenals Laagraven-Liesbosch aan de noordkant van Nieuwegein. Het is dan ook niet voor niets dat hier al bedrijven een zogenaamde stadshub hebben, zoals GLS, DHL, PostNL.

Opvallend is de zeer goede score van gebouwen op de woonboulevard in Utrecht. Hoewel hier geen distributiecentra liggen, hebben veel gebouwen een bedrijfsbestemming. Bij een mogelijke toekomstige herontwikkeling van dit gebied zou het zeer interessant kunnen zijn logistieke functies hier te combineren met andere functies, zoals detailhandelsfuncties die er al zijn en bijvoorbeeld wonen.

Scoring bedrijfsruimten 2.000-10.000m² voor stadsdistributie op basis van locatie



Duidelijke regelgeving cruciaal

De stadslogistiek is de afgelopen jaren toegenomen en het is de verwachting dat deze stijging de komende jaren verder doorzet. De regelgeving vanuit overheden is hierdoor ook toegenomen en heeft impact op bedrijven en leveranciers. Sommige regelgeving heeft alleen op korte termijn impact, terwijl andere ook op lange termijn effect heeft. Zero-emissiezones hebben bijvoorbeeld grote impact, maar deze zal in de toekomst verminderen door elektrificatie van de vloot en verbeterde actieradius. De extra vraag naar overslagpunten rondom deze zones is tijdelijk. In sommige gemeenten is of komt er echter ook regelgeving met langdurige impact op de logistiek.

Voor ontwikkelaars en beleggers is het belangrijk om zicht te hebben op de supply chain van hun klanten, omdat dit de specificaties van gebouwen beïnvloedt. Het is ook belangrijk om te weten welke regelgeving hier invloed op heeft. Stadshubs blijven altijd in vraag en investeringen in moderne stadshubs zijn interessant als dit structureel is. Als de vraag echter niet of minder structureel is, is het verstandiger om te kijken naar bestaande gebouwen die al geschikt zijn of met kleine aanpassingen geschikt gemaakt kunnen worden.

Het is begrijpelijk dat veel gemeenten nog experimenteren in hun zoektocht naar de meest optimale manier van logistiek in de stad, maar het is cruciaal voor bedrijven om duidelijkheid te krijgen in alle regelgeving. Uniforme regelgeving is wenselijk, omdat de verschillen tussen gemeenten niet helpen. Daarnaast zijn er uitdagingen waar bedrijven geen controle over hebben, zoals de capaciteit van het elektriciteitsnet. Samenwerking met gemeenten is daarom essentieel om ontwikkelingen en de transitie mogelijk te maken.



Contact



Jim Orsel
Head of Industrial &
Logistics Nederland

jim.orsel@cbre.com



Wietse Siebert
Director Advisory &
Transaction Industrial & Logistics

wietse.siebert@cbre.com



Martijn Pustjens
Associate Director
Research Industrial & Logistics

martijn.pustjens@cbre.com

© Copyright 2024. All rights reserved. This report has been prepared in good faith, based on CBRE's current anecdotal and evidence based views of the commercial real estate market. Although CBRE believes its views reflect market conditions on the date of this presentation, they are subject to significant uncertainties and contingencies, many of which are beyond CBRE's control. In addition, many of CBRE's views are opinion and/or projections based on CBRE's subjective analyses of current market circumstances. Other firms may have different opinions, projections and analyses, and actual market conditions in the future may cause CBRE's current views to later be incorrect. CBRE has no obligation to update its views herein if its opinions, projections, analyses or market circumstances later change.

Nothing in this report should be construed as an indicator of the future performance of CBRE's securities or of the performance of any other company's securities. You should not purchase or sell securities—of CBRE or any other company—based on the views herein. CBRE disclaims all liability for securities purchased or sold based on information herein, and by viewing this report, you waive all claims against CBRE as well as against CBRE's affiliates, officers, directors, employees, agents, advisers and representatives arising out of the accuracy, completeness, adequacy or your use of the information herein.