



XXL logistiek

Opdrachtgever: IOW

Rotterdam, 16 April 2019



XXL logistiek

Opdrachtgever: IOW

Luc Heestermans
Michel Hek

Rotterdam, 16 April 2019

Inhoudsopgave

1	Inleiding	5
1.1	Aanleiding en vraagstelling	5
1.2	Aanpak	5
2	Toekomstperspectief XXL-logistiek in Arnhem-Nijmegen	6
2.1	Inleiding	6
2.2	Update belangrijkste trends en ontwikkelingen	6
2.3	Conclusie: de belangrijkste vestigingseisen	10
3	Aanbod	12
3.1	Inleiding	12
3.2	Situatie in 2017	12
3.3	Situatie per maart 2019	12
3.4	Verschillende typen ontwikkelaars, verschillende effecten op het aanbod	14
3.5	Conclusie	16
4	Conclusie en aanbevelingen	17

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en vraagstelling

De regio Arnhem-Nijmegen biedt plaats aan twee van de drie logistieke hotspots binnen Gelderland. Namelijk Knoop 38 en Knooppunt EMZ. Binnen deze hotspots wordt ruimte geboden aan XXL-logistiek, grootschalige distributiecentra. In de monitoring van het RPW-onderdeel bedrijventerreinen is medio 2018 geconstateerd dat er in de regio Arnhem-Nijmegen, en meer specifiek knoop EMZ en knoop 38, nog voldoende ruimte beschikbaar is voor XXL-logistiek. Tegelijkertijd is geconstateerd dat de grote dynamiek op dit type bedrijventerrein vraagt om nauwlettende monitoring en de mogelijkheid snel in te spelen op nieuwe ruimtevraag.

Hieruit is de vraag naar voren gekomen in hoeverre XXL-logistiek zich de komende jaren blijft ontwikkelen en welke locaties binnen de bestaande knooppunten aan de Gelderse corridor potentie hebben als nieuwe ontwikkellocatie ten behoeve van XXL-logistiek. Om de meest kansrijke locaties voor XXL-logistiek te identificeren baseren we ons op het onderzoek naar de mogelijkheden voor XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen, dat Ecorys in 2017 heeft uitgevoerd ter aanvulling op het RPW 2017.

1.2 Aanpak

Het onderzoek naar geschikte locaties voor XXL-logistiek is ingestoken vanuit de vraagkant, waarbij vooral kwalitatief naar de opgave is gekeken. Vervolgens is geanalyseerd in hoeverre het huidige aanbod kwantitatief en kwalitatief aansluit bij de gevraagde locatiekwaliteiten.

1. Update van trends en ontwikkelingen XXL-logistiek In het onderzoek naar de mogelijkheden voor XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen dat Ecorys in 2017 heeft uitgevoerd, wordt een aantal trends en ontwikkelingen in de XXL-logistiek besproken. Deze trends en ontwikkelingen worden voorzien van een update. Daarnaast is ook aandacht voor de verschillende typen ontwikkelaars die op de logistieke vastgoedmarkt kunnen worden onderscheiden. Het type ontwikkelaar dat investeert in een locatie heeft vooral invloed op de uitwerking op de markt (vastgoed, arbeid, etc.).

2. Doorvertaling naar vestigingsfactoren: Wat vinden logistieke ontwikkelaars belangrijk?

De trends en ontwikkelingen worden vervolgens vertaald naar enkele vestigingsfactoren, die wij het meest belangrijk achten voor ontwikkelaars in XXL-logistiek. Hierbij ligt de focus op factoren die locatie-specifiek (kunnen) zijn en daarmee bepalend voor de locatiekeuze.

3. Update van het aanbod: Zijn er ontwikkelingen sinds 2017? En sinds zomer 2018?

In 2017 zijn binnen de regio Arnhem-Nijmegen drie zeer geschikte locaties aangewezen voor XXL-logistiek, namelijk Park15 (knoop 38) en 7Poort en DocksNLD (Knooppunt EMZ). Allereerst zetten we de ontwikkelingen die zich de afgelopen anderhalf jaar op deze bedrijventerreinen hebben afgespeeld op een rij. Vervolgens is er ook aandacht voor het aanbod dat buiten de regio in Tiel/Medel ligt. Tot slot bekijken we de mogelijkheden voor nieuwe ontwikkelingen in de regio.

4. Conclusie en reflectie De rapportage wordt geconcludeerd met een aanbeveling voor de beste locatie voor een eventuele nieuwe ontwikkeling ten behoeve van XXL-logistiek. De provincie Gelderland voert tegelijkertijd een eigen onderzoek uit naar de waarde van XXL-logistiek. Het onderdeel reflectie laten we hierop aansluiten. Dat betekent dit in deze versie geen reflectie wordt opgenomen.

2 Toekomstperspectief XXL-logistiek in Arnhem-Nijmegen

2.1 Inleiding

In het onderzoek naar de mogelijkheden voor XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen, dat Ecorys in 2017 heeft uitgevoerd, wordt vanuit de kwantitatieve ruimtevraag en de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren onderzocht welke locaties in de regio geschikt zijn voor XXL-logistiek. Aanleiding voor dit onderzoek was een rapport van onderzoeksbureau Buck uit 2016, waarin geconcludeerd wordt dat er:

- Vanwege tegenvallende vraag vanuit andere sectoren geen extra ruimtebehoefte hoeft te worden opgenomen in het RPW, omdat er kwantitatief gezien voldoende ruimte is vanuit de prognoses van andere sectoren;
- Er slechts enkele geschikte kavels beschikbaar waren, hetgeen mager is om te adequaat in te spelen op de groei van grootschalige distributiecentra; en
- Er daarom gekeken moest worden naar mogelijkheden om grootschalige kavels te creëren door herverkaveling of herprofilering.

Naar aanleiding daarvan heeft Ecorys, op basis van de belangrijkste vestigingsplaatsfactoren, de voor XXL-logistiek geschikte kavels in de regio Arnhem-Nijmegen geïdentificeerd. Maatvoering, (snelle) besluitvorming en multimodaliteit zijn daarbij als meest belangrijke locatiekwaliteiten in ogenschouw genomen. Inmiddels twee jaar later, een RPW-monitoring en onzekere regionale (wel of geen aansluiting A12/A15) en internationale (Brexit) ontwikkelingen verder, is het de vraag of de behoefte aan XXL-kavels ook de komende jaren beklijft en of de vestigingseisen sinds 2017 wezenlijk zijn veranderd.

2.2 Update belangrijkste trends en ontwikkelingen

In het voorgaande onderzoek werden maatvoering, besluitvorming en multimodaliteit genoemd als meest belangrijke vestigingsfactoren. Eventuele wijzigingen hierin worden eerst besproken. Vervolgens voegen we hier aan de hand van enkele trends en ontwikkelingen enkele factoren aan toe.

Maatvoering

Er wordt gesproken van XXL-logistiek wanneer de kavelgrootte de 4 hectare, ofwel 40.000m², overschrijdt. Daarnaast zijn in het onderzoek uit 2017 een rechthoekige vorm met een diepte van 140 tot 300 meter en een bouwhoogte van minstens 14, bij voorkeur tot 20 meter, genoemd als belangrijke vestigingseisen voor grootschalige logistieke ontwikkelaars¹. Dit is nog steeds de gangbare maatvoering binnen de XXL-logistiek, waarbij de trend laat zien dat distributiecentra eerder groter dan kleiner worden. Dit blijkt onder andere uit de (gefaseerde) ontwikkeling van 150.000m² logistieke ruimte door een Belgische vastgoedontwikkelaar op Park15 in de gemeente Overbetuwe². Bovendien zien we dat, dankzij automatisering, de efficiëntie van het grondgebruik toeneemt, doordat verticale ruimte steeds beter benut kan worden³.

¹ Ecorys (2017) Mogelijkheden XXL-logistiek – In het kader van RPW Arnhem-Nijmegen.

² Logistiek.nl (2018) 150.000m² warehousing voor Park15Logistics in de maak.

³ Consultancy.nl (2018) XXL distributiecentra in Nederland worden steeds groter en hoger.

Besluitvorming

Sinds 2017 is veel beschikbaar logistiek aanbod in de traditionele hotspots in het zuiden van het land uitgegeven. Mede daardoor is de laatste anderhalf tot twee jaar al een toegenomen interesse voor het oosten van het land te bemerken. Dit blijkt ook uit de forse uitgaven op de XXL-locaties in en rondom de regio Arnhem-Nijmegen. Een consequentie van die grootschalige uitgaven is dat directe beschikbaarheid op de op het eerste oog beste locaties een dilemma is geworden.

Schaarste aan direct beschikbare ruimte in combinatie met de toenemende krapte op de arbeidsmarkt, leidt ertoe dat ontwikkelaars kiezen voor herontwikkeling van bestaande bedrijfslocaties of buiten de gebruikelijke logistieke hotspots gaan ontwikkelen⁴.

Multimodaliteit

Multimodale, of liever synchromodale, bereikbaarheid geniet de voorkeur onder logistieke dienstverleners. Multimodaal ontsloten locaties zijn met meerdere vervoerswijzen ((vracht)auto, trein, schip, vliegtuig) bereikbaar. Op synchromodaal ontsloten locaties zijn deze transportwijzen bovendien efficiënt op elkaar aangesloten, zodat de overslag van het ene op het andere vervoersmiddel zo efficiënt mogelijk plaatsvindt.

Van XXL-logistiek naar stadsdistributie

Medio 2018 is in een onderzoek onder vastgoedbeleggers de verwachting uitgesproken dat de investeringsdynamiek op de logistieke vastgoedmarkt zich de komende drie tot vijf jaar blijft concentreren op de XXL-logistiek. Er is vanuit de verschillende investeerders nog steeds volop interesse in de XXL-kavels. Bovendien vertakt de logistieke keten zich wel steeds verder met kleinere distributiecentra aan de rand van de stad.

De ontwikkeling van grootschalige distributiecentra zet zich naar verwachting dus ook op de middellange termijn doorzet, terwijl er tegelijkertijd een beweging te zien is richting kleinere hubs nabij stedelijk gebied ten behoeve van stadsdistributie⁵. Beide zijn in de meeste gevallen onderdeel van dezelfde keten, waarbij de kleinere hubs in stedelijk gebied bevoorrad worden vanuit grootschalige distributiecentra in het zuiden en oosten van het land⁶.

Deze trend leidt ertoe dat kleinere distributiecentra of zogeheten crossdock-locaties verhuizen naar de rand van de stedelijke gebieden. Daarvandaan worden goederen overgeladen van vrachtwagens in kleinere, steeds vaker emissieloze voertuigen⁷. In Arnhem hebben studenten van de Hogeschool Arnhem-Nijmegen een dergelijk initiatief opgestart, waarbij de *last mile* met emissiearme vervoer verzorgd wordt vanuit een hub aan de rand van de stad⁸. De logistieke keten ziet er dan, van groot naar klein, als volgt uit:

- **XXL-logistiek:** vanaf 4 hectare tot groter dan 10 hectare. Dit zijn vaak zogenaamde e-fulfillmentcentra die geëxploiteerd worden door grote e-commercebedrijven. Voorbeelden zijn Amazon dat net over de grens in Luik een distributiecentrum gaat realiseren met een oppervlakte tot 380.000m², oftewel 38 hectare, Bol.com in Waalwijk en Jumbo in Nieuwegein. In de regio Arnhem-Nijmegen behoren o.a. Nabuurs en Lidl op Park15. Deze distributiecentra kunnen grote delen van (west-)Europa bedienen.
- Het distributienetwerk vertakt zich vervolgens naar kleinere distributiecentra aan de rand van stedelijk gebied, naar wat we **XL-logistiek** zouden kunnen noemen met een oppervlakte van 1 à 2 tot 4 hectare. Vanuit hier worden pakketten, vaak in kleinere voertuigen, verspreid naar de klant.

⁴ Logistiek.nl (2019) Locatiekeuze logistiek: 5 belangrijke veranderingen voor beslissers

⁵ Maes, J. (2017) The potential of cargo bicycle transport as a sustainable solution for urban logistics

⁶ Kroesen, W. (2017) E-commerce als zegen voor de detailhandel

⁷ Rabobank (2018) Transportupdate augustus 2018.

⁸ HAN (2019) Arnhem 1e hub stadsdistributie met emissiearme voertuigen.

- In zogeheten **city hubs**, met een oppervlakte van 0,5 tot max. 2 ha worden vervoersstromen van verschillende leveranciers gebundeld voor efficiënter transport binnen de stad. Voorbeelden hiervan zijn de DHL Cubicycle en fietskoerier. Ook het eerdergenoemde voorbeeld in Arnhem behoort tot deze categorie⁹.

Een opkomende, maar nog niet volwassen, trend is de afhandeling van retourstromen. Waar retour gestuurde bestellingen tot nu toe nog vaak worden weggegooid, wordt het met het oog op duurzaamheid en circulariteit steeds belangrijker ook retour gestuurde opnieuw te gebruiken. Dit brengt op zichzelf een hele nieuwe goederenstroom met zich mee¹⁰. Bij toekomstig beleid en vastgoedontwikkeling dient rekening gehouden te worden met al deze veranderingen in het landschap¹¹.

Is een harde Brexit gunstig voor gebieden grenzend aan Duitsland?

De uitwerking van internationale ontwikkelingen als de Brexit is nog ongewis: veel is afhankelijk van de manier waarop het Verenigd Koninkrijk de Europese Unie verlaat. Wordt het een harde of een zachte Brexit? Wat zeker is, is dat de gevolgen het hardst gevoeld zullen worden bij een harde Brexit. De gevolgen zijn naar verwachting echter niet noodzakelijk negatief. Enerzijds wordt verwacht dat de handel tussen het Verenigd Koninkrijk en Nederland afneemt, terwijl er anderzijds op gerekend wordt dat meer logistieke bedrijven (hoofd)vestigingen in Nederland openen in plaats van in het VK¹².

Transportbewegingen naar het Verenigd Koninkrijk zullen door strengere douanecontroles vertraging oplopen. Eventuele importheffingen hebben ook gevolgen voor de export vanuit Nederland naar het Verenigd Koninkrijk¹³. Landelijk gezien is het Verenigd Koninkrijk, na Duitsland en België, het derde belangrijkste exportland. De oostelijke grensstreek is echter veel meer gericht op Duitsland dan op het Verenigd Koninkrijk. Volgens het Planbureau voor de Leefomgeving, dat de korte termijn gevolgen van de Brexit per sector en per provincie in kaart heeft gebracht, is er voor de sector vervoer en opslag op korte termijn nauwelijks een direct effect te merken van de Brexit¹⁴. Voor Europese distributiecentra van internationaal opererende bedrijven is Nederland naar verwachting juist een goed alternatief voor het Verenigd Koninkrijk, dat te maken krijgt met een harde grens¹⁵.

Doortrekking A15 en verbreding A12

Daarnaast speelt in de regio Arnhem-Nijmegen een belangrijke regionale ontwikkeling – met grensoverschrijdende impact op logistieke corridors, namelijk de doortrekking van de A15 vanaf Lingewaard en de verbreding van de A12 bij Zevenaar richting Duitsland.

Deze verbinding kan ervoor zorgen dat het west-oost georiënteerde verkeer vanuit de Rotterdamse haven niet meer hoeft om te rijden via de A50-A12 rondom Arnhem. Naast het positieve effect op verkeersstromen, verbetert bij doortrekking de bereikbaarheid van enkele bedrijventerreinen langs het tracé van de A15 aanmerkelijk. Tot voor kort bestond onduidelijkheid over de planning van de ingreep. Onlangs heeft Rijkswaterstaat echter de verwachting uitgesproken dat de verbinding tussen 2022 en 2024 gereed is¹⁶.

⁹⁹ Kroesen, W. (2017) E-commerce als zegen voor de detailhandel.

¹⁰ Kroesen, W. (2017) E-commerce als zegen voor de detailhandel.

¹¹ Rabobank (2018) Transportupdate augustus 2018.

¹² Logistiek.nl (2019) Harde no deal Brexit: dit zijn de gevolgen voor logistiek Nederland.

¹³ TLN (2019) TLN standpunt Brexit.

¹⁴ Planbureau voor de Leefomgeving (2019) Korte termijn gevolgen van de Brexit.

¹⁵ Logistiek.nl (2019) Harde no deal Brexit: dit zijn de gevolgen voor logistiek Nederland.

¹⁶ De Gelderlander (8 maart 2019) 'Doorgetrokken A15 en bredere A12 liggen er in 2024.

Dit betekent een sterke verbetering van de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen langs de as A15-A12. Duidelijkheid over de definitieve planning is belangrijk voor de houding van investeerders: durven ontwikkelaars al te investeren? Of nemen ze (nog) een afwachterende houding aan?

Gevolgen voor de arbeidsmarkt: steeds meer integratie industrie en logistiek

In het eerste kwartaal van 2018 gaf ongeveer 20% van de transportondernemers en logistieke dienstverleners aan dat zij te kampen hebben met een tekort aan personeel. De situatie is het nijpendst in het wegtransport, waar bijna 30% van de transporteur aangeeft moeilijk aan geschikt personeel te kunnen komen, waarbij het vaak gaat om gespecialiseerd transport, zoals het vervoer van gevaarlijke stoffen of tankautovervoer, lastig te vinden zijn. De sector probeert het personeelstekort op te lossen door het aanbieden van opleidingen en een baangarantie na het afronden van de opleiding. De vraag is of dit genoeg is. Het personeelstekort wordt op dit moment veroorzaakt door de hoogconjunctuur, maar kan een blijvend probleem worden wanneer op de langere termijn de oudere werknemers met pensioen gaan¹⁷.

Anderzijds zorgen digitalisering en robotisering ervoor dat veel banen in de logistieke sector geautomatiseerd worden. Digitalisering en robotisering is een trend die zich al enkele jaren manifesteert, en steeds zichtbaarder wordt, binnen de industrie en logistiek. Industrie en logistiek worden hier bewust in genoemd in een zin. Dit vanwege het feit dat productieketens, onder invloed van digitalisering van processen en kortere levertijden in combinatie met de groeiende consumentenbehoefte aan meer gepersonaliseerde producten, steeds meer geïntegreerd raken.

Om te voorzien in die behoefte wordt assemblage steeds vaker uitgevoerd op de locatie met veel ruimte die een van de laatste stappen in de keten vormt^{18 19}. Robotica, Internet of Things, Big Data en digitale netwerken zorgen ervoor dat iedere stap in de keten steeds nauwgezet gemonitord aan bijgestuurd wordt, zonder dat menselijk ingrijpen noodzakelijk is. Veel van deze ontwikkelingen klinken als toekomstmuziek in de oren, maar de verwachting is dat logistieke processen over 5 jaar radicaal veranderd zijn²⁰.

Naast invloed op de gevraagde locatiekwaliteiten, heeft dit vooral invloed op de arbeidsmarkt. Steeds meer “laagwaardig” werk wordt geautomatiseerd, uiteindelijk tot de vrachtwagenchauffeur aan toe, en er is een groeiende behoefte aan technisch geschoold en hoger opgeleid personeel in supply chain management²¹.

Arbeidspotentieel

Het realiseren van grootschalige logistiek vraagt om voldoende arbeidspotentieel. Het vinden van voldoende en goed opgeleid personeel vormt een steeds grotere uitdaging. Het clusteren van grootschalige logistieke activiteiten op een plaats onderstreept het belang van voldoende “achterland” qua arbeidspotentieel.

De aanwezigheid van een (middel)grote stad biedt voldoende potentieel. Als we op deze wijze naar zowel de gemeente Montferland als Zevenaar kijken dan biedt Zevenaar een groter (Nederlands) arbeidspotentieel voor toekomstige ondernemers. Hierbij zijn echter twee kanttekeningen te maken:

- Met het doortrekken van de A15 krijgt de bereikbaarheid over de weg ook voor potentiële arbeidskrachten een impuls. Dit betekent dat een groter arbeidspotentieel binnen bereik komt.
- Net over de grens in Duitsland liggen middelgrote steden als Emmerich en Kleve, maar bieden net als de Nederlandse steden ook arbeidspotentieel.

¹⁷ ABN-AMRO (2018) Aan uitdagingen geen gebrek.

¹⁸ I-scoop (2018) Robots and cobots in logistics – the next stage of growth – Industry 4.0.

¹⁹ Broekman logistics (2019) assemblage diensten.

²⁰ Van Hooijdonk, R. (2017) Top 5 'disruptors' die de traditionele supply chain en logistiek revolutioneren.

²¹ Keidranen (2018) Logistics in the Age of Society 5.0.

In de onderstaande tabel zijn het aantal werknemers in de logistieke sector in de regio Arnhem-Nijmegen en omliggende regio's weergegeven. De spanning op arbeidsmarkt in de sector is in vrijwel alle regio's hoog. Zoals als eerder benoemt is een deel van het arbeidstekort te verklaren door de hoogconjunctuur, maar is er het gevaar dat er in de toekomst een tekort ontstaat doordat oudere werknemers met pensioen gaan.

In alle regio's is de gemiddelde leeftijd gestegen in de periode van 2009-2017. Naar verwachting zal er in de komende 10 jaar weinig verandering komen in deze situatie²². Het aanbod van arbeid in de regio neemt de komende jaren naar verwachting toe, maar blijft in balans met de vraag naar arbeid. Door de hoge spanning op de arbeidsmarkt wordt het lastig om openstaande vacatures de komende jaren direct in te vullen. De algehele Nederlandse trend is dat er met name veel vacatures voor chauffeurs en transportplanners openstaan²³. Voor de omliggende arbeidsmarktregio's, Noord-Oost Brabant, Rivierenland en Noord-Limburg in het bijzonder, is de verwachting dat de spanning op de arbeidsmarkt in 2025 relatief laag is²⁴. Overschot in deze regio's kan het tekort aan personeel in de eigen regio opvangen.

Arbeidsmarktregio	Totaal aantal werknemers Transport en Logistiek	Werkzaam in Goederenvervoer	Werkzaam in Logistiek en Opslag	Gem leeftijd 2009	Gem leeftijd 2017
Midden-Gelderland	5270	3810	1460	41	43,9
Rijk van Nijmegen	2850	1730	1120	41	43,9
Totaal Arnhem-Nijmegen	8120	5540	2590	41	43,9
Rivierenland	5590	4020	1570	39,9	43,9
Food Valley	4750	4140	610	39,7	41,8
Noord-Oost Brabant	7980	5760	2220	41,3	43,5
Achterhoek	4430	3680	750	40,3	43,1
Noord-Limburg	8620	3840	4780	41,6	43,9
Noordwest Veluwe	6540	5580	960	40,8	43
Kreis Kleve	3612	1736	1876	-	-

Bron: Sector instituut Transport en Logistiek en Wirstshaffförderung Kreis Kleve GmbH

Een van de grootste bedreigingen is de vergrijzing van de arbeidsmarkt. Hierbij moet worden vermeld dat het aantal mbo-studenten die een studie in de richting van de logistiek, zoals als bijvoorbeeld vrachtwagenchauffeur, in de afgelopen jaren weer toegenomen. Ook worden voor dit beroep nog steeds veel zij-instromers verworven²⁵. Dit, in combinatie met de verwachte trends en ontwikkelingen met betrekking tot automatisering en robotisering, kan de arbeidstekorten, die als gevolg van vergrijzing ontstaan, tegengaan. De arbeidsmarkt in de logistieke sector vormt echter wel een aandachtspunt binnen de regio.

2.3 Conclusie: de belangrijkste vestigingseisen

In dit hoofdstuk zijn de belangrijkste trends en ontwikkelingen in de logistieke sector op een rij gezet. Hiermee hebben we de belangrijkste vestigingseisen uit het onderzoek in 2017 voorzien van een update. Deze zijn hieronder samengevat:

²² Sectorinstituut Transport en Logistiek (2018) Regionale factsheets

²³ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2018) sectormonitor

²⁴ Sectorinstituut Transport en Logistiek (2018) Arbeidsmarkttrapportage

²⁵ UWV (2018) Factsheet transport en logistics

- Multi-/synchromodaliteit (2017) – efficiënte koppeling verschillende vervoerswijzen, zoals (vracht)auto, trein, schip of vliegtuig, op een locatie.
- Vertakking van de XXL-logistiek – Vanuit de XXL-locaties vertakt het netwerk zich naar XL-locaties rondom de stad tot city-hubs binnen in de stad.
- Maatvoering (2017) – oppervlakte en vorm is van belang, de gangbare maatvoering binnen de XXL-logistiek is gelijk gebleven aan die van 2017. Door automatisering kan de (verticale) ruimte steeds efficiënter worden benut.
- Snel beslissen (2017) – Door schaarste aan ruimte wordt er steeds vaker gekozen voor herontwikkeling verouderde locaties of ontwikkeling op niet toegewezen locaties.
- Ligging nabij Duitsland – De nabijheid van de Duitse grens en met name de middelgrote steden Emmerich en Kleve geeft de regio toegang tot een extra afzetmarkt en potentiële arbeidsmarkt.
- Nabijheid en kwaliteit arbeidsmarkt – De vraag naar personeel veranderd door ontwikkelingen op het gebied van robotisering en automatisering. Veel laaggeschoold werk zal hierdoor verdwijnen en er zal meer vraag komen naar (technisch) hooggeschoold personeel. Verder kan vergrijzing leiden tot een toekomstig arbeidstekort. De huidige krapte op de arbeidsmarkt is deels te verklaren door de hoogconjunctuur.

3 Aanbod

3.1 Inleiding

In de rapportage “mogelijkheden voor XXL-logistiek” uit 2017, worden meerdere bedrijventerreinen met beschikbare kavels van 4ha en groter beoordeeld op hun geschiktheid voor XXL-logistiek. Uiteindelijk zijn drie locaties als zeer geschikt uit de bus gekomen, te weten Park15, 7Poort en DocksNLD.

In dit hoofdstuk geven we een update van de uitgifte van XXL-kavels. Daarmee vormen we een beeld van de beschikbaarheid van dit type bedrijventerrein. Hierbij besteden we tevens aandacht aan de vraag wanneer grond uitgegeven is en wanneer grond niet meer beschikbaar is voor de markt. Dit doen we aan de hand van een typering van beleggers/ontwikkelaars.

Het hoofdstuk wordt afgesloten met een gedetailleerd overzicht van beschikbaar aanbod ten behoeve van XXL-logistiek.

3.2 Situatie in 2017

In onderstaande tabel is de inventarisatie van bedrijventerreinen met kavels van 4 hectare en groter in 2017 weergegeven. Op de drie zeer geschikte locaties was destijds in totaal 92 hectare aanbod beschikbaar.

	Bedrijventerrein	Direct	Niet-direct
Zeer geschikt	Park15	27 ha	23 ha
	7Poort	29 ha	
	DocksNLD	5 ha	8 ha
Geschikt	Seingraaf		5 ha
Minder kansrijk	InnoFase		15 ha
	Agropark 2 ^e fase	4 ha	
	Pannenhuis 2	4 ha	
	De Aam	6 ha	
	Bijsterhuizen		4 ha
Onmogelijk	Schoenaker		6 ha

3.3 Situatie per maart 2019

Op de drie zeer geschikte locaties hebben zich sinds 2017 de nodig ontwikkelingen voorgedaan. Daarnaast worden met de aanstaande doortrekking van de A15 mogelijk andere bedrijventerreinen langs het tracé interessant voor XXL-logistiek.

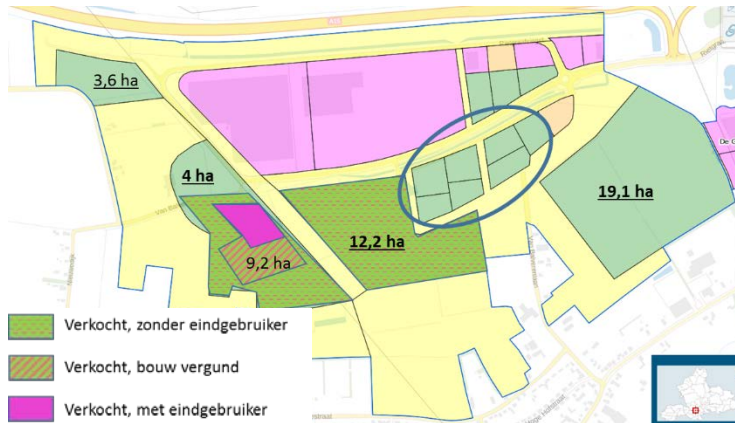
Park15 – gemeente Overbetuwe

Op Park15 hebben sinds 2017 meerdere transacties plaatsgevonden:

- Twee XXL-kavels zijn verkocht en in gebruik genomen door een eindgebruiker.
- De kavel van 9,2 hectare is verkocht en deels in gebruik bij een eindgebruiker. Deze kavels wordt verder ontwikkeld op het moment dat er een eindgebruiker gevonden is.

- De kavel van 12,2 hectare is verkocht en eveneens in afwachting van een eindgebruiker.
- Dat betekent dat er nog een kavel van 19,1 hectare beschikbaar is.
- Daarnaast is nog een kavel van 3,6 hectare met een geschikte vorm en een kavel van 4 hectare met een minder geschikt vorm beschikbaar.
- Tevens kan van de omcirkelde kavels één geheel gemaakt worden van circa 5 hectare.

In totaal bedraagt het aanbod op Park15 dat geschikt is voor XXL-logistiek circa 35 hectare. Door middel van samenvoeging kan nog eens een kavel van 5 hectare gecreëerd worden.

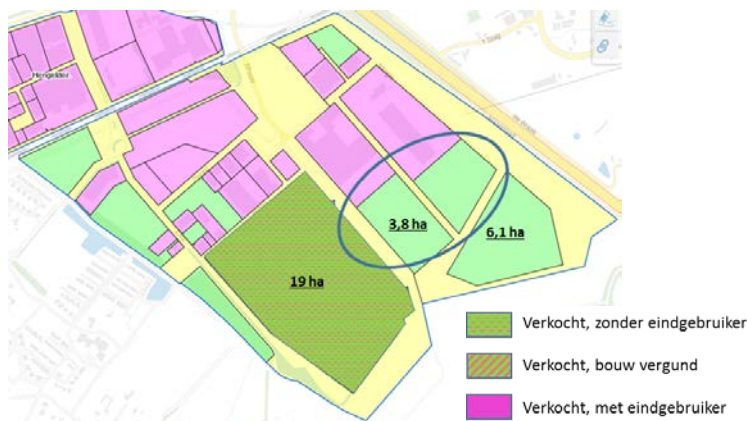


7Poort

Ook op 7Poort is sprake van ontwikkelingen sinds 2017:

- Onlangs is bekend gemaakt dat de grote kavel van 19 hectare verkocht is. De ontwikkelaar gaat hier een multifunctioneel distributiecentrum neerzetten van ruim 130.000 m², waar een of meerdere logistieke dienstverleners zich kunnen vestigen. De verkoop is nog niet gepasseerd bij de notaris, wat betekent dat deze 19 hectare nog niet direct van de markt is.
- Er is nog een kavel van 6,1 hectare beschikbaar.
- Daarnaast is een kavel van 3,8 hectare met de juist afmetingen beschikbaar. Deze kavel kan tevens worden samengevoegd met een kavel van 3,2 hectare tot een oppervlakte van 7 hectare.

In totaal bedraagt het aanbod op 7Poort dat geschikt is voor XXL-logistiek circa 29 hectare. Door middel van samenvoeging kan de kavel van 3,8 uitgebreid worden naar 7 hectare.



DocksNLD

Op DocksNLD zijn alle kavels in optie uitgegeven:

- In totaal is 13,2 hectare geschikt voor XXL-logistiek.
- Alle kavels zijn in optie uitgegeven aan de naastgelegen ondernemers.
- De verwachting is dat in de eerste helft van 2019 beweging komt in de opties.

In totaal bedraagt het aanbod op 7Poort dat geschikt is voor XXL-logistiek circa 13 hectare.

Afhankelijk van het lichten van de opties kan dit op zeer korte termijn uitgegeven zijn. Deze situatie bestond in 2017 echter ook al.



Overige

Door de doortrekking van de A15 verbetert de bereikbaarheid van de bedrijventerreinen in de gemeente Lingewaard sterk. Er zijn twee mogelijkheden waar ruimte gecreëerd kan worden voor XXL-logistiek, dit vraagt echter wel een ingreep en garandeert dus niet directe beschikbaarheid. De mogelijkheden zijn:

- Een kavel van 5 hectare door herstructurering van het voormalig veilingterrein op bedrijventerrein Pannenhuis; en
- Een kavel op Agropark 2^e fase. Hiervoor moet echter wel grond met een agrarische bestemming toegevoegd worden aan het bedrijventerrein.

Zachte plannen

- DocksNLD fase 2
- De Grift

Aanbod buiten de regio

Buiten de regio Arnhem-Nijmegen is langs de A15 nog aan bij de Knoop Tiel/Medel. Hier is één kavel beschikbaar met een oppervlakte van 17 hectare.

3.4 Verschillende typen ontwikkelaars, verschillende effecten op het aanbod

Een vaak terugkomende kwestie is de vraag wanneer een kavel of bedrijventerrein als uitgegeven beschouwd kan worden. Deze discussie is vooral van belang in het licht van regionale afspraken over (nieuw te ontwikkelen) bedrijventerreinen. Een kavel die door een gemeente verkocht wordt aan een belegger kan namelijk nog steeds beschikbaar zijn voor de markt. De belegger kan de grond namelijk ook strategisch verwerven om op een later moment met winst door te verkopen zonder dat de kavel in gebruik genomen wordt voor bedrijfsmatige activiteiten. Verkoop van een kavel betekent dus niet automatisch uitgifte. We spreken van verkoop als de koopovereenkomst bij

de notaris is gepasseerd. Van uitgifte wordt pas gesproken als de eindgebruiker van de kavel geregistreerd is. Dit lichten we in deze paragraaf verder toe aan de hand van een typering van beleggers en/of ontwikkelaars.

We onderscheiden vier verschillende typen beleggers en/of ontwikkelaars van XXL-logistiek vastgoed:

1. Kopen grondpositie ten behoeve van beleggers/investeerders.

Dit betekent dat de grond van de vorige eigenaar, bijvoorbeeld de gemeente of een agrariër, eigendom wordt van een beleggingsfonds. Dit heeft geen effect op het uitgeefbaar aanbod. Er wordt enkel een strategische investering gedaan in grond met (meestal) een agrarische bestemming, waarvan verwacht wordt dat hier in de (nabije) toekomst ontwikkelingen gaan plaatsvinden. Voorbeeld » Grondvest - investeren in strategisch gelegen landbouwgrond

2. Ontwikkelen logistiek bedrijventerrein voor belegging(sfonds) → *bouwer/ ontwikkelaar*

Dit type ontwikkelaar ontwikkelt een bedrijventerrein als investering. Dit betekent dat de bestemming van de aangekochte gronden wordt gewijzigd naar een bedrijfsbestemming en dat er aanbod op de markt bij komt. Voor deze gronden worden vervolgens geïnteresseerde partijen gezocht die willen investeren in de ontwikkeling van distributiecentra. Voorbeeld » GiesbersGroep en Park15 Business – ontwikkelaars Park15.

3. Ontwikkelen voor verhuur/verkoop aan een eindgebruiker.

Een ontwikkelaar van vastgoedgoed voor verhuur of verkoop aan een eindgebruiker neemt grond af van de grondeigenaar. Vervolgens zijn er twee scenario's: de ontwikkelaar ontwikkelt voor een bekende eindgebruiker, die het vastgoed direct in gebruik neemt, of de ontwikkelaar ontwikkelt op risico. Het laatste betekent dat er nog een eindgebruiker gevonden moet worden. In beide gevallen betekent dit een afname van het aanbod. Wanneer op risico ontwikkeld wordt en er nog geen eindgebruiker gevonden is, betekent dit leegstand. Voor de Ladder van duurzame verstedelijking geldt dit ook als bestaand stedelijk gebied.

Voorbeeld » 7Poort – ontwikkelen op risico; Goodman – Nabuurs/Kraft Heinz, Park15

4. Ontwikkelen voor eigen gebruik → Retailers/producten/logistiek dienstverleners

De vierde optie is een eindgebruiker die een distributiecentrum laat ontwikkelen voor eigen gebruik. Dit betekent bij definitieve verkoop van de grond een directe afname van het aanbod.

Voorbeeld 4. » Jumbo, Nieuwegein

Deze voorbeelden van vier typen beleggers/ontwikkelaars in XXL-logistiek laten zien dat de logistieke markt divers is. Grondverkoop betekent daarom niet automatisch dat een kavel uitgegeven en daarmee van de markt is. Ook aan de vraagkant is XXL-logistiek een bijzonder geval.

Een behoefteaming voor bedrijventerreinen gaat in essentie namelijk uit van de autonome groei van reeds in een regio gevestigde bedrijven. Voorheen gebeurde dit op basis van de verwachte werkgelegenheidsgroei en het aantal vierkante meters dat per werknemer gebruikt wordt. Vanwege automatisering wordt tegenwoordig echter meer geproduceerd, en meer omzet gemaakt, met minder mensen. Modelmatig is er dan een afname in de ruimtebehoefte te zien, terwijl die in de praktijk wel groeit. Om die reden wordt voor enkele sectoren steeds vaker de toegevoegde waarde per hectare als basis gebruikt. Zo ook voor logistiek. Juist in de XXL-logistiek zien we de meest vergaande automatisering. Omdat het TM-scenario niet op basis van toegevoegde waarde geraamd werd, doen we in de vraagraming, die parallel aan dit onderzoek uitgevoerd wordt, de aanname dat de ruimtevrage vanuit de XXL-logistiek het verschil is tussen de raming op basis van arbeidsplaatsen en de raming op basis van toegevoegde waarde.

Een belangrijke kanttekening daarbij is dat het in de XXL-logistiek vaak draait om nieuwe partijen die van buiten de regio komen en zich vestigen op kavels van meer dan 4 hectare en vaak nog groter. Dergelijke bovenregionale partijen zijn lastig te vatten in een vraagraming, omdat deze in essentie gebaseerd is op autonome op groei van bestaande bedrijvigheid. Daar komt nog bij dat juist de grote partijen vaak van buiten de regio komen, waardoor het voor kan komen dat de geraamde vraag al met enkele verkopen overtroffen kan worden.

3.5 Conclusie

Op dit moment is er op zowel Knoop 38 als Knooppunt EMZ aanbod beschikbaar. Als echter de grote kavel op 7Poort daadwerkelijk ontwikkeld wordt en de opties op DocksNLD op korte termijn gelicht worden, is Knooppunt EMZ voor het grootste gedeelte uitgegeven. Op Park15 is nog een kavel van 19 hectare direct uitgeefbaar. Voor Knoop 38 wordt voorlopig dus geen knelpunt verwacht.

Bedrijventerrein	Totaal aanbod	Direct beschikbaar XXL	Verkocht zonder eindgebruiker	Opties	Doorkijk best case
Knoop 38					
Park15	35,3 ha	35,3 ha	12,2 ha	-	23,1
Knooppunt EMZ					
7Poort	28,9 ha	28,9 ha	19 ha	-	9,9
DocksNLD	13,2 ha	-	-	13,2 ha	0
Totaal	77,4 ha	64,2 ha	31,2 ha	13,2 ha	33 ha

4 Conclusie en aanbevelingen

De vraag wat de mogelijkheden zijn voor XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen kan alleen beantwoord worden door eerst een antwoord te geven op de vraag of XXL-logistiek een blijvende stroming is in de logistieke vastgoedmarkt of dat een slechts een tijdelijke hype betreft.

Uit de analyse blijkt dat dit laatste geenszins het geval is. In ieder geval de komende drie tot vijf jaar wordt nog een dominante positie binnen de logistieke vastgoedmarkt verwacht van XXL-logistiek. Doordat het aanbod in de traditionele hotspots in het zuiden van het land grotendeels uitgegeven is en de druk op de arbeidsmarkt aldaar toeneemt, is de laatste anderhalf á twee jaar al verschuiving te zien naar locaties in het oosten van het land. Een andere indicator van de blijvende interesse in XXL-kavels, zijn brownfield ontwikkelingen. Doordat het aanbod voor XXL-logistiek steeds schaarser wordt, neemt herontwikkeling van verouderde bedrijventerreinen toe. Snelle besluitvorming is dus nog steeds belangrijk. Daarnaast biedt deze trend een kans aan gemeenten om herontwikkeling van verouderde locaties rendabel te maken.

Hoewel XXL-logistiek de markt de komende jaren blijft domineren, is wel een opkomst te zien van investeringen in vastgoed verderop in de keten. Het logistieke netwerk wordt namelijk steeds belangrijker. Naast XXL-distributiecentra op een centrale locatie in West-Europa, neemt de aandacht voor de *last mile* toe. Transportnetwerken vertakken zich vanuit de XXL- distributiecentra naar regionale distributiecentra, XL-logistiek, centraal in stedelijk gebied. Vanuit deze locaties worden zogeheten city-hubs aan de randen van steden bevoorraadt, van waaruit vervolgens de *last mile* geregeld wordt. Dit laatste gebeurt steeds vaker met milieuvriendelijke(re) voertuigen. Bovendien nemen retourstromen ook steeds meer in omvang toe. Deze ontwikkeling vraagt, naast XXL-logistiek, ook om ruimtelijk inpassing. Dit biedt vooral kansen voor goed ontsloten bedrijventerreinen aan de rand van stedelijk gebied.

Ook exogene factoren spelen een rol in de mogelijkheden voor XXL-logistiek. Verschillende regionale en internationale ontwikkelingen zijn van invloed op XXL-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen. De doortrekking van de A15 richting de A12 en de verbreding van de A12 zorgen voor een sterke verbetering van de bereikbaarheid in de regio. Zekerheid in de besluitvorming omtrent de (start van de) aanleg is echter wel van groot belang om investeerders aan te trekken.

Internationaal gezien heeft de Brexit de meest directe invloed. Hoewel de handel tussen Nederland en het Verenigd Koninkrijk af zal nemen als gevolg van de gesloten grenzen, wordt op de korte termijn nauwelijks invloed verwacht op de logistiek in Gelderland. Op de langere termijn kan het zelfs zo zijn dat internationaal opererende bedrijven Nederland verkiezen boven het Verenigd Koninkrijk voor hun Europese distributiecentrum. Vanwege de ligging aan de assen en nabij Duitsland is de regio Arnhem-Nijmegen dan een van de voornaamste kandidaten.

De ligging nabij Duitsland biedt, naast (toegang tot) een grote afzetmarkt, ook toegang tot een potentiële bron van arbeidskrachten. Nabijheid en kwaliteit van voldoende arbeidskrachten is een van de belangrijkste vestigingscriteria voor logistieke bedrijven. De arbeidsmarkt in de regio ervaart hoge spanning en de prognose is dat deze spanning aanhoudt de komende jaren. Chauffeurs en order pickers vormen nog steeds de hoofdmoot van het arbeidsareaal. Als gevolg van digitalisering en robotisering zijn de gevraagde kwaliteiten echter aan verandering onderhevig. Technisch geschoold personeel wordt steeds belangrijker evenals supply chain managers. Deze omschakeling kan in de toekomst voor problemen zorgen, net zoals de te verwachte vergrijzing van

het personeel. De regio kan echter wel mogelijk profiteren van een wat ruimere arbeidsmarkt in omliggende arbeidsmarktregio's.

De logistieke vastgoedmarkt wordt gedomineerd door vier verschillende typen investeerders/ontwikkelaars. Dit heeft voornamelijk invloed op de vraag-aanbodsituatie op de bedrijventerreinenmarkt. Verkoop van grond betekent niet in alle gevallen dat het aanbod direct van de markt is. Grond in eigendom van een ontwikkelaar is immers net zo goed beschikbaar voor de markt. Dit onderscheid is met name van belang bij het opstellen van regionaal beleid.

Ook in Arnhem-Nijmegen is getuige de recente verkopen volop interesse voor de grootschalige kavels. Op dit moment is er voor XXL-logistiek, zeker in kwantitatief opzicht, nog voldoende aanbod beschikbaar in de regio Arnhem-Nijmegen. Voor zeer grote ruimtevragers is echter slechts nog een kavel beschikbaar (op Park15). Wanneer enkele opties gelicht worden, is het aanbod op DocksNLD snel uitgegeven. Op 7Poort is (bij verkoop van de kavel van 19 hectare) nog een kavel beschikbaar. Omdat het hard kan gaan met dergelijke oppervlaktes is continue monitoring van belang. En om in te kunnen spelen op toekomstige ruimtevraag, adviseren we de ontwikkeling van het zachte plan DocksNLD fase 2 te verkennen. De mogelijkheid tot ontwikkeling is wel afhankelijk van het lichten van de opties op de eerste fase van het bedrijventerrein.

De kwantitatieve ruimtevraag naar XXL-logistiek is evenwel geen onderdeel van dit onderzoek. Lopende dit onderzoek wordt een vraaggraming opgesteld voor de zes WGR-regio's in de provincie Gelderland. Onderdeel daarvan is een vertaling naar een achttal werkmilieus (op provincieniveau, regionaal gezien kan dit aantal lager zijn), waarvan logistiek er een is. In de monitoring die medio mei van dit jaar van start gaat, wordt meer inzicht geboden in de kwantitatieve confrontatie tussen de vraag en het aanbod naar (onder andere) XXL-logistiek.

Naast potentie en ruimte voor XXL-logistiek is ook de wenselijkheid een belangrijk aandachtspunt binnen de Provincie Gelderland. De Provincie is daarom een onderzoek gestart naar de wenselijkheid van XXL-logistiek. Hierin worden de economische, sociale en ruimtelijke kosten en baten van het aantrekken van XXL-logistiek voor de regio tegen elkaar afgezet. De Provincie laat de wenselijkheid meewegen in de besluitvorming over haar beleid omtrent XXL-logistiek.



Postbus 4175
3006 AD Rotterdam
Nederland

Watermanweg 44
3067 GG Rotterdam
Nederland

T 010 453 88 00
F 010 453 07 68
E netherlands@ecorys.com
K.v.K. nr. 24316726

W www.ecorys.nl

Sound analysis, inspiring ideas