



**Buck
Consultants
International**

De positionering van Arnhem- Nijmegen voor Mega DC's

Inhoud

	Blz.
1 Inleiding	1
2 Ontwikkelingen in logistiek vastgoed	2
3 Opkomst van mega distributiecentra	7
4 Positionering Gelderland voor mega distributiecentra	12
5 Conclusies	18
Literatuurlijst	21

Nijmegen, 22 september 2016

1 Inleiding

Recent zijn in (Midden-Gelderland) enkele zeer grote uitgiftes gerealiseerd aan logistieke bedrijven. Ook elders in Nederland is de opkomst van deze zgn. mega dc's (meer dan 40.000 m² gebouw) waarneembaar.

De provincie Gelderland heeft in dit perspectief aan Buck Consultants International de volgende vragen gesteld:

- is de opmars van mega dc's een langdurige trend of een kortstondige hype?
- wordt met deze grote dc's in de provinciale ruimtevaartprognose voor de regio Arnhem-Nijmegen voldoende rekening gehouden c.q. zit deze vraag al verdisconteerd in de ramingen volgens het TransAtlantic Market-scenario?
- zijn de (resterende) kavels op de logistieke sector georiënteerde bedrijventerreinen in kwantitatieve en kwalitatieve zin voldoende om de verwachte vraag op te vangen?

De gevraagde verkenning heeft een quick scan-karakter en is vooral gebaseerd op bureau-expertise en desk-research.

De notitie is als volgt opgebouwd. In *hoofdstuk 2* worden de internationale, nationale en Gelderse ontwikkelingen t.a.v. logistiek vastgoed geschetst. *Hoofdstuk 3* gaat in op de drijvende krachten achter de opkomst van de megadistributiecentra. Het centrale thema in hoofdstuk 4 is de positionering van Gelderland voor mega dc's. Daarbij gaat het om vestigingsklimaat in brede zin, de (letterlijk) fysieke ruimte op bedrijventerreinen voor grote DC's en de vraag in welke mate mega dc's al verdisconteerd zijn in de ruimteprognose. *Hoofdstuk 5* vat de belangrijkste bevindingen en conclusies samen.

2 Ontwikkelingen in logistiek vastgoed

Internationaal

Van oudsher heeft Nederland een sterke positie op het gebied van logistiek. Een recente studie van CBRE (2016) laat zien dat Rotterdam één van de 9 bestaande global hubs in Europa is en dat er drie (Amsterdam, Tilburg, Eindhoven-Venlo) tot de emerging global logistics hubs worden gerekend (op een totaal van 9 in Europa). Ook de welbekende logistieke Europese hotspot-kaart van Prologis (2015) weerspiegelt de vooraanstaande positie van Nederland, met maar liefst 4 regio's in de Europese top-5: 1) Venlo, 2) Rotterdam, 3) Tilburg-Waalwijk, 5) Eindhoven, met Brussel-Antwerpen op de vierde plaats.

Op basis van haar onderzoeken voor in Europa locatie-zoekende bedrijven heeft Buck Consultants International in een verkenning voor Nederlandse Distributieland onderstaand beeld samengesteld van de concurrentiepositie van Nederland. De factor grond & gebouwen is niet op voorhand positief concurrerend, zowel niet naar kosten als niet naar ruime beschikbaarheid.

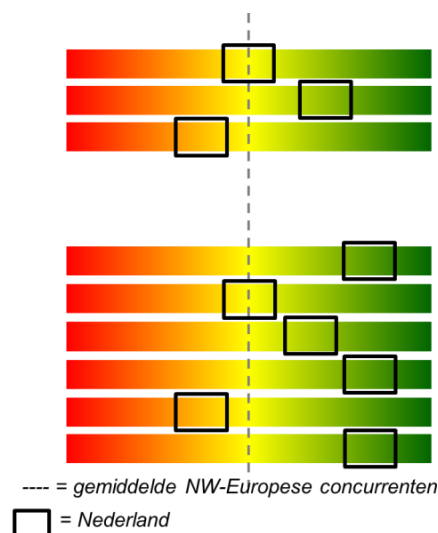
Figuur 2.1 Concurrentiepositie Nederland

Kosten

- Arbeidskosten
- Transportkosten
- Vastgoedkosten

Kwaliteit

- Internationale bereikbaarheid
- Arbeidsaanbod
- Arbeidsklimaat
- Beschikbaarheid transportoplossingen
- Gebouwen en grond
- Douane & belastingen

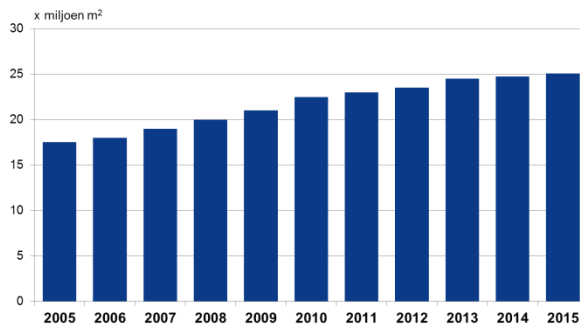


Bron: Buck, R. (2016)

Nationaal

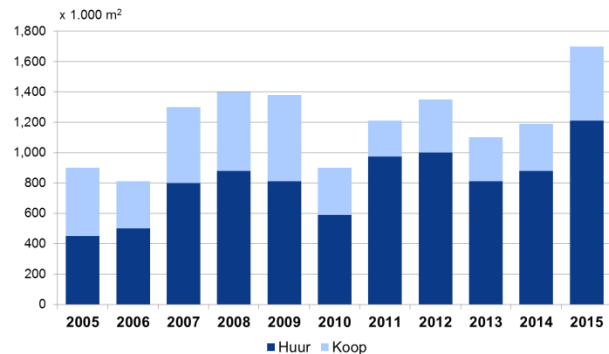
Zoals figuur 2.2 laat zien is de *totale voorraad logistiek vastgoed in Nederland* gestegen tot ruim 25 miljoen m². Na de recessie is vanaf 2013 weer een groeiende *vraag* te zien met in 2015 een historisch opnamerecord van bijna 1,7 miljoen m², met overigens ook een fors deel koop door investeerders/gebruikers.

Figuur 2.2 Ontwikkeling van de voorraad logistiek vastgoed



Bron: Bak/NVM, 2015

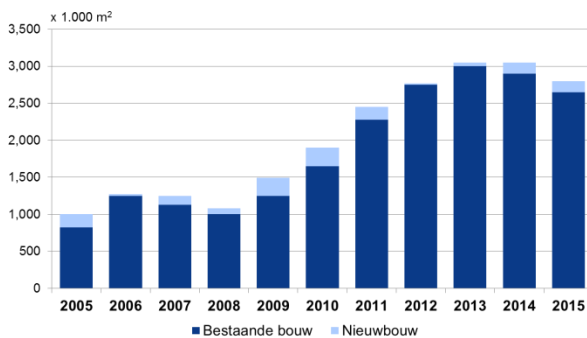
Figuur 2.3 Vraag naar logistiek vastgoed naar eigendomssituaties



Bron: Bak/NVM, 2016

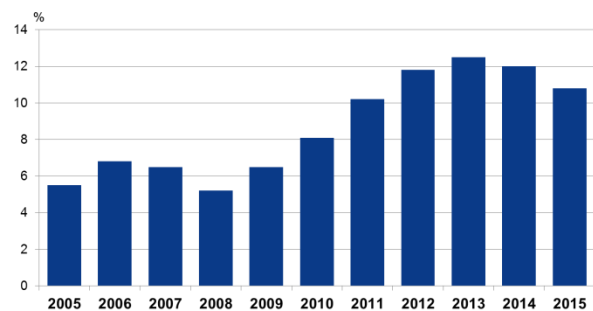
Het *aanbod* van logistiek vastgoed (lees: leegstand) is dan ook - na een 'recordhoogte' in 2013 - teruggelopen tot 2,7 miljoen m², hetgeen toch nog een landelijke leegstand van ruim 10% impliceert.

Figuur 2.4 Aanbod van logistiek vastgoed naar bouwtype



Bron: Bak/NVM, 2016

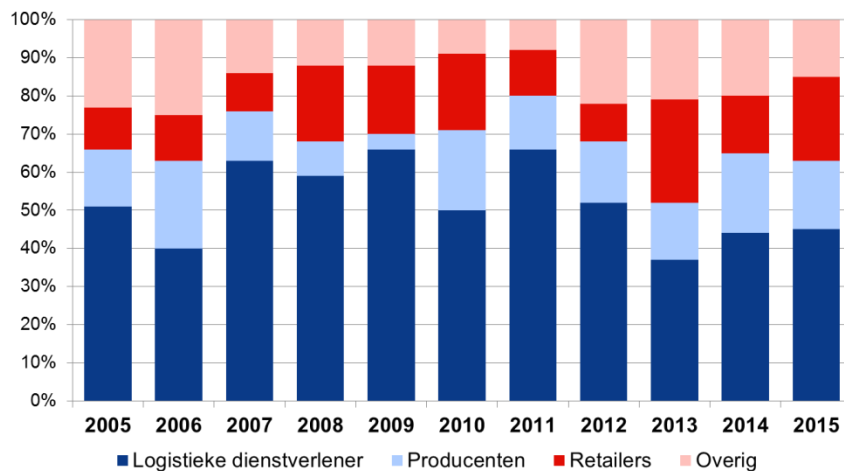
Figuur 2.5 Aanbod van logistiek vastgoed als percentage van de voorraad



Bron: Bak/NVM, 2016

De vraag wordt uitgeoefend door 4 *typen spelers*: logistieke dienstverleners, producenten, retailers en overig. Zoals figuur 2.6 laat zien zijn het vooral de logistieke dienstverleners en de retailers die in de markt zijn voor logistiek vastgoed.

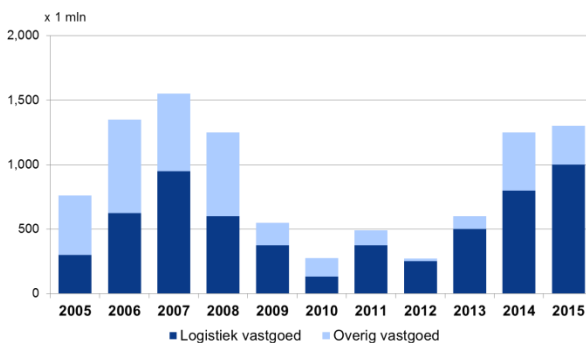
Figuur 2.6 Vraag naar logistiek vastgoed per type gebruiker



Bron: Bak/NVM, 2016

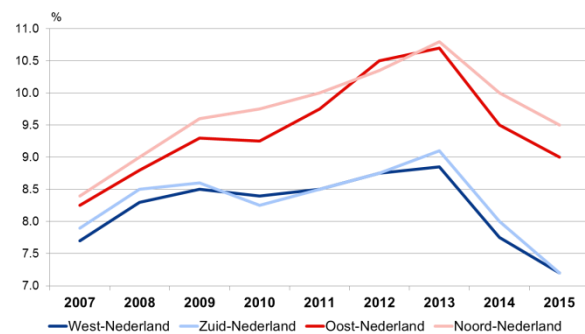
Tot slot blijkt ook logistiek vastgoed (weer) interessant voor *beleggers*. In 2015 waren de investeringen in logistiek vastgoed het hoogst sinds 2005 (figuur 2.7). De toegenomen vraag vanuit de markt naar logistiek vastgoed, de (licht) verminderde leegstand en de 'appetite' van beleggers voor investeringen in logistiek vastgoed, zorgen voor neerwaartse druk op de rendementen, die zich nu in een bandbreedte van 7,2% - 9,5% bevinden (figuur 2.8).

Figuur 2.7 Beleggingen in bedrijfsgebouwen



Bron: Bak/NVM, 2016

Figuur 2.8 Gemiddelde bruto aanvangsrendementen van bedrijfsgebouwen op de beste locaties



Bron: DTZ, 2016

Gelderland

De provincie Gelderland bekleedt de vierde plaats als het gaat om de voorraad logistiek vastgoed per provincie (tabel 2.1), eveneens een vierde plaats als gekeken wordt naar de vraag in 2015. Van de top-5 logistieke provincies in Nederland heeft Gelderland met 9,7% de laagste leegstand in logistiek vastgoed.

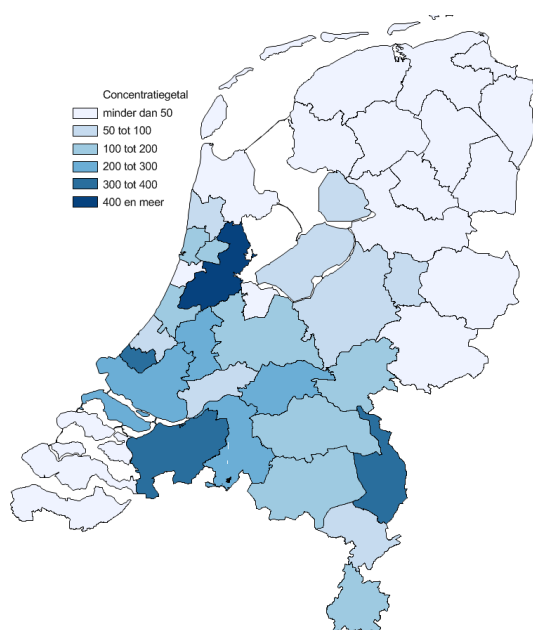
Tabel 2.1 Kerngegevens voorraad, vraag en aanbod logistiek vastgoed per provincie

	Voorraad per 1-1-2016 (m ²)	Vraag in 2013-2015 (m ²)	Aanbod per 1-1-2016 (m ²)	Aanbod per 1-1-2016
1 Noord-Brabant	7.693.500	1.431.500	947.500	12,3%
2 Zuid-Holland	3.764.500	834.000	398.000	10,6%
3 Noord-Holland	3.365.000	313.000	351.000	10,4%
4 Gelderland	3.141.000	298.000	304.000	9,7%
5 Limburg	2.931.500	685.000	306.500	10,5%
6 Utrecht	1.406.000	170.000	212.500	15,1%
7 Overijssel	1.102.500	93.500	86.500	7,8%
8 Flevoland	629.500	44.000	70.000	11,1%
9 Friesland	382.000	22.000	60.000	15,7%
10 Drenthe	367.000	3.000	8.000	2,2%
11 Groningen	230.500	40.000	6.000	1,6%
12 Zeeland	225.000	23.500	48.000	20,1%
Nederland	25.238.000	3.964.000	2.792.000	11,1%

Bron: Bak/NVM, 2016

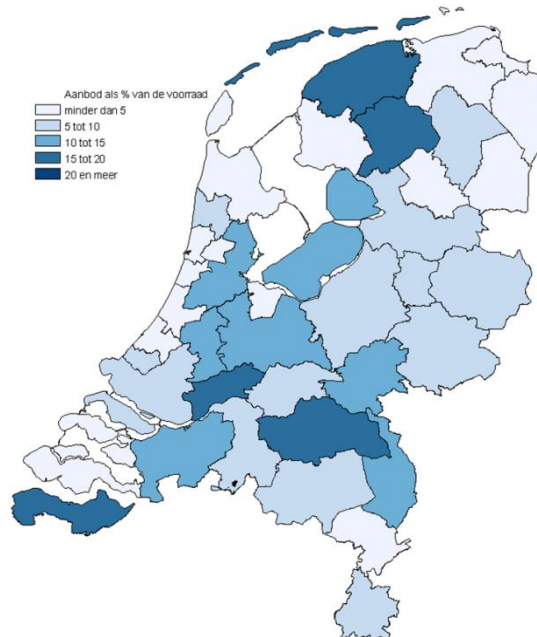
Naar deelregio zit de grootste concentratie logistiek vastgoed in Zuidwest-Gelderland, het grootste aanbod (als % van de voorraad in Midden-Gelderland).

Figuur 2.9 Concentratie van logistiek vastgoed per Corop-gebied (2015)



Bron: Bak/NVM, 2016

Figuur 2.10 Aanbod van logistiek vastgoed per Corop-gebied (2015)



Bron: Bak/NVM, 2016

Binnen Gelderland zijn de vijf belangrijkste gemeenten gemeten naar voorraad logistiek vastgoed: Tiel (478.000 m²), Wijchen (264.000 m²), Montferland (247.000 m²), Nijmegen (210.500 m²) en Ede (185.000 m²).

Rankings

In Nederland bestaan twee rankings die de regio's positioneren op basis van statistieke gegevens en expert-inschattingen, nl. Logistiek Magazine (figuur 2.11) en JLL (figuur 2.12).

Figuur 2.11 Hot Spots 2016



Bron: Vakblad Logistiek, 2016

Figuur 2.12 Ranking logistieke locaties



Bron: JLL, 2015

Uit tabel 2.2 blijkt dat de Gelderse regio's een middenpositie bekleden in de top-20 van beide ranglijsten van logistieke regio's.

Tabel 2.2 Rankings van logistiek

Hot Spots – Vakblad Logistiek

1 Venlo-Venray	11 Utrecht
2 West-Brabant	12 Maasvlakte I en II
3 Tilburg-Waalwijk	13 Rotterdam-Nieuw Reijerswaard
4 Oss-Veghel-'s-Hertogenbosch	14 Keyport Midden Limburg
5 Eindhoven-Helmond	15 Zwolle-Kampen-Meppel
6 Schiphol	16 Liemers
7 Arnhem-Nijmegen	17 Noordzee-kanaalgebied
8 Rivierenland (Tiel-Geldermalsen)	18 Almere-Zeewolde
9 Zuid-Limburg	19 A12 Corridor
10 Twente	20 Vlissingen-Terneuzen

JLL Ranking

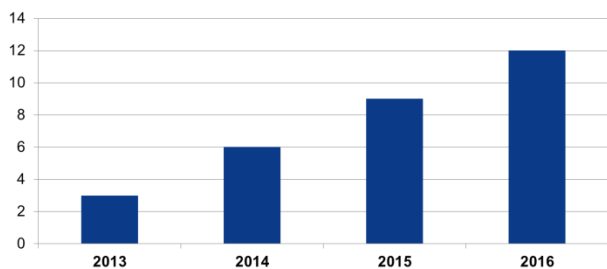
1 Noord-Limburg	11 Veluwe
2 Zuid-Limburg	12 Zuidoost-Zuid-Holland
3 Zuidoost-Noord-Brabant	13 Noordoost-Noord-Brabant
4 West-Noord-Brabant	14 Flevoland
5 Midden-Noord-Brabant	15 Zuidwest-Gelderland
6 Groot-Rijnmond	16 Overig Zeeland
7 Groot-Amsterdam	17 Midden-Limburg
8 Utrecht	18 Oost-Zuid-Holland
9 Arnhem-Nijmegen	19 Achterhoek
10 Noord-Overijssel	20 Overig Groningen

3 Opkomst van mega distributiecentra

Ontwikkelingen tot nog toe

De laatste jaren is er sprake van de opkomst van megadistributiecentra (ook wel XXL-dc's genoemd). Dat zijn distributiecentra met een minimale warehouse oppervlakte van 40.000 m² (de grondkavel is doorgaans 6 ha of meer). Uit een onderzoek van Buck Consultants International, gepubliceerd in juni jl. blijkt dat er in totaal in de periode 2013-2016 30 nieuwe XXL-distributiecentra zijn gerealiseerd/ aangekondigd (figuur 3.1). De sterke concentratie is in de provincie Noord-Brabant (43%), gevolgd door Limburg (23%) en Zuid-Holland met 17%. Ook hier komt Gelderland op de vierde plaats (4 vestigingen, 13%).

Figuur 3.1 Gerealiseerde/aangekondigde XXL-dc's



Bron: BCI, 2016

Figuur 3.2 XXL DC-kaart van Nederland



De XXL-dc's worden gerealiseerd door 4 typen partijen:

- retailers/ on-line shops, bijv. Primark, Action, Lidl, Bol.com;
- producenten/ brandowners, bijv. Tesla, Michael Kors;
- logistieke dienstverleners, bijv. Rhenus, DB Schenker, Nabuurs, Arvato;
- logistieke ontwikkelaars zoals Goodman of Prologis, die voor meerdere gebruikers (geheel of gedeeltelijk op risico) ontwikkelen.

De trend van megadistributiecentra is ook in het buitenland waarneembaar, m.n. VS (Andreoli c.s., 2010), Verenigd Koninkrijk (Helps, 2014) en Duitsland (CBRE, 2013b; Linsin, 2013).

In Gelderland zijn in de periode 2013-2016 vier megadistributiecentra gevestigd: één retailer en drie logistiek dienstverleners (zie tabel 3.1).

Tabel 3.1 Megadistributiecentra in Gelderland (2013-2016)

	<ul style="list-style-type: none"> • Locatie: Tiel, Bedrijvenpark Medel • Gebruiker: Kuehne+Nagel (logistiek dienstverlener, multi client operatie) • Omvang DC: 63.000 m² • Oppervlakte kavel: 7,9 hectare • Status: in gebruik
	<ul style="list-style-type: none"> • Locatie: Oosterhout, Park 15 • Gebruiker: Nabuurs, (logistiek dienstverlener met 3 grote klanten in het pand op Park 15: KraftHeinz, Mars en SCA) • Omvang DC: 61.000 m² • Oppervlakte kavel: 9,4 hectare • Status: in aanbouw
	<ul style="list-style-type: none"> • Locatie: Oosterhout, Park 15 • Gebruiker: Lidl (Retailer) • Omvang DC: 50.000 m² • Oppervlakte kavel: 16 hectare • Status: in aanbouw
	<ul style="list-style-type: none"> • Locatie: 's-Heerenberg, DocksNLD • Gebruiker: DSV Solutions (logistiek dienstverlener, multi client operatie) • Omvang DC: 41.000 m² • Oppervlakte kavel: 6,3 hectare • Status: aangekondigd juni 2016

Drijfveren achter de opkomst van mega dc's

Uit literatuuronderzoek (zie literatuurlijst) en eigen onderzoeken komen 8 drijvende krachten naar voren achter de opkomst van mega DC's:

- 1 Door globalisering en offshoring/ outsourcing naar m.n. Azië zijn de supply chains (letterlijk) langer en complexer geworden, hetgeen grotere transferknooppunten voor de Europese markt vergt. Hier worden zendingen uit de hele wereld bij elkaar gebracht (merge in transit), alle container shipments uit elkaar gehaald (break bulk) en vervolgens per afzetregio/ klant als zending klaargemaakt (coordination of deliveries).
- 2 Een aantal (r)etailers, producenten en logistieke dienstverleners realiseren één DC voor zowel de bediening van winkels als individuele consumenten. Dit zijn fors verschillende logistieke concepten (met elk hun eigen specifieke ruimtevraag), maar uitgevoerd vanuit één gebouw.
- 3 De productvariëteit is bij veel (r)etailers en producenten toegenomen (economies of scope) en tegelijkertijd wil men de consument niet teleurstellen. Beiden leiden tot grotere voorraad en dus grotere dc's.
- 4 De fysieke ruimte die nodig is voor het B2C-deel is verhoudingsgewijs groot, omdat het verpakken van kleine zendingen meer ruimte vergt en dat geldt zeker voor het behandelen van de returns (inspectie, ompakken en weer verzendklaar maken van producten, die door consumenten - bij nader inzien - toch niet zijn gekocht en dus geretourneerd).
- 5 Toepassing van de nieuwste informatietechnologie (gericht op snelheid) en (arbeids)kostenbesparende material handling-technologie (bijv. robots, automatisering van pick-orders) vergt schaalgrootte (economies of scale), hetgeen leidt tot grotere dc's.
- 6 Voor alle partijen speelt dat schaalbaarheid van hun logistieke operaties van groot belang is. Dat leidt er toe dat bedrijven een grotere kavel willen dan strikt noodzakelijk voor hun gebouw nu nodig is, om zo nodig in de toekomst op dezelfde locatie te kunnen uitbreiden.
- 7 Een aantal logistieke dienstverleners consolideren hun vestigingsnetwerk in Nederland naar 1 tot maximaal 3 vestigingen om schaalgrootte (lees: kostenbesparing) te bewerkstelligen. Bovendien zijn een aantal door logistieke dienstverleners overgenomen dc's van verladers (in het kader van outsourcing aan logistieke dienstverleners) aan het einde van hun contractperiode, zodat ze nu ook in het netwerk van logistieke dienstverleners kunnen worden geconsolideerd. Geconsolideerde vestigingen worden door consolidatieslagen automatisch groter.
- 8 Veel logistieke dienstverleners bedienen meerdere klanten vanuit een groot DC. Zij krijgen daardoor schaalvoordelen bijv. combinatie van outdoor shipments, flexibele inzet medewerkers voor meerdere klanten, lagere overhead/ minder management.

Belangrijke vraag is of de opkomst van mega dc's een blijvende trend is of een kortstondig fenomeen. In tabel 3.2 zijn de drijvende krachten achter de opkomst van megadistributiecentra voor 3 doelgroepen beoordeeld.

Deze beoordeling is allereerst gebaseerd op een BCI-teamanalyse; vervolgens is het schema van tabel 3.2 voorgelegd aan een aantal logistiek vastgoedontwikkelaars en -beleggers, zoals Goodman, Segro, DHG, Dokvast, AEW.

Bij de beoordeling is gebruik gemaakt van de volgende indicatoren:

- + : trend zet door
- 0 : kortstondig effect
- : trend op korte termijn voorbij
- +/- : geen dominante trend in de betreffende doelgroep

Tabel 3.2 Drijvende krachten achter groei mega DC's

Drijvende kracht	Logistieke		
	dienstverleners	(R)etailers	Producenten
1 Wereldwijde verlenging en vergroting complexiteit supply chains	+	+	+
2 Beleving van shops en individuele consumenten vanuit één DC	+	+/-	+/-
3 Toename productvariëteit en voldoende voorraad	+	+	+
4 Fysieke ruimte voor packing & shipping en handling returns	+	+	+
5 Toepassing nieuwste informatie- en material handlingtechnologie vergt schaalgrootte	+	+	+
6 Schaalbaarheid van locatie	+	+	+
7 Consolidatie logistieke dienstverleners	+	n.v.t.	n.v.t.
8 Multiclient DC's bij logistieke dienstverleners vergen schaalvoordelen	+/-	n.v.t.	n.v.t.

Bron: Buck Consultants International

Uit de tabel blijkt dat verwacht mag worden dat de trend naar schaalvergroting c.q. megadistributie zich zal voortzetten. De aantrekkelijkheid van een mega dc wordt gevormd door de voordelen van schaalgrootte (hogere effectiviteit; lagere kosten door efficiency), het inspelen op specifieke logistieke wensen (bijv. ruimte voor afhandeling van returns bij e-fulfilment) en veranderingen in supply chains (bijv. verschuiving voorraad van winkels naar dc).

Bij deze hoofdconclusie passen de volgende vier opmerkingen:

Nederland is - anders dan bijvoorbeeld Duitsland - géén groot industrieel land. Nederland moet het vooral hebben van op de internationale markt gerichte logistieke dienstverleners en e-tailers. Daarbij speelt de **aantrekkelijkheid van het Nederlandse logistieke vestigingsklimaat** in een concurrerend 'Umfeld' een belangrijke rol.

Een tweede opmerking betreft de door alle geraadpleegde experts verwachte **verdere groei van on-line sales**. Recentelijk heeft AXA Investment Management een poging gedaan om de groei van on-line sales te vertalen naar extra logistieke ruimte (tabel 3.3). hieruit blijkt dat de groei van on-line sales in Nederland in 5 jaar tijd 500.000 m² extra logistieke ruimte vergt.

Tabel 3.3 Groei on-line verkopen en de daarvoor benodigde ruimte

	Online sales 2015 (Euro mrd)	Online sales 2020 (Euro mrd)	Benodigde logistieke ruimte (mln m ²)	Groei per jaar 2015-2020
Verenigd Koninkrijk	55	70	1,2	5,0%
Duitsland	45	68	1,8	8,7%
Frankrijk	31	53	1,7	11,3%
Spanje	8	19	0,8	18,6%
Italië	6	14	0,6	16,9%
Nederland	6	13	0,5	16,5%
Zweden	4	9	0,4	16,0%
Polen	4	11	0,5	20,0%
Europa	146	243	7,5	10,7%

Bron: AXA-IM, 2016

Tegelijkertijd speelt er overigens bij e-fulfilment ook *schaalverkleining*: dichtbij steden worden kleine dc's/PUDO's (Pick-up - Drop off points) gevestigd, om klanten snel te kunnen beleveren (orde van grootte: meestal onder de 2.500 m²). Met de opkomst van levering van via internet bestelde verse (en dus bederfelijke) producten worden dergelijke kleinschalige stedelijke dc's alleen maar meer gerealiseerd.

Een derde opmerking betreft het **onderscheid omvang gebouwen versus omvang kavel**. Vanuit vastgoedperspectief (risico) én operationele wensen is een omvang van één gebouw van 80.000-100.000 m² wel het maximum (uitzonderingen à la Amazon daargelaten). Daarnaast verkiezen logistieke dienstverleners en e-tailers meerdere gebouwen op één locatie (of de mogelijkheid daartoe). Het leidt o.a. tot de logistieke campussen van bedrijven als DHL en Rhenus. Een campus van meerdere grote gebouwen levert meer flexibiliteit en minder risico dan één supergroot gebouw. De gebouwen zelf worden overigens hoger (tot 16 meter), vanwege het inbouwen van 2-3 mezzanine-vloeren.

Ten vierde maken de geïnterviewde vastgoedontwikkelaars zich zorgen over de beschikbaarheid van goede locaties in Nederland, zowel in termen van **beschikbare, redelijk geprijsde grote kavels als het aanwezig zijn van een ruime arbeidspool**. Bij erkende hot spots als Midden-Brabant en Noord-Limburg wordt door de geïnterviewden gewezen op risico's op beide fronten (grote kavels, ruime arbeidsmarkt). Gelderse regio's zijn in dit kader niet spontaan genoemd. Locaties die multimodaal (binnenvaart, spoor) goed bereikbaar zijn, hebben duidelijk de voorkeur.

4 Positionering Gelderland voor mega distributiecentra

Gegeven de verwachte groei van mega DC's is de kernvraag of Gelderland hier klaar voor is. Deze vraag kan worden uiteengelegd in 3 deelvragen.

- A Bieden de Gelderse regio's het juiste vestigingsklimaat voor mega dc's?
- B Is in de provinciale bedrijventerreinenplanning voldoende rekening gehouden met de opkomst van mega dc's?
- C Hebben de belangrijkste op de logistieke sector georiënteerde bedrijventerreinen in Gelderland voldoende grote kavels om mega dc's te huisvesten?

Vraag A Bieden de Gelderse regio's het juiste vestigingsklimaat voor mega dc's?

De belangrijkste vestigingsplaatsfactoren voor mega dc's zijn (CBRE, 2015; Prologis, 2015; BCI, 2016):

<i>Locatiefactor</i>	<i>Beoordeling Gelderland</i>	
1 Ligging t.o.v. nationale en Europese markt	Goed ¹⁾	Geldt iets meer voor Zuidwest en Midden-Gelderland dan Veluwe en Achterhoek
2 Multimodale bereikbaarheid	Goed ¹⁾	Stelsel van snelwegen Binnenvaartterminals in Nijmegen, Doesburg, Medel In de pijplijn: <ul style="list-style-type: none">• doortrekken A15/A18• railterminal Valburg
3 Grondprijs	Goed ¹⁾	Vergelijkbaar met regio's in Brabant en Limburg
4 Ruime arbeidsmarkt	Goed ¹⁾	Geen klachten van bedrijven Startende initiatieven om (huidige en toekomstige) kwantitatieve en kwalitatieve tekorten tegen te gaan

¹⁾ Met goed wordt bedoeld: adequaat en/of in voldoende mate aanwezig.

Uit dit schema blijkt dat Gelderland over een gunstige concurrentiepositie beschikt, maar dit geldt voor de Brabantse en Limburgse regio's ook. De verschillen zijn klein. Wel liggen de

Gelderse regio's net wat noordelijker dan de in de praktijk veel gekozen corridor Rotterdam - Brabant - Noord/Midden Limburg (en Rotterdam - Midden & West-Brabant - Antwerpen).

Vraag B Is in de provinciale bedrijventerreinenplanning voldoende rekening gehouden met de opkomst van mega dc's?

De prognoses voor de ruimtebehoefte aan bedrijventerreinen van de Provincie Gelderland stammen uit 2006, weergegeven in de publicatie 'Gelderland in vier bedrijven, vier toekomstscenario's over de uitbreidingsvraag naar bedrijventerreinen 2006-2040'. Daarin heeft de provincie de landelijke prognoses (van het Centraal Planbureau, uit 2005), verder uitgewerkt voor de Gelderse context.

In de periode sinds 2006 heeft de Provincie Gelderland de prognoses onder de loep genomen, onder meer om te beoordelen of de periode van laagconjunctuur en tegenvallende uitgiften vraagt om bijstelling van de prognoses. In een onderzoekmemorandum daterend uit maart 2015 stelt de provincie zich op het standpunt dat "de verschillen tussen prognose en werkelijke uitgifte in de reeds verstreken prognosejaren worden ingelopen in de nog resterende looptijd". Met andere woorden: de tegenvallende uitgiftecijfers in de afgelopen periode (als gevolg van m.n. de economische recessie) zijn voor de provincie geen reden de prognoses naar beneden bij te stellen. Wel heeft de provincie een vertraging ingebouwd van vijf jaren: de eerder geraamde ruimtevraag voor 2020 wordt naar verwachting daadwerkelijk gerealiseerd in 2025. Onderstaande tabel vat samen hoe deze redeneerlijn uitpakt voor de Gelderse regio's.

Tabel 4.1 Ruimteprognoses Gelderland

	Oorspronkelijke prognose 2006- 2015	Uitgifte 2006-2015 (IBIS)	Oorspronkelijke prognose 2006- 2025	Geactualiseerde prognose 2016- 2025
Stedendriehoek	136,1	92,3	145,4	53,1
Achterhoek	166,4	132,9	193,4	60,5
Arnhem-Nijmegen	296,6	176,1	356,1	180
Rivierenland	232,7	193,3	297	103,7
FoodValley	137,6	132,4	186,5	54,1
Noord-Veluwe	84,1	57	107,4	50,4
Gelderland totaal	1053,5	784	1285,8	501,8

De laatste kolom (resultaat van kolom 3 minus kolom 2) is de resterende uitbreidingsbehoefte bedrijventerreinen voor de Gelderse regio's, conform de -overeind blijvende- prognoses uit 2006.

Het gehanteerde scenario (Transatlantic Market, oftewel TM) voorspelt dat de structurele banengroei na 2020 (licht) negatief wordt en voorziet dat als gevolg daarvan de uitbreidingsbehoefte na 2025 tot stilstand komt en zelfs negatief wordt. Volgens de provincie zijn er geen aanwijzingen dat de uitgangspunten van het TM-scenario achterhaald zijn. In haar actualisatie verdisconteert de provincie het verschil tussen de feitelijke uitgifte in de reeds

verstrekken prognosejaren en de geraamde uitgifte voor dezelfde jaren in de nog resterende prognoseperiode (i.c. 2016-2025). De totale uitgifte wordt daardoor weer gelijk aan de oorspronkelijke berekeningen uit 2006. De feitelijke uitgifte mag als gevolg van de conjunctuur afwijken van de prognoses, maar "bij een realistisch toekomstscenario zal na verloop van tijd de gemiddelde uitgifte over de gehele conjunctuurcyclus weer aansluiten bij het lange termijn beeld". Deze methodiek gaat ervan uit dat er geen trendbreuk optreedt in de uitgiften. In sommige andere regio's wordt nadrukkelijk verkend of de 'nieuwe economie' andere voorwaarden (kwaliteit, kwantiteit) stelt dan het in het begin van deze eeuw ontwikkeld TM-scenario. Het is buiten het bestek van deze notitie hier op in te gaan.

De vraag is vervolgens of, in het kader van de opkomst van de mega DC's, deze ontwikkeling impliciet onderdeel is van de ramingen oftewel: houden de kwantitatieve prognoses rekening met de enorme groei van de omvang van logistieke kavels en met de situatie dat in de huidige vraag al voor nagenoeg de helft (met regionale verschillen) bestaat uit groot-schalige logistiek.

Om een aantal redenen is aannemelijk in termen van cijfers (kwantitatieve ruimtebehoefte) dat de vraag naar grootschalige logistieke kavels *niet* zal leiden tot een 'extra' bovenop de geraamde ruimte-vraag. Of de vraag ook in kwalitatieve zin kan worden gefaciliteerd is een ander issue (zie vraag C).

In de scenario's van het Centraal Planbureau uit 2005 en de uitwerking daarvan van de Provincie Gelderland in 2006 is een flinke groei van de logistiek voorzien, zowel in termen van werkgelegenheid en wat betreft terreingebruik (vierkante meters per persoon) als in het aandeel van logistiek in de totale ruimte-vraag. Wel is het zo dat deze stijging (nog) hoger is dan voorzien: in plaats van de geprojecteerde stijging tot 40% van de uitbreidingsvraag is de praktijk nu al dat meer dan de helft van de vraag logistiek is, in sommige regio's zelfs 70%.

Het is echter niet zo dat (al) deze regio's opeens ruim boven de prognoses terreinen uitgeven. Eerder is er sprake van een dip in de uitgifte aan andere traditionele bedrijventerreinensectoren, zoals industrie en bouw. Het aandeel logistiek is -onder invloed van uiteenlopende economische ontwikkelingen- veel forser gestegen dan werd voorzien. Alleen die regio's die op de juiste plek liggen en de juiste logistieke propositie met o.a. grote kavels aanbieden voor (grootschalige) logistieke bedrijven, slagen er in de huidige markt in hun uitgiftetargets te realiseren. Veel 'traditionele' bedrijventerreinen in andere regio's kampen nog steeds met problemen om (resterende) kavels uit te geven.

Tegelijkertijd laten de cijfers (in bovenstaande tabel) zien dat vijf van de zes Gelderse regio's (Arnhem-Nijmegen voorop) de voorspelde behoefte voor de periode 2006-2015 niet gerealiseerd hebben. De methodiek van de Provincie Gelderland veronderstelt dat deze regio's deze achterstand in de komende tien jaar zullen inlopen.

De combinatie van (inderdaad) forse groei van de logistieke vraag, blijvend tegenvallende vraag van de overige sectoren en het feit dat de meeste regio's nog volop 'ruimte' hebben in de prognoses, resulteren per saldo in de conclusie dat er voor grootschalige logistiek puur kwantitatief bezien tot 2025 géén extra hectaren ruimte-behoefte hoeven te worden opgenomen in de bedrijventerreinenprogramma's van

Arnhem-Nijmegen voor logistiek, omdat er - in kwantitatieve zin - nog voldoende rek zit in de prognoses voor álle sectoren. Of dat op kwalitatieve gronden wel nodig is, komt hierna aan de orde.

Vraag C Hebben de belangrijkste op de logistieke sector georiënteerde bedrijventerreinen in Gelderland voldoende grote kavels om mega dc's te huisvesten?

Naast de kwantitatieve vraag is er immers ook een kwalitatieve vraag te beantwoorden: zijn de (kansrijke) regio's qua aanbod voldoende geoutilleerd voor het huisvesten van mega-dc's? In de Regio Arnhem-Nijmegen zijn - zo blijkt uit tabel 4.2 (volgende bladzijde) - 8 kavels groter dan 4 ha beschikbaar, waarvan er 3 reeds in optie zijn vergeven¹. Van de 8 grote kavels zijn 4 groter dan 8 ha (geschikt voor de echt grootschalige vragen). **Gezien de trend naar mega dc's is dit aan de (zeer) magere kant.**

Alternatieven in de regio Arnhem-Nijmegen op niet-logistieke terreinen (ervan uitgaande dat deze ook beschikbaar zouden zijn voor de logistieke sector) zijn er niet voor kavels groter dan 8 ha (er zijn 4 kavels van meer dan 4 ha beschikbaar op dergelijke terreinen, maar of deze kwalitatief geschikt zijn is onduidelijk), zo blijkt het tabel 4.3.

Tabel 4.3 Beschikbaarheid grotere kavels op terreinen in de regio Arnhem-Nijmegen op niet-logistieke terreinen

Naam	Gemeente	Uitgeefbaar opp.	Omvang grootste kavel	#kavels >4 ha	#kavels >8 ha	Ontsluiting snelweg	Afstand terminal
Kanaal II	Rheden	51.922	5.000	0	0	A348	BCTN Nijmegen, 37 minuten 37 km
Poort van Mid-Overbetu- den-Gelderland Zuid	Overbetu- we	69.100	45.623	1	0	A50	BCTN Nijmegen, 19 minuten 20 km
Pannenhuis	Lingewaard	67.100	46.026	1	0	nee	BCTN Nijmegen, 16 minuten 13 km
De Aam	Overbetu- we	124.900	68.193	2	0	nee	BCTN Nijmegen, 13 minuten 11 km
Schoenaker	Beuningen	85.300	58.019	1	0	A73	BCTN Nijmegen, 14 minuten 10 km
Totaal		398.322		5	0		

¹ Provincie Gelderland, IBIS, 2016

Wil de regio toch inspelen op deze trend dan zal snel bekeken moeten worden:

- of binnen de huidige voor logistiek beschikbare terreinen herverkaveling naar grote kavels mogelijk is;
- of binnen de voor andere clusters beschikbare terreinen geschikte mogelijkheden zijn te maken om grote logistieke vestigingen te huisvesten (vooralsnog lijken deze mogelijkheden beperkt).

Tabel 4.2 Belangrijkste op de logistieke sector gerichte bedrijventerreinen in Gelderland

Naam	Gemeente	Uitgeefbaar opp.	Omvang grootste kavel	Gem. omvang kavels	Totaal #kavels	#kavels >4 ha	#kavels >8 ha	Ontsluiting snelweg	Afstand terminal
Docks NLD	Montferland								
• vrij uitgeefbaar		0	x	x	x	x	x] Ja, op A12	Rhein-Waal-Terminal, 11 minuten 7 km
• in optie		159.838	49.908	31.968	5	1	0		
7poort									
• vrij beschikbaar	Zevenaar	386.137	149.658	31.178	12	2	1] Nee	Rhein-Waal-Terminal, 20 minuten 23 km
• in optie	Zevenaar	104.924	41.130	26.231	4	1	0		
Bijsterhuizen									
• vrij beschikbaar	Nijmegen	183.508	27.512	9.658	19	0	0] Ja, op A326 en A73	BCTN Nijmegen, 13 minuten 10 km
• in optie	Nijmegen	81.432	57.483	40.716	2	1	0		
Park 15									
• vrij beschikbaar	Overbetuwe	586.549	191.642	65.172	9	3	3] Ja, op A15	BCTN Nijmegen, 12 minuten 8 km
• in optie	Overbetuwe	22.115	10.885	7.372	3	0	0		
Totaal		1.524.503	528.218	212.295	54	8	4		

Bron: Provincie Gelderland

5 Conclusies

- 1 Nederland blijkt nog immer aantrekkelijk voor verladers/logistieke dienstverleners die een op de Europese markt gericht distributiecentrum willen opzetten. De beschikbaarheid (en kosten) van personeel en de beschikbaarheid en kosten van gebouwen en grond kunnen zich ontwikkelen tot relatieve nadelen.
- 2 De regio Arnhem-Nijmegen zit in de subtop van logistieke regio's in Nederland, als naar potentieel-rankings wordt gekeken. Noord-Brabantse en Limburgse regio's scoren beter. Op provinciaal niveau scoort Gelderland een vierde plaats als het gaat om de voorraad logistiek vastgoed en eveneens een vierde plaats als gekeken wordt naar de vraag naar logistieke bedrijfsruimte in 2015. Van de top-5 logistieke provincies in Nederland heeft Gelderland met 9,7% de laagste leegstand in logistiek vastgoed.
- 3 De Provincie Gelderland heeft Buck Consultants International de volgende vragen gesteld:
 - A Is de opmars van mega dc's een langdurige trend of een kortstondige hype?
 - B Wordt met deze grote dc's in de provinciale ruimtevrageprognose voor de regio Arnhem-Nijmegen voldoende rekening gehouden c.q. zit deze vraag al verdisconteerd in de ramingen volgens het TransAtlantic Market-scenario?
 - C Zijn de (resterende) kavels op de logistieke sector georiënteerde bedrijventerreinen in kwantitatieve en kwalitatieve zin voldoende om de verwachte vraag op te vangen?

Vraag A: Is de groei van mega distributiecentra een langdurende trend of een kortstondige hype?

- 4 Achter de opkomst van mega dc's zijn 8 drijfveren te onderscheiden:
 - Wereldwijde verlenging en vergroting complexiteit supply chains
 - Beleving van shops en individuele consumenten vanuit één DC
 - Toename productvariëteit en voldoende voorraad
 - Fysieke ruimte voor packing & shipping en handling returns
 - Toepassing nieuwste informatie- en material handlingtechnologie vergt schaalgrootte
 - Schaalbaarheid van locatie
 - Consolidatie logistieke dienstverleners
 - Multiclient DC's bij logistieke dienstverleners vergen schaalvoordelen
- 5 **Uit de voorliggende verkenning blijkt dat verwacht mag worden dat de trend naar schaalvergroting c.q. megadistributie zich zal voortzetten. De aantrekkelijkheid van een mega dc wordt gevormd door de voordelen van schaalgrootte (hogere**

effectiviteit; lagere kosten door efficiency), het inspelen op specifieke logistieke wensen (bijv. ruimte voor afhandeling van returns bij e-fulfilment) en veranderingen in supply chains (bijv. verschuiving voorraad van winkels naar dc).

- 6 Van de opkomst van megadistributiecentra (> 40.000 m²) heeft Gelderland tot nog toe beperkt geprofiteerd: 4 van de 30 in Nederland nieuw gerealiseerde mega dc's in de periode 2013 - medio 2016. De attractiviteit in de vorm van ligging t.o.v. nationale en internationale markt, multimodale bereikbaarheid, grondprijs en arbeidsmarkt is gunstig te noemen, maar dat geldt voor de Brabantse en Limburgse regio's grosso modo ook. De verschillen zijn kortom klein. Wél ligt de regio Arnhem-Nijmegen net wat noordelijker dan de in de praktijk veel gekozen corridor Rotterdam - Brabant - Noord/Midden-Limburg.

Vraag B: Wordt met de opkomst van grote dc's in de provinciale ruimteprognose voor de regio Arnhem-Nijmegen voldoende rekening gehouden c.q. zit deze vraag al verdisconteerd in de ramingen volgens het TransAtlantic Market-scenario?

- 7 Uit onderzoek van de provincie Gelderland blijkt dat de uitgifte in de regio Arnhem-Nijmegen - over alle sectoren gerekend - minder is geweest dan geprognosticeerd (100 ha minder uitgifte in de periode 2006-2015 dan geprognosticeerd). In de provinciale prognosemethodiek wordt niet-gerealiseerde vraag 'doorgeschoven' naar de toekomst, d.w.z. blijft opgenomen in de vraagramingen, zij het op een later tijdstip. De logistieke sector heeft het in de regio Arnhem-Nijmegen juist wél goed gedaan.
- 8 **De combinatie van forse groei van de logistieke vraag, blijvend tegenvallende vraag van de overige sectoren en het feit dat de meeste regio's nog volop 'ruimte' hebben in de prognoses, resulteren per saldo in de conclusie dat er voor grootschalige logistiek puur kwantitatief bezien tot 2025 géén extra hectaren ruimte-behoefte hoeven te worden opgenomen in de bedrijventerreinenprogramma's van Arnhem-Nijmegen voor logistiek, omdat er - in kwantitatieve zin - nog voldoende rek zit in de prognoses voor álle sectoren. Of dat op kwalitatieve gronden wel nodig is, komt hierna aan de orde.**

Vraag C: Zijn de (resterende) kavels op de logistieke sector georiënteerde bedrijventerreinen in kwantitatieve en kwalitatieve zin voldoende om de verwachte vraag op te vangen?

- 9 Uit de analyse blijkt dat in de regio Arnhem-Nijmegen 8 kavels groter dan 4 ha beschikbaar zijn, waarvan er 3 reeds in optie zijn vergeven². Van de grote kavels zijn 4 groter dan 8 ha (geschikt voor de echt grootschalige vragen). **Gezien de trend naar mega dc's is dit aan de (zeer) magere kant. Dit betekent dat de mogelijkheden om in de regio Arnhem-Nijmegen adequaat in te spelen op de groei van mega dc's gering zijn.**

² Provincie Gelderland, IBIS, 2016

10 Wil de regio toch inspelen op deze trend dan zal snel bekeken moeten worden:

- of binnen de huidige voor logistiek beschikbare terreinen herverkaveling naar grote kavels mogelijk is;
- of binnen de voor andere clusters beschikbare terreinen geschikte mogelijkheden zijn te maken om grote logistieke vestigingen te huisvesten (vooralsnog lijken deze mogelijkheden beperkt).

Mochten deze opties geen soelaas bieden dan is realisatie van (een) nieuwe bedrijfslocatie(s) voor grootschalige logistiek het overwegen waard.

Literatuurlijst

Andreoli, D./Goodchild, A./Vitasek, K. (2010), The rise of mega distribution centers and the impact on logistics uncertainty. Transportation Letters J. Ross Publishing Inc.

Axa-IM (2016), On-line sales ask for more space

BCI (2016), Mega Distributiecentra in Nijmegen: In: Kansen voor Logistiek Vastgoed

Buck, R. (2016), De internationale concurrentiepositie van Nederland als logistiek land, Algemene Ledenvergadering ND, 22 april 2016

CBRE (2013a), Retail at the forefront as demand for XXL warehouses accelerates. Op: news.cbre.co.uk

CBRE (2013b), The market for XXL warehouses in Europe

CBRE Research (2015a), XXL Warehouses become darling of European Industrial and Logistics Market. Heuer Dialog

CBRE (2015b), Global & Emerging Logistics Hub

CBRE Research (2016), New construction is picking up the pace. CBRE Research Document

Cruz-Meija, O./Vilalta-Perdomo, E./Monsreal, (2009) Merge-in-Transit (MiT) retailing: rapid fulfillment, mass customization, and postponement. Universidad Autónoma del Estado de México/University of Lincoln/Texas A&M University

Dijkhuizen, Bas (2013), Flinke toename in vraag naar 'XXL-distributiecentra'. Op: Logistiek.nl/warehousing/nieuws/2013

Dijkhuizen, Bas (2013), Logistiek vastgoed: XXL-dc, landmark Wehkamp en LPM. Op: Logistiek.nl/warehousing/nieuws/2013

Gariel, A (2013), The market for XXL Warehouses in Europe. CBRE

Goodman (2015), E-commerce facts

Helps, L. (2014), Demanding times for big sheds. Op: logisticsmanager.com/2014

Hoekstra, M. (2015), Locatiedynamiek bij Europese distributiecentra (Rotterdam)

Linsin, J. (2013), E-Commerce & Logistiek: XXL-Warehouses vs. Cross-docks – was bringt die Zukunft? Op: heuer-dialog.de/insight-2013-04

Schellens, W./Sluys van der, F. (2016), Logistiek Vastgoed blijft populair in Nederland. Op: website DTZ