

'Ook logistiek vraagt binnenstedelijk heel snel om ruimte!'

27-06-2018 12:53

E-commerce groeit exponentieel en ook fysieke winkels moeten voortdurend bevoorrad worden om de consument met een snel veranderend assortiment te blijven verleiden. Juist die 'last mile delivery' is in grote steden een behoorlijke uitdaging. Er ontstaat een gat tussen de nieuwe vraag en het huidige logistieke vastgoedaanbod. Hoe kunnen logistieke dienstverleners en vastgoedpartijen elkaar aanvullen?

Onder leiding van dagvoorzitter **René Buck** (directeur Buck Consultants International) gingen diverse professionals met een achtergrond in logistiek en/of vastgoed gisteren op het VJ-congres Booming Stadslogistiek met elkaar en met de aanwezigen in gesprek. "We willen niet vaststaan in het verkeer, maar dat gebeurt toch behoorlijk vaak", stelt Buck. "Daarom worden er allerlei nieuwe logistieke concepten verzonnen, maar de ware oplossing lijkt nog niet gevonden."

Maatwerk

Vandaag staan vooral de stadsdistributiecentra - zo dicht mogelijk bij de stadskern - centraal, die het makkelijker moeten maken de laatste kilometers naar de klant te maken. Als eerste spreker nodigt Buck collega **Marcel Michon** (managing partner) uit op het podium. "Wat we willen vermijden zijn hoge kosten, straten vol trucks en bestelbusjes, een hoge CO2-uitstoot en lawaai en onveiligheid op de weg", vertelt Michon. "Gemeenten spelen daarin een belangrijke rol, maar komen vaak nog met vrij generieke oplossingen zoals venstertijden."

Michon pleit daarom voor meer maatwerk in steden. Niet alleen voor de hele stad, maar ook voor stadsdelen, die elk een andere opbouw en opgave kennen. Ook moet er een slag gemaakt worden van ontwikkelingen in de logistieke sector naar aansluitende vastgoedconcepten, hetgeen volgens Michon nog te weinig gebeurt. "Daarvoor is het belangrijk om precies te weten hoeveel en wat voor logistiek vastgoed er nodig is", stelt hij. "Wij berekenen dit in opdracht van diverse grote Nederlandse gemeenten. Aan de hand van die gegevens kan een betere inschatting worden gemaakt welk type concept op welke plek moet."

Buck Consultants International onderscheidt daarbij vijf verschillende vastgoedconcepten:

Type / schaalniveau	Locatie	Omvang	Karakteristieken
A E-fulfilment center	Corridor	> 40.000 m ²	Ontkoppelpunt richting stedelijke centra
B Stadsregionaal DC	Grote steden of ligging tussen steden	> 20.000 m ²	Combi winkellevering en home <u>deliveries</u> Combi met intermodaal
C City DC	Rand van de stad, middelgrote steden	> 5.000 m ² – 10.000 m ²	<u>Meerlaags</u> , combi met andere functies
D Goederen-uitwisselpunt	In de stad bv parkeergarages	1.000 m ²	Flexibel, soms mobiel, meerdere per stad mogelijke
E <u>Pudo</u> (Pick up drop off points)	Winkels / appartementen complexen	100 m ²	'Onbemand' werken met codes via mobiele communicatie (Amazon)

Duurzaamheid

Niet alleen snelheid en frequentie vormen een alsmaar grotere uitdaging in de logistiek, ook duurzaamheid is een steeds groter thema. **Anne-Marie Nelck** (secretaris deelmarkt TLN Distributie) zet zich er namens Transport en Logistiek Nederland (TLN) voor in de CO₂-uitstoot van wegtransport in 2030 gehalveerd te hebben. "Met het samenwerkingsverband [Green Deal ZES](#) (Zero Emission Stadslogistiek) hebben we zelfs afgesproken de bevoorrading van de binnensteden vanaf 2025 volledig emissievrij maken."

Nelck legt uit hoe een werkgroep zich inzet om deze ambities waar te maken. "Zo'n transitie kan natuurlijk niet van de ene op de andere dag worden gerealiseerd. Een overgangsfase blijft noodzakelijk. De logistieke sector is ambitieus, maar kan het niet alleen. Om de ambitie van Zero Emission te halen, is het essentieel dat de overheid meewerkt. Concreet kan dit als gemeenten privileges geven aan leveranciers die werken met emissievrije trucks, bijvoorbeeld door meer laad- en losplekken of ruimere venstertijden voor hen beschikbaar te maken. Dan hebben zij een betere kans om de investeringen in deze (aanzienlijk duurdere) trucks terug te verdienen."

Overheidsregulering

Hierna gaat Buck in gesprek met **Leen Menken** (directeur-eigenaar Foodservice Logistics) en **Nikaj van Hermon** (directeur transacties PostNL Real Estate). Wat voor eisen stelt een logistiek dienstverlener aan logistiek vastgoed? Volgens Van Hermon is het voor de kleinere stadsdistributiecentra van belang om een zo efficiënt mogelijke overslag te kunnen faciliteren. Het gebouw moet bijvoorbeeld dermate worden ingericht dat het hoogteverschil tussen een vrachtwagen en een bestelbus of andere kleine voertuigen (voor de 'last mile') snel en makkelijk te overbruggen is. Ook is ruimte voor voldoende laadpalen noodzakelijk, met het oog op (steeds meer) elektrische voertuigen.

Beide heren benadrukken dat de interesse voor stadsdistributie groot is, maar dat de rendabiliteit onder druk

staat vanwege de dure locaties. De logistiek dienstverleners vragen daarom om een helder beleid van (lokale) overheden, desnoods een beleid waarin de vrije marktwerking wordt beperkt door sterkere overheidsregulering. Als voorbeeld noemen zij concessies: vergunningen voor de exclusieve exploitatie voor de bezorging in een bepaald gebied. Bovendien kan op die manier het aantal binnenstedelijke transportbewegingen écht aanzienlijk verminderd worden.

Financiële haalbaarheid

Tot slot spreken drie vastgoedprofessionals met René Buck over de kansen en over de haalbaarheid van distributiecentra zo dicht mogelijk bij de stadskernen. Dit zijn **Rinus Verhey** (commercieel directeur Heembouw), **Tia van Beek** (head of transactions Netherlands bij Principal Real Estate Europe) en **Alexander van Gastel** (transactions manager bij PATRIZIA Logistics Management Europe).

Verhey vertelt dat Heembouw de laatste jaren steeds meer inzet op de ontwikkeling van stadsdistributiecentra en voortdurend met behulp van *location intelligence* zoekt naar 'brownfield' locaties die hiervoor geschikt zijn. Cruciaal daarvoor is de afstand tot het centrum, die zo klein mogelijk moet zijn voor de kleinere (emissievrije) vervoersmiddelen als de elektrische fiets. Een minimale omvang van 5.000 m² is ook een criterium. En uiteraard speelt ook financiële haalbaarheid een rol. Vooral dat laatste maakt het ontwikkelen van en het beleggen in stadsdistributiecentra een uitdaging: binnenstedelijke gronden zijn schaars en duur. Daarom bespreken de professionals diverse mogelijkheden om dit te verbeteren. Van Beek ziet kansen in een mix van functies, zoals een supermarkt of bioscoop in hetzelfde complex. Ook meent ze dat het voor beleggers interessant is als een logistieke partij meerdere locaties uit de logistieke keten huurt (van grote tot kleine distributiecentra), zodat het beleggen in een stadsdistributiecentrum rendabeler is doordat je zo toch schaal kunt maken. "We investeren in enorme logistieke ontwikkelingen wereldwijd", vertelt ze. "In Nederland doen we nog heel weinig met stadslogistiek, maar we kijken zeker rond."

Van Gastel investeert namens PATRIZIA sinds 2015 in logistiek, maar dan vooral in grote distributiecentra rondom de metropoolregio's in West-Europa. "We zijn een langetermijnbelegger en stadsdistributiecentra lijken in die lijn absoluut een toekomstbestendige belegging. Toch zien we ook nadelen door het kleinere volume en door veel binnenstedelijke restricties, waardoor we nog niet in deze asset class actief zijn. Bovendien worden bijna alle binnenstedelijke herontwikkellocaties benut voor woningbouw, maar ook logistiek vraagt heel snel om ruimte!"

Conclusie

Nieuwe stedelijke distributieconcepten zijn nodig en komen er ook, maar daarbij horen ook nieuwe vastgoedoplossingen in en bij steden die daarop aansluiten. Dergelijke locaties zijn echter schaars en dus duur. Dat is alleen acceptabel zolang het vastgoed de totale supply chain-kosten verlaagt, maar hoe regel je dat? Veel sprekers zien heil in een zekere mate van overheidsregulering, waarmee dan direct het probleem van overlast in de binnensteden kan worden ingetoomd. "Logistiek vastgoed is in z'n algemeenheid de laatste vijftien jaar een eigen volwassen asset class geworden, maar ik vermoed dat stadslogistiek dat ook wordt binnen tien jaar. Iedereen die hier op het congres aanwezig is levert daar nu al een bijdrage aan", sluit Buck het congres af.

Foto: Created by Freepik.