

# SAVILLS

## MEMO EERSTE AANZET TOT ANALYSE EN SEGMENTERING VAN DE LOGISTIEKE VASTGOEDMARKT

IN OPDRACHT VAN

DGBC

8 april 2020

DEFINITIEF

The Savills logo is a yellow square with the word "savills" in lowercase red letters. It is positioned in the bottom right corner of the page, partially overlapping a decorative background of small grey squares and scattered colored dots (yellow, blue, teal) that form a faint, abstract pattern.

---

# SEGMENTERING LOGISTIEKE VASTGOEDMARKT

## **Opdrachtgever DGBC**

Adres Zuid Hollandlaan 7  
Den Haag  
Telefoonnummer +31 88 55 80 100  
Contactpersoon Martin Mooij  
E-mail M.Mooij@dgb.nl

## **Opdrachtnemer Savills Consultancy**

Adres Claude Debussylaan 48  
1082 MD Amsterdam  
Postbus Postbus 75849  
1070 AV Amsterdam  
Telefoon +31 (0)20 301 2094  
Contactpersoon Mr. J. (Jordy) Kleemans  
E-mail jordy.kleemans@savills.nl

Savills Consultancy  
Amsterdam, 8 april 2020

Referentie: JKL/20043

---

## Inhoud

|   |    |
|---|----|
| 1. Scope opdracht   | 3  |
| 2. De Nederlandse logistieke markt  | 4  |
| 3. Het aantal logistieke panden in Nederland >5.000 m <sup>2</sup> per provincie  | 15 |
| 5. Het aantal logistieke panden in Nederland >5.000 m <sup>2</sup> per grootteklasse  | 17 |
| 6. Het aantal logistieke panden in Nederland >5.000 m <sup>2</sup> per energielabel   | 18 |
| 7. Het aantal en aandeel van logistieke gebruikers ingedeeld in de categorieën koel, vorstvrij en verwarmd  | 19 |
| 8. Het aantal en aandeel van logistieke gebruikers ingedeeld in de categorieën detailhandel, e-commerce, food, transport of logistiek (T&L) dienstverleners en overig | 20 |
| 9. Visie over de ontwikkeling van het aantal vierkante meters logistiek in Nederland op basis van een expert opinion.   | 21 |

---

## 1. Scope opdracht

De logistieke sector groeit hard. Voor andere sectoren zoals de kantorenmarkt wordt er veel gedaan aan duurzaamheid o.a. door DGBC. Zo heeft DGBC o.a. een routekaart opgesteld voor kantoren om de duurzaamheidsdoelstellingen te kunnen monitoren en te behalen. Voor de logistieke sector is deze routekaart er nog niet. Om tot een routekaart te kunnen komen is het allereerst van belang een goed inzicht in deze sector te verkrijgen. DGBC heeft Savills gevraagd of zij hierbij kan helpen.

Savills heeft ten behoeve van bovengenoemd doel daarom inzicht verschaft in de logistieke vastgoedsector, door het uitvoeren van een analyse waarin een overzicht gegeven wordt van:

1. Het aantal logistieke panden in Nederland >5.000 m<sup>2</sup>;
2. De provincie waarin deze panden gelegen zijn;
3. Het aantal panden per grootteklasse;
4. Het aantal panden per bouwjaarcategorie van 5 jaar;
5. Het aantal panden per energielabel;
6. Het aantal en aandeel van gebruikers ingedeeld in de categorieën koel, vorstvrij en verwarmd;
7. Het aantal en aandeel van gebruikers ingedeeld in de categorieën detailhandel, e-commerce, food, transport of logistiek (T&L) dienstverleners en overig. Voor de punten 6 en 7, hebben we alle panden handmatig gescand op het type gebruiker;
8. Onze visie over de groei van het aantal vierkante meters logistiek in Nederland op basis van een expert opinion.

### 1.1 Methodologie en bronnen

Om te komen tot onze analyse, hebben we eerst de gebouwen dataset van logistiek vastgoed in Nederland van Savills Nederland verrijkt met geregistreerde energie labels uit EP Online, en tevens hebben we de gebouwendataset verrijkt met de namen van gebruikers en bijbehorende SBI categorie van deze partijen volgens het Handelsregister. Vervolgens hebben we de SBI nummers van huurders ingedeeld in een 3-tal generieke groepen. Tot slot hebben we de gegevens uit de gebouwendataset geaggregeerd om diverse doorsnedes van de logistieke vastgoedvoorraad te kunnen geven in een bondige memo.

Voor het samenstellen en verrijken van de gebouw dataset van logistiek vastgoed in Nederland is gebruik gemaakt van de gebouwendataset van Savills. Deze dataset is lands-dekkend en heeft als basis de bekende BAK dataset. Over de jaren heeft Savills deze basis verbeterd en verrijkt op basis van diverse bronnen, waaronder de BAG en makelaars, taxateurs en onderzoekers werkzaam bij Savills. Voor deze analyse zijn aanvullend de navolgende bronnen gebruikt: EP Online, KvK Handelsregister.

Belangrijk is dat we voor logistiek de navolgende definitie hebben gehanteerd: gebouwen in Nederland met een industriële functie met een gebouwhoogte van tenminste 8 meter, groter dan 5.000 m<sup>2</sup> en met een substantieel aantal loading docks (maar tenminste 2), waarbinnen logistieke activiteiten worden verricht.

Alvorens in te gaan op bovenstaande punten (zie bovenstaande paragraaf), wordt eerst een overzicht gegeven van de logistieke vastgoedmarkt in algemene zin op dit moment.

---

## 2. De Nederlandse logistieke markt

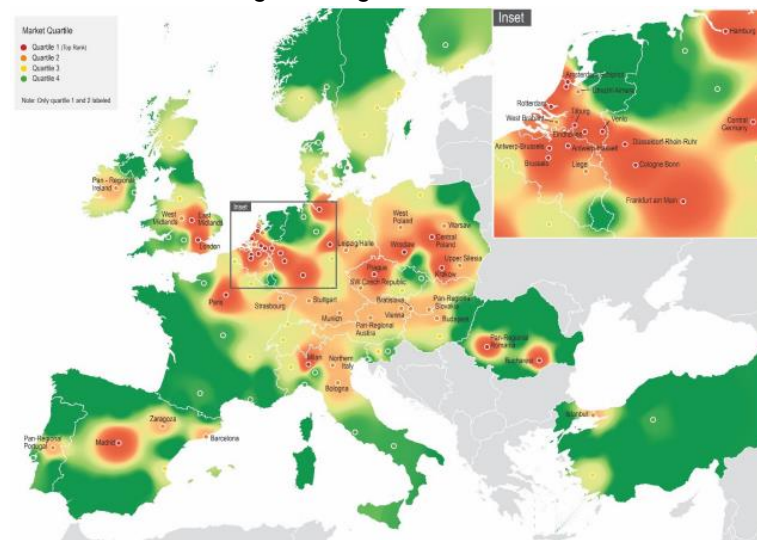
De logistieke markt vormt een belangrijk onderdeel van de bedrijfsruimtemarkt en kent (deels) afwijkende karakteristieken. In de volgende paragrafen zal nader worden ingegaan op de karakteristieken van het gevoerde beleid met betrekking tot, en de ontwikkelingen op, de Nederlandse logistieke vastgoedmarkt. Deze verschillende elementen geven de situatie van de logistieke vastgoedmarkt weer en hoe deze markt zich ontwikkelt.

### 2.1 Karakteristieken van de logistieke markt

#### *Strategische ligging*

De vraag naar logistiek vastgoed is in de afgelopen jaren gestegen door de toename van e-commerce en Supply Chain herconfiguratie. De strategische ligging van Nederland draagt bij aan deze vraag. In tegenstelling tot de kantorenmarkt, waar de focus op de Randstad ligt, kent de bedrijfsruimtemarkt een bredere spreiding over het land. De onderstaande kaart, uit onderzoek van Prologis, toont dat Nederland bij de meest aantrekkelijke logistieke locaties in Europa hoort, naar de mening van logistieke dienstverleners.

#### *Dichtheidskaart vraag naar logistieke locaties*

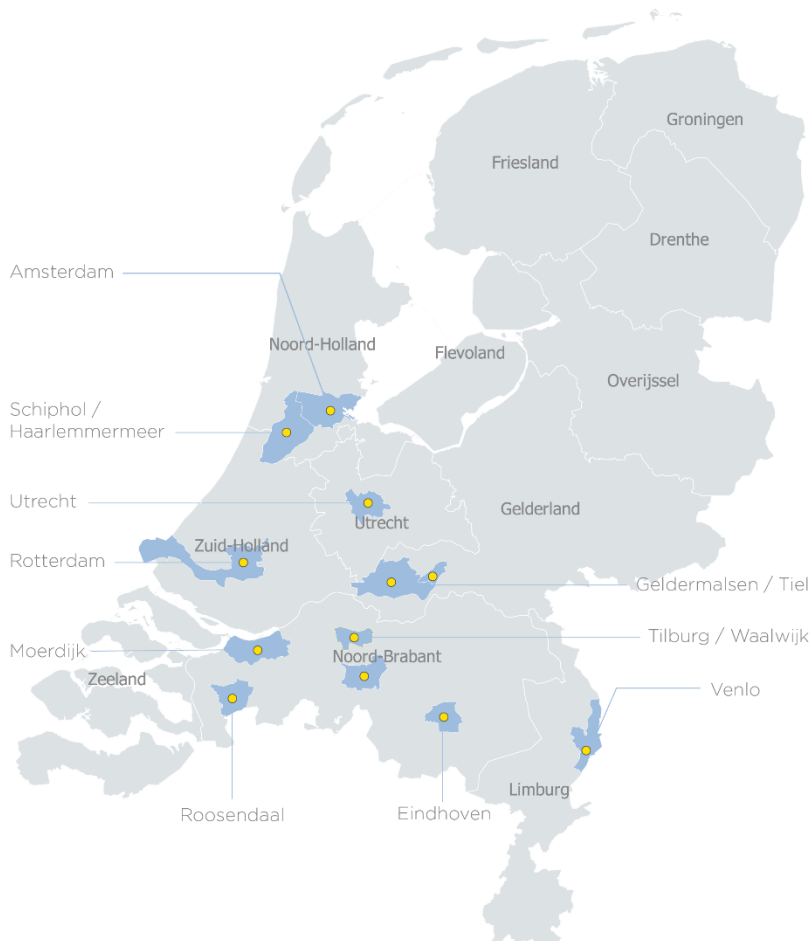


### 2.2 Voorraad en aanbod

De logistieke markt van Nederland kent een totale omvang van ongeveer 36 miljoen m<sup>2</sup>. De meeste logistieke objecten liggen met name in de logistieke 'hotspots'. De volgende kaart geeft de locatie van deze hotspots weer.

---

### *Kaart logistieke hotspots in Nederland*



De vraag naar logistiek vastgoed in Nederland door de groei van e-commerce, Supply Chain herconfiguratie en economische groei in de Eurozone, heeft geresulteerd in toegenomen nieuwbouwwontwikkelingen. Vanwege de aanhoudende vraag zijn deze nieuwe ontwikkelingen deels ook speculatief ontwikkeld om tegemoet te komen aan de (mogelijke) toekomstige vraag. Het aandeel van speculatieve nieuwe ontwikkelingen is ongeveer 30% - 35% van alle nieuwe ontwikkelingen.

Het aantal onttrekkingen was de afgelopen jaren zeer minimaal. De combinatie van (speculatieve) nieuwe ontwikkelingen en het kleine aantal onttrekkingen leidde in 2019 tot een toename van de voorraad tot 37,7 miljoen m<sup>2</sup>. Momenteel worden meer en meer distributiecentra gerealiseerd op locaties buiten de traditionele logistieke hotspots, zoals in Waddinxveen of Lelystad. Redenen hiervoor zijn dat grondprijzen op deze locaties vaak lager zijn of dat personeel gemakkelijker kan worden aangetrokken.

### 2.3 Huidige balans vraag en aanbod

In de volgende tabel wordt de huidige balans weergegeven tussen de vraag en het aanbod per marktsegment. Hierbij wordt een onderscheid gemaakt tussen de logistieke markt in de logistieke hotspots, in de Randstad en hierbuiten. Deze markten classificeren zich immers anders. Per segment en gebied is aangegeven of het aanbod en de vraag in de afgelopen periode zijn gestegen. Vervolgens is aangegeven of er op dit moment een mismatch aanwezig is. De kleur groen betekent geen mismatch. De kleur rood betekent een grote mismatch. Met een letter wordt aangegeven de mismatch gaat om een tekort (T) of een overschot (O) van het vastgoed.

Tabel ontwikkelingen op de logistieke markt naar gebied en segment

|  |  |           | Vraag | Aanbod | Beoordeling huidige mismatch vraag en aanbod |
|--|--|-----------|-------|--------|--|
| Logistieke hotspots                      | <i>Bijvoorbeeld Schiphol, Venlo en Moerdijk</i>        | Prime     | ↑     | ↑      | T  |
|  |  | Secundair | →     | →      |  |
| Randstad (exclusief logistieke hotspots) | <i>Bijvoorbeeld Waddinxveen en Alphen aan den Rijn</i> | Prime     | ↑     | ↑      |  |
|  |  | Secundair | →     | →      |  |
| Zuid Nederland                           | <i>Bijvoorbeeld Breda en Den Bosch</i>                 | Prime     | →     | →      |  |
|  |  | Secundair | →     | →      | O  |
| Overig Nederland                         | <i>Bijvoorbeeld Arhem en Groningen</i>                 | Prime     | →     | →      |  |
|  |  | Secundair | →     | →      | O  |

---

## 2.4 Beleid voor de logistieke markt

De rol van de nationale overheid binnen de logistiek markt is beperkt. De beslissingen omtrent logistieke vastgoed (her)ontwikkelingen liggen namelijk decentraal bij de gemeenten. Zij hebben invloed op het gebruik door middel van het bestemmingsplan. Indien ontwikkelingen van bedrijvenparken gemeentegrenzen overschrijden, dan wordt door middel van samenwerking tussen de betreffende gemeenten een bestemmingsplan opgesteld voor de ontwikkeling.

Sommige gemeenten lijken zich te focussen op een bepaalde sector binnen de logistiek. Zo zijn Moerdijk en Rotterdam meer gericht op chemie en gevaarlijke stoffen dan andere gemeenten. Aan de andere kant van het spectrum zitten de gemeenten die open staan voor nieuwe gebruikers ongeacht de specifieke invulling van het logistiek. Dit maakt dat bepaalde gemeenten in meer of mindere mate filteren op het type gebruiker en hierdoor niet alle mogelijke ontwikkelplannen toelaten wanneer deze niet in lijn zijn met de eisen die de gemeente hieraan stelt.

Ten slotte beïnvloedt de provincie de logistieke markt door strategisch ruimtelijk ordeningsbeleid. Hoewel dit beleid niet juridisch bindend is, vereist het afwijken van dit beleid een duidelijke onderbouwing tijdens een gemeentelijke bestemmingsplanprocedure. Daarnaast is de provincie verantwoordelijk voor het verlenen van milieuvergunningen.

## 2.5 Overige ontwikkelingen

### *E-commerce*

Door de economische groei en de stijging van consumentenbestedingen in Nederland is de e-commerce sector in 2019 opnieuw gegroeid (+14% JoJ). De index met de omzet van de Nederlandse e-commerce geeft aan dat vooral de online aankopen via multi/omnichannels stijgen. Momenteel ervaren dit type winkeliers een groeiende omzet. Door de komst van Amazon in Nederland en de groei van AH, Jumbo en Picnic stijgt de omzet van webshops naar verwachting met 12% in 2020.

Hoewel het gebruik van e-commerce in Nederland het hoogste is in de EU, zijn internet aankopen momenteel 'slechts' goed voor 10-11% van de omzet van de totale Nederlandse detailhandel. Dit betekent dat de Nederlandse consumenten beter hun weg vinden naar online winkelen in vergelijking met consumenten in andere Europese landen, terwijl bestedingen via e-commerce kanalen lager is. De groeipotentie van e-commerce in Nederland lijkt daarom groot. De verwachting is dat de vraag naar logistiek vastgoed gaat groeien als gevolg van deze ontwikkeling. Niet alleen in hotspots, maar ook op locaties in of nabij grote steden.



---

Grafiek e-commerce gebruik en verkopen in Nederland



### Groot, groter, grootst

De logistieke markt heeft te maken met een schaalvergroting. Er is steeds meer vraag naar grootschalige logistieke ruimte. Aangezien grond in de Randstad hiervoor schaars is, vindt de ontwikkeling van deze XXL logistiek daarom met name plaats in gebieden buiten de Randstad, zoals in Noord-Brabant en Limburg.

### 'Agglo-logistiek'

E-commerce heeft de manier waarop consumenten aankopen doen, sterk doen veranderen. Door de groei van deze markt laten consumenten steeds vaker producten thuis afleveren, waarbij de bezorgtijd zo kort mogelijk moet zijn. Om bezorgtijden te minimaliseren dienen distributiecentra ook zo dicht mogelijk bij de stad te zijn gelegen, ook wel 'Urban Warehouses' genoemd. Dit concept komt in Nederland nog weinig voor doordat de reistijden naar de centra van grote steden kort zijn. Hierdoor zal er eerder nog 'agglo-logistiek' ontstaan. Dit zijn nieuwe logistieke locaties, buiten de huidige logistieke hotspots, waarvandaan een gehele agglomeratie in een korte tijd kan worden bereikt en bevoorrad. Een voorbeeld hiervan is Bleiswijk, waarvandaan de binnensteden van de vier grootste steden in Nederland binnen een uur bereikt kunnen worden.

---

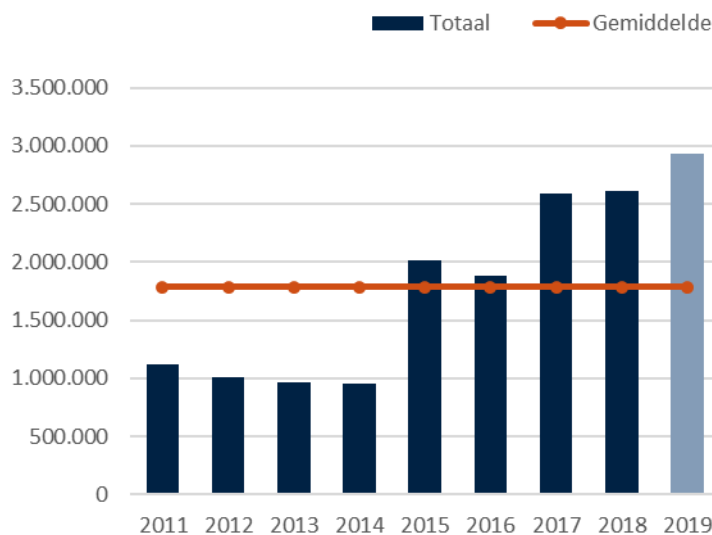
### *Automatisering en robotisering*

Ook in de logistieke markt wordt gebruik gemaakt van automatisering en robotisering. Ondanks dat het bedrijfsproces wordt versneld, is de invloed op het vastgoed zelf nog minimaal. Dit komt doordat logistieke ruimten die specifiek zijn ingericht op de behoeften en eisen van een bepaalde huurder minder makkelijk opnieuw te verhuren zijn na het vertrek van de oorspronkelijke huurder. Er is een grotere vraag naar standaard afmetingen van logistieke ruimte, waardoor automatisering en robotisering alleen plaatsvindt binnen de standaard maatvoering. Dergelijke concepten worden hierdoor al snel te duur in vergelijking met traditionele concepten.

### *Gebruikersmarkt nader beschouwd*

De vraag naar logistiek vastgoed is de afgelopen jaren significant toegenomen, in 2018 lag de opname op 2,6 miljoen m<sup>2</sup>. Naast het feit dat er meer gebruikers op de markt actief zijn, is het gemiddeld aantal vierkante meters per transactie ook gestegen (door schaalvergroting in de sector).

### *Grafiek opname logistiek 2011 – 2019*



In de periode tot 2018 verlichtte het overaanbod van logistieke ruimte en de omvang van speculatieve nieuwe ontwikkelingen de druk op de logistieke gebruikersmarkt op de meeste locaties. Dit heeft huurgroei de afgelopen jaren voorkomen. Huurniveaus in de Nederlandse logistieke markt zijn daarom al geruime tijd extreem stabiel.

---

Te ontwikkelen land op de beste locaties wordt in toenemende mate schaars. De recente maatregel van de Raad van State aangaande het Programma Aanpak Stikstof (PAS) heeft geresulteerd tot vertraging van vele bouwprojecten. Naar verwachting resulteert deze impasse in een serieuze vertraging in de pijplijn van nieuwe logistieke ontwikkelingen, waardoor de druk nog meer oploopt. Als gevolg hiervan zal de leegstand verder afnemen. Incentives op toplocaties nemen daarom al af. Als gevolg hiervan stijgen de netto huurprijzen op deze locaties. Dit een mogelijke indicatie voor aanstaande stijgende bruto huurprijzen (zie onderstaande tabel). Wij zijn van mening dat nieuwe ontwikkelingen in de belangrijkste hotspots niet in staat zullen zijn om de toenemende vraag bij te houden naarmate de beschikbaarheid van bouwgrond steeds krappere wordt. Door de aanhoudende hoge vraag en toenemende schaarste is verdere huurgroei in de hotspots waarschijnlijk (zie onderstaande tabel).

*Tabel Huurniveau in de logistieke hotspots*

| <b>Logistieke Hotspot</b> | <b>Prime bruto huren 2019 Q4</b> |
|---------------------------|----------------------------------|
| <b>Schiphol</b>           | €90 m <sup>2</sup> (-5% JoJ)     |
| <b>Amsterdam</b>          | €65 m <sup>2</sup> (stabiel)     |
| <b>Rotterdam</b>          | €70 m <sup>2</sup> (+3% JoJ)     |
| <b>Utrecht</b>            | €67,5 m <sup>2</sup> (+4% JoJ)   |
| <b>Eindhoven</b>          | €55 m <sup>2</sup> (stabiel)     |
| <b>Tiel/Geldermalsen</b>  | €52,5 m <sup>2</sup> (stabiel)   |
| <b>Moerdijk</b>           | €52,5 m <sup>2</sup> (stabiel)   |
| <b>Tilburg</b>            | €55 m <sup>2</sup> (stabiel)     |
| <b>Roosendaal</b>         | €50 m <sup>2</sup> (stabiel)     |
| <b>Venlo</b>              | €52,5 m <sup>2</sup> (+5% JoY)   |

---

Als gevolg van de schaarste kijken logistieke gebruikers in toenemende mate naar alternatieve locaties, buiten de logistieke hotspots. Ondanks dat de economische groei in de eurozone afvlakt, blijft de vraag naar logistiek vastgoed hoog in Nederland.

## 2.6 Nieuwe kansrijke logistieke hotspots

Toenemende gebruikersinteresse in locaties buiten de hotspots komt niet alleen door de toenemende druk op de gebruikersmarkt in de hotspots, maar ook door de binnenlandse groei van e-commerce en toenemende vraag naar bezorging op dezelfde dag.

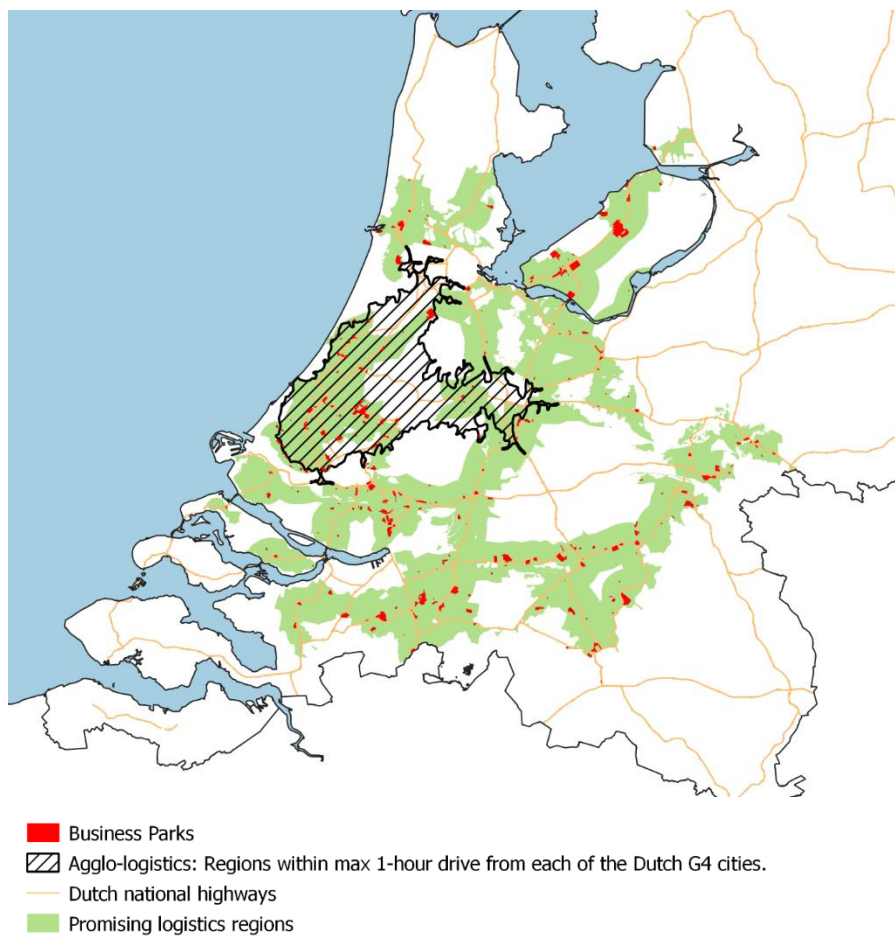
Omdat de traditionele hotspots vol raken, zijn gebruikers en beleggers op zoek naar alternatieve locaties. Savills heeft op basis van een analyse de meest veelbelovende locaties in kaart gebracht voor landelijke logistiek en distributie binnen de Randstad. In deze analyse zijn belangrijke zaken zoals de beschikbaarheid van arbeid, arbeids- en landkosten, afstand tot aan (snel)wegen en de afstand tot de voornaamste

---

---

afzetmarkten meegenomen. Dit zijn de belangrijkste criteria die voor logistieke dienstverleners van belang zijn bij een (her)huisvesting. Vanzelfsprekend zijn (beschermde) natuurgebieden (Natura 2000, nationale parken en natuurmonumenten) niet meegenomen als mogelijke vestigingslocaties. De volgende kaart geeft de locaties van mogelijke nieuwe logistieke hotspots op basis van de genoemde analyse weer.

*Kaart veelbelovende regio's voor logistieke gebruikers*

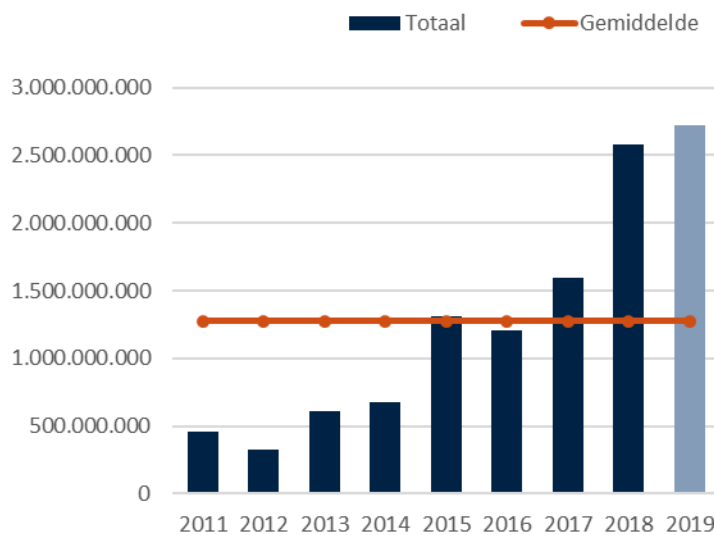


---

## 2.7 Beleggingsmarkt onder de loep

De beleggingsmarkt van het logistieke vastgoed volgt hetzelfde patroon als dat van de gebruikersmarkt in de afgelopen jaren. Onderstaande grafiek geeft aan dat er in 2019 ruim € 2,7 miljard werd belegd in logistiek vastgoed. Beleggingen vonden in toenemende mate plaats buiten de traditionele hotspots. Door de aanhoudende interesse van beleggers, onder meer door de aanhoudende lage rente, zijn de bruto aanvangsrendementen tevens aanzienlijk gedaald. Momenteel bewegen de scherpste aanvangsrendementen voor logistiek vastgoed naar 4%. Het voordeel van verkopers is dat de groeiende interesse van beleggers en het daarop volgende tekort van logistiek vastgoed ook resulteert in een toenemend aantal aandelentransacties. Door de huidige marktcondities zijn kopers in toenemende mate genoodzaakt om deel te nemen aan dergelijke transacties.

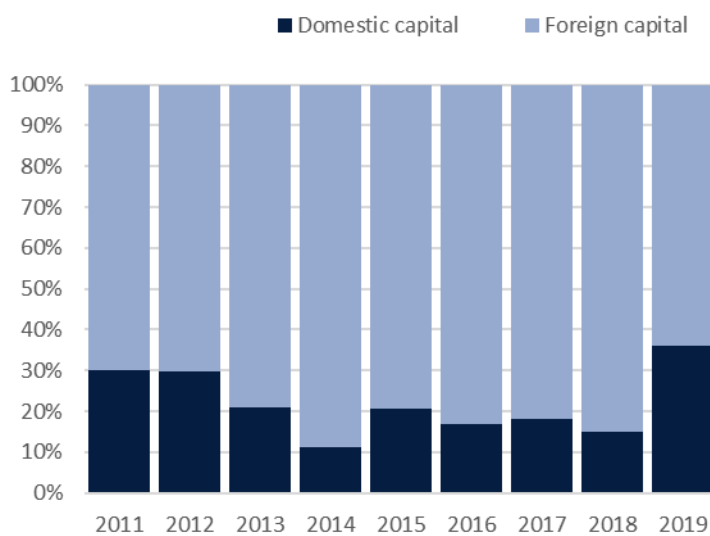
Grafiek beleggingsvolume logistiek 2011 – 2019



---

De logistieke markt wordt voornamelijk gedreven door buitenlands kapitaal. In 2019 bedroeg het aandeel van buitenlandse beleggingen ten opzichte van het totale beleggingsvolume circa 47%. In toenemende mate vinden logistieke beleggingen plaats op locaties buiten de traditionele hotspots. Dit toont aan dat de ontwikkelingen in de beleggingsmarkt de ontwikkelingen in de logistieke gebruikersmarkt volgen.

*Grafiek beleggingsvolume naar herkomst*



## 2.8 Kansen, bedreigingen en verwachtingen

Macro-economische ontwikkelingen vormen de basis voor de richting waarin de logistieke gebruikers- en investeringsmarkt zich naar verwachting zullen ontwikkelen. Hoewel de economie van de Eurozone nog steeds goed presteert, leiden de effecten van internationaal protectionisme en Brexit tot een afnemend sentiment in de industriesector. In tegenstelling tot de industriesector presteren de service- en retailsector opvallend goed. Zoals in de voorgaande kwartalen, blijft e-commerce met name sterk presteren. Overall beweegt de economie in de Eurozone zich naar een periode van afnemende economische groei.

De vooruitzichten voor de markt van logistiek- en transportserviceproviders variëren aanzienlijk in deze economie. In Nederland vertaalt dit zich in toenemende onzekerheid en risico's voor de Europese distributie, terwijl binnenlandse groei van e-commerce de groeivoorzichten voor nationale distributie en last-mile distributie positief beïnvloedt.

Net als in andere vastgoedsectoren blijft de locatie de belangrijkste factor voor succes en dus interesse van beleggers. Aangezien de verwachting is dat de Nederlandse e-commerce omzet gestaag zal blijven toenemen, verwacht Savills de komende jaren een lichte voortdurende groei van de vraag naar

---

gebruikersruimte op de Nederlandse logistieke vastgoedmarkt op locaties die geschikt zijn voor nationale distributie of last-mile distributie.

Gedreven door solide e-commerce groei en de vraag naar kortere levertijden, verwachten we ook dat een toenemend deel van de logistieke beleggingen gericht zal zijn op logistiek vastgoed in stedelijke locaties. Vanwege de toenemende schaarste in de belangrijkste hotspots, zal uitbreiding van de logistieke voorraad in toenemende mate buiten de logistieke hotspots plaatsvinden.

---

### 3. Het aantal logistieke panden in Nederland >5.000 m<sup>2</sup> per provincie

Logistieke panden in Nederland zijn als volgt over Nederland verspreid.

| Provincies        | Aantal       | % (aantal)     | Som m <sup>2</sup> | % (m <sup>2</sup> ) | Min m <sup>2</sup> | Max m <sup>2</sup> | Gem m <sup>2</sup> |
|-------------------|--------------|----------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Drenthe           | 42           | 1,89%          | 531.965            | 1,41%               | 3.225              | 52.905             | 12.666             |
| Flevoland         | 49           | 2,20%          | 986.660            | 2,62%               | 3.595              | 155.300            | 20.136             |
| Friesland         | 33           | 1,48%          | 441.530            | 1,17%               | 2.075              | 46.000             | 13.380             |
| Gelderland        | 269          | 12,08%         | 4.331.054          | 11,49%              | 2.800              | 94.000             | 16.101             |
| Groningen         | 26           | 1,17%          | 341.750            | 0,91%               | 1.935              | 47.325             | 13.144             |
| Limburg           | 253          | 11,37%         | 5.311.275          | 14,08%              | 2.500              | 122.135            | 20.993             |
| Noord-Brabant     | 587          | 26,37%         | 11.183.126         | 29,66%              | 2.230              | 131.500            | 19.051             |
| Noord-Holland     | 306          | 13,75%         | 4.480.355          | 11,88%              | 2.900              | 87.000             | 14.642             |
| Overijssel        | 125          | 5,62%          | 1.628.731          | 4,32%               | 2.320              | 69.000             | 13.030             |
| Utrecht           | 112          | 5,03%          | 1.969.196          | 5,22%               | 2.500              | 68.110             | 17.582             |
| Zeeland           | 18           | 0,81%          | 327.425            | 0,87%               | 5.000              | 90.000             | 18.190             |
| Zuid-Holland      | 406          | 18,24%         | 6.175.790          | 16,38%              | 2.450              | 140.000            | 15.211             |
| <b>Eindtotaal</b> | <b>2.226</b> | <b>100,00%</b> | <b>37.708.857</b>  | <b>100,00%</b>      | <b>1.935</b>       | <b>155.300</b>     | <b>16.940</b>      |

Uit bovenstaande tabel blijkt dat een groot gedeelte van de Nederlandse logistiek gelegen is in Noord-Brabant. Het is te verwachten dat in andere provincies, zoals bijvoorbeeld Zuid-Holland, het volume spoedig gaat toenemen, door de opkomst van e-commerce.



#### 4. Het aantal logistieke panden in Nederland >5.000 m<sup>2</sup> per bouwjaarcategorie van 5 jaar

Logistieke panden in Nederland zijn als volgt over bouwjaar categorieën verspreid.

| Bouwjaarcategorie | Aantal       | % (aantal)     | Som m <sup>2</sup> | % (m <sup>2</sup> ) | Min m <sup>2</sup> | Max m <sup>2</sup> | Gem m <sup>2</sup> |
|-------------------|--------------|----------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| <1900 of onbekend |              |                |                    |                     |                    |                    |                    |
| 1900-1904         | 1            | 0,04%          | 11.100             | 0,03%               | 11.100             | 11.100             | 11.100             |
| 1920-1924         | 1            | 0,04%          | 49.935             | 0,13%               | 49.935             | 49.935             | 49.935             |
| 1925-1929         | 1            | 0,04%          | 26.402             | 0,07%               | 26.402             | 26.402             | 26.402             |
| 1935-1939         | 1            | 0,04%          | 8.000              | 0,02%               | 8.000              | 8.000              | 8.000              |
| 1940-1944         | 1            | 0,04%          | 29.000             | 0,08%               | 29.000             | 29.000             | 29.000             |
| 1945-1949         | 2            | 0,09%          | 42.500             | 0,11%               | 19.000             | 23.500             | 21.250             |
| 1950-1954         | 6            | 0,27%          | 120.085            | 0,32%               | 5.365              | 47.900             | 20.014             |
| 1955-1959         | 6            | 0,27%          | 88.750             | 0,24%               | 5.500              | 28.000             | 14.792             |
| 1960-1964         | 22           | 0,99%          | 387.600            | 1,03%               | 2.075              | 56.400             | 17.618             |
| 1965-1969         | 39           | 1,75%          | 617.855            | 1,64%               | 3.000              | 54.000             | 15.842             |
| 1970-1974         | 60           | 2,70%          | 866.842            | 2,30%               | 2.880              | 42.960             | 14.447             |
| 1975-1979         | 87           | 3,91%          | 1.175.440          | 3,12%               | 3.225              | 54.665             | 13.511             |
| 1980-1984         | 89           | 4,00%          | 1.172.930          | 3,11%               | 2.675              | 87.000             | 13.179             |
| 1985-1989         | 138          | 6,20%          | 1.795.315          | 4,76%               | 3.000              | 46.125             | 13.010             |
| 1990-1994         | 255          | 11,46%         | 3.540.098          | 9,39%               | 2.450              | 96.900             | 13.883             |
| 1995-1999         | 287          | 12,89%         | 4.282.155          | 11,36%              | 2.085              | 67.320             | 14.920             |
| 2000-2004         | 313          | 14,06%         | 4.796.165          | 12,72%              | 1.935              | 116.000            | 15.323             |
| 2005-2009         | 300          | 13,48%         | 5.215.615          | 13,83%              | 2.600              | 63.000             | 17.385             |
| 2010-2014         | 201          | 9,03%          | 3.389.799          | 8,99%               | 2.230              | 107.970            | 16.865             |
| 2015-2020         | 416          | 18,69%         | 10.093.271         | 26,77%              | 2.320              | 155.300            | 24.263             |
| <b>Eindtotaal</b> | <b>2.226</b> | <b>100,00%</b> | <b>37.708.857</b>  | <b>100,00%</b>      | <b>1.935</b>       | <b>155.300</b>     | <b>16.940</b>      |

Uit bovenstaande tabel blijkt dat een groot gedeelte van Nederlandse logistieke panden is gebouwd na 1990 met een dip tijdens de laatste economische crisis. Sinds het einde van de crisis is de vraag naar logistiek vastgoed aanzienlijk gestegen, mede onder invloed van de opkomst van e-commerce. Er is in de laatste jaren dan ook veel logistiek vastgoed (speculatief) ontwikkeld wat zichtbaar is in de cijfers over het aandeel logistieke panden met een bouwjaar uit de afgelopen 5 jaar.

---

## 5. Het aantal logistieke panden in Nederland >5.000 m<sup>2</sup> per grootteklasse

Logistieke panden in Nederland zijn als volgt over grootteklassen verspreid.

| Grootteklasse     | Aantal       | %              | Som m <sup>2</sup> | % (m <sup>2</sup> ) | Min m <sup>2</sup> | Max m <sup>2</sup> | Gem m <sup>2</sup> |
|-------------------|--------------|----------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| 0-14.999          | 1.334        | 59,93%         | 11.423.056         | 30,29%              | 1.935              | 14.970             | 8.563              |
| 15.000-29.999     | 592          | 26,59%         | 12.304.389         | 32,63%              | 15.000             | 29.810             | 20.784             |
| 30.000-44.999     | 177          | 7,95%          | 6.489.952          | 17,21%              | 30.000             | 44.735             | 36.666             |
| 45.000-59.999     | 88           | 3,95%          | 4.521.645          | 11,99%              | 45.000             | 59.075             | 51.382             |
| 60.000-74.999     | 18           | 0,81%          | 1.187.395          | 3,15%               | 60.000             | 72.800             | 65.966             |
| 75.000-89.999     | 4            | 0,18%          | 332.785            | 0,88%               | 80.000             | 87.000             | 83.196             |
| 90.000-10.4999    | 7            | 0,31%          | 676.730            | 1,79%               | 90.000             | 104.900            | 96.676             |
| 105.000-119.999   | 2            | 0,09%          | 223.970            | 0,59%               | 107.970            | 116.000            | 111.985            |
| 120.000-134.999   | 2            | 0,09%          | 253.635            | 0,67%               | 122.135            | 131.500            | 126.818            |
| 135.000-149.999   | 1            | 0,04%          | 140.000            | 0,37%               | 140.000            | 140.000            | 140.000            |
| 150.000-164.999   | 1            | 0,04%          | 155.300            | 0,41%               | 155.300            | 155.300            | 155.300            |
| <b>Eindtotaal</b> | <b>2.226</b> | <b>100,00%</b> | <b>37.708.857</b>  | <b>100,00%</b>      | <b>1.935</b>       | <b>155.300</b>     | <b>16.940</b>      |

Uit bovenstaande tabel blijkt dat een groot gedeelte van Nederlandse logistieke panden kleiner is dan 15.000 m<sup>2</sup>, wat in de huidige markt gezien wordt als klein logistiek vastgoed. Het merendeel van de voorraad in deze categorie is gebouwd vóór de laatste economische crisis. De gemiddelde grootte van nieuwbouwontwikkelingen is de laatste jaren fors toegenomen door toenemende vraag naar groot logistiek vastgoed. Hieraan liggen ontwikkelingen in de Transport en Logistiek sector ten grondslag zoals supply chain her-configuratie, consolidatie en de sterke groei van e-commerce. De gemiddelde gebouw-grootte van nieuwbouwontwikkelingen ligt momenteel ruim boven de 20.000 m<sup>2</sup>. Gebouwen tussen 15.000 en 35.000 m<sup>2</sup> worden in de huidige markt gezien als middelgroot logistiek vastgoed, en gebouwen groter dan 35.000 m<sup>2</sup> worden gezien als groot logistiek vastgoed. Logistieke gebouwen groter dan 60.000 m<sup>2</sup> worden gezien als XL of in enkele gevallen zelfs als (X)XXL.

---

## 6. Het aantal logistieke panden in Nederland >5.000 m<sup>2</sup> per energielabel

Logistieke panden in Nederland zijn als volgt over de energielabelklassen verspreid.

| Energielabel      | Aantal       | % (aantal)     | Som m <sup>2</sup> | % (m <sup>2</sup> ) | Min m <sup>2</sup> | Max m <sup>2</sup> | Gem m <sup>2</sup> |
|-------------------|--------------|----------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Geen label        | 1.422        | 63,88%         | 22.304.111         | 59,15%              | 1935               | 155300             | 10865              |
| A                 | 428          | 19,23%         | 8.451.821          | 22,41%              | 5.000              | 104.900            | 19.747             |
| A+                | 5            | 0,22%          | 118.345            | 0,31%               | 10.000             | 54.000             | 23.669             |
| A++               | 20           | 0,90%          | 566.940            | 1,50%               | 5.900              | 67.400             | 28.347             |
| A+++              | 11           | 0,49%          | 192.430            | 0,51%               | 6.000              | 28.080             | 17.494             |
| A++++             | 3            | 0,13%          | 142.085            | 0,38%               | 45.000             | 51.330             | 47.362             |
| B                 | 95           | 4,27%          | 1.634.425          | 4,33%               | 5.000              | 57.910             | 17.204             |
| C                 | 108          | 4,85%          | 1.836.715          | 4,87%               | 5.125              | 107.970            | 17.007             |
| D                 | 68           | 3,05%          | 1.060.330          | 2,81%               | 5.100              | 67.320             | 15.593             |
| E                 | 29           | 1,30%          | 626.195            | 1,66%               | 6.000              | 81.635             | 21.593             |
| F                 | 13           | 0,58%          | 358.920            | 0,95%               | 5.220              | 94.000             | 27.609             |
| G                 | 24           | 1,08%          | 416.540            | 1,10%               | 5.500              | 58.180             | 17.356             |
| <b>Eindtotaal</b> | <b>2.226</b> | <b>100,00%</b> | <b>37.708.857</b>  | <b>100,00%</b>      | <b>1.935</b>       | <b>155.300</b>     | <b>16.940</b>      |

Uit bovenstaande tabel blijkt dat een groot gedeelte van Nederlandse logistieke panden geen geregistreerd energielabel heeft – boven 60%\*. Dat is niet zo verwonderlijk omdat de verplichting voor het hebben van een geldig geregistreerd energielabel bij verkoop, verhuur of oplevering niet van toepassing is op ruimten binnen utiliteitsgebouwen met een bedrijfsruimte functie (=industriefunctie in BAG). De verplichting is daarom enkel van toepassing op logistieke panden waarvan het kantoorgedeelte (of andere label plichtige gebruiksfuncties) binnen het bedrijfspannd onder de verplichting valt: dat is zo als het gezamenlijk gebruiksoppervlakte van het energielabel-plichtige deel binnen het bedrijfspannd groter is dan 50 m<sup>2</sup>.

*\*Op basis van te koppelen BAG nummers. Niet alle panden in onze dataset zijn nog gecheckt op een juiste koppeling met de bag. De cijfers vormen daarom een indicatie en een eerste aanzet tot analyse en segmentering van de logistieke vastgoedmarkt.*

---

## 7. Het aantal en aandeel van logistieke gebruikers ingedeeld in de categorieën koel, vorstvrij en verwarmd

Logistieke panden in Nederland zijn als volgt over de gebruiker categorieën koel, verwarmd en vorstvrij verspreid.

| Gebruikers        | Aantal       | %              | Som m <sup>2</sup> | % (m <sup>2</sup> ) | Min m <sup>2</sup> | Max m <sup>2</sup> | Gem m <sup>2</sup> |
|-------------------|--------------|----------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Koel              | 265          | 11,90%         | 4.510.089          | 11,96%              | 2.320              | 72.000             | 17.019             |
| Verwarmd          | 303          | 13,61%         | 4.919.420          | 13,05%              | 2.075              | 122.135            | 16.236             |
| Vorstvrij         | 1.333        | 59,88%         | 23.133.952         | 61,35%              | 1.935              | 155.300            | 17.355             |
| Onbekend          | 325          | 14,60%         | 5.145.396          | 13,65%              | 2.450              | 67.400             | 15.832             |
| <b>Eindtotaal</b> | <b>2.226</b> | <b>100,00%</b> | <b>37.708.857</b>  | <b>100,00%</b>      | <b>1.935</b>       | <b>155.300</b>     | <b>16.940</b>      |

*\*Inclusief leegstand. Circa 7 – 7,5% van de totale logistieke vastgoed voorraad in Nederland is momenteel in aanbod.*

Op basis van een handmatige inventarisatie zijn gebruikers toegevoegd aan de logistieke panden uit de gebouwendataset van Savills, inclusief de SBI code van de partij zoals geregistreerd in het Handelsregister. De handmatige inventarisatie vormt een indicatie en een eerste aanzet tot analyse en segmentering van de logistieke vastgoedmarkt.

In het geval van meerdere gebruikers in één pand zijn enkel de partijen met bijbehorende SBI code vastgelegd als ze een naar inschatting dominant -en voor de opdracht relevant- gebruik hadden. Indien dit niet mogelijk was is multi-tenant gebruik vastgelegd, en is er geen SBI code vastgelegd. Ook in andere gevallen was het niet mogelijk om een gebruiker en/of SBI code vast te leggen, omdat de dominante gebruiker onduidelijk of onbekend was, of omdat het pand leeg staat.

Vanuit de handmatige inventarisatie van gebruikers en bijbehorende SBI codes zijn de voorkomende SBI codes ingedeeld in de gebruikerscategorieën Koel, Verwarmd en Vorstvrij op basis van een indeling binnen welke gebruikerscategorie een SBI code overwegend voor zal komen.

Tot slot zijn de gegevens geaggregeerd zoals zichtbaar in de bovenstaande tabel. Uit de tabel blijkt dat een overwegend gedeelte van Nederlandse logistieke panden een gebruiker heeft die een activiteit verricht waar doorgaans geen verwarmde of gekoelde ruimtes voor nodig zijn, en waarvoor een vorstvrije bedrijfsruimte voldoet, afgezien van eventuele kantoorgedeelten.

---

## 8. Het aantal en aandeel van logistieke gebruikers ingedeeld in de categorieën detailhandel, e-commerce, food, transport of logistiek (T&L) dienstverleners en overig

Logistieke panden in Nederland zijn als volgt over de gebruikercategorieën detailhandel (niet groothandel, niet food), e-commerce, food, transport of logistiek (T&L) dienstverleners en overig (o.a. groothandel of productie - niet food) verspreid.

| Gebruikers          | Aantal       | % (aantal)     | Som m <sup>2</sup> | % (m <sup>2</sup> ) | Min m <sup>2</sup> | Max m <sup>2</sup> | Gem m <sup>2</sup> |
|---------------------|--------------|----------------|--------------------|---------------------|--------------------|--------------------|--------------------|
| Detailhandel        | 41           | 1,84%          | 920.365            | 2,44%               | 6.285              | 116.000            | 22.448             |
| e-commerce          | 25           | 1,12%          | 876.340            | 2,32%               | 5.400              | 131.500            | 35.054             |
| Food                | 294          | 13,21%         | 5.011.834          | 13,29%              | 2.320              | 84.150             | 17.047             |
| T&L dienstverleners | 992          | 44,56%         | 17.264.537         | 45,78%              | 1.935              | 140.000            | 17.404             |
| Overig              | 549          | 24,66%         | 8.490.385          | 22,52%              | 2.075              | 155.300            | 15.465             |
| Onbekend*           | 325          | 14,60%         | 5.145.396          | 13,65%              | 2.450              | 67.400             | 15.832             |
| <b>Eindtotaal</b>   | <b>2.226</b> | <b>100,00%</b> | <b>37.708.857</b>  | <b>100,00%</b>      | <b>1.935</b>       | <b>155.300</b>     | <b>16.940</b>      |

*\*Inclusief leegstand. Circa 7 – 7,5% van de totale logistieke vastgoed voorraad in Nederland is momenteel in aanbod.*

Vanuit de handmatige inventarisatie van gebruikers en bijbehorende SBI codes zijn de voorkomende SBI codes ook ingedeeld in de bovenstaande gebruikerscategorieën.

Uit de tabel blijkt dat een overwegend gedeelte van Nederlandse logistieke panden een gebruiker heeft die een activiteit verricht binnen de transport en/of logistieke dienstverlening. Een andere dominante groep gebruikers (overig) verricht een activiteit waarvoor logistiek een ondersteunende functie heeft, zoals voornamelijk groothandels of productiebedrijven. Opvallend is dat de groep e-commerce en detailhandel nog een relatief beperkt omvang hebben. Dit komt waarschijnlijk omdat deze bedrijven een afwijkende omschrijving van activiteiten hebben vastgelegd in het Handelsregister, en vallen daarom onder de groep T&L dienstverleners of onder de groep overig.

---

## 9. Visie over de ontwikkeling van het aantal vierkante meters logistiek in Nederland op basis van een expert opinion.

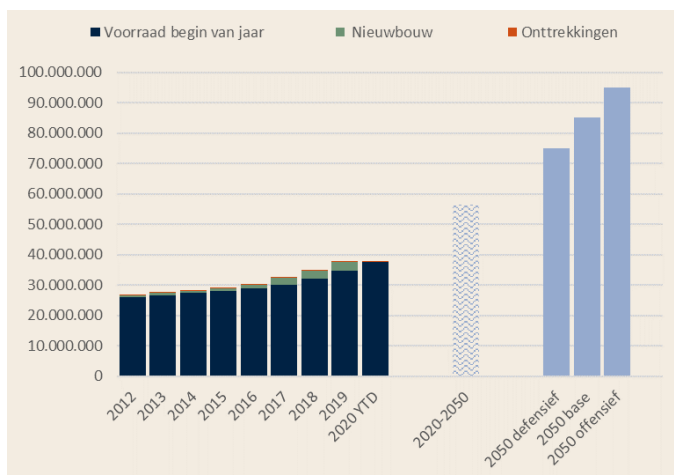
De afgelopen jaren is de totale omvang van de logistieke vastgoedvoorraad flink gegroeid tot circa 37,7 miljoen m<sup>2</sup> op dit moment. In de afgelopen jaren was de groei met name substantieel met groeipercentages van meer dan 6%.

Of de geschetste ontwikkeling zich ook op korte termijn onveranderd doorzet is onzeker. De economische groei in de Eurozone heeft vorig jaar een afzwakking ingezet en door politieke ontwikkelingen zoals Brexit en COVID-19 zijn de gevolgen voor Europese distributie onzeker. Ook ontwikkelingen op het gebied van wet- en regelgeving leidt tot onzekerheid over het volume van logistieke nieuwbouwtontwikkelingen. Denk hierbij aan het voldoen aan de European Nitrates Directive, de discussies rondom het bereiken van het maximaal aantal slots (vluchtbewegingen) voor cargovluchten op Schiphol, en de beschikbaarheid van bouwgrond nu ‘verdozing’ van het Nederlandse landschap op de politieke agenda is gekomen.

Tegelijkertijd zijn er ook ontwikkelingen die ook in economische laagconjunctuur leiden tot het aanhouden van toenemende vraag naar logistiek vastgoed in Nederland. In het bijzonder het doorzetten van consolidatie in de transport en logistiek sector, en de groei van het aandeel e-commerce in het volume van de totale. Op dit moment geven Nederlanders 10% van de totale uitgaven op internet uit en de verwachting is dat aandeel gaat oplopen naar 25%. Dit geeft de potentie van e-commerce aan en laat zien dat de groei in de vraag naar logistiek vastgoed op lange termijn zal doorzetten.

Om toch uitspraken te kunnen doen over de groei van de logistieke vastgoedvoorraad, geven wij daarom drie scenario's over de groei tot 2050. Deze scenario's zijn niet op basis van modellering, maar op basis van een expert opinion:

- Een defensief scenario: De logistieke voorraad groeit tot 2050 jaarlijks met 2,5%. In 2050 is de logistieke voorraad gegroeid tot ongeveer 75 miljoen m<sup>2</sup>;
- Een offensief scenario: De groei van de gebruikers- en beleggers vraag naar logistiek vastgoed zet wel door maar het jaarlijkse niveau van nieuwbouw en onttrekking van de afgelopen paar groei jaren blijft gelijk doordat we verwachten dat de capaciteit van de ontwikkel- en bouwmarkt niet verder groeit. In 2050 is de logistieke voorraad gegroeid tot ongeveer 95 miljoen m<sup>2</sup>;
- Een basis scenario: In 2050 is de logistieke voorraad gegroeid tot ongeveer 85 miljoen m<sup>2</sup>.



---

Ondanks dat het exact voorspellen van de logistieke voorraad onmogelijk is, valt uit bovenstaande scenario-analyse op te maken dat de groei substantieel zal zijn en kan worden verondersteld dat deze tenminste zal gaan verdubbelen.

**Savills Consultancy**  
**Claude Debussylaan 48**  
**1082 MD Amsterdam**  
**The Netherlands**

**ir. Jordy Kleemans MRE**  
**Thijs de Vries MSc**

**T: +31 (0) 20 301 2000**  
**F: +31 (0) 20 301 2002**

**savills.nl**

**savills**