



Colliers
INTERNATIONAL

EXPERTS OP DE TOEKOMST VAN VASTGOED

ROTTERDAMSE LOGISTIEKE MARKT

TEKORT AAN

LOGISTIEKE CENTRA DOOR GROEIENDE CONTAINEROVERSLAG ROTTERDAMSE HAVEN



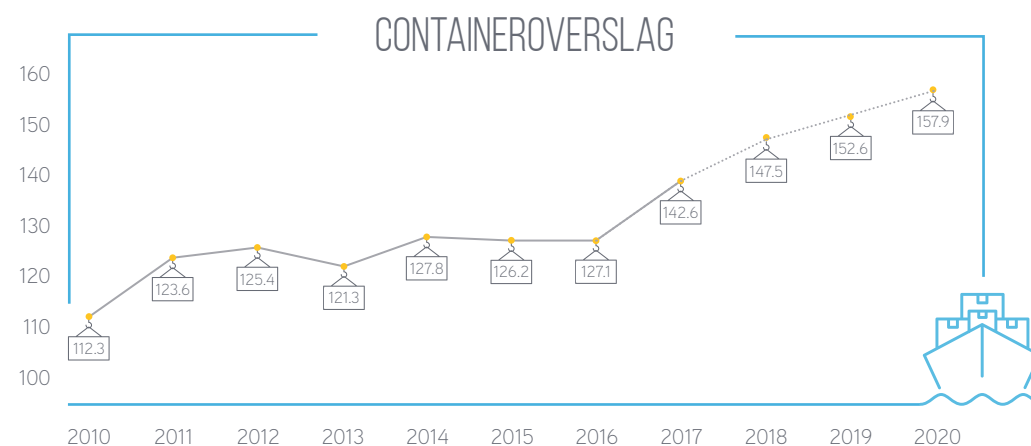
In de afgelopen zeven jaar is het containervervoer in de Rotterdamse haven met 27% toegenomen naar 142,6 miljoen ton. Deze sterke groeicijfers zijn van grote invloed op de vraag naar logistiek vastgoed in Rotterdam en daarbuiten. Dit komt doordat ongeveer 20% van de import verder wordt vervoerd via een logistiek centrum in de regio. Voor elke vijf containers die de haven binnenkomt, is er dus voor één container opslag nodig in de directe regio. De groei komt vooral door het toenemende aantal producten dat vanuit Azië hierheen komt. China kiest voor 40% van de containerhandel met Europa voor de Rotterdamse haven. Een groeiende export uit Azië en vooral China, betekent dus meer vraag naar logistieke ruimtes.

MINIMAAL 250.000 VIERKANTE METER LOGISTIEKE UITBREIDINGEN NODIG

De groei van het handelsvolume met gemiddeld 3,5% per jaar (2010-2017) staat niet in verhouding tot de groei van logistiek vastgoed van 2% per jaar. Dit betekent dat er steeds minder ruimte in de regio beschikbaar is om de vraag op te vangen. Het bestaande aanbod is historisch laag met 259.000 m². Daarbij komt dat 85% van het vastgoed niet eens geschikt is om aan de wensen van logistieke bedrijven te voldoen. Het aanbod heeft bijvoorbeeld een te kleine oppervlakte of onvoldoende hoogte. Hierdoor is er nog slechts 40.000 m² aan goede kwaliteit logistieke ruimte beschikbaar op de Rotterdamse markt. Tegelijkertijd wordt er steeds meer ruimte gehuurd door bedrijven.

Alleen al in het eerste kwartaal lag het opnamevolume op bijna 98.000 m² en dit was 60% van het totale volume van 2017. Daarmee wordt het tekort steeds nijpender.

De verwachting is dat de groei van de containeroverslag doorzet en het totale volume in 2020 uitkomt op bijna 158 miljoen ton. Een stijging van 15 miljoen ton en dus bijna 11%. Op basis van deze verwachting is er tot en met 2020 behoefte aan minimaal 250.000 vierkante meter nieuw logistiek vastgoed. Omdat gemiddeld 60% van de grond wordt bebouwd, betekent dit dat de vraag naar bouwgrond uitkomt op ruim 40 hectare.



KANSEN VOOR TWEEDE MAASVLAKTE EN KICKERSBLOEM 3

Om nieuwbouw mogelijk te maken zijn er in de Rotterdamse regio "green fields" beschikbaar waar logistieke centra kunnen worden gebouwd. Het gaat onder meer om Distripark Maasvlakte West van 100 hectare en bedrijvenpark Kickersbloem 3 waar nog 50 hectare uitgeefbare grond is. Deze locaties bieden voldoende ruimte om in de vraag naar logistieke ruimte te voorzien. In de regio Rotterdam is vooral behoefte aan op maat gemaakte logistieke gebouwen tussen 20.000 en 50.000 vierkante meter. De vraag naar grotere logistiek centra van meer dan 50.000 m² is beperkt. De bedrijven die deze XXL-distributiecentra nodig hebben, zitten liever op een locatie ten oosten van Rotterdam. Vooral door de lagere grondprijzen en bouwkosten op logistieke hotspots zoals Moerdijk, West-Brabant of Venlo-Venray. Het is nu aan gemeenten, ontwikkelaars en beleggers om de handschoen op te pakken. Door nieuw logistiek vastgoed te bouwen kunnen uitbreidende logistieke bedrijven in de regio gehuisvest worden.

DIRECT UITGEEFBARE GROND BEDRIJVENTERREINEN REGION ROTTERDAM (>10 HECTARE)



WEINIG IMPACT NIEUWE ZIJDERROUTE OP CONCURRENTIEPOSITIE ROTTERDAMSE HAVEN

Veel Aziatische markten kiezen de haven van Rotterdam als toegangspoort tot Europa. De belangrijkste reden is dat Rotterdam een zeehaven heeft als enige van alle grote Europese havens. De bereikbaarheid van de terminals vanuit zee door mega containerschepen is doorslaggevend. De aanleg van de Tweede Maasvlakte heeft een belangrijke rol gespeeld om de containerreuzen optimaal te bedienen. De toename van deze type schepen met een capaciteit van meer dan 20.000 TEU (Twenty feet Equivalent Unit) zorgt ervoor dat Rotterdam een sterke concurrentiepositie heeft.

Deze concurrentiepositie wordt verder versterkt door de aanleg van de Container Exchange Route (CER). Dit is een infrastructuurnetwerk in de haven dat containerterminals verbindt met distributiebedrijven, railterminals en tijdelijke opslagruimte.

De CER moet eind 2020 volledig operationeel zijn. Het netwerk zal zorgen voor een goedkopere en efficiënter transport naar het achterland.

Intmiddels wordt er gewerkt aan een alternatieve vervoersroute naar Europa vanuit China. De Nieuwe Zijderoute biedt de mogelijkheid om ook containervervoer te verzorgen per spoor. Een echte bedreiging is dit naar verwachting niet. De huidige kosten voor containervervoer per schip liggen aanzienlijk lager dan per spoor. Ook heeft de Nieuwe Zijderoute een maximale capaciteit van ongeveer 1 miljoen TEU per jaar. Dit komt neer op slechts vijftig mega containerschepen.

IMPORTHEFFING VOORALSNOG GEEN IMPACT

De importheffing die de Verenigde Staten oplegt aan verschillende producten beperkt het vertrouwen in de vrije handel. Iets waar Nederland als handelsland niet bij gebaat is. Hogere exportbarrières beperken de im- en export. Dit protectionisme van de Verenigde Staten heeft als consequentie dat er meer handel tussen Europa en Azië gedreven gaat worden. Op korte termijn verwachten wij dan ook geen grote daling van het handelsvolume in de Rotterdamse haven. Bij een escalatie van het handelsconflict en een daling van de wereldwijde handelsstromen, kan dit op lange termijn wel een negatieve invloed hebben op de haven. En daarmee ook op de vraag naar logistiek vastgoed in de regio Rotterdam.