

Logistiek vastgoed: de factoren die het aanbod bepalen



Prologis Park Nieuwegein, Nieuwegein, the Netherlands

Ons vorige rapport onderzocht de structurele trends achter de vraag naar hoogwaardige logistieke bedrijfsruimte. Aangezien die vraag de komende tijd sterk zal blijven, kijken we nu naar de implicaties voor nieuw aanbod.

De recente verschuivingen in de ontwikkeling van logistiek vastgoed tonen een duidelijk patroon. Helder inzicht in de structurele aanbodbepalende krachten biedt gebruikers de mogelijkheid om beter in te spelen op schaarste en [verschuivingen aan de vraagzijde](#).

We verwachten dat de oplevering van nieuwe panden de komende tien jaar op de meeste plekken achter blijft lopen op de vraag. Er zijn verschillende veranderingen die het nieuwe aanbod blijven beïnvloeden:

- **Significante obstakels voor nieuw aanbod vergroten de kloof met het bestaande aanbod.** Er zijn drie soorten obstakels:
 - Geografisch – grond voor toekomstbestendige gebouwen is schaars, vooral in de grootste consumptiecentra.
 - Economisch – vervangingskosten blijven stijgen met de toenemende concurrentie tussen vastgoedaanbieders als gevolg van verstedelijking.
 - Politiek – de vergunningenprocedures worden steeds complexer, duurder en tijdrovender, wat de algehele kosten opstuwt en het potentiële aanbod vermindert.
- **De bouwkundige eisen worden strenger.** Moderne panden kunnen de operationele efficiency bevorderen op basis van factoren als locatie, functionaliteit en duurzaamheid. Hoewel locatie de belangrijkste factor is, kunnen ook de nieuwste arbeids- en technologie-vriendelijke voorzieningen de productiviteit verhogen, wat echter ook hogere bouwkosten met zich meebrengt. Nieuwe beperkingen en voorschriften maken ontwikkeling op sommige locaties ook risicovoller. Panden met ingebouwde duurzaamheidsoplossingen kunnen gebruikers en eigenaren helpen om zich aan te passen aan veranderende regelgeving. Tegelijk zien we dat veroudering het concurrerend aanbod doet afnemen en noodzaakt tot ontwikkeling van vervangende voorzieningen.
- **De differentiatie tussen panden neemt toe.** Samen hebben bovengenoemde trends een matigend effect op de prijsgevoeligheid van huurders voor gebouwen op goede locaties of modern ontworpen panden, waardoor de huren stijgen. Veranderingen aan de vraagzijde versterken deze trend, want:
 - Toenemende e-fulfilment en snelle-bevoorradings-eisen stuwen de vraag bij grootstedelijke kernen, waar logistiek vastgoed steeds schaarser wordt.
 - De evolutie van toekomstbestendige gebouwen beperkt nieuw aanbod omdat de bouwkosten stijgen en veroudering leidt tot meer vraag naar hoogwaardige (Class A) ruimte.

De aanbodbarrières zijn significant en nemen toe

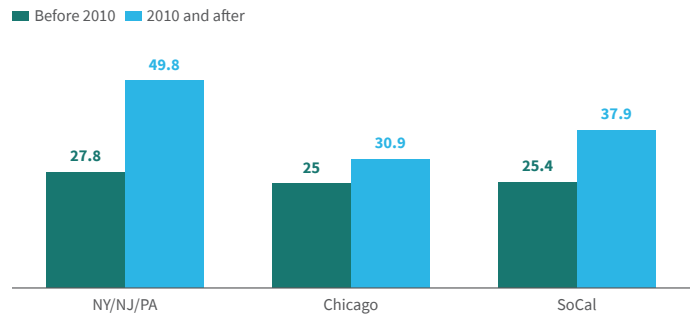
Het aanbod van gunstig gelegen bedrijfsgrond neemt af.

Het grondaanbod met een bedrijfsmatige bestemming neemt in de meeste dichtbevolkte gebieden af als gevolg van bestemmingswijzigingen. Zo werden in de periode 2013-2020 in de regio San Francisco 362 vergunningsaanvragen ingediend voor omzetting van een logistieke naar een andere bestemming, tegen

Exhibit 1

DISTANCE FROM CITY CENTER, U.S.

Miles, new development average distance from city center



Note: NY/NJ/PA includes only the Lehigh Valley submarket.
Source: CBRE-EA, Prologis Research.

57 van een andere bestemming naar een logistieke.¹ Gebouwen worden steeds groter en hebben per vierkante meter bebouwd oppervlak meer terreinoppervlak nodig omdat de primaire functie veranderd is van productopslag naar doorstroming. Dat maakt het nog lastiger om geschikte percelen te vinden. In de VS zijn gebouwen van na 2000 tot 55% groter dan daarvoor. Daarbij is het benodigde grondoppervlak gemiddeld met 66% gestegen ten opzichte van panden uit de jaren 1980 en 1990.² Extra complicerende factor is dat logistieke panden ook nog eens aansluiting moeten hebben op een adequate infrastructuur.

Nieuw aanbod ligt verder dan ooit van consumentenpopulaties en bestaande logistieke panden.

Gebrek aan bouwgrond, strengere regelgeving en uitdijende steden drukken logistiek vastgoed steeds verder het buitengebied in. De perifere deelmarkten rond de grootstedelijke kernen komen verder van de gevestigde deelmarkten te liggen, omdat die laatste steeds meer te kampen krijgen met gebrek aan grond en arbeidskrachten. Zo lagen logistieke complexen rond de agglomeratie New York die voor 2010 werden gebouwd gemiddeld 45 kilometer van Manhattan, maar voor gebouwen van na 2010 is dat inmiddels 80 kilometer. Chicago en Zuid-Californië laten soortgelijke ontwikkelingen zien: van gemiddeld 40 kilometer voor beide stedelijke regio's in 2010 tot 50 respectievelijk 61 kilometer nu.³

Deze afstanden kunnen complicaties opleveren voor logistieke dienstverleners die willen voldoen aan de snelle leveringsverwachtingen van de consument. Ook de transportkosten spelen een rol: transport is goed voor ruwweg 50% van de ketenkosten tegen slechts 5% voor logistiek vastgoed.⁴ De toenemende afstanden tussen distributiecentra en stadskernen isoleert bestaande complexen van nieuw aanbod en kan leiden tot een belangrijke locatiepremie, zeker nu de vraag naar Last Touch® levering toeneemt. Die ontwikkeling voor logistiek vastgoed wijkt sterk af van die van andere vastgoedvormen, zoals binnen-stedelijke kantoorpanden en appartementencomplexen, waar nieuw aanbod

veelal direct concurreert met het bestaande marktaanbod.

Conversies (zoals retail naar logistiek) gaan het nieuwe aanbod niet wezenlijk uitbreiden.

Hoewel sommige winkeleigenaren overwegen hun pand een distributiefunctie te geven, ziet Prologis Research maar beperkte slagingskansen, om de volgende redenen:

- Economisch: er zijn betere gebruikstoepassingen mogelijk, zoals appartementen; daarnaast zijn de kosten relatief hoog vergeleken met lokaal concurrerende alternatieve logistieke deelmarkten.
- Politiek: voorbeelden zijn restricties rond bestemmings-aanpassingen en vergunningen, bezwaren van stads-bewoners, gemeentelijke zorgen over bestemmings-wijzigingen die leiden tot lagere belastinginkomsten.
- Fysiek: verbouwing kan lastig zijn; inefficiënte terrein-inrichting/maatvoering; locaties zijn vaak te klein voor logistieke toepassingen.
- Wettelijk: wederzijdse erfdienstbaarheden, medehuurbeperkingen, en onderhandelingen met meerdere partijen die omzetting naar logistiek gebruik vertragen of verhinderen.

Prologis Research schat dat er in de VS de komende tien jaar ergens tussen de 4,5 en 9 miljoen vierkante meter retailoppervlak kan worden omgezet naar distributieruimte – minder dan 3% van wat er jaarlijks aan nieuw aanbod op de markt verschijnt.⁵ Meer informatie hierover is te vinden in [ons voorgaande rapport](#).

Hogere grond- en bouwkosten werpen economische barrières op voor ontwikkeling van logistiek vastgoed.

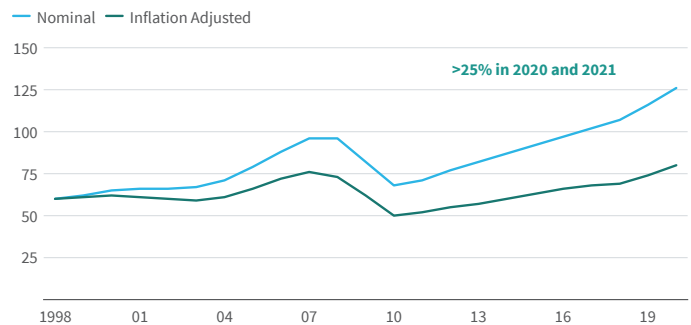
Vervangingskosten liepen het afgelopen decennium sterker op dan de inflatie als gevolg van de stijgende kosten van grond, materialen en arbeid. De grondprijzen stegen vooral in kustgebieden en in de deelmarkten van dichtbevolkte stedelijke agglomeraties, met hoge drempels voor nieuw aanbod. De grondprijzen in Toronto verdrievoudigden de afgelopen tien jaar en de laatste vijf jaar stegen ze met 140% tegen 35% landelijk.⁶ In diezelfde periode stegen de prijzen in de deelmarkt Port/Meadowlands van New Jersey, gelegen aan de Hudson tegenover New York City, met 475%.⁷

Ook de materiaalkosten zijn gestaag toegenomen, zij het minder sterk. Echter, het laatste jaar is een versnelling ingezet als gevolg van toenemende vraag en toeleveringsproblemen na de pandemie. De staalprijzen in de Verenigde Staten zijn het afgelopen jaar verdrievoudigd en ze verdubbelden in Europa, China en Brazilië.⁸ Bovendien zijn de lonen gestegen naar een blijvend hoog niveau, deels in reactie op het tekort aan bouw personeel dat al enkele jaren speelt. De algemene aannemersprijzen zijn met de vraag meegestegen. De tijd tussen aanvang van de grondwerken en oplevering van projecten is het afgelopen decennium twee tot drie maanden toegenomen,

Exhibit 2

REPLACEMENT COSTS, U.S.

\$/SF



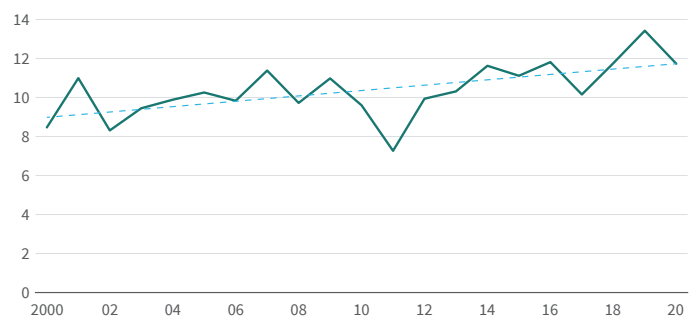
Note: Inflation-adjusted is in 1998 dollars.

Source: Prologis Research estimates based upon Turner Construction, Engineering News Record, Prologis Research.

Exhibit 3

CONSTRUCTION TIME, U.S.

Months



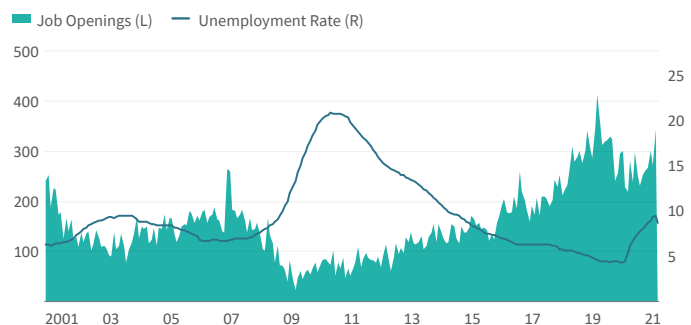
Note: Time between ground-breaking and delivery.

Source: Prologis Research.

Exhibit 4

CONSTRUCTION INDUSTRY EMPLOYMENT, U.S.

Thousands, seasonally adjusted



Note: Unemployment rate is for private wage and salary workers, rolling 12-month average.

Source: BLS, FRED, Prologis Research.

ofwel 20% van de doorlooptijd. Dat heeft de kosten opgedreven.⁹ Prologis Research schat dat de vervangingskosten de afgelopen vijf jaar met bijna 60% zijn gestegen, waarvan 15% alleen al in 2021.¹⁰

Vergunningenprocedures worden taaier.

De wet- en regelgeving rond logistieke ontwikkelingsprojecten wordt wereldwijd aangescherpt, wat resulteert in langere doorlooptijden. Zo is in Nederland het aantal verleende vergunningen voor logistieke nieuwbouw de laatste negen jaar met ruim 30% afgenomen.¹¹ Anderzijds heeft de pandemie het maatschappelijk belang van het logistieke systeem nadrukkelijk aangetoond. Doorlooptijden lopen ook op door gebrek aan personele capaciteit bij gemeenten en toenemende omgevingseisen. In de EU zijn de doorlooptijden van projecten die herbestemming eisen ruwweg verdubbeld ten opzichte van projecten op grond die al een industriële bestemming heeft¹² en in de grote Amerikaanse markten zien we eenzelfde effect.

Gebouweisen en kosten nemen toe

Locatiekeuze

Goede locatiekeuze vertraagt het proces van functionele veroudering van voorzieningen in of nabij stedelijke kernen.

Door de stormachtige groei van e-commerce is aanwezigheid dicht bij de consument een kritische succesfactor geworden die alleen maar aan belang toeneemt. Met de steeds kortere levertijden moeten bedrijven de afstand tot de consument zoveel mogelijk verkleinen, wat noopt tot verdere netwerkuitbreiding via het openen van nieuwe vestigingen, ook binnen één stedelijke agglomeratie. Voor Last Touch® operaties is de functionaliteit van het gebouw een secundaire factor, gezien de veelal sterke vraag naar minder modern uitgeruste panden. Deze verschuiving drijft dus ook de waarde van logistieke faciliteiten met minder geavanceerde functies in de nabijheid van de consument op.

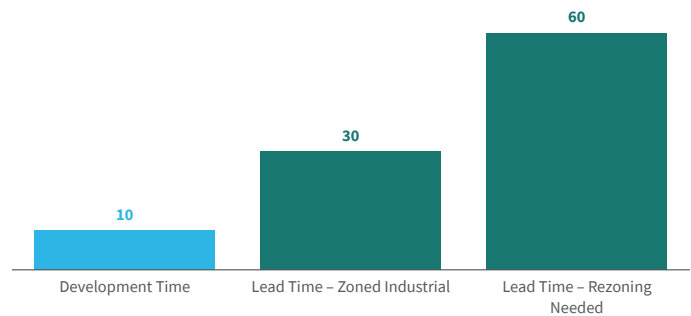
Tekort aan logistieke arbeidskrachten kan de ontwikkeling in gebieden zonder grondproblemen remmen.

Logistieke dienstverleners hebben om drie redenen te kampen met een toenemend tekort aan arbeidskrachten. In de eerste plaats zien we doorgaande groei bij e-fulfilment, dat ruwweg driemaal zoveel mensen vraagt als conventionele distributieactiviteiten, bij een personeelsverloop dat circa vier keer zo hoog is als bij andere operaties.¹³ Ten tweede vragen complexe warehousetaken en technologieën meer geschoolde arbeid, bijvoorbeeld technici voor geautomatiseerde magazijnoplossingen. Verder hebben dichtbevolkte deelmarkten met veel goed geschoolde arbeidskrachten doorgaans weinig grond beschikbaar voor logistieke doeleinden. Omdat in dunner bevolkte gebieden meer grond beschikbaar is, kan het clusteren

Exhibit 5

DEVELOPMENT TIME AND LEAD TIME, EUROPE

Months

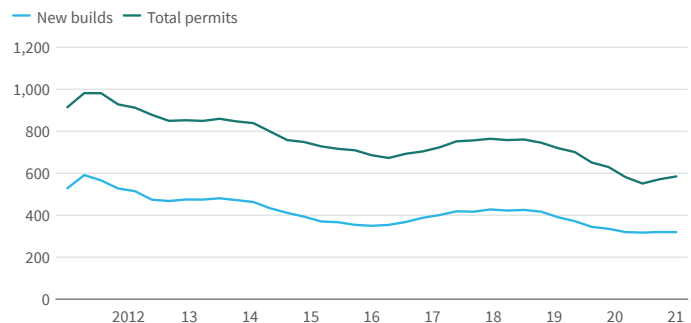


Note: Gathered from local input in representative main markets of all European countries Prologis is located.
Source: Prologis Research.

Exhibit 6

LOGISTICS BUILDING PERMITS IN THE NETHERLANDS

Count

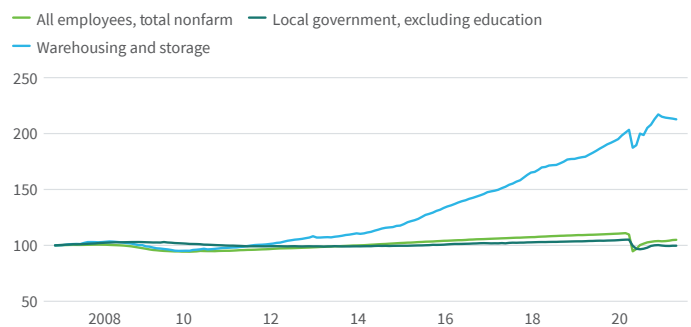


Source: Dutch Bureau of Statistics.

Exhibit 7

EMPLOYMENT TRENDS, SELECT U.S. INDUSTRIES

Indexed 100=2007, seasonally adjusted



Source: BLS, FRED.

van logistieke voorzieningen aldaar de beschikbare arbeidsmarkt snel uitputten, wat het scheppen van nieuw logistiek aanbod lastig maakt.

Functionaliteit

Gebouwen moeten arbeidsvriendelijker worden.

Door de toename van waardetoevoegende diensten in logistieke trajecten is arbeid steeds gewilder maar ook schaarser geworden. Een gezonde, duurzame werkomgeving kan voor werkgevers een troef zijn bij het aantrekken en behouden van nieuw talent. Verbeteringen in gebouwen die gericht zijn op het welzijn van het personeel, zoals de WELL-norm, winnen aan populariteit, mede gedreven door de pandemie. WELL-certificering behelst strenge kwaliteitseisen op gebieden als binnenluchtklimaat, drinkwatervoorzieningen, daglichtinval en warmtecomfort, maar ook voeding, lichaams-beweging en mentaal welzijn spelen een rol. Dergelijke voor-zieningen kunnen bijdragen aan productiviteitsverbetering en kostenbeheersing en vormen een pre bij het aantrekken van personeel.

Nieuwe gebouwen moeten geschikt zijn voor nieuwe technologieën.

Het is belangrijk om bij de ontwikkeling van gebouwen rekening te houden met nieuwe, geavanceerde technologieën. Zoals we al zagen in onze studies over [automatisering](#) stelt dit dienstverleners in staat hun voorzieningen optimaal te benutten, en het biedt mogelijkheden om nieuwe, productievere locaties te openen dicht bij de consument. De meeste moderne complexen voldoen aan de eisen voor flexibele automatisering, maar er kunnen ook bepaalde functies worden toegevoegd om ze nog automatiseringsvriendelijker te maken. Meer elektracapaciteit, extra ruimte voor laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen, toegang tot snelle datanetwerken, vloer kwaliteit, sterke dakconstructies en hogere doorrijhoogtes kunnen samen technologieën faciliteren om in te spelen op arbeidsbehoeften, meer zicht op de bedrijfsvoering te bieden en beter risicobeheer mogelijk te maken. Dergelijke investeringen scheppen concrete meerwaarde binnen de muren van het gebouw. Verder kunnen gebouwen die zich goed lenen voor automatisering locaties binnen bereik brengen die door de kosten en beschikbaarheid van personeel aanvankelijk geen optie waren, zoals stedelijke kernen voor Last Touch® bezorging.

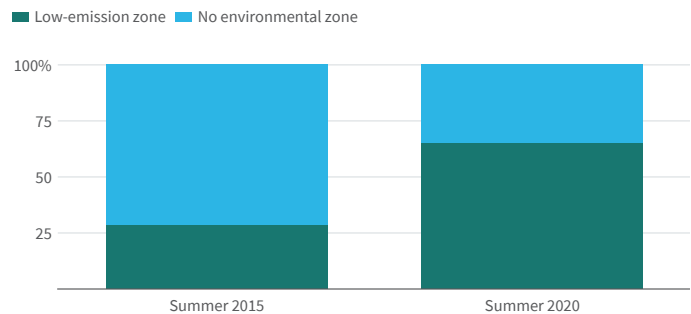
Duurzaamheidsvoorzieningen voegen waarde toe.

Het toenemend besef van het belang van duurzaamheid bij consumenten, logistieke dienstverleners en kapitaalverstrekkers versterkt de noodzaak om duurzame werkwijzen in de supply chains te integreren. Duurzaamheidsbevordering in logistieke complexen wint aan belang als differentiërende factor. Het gaat daarbij bijvoorbeeld om toegang tot hernieuwbare energiebronnen, zoals zonne-energie, energiebesparende verlichting, laadvoorzieningen voor elektrische voertuigen en duurzaamheidscertificering.

Exhibit 8

ENVIRONMENTAL TRAFFIC ZONES IN SELECT EUROPEAN MARKETS

% access to city center for low-emission vehicles only



Note: Includes all PELF markets.

Source: European Commission, Urban Access Regulations, Prologis Research.

Differentiatie tussen gebouwen neemt toe.

Deze differentiatie verloopt langs twee van dezelfde lijnen als veroudering: [locatiegebonden en functiegebonden](#). Voor e-fulfilment en snelle bevoorrading is lokale aanwezigheid cruciaal. Gebouwen dicht bij de consument zijn vaak ouder en minder functioneel, maar ze bieden wel omzetgenererende voordelen naarmate de verwachte dienstverleningsniveaus stijgen (kortere bezorgingstijden). Tegelijk dwingt veroudering tot vervanging van panden. Voor High-Through-Put Distribution™ kunnen bepaalde functies van logistiek vastgoed bijdragen aan productiviteitsverhoging en kostenbeheersing. Door de snelle ontwikkelingen in consumentengewoonten, arbeidsbehoeften en technologie zijn de voordelen van het verwerven van panden die klaar zijn voor de supply chains van de toekomst nog manifester geworden, terwijl schaarste de bezettingsgraad en huurprijzen van een breed gamma logistieke objecten heeft doen stijgen.

De schaarste zal op veel locaties waarschijnlijk aanhouden, aangezien bestaande gunstig gelegen gebouwen zijn afgesneden van nieuw aanbod, de barrières voor nieuw aanbod blijven stijgen, en toekomstbestendig uitgeruste panden hoge huren vergen om de stijgende vervangingskosten te compenseren. Waardestijging van goed gelegen en goed ontworpen gebouwen rechtvaardigt de keuze voor creatieve vastgoedoplossingen, zoals panden met meer bouwlagen in nieuwe markten of omzetting van andere gebruiksvormen. Anderzijds zullen de structurele verschuivingen in de ontwikkeling van logistiek vastgoed waarschijnlijk remmend blijven werken op de hoeveelheid nieuwaanbod die wordt opgeleverd in antwoord op de toekomstige supply chain-behoeften van logistieke dienstverleners.

Endnotes

1. San Francisco Department of Building Inspection via OpenDataSF geraadpleegd op 3 juni 2021
2. Prologis Research.
3. CBRE-EA, Prologis Research.
4. A.T. Kearney, Prologis Research.
5. Prologis Research.
6. CBRE, Prologis Research.

7. Cushman & Wakefield, Prologis Research.
8. <https://www.spglobal.com/platts/en/market-insights/blogs/metals/042721-global-steel-price-rally-iron-ore-iodex-all-time-high-china-stimulus>.
9. Prologis Research.
10. Prologis Research.
11. Dutch Bureau of Statistics.
12. European Commission, Urban Access Regulations, Prologis Research.
13. Prologis Research, company public filings.

Forward-Looking Statements

This material should not be construed as an offer to sell or the solicitation of an offer to buy any security. We are not soliciting any action based on this material. It is for the general information of customers of Prologis.

This report is based, in part, on public information that we consider reliable, but we do not represent that it is accurate or complete, and it should not be relied on as such. No representation is given with respect to the accuracy or completeness of the information herein. Opinions expressed are our current opinions as of the date appearing on this report only. Prologis disclaims any and all liability relating to this report, including, without limitation, any express or implied representations or warranties for statements or errors contained in, or omissions from, this report.

Any estimates, projections or predictions given in this report are intended to be forward-looking statements. Although we believe that the expectations in such forward-looking statements are reasonable, we can give no assurance that any forward-looking statements will prove to be correct. Such estimates are subject to actual known and unknown risks, uncertainties and other factors that could cause actual results to differ materially from those projected. These forward-looking statements speak only as of the date of this report. We expressly disclaim any obligation or undertaking to update or revise any forward-looking statement contained herein to reflect any change in our expectations or any change in circumstances upon which such statement is based.

No part of this material may be (i) copied, photocopied or duplicated in any form by any means or (ii) redistributed without the prior written consent of Prologis.

About Prologis Research

Prologis' Research department studies fundamental and investment trends and Prologis' customers' needs to assist in identifying opportunities and avoiding risk across four continents. The team contributes to investment decisions and long-term strategic initiatives, in addition to publishing white papers and other research reports. Prologis publishes research on the market dynamics impacting Prologis' customers' businesses, including global supply chain issues and developments in the logistics and real estate industries. Prologis' dedicated research team works collaboratively with all company departments to help guide Prologis' market entry, expansion, acquisition and development strategies.

About Prologis

Prologis, Inc. is the global leader in logistics real estate with a focus on high-barrier, high-growth markets. As of March 31, 2021, the company owned or had investments in, on a wholly owned basis or through co-investment ventures, properties and development projects expected to total approximately 990 million square feet (92 million square meters) in 19 countries.

Prologis leases modern logistics facilities to a diverse base of approximately 5,500 customers principally across two major categories: business-to-business and retail/online fulfillment.