



Economische analyse XXL-Logistiek

Regio Arnhem-Nijmegen

Stec Groep aan Regio Arnhem-Nijmegen

Wim Eringfeld, Hub Ploem & David van Doesburg
9 september 2019

Inhoudsopgave

1	Inleiding	3
1.1	Achtergrond en vraagstelling	3
1.2	Leeswijzer	4
2	Belangrijke conclusies uit de marktanalyse	5
3	Advies XXL-logistiek in Arnhem-Nijmegen	12
3.1	XXL-logistiek belangrijk voor de regionale economie waardoor het economisch wenselijk is om te blijven faciliteren	12
3.2	Mogelijke randvoorwaarden voor versterking economische waarde XXL-logistiek in Arnhem-Nijmegen	14
	Bijlagen	17
	A. Logistieke begrippen	18
	B. Marktschets XXL-logistiek	21
	B1. Locatiekeuze en markt oriëntatie XXL-logistiek	21
	B2. Trends en ontwikkelingen in logistiek (vastgoed)	22
	C. Analyse regionale logistiek & arbeidsmarkt	26
	C1. Kenmerken (XXL-) logistiek in regio Arnhem-Nijmegen	26
	C2. Landelijke en regionale ontwikkelingen in de (logistieke) arbeidsmarkt.....	28
	C3. Toegevoegde waarde logistiek regio Arnhem-Nijmegen	35
	C4. Match XXL-logistiek met regionale arbeidsmarkt in Arnhem- Nijmegen	37
	D. Logistieke profielen	41
	E. Detailkaarten logistieke vestigingen	45

1 Inleiding

1.1 Achtergrond en vraagstelling

Achtergrond

De regio Arnhem-Nijmegen kent met Knoop 38 en Knooppunt Emmerich-Montferland-Zevenaar (EMZ) twee belangrijke logistieke hotspots in de Gelderse corridor (Logistics Valley). Op deze knooppunten zijn diverse grootschalige distributiecentra gevestigd. De interesse voor en uitgifte van bedrijventerreinen trekt aan. Sinds 2016 is er – in de regio Arnhem-Nijmegen – bijna 190 hectare bedrijventerrein uitgegeven. Dit is circa 40% van de totale uitgifte in de provincie Gelderland.

Het afgelopen decennium is sprake geweest van schaalvergroting in de logistiek, de aard en omvang van distributiecentra zijn steeds omvangrijker geworden. We spreken van XXL-logistiek. De regio Arnhem-Nijmegen hanteert hierbij een ondergrens van 4 hectare kaveloppervlak (40.000 m²) voor XXL-logistiek.

Vraagstelling voor dit onderzoek

De regio vraagt zich af of - en hoe de ontwikkeling van –XXL-logistiek te faciliteren in de regio. U vraagt Stec Groep om deze analyse, bezien vanuit een economisch perspectief, in kaart te brengen.

De vragen waarop de regio Arnhem-Nijmegen antwoord wil, zijn:

- Wat is de economische toegevoegde waarde van XXL logistiek voor de regionale economie?
- Wat is de impact van XXL logistiek op de werkgelegenheid in de regio?
- Wat is het (economische) toekomstperspectief van XXL logistiek (zowel landelijk als specifiek voor de regio)?
- Hoe matcht dit met de regionale arbeidsmarkt in Arnhem-Nijmegen?

De input wordt gebruikt voor beantwoording van de vraag: wil de regio XXL logistiek in de regio vanuit economisch oogpunt faciliteren of niet? En onder welke voorwaarden? Met de beantwoording van deze vragen ontstaat antwoord op de economische wenselijkheid van het faciliteren van XXL-logistiek. De bredere afweging (bv. landschappelijk, stedenbouwkundig, maatschappelijk) is geen onderdeel van dit onderzoek.

Om ons onderzoek meer duiding te geven, hebben we een rondvraag gedaan onder een tiental logistieke partijen in de regio Arnhem-Nijmegen. We spraken onder andere met regionale vestigingsmanagers en HR-managers van Mainfreight, DSV, Picnic en DHL. Een aantal bedrijven wenst anoniem te blijven.

AFBAKENING LOGISTIEKE PROFIELEN BINNEN DIT ONDERZOEK

In deze rapportage zijn drie vormen van (XXL)-logistiek relevant. Deze verschijningsvormen sluiten aan bij de definiëring uit de RPW-afspraken.

- **XXL-Europees distributiecentrum (EDC):** EDC's zijn distributiecentra van waaruit een bedrijf alle klanten in heel Europa of een groot deel van Europa beleverd met het volledige assortiment of een substantieel deel van zijn assortiment. Voorbeelden hiervan binnen de regio zijn Nabuurs/Heinz en Mainfreight/John Deere.
- **XXL-nationaal / regionaal distributiecentrum (NDC / RDC):** RDC's / NDC's hebben feitelijk dezelfde functies als EDC's, maar bedienen dan alleen klanten in een kleinere regio (bijvoorbeeld Nederland of Oost-Nederland). Ook op dit schaalniveau komen hele grote magazijnen voor. Voorbeelden hiervan binnen de regio zijn A.S. Watson en CEVA.
- **Stadsdistributie:** In zogeheten city hubs (maar ook pakketsorteercentra aan de rand van steden) worden vervoerstromen gebundeld en verspreid voor efficiënter transport binnen een stad. Voorbeelden hiervan binnen de regio zijn T.N.T. en DHL.

1.2 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 een samenvatting van de economische analyses over (XXL)-logistiek in de regio Arnhem-Nijmegen. In hoofdstuk 3 geven we antwoord op de belangrijkste vragen voor dit onderzoek.

In de bijlagen leest u meer achtergrondinformatie:

- Bijlage A: Verklaring van logistieke begrippen en termen.
- Bijlage B: Marktbeeld XXL-logistiek in Nederland incl. trends en ontwikkelingen
- Bijlage C: Analyse van de regionale logistiek en arbeidsmarkt
- Bijlage D: Beschrijving van logistieke profielen in Arnhem-Nijmegen
- Bijlage E: Detailkaarten van logistieke vestigingen in Arnhem-Nijmegen

2 Belangrijke conclusies uit de marktanalyse

Hierna vatten we de belangrijkste conclusies uit de marktanalyse samen. Een uitgebreide analyse leest u in de bijlage bij deze rapportage.

Marktorientatie bij (XXL-)logistiek sterk bepalend voor regio- en locatiekeuze

Nederland is aantrekkelijk als vestigingsplaats voor buitenlandse ondernemingen die van hieruit het achterland bedienen. Grote bedrijven hebben zich de afgelopen jaren hier gevestigd. De ligging van **Nederland in het 'hart' van de Europese koopkracht speelt hierin een belangrijke rol**. Binnen Nederland is een duidelijk beeld te herkennen in de regiovoorkeuren van logistieke bedrijven met een bepaalde marktorientatie. Deze oriëntatie heeft weer van doen met de functie van een distributiecentrum. Waar moeten de opgeslagen spullen naar toe? In de basis gaat het om een regionale, nationale (Benelux) of (Noordwest-) Europese oriëntatie. **Afhankelijk van de logistieke keten zijn locaties en regio's meer of minder aantrekkelijk voor bedrijven**. Zowel bij regionale, nationale als Europese oriëntatie komen XXL-distributiecentra voor.

Figuur 1: Ruimtelijke spreiding distributiecentra en marktsegmentatie, naar marktorientatie

	Regionaal georiënteerd DC	Nationaal georiënteerd DC	Europees georiënteerd DC
Ruimtelijke spreiding			
Toelichting	De logistieke bedrijven, verladers en winkelketens die niet heel Nederland vanuit één magazijn kunnen beleveren, hebben meerdere magazijnen, waarbij elk magazijn slechts een deel van Nederland beleeft. Het betreft hoofdzakelijk supermarkten, groothandels en pakketdienstverleners zoals Post NL, DHL en DPD.	NDC's liggen vaker iets centraler in Nederland, zeker als alleen Nederland beleverd wordt, in de as Tilburg-Almere. Het betreft hoofdzakelijk retailers, food, supermarkten. De randen van Nederland (zuidoosten, noorden) zijn eigenlijk niet geschikt voor nationale distributie. Toch komt het voor dat een nationaal magazijn toch aan de randen van Nederland ligt, vaak vanwege een historische binding of omdat er een relatie is met een productielocatie.	Veel goederen bestemd voor Europa komen binnen via Rotterdam. Nederland heeft zich na het wegvallen van de binnengrenzen ontwikkeld als een sterke vestigingslocatie voor logistiek om grote delen van Europa te beleveren. Gelet op de relatief kleine thuismarkt en de ligging nabij het hart van de Europese koopkracht is ligt het zwaartepunt van deze logistiek in Zuid-Nederland. Primair gezien op de as Rotterdam, Moerdijk, Roosendaal, Tilburg, Eindhoven en Venlo, maar ook rond Schiphol en Rotterdam zijn vestigingen van Europese distributiecentra gevestigd.

Kijken we naar de marktsegmenten waarin logistieke bedrijven zich (hoofdzakelijk) bevinden, dan zien we in de regio Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel) een sterkere vertegenwoordiging van het 'maak-segment' (automotive, engineering & manufacturing). Ook het segment 'Life Science & Health' kent een sterke vertegenwoordiging. De e-commerce en parcel-segmenten blijven juist achter. E-commerce partijen (met een nationale oriëntatie) zullen eerder kiezen voor een locatie meer centraal gelegen in Nederland (dichtbij bevolkingsconcentraties), vandaar het relatief geringe aandeel voor Oost-Nederland.

De regio Arnhem-Nijmegen kent een tweetal logistieke knooppunten. Nijmegen (knoop 38) kent een sterk ontwikkeld logistiek ecosysteem waaraan diverse bedrijventerreinen en daarop gevestigde bedrijven, maar ook infrastructuur een sterke bijdrage leveren. In de toekomst wordt hier de Railterminal Gelderland aan toegevoegd, zodat het knooppunt trimodaal ontsloten zal zijn. In het oosten van de regio is het knooppunt EMZ gelegen. Dit grensoverschrijdende knooppunt profiteert van de ligging nabij de grens en de faciliteiten in de omgeving. De A12 en A3, maar zeker ook de haven van Emmerich zijn belangrijke dragers van het logistieke ecosysteem, evenals de bedrijventerreinen. Ook in de driehoek Doesburg, Duiven en Arnhem zijn diverse logistieke vestigingen waarneembaar.

De regio kent een duidelijke segmentatie in type vestigingen. In knoop 38 zijn hoofdzakelijk distributiecentra met een regionale en nationale markt oriëntatie gevestigd. De aanwezige verladers/producenten, de A15 en de mogelijke doortrekking van deze snelweg zorgt er voor dat ook enkele EDC's in deze deelregio gevestigd zijn. In de EMZ-knoop zien we vooral een dominantie van Europees georiënteerde distributiecentra. De ligging nabij de grens (en dus het Europese achterland) zijn hiervan een belangrijke oorzaak. Nationale distributiecentra zien we in deze EMZ-knoop nauwelijks.

Als we de regio Arnhem-Nijmegen vergelijken met andere plekken in Nederland, dan constateren we dat de regio een stabiele middenmoter is. Zowel de omgeving knoop 38 en de EMZ-knoop kennen bij de jaarlijkse logistieke hotspot verkiezing een respectabele uitslag. Het gat met de 'top-3' (Venlo-Venray, Tilburg-Waalwijk, West-Brabant) is weliswaar groot. Ook recent onderzoek van BCI (2019) laat zien dat de regio gemiddeld scoort. Langjarig onderzoek van Stec Groep (Database bovenregionale locatiebeslissingen) wijst uit dat de regio een beperkt aandeel heeft in deze dynamiek ten opzichte van andere regio's. Het logistieke DNA van de regio betreft een sterk ontwikkeld netwerk van familiebedrijven (Rotra, Mainfreight – voorheen Wim Bosman, Cornelissen, De Klok, Nabuurs) en logistiek gelieerd aan productie in de regio (bv. Heinz).

Sterke groei logistiek vastgoed in regio Arnhem-Nijmegen, XXL dominant

Onder andere als gevolg van de schaalvergroting (zie hierna), maar ook door de economische groei is de voorraad logistiek vastgoed in Nederland sterk gegroeid in de afgelopen periode. Inmiddels bedraagt de voorraad logistiek vastgoed circa 31 miljoen m² bvo. In Oost-Nederland steeg de voorraad met circa 25% tussen 2013 en 2018. Ter vergelijking; in de zuidelijke provincies steeg de voorraad met 42% in dezelfde periode. Sinds 2015 is de opname van logistiek vastgoed zeer hoog (circa 2 tot 3 miljoen m² bvo per jaar, terwijl 1-1,5 miljoen m² bvo per gebruikelijk is). De grootschalige nieuwbouw heeft de afgelopen periode niet geleid tot een hogere leegstand. Sterker; de leegstand is eerder afgenomen. De nieuw gebouwde panden zijn overwegend zeer modern en passen goed bij de wensen van eindgebruikers. We verwachten daarom niet dat de huidige bouwhausse leidt tot leegstand in die panden in de toekomst. Wel is veel aandacht nodig voor bestaande (deels verouderde) distributiecentra. Hier kan op termijn leegstand ontstaan. Recent onderzoek van Dynamis (2018) laat overigens zien dat een groot deel van de structureel leegstaande panden ook opnieuw ingevuld worden, dan wel voor alternatieve functies aangewend worden.

In lijn met de landelijke opwaartse trend, is ook in de regio Arnhem-Nijmegen de hoeveelheid logistiek vastgoed de afgelopen jaren sterk toegenomen. Sinds 2013 zien we een stijging van 30%. Omvangrijke XXL-transacties met een eindgebruiker zijn Nabuurs en Lidl (Oosterhout), DSV ('s-Heerenberg) en DHL (Nijmegen/Wijchen) hebben een aanzienlijk aandeel hierin. We schatten in dat in Arnhem-Nijmegen circa

10% van de bedrijventerreinenvoorraad is uitgegeven aan logistieke bedrijven. In Brabant en Limburg ligt dit op circa 15%. De afgelopen vier jaar is hierin echter de XXL-trend duidelijk zichtbaar. Bij recente bedrijventerreinuitgifte is circa 40% van de uitgifte gedaan aan logistieke bedrijven, waarvan een groot deel aan XXL-logistiek. Overigens is de positie van Arnhem-Nijmegen binnen de logistieke vastgoedmarkt beperkt. Vergelijken we de voorraad logistiek vastgoed in de regio met steden als Tilburg en Venlo, dan valt op dat in deze regio de voorraad ongeveer gelijk is aan de voorraad van de steden. Met andere woorden, Arnhem-Nijmegen kent een bescheiden voorraad vergeleken met logistieke hotspots.

Schaalvergroting zet nog enkele jaren door, ook in regio Arnhem-Nijmegen

De vraag naar XXL-logistiek vastgoed (hier afgebakend als panden >20.000m² bvo¹) neemt de afgelopen jaren toe. Het aandeel van XXL-vastgoed binnen de totale vraag naar logistiek vastgoed stijgt sinds 2012 (circa 40%) naar bijna 60% in 2018. Ook in absolute aantallen is de vraag naar zeer grootschalige panden dominant. Ook in de regio Arnhem-Nijmegen is het XXL-segment dominant.

We verwachten dat de trend naar schaalvergroting in de nabije toekomst blijft aanhouden. Als gevolg van de volgende vijf ontwikkelingen komen we tot deze conclusie:

1. E-commerce drijver **XXL-DC's: Groei in online verkopen** stuwt vraag naar XXL. Het productassortiment is vaak groot en integratie met traditioneel pickproces (bij een niet e-commerce operatie) is lastig. Immers en pallet of colli picken is anders dan één product picken. Er is bovendien meer ruimte nodig voor ompakken, retouren, service.
2. Consolidatie van activiteiten: Door kostendruk worden oudere / kleine(re) en dus minder efficiënte distributiecentra gesloten. In grotere distributiecentra kan veel meer volume worden verwerkt waardoor de kosten per eenheid dalen. Schaalvergroting is dus ook een wijze om kosten te reduceren. De markt (ontwikkelaars/beleggers) hebben in logistieke panden een standaard ontwikkeld waarvoor geldt dat het risico op leegstand (bij het vinden van een nieuwe huurder) bij de ontwikkelde standaard het kleinst is. Dit heeft te maken met de voorschriften van brandweer en verzekeraars, lagere bouwkosten (i.v.m. het volume en hoge mate van standaardisering) en bouwtechnische layout (afstand tussen kolommen maakt dat alle veel voorkomende vormen van opslag optimaal geaccommodeerd kunnen worden).
3. **Ontwikkeling diverse sites in nabijheid (en multiclient DC's) om risico's te spreiden: We zien diverse partijen** logistieke sites opzetten in nabijheid van elkaar. Hierdoor kan op een site of op een bedrijventerrein een bundeling van klanten plaatsvinden. Als gevolg hiervan is sprake van risicoreductie (bv. vertrek van een klant kan opgevangen worden en leidt niet direct tot ontslag personeel of overflow van personeel op piekmomenten bij diverse klanten).
4. Volumegroei als gevolg van groei economie: Meer volume = meer vloeroppervlak. Zolang economische groei blijft aanhouden is er ruimtegebrek in distributiecentra. Uit recent onderzoek van Stec Groep onder logistieke bedrijven blijkt dat circa 40% van de verhuis-, verplaatsings- en/of nieuwbouwbehoefte een verband heeft met onvoldoende ruimte in de bestaande distributiecentra.
5. Groeiend belang arbeid bij locatiekeuze: Personeel is schaars en de beschikbaarheid staat onder druk. Bij **XXL-DC's vaak behoefte** aan 150 tot 1.000 man personeel. Dit heeft een grote impact op vraag. Tekort aan personeel is deels op te lossen door vergaande automatisering/robotisering. Automatisering en robotisering worden pas rendabel bij een bepaalde omvang (i.v.m. investeringskosten vs. efficiencywinst), wat ook weer schaalvergroting in de hand werkt.

Tocht groeit ook de markt voor kleinere distributiecentra. Het aandeel in de totale opname blijft weliswaar redelijk constant (15-20%), de absolute omvang van dit segment (<10.000 m² bvo / 2 hectare) is (nationaal) toegenomen van circa 250.000 m² bvo in 2012 tot circa 500.000 m² bvo in 2018. De trend naar 'Same Day delivery' speelt hierin een belangrijke rol. De klant wil binnen 2-4 uur of in ieder geval de dag van bestelling zijn of haar bestelling thuis bezorgd krijgen. Hierdoor is het noodzakelijk om voorraden dichtbij de klant te hebben liggen en nabij stedelijke concentraties kleinere magazijnen te openen.

¹ En dus een kavelomvang van circa 4 hectare.

Positie van Nederland is redelijk stabiel: op korte termijn extra vraag door Brexit, maar voor de langere termijn mogelijk minder EDC-vestigingen

Als gevolg van Brexit zal het centrum van de Europese koopkracht verder naar het oosten verschuiven. Nu ligt dit center of gravity (zwaartepuntanalyse) vlakbij de Nederlandse oostgrens. Voor de logistieke positie van Nederland kan dit gevolgen hebben. Op korte termijn verwachten we nog enige groei, vooral als gevolg van de Brexit en **het wegtrekken van momenteel in Engeland gevestigde EDC's**.

We verwachten dat de groei in het EDC segment zich op langere termijn stabiliseert. Natuurlijk zijn er altijd wel weer nieuwe bedrijven of nieuwe producten die op de markt komen, maar de meeste bedrijven **hebben inmiddels hun EDC wel gerealiseerd. Het is ook goed te beseffen dat EDC's niet altijd groot zijn. Wij schatten in dat slechts 20% van de EDC's een XXL omvang hebben. EDC's met grote volumes zijn slechts incidenteel te winnen.** De concurrentie met locaties in het buitenland blijft sterk aanwezig (en **voor sommige typen EDC's is een locatie buiten Nederland aantrekkelijker**). Zo zijn de personeelskosten in Duitsland lager dan in Nederland. **Duitsland heeft de laatste 10 jaar dan ook veel EDC's gekregen.**

XXL-logistiek goed voor circa 5.000-5.500 banen

De gezond- en welzijnssector heeft met ruim 20% een belangrijk aandeel in de werkgelegenheid binnen de regio Arnhem-Nijmegen. Uitgaande van de sectorale benadering (lees: SBI-sector vervoer en opslag) zijn circa 19.200 (5%) mensen werkzaam in de logistieke sector in Arnhem-Nijmegen. De logistieke werkgelegenheid is wel sterk gegroeid in de regio sinds 2014, met een toename van circa 7,5%. Naast specifieke bedrijven (transport- en opslagbedrijven en logistiek dienstverleners) vinden veel logistieke activiteiten plaats bij productiebedrijven, handelsbedrijven, bouwbedrijven en bij bedrijven in de zorg- en nutssector. Als we dit berekenen voor de regio Arnhem-Nijmegen blijkt dat circa 10% van de totale functionele werkgelegenheid uit logistieke banen bestaat. Het gaat om circa 35.000 arbeidsplaatsen.

XXL-logistiek is ongeveer goed voor circa 5.000-5.500 banen binnen de regio Arnhem-Nijmegen. Hierbij kijken we zowel naar grote logistieke bedrijven (logistiek dienstverleners, transporteurs, stadsdistributie) als naar distributiecentra van verladende partijen (zoals retailers, producenten, etc.). Bij **XXL-DC's** fluctueert het aantal werknemers per vestiging. Het gaat – zo blijkt ook uit navraag bij diverse bedrijven in de regio om 150-1.000 man personeel per distributiecentrum.

Toegevoegde waarde logistiek bovengemiddeld

De (economische) toegevoegde waarde van de logistiek beoordelen we op basis van de bijdrage aan de regionale economie en de spin-off activiteiten. Op basis van de circa 19.000 logistieke banen (=5% van totaal) in de regio Arnhem-Nijmegen verwachten we dat de sector goed is voor circa 6% van het totale Bruto Regionaal Product van Arnhem-Nijmegen (**€ 1,4 miljard van in totaal € 24 miljard**). Ter vergelijking: de sector industrie is goed voor een toegevoegde waarde van circa 11% (en circa 9% van de banen). In distributiecentra vinden in toenemende mate activiteiten met een hoge(re) toegevoegde waarde plaats zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie of markt-specifieke producttoevoegingen, maar ook callcenter activiteiten of facturatie. De integratie van diverse activiteiten (van transport, op- en overslag, tot assemblage, retourhandelingen en ketenregie) binnen eenzelfde distributiecentrum zorgen ervoor dat processen hoogwaardiger worden en steeds meer waarde toevoegen aan het uiteindelijke product.

Een belangrijk verschil tussen de economische bijdrage tussen NDC/RDC's en EDC's is de uiteindelijke bestemming van de goederen die door het magazijn heen stromen (belastingheffing vindt immers pas plaats in het land van verkoop). Er mag worden aangenomen dat het grootste gedeelte van goederen in een NDC/RDC Nederland als eindbestemming zal hebben, en dit dus ook ten goede komt van de (nationale) economie. Een belangrijk verschil van een EDC is dat een groot deel van de goederen doorgevoerd wordt naar andere landen in de EU. Indicatief schatten we in dat circa 10% van de goederen in Nederland blijft en dus 90% weer geëxporteerd wordt (wederuitvoer). Op basis van cijfers van het CBS **kunnen we concluderen dat EDC's 8 eurocent per euro wederuitvoer opleveren voor de Nederlandse (en**

regionale) economie. De omzet van een RDC/NDC of EDC is van veel factoren afhankelijk, maar de typologie zegt niet veel over een verschil in toegevoegde waarde. In veel XXL magazijnen werken vergelijkbare aantallen medewerkers (al zijn er uiteraard verschillen door volume). Wel zullen er verschillen bestaan in het aantal Nederlandse medewerkers dat ingezet wordt bij het uitgaande transport. Bij een RDC / NDC worden met name klanten in Nederland bediend en zal dit volume aan Nederlandse netwerken worden overgedragen of met eigen chauffeurs worden beleverd. In het geval van een EDC zal een groot deel van het uitgaande volume door buitenlandse chauffeurs worden afgehaald. Bijvoorbeeld: wie bewust kiest voor een locatie vlakbij de grens met Duitsland heeft de mogelijkheid het volume voor de Duitse markt op te laten halen door het Duitse netwerk om daarmee een looptijd- en kostenvoordeel te realiseren. Een RDC – ook als het er één is van een hele grote speler **die meerdere RDC's** heeft – levert meer binding met de regio op omdat zij veel consumenten in de regio zal bedienen, terwijl een EDC van een grote speler slechts een fractie van zijn volume in de regio zal afleveren. Ook is de binding van een RDC hoger omdat zij een positie heeft in het netwerk waar zij deel van uitmaakt. Als het die plaats in het netwerk eenmaal is ingenomen is te verwachten dat dit meer zekerheid geeft voor het voortbestaan dan een EDC operatie die voor gemiddeld 3-5 jaar contractueel zeker gesteld is.

Logistiek is een enabler voor andere sectoren. Er zijn veel onderlinge afhankelijkheden in de economie en de logistiek. We denken bijvoorbeeld aan transporteurs die rijden voor producenten (of retailers) gevestigd in de regio. Als gevolg van een sterke logistieke sector in de regio is ook spin off naar andere activiteiten. Logistieke bedrijven hebben veel binding met het lokale Midden- en Kleinbedrijf (MKB). Vrijwel alle bedrijven hebben contracten met lokale schoonmaak- of cateringbedrijven. Maar ook beveiliging en onderhoudscontracten van vastgoed en materieel zijn lokaal uitbesteedde activiteiten. In dit laatste verband denken we bijvoorbeeld aan een truckservice die in de regio gevestigd is vanwege het sterke logistieke ecosysteem. EDC-activiteiten **zijn over het algemeen iets meer 'footloose' dan** activiteiten die gebonden zijn aan het landsdeel of de regio. Hierbij wel de kanttekening dat de **historische binding van sommige EDC's (bv. Mainfreight) kan bijdragen aan de regionale en lokale geworteldheid van een bedrijf.**

Match XXL-logistiek en regionale arbeidsmarkt

Van belang is om te beoordelen of de regionale arbeidsmarkt in Arnhem-Nijmegen aansluit bij de vraagzijde in de logistiek.

Kenmerken van de vraagzijde

- Binnen de logistieke sector onderscheiden we drie typen banen; operationele, tactische en strategische banen. Op basis van diverse businesscases en de rondvraag onder meerdere logistieke bedrijven uit de regio Arnhem-Nijmegen schatten we dat 60 – 70% van het personeel bij een logistiek bedrijf een operationeel werkniveau heeft. Het aandeel tactisch en strategisch personeel ligt beide op 15 – 20%. Dit ligt grotendeels gelijk aan het landelijk gemiddelde. Bij **XXL-DC's wijkt dit niet af.**
- We verwachten dat in de regio Arnhem-Nijmegen tot 2030 circa 9.000 nieuwe logistiek medewerkers nodig zijn. Een groot deel van deze nieuwe medewerkers is het gevolg van vergrijzing in de sector (en daarmee vervanging van bestaande medewerkers). Een derde tot de helft van deze nieuwe medewerkers zal in een XXL-distributiecentrum werken. De banen zijn vooral nodig in de logistieke knopen in regio Arnhem-Nijmegen (bij de gevestigde bedrijven).
- Binnen de logistiek is overwegend werk voor lager en middelbaar opgeleide werknemers. Als gevolg van automatisering en robotisering neemt het niveau toe. Juist **XXL-DC's investeren eerder in** automatisering en robotisering (investeringen eerder rendabel, veel opslag). Voor logistieke bedrijven is het zaak om bestaand personeel te blijven scholen om nieuwe vaardigheden bij te brengen. Vaak groeien teamleiders, planners en operations managers binnen het bedrijf door vanuit lagere functies.
- Er is een groeiende inzet van tijdelijk personeel (uitzendkrachten, studenten, arbeidsmigranten) om (tijdelijke) vraagpieken op te vangen. Het betreft vaak 30-50% van het personeel in een distributiecentrum. Dit geldt ook voor **XXL-DC's**. De inzet van arbeidsmigranten is relatief hoog in

enkele segmenten, oplopend tot circa 50-60%. Bedrijven met veel (seizoens)pieken en/of meerdere shifts (ook nachtwerk) hebben een bovengemiddelde vraag naar arbeidsmigranten. De vraag naar arbeidsmigranten is onder andere ook ingegeven door het slechte imago van werken in de logistiek en doordat het werk relatief zwaar is. Ook studenten worden steeds vaker gebruikt. Deze doelgroep moet dan wel relatief dichtbij wonen.

- Voor locatiezoekende bedrijven is personeel een dominant en cruciaal criterium geworden. Ook worden steeds nieuwe en andere competenties gevraagd van logistieke medewerkers. Het belang van om- en bijscholing is van groot belang voor bedrijven. Hiertoe worden steeds meer initiatieven ontplooid. Werken aan het imago van de logistieke sector wordt belangrijker. Ook OV-bereikbaarheid of fietspaden naar de logistieke centra zijn van groter belang als gevolg van een toename van het belang van personeel bij locatiekeuze.
- De spanningsindicator van het UWV ziet in de regio Arnhem-Nijmegen voor logistieke beroepen dat er weliswaar sprake is van krapte (met name vrachtwagenchauffeurs en planners/logistiek medewerkers), maar dat dit niet uit verhouding is tot het nationale gemiddelde of het gemiddelde **van de grotere logistieke regio's**.
- Familiebedrijven kennen over het algemeen een sterk track record in het behouden en aantrekken van nieuw personeel. Een goed voorbeeld is bijvoorbeeld Simon Loos, een bedrijf dat relatief eenvoudig nieuwe mensen aantrekt als gevolg van goed personeels- (HR-)beleid.
- Ook andere sectoren (bv. maakindustrie, dienstverlening, zorg) kennen een relatief hoge vraag naar (technisch) geschoold personeel. Logistieke bedrijven concurreren ook met deze sectoren voor het beschikbare personeel. Het imago of de arbeidsvoorwaarden van enkele sectoren is hierbij ook positiever, waardoor logistiek het onderspit delft. Het goed voor het voetlicht brengen van de kansen en mogelijkheden in de logistiek helpt bij het (beter) positioneren van 'werken in de logistiek'.

Kenmerken van de aanbodzijde

- De beroepsbevolking in de regio Arnhem-Nijmegen is in vergelijking met het landelijk gemiddelde relatief hoogopgeleid. Dit gaat ten koste van het aantal lager-opgeleiden binnen de regio, deze ligt enigszins lager dan het landelijk gemiddelde.
- De (beroeps)bevolking in de regio Arnhem-Nijmegen zal tot 2040 weliswaar toenemen, maar ook vergrijzen. Dit is in lijn met het landelijke beeld.
- In de regio Arnhem-Nijmegen is sprake van een relatief constante aanwas van nieuwe praktisch geschoolde logistiek medewerkers. Het gaat om circa 100 afstudeerders per jaar (incl. Doetinchem circa 150 afstudeerders per jaar). Ook behalen jaarlijks circa 50 personen een HBO-diploma bij een logistiek georiënteerde opleiding in de regio. Zaak is deze aantallen vast te houden en waar mogelijk te verhogen.
- In de regio zijn daarnaast circa 50.000 studenten woonachtig. Met 50.000 potentiële flexibele krachten zijn de studenten in de regio een aanzienlijke bron van potentiële werknemers. De reisbereidheid van studenten voor een bijbaan is echter beperkt. De logistieke bedrijven zijn over het algemeen verder van de studentenconcentraties gevestigd.
- De regio Arnhem-Nijmegen kent in 2018 circa 16.000 werklozen. Voornamelijk ouderen (>50 jaar) en lager opgeleiden zijn werkloos. Circa 2.800 personen met een logistieke achtergrond staan in de regio Arnhem-Nijmegen geregistreerd als werkzoekend. Het gaat vooral om lager/praktisch opgeleiden. Vaak zijn werklozen niet één-op-één inzetbaar in de logistiek. Uit de praktijk horen we vaak hoge *churn rates*; na een korte inwerkperiode vallen ze weer uit. Voor bedrijven leidt dit tot hoge inwerkkosten en een lagere productiviteit. Bestaand personeel, maar ook nieuwe mensen moeten bij- of omgeschoold worden. Van belang is om dit structureel op te pakken, uitval te beperken en verbeteren.
- Een baan in de logistiek is vooralsnog niet 'sexy'. Het imago van werken in de logistiek is nog niet heel goed, mede ook vanwege recente media-aandacht. Zaak is om dit imago te verbeteren, onder andere door kansen in de logistiek (doorgroeipotentie, uitdaging, etc.) beter voor het voetlicht te brengen. Ook meer 'learning on the floor' kan bijdragen aan het warm maken van mensen voor een baan in de logistiek.

- Van belang is dat cijfers die gepresenteerd worden hoofdzakelijk op regioniveau beschikbaar zijn. Echter, voor bedrijven (en werknemers) is het zoekgebied vaak kleiner (stad, straal van 10 km, natuurlijke barrières). Zaak is om op lager schaalniveau betrouwbare data te verkrijgen om zo bedrijven te ondersteunen bij het daadwerkelijke aanbod in de zoekregio.
- Indicatief schatten we in dat logistieke bedrijven in Arnhem-Nijmegen nu weinig problemen ondervinden bij groei. Een of enkele vacatures zijn in de regio nog goed in te vullen. De problemen dienen zich vooral aan bij specifiek personeel (chauffeurs, planners, technici), echter zijn landelijk gezien ook de functies die lastig in te vullen zijn. De nieuwvestiging van een bedrijf – en een arbeidsvraag van 80-120 nieuwe mensen – is in Arnhem-Nijmegen redelijk goed mogelijk. Deze mensen zijn over het algemeen te vinden. In andere regio's (top 3 hotspots) is dit mogelijk minder eenvoudig.

Match

Op basis van de kenmerken van vraag- en aanbodzijde van de (logistieke) arbeidsmarkt in de regio Arnhem-Nijmegen kunnen we concluderen dat er op hoofdlijn een match bestaat. Omdat de logistieke sector werkgelegenheid biedt voor de praktisch geschoolden zien we zeker een match met de bestaande beroepsbevolking. Circa 50% van de beroepsbevolking in Arnhem-Nijmegen is praktisch geschoold. Ook het aandeel hoger opgeleiden (en tijdelijke werknemers) is aanwezig om de toekomstige vraag naar logistiek personeel op te vangen. Nuance ten aanzien van deze conclusie is dat op lokaal niveau er wel degelijk een tekort kan ontstaan (op plekken waar veel vraag is en waar de bevolking niet groeit of er weinig werklozen met een logistieke achtergrond zijn).

Daarnaast kampt niet alleen de logistieke sector met vergrijzing, uitstroom en groeiambities, ook de andere (top)sectoren in de regio Arnhem-Nijmegen hebben de komende jaren behoefte aan nieuw personeel. Gelet op de krapte in diverse sectoren is er concurrentie tussen verschillende werkvelden en sectoren. We denken in dit verband aan banen in de (maak)industrie, bouw en ICT. Hierbij spelen aspecten als arbeidsvoorwaarden, afstand en imago van de sector/het bedrijf een belangrijke rol. Om aan voldoende (nieuwe) mensen te komen ontplooiën logistieke bedrijven (en de sector) diverse initiatieven. Van belang is om de instroom van nieuwe logistieke medewerkers op de agenda te houden en te investeren in het om- en bijscholen. Ook het behoud van groei- en carrièreperspectief is van belang bij het behoud van voldoende personeel en aanwas.

Om ook in de toekomst over voldoende logistiek personeel te beschikken (en daarmee de ambities van Logistics Valley waar te maken) is een aanvullende inzet nodig op het thema arbeidsmarkt. Het is niet zonder meer een vanzelfsprekendheid dat bedrijven ook in de toekomst voldoende personeel kunnen vinden. Blijvende aandacht is hier noodzakelijk.

3 Advies XXL-logistiek in Arnhem-Nijmegen

In dit hoofdstuk beantwoorden we de kernvraag van dit onderzoek: *is het wenselijk om XXL-logistiek te faciliteren in Arnhem-Nijmegen?* Bovendien gaan we in op de vraag onder welke randvoorwaarden dit kan.

3.1 XXL-logistiek belangrijk voor de regionale economie waardoor het economisch wenselijk is om te blijven faciliteren

We achten het op basis van de analyse in hoofdstuk 2 (en de bijlagen) economisch wenselijk dat de regio Arnhem-Nijmegen XXL-logistiek blijft faciliteren. We hebben hiervoor de volgende argumenten.

1. XXL-logistiek levert een substantiële bijdrage aan de werkgelegenheid in de regio Arnhem-Nijmegen

In de sector vervoer en opslag zijn in Arnhem-Nijmegen 19.000 mensen werkzaam. Als we kijken naar de functionele logistieke banen (o.a. logistieke banen bij niet-logistieke bedrijven) dan gaat het om circa 35.000 banen (10% van het totaal in Arnhem-Nijmegen). XXL-logistiek is op dit moment goed voor circa 5.000-5.500 banen in de regio. Het betreft banen op alle niveaus, van laag opgeleid tot hogere/tactische banen. Gelet op het opleidingsniveau van een groot deel van de beroepsbevolking in Arnhem-Nijmegen zorgt de logistieke sector voor veel geschikte en passende werkgelegenheid voor die groep. In de basis gaat het bij nieuwe werkgelegenheid om mensen die van 'baan naar baan' verhuizen. Steeds vaker zijn er ook initiatieven om mensen uit de 'kaartenbak' op te leiden. Het gaat om relatief beperkte aantallen die op deze wijze een baan in de logistiek krijgen. Desalniettemin is het belangrijk om ook hier aandacht voor te blijven houden bij gesprekken met bedrijven.

2. Logistiek draagt voor 6% bij aan het regionaal product van Arnhem-Nijmegen

Logistiek draagt circa € 1,4 miljard bij aan de Bruto Regionaal Product van de regio Arnhem-Nijmegen (totaal € 24 miljard). Hiermee is de sector goed voor circa 6% van het totale BRP. De laatste jaren vinden in distributiecentra in toenemende mate activiteiten met een hoge(re) toegevoegde waarde plaats, waardoor het aannemelijk is dat het aandeel van logistiek binnen de totale BRP de komende jaren zal toenemen. De bijdrage van XXL-logistiek schatten we in op een derde tot 50%. De bijdrage van EDC-vestigingen aan de regionale economie van Arnhem-Nijmegen is over het algemeen iets beperkter. Bij een RDC / NDC worden met name klanten in Nederland bediend en zal dit volume aan Nederlandse netwerken worden overgedragen of met eigen chauffeurs worden beleverd. In het geval van een EDC zal een groot deel van het uitgaande volume door buitenlandse chauffeurs worden afgehaald. Bijvoorbeeld: wie bewust kiest voor een locatie vlakbij de grens met Duitsland heeft de mogelijkheid het volume voor de Duitse markt op te laten halen door het Duitse netwerk om daarmee een looptijd- en kostenvoordeel te realiseren.

Overigens komt de werkgelegenheid bij EDC's wel ten goede aan de regionale economie. De hoogste regionaal economische waarde hebben die activiteiten die vanwege aard, oriëntatie en activiteit verbonden zijn met de regio (vanwege historie, levering aan regionale consumenten en bedrijven en omdat andere bedrijfsactiviteiten ook in de regio zijn gevestigd). Kortom, die bedrijven die verbonden zijn met het regionale DNA.

3. Investeringsdynamiek onder XXL-logistiek is hoog

We verwachten dat de investeringsdynamiek in de logistieke sector nog enkele jaren zal aanhouden. Een groot deel van de investeringsdynamiek zal worden gedaan door bedrijven die al in de regio gevestigd

zijn. Onderzoeken wijzen uit dat minimaal 70% van de investeringen worden gedaan in de huidige vestigingsregio. Dit betekent dat logistieke bedrijven die nu al in Arnhem-Nijmegen gevestigd zijn het grootste deel van de dynamiek voor rekening zullen nemen. Investerings van buiten de regio zijn schaars, zeker waar het gaat om XXL-distributiecentra. Het gaat in totaal om circa 15-20 investeringen op jaarbasis (in Nederland), waarvan circa 5 bovenregionaal of nieuw naar Nederland komen. Het is wenselijk om deze XXL-logistiek te blijven faciliteren, alleen al om de bestaande werkgelegenheid en groei van bestaande bedrijven te faciliteren.

4. Logistieke sector (en XXL-logistiek) sterk verbonden met lokale MKB en de Gelderse topsectoren

Logistiek is een enabler voor andere sectoren. Niet voor niets was de slogan van logistiek Nederland **afgelopen jaren: 'Zonder logistiek staat alles stil...'** Er zijn veel onderlinge afhankelijkheden in de economie en de logistiek. Uit het onderzoek (en op basis van ervaringen elders in Nederland) blijkt dat logistieke bedrijven (ook in Arnhem-Nijmegen) veel binding hebben met het lokale Midden- en Kleinbedrijf (MKB). Vrijwel alle bedrijven hebben (onderhouds- en service)contracten met andere bedrijven in de regio. Ook onder XXL-logistiek zien we deze economische binding met andere sectoren.

De Gelderse topsectoren zijn grotendeels afhankelijk van logistieke activiteiten en diensten. Een goed functionerende logistieke sector is van cruciaal belang voor deze topsectoren. Minstens zo belangrijk; de Gelderse topsectoren zorgen voor een ladingbasis die weer aantrekkelijk is voor logistiek dienstverleners om op- of over te slaan of te vervoeren. Hoe meer ladingbasis er in een regio is, des te aantrekkelijker voor logistieke bedrijven om zich er te vestigen.

5. Sterke logistieke infrastructuur aanwezig in de regio

Het blijven faciliteren van XXL-logistiek in de regio betekent dat de vruchten van eerdere investeringen (gedaan door de provincie, gemeenten en private partijen) geplukt kunnen blijven worden. Investerings die onder andere gedaan zijn:

- Gedane en geplande investeringen in terminals in Nijmegen, Doesburg, Emmerich en mogelijk de RTG Gelderland.
- Gedane en geplande investeringen in infrastructuur, zoals de A12, A15, A325/Pleijroute, N322, doortrekking van de A15 en anderen.
- Investerings in het opzetten en doorontwikkelen van het logistieke netwerk in de drie Gelderse regio's (Nijmegen, de Liemers en Rivierenland). **Binnen deze regio's wordt gewerkt aan samenwerking, supply chain optimalisaties en het versterken van de bereikbaarheid en het imago van de logistiek.**

Kanttekening hierbij is dat bij het faciliteren van EDC's in de regio de kosten van een goed infrastructureel netwerk deel maatschappelijke kosten zijn die geen directe economische relatie hebben. Immers, een groot deel van de producten wordt weer uitgevoerd. De kosten voor onderhoud van (water-, spoor-) wegen worden dus mede gedaan om de import en export te ondersteunen (en daarmee dragen **ze indirect bij aan onze welvaart**). **EDC's hebben uiteraard wel een rechtstreekse economische bijdrage door de werkgelegenheid die de vestigingen met zich meebrengen.**

3.2 Mogelijke randvoorwaarden voor versterking economische waarde XXL-logistiek in Arnhem-Nijmegen

De logistieke sector levert een economische bijdrage aan Arnhem-Nijmegen. Echter, zonder randvoorwaarden kan de doorontwikkeling van de sector leiden tot verzet, zowel vanuit landschappelijk perspectief ('verdozing', wildgroei, etc.) als sociaal economisch (discussie over toegevoegde waarde, footloose bedrijvigheid, arbeidsmigranten(huisvesting), etc.) perspectief. We geven hierna de randvoorwaarden om de economische bijdrage van de logistieke sector te optimaliseren. De ruimtelijke voorwaarden die gesteld kunnen worden aan het faciliteren van XXL-logistiek dienen aanvullend op deze economische verkenning nader uitgewerkt te worden. Hierbij kan vooral gedacht worden aan manieren om de landschappelijke inpassing vorm te geven en aspecten van (het stimuleren van) duurzaamheid en energietransitie.

1. Focus op logistieke activiteiten die maximaal bijdragen aan de regionale economie

In het coalitieakkoord van de provincie Gelderland staat verwoord dat XXL-logistiek alleen worden toegestaan op locaties aan logistieke corridors die op provinciaal en regionaal draagvlak kunnen rekenen en een positieve impact hebben op de lokale en regionale werkgelegenheid.

Duidelijk is in elk geval dat XXL-logistiek een economische bijdrage levert aan de regionale economie van Arnhem-Nijmegen. Juist omdat een groot deel van de groei en toekomstige ruimte vraag waarschijnlijk wordt gerealiseerd door al in de regio gevestigde bedrijven is het wenselijk om ook in de toekomst ruimte te blijven houden voor XXL-logistiek. Dit kan op de bestaande harde plancapaciteit van bedrijventerreinen (er is nog circa 50-60 hectare beschikbaar voor XXL-logistiek in de regio). Vanuit het perspectief van maximale bijdrage aan de regionale economie is het zonder meer wenselijk om de groei van al in de regio gevestigde bedrijven te faciliteren. Onder andere vanuit het behoud (en mogelijk groei) van werkgelegenheid en bestaande contracten met regionaal MKB.

Bij eventuele aanvullende ruimteclaims (nieuwe bedrijventerreinen) kunnen een aantal aanvullende voorwaarden gesteld worden, namelijk:

- Locatie moet gelegen zijn aan de logistieke corridor in Arnhem-Nijmegen.
- Locatie is multimodaal (liefst trimodaal) ontsloten.
- Focus op doelgroepen binnen de markt oriëntatie regionaal en nationaal omdat de bijdrage aan de regionale economie (licht) hoger is **dan bij EDC's**.

2. Nieuwe locaties voor XXL alleen vraaggericht ontwikkelen

Bij vraaggericht ontwikkelen wordt een uitbreiding van een bedrijventerrein (of nieuw terrein) niet op voorhand planologisch mogelijk gemaakt. Er wordt gewerkt met een projectafwijkingbesluit of met een moederplan (en wijzigingsbevoegdheid) om een ontwikkeling mogelijk te maken. Bij de laatste worden onderzoeken in een vroeg stadium uitgevoerd, waarna bij concrete belangstelling overgegaan wordt tot een formele procedure. Bij een projectafwijkingbesluit wordt een procedure doorlopen voor een enkel bedrijf.

De doorlooptijd van een ontwikkeling kan binnen 3 tot 9 maanden doorlopen worden (en vaak sneller dan een reguliere bestemmingsplanwijziging). Door het ontwikkelen van een systeem waarbij een ruimtelijke ontwikkeling alleen mogelijk is wanneer sprake is van een contract met een eindgebruiker, ontstaat een directe relatie met de economische ontwikkeling van het gebied (in termen van werkgelegenheid). Speculatieve bouw wordt hierdoor tegengegaan en bovendien is er geen kans op **overaanbod omdat er geen sprake is van een 'ijzeren voorraad'**. Conform jurisprudentie zijn opgenomen wijzigingsbevoegdheden (mits expliciet in het moederplan doorgeschoven) geen harde plancapaciteit.

In Noord-Brabant is voor XXL-logistiek al geëxperimenteerd met een dergelijke ontwikkelstrategie. Waalwijk heeft bijvoorbeeld in twee jaar tijd diverse ontwikkelingen voor XXL-eindgebruikers op deze wijze mogelijk gemaakt. Voorkomen wordt dat aanbod (harde plancapaciteit) andere ontwikkelingen in de weg zit en discussies ontstaan over overaanbod of beschikbaar aanbod. Hierdoor verwachten we dat

de doorlooptijd van plannen aanzienlijk verkort kan worden. Ook in relatie tot de PAS is vraaggericht ontwikkelen (mogelijk) minder risicovol.

3. Voorwaarden stellen ten aanzien van nieuwe ontwikkelingen voor XXL om economische bijdrage te maximaliseren

Om een (sterkere) bijdrage te leveren in de regionale economie van de regio Arnhem-Nijmegen is het mogelijk om concrete maatregelen/afspraken te maken. De genoemde voorbeelden zijn mogelijk geen harde toetsingscriteria, maar meer bedoeld als indicatoren om het gesprek aan te gaan over de toegevoegde waarde van economische activiteiten en de bijdrage aan de regionale economie. Dit kunnen bijvoorbeeld zijn:

- Het stellen van minimale eisen ten aanzien van de werkgelegenheid per hectare (bv. minimaal 30 per hectare) en daarmee dus ook meer regie houden op de toegevoegde waarde van een bedrijf voor de regionale economie. Met andere woorden: vooral bedrijven faciliteren met aantoonbare meerwaarde voor de economie van Arnhem-Nijmegen. Het betreft dan vooral bedrijven met een arbeidsintensief karakter of bedrijven met een hoge omzet per m² (productwaarde).
- Het stellen van eisen ten aanzien van het in dienst nemen van lokaal personeel/lokale arbeidsmarkt en/of werklozen/bijstandsgerechtigden. Hiervoor zou een subsidie in het leven geroepen kunnen worden.
- Acquisitie van nieuwe XXL-logistieke activiteiten vooral richten op bestaande bedrijven en/of bedrijven met toegevoegde waarde voor regionale economie (bv. gelieerd aan topsector, productiebedrijven in de regio of hoogwaardige werkgelegenheid).
- Meer flexibiliteit in plannen (infrastructuur, bouwhoogte, etc.) om in te spelen op trends en ontwikkelingen in de sector en om te voorkomen dat XXL zich niet op locaties kan vestigen omdat de wegen al zijn aangelegd of uitgifte willekeurig is geweest.
- Grondprijzen verhogen, zodat herontwikkeling of meerlaags bouwen aantrekkelijker wordt. We zien dat grondprijzen voor (logistieke) bedrijven niet doorslaggevend is bij de locatiekeuze. Andere factoren, zoals arbeidsmarkt, ligging, bereikbaarheid, zijn van groter belang. Herontwikkeling van bestaande **terreinen komt nu maar lastig van de grond omdat de (financiële) risico's hoger zijn. Ook wegen de kosten voor meerlaags bouwen niet op tegen de kosten voor extra vierkante meters grond op maaiveld-niveau. Door meer marktconforme grondprijzen ontstaat een financiële prikkel om hoger te bouwen, danwel ook brownfields te overwegen bij locatiekeuze / ontwikkeling.**
- Statiegeldregeling of verwijderingsbijdrage. Een financieel instrument dat kan worden ingezet is een extra heffing/bijdrage op het verwerven van grond (met name greenfield) waarmee reeds betaald wordt voor het weer verwijderen/retourneren naar de oorspronkelijke staat na de economische levensduur van de gebouwen. Een dergelijke regeling kan bijvoorbeeld worden ingezet bij het faciliteren van groei in combinatie met afspraken over het herstructureren van verouderd vastgoed.

4. Doorontwikkelen van regionale acquisitieoverleg om XXL-logistiek te begeleiden naar juiste plek

Logistieke bedrijven (en daarmee ook XXL) hebben de neiging om in een groter gebied te zoeken naar een geschikte vestigingslocatie. Het kan voorkomen dat een bedrijf (rechtstreeks of via een tussenpersoon) op meerdere plekken in de regio Arnhem-Nijmegen zoekt naar een nieuwe locatie. De vestiging van zeer grootschalige bedrijven kan discussie opleveren, namelijk wanneer het gaat om:

- Bedrijven die zich willen vestigen op een locatie/plek zonder harde plantitel, terwijl er wel aanbod beschikbaar is (in de omgeving of verder weg).
- Bedrijven die op meerdere plekken interesse tonen en gemeenten tegen elkaar uit (proberen te) spelen (bv korting willen krijgen).
- Nieuwvestigers in Nederland die geen duidelijke voorkeur hebben in regio Arnhem-Nijmegen.

Een deel van de bedrijven met uitbreidingswensen zal zich melden bij de betreffende gemeente (al dan niet via een intermediair). Voor buitenlandse investeerders (al dan niet gevestigd in Nederland) kan het ook zijn dat de OOST NL het eerste aanspreekpunt is. Elders (RAP-Rivierenland, 1Loket-MRE Eindhoven) zijn goede ervaringen opgedaan met het regelmatig bespreken van leads en prospects. In Arnhem-Nijmegen zijn regelmatig formele en informele contacten waarbij diverse partijen leads en prospects

delen. Een doorontwikkeling hiervan en dus het structureler overleggen kan de transparantie ten goede komen en het bedrijf op de goede plek doen landen.

Mocht het niet mogelijk zijn om als gemeenten onderling leads en prospects te bespreken dan kan dit ook onder regio van OOST NL opgepakt worden. Deze partij heeft een onafhankelijke positie en is **daardoor in staat 'boven de partijen' te bewegen**. Let wel: het is dus niet de bedoeling dat OOST NL de acquisitietaak of rol van de gemeenten overneemt. Voor de transparantie is het wel wenselijk om (half)jaarlijks overzichten te publiceren van lopende leads en/of gevestigde bedrijven.

Randvoorwaarden voor de doorontwikkeling van een dergelijk regionaal acquisitieoverleg zijn:

- Vertrouwen in de ander (zodat open en vrij gesproken kan worden over leads);
- Openheid en transparantie over de rol van OOST NL bij acquisitie;
- Openheid en transparantie over besluitvorming en afhandeling;
- Bestuurlijk inbedding van de bovenregionale afstemming (werkwijze vast stellen in het IOW, zodat bestuurders zich eraan committeren).

Bijlagen

A. Logistieke begrippen

Wat is (XXL-)logistiek?

Het begrip 'logistiek' is een breed containerbegrip. Het omvat niet slechts het vervoeren van goederen van A naar B, maar een heel scala aan activiteiten. Zo omvat logistiek het plannen, organiseren, managen en realiseren van goederenstromen, maar ook de kennis hierachter. Logistiek begint vanaf de ontwikkeling en inkoop van een product, via productie en distributie naar de eindafnemer, en heeft als doel om tegen optimale kosten, zo efficiënt mogelijk te kunnen voldoen aan de marktbehoefte. Enerzijds is kostenminimalisatie of een laag kapitaalgebruik gewenst, anderzijds wordt gestreefd naar maximalisatie van de klantenservice. Hiernaast omvat logistiek ook de omgekeerde goederenstroom, 'reverse logistics'. Dit begrip omvat alle retourstromen van producten die van de winkel, klant (B2B en B2C) naar het magazijn van de leverancier worden teruggestuurd -, en de afhandeling hiervan.

VERSCHEIJNINGSVORM VAN DE XXL-LOGISTIEK

Logistieke magazijnen zijn (in standaardvorm) circa 25.000 – 80.000 m² bvo groot, verdeeld in meerdere compartimenten van 10.000 m² bvo in verband met de brandveiligheid. Incidenteel komen magazijnen van 120.000 m² bvo voor in Nederland. De vrije hoogte ligt op circa 12 meter vrije hoogte (ca. 14 meter inclusief dak). Het kavel wordt nu indicatief circa 50-60% bebouwd. Deze (relatief) lage bebouwingsgraad is verklaarbaar door de vele en grootschalige vrachtwagenbewegingen die XXL-logistiek met zich meebrengt, waarvoor manoeuvreer- en parkeerruimte nodig is. Met andere woorden: op een kavel van 4 hectare wordt een magazijn gebouwd van circa 20.000-25.000 m² bedrijfsvloeroppervlak (bvo). Circa 1-3% van de bedrijfsruimte wordt ingericht als kantoor.

Figuur 2: Visualisatie XXL-logistiek (links: Nabuurs, Park15 – rechts DSV, 's-Heerenberg)



Overige gebruikte logistieke begrippen en termen

In de loop van het rapport gebruiken we meerdere logistieke begrippen als een gegeven. Omdat deze begrippen geen eenduidige definiëring hebben, geven we een beschrijving per begrip.

E-commerce (of business to consumer – B2C)

E-commerce is het proces van het kopen en verkopen van producten met behulp van elektronische middelen, zoals door mobiele toepassingen en internet. E-commerce verwijst naar zowel online retail als elektronische transacties. Bij e-commerce gaat het meestal om 'business to consumer' (B2C), uitgevoerd door partijen als Bol.com en Coolblue, maar er zijn vele andere soorten e-commerce. Een bijzondere vorm van e-commerce die we in de logistiek vaak terug zien is omni- of multichannel. Bij deze vormen worden online (in alle mogelijke vormen) en offline (de fysieke verkoopkanalen) geïntegreerd aangeboden. Ook online veilingssites, reserveringen, en business to business (B2B) transacties worden online uitgevoerd.

Supply chain (productie- en distributieketen)

Een supply chain is het geheel van activiteiten en goederen die worden vervoerd tussen een leverancier en een afnemer. Een supply chain bevat alle schakels vanaf een grondstof of materiaal tot een eindproduct. Hierbij wordt niet alleen gekeken naar de productie of het vervaardigen van het product, maar ook naar het transport en de eventuele opslag.

Onderscheid tussen logistiek vastgoed (in bvo) en kaveloppervlak (in hectare)

Binnen de bedrijventerreinenmarkt wordt onderscheid gemaakt tussen twee meeteenheden om afmeting aan te geven. Bruto vloeroppervlak (bvo) geeft de omtrek van een pand weer in m². Overige voorzieningen zoals parkeerplaatsen worden hierin niet meegerekend. Het kaveloppervlak (uitgedrukt in hectare) weergeeft de volledige omvang van een kavel. Zoals we eerder aangaven worden XXL-kavels voor 50-60% bebouwd, wat betekent dat een XXL-kavel van 4 hectare indicatief gezien plaats biedt aan een logistiek magazijn van circa 20.000m² bvo.

EDC – Europees Distributie Centrum

EDC's zijn magazijnen van waaruit een bedrijf klanten in heel Europa of een groot deel van Europa beleverd met het volledige assortiment of een substantieel deel van zijn assortiment. De magazijnen dienen met name om de binnenkomende containers/lading te sorteren naar bestemming en het samenstellen van de order van de afnemer (order-picking). Afhankelijk van het type goederen kunnen hier ook extra services (Value Added Services, VAS) uitgevoerd worden. Voorbeelden zijn het aanbrengen van prijskaartjes, diefstalbeveiliging of het installeren van software.

RDC / NDC – Regionaal / Nationaal Distributie Centrum

Deze distributiecentra hebben feitelijk dezelfde functies als een EDC, maar bedienen hoofdzakelijk klanten in een kleinere regio bijvoorbeeld Benelux, Nederland of Oost-Nederland.

Overslagcentrum (ook wel crossdock-hubs)

Deze centra zijn onderdeel van een netwerk. Het zijn grote overslagcentra waar deelladingen (ook wel LTL, *Less-Than-Truck loads* genoemd) van vele klanten samenkomen, gesorteerd naar eindbestemming, en naar het volgende centrum vervoerd worden. Het gaat hier om het vervoer van pallets, niet van individuele dozen. **De verbindingen tussen de overslagcentra worden volgens een vast 'spoorboek' gereden.**

Pakket- en sorteercentra

Door de groei in e-commerce en de belofte van snelle levering (vaak binnen 24 uur) aan de consument hebben diverse logistieke bedrijven fors geïnvesteerd om hun netwerk van pakket- en sorteercentra uit te breiden. In principe gebeurt hier precies hetzelfde als is een crossdock-hub, met als verschil dat de eenheid die vervoerd wordt niet pallets zijn, maar dozen of post.

Warehousing

Proces waarbij voorraden in een magazijn worden opgeslagen, (mogelijk) hergroepeerd en uiteindelijk weer op uitdraag worden uitgeleverd.

Betrokken partijen bij ontwikkeling logistiek vastgoed

Bij de ontwikkeling van logistiek vastgoed of de uitgifte van bedrijventerrein zijn diverse partijen betrokken. De eindgebruiker (logistiek dienstverlener, transporteur, verlader, producent) zal vanuit deze plek haar distributieactiviteiten willen ontplooiën. We zien een trend naar huur. Vandaar dat de realisatie van logistiek vastgoed vaak door projectontwikkelaars en of ontwikkelende beleggers in logistiek vastgoed wordt opgepakt. De eindgebruikers huren dan voor een bepaalde periode het vastgoed. Ontwikkelaars verkopen het vastgoed (incl. huurcontract) vaak door aan een investeerder of belegger. Hiermee genereren zij liquide middelen voor een volgende ontwikkeling. De investeerder/belegger brengt het vastgoed onder in een portfolio en zal het beheer overwegend uitbesteden. Omdat er grote ontwikkelwinsten te behalen zijn in logistiek vastgoed zien we dat grote logistiek dienstverleners vaak zelf ook willen 'ontwikkelen' en daarna 'verkoppen' aan een investeerder. Dit noemen we ook wel

Landbanking of Real Estate Venturing. Tenslotte is de gemeente (als eigenaar van de grond) een belangrijke partij bij de ontwikkeling van vastgoed en de uitgifte aan logistiek. Steeds vaker worden eisen van voorverhuur geeist om speculatie op grond te voorkomen.

B. Marktschets XXL-logistiek

B1. Locatiekeuze en marktorientatie XXL-logistiek

Nederland toplocatie voor distributiecentra in (Noordwest-) Europa

Volgens onderzoek van Prologis (2017) is Nederland het meest gewilde land in Europa als het gaat om logistiek. De wederuitvoer groeit al jaren en de logistieke sector profiteert hiervan. Nederland is aantrekkelijk als vestigingsplaats voor buitenlandse ondernemingen die van hieruit het achterland bedienen. Grote bedrijven hebben zich de afgelopen jaren gevestigd in Nederland. De ligging van **Nederland in het 'hart' van de Europese koopkracht** speelt hierin een belangrijke rol. Ook de mainports Rotterdam en Schiphol, plus de logistieke kennis en kunde zijn een belangrijke drager voor de sterke uitgangssituatie.

Regio Arnhem-Nijmegen gelegen aan nationale goederenvervoercorridor

In 2013 is in het BO MIRT gekozen om twee goederenvervoercorridors te ondersteunen en ontwikkelingen hier te stimuleren. Deze ondersteuning betreft bijvoorbeeld investeringen in de doorstroming van verkeer, het verhogen van de efficiëntie van het bestaande infrastructuurnetwerk, het stimuleren van de op- en overslag van goederen naar trein of binnenvaart, het benutten van kansen voor de (regionale) economie en duurzaamheid en een nauwere samenwerking tussen overheid en bedrijven om dit te bewerkstelligen. De twee goederencorridors zijn:

- *Corridor-Zuidoost* (Rotterdam → Noord-Brabant → Limburg → Duitsland).
- *Corridor-Oost* (Rotterdam → Tiel → Arnhem-Nijmegen → Duitsland).

De regio Arnhem-Nijmegen kent een tweetal knooppunten. Nijmegen (knoop 38) kent een sterk ontwikkeld logistiek ecosysteem waarbij diverse bedrijventerreinen en daarop gevestigde bedrijven (bijvoorbeeld Bijsterhuizen, Oost+Noord-Kanaalhaven, Westkanaaldijk en Park15), maar ook infrastructuur (snelwegen A73, A50 en A15, bargeterminal BCTN) een sterke bijdrage leveren. In de toekomst wordt hier de Railterminal Gelderland aan toegevoegd, zodat het knooppunt trimodaal ontsloten zal zijn. In het oosten van de regio is het knooppunt EMZ gelegen. Dit grensoverschrijdende knooppunt profiteert van de ligging nabij de grens en de faciliteiten in de omgeving. De A12 en A3, maar zeker ook de haven van Emmerich zijn belangrijke dragers van het logistieke ecosysteem. Grootschalige bedrijventerreinen 7Poort, Euregionaal Bedrijventerrein en DocksNLD zorgen voor vestigingsmogelijkheden voor logistieke bedrijven.

Marktorientatie van distributiecentrum sterk bepalend voor locatie- en regiovoorkeur

Binnen Nederland is een duidelijk beeld te herkennen in de regiovoorkeuren van logistieke bedrijven met een bepaalde marktorientatie. Deze oriëntatie heeft weer van doen met de functie van een distributiecentrum. Waar moeten de opgeslagen spullen naar toe? In de basis gaat het om een regionale, nationale (Benelux) of (Noordwest-) Europese oriëntatie. Afhankelijk van de logistieke keten zijn locaties **en regio's meer of minder aantrekkelijk voor bedrijven**.

Op de volgende pagina een (niet uitputtend) beeld met vestigingen / distributiecentra in Nederland uitgesplitst naar welk gebied het magazijn belevt.

Figuur 3: Ruimtelijke spreiding distributiecentra en marktsegmentatie, naar marktoriëntatie

	Regionaal georiënteerd DC	Nationaal georiënteerd DC	Europees georiënteerd DC
Ruimtelijke spreiding			
Toelichting	<p>De logistieke bedrijven, verladers en winkelketens die niet heel Nederland vanuit één magazijn kunnen beleveren, hebben meerdere magazijnen, waarbij elk magazijn slechts een deel van Nederland beleverd. Het betreft hoofdzakelijk supermarkten, groothandels en pakketdienstverleners zoals Post NL, DHL en DPD.</p> <p>Hieronder vallen ook de overslagcentra / sorteerhubs. Hierbij is er meestal één magazijn waar alle internationale zendingen binnenkomen (bijvoorbeeld het nieuwe magazijn van DHL Parcel in Zaltbommel), en een aantal regionale hoofdsorteercentra en kleinere centra van waaruit de klant beleverd wordt. Zo werkt PostNL toe naar een netwerk van 22 sorteercentra in Nederland, met een omvang van circa 0,5 hectare. Deze laatste zijn kleinere faciliteiten op strategische locaties voor de 'last-mile' (stads)distributie.</p>	<p>NDC's liggen vaker iets centraler in Nederland, zeker als alleen Nederland beleverd wordt, in de as Tilburg-Almere. Het betreft hoofdzakelijk retailers, food, supermarkten. De randen van Nederland (zuidoosten, noorden) zijn eigenlijk niet geschikt voor nationale distributie. Toch komt het voor dat een nationaal magazijn toch aan de randen van Nederland ligt, vaak vanwege een historische binding of omdat er een relatie is met een productielocatie.</p> <p>We zien binnen dit segment vooral de 'FMCG' (fast moving consumer goods – goederen zoals levensmiddelen met een groot volume) en bovendien veel retail (bijvoorbeeld supermarktketens zoals Lidl, Jumbo, Aldi, Albert Heijn, of kleding zoals Open32, H&M). Het gros van de e-commerce (Bol.com in Waalwijk, Zalando in Bleiswijk en Wehkamp in Zwolle) kent ook een nationale (of Benelux-)markt oriëntatie.</p>	<p>Veel goederen bestemd voor Europa komen binnen via Rotterdam. Nederland heeft zich na het wegvallen van de binnengrenzen ontwikkeld als een sterke vestigingslocatie voor logistiek om grote delen van Europa te beleveren. Gelet op de relatief kleine thuismarkt en de ligging nabij het hart van de Europese koopkracht is ligt het zwaartepunt van deze logistiek in Zuid-Nederland. Primair gezien op de as Rotterdam, Moerdijk, Roosendaal, Tilburg, Eindhoven en Venlo, maar ook rond Schiphol en Rotterdam zijn vestigingen van Europese distributiecentra gevestigd.</p> <p>Nederland heeft van oudsher een sterke positie in de segmenten kleding (Fashion – Tommy Hilfiger in Venlo) elektronica (Electronics – Samsung in Tilburg) en automotive (John Deere in 's-Heerenberg en Tesla in Tilburg). Ook voor de 'Life Science' en 'Health' (bijvoorbeeld medische apparaten, farmaceutische producten) zien we overwegend een EDC-structuur.</p>

Bron: Stec Groep 2019

B2. Trends en ontwikkelingen in logistiek (vastgoed)

In deze paragraaf schetsen we een aantal belangrijke trends en ontwikkelingen op gebied van logistiek (vastgoed). Daarbij ligt de focus vooral op de verschijningsvorm van de logistiek en de robuustheid ervan voor de toekomst.

Schaalvergroting in de logistiek, waarom?

We verwachten dat de trend naar schaalvergroting in de nabije toekomst blijft aanhouden. Als gevolg van de volgende vijf ontwikkelingen komen we tot deze conclusie:

1. E-commerce drijver **XXL-DC's: Groei in online verkopen stuwt vraag naar XXL. Het** productassortiment is vaak groot, integratie met traditioneel pickproces (bij een niet e-commerce operatie) is lastig. Immers en pallet of colli picken is anders dan één product picken. Er is bovendien meer ruimte nodig voor ompakken, retourneren, service. Het marktaandeel van regio Arnhem-Nijmegen

- vooral nog niet groot in dit segment (zie ook verderop). Binnen bestaande / diverse logistieke operaties in de regio zal e-commerce wel onderdeel zijn.
2. Consolidatie van activiteiten: Door kostendruk worden oudere / kleine(re) en dus minder efficiënte distributiecentra gesloten. In grotere distributiecentra kan veel meer volume worden verwerkt waardoor de kosten per eenheid dalen. XXL is dus ook een wijze om kosten te reduceren. Ook in Arnhem-Nijmegen bestaat een vervangingsvraag van logistiek vastgoed.
 3. **Ontwikkeling diverse sites in nabijheid (en multiclient DC's) om risico's te spreiden: We zien diverse partijen logistieke sites opzetten in nabijheid van elkaar.** Hierdoor kan op een site of op een bedrijventerrein een bundeling van klanten plaatsvinden. Als gevolg hiervan is sprake van risicoreductie (bv. vertrek van een klant kan opgevangen worden en leidt niet direct tot ontslag personeel of overflow van personeel op piekmomenten bij diverse klanten). Logistieke bedrijven streven naar meerdere sites naast elkaar of het bundelen van meerdere klanten in één groot XXL-DC. Voorbeelden in Arnhem-Nijmegen zijn bijvoorbeeld DHL (Wijchen), **Mainfreight ('s-Heerenberg)**, AS Watson (Heteren), Nabuurs (Oosterhout).
 4. Volumegroei als gevolg van groei economie: Meer volume = meer vloeroppervlak. Zolang economische groei blijft aanhouden is er ruimtegebrek in distributiecentra. Uit recent onderzoek van Stec Groep onder logistieke bedrijven blijkt dat circa 40% van de verhuis-, verplaatsings- en/of nieuwbouwbehoefte een verband heeft met onvoldoende ruimte in de bestaande distributiecentra. Als gevolg hiervan constateren we een relatief constante nieuwbouwbehoefte. Ook in Arnhem-Nijmegen weinig voorraad logistiek vastgoed direct beschikbaar.
 5. Groeiend belang arbeid bij locatiekeuze: Personeel is schaars en de beschikbaarheid staat onder druk. Veel logistieke bedrijven benoemen personeel als no.1 criterium bepalend voor logistiek succes, zo blijkt uit eerder genoemd onderzoek van Stec Groep. Bij **XXL-DC's vaak behoefte aan 150-1.000 man personeel**. Dit heeft een grote impact op vraag. Tekort aan personeel deels op te lossen door vergaande automatisering/robotisering. Automatisering en robotisering worden pas rendabel bij een bepaalde omvang (ivm investeringskosten vs. efficiencywinst).

Onder andere als gevolg van de schaalvergroting, maar ook door de economische groei is de voorraad logistiek vastgoed in Nederland sterk gegroeid in de afgelopen periode. In 10 jaar tijd is de voorraad in Nederland met circa 10 miljoen m² bvo gegroeid, zo blijkt uit cijfers van NVM (Logistiek vastgoed in cijfers). Inmiddels bedraagt de voorraad logistiek vastgoed circa 31 miljoen m² bvo. In Oost-Nederland steeg de voorraad met circa 25% tussen 2013 en 2018. Ter vergelijking; in de zuidelijke provincies steeg de voorraad met 42% in dezelfde periode.

We hebben het in dit verband over logistiek vastgoed en niet over hectares. Indicatief kunnen we de omvang bedrijfsvloeroppervlakte vertalen naar hectares bedrijventerrein. We schatten indicatief in dat circa 6.000 hectare een logistieke functie heeft². De totale (netto) uitgegeven voorraad bedrijventerreinen in Nederland is circa 64.000 hectare. Hiermee komt het aandeel van de logistiek op bijna 10%.

Vraag naar logistiek vastgoed op recordhoogte in 2018...

Tussen 2009 en 2014 ligt de jaarlijkse vraag (opname bestaand vastgoed en nieuwbouw) rond een 'normale' 1 miljoen m² bvo per jaar, om in de jaren daarna door te groeien tot een recordhoogte van meer dan 3 miljoen m² bvo in 2018. De logistieke vraag bevindt zich op dit moment op een hoogtepunt. Op langere termijn is de verwachting dat de vraag weer meer naar normale proporties (circa 1 á 1,5 miljoen m² bvo per jaar) zakt. Overigens betreft het dan niet alleen maar over nieuwbouw, maar ook opname van bestaand logistiek vastgoed. De grootschalige nieuwbouw heeft in elk geval de afgelopen periode niet geleid tot een hogere leegstand. Sterker nog; de leegstand is afgenomen en uit recent onderzoek van Dynamis (2018) blijkt dat een groot deel van de structureel leegstaande panden ook opnieuw ingevuld worden, dan wel voor alternatieve functies aangewend worden.

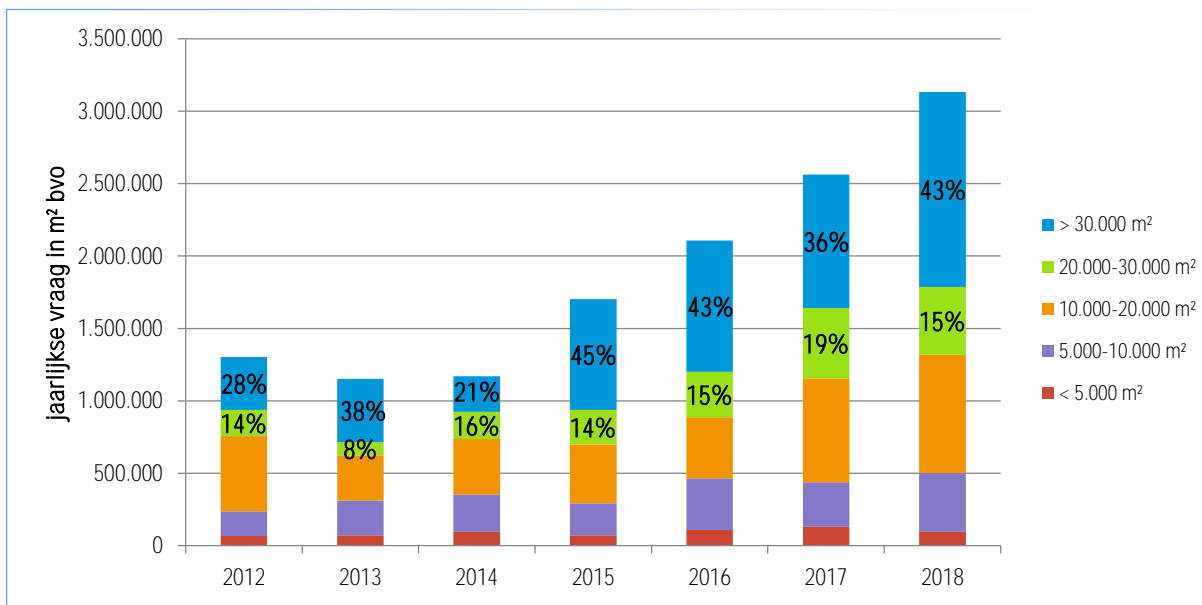
² Rekenom: 31 miljoen m² vastgoed * 0,5 (=verhouding pand/kavel). 1 hectare is 10.000 m².

... en wordt steeds grootschaliger

De vraag naar XXL-logistiek vastgoed (hier afgebakend als panden >20.000m² bvo³) neemt de afgelopen jaren gestaag toe. Zoals eerder gezegd is het bebouwingspercentage van XXL-logistieke kavels circa 50-60%, waardoor een pand van 20.000 m² bvo grofweg gezien op een kavel van 4 hectare zal staan.

Het aandeel van XXL-vastgoed binnen de totale vraag naar logistiek vastgoed stijgt sinds 2012 (circa 40%) naar bijna 60% in 2018. Ook in absolute aantallen is de vraag naar zeer grootschalige panden dominant. De groei van het aandeel XXL-vastgoed gaat voornamelijk ten koste van het aandeel XL-vastgoed (10.000 – 20.000m² bvo). De vraag naar kleinschalig logistiek vastgoed is over de jaren redelijk gelijk gebleven. De figuur hieronder geeft een visualisatie van deze verschuivingen.

Figuur 4: Vraag logistiek vastgoed in m² bvo, verdeeld in grootteklassen (Nederland)



Bron: NVM 2018, bewerking Stec Groep

³ En dus een kavelomvang van circa 4 hectare.

Maar: ook groei van kleinere distributiecentra

De markt voor kleinere distributiecentra groeit ook. Het aandeel in de totale opname blijft weliswaar redelijk constant (15-20%), de absolute omvang van dit segment (<10.000 m² bvo / 2 hectare) is toegenomen van circa 250.000 m² bvo in 2012 tot circa 500.000 m² bvo in 2018. De trend naar 'Same Day delivery' speelt hierin een belangrijke rol. De klant wil binnen 2-4 uur of in ieder geval de dag van bestelling zijn of haar bestelling thuis bezorgd krijgen. Hierdoor is het noodzakelijk om voorraden dichtbij de klant te hebben liggen en nabij stedelijke concentraties kleinere magazijnen te openen. We zien dit met name in de food (bijvoorbeeld Picnic), e-commerce (bv. Bol.com of Coolblue), bouw (bv. bouw hubs) en automotive (auto-onderdelen). Ook zien we nieuwe logistieke dienstverleners op de markt toetreden die stadsdistributie aanbieden (bijvoorbeeld CityHub en Hubble Distributie) en daarvoor kleinere magazijnen aan de rand van de stad / binnenstad willen hebben. Deze magazijnen zijn veel kleiner en variëren van 2.000 – 8.000 m² bvo. Overigens komt deelhuur in deze markt ook regelmatig voor. Tot deze categorie horen ook de meeste distributiehubs van waaruit pakketvervoerders zoals PostNL, DHL, DPD hun pakketjes uitleveren.

Brexit zorgt voor oostwaartse verschuiving 'center of gravity'

Het logistieke 'center of gravity' (zwaartepunt) omvat grofweg gezien het economisch midden van de Europese afzetmarkt, en dus de meest gunstige locatie voor een EDC. Als gevolg van Brexit zal het centrum van de Europese koopkracht verder naar het oosten verschuiven. We verwachten wel dat die bedrijven met een EDC in het Verenigd Koninkrijk het volume in het VK blijven beleveren via een NDC. Het EDC op het vasteland is dan kleiner dan het EDC in het Verenigd Koninkrijk. Door het wegvallen van het Verenigd Koninkrijk volume verschuift het Center of Gravity van het EDC naar het oosten. Nu ligt het center of gravity (zwaartepuntanalyse) vlakbij de Nederlandse Oostgrens. Voor de logistieke positie van Nederland kan dit gevolgen hebben.

Door het wegvallen van Engeland uit de Europese vrije handelszone, verandert ook het effectieve afzetgebied van logistiek bedrijven in Europa. Kunnen goederen in de huidige situatie nog zonder barrières (importheffingen, douane etc.) vanuit een EDC in Nederland naar de Engelse afzetmarkt, na de Brexit zijn deze er wel.

Toekomstig aandeel EDC's binnen Nederland mogelijk lager

We verwachten dat de groei in het EDC segment zich stabiliseert. Natuurlijk zijn er altijd wel weer nieuwe bedrijven of nieuwe producten die op de markt komen, maar de meeste bedrijven hebben inmiddels hun EDC wel gerealiseerd. Het is ook goed te beseffen dat EDC's niet altijd groot zijn. Wij schatten in dat slechts 20% van de EDC's een XXL omvang hebben. EDC's met grote volumes zijn slechts incidenteel te winnen. De enige reden dat hier op korte termijn nog groei mogelijk is, is de Brexit, het wegtrekken van momenteel in Engeland gevestigde EDC's die zich vestigen op locaties op het Europese vasteland. Arnhem-Nijmegen maakt meer kans voor RDC's en NDC's. Er is niet veel onderscheid in de toegevoegde waarde tussen EDC/NDC/RDC. Het aantal mensen per m² dat er werkt is gemiddeld genomen vergelijkbaar. De verschillen liggen meer in de maatschappelijke kosten/baten afwegingen. In geval van grote ruimedruk is het logisch voorkeur te geven aan NDC's en RDC's omdat het regionale maatschappelijk nut (men krijgt de gewenste goederen tegen zo laag mogelijke kosten geleverd) van NDC's / RDC's groter is dan van EDC's. Immers, bij EDC's kan men als vuistregel ervan uitgaan dat 90% van het volume doorvoer betreft naar andere landen.

De concurrentie met locaties in het buitenland blijft sterk aanwezig (en voor sommige typen EDC's is een locatie buiten Nederland aantrekkelijker). Zo zijn de personeelskosten in Duitsland lager dan in Nederland. Duitsland heeft de laatste 10 jaar dan ook veel EDC's gekregen. Vernieuwing, schaalvergroting en herinvestering op strategische locaties zorgen voor veel dynamiek met kansen voor Nederland. Ook het mogelijk stijgende kostenniveau van Duitsland kan leiden tot meer vestiging in Nederland.

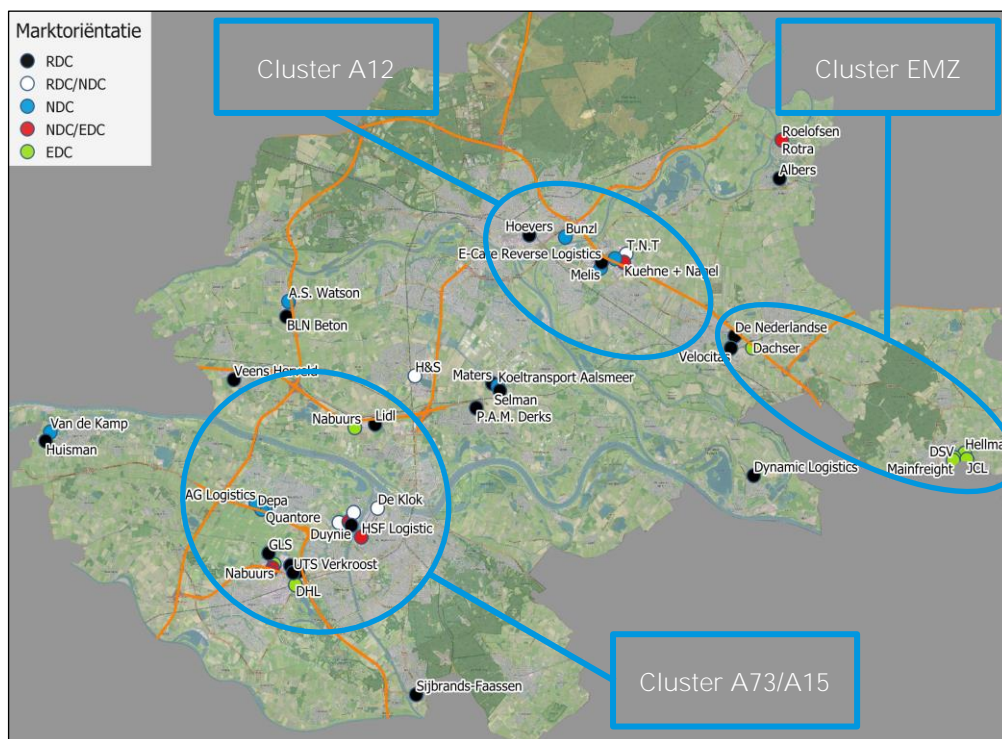
C. Analyse regionale logistiek & arbeidsmarkt

C1. Kenmerken (XXL-) logistiek in regio Arnhem-Nijmegen

Logistieke bedrijvigheid voornamelijk gevestigd rondom transportassen

Zoals in heel Nederland, zien we dat logistieke bedrijvigheid zich in het algemeen concentreren rondom belangrijke vervoersassen. In het geval van de regio Arnhem-Nijmegen gaat dit om locaties langs de A73 (Wijchen/Nijmegen), de A15 (Park15) en de A12/A3 (o.a. Centerpoort, 7Poort en DocksNLD). Verder valt op dat op andere bedrijventerreinen relatief veel kleinschalige transportbedrijven of kleinschalige logistieke dienstverleners gevestigd zijn. Onderstaande kaart geeft een beeld van deze concentraties. Meer gedetailleerde kaarten zijn opgenomen in de bijlage van dit rapport.

Figuur 5: Clustering logistieke bedrijvigheid regio Arnhem-Nijmegen



Bron: Stec Groep op basis van inventarisatie van vestigingenregister provincie Gelderland, 2019 en deskresearch

Bedrijven met Europese oriëntatie veelal aan Duitse grens

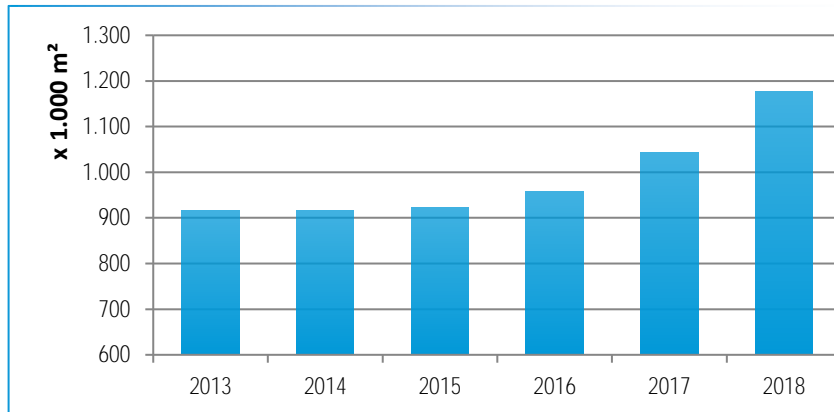
Uit de verkenning blijkt dat voornamelijk Europees georiënteerde distributiecentra zich in het grensgebied met Duitsland vestigen. Voornamelijk het Euregionaal Bedrijventerrein en DocksNLD ('s-Heerenberg) kennen met o.a. Mainfreight, JCL en DSV veel Europees georiënteerde logistieke activiteit. Oorzaak hiervan zijn onder andere de belasting- en personeelwetgeving in Nederland (ten opzichte van het buitenland) en de in de Europese Unie vastgelegde wet over 'Maximaal aaneengesloten rijtijd'.⁴ De EMZ-knoop blinkt met name in deze groep uit.

⁴ Deze rijtijd bedraagt 4,5 uur, waarna er een verplichte rustpauze van 3 uur geldt. Concreet gezien vertaalt dit zich in circa 0,5 – 1 uur minder reistijd richting grotere Duitse steden (zoals Frankfurt, Hamburg of Hannover) wanneer er gereden wordt vanuit DocksNLD in plaats van Bijsterhuizen. Deze tijds winst maakt het (files buiten beschouwing gelaten) mogelijk dat vrachtwagens zonder pauze de eindbestemming te bereiken, en hiermee tijd en geld van het transport te besparen.

Voorraad logistiek vastgoed sterk toegenomen sinds 2015

In lijn met de landelijke opwaartse trend, is ook in de regio Arnhem-Nijmegen de hoeveelheid logistiek vastgoed de afgelopen jaren sterk toegenomen. Sinds 2013 is de absolute hoeveelheid vastgoed toegenomen met circa 260.000 m² bvo, een stijging van 30%. Omvangrijke XXL-transacties zoals Nabuurs, Lidl, DSV en DHL hebben een aanzienlijk aandeel hierin.

Figuur 6: Ontwikkeling voorraad logistiek vastgoed in regio Arnhem-Nijmegen (in m² bvo)



Bron: NVM 2019, bewerking Stec Groep

We hebben het in dit verband over logistiek vastgoed en niet over hectares. Indicatief kunnen we de omvang bedrijfsvloeroppervlakte vertalen naar hectares bedrijventerrein. De regio Arnhem-Nijmegen kent in 2019 een hoeveelheid logistiek vastgoed van circa 1.200.000 m². Dit laat zich indicatief vertalen naar 250 hectare kavelomvang. De totale (netto) uitgegeven bedrijventerreinenvoorraad in Arnhem-Nijmegen is circa 2.500 hectare, waarmee het aandeel logistiek op circa 10% ligt. Hiermee is de logistieke sector één van de grootste ruimtegebruikers op bedrijventerreinen. Dit is ongeveer gelijk aan het landelijke gemiddelde. Ter vergelijking; in Noord-Brabant en Limburg gaat het om circa 15% van de uitgegeven voorraad bedrijventerreinen.

Als we op de bedrijventerreinen zelf kijken heeft logistiek een aandeel van circa 10% van de totale uitgegeven bedrijventerreinenvoorraad in Arnhem-Nijmegen. Kijken we echter naar meer recente uitgiftecijfers, dan neemt logistiek een veel groter aandeel in. De afgelopen 4 jaar is circa 40% van de uitgifte gedaan aan logistieke bedrijven, voor een groot deel XXL-logistiek. Deze cijfers tonen aan dat de logistieke sector (en XXL) een belangrijke plek in de vraag naar bedrijventerreinen in de regio inneemt. Circa 30-40% van de logistieke bedrijven in de regio (gemeten in oppervlakte) kent de omvang van XXL.

Omvang en marktorientatie/functie van een distributiecentrum niet altijd in verband

Binnen de regio Arnhem-Nijmegen (maar ook landelijk gezien) is de omvang van een logistiek bedrijf (XXL, XL of S-L) niet bepalend voor de marktorientatie van het bedrijf. Zo kan een XXL-logistiek bedrijf (bijvoorbeeld T.N.T in Duiven of DHL in Wijchen) een regionale/nationale oriëntatie hebben, en een bedrijf met een Europese oriëntatie (EDC) kan klein(er) van omvang zijn (bijvoorbeeld Broekman of HSF in Nijmegen).

Qua functie zien we wel onderscheid tussen enerzijds XXL-logistiek en anderzijds XL of kleinere logistieke bedrijven. De bedrijfsactiviteiten van een XXL-bedrijf bestaat hoofdzakelijk uit warehousing, kleinere bedrijven kennen voornamelijk andere activiteiten (zoals een sorteercentrum of crossdock).

E-commerce als marktsegment blijft achter in Oost-Nederland

Kijken we naar de segmenten waarin logistieke bedrijven zich (hoofdzakelijk) richten, dan zien we in de regio Oost-Nederland (Gelderland en Overijssel) een sterkere vertegenwoordiging van het 'maak-

segment' (automotive, engineering & manufacturing) dan in **Nederland**. Ook het segment 'Life Science & Health' is kent een sterke vertegenwoordiging. De e-commerce en parcel-segmenten blijven juist achter.

Het relatief grote aandeel van het segment 'Life Science & Health' in Oost-Nederland is verklaarbaar door de aanwezigheid van de 'Health Valley' in de regio. E-commerce partijen (met een nationale oriëntatie) zullen eerder kiezen voor een locatie meer centraal gelegen in Nederland (dichtbij bevolkingsconcentraties), vandaar het relatief kleine aandeel voor Oost-Nederland.

Figuur 7: Relatieve verdeling logistieke segmenten Oost-Nederland⁵ & Nederland

Segment	Marktaandeel Oost-Nederland	Marktaandeel Nederland
Automotive	10%	5%
Engineering & manufacturing	15%	10%
Technology	5%	5%
Life Science & Health	15%	5%
Parcel & Express	5%	10%
Retail & Consumer	40%	40%
B2C pure players (e-commerce)	10%	25%

Bron: Monitor locatiedynamiek in de logistiek 2016-2019, Stec Groep, 2019

C2. Landelijke en regionale ontwikkelingen in de (logistieke) arbeidsmarkt

Beeld (logistieke) werkgelegenheid in regio Arnhem-Nijmegen

De regio Arnhem-Nijmegen kent in 2018 circa 380.000 arbeidsplaatsen, ongeveer een derde van de totale werkgelegenheid binnen de provincie Gelderland. Sinds 2014 is de werkgelegenheid in de regio Arnhem-Nijmegen gegroeid met circa 4,8% (Bron: PWE Gelderland). Uit pendelgegevens (alle sectoren) blijkt dat de banen in de regio Arnhem-Nijmegen voornamelijk ingevuld worden door mensen die woonachtig zijn in de regio (circa 70%). Circa 100.000 arbeidsplaatsen worden opgevuld door werknemers woonachtig buiten de regio. De meeste van deze forenzen zijn woonachtig in de Achterhoek en de Veluwe, beide circa 20%. Dagelijks bewandelen circa 120.000 mensen echter de omgekeerde weg. Zij zijn woonachtig in de regio

Arnhem-Nijmegen maar werken buiten de regio. Ook in deze stroom heeft de Veluwe een groot aandeel (circa 20%), maar zien we pendelaars grotere afstanden afleggen (zo reizen circa 5.500 mensen dagelijks naar de regio Groot-Amsterdam). Deze pendelstroom richting de Randstad neemt de afgelopen jaren flink toe. Zo steeg het aantal verhuizingen vanuit de Randstad richting de regio Arnhem-Nijmegen in de periode 2012-2017 met 20%, terwijl het merendeel wel in de Randstad blijft werken. (Bron: CBS, 2018). Deze verhuisbeweging is grotendeels te verklaren door de oververhitting van de huizenmarkt in de Randstad, maar ook de goede infrastructurele ontsluiting van de regio.

Bescheiden grenspendel richting de regio Arnhem-Nijmegen

Grenspendel (mensen woonachtig in het buitenland maar werkzaam in Arnhem-Nijmegen) heeft een bescheiden aandeel in de opvulling van de werkgelegenheid. Dagelijks forenzen er circa 5.000 in het buitenland wonende mensen richting de regio, 1,4% van de totale werkgelegenheid. Deze groep is voornamelijk woonachtig in Duitsland (90%). Van deze groep heeft circa 50% ook daadwerkelijk de Duitse nationaliteit, 40% zijn Nederlanders die woonachtig zijn in Duitsland. De overige 10% heeft een andere nationaliteit (arbeidsmigranten die in Duitsland wonen, maar in Nederland werken).

⁵ Een verdere uitsplitsing in regio's geeft een vertekend beeld van de dynamiek. Een of enkele transacties kunnen namelijk een sterk vertekend beeld opleveren.

Gezondheidszorg belangrijkste sector, aandeel logistiek gelijk met landelijk gemiddelde

De gezond- en welzijnssector heeft met ruim 20% een belangrijk aandeel in de werkgelegenheid binnen de regio Arnhem-Nijmegen. Door de aanwezigheid van veel medische instellingen (Radboud UMC, Rijnstate etc.) is dit niet onlogisch. Uitgaande van de sectorale benadering (lees: vervoer en opslag⁶) zijn circa 19.200 (5%) mensen werkzaam in de logistieke sector. Dit ligt gelijk aan het landelijk gemiddelde van 5%. De logistieke werkgelegenheid is wel sterk gegroeid in de regio sinds 2014, met een toename van circa 7,5%. De regio kent enkele (zeer) grote logistieke werkgevers. Enkele voorbeelden hiervan zijn PostNL (circa 1.500 werknemers), A.S. Watson (1.400) en TNT / FedEx (1.000).

Functionele werkgelegenheid maakt aandeel 'logistieke banen' aanzienlijk groter

Naast specifieke bedrijven (transport- en opslagbedrijven en logistiek dienstverleners) vinden veel logistieke activiteiten plaats bij productiebedrijven, handelsbedrijven, bouwbedrijven en bij bedrijven in de zorg- en nutssector. Denk bijvoorbeeld aan een warehousemanager van een productiebedrijf of een transportplanner bij een groothandel. Omdat deze genoemde activiteiten niet altijd worden meegenomen bij statistieken is sprake van een onderschatting van het belang van logistieke activiteiten. De Monitor Logistiek Sectorhuis (TNO en BCI 2013), geeft een beeld van de waarde van alle logistieke activiteiten bij bedrijven in Nederland (zowel in de sector vervoer en opslag als daarbuiten), dit wordt ook wel de functionele benadering genoemd⁷.

Als we deze analyse toepassen op de regio Arnhem-Nijmegen blijkt dat in 2018 circa 10% van de totale arbeidsmarkt uit logistieke werkgelegenheid bestond. Dit percentage ligt ongeveer gelijk aan het nationale gemiddelde. De totale functionele logistieke arbeidsmarkt in de regio Arnhem-Nijmegen komt hiermee uit op circa 35.000 arbeidsplaatsen.

Kwalitatieve kenmerken (logistieke) werkgelegenheid en arbeidsmarkt

Drie typen banen in de logistieke sector

Binnen de logistieke sector onderscheiden we drie typen banen; operationele, tactische en strategische banen. De operationele banen, zijn functies met een uitvoerend karakter zoals logistiek/warehouse medewerker, inpakkers, orderpickers en dergelijke, waarbij fysiek werk vaak een rol speelt. Personen met een opleiding tot en met MBO-3 vervullen deze banen. Het beroepsniveau van deze baan is 1 of 2. De tactische beroepen betreffen functies met een controlerend en organiserend karakter (leidinggevend, planners, technisch personeel). Deze functies worden ingevuld vanaf MBO 4. Het beroepsniveau van deze groep is **niveau 3**. Overigens zien we ook 'doorgroei' van mensen met een MBO-3 niveau naar MBO-4 functies. Tot slot zijn er de strategische banen. Dit zijn banen op een hoger abstractieniveau, zoals managers, analisten en directie). Een opleidingsniveau van HBO of hoger is passend en deze banen hebben een beroepsniveau van 4 of hoger.

Op basis van diverse businesscases en de rondvraag onder meerdere logistieke bedrijven uit de regio Arnhem-Nijmegen schatten we dat 60 – 70% van het personeel bij een logistiek bedrijf een operationeel werkniveau heeft. Het aandeel tactisch en strategisch personeel ligt beide op 15 – 20%. Dit ligt grotendeels gelijk aan het landelijk gemiddelde. Deze verdeling in werkniveau is afhankelijk van meerdere indicatoren. We zien dat bedrijven met een sterke backoffice of hoofdkantoorfunctie een hoger aandeel tactisch personeel bedrijven. Verder zien we dat de toenemende complexiteit in de supply chain (lees: robotisering / automatisering) en daarmee ook in de warehouses gepaard gaan met een hoger (gewenst) opleidingsniveau.

⁶ De activiteiten in de sector vervoer en opslag (alle bedrijven met de CBS-SBI 2008 code 49 t/m 53) worden traditioneel vaak gezien als een maatstaf voor de waarde van de sector logistiek voor de Nederlandse economie. Dit noemen we de sectorale benadering.

⁷ Logistiek is een functionele bedrijfsactiviteit die in bijna elk bedrijf in Nederland voorkomt. Logistieke activiteiten komen bijvoorbeeld voor in de industrie, handel, bouw, detailhandel of elders. Een behoorlijk aantal industriële of handelsbedrijven in Nederland doet een groot deel van hun logistieke activiteiten nog (deels) zelf, en heeft hiervoor vaak eigen logistieke medewerkers in dienst.

VORMEN AUTOMATISERING / ROBOTISERING EEN BEDREIGING VOOR DE WERKGELEGENHEID?

Steeds vaker verschijnen er berichten over automatisering en robotisering in de logistiek. Een voorbeeld hiervan is het geautomatiseerde magazijn van Albert Heijn in Zaandam, die leidt tot een grotere efficiency en de opslagcapaciteit is vergroot. Bovendien werken er (veel) minder mensen in dit distributiecentrum. Wij verwachten dat automatisering en robotisering de komende jaren doorzet. Echter, we verwachten ook dat niet alle processen te optimaliseren zijn en dus niet te vervangen zijn door robots. Operationele beroepen zullen altijd een belangrijk aandeel binnen de logistieke sector behouden. Hoe meer een magazijn geautomatiseerd is, hoe meer tactisch en strategisch personeel verhoudingsgewijs nodig zijn.

Vooralsnog zijn robots duur en nog niet optimaal in gebruik. Het gebruik van robots waarbij mens en robot samenwerken om de efficiency vergroten is al verder verspreid. Probleem bij vergaande automatisering en robotisering is dat de aanschaf duur is (en dus een lange terugverdientijd heeft).

De belangrijkste redenen voor bedrijven om te automatiseren (anno 2019):

- Gebrek aan personeel. De belangrijkste drijver voor investeringen in automatisering en robotisering is het gebrek aan personeel en de hierdoor stijgende personeelskosten.
- Kostenbesparing. Op termijn betekent automatisering en robotisering een efficiencyverbetering en het vergroten van capaciteit.
- Marketing. Op dit moment is robotisering zeker nog niet wijd verspreid. In circa 3% van de magazijnen zijn robots actief. Robotisering is een mooie manier om je als bedrijf te onderscheiden.
- Early adaptors hebben vaak liefde voor technologie. Nu investeren vooral de jonge en hippe bedrijven in vergaande automatisering en robotisering. Dit zijn van tech-start-ups. Van oudsher is de logistiek een conservatieve sector, die niet zo snel meegaat met nieuwe technieken.

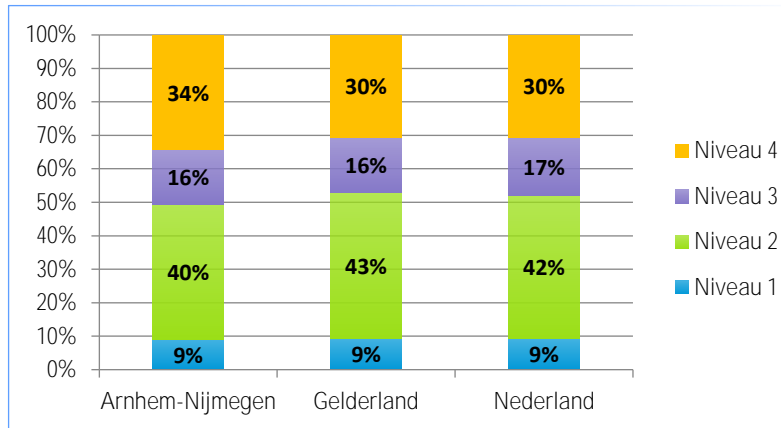
De logistiek dienstverleners hebben in het verleden vaak veel leergeld betaald. Automatisering leek in veel gevallen een goed idee, maar een paar jaar na implementatie zijn de kernparameters zo sterk veranderd dat de geautomatiseerde oplossing feitelijk helemaal niet meer de juiste oplossing was. Automatisering zal daarom vooral daar plaatsvinden waar zij algemeen geldend van toepasbaar is. In dit kader is het logisch dat deelprocessen geautomatiseerd worden maar niet de gehele operatie.

Over het algemeen verwachten we dat automatisering en robotisering langzamerhand hun intrede zullen doen in de logistieke sector. Het is dus zeker een trend om rekening mee te houden.

Beroepsniveau regio Arnhem-Nijmegen enigszins hoger opgeleid dan landelijk gemiddelde

De beroepsbevolking in de regio Arnhem-Nijmegen is in vergelijking met het landelijk gemiddelde relatief hoogopgeleid. 34% van de beroepsbevolking heeft een hoog beroepsniveau (niveau 4). In vergelijking, het landelijk gemiddelde hiervan is 30%. Dit gaat relatief gezien ten koste van het aantal lager-opgeleiden binnen de regio, deze ligt enigszins lager dan het landelijk gemiddelde. De verdeling van het beroepsniveau is weergegeven in onderstaand figuur. Beroepsniveau is niet in alle gevallen gelijk aan het opleidingsniveau van een werknemer. Doorgroeimogelijkheden of onder-gekwificeerde arbeid kunnen ervoor zorgen dat het opleidingsniveau van een werknemer niet overeenkomt met het beroepsniveau. Een één op één match tussen deze gegevens is dan ook niet mogelijk, vanwege het ontbreken van statistische gegevens. Toch kan aan de hand van het beroepsniveau een indicatief beeld van het opleidingsniveau afgelezen worden.

Figuur 8: Beroepsniveau werkzame beroepsbevolking (ISCO indeling)⁸



Bron: CBS 2018, bewerking Stec Groep

Circa 60% heeft vast contract, afhankelijk van type bedrijf

We schatten dat binnen de gehele logistieke sector 60% van de werknemers over een vast contract beschikt. Bij familiebedrijven ligt dit percentage gemiddeld genomen hoger. 40% van het personeel heeft dus geen vast contract, deze groep kan verschillende soorten contracten hebben (tijdelijk contract, uitzendkracht of arbeidsmigrant). Een reden van dit (relatief) lage percentage vaste contracten in de logistiek is dat tijdens vraagpieken, bijvoorbeeld rond de feestdagen, het aantal werknemers flink stijgt. Pieken tot een kwart aan extra personeel zijn geen uitzondering. Juist bij e-fulfilment-activiteiten zien we een afwijkend beeld. Hier zijn de vraagpieken substantieel groter, en kunnen ze oplopen tot meer dan 100%. Pieken worden vooral opgevangen door de inzet van uitzend- en oproepkrachten. Een belangrijke groep voor het opvangen van pieken zijn huisvrouwen (inzetbaar voor enkele uren per week), studenten of buitenlandse arbeidskrachten.

We zien dat bedrijven (tijdelijke) groei, maar ook vraagpieken opvangen met tijdelijk personeel en/of een flexibele schil. Een steeds groter deel daarvan wordt met buitenlandse arbeidsmigranten uit met name Oost-Europa ingevuld, omdat de bedrijven lokaal onvoldoende personeel kunnen vinden. Een belangrijke oorzaak hiervoor: de groei in e-commerce activiteiten vraagt om latere/flexibele werktijden, die opgevangen worden door mensen met een tijdelijk contract.

Over de breedte gezien geeft bovenstaande indicatieve verdeling een realistisch beeld voor de logistieke sector. Echter, deze verdeling kan sterk verschillen per bedrijf. Zo zijn er bedrijven waarbij veel meer personeel over een vast contract beschikt (tot circa 80 - 90%), dit zijn vaak bedrijven met een sterke lokale binding en veel personeel uit de regio. Ook zijn er logistieke bedrijven waarbij tot wel 50% van de arbeidsplaatsen opgevuld worden door arbeidsmigranten, of waarbij studenten (met tijdelijke contracten of op uitzendbasis) tot wel 80% van de arbeid vervullen. Het betreft vooral supermarkt-DC's en e-commerce-DC's. **Kenmerk van deze bedrijven is veel (seizoens)pieken en/of meerdere shifts (ook nachtwerk).** Dit geldt ook voor XXL-DC's.

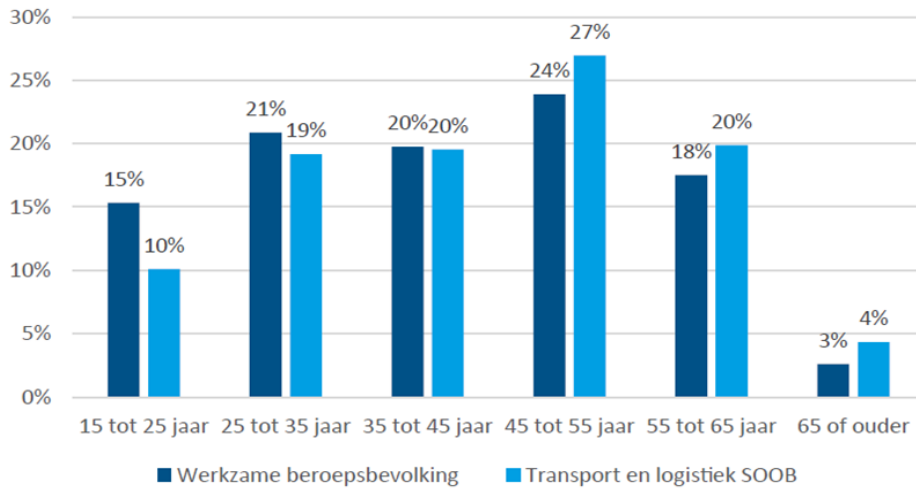
Zowel bevolking als logistieke sector vergrijzen

De logistieke sector vergrijst steeds meer, een trend die al sinds 2009 is ingezet. Onderstaand figuur laat zien dat in de logistieke sector werknemers boven de 45 jaar oververtegenwoordigd zijn, terwijl onder jongeren tussen de 15 en 25 jaar een sterke ondervertegenwoordiging te zien is. Deze ondervertegenwoordiging is geen verrassende constatering. Het (werkgevers)imago van de logistiek is hierbij een knelpunt. Dit imago is gunstiger dan in het verleden, maar biedt ruimte voor verbetering. Jongeren zijn nog steeds niet goed op de hoogte van de mogelijkheden die sector biedt (Bron: Panteia,

⁸ De plaats in de indeling van beroepen volgens de International Standard Classification of Occupations 2008 (ISCO 2008) van de International Labour Organisation (ILO). De niveau-indeling is gevormd door beroepen die overeenkomen in niveau van de benodigde vaardigheden te combineren.

2017). Het daarom van belang het imago van de logistiek onder jongeren te verbeteren, wil de aanwas toenemen.

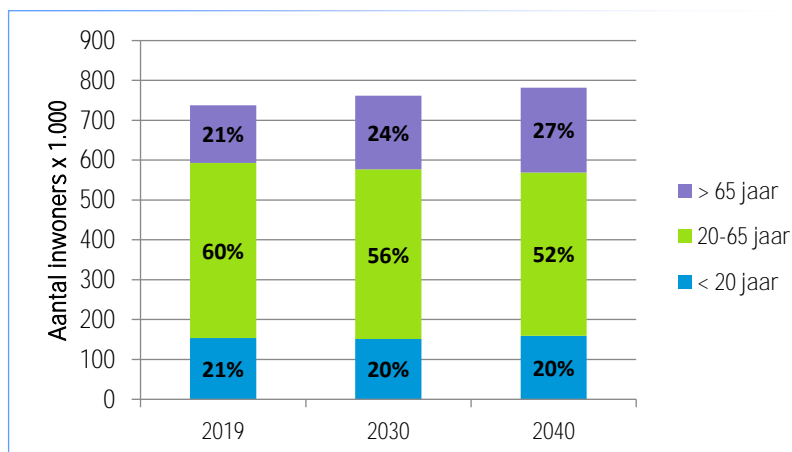
Figuur 9: Verdeling logistieke sector en algemene beroepsbevolking in leeftijdscategorie



Bron: Arbeidsmarktrapportage sectorinstituut Transport & Logistiek, 2018

De totale bevolking in de regio Arnhem-Nijmegen neemt tot 2040 toe met circa 6%. Het aantal 65+’ers neemt in de periode 2019 – 2040 met bijna 40% toe. Is in 2019 nog 20% van de bevolking boven de 65, in 2040 ligt dit percentage op 27%. Dit gaat voornamelijk ten koste van het aandeel potentiële beroepsbevolking.

Figuur 10: Bevolkingsprognose regio Arnhem-Nijmegen tot 2040



Bron: Regionale prognose PBL, bewerking Stec Groep 2019

Vervangingsvraag logistieke sector in regio Arnhem-Nijmegen: circa 1.000 banen per jaar
Zoals we eerder beschreven neemt het aantal 65+’ers in de regio Arnhem-Nijmegen relatief gezien sterk toe in de komende jaren. Hiernaast zien we (landelijk gezien) dat werknemers in de logistieke sector ouder zijn dan in andere sectoren. Binnen de logistieke sector zullen dus relatief veel werknemers binnen afzienbare tijd de pensioengerechtigde leeftijd bereiken en de arbeidsmarkt verlaten. Door de grijze druk die de regio Arnhem-Nijmegen kent, zal de vervangingsvraag de komende jaren gekenmerkt worden door een stijgende lijn. De huidige jaarlijkse vervangingsvraag als gevolg van pensioenuitstroom is circa 5 - 6% (Bron: CBS, uitstroom naar pensioen, 2018).

We schatten dat als gevolg van deze pensioenuitstroom in de periode tot 2030 jaarlijks circa 1.000 banen om het huidige arbeidsniveau te kunnen handhaven. Tot 2030 betekent dit dus een vervangingsvraag van **circa 10.000 logistieke banen**. Dit komt bovenop eventueel nieuwe banen als gevolg van de vestiging of groei van bedrijven.

Arbeidsmigranten hebben belangrijk aandeel in logistieke werkgelegenheid

Het aantal arbeidsmigranten in Nederland ligt naar schatting tussen 450.000 en 500.000 in 2019. Deze zijn voornamelijk afkomstig uit Midden- en Oost-Europese landen. Op een totale beroepsbevolking van ongeveer 8.8 miljoen Nederlanders, hebben arbeidsmigranten dus een aandeel van circa 5,5%. 30% van de arbeidsmigranten is werkzaam in de logistieke sector, gevolgd door de voedingsindustrie (circa 25%).

Afhankelijk van het type bedrijf, ligt het aandeel arbeidsmigranten in een distributiecentrum tussen 10 – 30% van het totale personeelsbestand, met soms uitschieters tot 50%. **XXL-DC's zijn hierin geen uitzondering.** Omdat in dit type distributiecentra absoluut gezien meer mensen werken (ten opzichte van kleinere distributiecentra), is het logisch gevolg dat er ook meer arbeidsmigranten werkzaam zijn. Met de inzet van arbeidsmigranten wordt gedeeltelijk het probleem van personeelstekort in de logistieke sector opgelost. Het zorgt echter ook voor een (structurele of tijdelijke) oplossing voor het gekoppelde huisvestingsvraagstuk. Naar schatting werken er in totaal 35.000 arbeidsmigranten in Gelderland, terwijl de provincie een tekort van 10.000 huisvestingsplaatsen kent. Dit tekort kan leiden tot ongewenste **situaties (onder andere versnipperde 'verkamering' in eengezinswoningen in dorpskernen), zoals** onlangs in Zaltbommel en Maasdriel het geval was. Een meer structurele aanpak en oplossing is nodig.

Circa 50.000 studenten woonachtig in regio Arnhem-Nijmegen...

Flexibele krachten zijn een belangrijke bron voor invulling van logistieke arbeidsplaatsen. Binnen de regio Arnhem-Nijmegen zijn circa 50.000 studenten aan een MBO, HBO- of WO-instelling woonachtig (Bron: studiekeuze123). Hoewel er geen absolute cijfers zijn over hoeveel studenten een bijbaan in de logistieke sector hebben, valt een baan als magazijnmedewerker in de top-10 favoriete bijbanen van studenten, voornamelijk door het relatief hoge salaris (Bron: indeed.nl, 2019). Met 50.000 potentiële flexibele krachten (met name in de omgeving Arnhem en Nijmegen – gelet op de beperkte reisbereidheid voor een bijbaan) zijn de studenten in de regio een aanzienlijke bron van potentiële werknemers.

... waarvan circa 600 logistieke studenten, jaarlijks 150 afstudeerders

In totaal volgen momenteel circa 600 studenten een logistieke opleiding in de regio Arnhem-Nijmegen, verdeeld over verschillende opleidingsniveaus. Hiervan behalen jaarlijks circa 150 studenten een logistiek diploma. In onderstaande paragraaf worden de logistieke opleidingen kort besproken.

Logistieke MBO-opleidingen

Jaarlijks behalen circa 100 personen een MBO-diploma aan een logistiek georiënteerde opleiding (exclusief maritieme en vervoersopleidingen). In het schooljaar 2018/2019 volgen 282 studenten een logistieke opleiding, verspreid over de logistieke MBO-opleidingen op het Rijn IJssel college (Arnhem) en het ROC Nijmegen. Ook zijn er nog een tweetal particuliere MBO-opleidingen die logistiek onderwijs aanbieden: Scheidegger (Arnhem en Nijmegen) en het NCOI (Arnhem). Er is sprake van een relatief constante aanwas.

Tabel 1: Logistieke MBO-studenten in regio Arnhem-Nijmegen

Opleiding	Aantal studenten (2018-2019)	Afstudeerders (2017-2018)
Logistiek teamleider	77	25
Manager transport & logistiek	71	15
Logistiek medewerker	57	35
Chauffeur wegvervoer	51	13
Logistiek supervisor	25	17
Planner wegtransport	1	0
Totaal aantal	282	105

Bron: Beroepsopleidingsbedrijfsleven, 2019

In bovenstaand overzicht is het – buiten de regio gevestigde – Graafschap College (Doetinchem) niet opgenomen. Exacte gegevens zijn niet bekend, maar op dit MBO verwachten we circa 200 studenten in de logistiek en circa 50-60 afstudeerders per jaar.

Hogere logistieke opleidingen

Naast de uitstroom vanuit MBO-opleidingen, behalen in de regio ook jaarlijks circa 50 personen een HBO-diploma bij een logistiek georiënteerde opleiding. Deze studenten zijn afkomstig vanaf de studie ‘logistics management’ aan de HAN (circa 300 studenten in totaal).

Werkloze beroepsbevolking van circa 16.000 in regio Arnhem-Nijmegen

De regio Arnhem-Nijmegen kent in 2018 circa 16.000 werklozen, een aandeel van 4,1%. Dit is enigszins hoger dan het landelijk gemiddelde van 3,8% (bron: CBS, 2018)⁹. Kijken we naar cijfers van het UWV, dan zien we circa 38.000 GWU (geregistreerd werkzoekenden bij het UWV)¹⁰. Dit verschil is voornamelijk te verklaren door het feit dat het CBS niet alle mensen met een WW-uitkering als werkloos rekent. In 2018 hadden bijvoorbeeld 140.000 mensen (landelijk gezien) een WW-uitkering in aanvulling op een betaalde baan of konden 66.000 mensen niet op korte termijn starten en werden daarom niet geteld als werkloos.

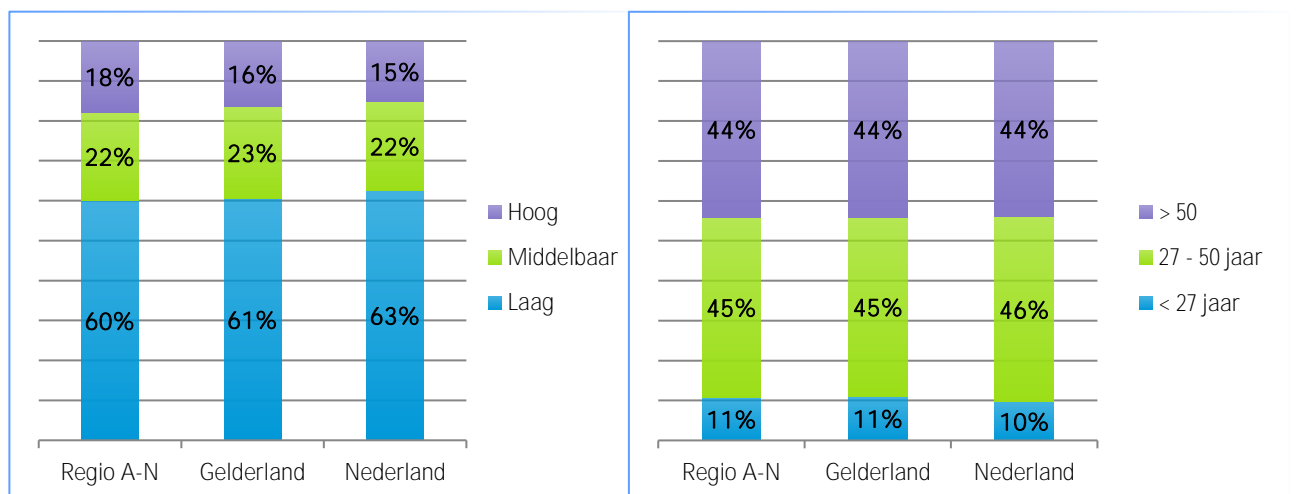
Voornamelijk ouderen en lager opgeleiden werkloos in Arnhem-Nijmegen

Categoriseren we de werkloosheid in de regio Arnhem-Nijmegen naar leeftijd en opleidingsniveau, dan zien we dat voornamelijk ouderen (>50 jaar) en lager opgeleiden werkloos zijn. Hierin verschilt de regio nauwelijks van het gemiddelde binnen de provincie Gelderland of het landelijk gemiddelde. De kwalitatieve verdeling van de werkloosheid is weergegeven in het figuur.

2.800 geregistreerd werkzoekenden met een logistieke achtergrond

Circa 2.800 personen met een logistieke achtergrond staan in de regio Arnhem-Nijmegen geregistreerd als werkzoekend. Hiervan beschikt het grootste deel (2.000 personen, 70%) niet over een startkwalificatie en zou dus indicatief gezien een operationele functie binnen de logistiek vervullen. Slechts 2% van de werkzoekenden met een logistieke achtergrond heeft een HBO / WO-denkniveau.

Figuur 11: Kwalitatieve verdeling werkloosheid per regio



Bron: UWV 2018, bewerking Stec Groep

⁹ CBS hanteert de volgende definitie: alle personen van 15-74 jaar zonder betaald werk, die actief op zoek zijn naar werk en daarvoor ook beschikbaar zijn.

¹⁰ Het UWC hanteert de volgende definitie: personen van 15 tot 75 jaar die als werkzoekend bij UWV staan geregistreerd met een WW-uitkering, Bijstandsuitkering, Wajong-uitkering, WGA-uitkering, WAO- uitkering en dienstverlening van UWV of gemeenten ontvangen, of een actief cv op werk.nl.

C3. Toegevoegde waarde logistiek regio Arnhem-Nijmegen

In deze paragraaf gaan we nader in op de toegevoegde waarde van de logistieke sector binnen de regio Arnhem-Nijmegen. Het betreft de economische toegevoegde waarde van de logistiek aan het BRP (bruto regionaal product), maar ook uitgedrukt in binding met lokale bedrijvigheid en een mogelijke match met andere topsectoren.

Om extra duiding toe te voegen aan de werkelijke toegevoegde waarden, hebben we contact opgenomen met meerdere logistieke bedrijven in de regio, verspreid over de drie relevante profielen (EDC, NDC/RDC en stadsdistributie).

Logistieke sector goed voor circa € 1,4 miljard toegevoegde waarde

Een werknemer actief in de logistieke sector binnen de regio Arnhem-Nijmegen heeft een gemiddelde toegevoegde waarde aan het BRP van € 75.000. Rekenen we dit door met de circa 19.000 logistieke banen binnen de regio (SBI-sector H; vervoer en opslag)¹¹, dan is de logistieke sector goed voor circa € 1,4 miljard aan toegevoegde waarde. Hiermee is de sector goed voor circa 6% van het totale BRP van de regio Arnhem-Nijmegen van ongeveer € 24 miljard (CBS, 2017). Hiermee voegt de logistieke sector relatief gezien veel toe aan het BRP, gezien het aandeel van 5% binnen de totale werkgelegenheid. Ter vergelijking: de grootste sector (gezond- en welzijnszorg) heeft een aandeel van 21% binnen de werkgelegenheid, maar neemt slechts 13% van het BRP voor zijn rekening. De sector industrie is goed voor een toegevoegde waarde van 11%

VERSCHIL IN ECONOMISCHE BIJDRAGE VAN DISTRIBUTIECENTRA

Een belangrijk verschil tussen de economische bijdrage tussen NDC/RDC's en EDC's is de uiteindelijke bestemming van de goederen die door het magazijn heen stromen (belastingheffing vindt immers pas plaats in het land van verkoop). Er mag aan worden genomen dat het grootste gedeelte van goederen in een NDC/RDC Nederland als eindbestemming zal hebben, en dit dus ook ten goede komt van de (nationale) economie.

Een belangrijk verschil van een EDC is dat een groot deel van de goederen doorgevoerd wordt naar andere landen in de EU. Indicatief schatten we in dat circa 10% van de goederen in Nederland blijft en dus 90% weer geëxporteerd wordt (wederuitvoer).

Indien we – op basis van eigen referenties en businesscases, aangevuld met beschikbare data – rekenen met een omzet van € 400 miljoen per XXL-EDC, dan is de totale omzet van de XXL-EDC's in Nederland circa € 40 mrd. Rekenen we dit terug, dan leveren EDC's 8 eurocent per euro wederuitvoer op voor de Nederlandse economie (CBS, 2018).

Toegevoegde waarde in distributiecentra neemt toe

In distributiecentra vinden in toenemende mate activiteiten met een hoge(re) toegevoegde waarde (VAL / VAS: Value Added Logistics / Services) plaats zoals assemblage, om- en verpakking, montage, reparatie of markt-specifieke producttoevoegingen (VAL), maar ook callcenter activiteiten of facturatie (VAS). De integratie van diverse activiteiten (van transport, op- en overslag, tot assemblage, retourhandelingen en ketenregie) binnen eenzelfde distributiecentrum zorgen ervoor dat processen hoogwaardiger worden en steeds meer waarde toevoegen aan het uiteindelijke product. Belangrijke redenen voor de toenemende waarde-vermeerderende activiteiten zijn de splitsing van industriële productie – een van de belangrijkste schakels in de logistieke keten – in primaire productie (componenten, onderdelen halffabricaten) en secundaire productie (assemblage en/of verdere klant-specifieke afwerking van een eindproduct).

Ook veel binding met de regio, lokale (MKB-) bedrijvigheid en opleidingsinstituten

De regio Arnhem-Nijmegen kent meerdere van oudsher gevestigde logistieke bedrijven (denk bijvoorbeeld aan De Klok Logistics, Rotra, HSF, Wim Bosman/Mainfreight of Cornelissen) en kent de

¹¹ Uitgebreide analyse van de logistieke werkgelegenheid is te vinden in paragraaf 3.4

afgelopen jaren een toenemende interesse van nieuwe logistieke bedrijvigheid (onder andere Nabuurs, Lidl, DHL of Picnic). Uit onder andere onze telefonische rondgang onder logistieke bedrijven in de regio blijkt dat zowel de 'oude' als 'nieuwe' logistieke bedrijven in de regio veel binding met lokale MKB'ers hebben. Vrijwel alle bedrijven hebben contracten met lokale schoonmaak- of cateringbedrijven. Maar ook ongediertebestrijding, beveiliging en onderhoudscontracten van vastgoed en materieel zijn veelgehoorde lokaal uitbesteedde activiteiten. Logistiek dienstverleners hebben vaak chauffeurs in dienst van een lokaal transportbedrijf.

De logistieke sector kent hiermee een van de hoogste indirect-gecreëerde werkgelegenheid van alle sectoren in Nederland. Gemiddeld gezien kent de sector een multiplier van 1,5. Grofweg resulteert dit in een halve arbeidsplaats aan indirect gecreëerde werkgelegenheid (hierboven genoemde activiteiten) per logistieke baan. Ter indicatie, de gemiddelde multiplier van alle sectoren in Nederland ligt op 1,4.

Verskil in mate van regionale binding per bedrijf

De mate van binding die logistieke bedrijven hebben met de regio Arnhem-Nijmegen, verschilt sterk per bedrijf. Logistieke partijen die sinds oudsher gevestigd zijn in de regio, kennen een sterke regionale binding. Het personeel komt voor een groot deel uit de regio en werkt al langere tijd bij het bedrijf en is de naam van het bedrijf onlosmakelijk verbonden met de regio (denk bijvoorbeeld aan Rotra). Ook gaan logistieke partijen in toenemende mate samenwerking aan met (logistieke) opleidingsinstellingen uit de regio. Voordeel hiervan is dat scholieren een hogere baankans hebben, logistieke bedrijven talent uit de regio sneller aan zich kunnen binden en hiermee ook de aantrekkelijkheid van de logistiek als werkveld onder jongeren hoger wordt.

Een groot deel van de logistieke ondernemingen in de regio heeft een buitenlandse hoofdzetel. Denk aan bedrijven als Mainfreight, DHL, Kuehne+Nagel en T.N.T. Toch kennen veel van deze bedrijven wel een binding met de regio; omdat regionale spelers zijn overgenomen of omdat veel van hun klanten regionale verladers/producenten zijn.

Voorname nieuwe logistieke partijen in de regio kennen een mindere regionale binding en zijn daarom eerder footloose. Omdat het zwaartepunt voor de afzet een belangrijke rol speelt bij de locatie- en regiokeuze van bedrijven zal een bedrijf niet snel naar een andere regio verhuizen. Het vastgoed of huurcontract is voor bedrijven een reden om vast te houden aan een locatie. Uit eigen onderzoek komt bovendien naar voren dat de beschikbaarheid van voldoende (betaalbaar) personeel cruciaal is voor de bedrijfsvoering (van onder andere XXL-DC's). Het grootste deel van de bedrijven (circa 70-80%) blijft omwille van personeel liefst in de huidige regio gevestigd. Hierbij geldt ook dat de regionale of nationale DC's honkvaster zijn. Redenen om te verplaatsen voor deze spelers zijn het opschalen naar een grotere marktregio en daarmee andere regiovoorkeuren of juist het regionaler maken van het distributienetwerk. Voor EDC's geldt dat bedrijven over het algemeen wat vrijer zijn in de land- en regiokeuze. Dit betekent dat als het vestigingsklimaat (zowel op aspecten die samenhangen met kosten als met kwalitatieve factoren) wezenlijk verandert, er mogelijk verschuivingen kunnen plaatsvinden. Met name fiscale aspecten kunnen de positie van Nederland als 'doorvoerland' schaden.

Logistiek als onmisbare 'enabler' van Gelderse topsectoren

De logistieke sector is een onmisbare 'enabler' van andere (top)sectoren. Zo ook voor de Gelderse topsectoren Food, Health, Medtech en Energy. Deze topsectoren zijn grotendeels afhankelijk van logistieke activiteiten en diensten voor de continuïteit van de bedrijfsuitvoering. Hiervoor schakelen zij lokale/regionale transporteurs in of hebben zelf logistieke functies. Heel duidelijke relaties tussen de topsectoren en de logistiek in de regio zijn bijvoorbeeld de samenwerking tussen Rotra en Aviko (food), het dedicated medtech-DC van DHL in Wijchen en de logistieke faciliteit van Heinz (ondergebracht bij Nabuurs) dichtbij de productielocatie in Elst. De verbinding tussen topsectoren en de acquisitie van logistieke activiteiten kan nog nadrukkelijker vorm krijgen.

Sterke logistieke 'soft-orgware' in regio Arnhem-Nijmegen, zowel provinciaal als regionaal

Met het provinciale programma 'Logistiek als Gelderse Motor (2016-2019)' wordt vanuit bestuurlijk oogpunt gewerkt aan versterking van de logistieke propositie van Gelderland. Doel hiervan is om (nog) meer economisch te kunnen profiteren van de strategische ligging en de geografische positie van Gelderland in de internationale vervoer corridors. Ook wordt er vanuit de provincie Gelderland jaarlijks de 'Dag van de Logistiek' georganiseerd, een initiatief dat het imago van de logistieke sector moet verbeteren en mensen moet interesseren voor een baan in de logistiek.

Ook op regionaal niveau spelen er meerdere logistieke initiatieven. De drie logistieke regio's in Gelderland (regio's Rivierenland, Nijmegen en de Liemers) werken sinds enkele jaren samen onder de noemer Logistics Valley. Binnen deze samenwerking is het faciliteren van zowel nieuwe bedrijven en business naar de Gelderse corridor een doel, het faciliteren van activiteiten gericht op het behoud en de groei van het bestaande logistieke bedrijfsleven evenals de instroom van personeel in de logistieke sector te verhogen.

Tabel 2: Enkele (economische) logistieke initiatieven binnen de regio Arnhem-Nijmegen

Initiatief	omschrijving
Logistiek expertise Centrum Nijmegen (LEC Nijmegen)	Het genereren van meer logistieke activiteiten en het vergroten van de regionale concurrentiekracht. samenwerking stimuleren tussen de 4 O's (Ondernemers, Overheid, Onderwijs en Onderzoek)
Virtuele Praktijkhal	Platform voor relevant logistiek bedrijfsleven om vraaggericht onderwijs in te richten
Project/stage bank	Platform voor vraag/aanbod vanuit logistieke bedrijven en studenten. Hiervoor wordt nauw samengewerkt met de HAN / ROC
Profilering Logistieke Sector	Oprichten platform als instrument om logistieke sector nationaal/internationaal positief te profileren.

C4. Match XXL-logistiek met regionale arbeidsmarkt in Arnhem-Nijmegen

Van belang is om te beoordelen of de regionale arbeidsmarkt in Arnhem-Nijmegen aansluit bij de vraagzijde in de logistiek. Op basis van diverse onderzoeken maken we een inschatting van de ontwikkeling van de logistieke werkgelegenheid in Arnhem-Nijmegen. Basis hiervoor zijn de hiervoor genoemde onderzoeken.

Vervangingsvraag van circa 10.000 mensen tot 2030

Eerder concludeerden we dat de vergrijzing in de logistieke sector steeds meer toe zal nemen. Hierdoor zullen oudere werknemers de pensioengerechtigde leeftijd bereiken en de arbeidsmarkt verlaten. Door de grijze druk die de regio kent, zal de vervangingsvraag de komende jaren gekenmerkt worden door een stijgende lijn. We schatten dat hierdoor in de periode tot 2030 jaarlijks 1.000 banen vervangen zullen moeten worden, om het huidige arbeidsniveau te kunnen handhaven. Tot 2030 betekent dit dus een vervangingsvraag van 10.000 logistieke banen.

Beperkte verandering logistieke werkgelegenheid als gevolg van automatisering en robotisering tot 2030: +/- 2.000 banen

De werkgelegenheidsontwikkeling in Arnhem-Nijmegen in de logistieke sector (sectorale benadering, dus alleen de sector vervoer en opslag) is toegenomen. In de periode 2014-2019 is de sectorale werkgelegenheid toegenomen met 7,5% (bron: PWE Gelderland, 2019).

Aan veranderingen in werkgelegenheid als gevolg van ontwikkelingen in de sector (robotisering / automatisering) is moeilijk een kengetal te verbinden. **Indien we uitgaan van circa 10% 'verlies' aan banen gaat het om circa 2.000 banen die 'verloren' gaan tot 2030.**

Groei als gevolg van beleidsambities in logistiek tot 2030: toename van 750-900 banen

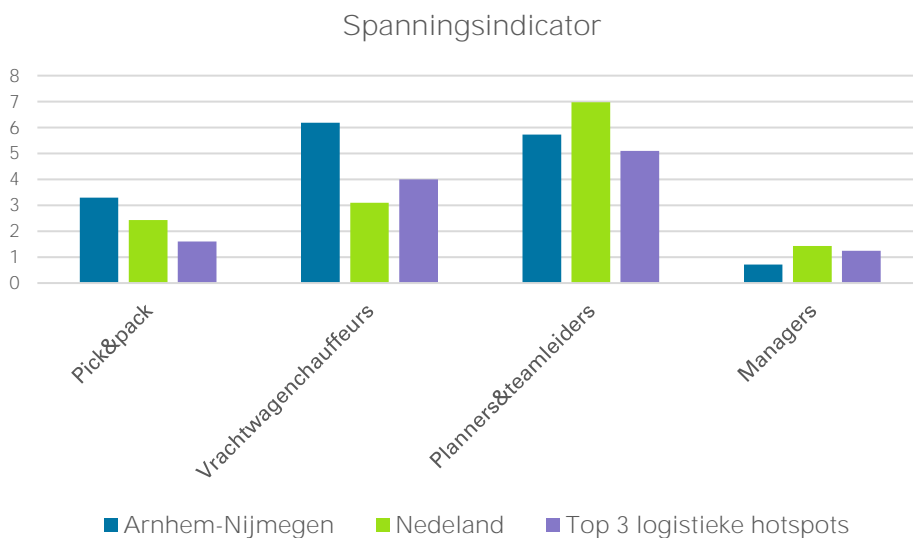
Onze verwachting is dat de vraag naar logistiek personeel in Arnhem-Nijmegen tot 2030 nog zal toenemen. In de regio is nog circa 50-60¹² hectare aan bedrijventerreinen uitgeefbaar (of bebouwbaar) in principe geschikt voor logistiek.

1 hectare aan bedrijventerrein met logistieke bedrijvigheid levert circa 30 arbeidsplaatsen op. Dit betekent dus dat er 1.500 tot 1.800 logistieke arbeidsplaatsen gecreëerd worden met de invulling van deze hectares. Een deel van de arbeidsplaatsen betreft verplaatsing van de ene locatie naar de andere, zonder dat daardoor nieuw personeel hoeft te worden gezocht. Ongeveer de helft van de arbeidsplaatsen is nieuw. **We verwachten dan ook tot 2030 een groei aan logistieke arbeidsplaatsen van 750 tot 900 in Arnhem-Nijmegen.** Dit komt dus bovenop de arbeidsplaatsen in de logistiek die vervangen moeten worden.

SPANNINGSINDICATOR

Via de spanningsindicator van het UWV kunnen we gevoel krijgen bij de verhouding tussen vraag en aanbod op de arbeidsmarkt. Let wel: deze indicator geeft vooral weer hoe op dit moment vraag en aanbod van logistieke beroepen op elkaar aansluit. Het zegt nog niet zoveel over de verhouding in de toekomst.

In onderstaande figuur het beeld voor Q1 2019.



Bron: UWV 2019 (uitleg: hoe hoger de score, des te hoger de 'spanning' tussen vraag en aanbod)

Uit de bovenstaande figuur blijkt dat Arnhem-Nijmegen zich in grote lijnen verhoudt tot de situatie in Nederland. Er is geen bovengemiddelde krapte op de arbeidsmarkt voor logistiek. Het betreft een momentopname en een groot aantal nieuwe vacatures of vestiging van een nieuw bedrijf kan de cijfers beïnvloeden. Met name voor de top 3-regio's geldt dat er vaak meer mensen met een logistieke achtergrond in de bestanden van het UWV zitten.

Circa 9.000 nieuwe logistieke medewerkers nodig tot 2030

- Als gevolg van vergrijzing verwachten we een (logistieke) vervangingsvraag in Arnhem-Nijmegen tot 2030 van gemiddeld genomen 10.000 mensen.
- Als gevolg van economische ontwikkeling en de vestiging van nieuwe logistieke bedrijvigheid in de regio verwachten we een vraag van circa 750-900 medewerkers.

¹² In totaal is er in de regio nog circa 220 hectare direct uitgeefbaar bedrijventerrein.

- Als gevolg van automatisering en robotisering is sprake van verlies van circa 2.000 banen in de periode tot 2030.

Gecombineerd is de vraag naar nieuwe (of vervangende) logistieke medewerkers tot 2030 circa 9.000 zijn. Hierbij houden we overigens nog geen rekening met de uitstroom van logistiek medewerkers naar andere sectoren. We verwachten dat dit op dit moment grotendeels opgeheven wordt door de instroom van nieuwe medewerkers in de sector vanuit andere sectoren.

Kenmerk	Ontwikkeling vraagzijde	Aanbodzijde Arnhem-Nijmegen
Vergrijzing logistieke sector	De logistieke sector kent een pensioenuitstroom van circa 5 – 6% per jaar. Dit betekent een vervangingsvraag in de regio Arnhem-Nijmegen van circa 10.000 banen in 2030 (1.000 banen per jaar) om het huidige arbeidsniveau te kunnen handhaven.	De bevolking in de regio Arnhem-Nijmegen groeit in de periode tot 2030 met circa 6%. De groep 65+’ers groeit het hardst, de potentiële beroepsbevolking blijft in absolute aantallen ongeveer gelijk. Met momenteel 16.000 werklozen (CBS) en 38.000 geregistreerd werkzoekenden (UWV) is het onbenutte arbeidspotentieel in de regio Arnhem-Nijmegen aanzienlijk. Hiervan is een groot deel (60%) laagopgeleid, en sluit hiermee aan bij het grootste deel van de logistieke werkgelegenheid (operationeel niveau). De circa 150 logistieke afstudeerders in de regio kunnen waarschijnlijk direct aan de slag bij logistieke bedrijven in de regio.
Toenemende mate van automatisering	Voorname routinematige activiteiten in de logistiek maken kans om in de komende jaren gerobotiseerd te worden (o.a. orderpicken). De vraag naar operationeel personeel in de logistiek zal afnemen, maar de vraag naar tactisch / strategisch zal toenemen (om de complexe geautomatiseerde systemen draaiende te houden). We verwachten dat circa 2.000 banen ‘verloren’ gaan. Echter, er ontstaan ook technische banen.	De beroepsbevolking in de regio Arnhem-Nijmegen is relatief hoog opgeleid en kent meerdere technische / ICT-opleidingen op zowel HBO- als WO-niveau. Daarnaast ook de opleiding ‘logistics management’ aan de HAN. Hierdoor kan de regio voorzien in een mogelijk grotere vraag naar tactisch / strategisch personeel vanuit de logistiek.
Toenemend belang flexibele arbeid	Vraagpieken of (tijdelijke) groei worden vooral opgevangen door de inzet van uitzend- en oproepkrachten. Een belangrijke groep voor het opvangen van pieken zijn huisvrouwen (inzetbaar voor enkele uren per week), studenten of buitenlandse arbeidskrachten.	De regio Arnhem-Nijmegen heeft met circa 50.000 woonachtige studenten (zowel MBO, HBO als WO) een grote bron van potentiële uitzendkrachten / bijbaantjes. Het is aan de logistieke bedrijven om te worden verkozen boven ‘klassieke’ bijbanen zoals horeca of retail.
Factor ‘arbeid’ van doorslaggevend belang bij locatiekeuze	Personeel is schaars en de beschikbaarheid staat onder druk. Veel logistieke bedrijven benoemen personeel als no.1 criterium bepalend voor logistiek succes, zo blijkt uit eerder genoemd onderzoek van Stec Groep. Tekort aan personeel deels op te lossen door vergaande automatisering, maar deze worden pas rendabel bij een bepaalde omvang (i.v.m. investeringskosten vs. efficiëncywinst).	De logistieke arbeidsmarkt van de regio Arnhem-Nijmegen 1 ^e helft 2019 is krap (spanningsindicator 1,8 – UWV spanningsindicator ¹³). In vergelijking met andere omliggende regio’s is de spanning in Arnhem-Nijmegen echter relatief laag (Rivierenland 2,4 – Utrecht 4,5 – Noordoost-Brabant 3,2). Als gevolg van deze relatief lage ‘spanning’ is de regio aantrekkelijker bij de afweging van locatiekeuze van nieuwe logistieke bedrijvigheid.

Toenemende vraag naar arbeid vanuit andere sectoren

Niet alleen de logistieke sector kampt met vergrijzing, uitstroom en groeiambities, ook de andere (top)sectoren in de regio Arnhem-Nijmegen hebben de komende jaren behoefte aan nieuw personeel.

¹³ De indicator wordt berekend door het aantal openstaande vacatures te delen door het aantal personen met een WW-uitkering (met een verstreken WW-duur van minder dan een half jaar → kortdurende werklozen). Hoe hoger de indicator, hoe krappere de arbeidsmarkt. Bron: UWV spanningsindicator, 2019

Voor praktisch geschoolden zijn alternatieven onder andere de industrie, handel, zorg of bouw alternatieven. Voor de hoger opgeleiden geldt dat functies in de ICT, financiële en zakelijke dienstverlening of de zorg ook een aantrekkelijk alternatief bieden voor werken in de logistiek. Gelet op de krapte in diverse sectoren zal er een zekere concurrentie zijn tussen verschillende werkvelden en sectoren. Hierbij spelen aspecten als arbeidsvoorwaarden, afstand en imago van de sector/het bedrijf een belangrijke rol. Om aan voldoende (nieuwe) mensen te komen ontplooiën logistieke bedrijven (en de sector) diverse initiatieven.¹⁴ Van belang is om de instroom van nieuwe logistieke medewerkers op de agenda te houden.

¹⁴ Een recent artikel in de Gelderlander laat dit bijvoorbeeld zien (Transportbedrijven vechten tegen chauffeurstekort, De Gelderlander 19-08-2019).

D. Logistieke profielen

In deze bijlage zijn drie logistieke profielen opgenomen: EDC's, NDC / RDC's en stadsdistributie. De opgestelde profielen zijn algemene profielen (toegespitst op het specifieke profiel), waarin we ingaan op enkele algemene kenmerken zoals markt oriëntatie en huisvesting. Daarnaast gaat ieder profiel specifiek in op de kwantitatieve en kwalitatieve personeelsvraag en de toegevoegde waarde van het type logistiek.

Profiel 1: EDC's

Algemeen		
Marktorientatie	<ul style="list-style-type: none"> Vestiging primair op de as Rotterdam, Moerdijk, Roosendaal, Tilburg, Eindhoven en Venlo, maar ook deels op andere locaties. EDC's hebben vaak West-Europa of zelfs heel Europa als verzorgingsgebied. 	
Huisvesting	<ul style="list-style-type: none"> Aandeel XXL binnen EDC beperkt (ca. 20%). Laatste jaren sterke groei in in aandeel XXL, met name in de sectoren e-commerce, lifestyle (waaronder fashion), high-tech en automotive. Binnen EDC's met medtech of pharma-functie is aandeel XXL beperkt door compacte producten en minder omvangrijke vraagstromen. 	
Verwachting in dynamiek	<ul style="list-style-type: none"> Groei EDC-segment stabiliseert. Eventuele groei mogelijk door de Brexit, afhankelijk van het type Brexit. Indien er een harde Brexit komt, verwachten wij dat EDC-locaties meer richting de oostgrens van Nederland trekken of zelfs in Duitsland komen te liggen door het wegvallen van het VK volume in de zwaartepuntanalyses. De concurrentie met locaties in het buitenland blijft sterk aanwezig (en voor sommige typen EDC's is een locatie buiten Nederland aantrekkelijker). Vernieuwing, schaalvergroting en herinvestering op strategische locaties zorgen voor veel dynamiek met kansen voor Nederland. Ook het mogelijk stijgende kostenniveau van Duitsland kan leiden tot meer vestiging in Nederland. 	
Voorbeeld + visualisatie (binnen en buiten regio Arnhem-Nijmegen)	Dachser (Zevenaar)	DSV (Venlo)
		

Personeel – aantal werknemers			
Aantal, functieomschrijving, opleidingsniveau	Aantal werknemers per 10.000m ² BVO		35 werknemers
	Functioniveau	Opleidingsniveau	Verdeling
	Operationeel	Geen startkwalificatie - MBO2/3	60%
	Tactisch	MBO3/4 - HBO	25%
	Strategisch	HBO - WO	15%
Aandeel vast / flexibel contract (%)	Aandeel vast contract (%)		50%
	Tijdelijke contract	Uitzendkracht / studenten	Arbeidsmigrant
	10 – 20%	10 – 20%	10 – 40%

Toegevoegde waarde	
Omzet per m ² BVO	Tussen 300-350 euro per m ² , afhankelijk van wel type goederen door het EDC gaan. Omzet per m ² ligt hoger bij sectoren als Medtech en Fashion. Een klein deel van de omzet zal daadwerkelijk in Nederland landen (een groot deel van de producten in een EDC is bestemd voor de

	wederuitvoer). De toegevoegde waarde van wederuitvoer voor de nationale en regionale economie is beperkt.
Indirecte arbeidsplaatsen (spin-off) per locatie & binding met MKB	EDC's besteden veel diensten uit aan lokale bedrijvigheid (voornamelijk activiteiten die niet onder hun 'core business' vallen zoals schoonmaak of catering. Maar ook ongediertebestrijding, beveiliging en onderhoudscontracten van vastgoed en materieel zijn veelgehoorde lokaal uitbesteedde activiteiten. Logistiek dienstverleners hebben vaak chauffeurs in dienst van een lokaal transportbedrijf. Hoe groter het EDC, hoe meer van deze diensten extern uitbesteed zullen worden.
Match met DNA Arnhem-Nijmegen	Ligging van de regio aan de goederencorridor-oost en gunstige ligging tegen de Duitse grens aan maakt de regio interessant voor EDC's. De regio huisvest momenteel al meerdere (XXL)- EDC's, waaronder Mainfreight, Nabuurs en DHL.
Binding met regio	Van oudsher in de regio gevestigde EDC's kennen een sterke binding met de regio (op basis van personeelsbestand of de naam die onlosmakelijk verbonden is met de regio). Anderzijds worden 'nieuwe' logistieke ondernemingen in de regio met buitenlandse hoofdzetel (denk aan DHL, Kuehne+Nagel of CEVA Logistics) gebonden aan de regio; regionale spelers zijn overgenomen of omdat veel van hun klanten regionale verladers zijn.

Profiel 2: NDC/RDC

Algemeen		
Marktorientatie	<ul style="list-style-type: none"> Ligging vaak centraal in Nederland (indien Nederlandse oriëntatie). Ook op de zuidelijkecorridor (Benelux), maar dan meer op het centrale deel van deze as (Roosendaal - Tilburg). Regionale marktregio, afhankelijk van type bedrijf. Regio's kunnen bijvoorbeeld de BeNeLux, Nederland of de Randstad zijn. 	
Huisvesting	<ul style="list-style-type: none"> Ondanks een kleinere marktregio komt in de NDC/RDC ook veel XXL voor. Voornamelijk bij NDC's met een e-commerce of FMCG-functie (bol.com, A.S. Watson etc.) komen zeer grote magazijnen voor. 	
Verwachting in dynamiek	<ul style="list-style-type: none"> Groei NDC/RDC-segment zet door. We verwachten een blijvende concentratie van regionale distributieactiviteiten. Concentratie en opschaling van nationale/Benelux distributieactiviteiten zet door. 	
Voorbeeld + visualisatie (binnen en buiten regio Arnhem-Nijmegen)	A.S. Watson (Heteren)	Bol.com (Waalwijk)
		

Personeel – aantal werknemers			
Aantal, functiesomschrijving, opleidingsniveau	Aantal werknemers per 10.000m² BVO		40 werknemers
	Functieniveau	Opleidingsniveau	Verdeling
	Operationeel	Geen startkwalificatie - MBO2/3	60%
	Tactisch	MBO3/4 - HBO	25%
	Strategisch	HBO - WO	15%
Aandeel vast / flexibel contract (%)	Aandeel vast contract (%)		60%
	Tijdelijke contract	Uitzendkracht / studenten	Arbeidsmigrant
	10 – 20%	10 – 20%	10 – 30%

Toegevoegde waarde	
Omzet per m ² BVO	Tussen 300-700 euro per m ² , afhankelijk van wel type goederen door het NDC/RDC gaan. E-commerce (B2C) heeft een groot aandeel binnen NDC. Deze heeft vaak een snelle doorloop en veel retoustromen die verwerkt moeten worden, wat tot een hogere omzet per m ² zorgt.
Indirecte arbeidsplaatsen (spin-off) per locatie & binding met MKB	NDC/RDC's besteden veel diensten uit aan lokale bedrijvigheid (voornamelijk activiteiten die niet onder hun ' <i>core business</i> ' vallen zoals schoonmaak of catering. Maar ook ongediertebestrijding, beveiliging en onderhoudscontracten van vastgoed en materieel zijn veelgehoorde lokaal uitbesteedde activiteiten. Logistiek dienstverleners hebben vaak chauffeurs in dienst van een lokaal transportbedrijf. Hoe groter de locatie, hoe meer van deze diensten extern uitbesteed worden.
Match met DNA Arnhem-Nijmegen	De regio kent relatief weinig NDC's , deze vestigen zich met name centraal gelegen in Nederland. Aanwezige NDC's zijn vaak van oudsher gevestigde transportbedrijven die zijn doorgegroeid van een regionale speler tot een nationale speler (onder andere De Klok). De regio kent enkele grote RDC's , voornamelijk actief in parcel (DHL en T.N.T. / FedEx). Verder veel kleinere RDC's (< 50 werknemers verspreid over de regio) . RDC's zijn vaak minder afhankelijk van een gunstige ligging aan een snelweglocatie / multimodale ontsluiting.
Binding met regio	Van oudsher in de regio gevestigde NDC/RDC's kennen een sterke binding met de regio (op basis van personeelsbestand of de naam die onlosmakelijk verbonden is met de regio). Anderzijds kunnen ook 'nieuwe' NDC/RDC's gebonden aan de regio worden; veel van hun klanten of afzetgebied ligt binnen de regio.

Profiel 3: Stadsdistributie

Algemeen					
Marktorientatie	<ul style="list-style-type: none"> Ligging aan de rand van (grotere) steden, vaak gelegen aan uitvalswegen. Vanuit het distributiecentrum wordt slechts een klein gebied bedient (stad zelf en enkele omliggende kernen). Stadsdistributie-centra worden vaak bevoorrad vanuit NDC/RDC's. 				
Huisvesting	<ul style="list-style-type: none"> Kleine huisvesting (<0,5 hectare kavel). Weinig laaddocks geschikt voor grotere vrachtwagens, uitlevering goederen vaak door kleinere (duurzame) voertuigen. 				
Verwachting in dynamiek	<ul style="list-style-type: none"> Mede als gevolg van een toenemende zoektocht naar last-mile oplossingen is er in de nabijheid van bevolkingsconcentraties de komende periode een toenemend aantal transactie. Ook de opkomst van same-day delivery en de opkomst van bijvoorbeeld Picnic zorgt voor een toename. 				
Voorbeeld + visualisatie (binnen en buiten regio Arnhem-Nijmegen)	<table border="1"> <thead> <tr> <th>Picnic (Nijmegen)</th> <th>PostNL (Amsterdam)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td></td> <td></td> </tr> </tbody> </table>	Picnic (Nijmegen)	PostNL (Amsterdam)		
Picnic (Nijmegen)	PostNL (Amsterdam)				
					

Personeel – aantal werknemers			
Aantal, functieomschrijving, opleidingsniveau	Aantal werknemers per 10.000m ² BVO		50 werknemers
	Functieniveau	Opleidingsniveau	Verdeling
	Operationeel	Geen startkwalificatie - MBO2/3	50%
	Tactisch	MBO3/4 - HBO	30%
	Strategisch	HBO - WO	20%
Aandeel vast / flexibel contract (%)	Aandeel vast contract (%)		60%
	Tijdelijke contract	Uitzendkracht / studenten	Arbeidsmigrant
	0 – 20%	10 – 60%	5 – 20%

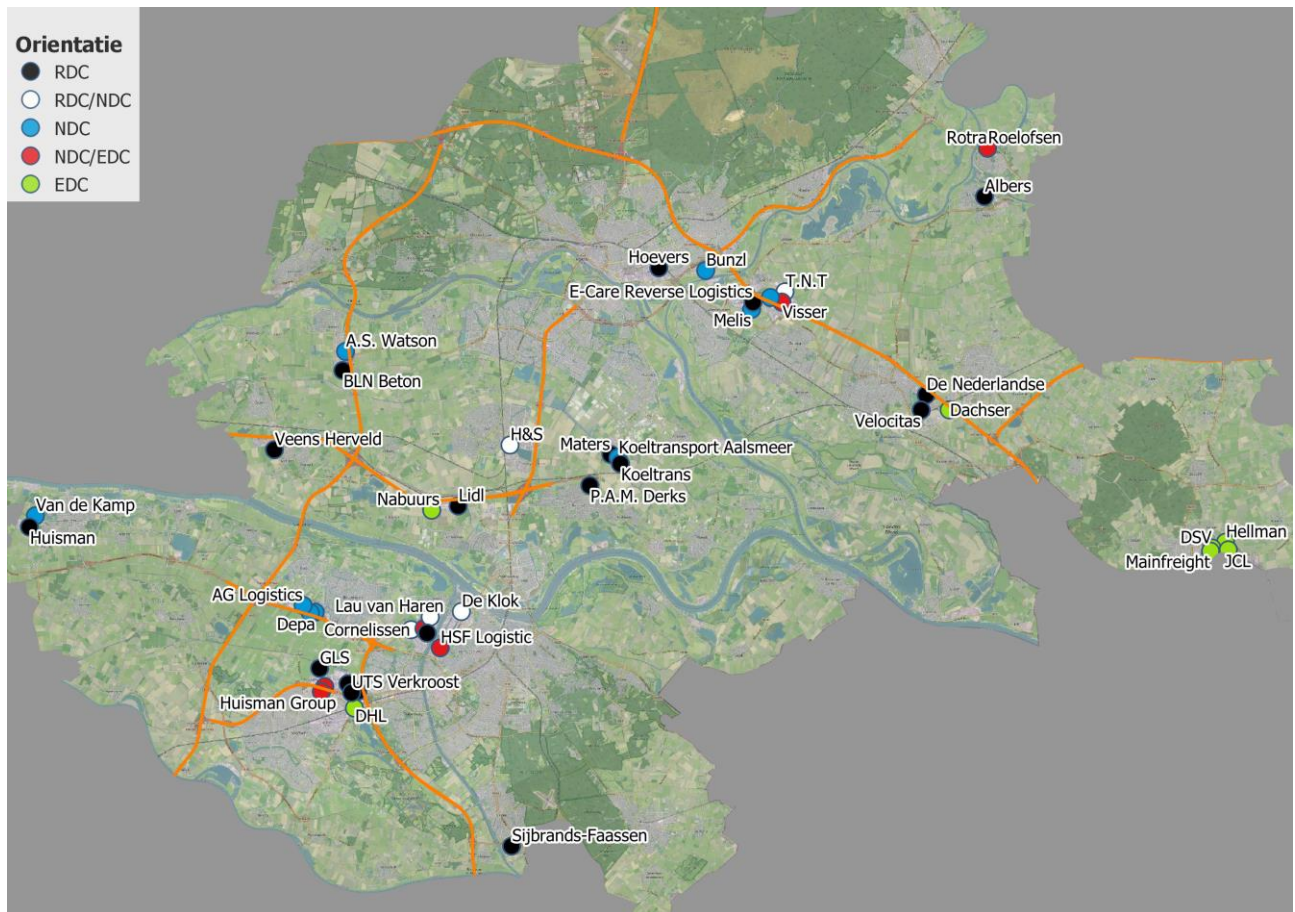
Toegevoegde waarde	
Omzet per m ² BVO	<p>Stadsdistributie is voor een groot gedeelte toegespitst op B2C-activiteiten in de vorm van FMCG of parcel (denk bijvoorbeeld aan Picnic of PostNL). De omzet per m² ligt laag indien er alleen crossdock-activiteiten plaatsvinden zonder verdere toegevoegde waarde. De omzet is aanmerkelijk hoger indien er same-day delivery activiteiten plaatsvindt.</p> <p>De omvang van stadsdistributie-hubs zijn vaak kleinschaliger, maar kennen een snelle en grote doorstroom van goederen. We schatten de omzet per m² van stadsdistributie in op 100 – 600 euro (sterk afhankelijk van het type activiteit).</p>
Indirecte arbeidsplaatsen (spin-off) per locatie & binding met MKB	<p>Door de beperkte omvang van de hubs zijn er relatief weinig activiteiten gaande die niet binnen de 'core business' van stadsdistributie vallen (zoals douane bij een EDC). Standaard activiteiten zoals schoonmaak en ongediertepreventie worden (lokaal) uitbesteed, maar er wordt minder spin-off gecreëerd in vergelijking met een EDC of NDC.</p>
Match met DNA Arnhem-Nijmegen	<p>Stadsdistributie maakt veel gebruik van flexibele werknemers (denk aan de Picnic student-chauffeurs of tijdelijke bijbaan als postbezorger). De grote groep studenten in de regio maakt de regio aantrekkelijk. Ook heeft de regio voldoende inwoners om een stadsdistributie-dienst winstgevend te maken (zo heeft Picnic minimaal een x aantal afnemers nodig per regio).</p>
Binding met regio	<p>Stadsdistributie is (postsorteercentra buiten beschouwing gelaten) een trend die pas enkele jaren van de grond komt, voor een groot gedeelte gekoppeld aan de opkomst van e-commerce en de behoefte aan same/next-day delivery. Hierdoor zijn al in de regio aanwezige stadsdistributeurs voornamelijk aan de regio gebonden omdat de klanten in de regio Arnhem-Nijmegen woonachtig zijn en eventuele huurcontracten of afschrijvingskosten van vastgoed. Indien de afzetmarkt te klein wordt voor een stadsdistributeurs zal hij waarschijnlijk verdwijnen uit de regio.</p>

E. Detailkaarten logistieke vestigingen

Marktoriëntatie logistieke bedrijven (>40 werknemers)

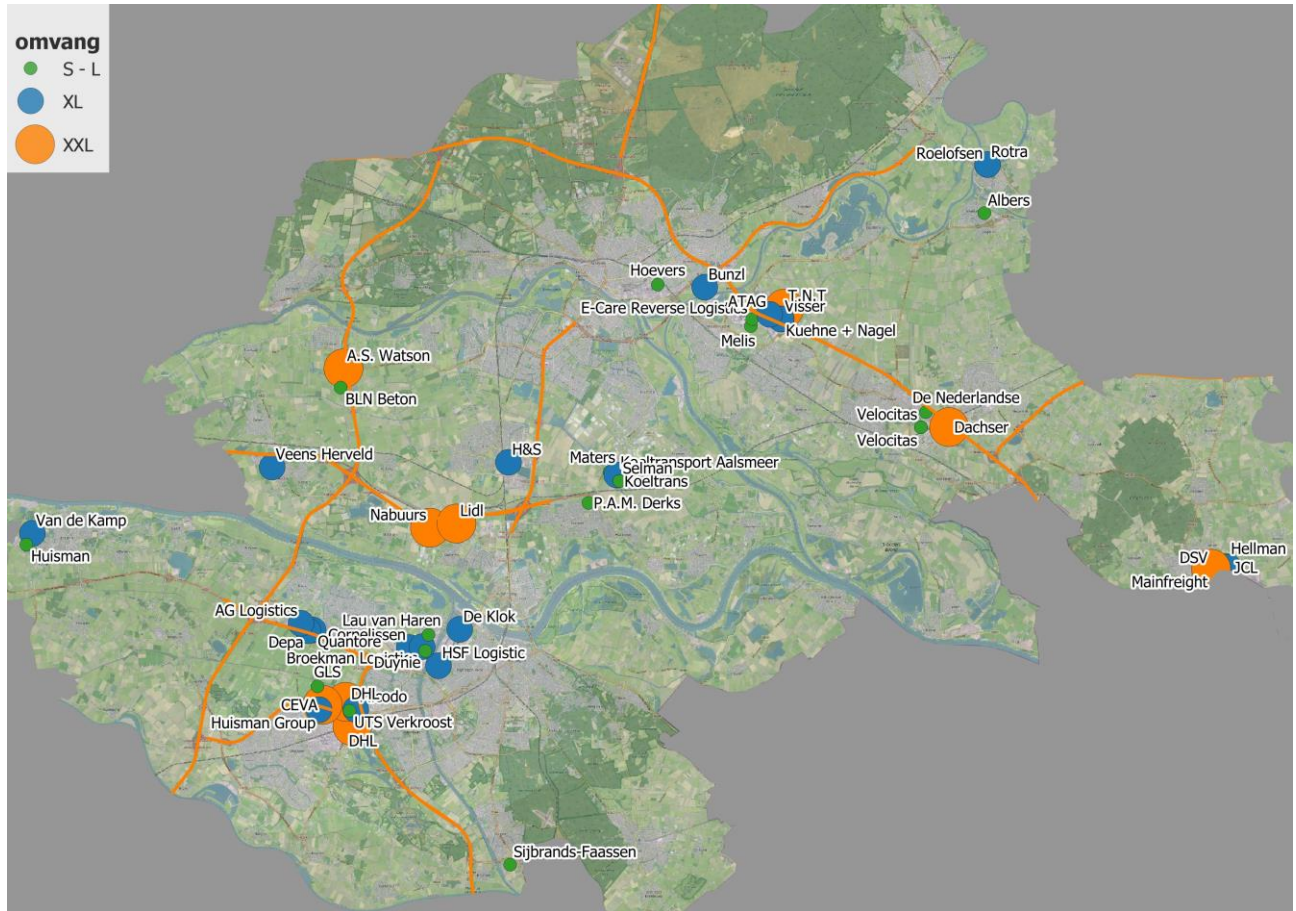
In deze bijlage zijn twee kaarten ingesloten waarop de logistieke bedrijven in de regio Arnhem-Nijmegen zijn weergegeven. Hierbij is een selectie gemaakt op bedrijvigheid met meer dan 40 werknemers, dit om de kaart overzichtelijk te houden. Op kaart 1 zijn de logistieke bedrijven verdeeld op (hoofdzakelijke) marktoriëntatie, kaart 2 geeft de omvang van het bedrijf weer in drie grootteklassen.

Kaart 1: Logistieke bedrijvigheid, onderverdeeld op marktoriëntatie



Bron: Stec Groep op basis van inventarisatie van vestigingenregister provincie Gelderland, 2019

Kaart 2: Logistieke bedrijvigheid, onderverdeeld op omvang bedrijf



Bron: Stec Groep op basis van inventariatie van vestigingenregister provincie Gelderland, 2019