

De verdozing van Vlaanderen



Met de opmars van e-commerce kwamen de dozen: rond de pakjes én langs de verkeersassen, waar de afgelopen jaren recordsommen geïnvesteerd werden in nieuwe magazijnen en verdeelcentra. Maar die steile groei botst op de schaarser wordende ruimte. ‘Ook onze sector moet zijn rol spelen in de betonstop.’

‘Crazy’, noemt gemeenteraadslid Stefan Vandevenne (N-VA) de plannen om aan Kampenhout-Sas, op het terrein achter de McDonald’s en Aveve-winkel, een nieuw verdeelcentrum te bouwen voor de Zwitserse transportreus Kuehne+Nagel. Het gebouw, dat 30.000 vierkante meter groot moet worden, zal volgens Vandevenne tot 900 vrachtwagens per dag extra brengen naar een verkeersknooppunt van gewestwegen ‘waar het nu al iedere dag aanschuiven is’. Bovendien, zegt Vandevenne, die ook lid is van Natuurpunt, zou er ruwweg 16.000 vierkante meter (niet beschermd) bos moeten wijken. De gemeente Kampenhout had de vergunning nog maar net toegekend, en ‘de bomen vlogen al door de lucht’, zegt Vandevenne. ‘Ik ga niet voor elke boom vechten, wel voor een bos.’

Ondertussen liggen de werken al maanden stil, nadat Natuurpunt en de aanpalende gemeentes Haacht en Boortmeerbeek de vergunning hebben aangevochten. De procedure is nog steeds hangende, maar is slechts één voorbeeld van hoe logistieke bedrijven in hun zoektocht naar nieuwe gronden de afgelopen jaren op verzet botsen. Toen de Vlaamse regering drie jaar geleden de Groene Delle, een stuk natuurgebied tussen Hasselt en Lummen, wou opofferen voor een industriezone met een distributiecentrum werd een recordaantal bezwaarschriften ingediend. En dan vergeten we nog het jarenlange conflict tussen Bos+ en transportfirma Essers (die natuurgebied in Wilrijk en Limburg wou inpalmen om te kunnen uitbreiden). Dat groeide uit tot een belangrijk symbool in de strijd om schaarser wordende grond.

Die strijd staat vandaag weer op scherp, nadat de vraag naar logistiek vastgoed de afgelopen jaren een forse groei heeft gekend, en de open ruimte in onze dichtbevolkte regio schaarser is dan ooit.

De turbo van corona

Vlaanderen is dankzij zijn havens en door zijn ligging in de zogenoemde ‘blauwe banaan’ (een gebied van Londen over de Benelux en Duitsland tot in Noord-Italië) en met 60 procent van de Europese koopkracht binnen een straal van 500 kilometer al lang een trekpleister voor logistiek en logistiek vastgoed. Zeker toen vanaf de jaren 60 tot 80 steeds meer productie wegtrok en naar Oost-Europa, en later China, hadden die bedrijven nog steeds nood aan magazijnen om hun lokale voorraden aan te houden, legt transporteconoom en professor Roel Gevaers (UA) uit. ‘Terwijl de productie wegtrok, kwam er logistiek in de plaats en schoten magazijnen en opslagplaatsen als kolen uit de grond. De komst van Nike, dat in

1994 in Laakdal zijn distributiecentrum voor Europa, Afrika en het Midden-Oosten opende, was daarbij een orgelpunt. ‘Terwijl de streek nog zijn wonden aan het likken was door de sluiting van de steenkoolmijnen, werd een speler als Nike met open armen ontvangen’, zegt Gevaers.

De opmars van de e-commerce haakte daarop in en maakte mee dat er tussen 2013 en 2019 zowat 3 miljoen vierkante meter aan nieuwe grote magazijnen (van minstens 40.000 vierkante meter) in ons land werd gebouwd, becijferde de gespecialiseerde vastgoedgroep Ceusters in 2020. Dat was toen al ‘meer dan ooit’, maar de coronapandemie zette pas echt een turbo op de sector.

Eerst waren er de lockdowns en de sluiting van fysieke winkels die de e-commerce in ons land ongezien deed groeien. ‘Wetende dat online winkelen tot drie keer zoveel ruimte nodig heeft als fysieke winkels – van distributiehallen over sorteercentra tot kleine leveringspunten – heeft die groei ook de vraag naar distributiecentra en opslagplaatsen sterk gestuwd’, zegt Joris Beckers, professor economische geografie aan de UA. Vastgoedmakelaar CBRE becijferde dat voor elke miljard euro omzet die e-commerce voortbrengt, een miljoen vierkante meter logistieke ruimte nodig is.

En daarna deed de pandemie ook nog eens de wereldwijde aanvoerlijnen in het honderd lopen, waardoor bedrijven met lege rekken of een gebrek aan wisselstukken werden geconfronteerd en besloten om grotere strategische voorraden onderdelen of grondstoffen aan te leggen, om te vermijden dat de productieketen stil zou vallen. Maar ook daarvoor is veel extra opslagruimte nodig. Die twee elementen samen maakten dat logistiek vastgoed de afgelopen jaren in een ‘supercyclus’ zat, schreef KBC-analist Joachim Vansanten.

‘Alles zit vol’

In 2021 werd een record van ruwweg 2 miljoen vierkante meter aan nieuw logistiek vastgoed in gebruik genomen, en de leegstand van opslagplaatsen en distributiecentra was met minder dan 1 procent historisch laag in ons land. Ook vandaag nog ‘zitten onze gebouwen volledig vol’, zegt Jo De Wolf, ceo van vastgoedontwikkelaar Montea. ‘Twintig jaar lang zijn de huurprijzen ook vlak gebleven’, vult hij aan. ‘Maar de laatste twee jaar zijn ze met 20 procent gestegen.’ Met uitzondering van het Nederlandse Venlo stegen de prijzen in Europa nergens sneller dan rond Brussel en Antwerpen, bleek uit een vergelijking van Bucks Consultancy.

Het toont hoe groot de vraag is. En de honger is nog niet gestild, aldus De Wolf. ‘Ik verwacht een volumegroei van zeker 50 procent in de komende vijf jaar. Dat plaatst ons voor nooit geziene uitdagingen’, zei hij vorig jaar op Antwerp Real Estate, een jaarlijks vastgoedcongres van Voka Antwerpen. Dat betekent dat er volgens hem 3 tot 4 miljoen vierkante meter extra logistieke ruimte nodig is.

‘Verdozing’ in Nederland

De afgelopen tien jaar werd de groeiende vraag naar distributiecentra en sorteerhallen voor e-commerce vooral opgevangen door Nederland en Duitsland. Na de bankencrisis hebben de Nederlanders zich expliciet in de markt gezet als ‘toegangspoort’ naar Europa. Onder meer door de flexibelere arbeidsvoorwaarden – vooral rond nachtwerk – kozen grote webwinkels als Amazon, Bol.com en Zalando voor onze buurlanden om er hun megadistributiecentra neer te poten, die op hun beurt kleinere sorteercentra gaan bevoorraden.

In 2020 stond in Nederland al zo’n 39 miljoen vierkante meter aan distributiecentra, 50 procent meer dan tien jaar eerder. En als de huidige trend zich doorzet, zou Nederland in 2030 volgens onderzoek zo’n 59 miljoen vierkante meter aan logistieke hallen staan hebben. Het zijn vaak kille, rechthoekige, raamloze magazijnen, van veertien meter hoog, en

tweehonderd meter lang, die over het vlakke landschap zijn uitgestrooid. Al in 2018 begon landschapsarchitect Adriaan Geuze daarom te spreken over de ‘verdozing van Nederland’, een term die steeds meer weerklink vond naarmate het protest tegen de wildgroei luider werd. En terwijl het aantrekken van e-commercespelers initieel nog verkocht werd als een belangrijke motor voor de tewerkstelling, bleek dat effect doorheen de jaren uitgedoofd door de automatisering en de brede inzet van buitenlandse arbeiders, concludeerde een recente analyse van de TU Delft. De voordelen beginnen zo steeds minder op te wegen tegen de overlast, door schaarsere ruimte (die met het stikstofakkoord alleen maar kleiner is geworden) en groeiende verkeersstromen. Het maakt dat het College van Rijksadviseurs, een adviesorgaan van de Nederlandse overheid, onlangs opriep tot een stop op de bouw van grote distributiecentra.

Spill-over naar Vlaanderen

Dat verzet in Nederland dreigt de druk nu naar België te verschuiven. ‘Jarenlang werd gekeken naar Nederland, maar vandaag ligt de markt voor grote logistieke centra bij ons’, zegt Christophe Wuyts van vastgoedmakelaar Ceusters. Ook Jo De Wolf merkt al een spill-overeffect. ‘De afhandeling gebeurt wel nog in Nederland – die grote distributiecentra gaan we hier minder snel zien – maar voor opslag wordt ook ons land weer interessant.’

Daarbij speelt ook de veranderende behoefte van de consumenten, merkt Roel Gevaers op. ‘Webwinkels hebben lang - gezworen bij een centralistische aanpak, met één depot die de hele Europese markt bediende. Maar omdat de onlineshopper zijn pakjes steeds sneller verwacht, zijn nu kleinere magazijnen aan de rand van de stad nodig, die de klant sneller kunnen bedienen. Hoe korter de levertijd, hoe decentraler de leveringsketen.’ Niet toevallig zat de grootste groei van bedrijventra in ons land dan ook aan de rand van de stad, merkt de Vlaamse Vereniging voor Ruimte en Planning (VRP) in een recent rapport voor de Vlaamse overheid op. De Amerikaanse webreus Amazon opende vorig jaar nog zijn eerste Belgische vestiging in Antwerpen. Ook het online kopen van verse voeding, dat sinds corona is doorgebroken, verandert de logistieke keten. ‘Want met verse voeding kun je niet het hele land doorkruisen’, aldus Gevaers.

Tien à vijftien jaar geleden was de opslag van goederen eigenlijk een bijzaak, zegt Joost Uwents, ceo van de gespecialiseerde vastgoedontwikkelaar WDP. ‘Je maakte het verschil met productie en verkoop. Goederen moesten vooral zo goedkoop mogelijk gestockeerd worden – in sombere magazijnen, met hoogstens een klein kantoortje zonder airco. Maar vandaag, onder meer door de opkomst van e-commerce, zijn de aanvoerlijnen en de logistiek om een product bij de klant te krijgen, cruciaal. Magazijnen zijn het hart van elk bedrijf geworden – ook van de niet traditionele webwinkels.’ Dat het hoofdkwartier van Delhaize van een winkel in Molenbeek naar een distributiecentrum in Asse is verhuisd, is tekenend.

Record-investeringen

Het mag dan ook niet verbazen dat vorig jaar een recordbedrag werd geïnvesteerd in nieuw logistiek vastgoed, blijkt uit gegevens van makelaar CBRE – al zijn die na de zomer en dit jaar voor een groot deel stilgevallen. Voor de volgende twee jaar alleen al staat voor ruwweg 1,9 miljoen vierkante meter aan logistieke nieuwbouwprojecten van ontwikkelaars en investeerders in de steigers, merkt Wuyts (Ceusters) op. ‘Als ze allemaal ontwikkeld zouden worden, komt dat neer op 2.705 vierkante meter aan bijkomende logistieke oppervlakte per dag.’

Maar het doet de vraag rijzen waar die allemaal moeten komen? Strengere stikstofkaders, de betonstop en steeds schaarser wordende grond maken ontwikkelingen van magazijnen van 50.000 vierkante meter vandaag minder evident, zegt Gevaers. Vlaanderen is nu al koploper in Europa wat betreft verharding en ruimtebeslag. Als we de verhouding van ruimte-inname van de voorbije jaren doortrekken, mogen bedrijven en havens volgens het Vlaams ruimtelijk beleidsplan tot 2040 nog 2.500 hectare aansnijden. Je zult dus moeten kiezen waarvoor je die ruimte gaat gebruiken, zegt Beckers. ‘We moeten daarbij leren uit de fouten van Nederland.’ De Nederlandse onderzoeker Merten Nefsv, die de opmars van logistiek vastgoed aan de TU Delft bestudeert, stelde in *NRC* voor om de distributiecentra van de toekomst met glazen wanden te

bouwen. ‘Glas maakt dat je de processen kunt zien. Het irriteert mensen als er een groot ding voor hun neus komt te staan en ze geen idee hebben wat er gebeurt.’ Hij haalt daarbij voorbeelden aan van hoe de combinatie van logistieke activiteit met onder meer stadslandbouw, dataopslag en woon- en werkplekken tot een betere ontwikkeling kan leiden.

Wel pakjes, geen vrachtwagens

‘Als het gewoon een groot magazijn is, waar grote camions op en af rijden, dan heeft dat economisch weinig meerwaarde’, zegt Marie Desrousseaux van Bond Beter Leefmilieu. ‘Terwijl er wel overlast mee gepaard gaat, zoals extra verkeersstromen.’ Er rijden nu 2 miljoen vrachtwagens meer in ons land dan zes jaar geleden, en tegen 2040 zal de transportvraag nog eens met 20 procent groeien, denkt het Federaal Planbureau, wat het halen van de klimaatdoelstellingen bemoeilijkt. Dat ook de arbeidsomstandigheden in de sector onder vuur liggen, deed PS-voorzitter Paul Magnette in *Humo* luidop te dromen van een ‘land zonder e-commerce’. Maar in al die kritiek zit toch wat hypocrisie, vindt Stefan De Pauw directeur van CBRE. ‘We willen pakjes bestellen, maar als we vrachtwagens of distributiecentra zien verschijnen, gaan onze haren al rechtopstaan.’

‘Wij zullen onze rol moeten spelen in de betonstop’, zegt Jo De Wolf, ceo van Monteo. ‘Dat de gronden almaar duurder worden, maakt de herontwikkeling van oude industrieterreinen interessanter, zoals Blue Gate, de oude petroleumsite in Antwerpen, waar vandaag spelers als DHL en Amazon zitten.’ De sector maakt zich sterk dat ze met innovativiteit het ruimtebeslag zullen verminderen, door, bijvoorbeeld, meer in de hoogte te bouwen. ‘We hebben jarenlang alles op één verdieping gebouwd’, zegt Joost Uwents van WDP, maar vandaag zijn het ‘vaker twee verdiepingen’.

‘Je kunt de nood aan logistiek niet zomaar onder de mat schuiven’, zegt Beckers. ‘Maar we mogen ook niet zomaar ruimte geven’, zegt Beckers. Alleen heeft Vlaanderen ‘geen traditie rond ruimtelijk economisch beleid’, merkt de VRP in haar rapport op. ‘De overheid zal meer dan voorheen de regie moeten nemen’, klinkt het. ‘Want ook in Vlaanderen is business as usual geen optie meer.’

Korneel Delbeke