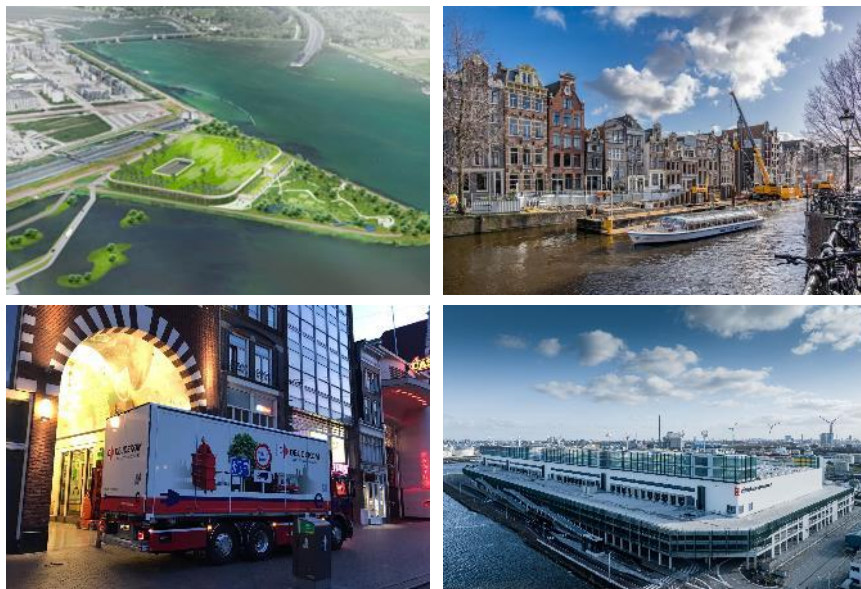




Verkenning haalbaarheid Combinatie hub en tramremise Oostpunt Zeeburgereiland

**Christiaan van Luik
Matthijs Blokzijl**

24 maart 2023

Buck Consultants International
Postbus 11717
2502 AS Den Haag
Telnr : 070 335 2227
Mobiel : 06 22 915 123
E-mail : christiaan.luik@bciglobal.com

	Blz.
1 Aanleiding & Aanpak	3
2 Beschrijving Locatie	4
3 Segmentering stadslogistiek	5
4 Bestaande hubs in Amsterdam	8
5 Potentie van de locatie Zeeburgereiland/Oostpunt	9
6 Financiële haalbaarheid van combinatie tramremise en logistieke hub	13
7 Conclusies & aanbevelingen	16

1 Aanleiding & Aanpak

Aanleiding

- Gemeente Amsterdam is voornemens om een nieuwe tramremise te ontwikkelen op Zeeburgereiland. Eén van de mogelijke locaties daarvoor is Oostpunt.
- Voor die locatie onderzoekt de gemeente (in lijn met haar Logistieke Strategie, 2022) of het mogelijk is om deze locatie multifunctioneel te gebruiken door er niet alleen een tramremise te vestigen maar tevens hier de mogelijkheid te bieden voor het realiseren van een stadslogistieke hub, daarnaast wellicht ook nog een dakpark.
- Gemeente Amsterdam heeft Buck Consultants International gevraagd om een eerste verkenning (*light touch*) van de haalbaarheid van een logistieke hub bovenop een tramremise (gestapelde bouw, hub op +1) uit te voeren.
- We zien op dit moment dat door o.a. restrictiever beleid van overheden en de opkomst van nieuwe logistieke stromen stadslogistiek sterk aan het veranderen is. Er ontstaat behoefte aan stadslogistieke hubs, zowel dedicated hubs (o.a. Ahold, DHL) maar in de toekomst mogelijk ook neutrale initiatieven (o.a. Cityhub), de introductie van de Zero Emissie Zones is hierin een belangrijke stimulans.
- Ruimte in steden is echter schaars, vanuit BCI zien wij dan ook kansen voor het combineren van functies in meerlaagse panden. Het initiatief van Gemeente Amsterdam voor de Oostpunt past in ieder geval bij die gedachte.

Aanpak en opbouw van deze rapportage

- In deze eerste verkenning (*light touch*) heeft BCI een aantal stappen doorlopen waarvan de uitkomsten ook achtereenvolgens in deze rapportage

gepresenteerd worden. Deze stappen zijn gebaseerd op eerdere BCI studies, deskresearch en enkele gesprekken met marktpartijen.

1. Allereerst gaan we kort in op de verschillende stadslogistieke segmenten en de hubontwikkelingen die we in elk van die segmenten zien. We kijken daarbij ook naar welke hubs reeds aanwezig zijn in de regio Amsterdam.
2. Vervolgens gaan we in op de bruikbaarheid en bereikbaarheid (over weg en water) van dit pand en deze locatie, zien we kansen om hier een stadslogistieke hub (en in welk stadslogistiek segment) te (laten) vestigen.
3. Als laatste bezien we de financiële haalbaarheid; wegen de meerkosten om de remise zodanig te ontwikkelen dat daarbovenop een hub gerealiseerd kan worden op tegen de opbrengsten uit dit stadslogistieke vastgoed.
4. We sluiten af met onze eindconclusies rond de haalbaarheid van de combinatie logistieke hub en tramremise op Oostpunt.



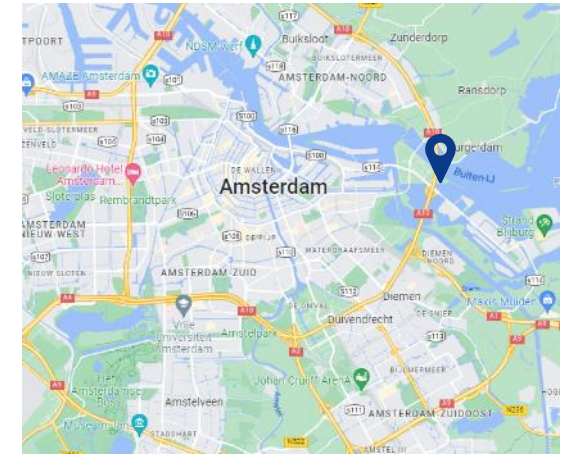
2 Beschrijving locatie

Locatie

- De locatie van de beoogde combinatie van tramremise en goederenhub is de Oostpunt van Zeeburgereiland. De locatie is nu nog zo goed als onbebouwd en wordt o.a. gebruikt als stadsstrand en evenementenlocatie.
- De Oostpunt ligt vlak langs de Ring A10, op een afstand van ongeveer 1 km van op/afrit 14 (Zeeburg).
- Afstand tot de Centrumring (S100) is 3-4 km (5-10 minuten reistijd)
- De oppervlakte van de kavel is 25.000 m²

Tramremise

- Gemeente Amsterdam heet plannen om een definitieve tramstalling (remise) te bouwen op Zeeburgereiland, dit ter vervanging van de huidige tijdelijke tramstalling (parallel aan de IJburglaan).
- Voor de definitieve stalling is onder meer de Oostpunt in beeld, waarbij er gekeken wordt naar een tweetal opties:
 1. tramsporen aanleggen in de open lucht, met de mogelijkheid deze later te overbouwen.
 2. Direct een inpandige en complete stalling maken. Dit zorgt ervoor dat je de ruimte op meerdere manieren kunt gebruiken. (niet meegenomen in deze studie maar wel relevant is de vraag in hoeverre de benodigde kolomstructuur t.b.v. ondersteuning van het dak belemmerend is voor de lay-out van de tramremise)
- Door de stalling inpandig te maken is er de mogelijkheid om het dak geschikt te maken voor een extra verdieping waar andere functies op gehuisvest kunnen worden zoals een goederenhub.
- Het totale dakoppervlak dat eventueel beschikbaar is voor een logistieke functie (hub, parkeergelegenheid, etc.) is 23.000 m².



Oostpunt
Nieuwe inpandige tramstalling (geschikt voor meervoudig ruimtegebruik)



Legenda

- Locatiegebied Oostpunt
- Tramstalling van 25-30.000 m²
- Bebouwing
- Tramlijn aan noordzijde IJburglaan



3 Segmentering stadslogistiek

Segmenten in stadslogistiek

- Stadslogistiek bestaat uit een diverse mix van verschillende stromen, elk met hun eigen kenmerken en spelers.
- BCI onderscheidt een zevental stadslogistiek segmenten, deze worden in de naastgelegen tabel kort toegelicht (aandelen per segment o.b.v. Logistieke Strategie (2022) Gem. Amsterdam
- Met name de segmenten bouw en facilitair hebben een groot aandeel in het totaalvolume aan stadslogistiek. Sterke groei is aanwezig in de segmenten B2C vers (we bestellen steeds meer bij online supermarkten) en pakketten.
- In de Logistieke Strategie (2022) van de Gemeente Amsterdam worden Bouw en B2B Vers (horeca) genoemd als segmenten met de grootste druk op de openbare ruimte en daarom grote noodzaak om de logistiek anders (efficiënter en met minder hinder) in te richten.
- Voor de bouw wordt daarvoor ook nadrukkelijk gekeken naar de inzet van vervoer over water

Segment	Type producten en stromen per segment	Aandeel
 B2C Vers	Thuisleveringen van versproducten zijn vooral boodschappen. Partijen actief in dit segment zijn vooral grote supermarkten, maar in de maaltijdbezorging aan huis ontstaan ook steeds meer initiatieven (bijvoorbeeld Hello Fresh).	7%
 Pakketten	De distributie van alle pakketten, met name aan consumenten (e-commerce). Binnen dit segment vallen daarmee ook de pakketten die vanuit de retailsector via pakketbezorgdiensten naar consumenten gestuurd worden, zowel vanuit de winkel als vanuit distributiecentra.	
 B2B Vers	Leveringen van versproducten aan bedrijven richt zich deels op de horecasector en deels op supermarkten. Producten worden vanuit regionale distributiecentra geleverd aan klanten (horeca) of winkels in hun eigen netwerk (supermarkten).	25%
 Retail (non-food)	Binnen dit segment valt alle retail die niet binnen food valt, denk bijvoorbeeld aan mode-artikelen, elektronica en sportartikelen.	20%
 Facilitair	Producten voor de bevoorrading van kantoren en overheidsinstanties. Deze producten zijn niet bedoeld voor de verkoop, maar worden gebruikt ter ondersteuning van de werkzaamheden. Dit zijn producten als printpapier, koffiebekers en schoonmaakartikelen.	15%
 Bouw	Qua aantal ritten is dit de grootste sector. Binnen deze sector vallen alle stromen ten behoeve van de bouw, zowel in de ruw- als afbouwphase binnen GWW (grond-, weg-, en waterbouw), woningbouw en utiliteitsbouw.	30%
 Afval	Alle retourstromen vanuit alle bovengenoemde segmenten, waarbij de stromen de stad uit in plaats van in gaan. Afval kan zowel van consumenten als van bedrijven vandaan komen.	3%

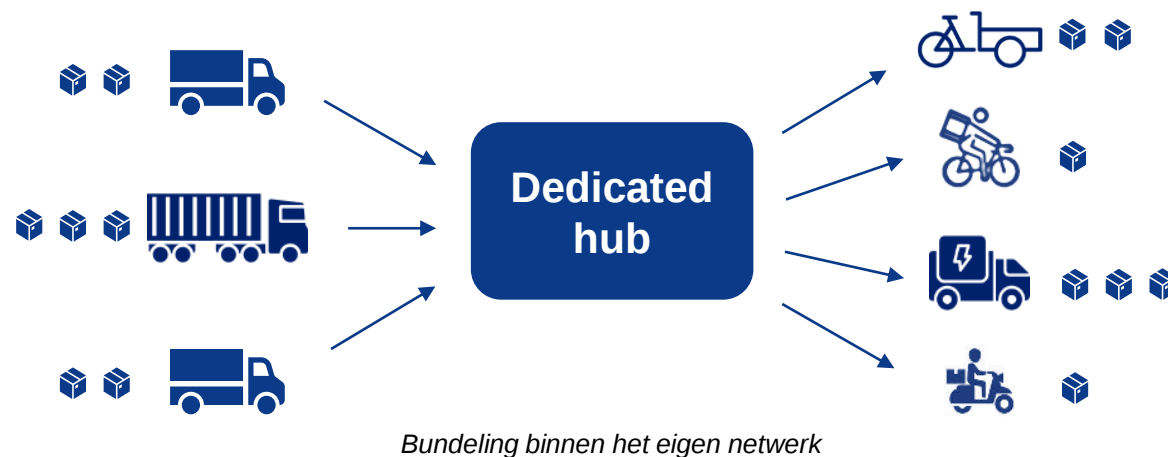
Dedicated hubs en multi-client hubs

Twee type hubs

- We zien dat in elk van de logistieke segmenten er aandacht is voor hubs en er mogelijkheden zijn voor in zetten van hubs, hoewel de potentie wel fors kan verschillen. Op de volgende slide wordt dieper ingegaan op de hubpotentie per segment.
- In de basis kan er onderscheid gemaakt worden tussen dedicated hubs en multi-client hubs.

Dedicated hubs

- Dedicated hubs zijn op- en overslaglocaties die fungeren binnen het eigen netwerk van één partij.
- Deze hubs vormen een schakel tussen de nationale DC's en de eindbestemmingen in de stad.
- Vanwege efficiëntie en regelgeving in binnensteden worden hier goederen

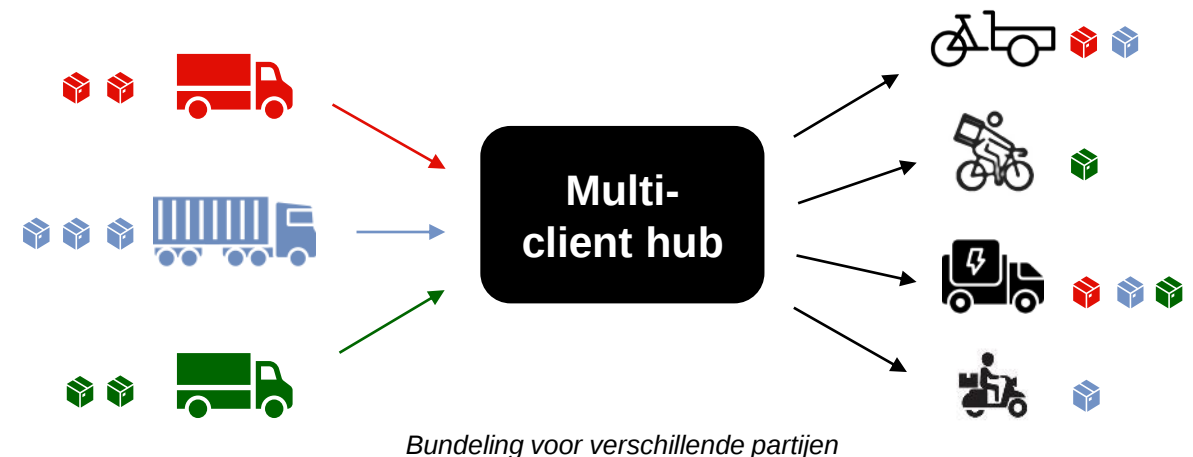


overgeslagen op andere (meestal kleinere) voertuigen, bijvoorbeeld LEVV's (licht-elektrische vrachtvoertuigen) of bakfietsen.

- Hubs van dit type zorgen voornamelijk voor schonere logistiek richting binnensteden.

Multi-client hub

- Multi-client hubs zijn hubs waar stromen van meerdere partijen samenkomen en gebundeld de stad in worden gebracht.
- Door de stromen te bundelen kan het aantal ritten in de stad omlaag worden gebracht. Bij deze hubs ligt de nadruk op zowel schone als slimme logistiek.
- Schone logistiek vanwege de elektrische voertuigen waarmee de (binnen)stad ingereden wordt, slim omdat het aantal ritten richting de binnenstad wordt gereduceerd.



Potentie hubs in de verschillende logistieke segmenten

Segment	Potentie van hus
 B2C Vers	In de afgelopen jaren was er een snelle groei van het aantal bezorhubs voor thuisbezorging boodschappen (zowel vanuit supermarkten als aanbieders maaltijdboxen). Verwachting is dat groei, hoewel in lager tempo, nog doorzet om goed dekkend netwerk te krijgen.
 B2B Vers	In dit segment (zowel bevoorrading supermarkten als horeca) zien we kansen voor stadshubs in relatie tot bevoorrading van horecalocaties. Daarbij kan het gaan om dedicated hubs van bijvoorbeeld Sligro maar ook neutrale hubs die versproducten van verschillende leveranciers bundelen. Initiatieven voor dergelijke hubs blijken tot nu slechts beperkt succesvol.
 Retail (non-food)	In dit segment zien we met name kansen voor whitelabel hubs die goederen van verschillende leveranciers, bestemd voor verschillende retaillocaties bundelen. Diverse initiatieven zijn reeds aanwezig in dit segment. Grootste groei in dit segment wordt verwacht na invoering van de zero emissie zones
 Facilitair	Ook dit segment kan bediend worden door de whitelabel hubs waar goederen van diverse partijen gebundeld worden. Groei in dit segment is met name te verwachten als grote instellingen (publiek en privaat) besluiten om in hun inkoopbeleid duurzame logistiek een plaats te geven.
 Pakketten	In de afgelopen jaren is het aantal hubs in dit segment sterk gegroeid. Het gaat daarbij met name om dedicated hubs van de grote pakketbezorgers die vanwege een groeiend pakketvolume hun netwerk aan het optimaliseren zijn. Ook in de komende jaren wordt nog een groei verwacht. Daarnaast zien we de opkomst van diverse fietskoerierinitiatieven, het ruimtebeslag in dit segment is echter beperkt.
 Bouw	De bouw is een van de grootste stadslogistieke segmenten en de last mile is vaak relatief inefficiënt georganiseerd. Bundelen via een bouwhub heeft dan ook veel potentie. Wel blijft de adoptie van bouw hubs nog erg beperkt in de bouw wereld zelf. Strengere regelgeving (o.a. ZE Zones) en aandacht voor bouwlogistiek in aanbestedingen kan hier verandering in brengen.
 Afval	De rol van hubs in het afvaltransport is relatief beperkt, meer kansen zijn er in het bundelen van inzameling ("white label inzameling"). Wel zien we soms kleinschalige hubs waar diverse afvalstromen gebundeld worden waarna transport plaats vindt naar een reguliere afvalinzamelaar.

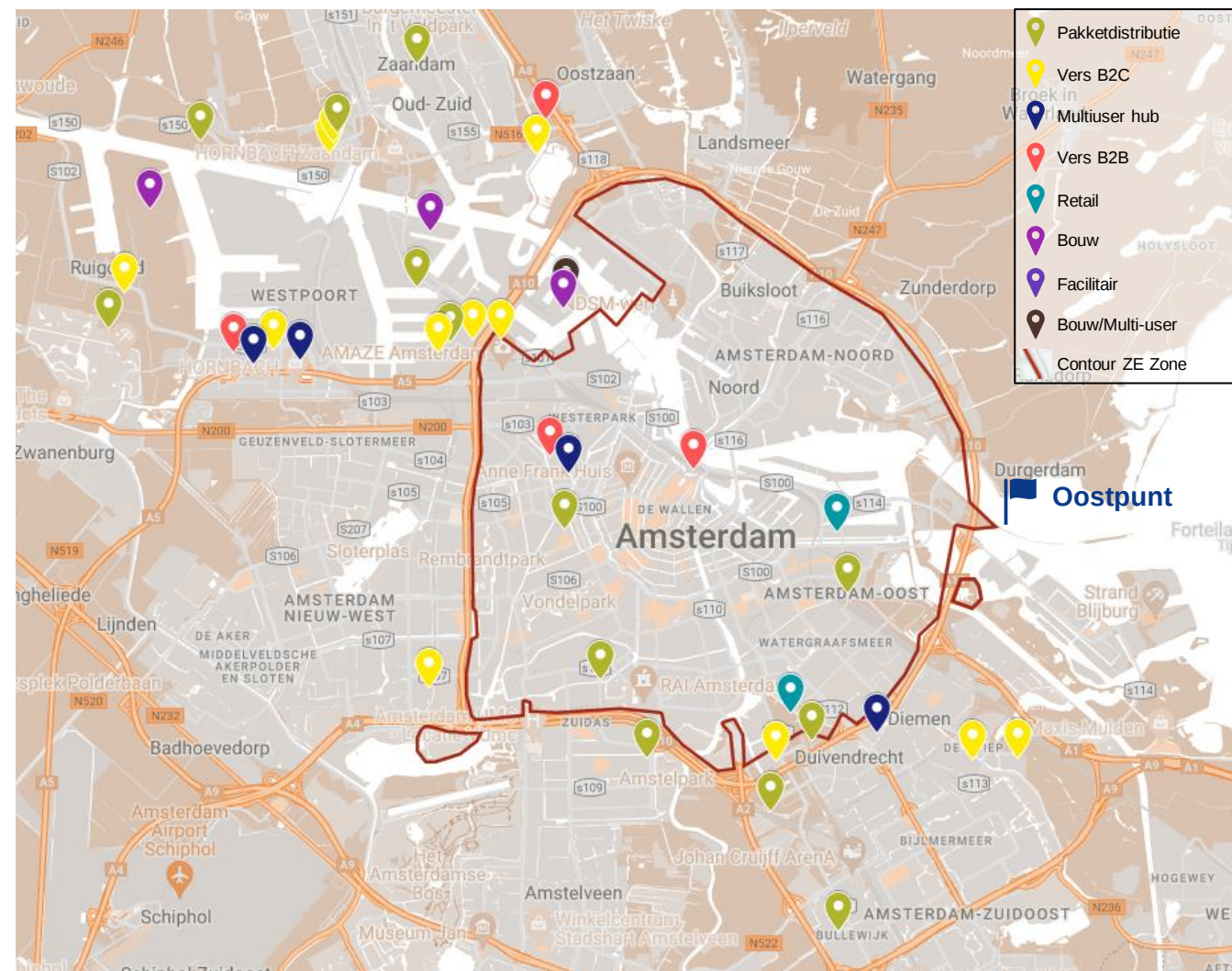
4 Bestaande hubs in Amsterdam

Bestaande initiatieven

- In de regio Amsterdam is momenteel al een relatief groot aantal hubs aanwezig.
- Wel betreft dit in meerderheid 'dedicated hubs' in de segmenten pakketbezorging (o.a. PostNL, DHL, GLS) en B2C Vers (Picnic, Ahold, Jumbo).
- Er zijn enkele whitelabel hubs waar goederen van diverse partijen gebundeld kunnen worden, dit betreft bijvoorbeeld de locatie van Deudekom (Duivendrecht) en City Hub (op Foodcenter), daarnaast heeft CTPark Amsterdam plannen voor een whitelabel hub.
- In de bouw zijn diverse initiatieven rond (neutrale) bouw hubs zichtbaar, o.a. de bouw hubs van VolkerWessels (in CTPark Amsterdam), GSA en Bouwhub Amsterdam.

Wat valt op:

- Bestaande bouw hubs met name aan westkant Amsterdam gevestigd.
- Dit geldt ook voor hubs van Ahold en Jumbo. Picnic heeft wel een vestiging aan de oostkant van Amsterdam.
- In horeca/vers zijn los van de 'traditionele' groothandelslocaties nog beperkt whitelabel initiatieven te vinden. Bovendien, huidige Foodcenter bevindt zich in gebied wat straks ZE Zone is.



Bestaande hubs in Amsterdam, Bron: BCI (2023) Database Stadsdistributiehubs

5 Potentie van de locatie Zeeburgereiland/Oostpunt

Potentie locatie Oostpunt

- Bij het bepalen van de potentie van de locatie van een hub speelt met name de ligging van de locatie tot het Hoofdwegennet, positionering ten opzichte van de herkomst van de goederen en uiteraard de positionering ten opzichte van het afzetgebied over zowel de weg als het water)

Positie ten opzichte van herkomst en hoofdwegennet

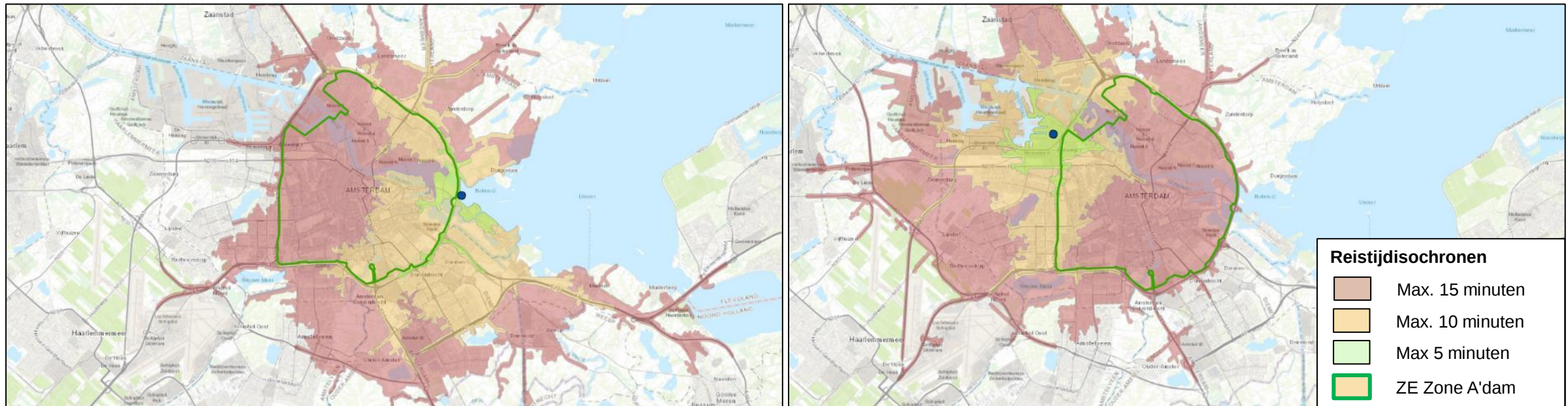
- Hoewel niet exact bekend is wat de belangrijkste herkomstlocaties zijn van goederen die Amsterdam in moeten kan aangenomen worden dat (met de klok mee) A8, A1, A2 en A4 daarvoor belangrijke assen zijn.
- Locatie Oostpunt is met name gunstig gelegen ten opzichte van de A2 en A1.
- Met betrekking tot aanvoer via A4 en A8 lijkt Oostpunt niet direct voordelen te hebben boven Amsterdam Westpoort, waar nu al veel hubs gevestigd zijn.
- De locatie zelf ligt gunstig ten opzichte van het Hoofdwegennet, met een afstand van minder dan 1 km van de afrit Zeeburg is dit ideaal voor een hub. Logistieke bedrijven benadrukken vaak dat aanvoer van een hub zo lang mogelijk gebruik moet kunnen maken van het hoofdwegennet.
- Een belangrijk aandachtspunt is nog wel dat Oostpunt nu nog binnen de beoogde contour van de ZE Zone ligt. Om als hub te kunnen fungeren is het van belang dat Oostpunt zelf en de directe route vanaf A10 daarnaartoe buiten de ZE Zone vallen.



Positionering Oostpunt t.o.v. belangrijkste aanvoerroutes

Positie ten opzichte van verzorgingsgebied (over de weg)

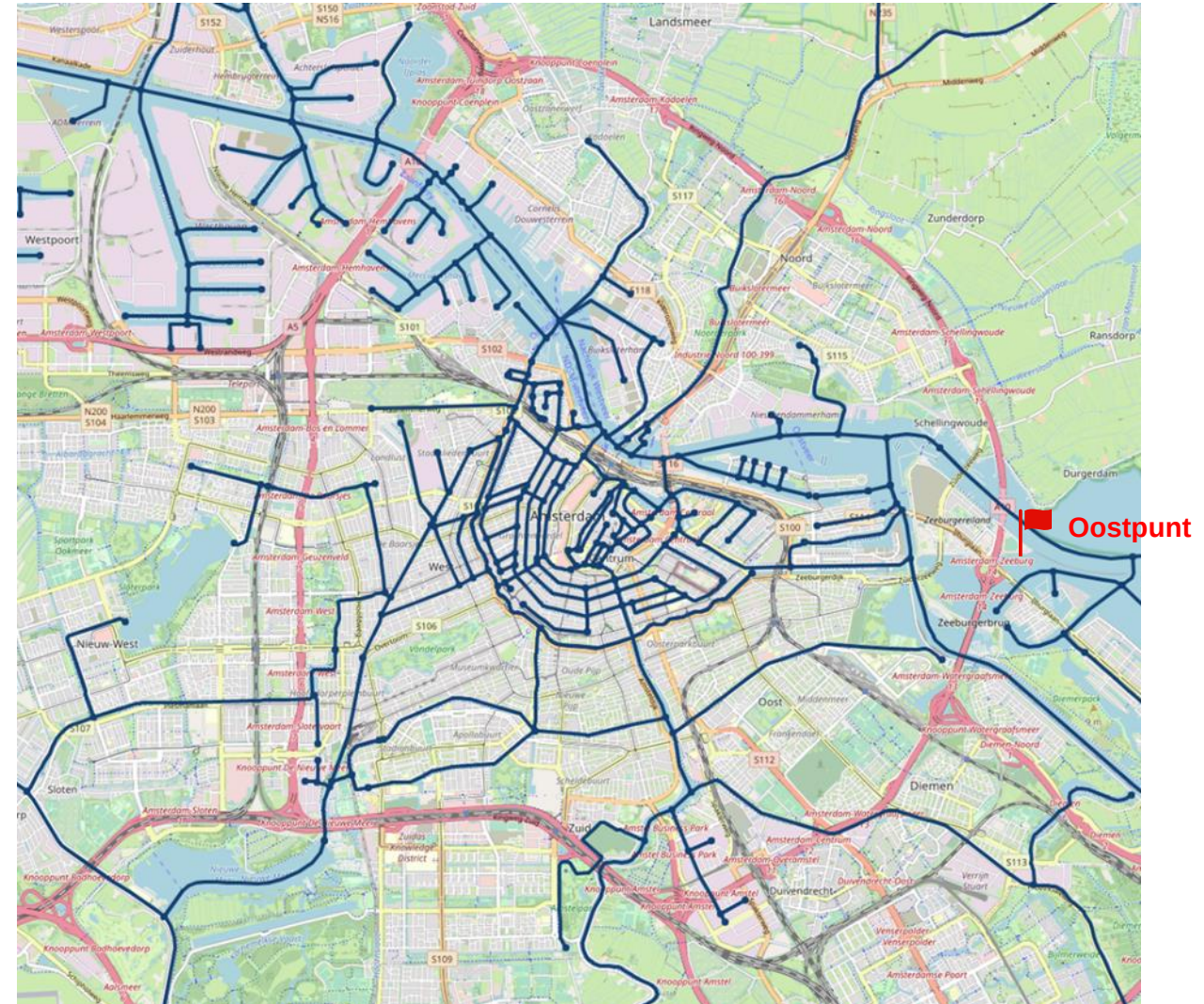
- In de naastgelegen figuren is een inschatting gemaakt van het logische verzorgingsgebied van een hub op Oostpunt, waarbij een vergelijking wordt gemaakt met een locatie in het Westelijk Havengebied.
- Vanuit beide locaties is (buiten de spits) het gehele gebied binnen de ring en toekomstige ZE zone binnen 15 minuten te bereiken. Op kortere reisafstand (max. 10 minuten) ligt ruwweg het gebied ten oosten van de Amstel.
- Uit deze analyse kan de conclusie getrokken worden dat de locatie Oostpunt gunstig gelegen is voor bevoorrading van een relatief groot gedeelte van het centrum van Amsterdam en concurrerend is ten opzichte van locaties westelijk van de ring. Dit wordt verder versterkt doordat er aan de oostkant van Amsterdam relatief weinig ruimte beschikbaar is voor logistiek, dat biedt kansen voor deze locatie en dat wordt ook bevestigd door marktpartijen die we hierover gesproken hebben.



Reistijd isochrone voor gemotoriseerd verkeer (auto, bestelbus, LEVV) in normale verkeersomstandigheden voor locatie Oostpunt (linker afbeelding) en locatie in Westelijk havengebied (rechter afbeelding). Bron: BCI, 2023

Positie ten opzichte van verzorgingsgebied (over het water)

- Gemeente Amsterdam wil sterk inzetten op het vervoer over water ten behoeve van stadslogistiek om daarmee ook bij te dragen aan het verminderen van de verkeersdruk in het centrum.
- Vervoer over water kan met name kansen bieden voor bouwlogistiek (wat nu belangrijke bron van hinder is). Diverse bouw hubs aan de westkant van Amsterdam (CTPark Amsterdam, Zoev) zetten al in op vervoer over water.
- Vervoer over water in de bouw is met name kansrijk voor locaties op of direct aan het water. Dit betreft bijvoorbeeld de grote bouwopgave in het Programma Bruggen en Kademuren waar de gemeente in haar aanbesteding ook sterk inzet op vervoer over water. Een aanzienlijk deel van deze bouwopgave bevindt zich ten oosten van de Amstel.
- De ligging van Oostpunt (m.b.t. vervoer over water) is gunstig ten opzichte van het verzorgingsgebied en ligt zelfs nog iets dichterbij het Centrum (gemeten t.o.v. Oosterdok) dan bijvoorbeeld CTPark, wel liggen de Oranjesluizen op de route.
- Ook aanvoer vanuit het achterland kan goed over het water richting Oostpunt plaatsvinden.
- Hieruit kan de conclusie getrokken worden dat de locatie Oostpunt kansen biedt voor bevoorrading over zowel de weg als het water van een relatief groot gedeelte van het centrum van Amsterdam en concurrerend is ten opzichte van locaties westelijk van de ring.
- Dit versterkt de unieke positie die Oostpunt kan hebben in het bijdragen aan de optimalisatie van stadslogistiek in Amsterdam, juist ook in de stimulering van vervoer over water. Realisatie van een geschikte kade/overslaglocatie is dan wel essentieel



Positionering Oostpunt t.o.v. belangrijkste aanvoerroutes

Kansrijke type hubs op Oostpunt

Gezien de ontwikkelingen in de verschillende stadslogistieke segmenten waar het gaat om hubs, de reeds aanwezige hubs in de regio Amsterdam en de onderzochte locatie zien we de locatie Oostpunt met name kansrijk voor de volgende type hubs, voor elk van deze hubs wordt verder in naastgelegen tabel een korte omschrijving gegeven van de vastgoedkenmerken

1. **Fietskoerierhub:** dit betreft relatief kleine hubs waarvoor er met name kansen zijn als deze gecombineerd kunnen worden met hubs die een grote ruimtebeslag hebben.
2. **Bezorghub B2C vers,** op dit moment zijn er aan de oostkant van Amsterdam nog weinig van dit type hubs aanwezig, in tegenstelling tot de westkant. Hoewel groei in de toekomst te verwachten is horen we nu signalen dat partijen (na snelle groei in coronatijd) pas op de plaats maken.
3. **Whitelabel hub (retail, facilitair, B2B Vers):** De realisatie van whitelabel initiatieven is op dit moment beperkt (retail, facilitair). Wel zien we dat de introductie van o.a. de ZE Zone en andere voertuigbeperkende maatregelen in de toekomst de vraag vergroot naar neutrale initiatieven in de segmenten Retail, Facilitair en, in mindere mate, Horeca.
4. **Bouwhub:** een bouwhub op deze locatie is gunstig gelegen ten opzichte van een deel van de bouwopgave in de regio Amsterdam, bijvoorbeeld de versnellingslocatie Amsterdam Zuidoost/Duivendrecht. Dit zou ook goed passen in de Logistieke Strategie van de Gemeente. Tegelijkertijd zien we ook dat de realisatie van bouwhubs vanuit de markt nog heel beperkt van de grond komt en opschaling op zich laat wachten. Een bouwhub op deze locatie moet dan ook concurreren met reeds bestaande bouwhubs aan de

Westkant van Amsterdam maar kan eventueel wel profiteren van een gunstige ligging voor zowel vervoer over water als over de weg.

5. **Pakkethub:** met een groeiend pakketvolume verwachten we dat pakketbezorgers ook in de komende jaren op zoek zijn naar nieuwe locaties, echter ook deze partijen zijn de afgelopen jaren fors gegroeid. Wel adverteerde DHL recent in het Parool met een zoekvraag in o.a. Amsterdam Oost voor 6.000 m².
- Gezien het totaal beschikbare oppervlak (23.000 m²) is een combinatie van verschillende hubs noodzakelijk om deze volledig te benutten.
 - Vanwege het meer onzekere perspectief van whitelabel hubs in de segmenten bouw en retail/facilitair/horeca (ook CTPark Amsterdam richt zich daar op maar heeft nog beperkt partijen aan zich weten te binden) is het aan te bevelen om de locatie zo in te richten dat deze juist ook geschikt is voor dedicated hubs in de pakketdistributie en online boodschappen.

	Fietskoerier	B2C Vers	B2B (Non) food (retail, facilitair, horeca)	Pakkethub	Bouw
Omvang kavel	200 – 1.500 m ²	2.000 – 10.000 m ²	1.000 – 5.000 m ²	2.000 – 10.000 m ²	2.000 – 10.000 m ²
Omvang pand	150 – 1.000 m ²	1.000 – 2.500 m ²	1.000 – 5.000 m ²	1.000 – 2.500 m ²	100 – 3.000 m ²
# docks vracht	0-2	2-3	2-4	2-3	1-2
# docks bestel	0-1	5-15	2-4	5-15	-
Bouwhoogte	4	4	4	4	12

6 Financiële haalbaarheid van combinatie tramremise en logistieke hub

Introductie

- Voor het bepalen van de financiële haalbaarheid is het met name van belang om te kijken naar het verschil in ontwikkelkosten tussen een 'reguliere' stadshub en deze variant waarin twee functies gecombineerd worden.
- Daarnaast is ook gekeken naar het verdienpotentieel; wat zijn de jaarlijkse huurinkomsten die verwacht kunnen worden als er op deze locatie een stadslogistieke hub gerealiseerd zou worden (even ervan uitgaande dat daar dan vanuit de markt voldoende vraag naar is).
- Om beide elementen (ontwikkeling en verdienpotentieel) in relatie tot elkaar te kunnen vergelijken is gebruik gemaakt van de BAR-ratio; het Bruto AanvangsRendement, dit getal geeft de verhouding weer tussen de bruto markthuur in het eerste jaar en de totale investering (v.o.n.) en is een ruwe indicatie van de financiële haalbaarheid van een plan.
- Een gezonde vastgoedontwikkeling voor stadslogistiek heeft een BAR van tussen 5% en 7%. Dit getal komt naar voren uit diverse studies en is ook genoemd door marktpartijen met wie contact is geweest.

Ontwikkelingskosten

- Vanuit de Gemeente Amsterdam is meegegeven dat de meerkosten voor het ontwikkelen van de tramremise op zodanige wijze dat dubbelgebruik mogelijk is ongeveer €80 miljoen bedraagt. Dit betreft dan het realiseren van een vloer (=dak remise) en daklaag (daar bovenop dan eventueel nog een park).
- In dit bedrag zijn dus nog geen kosten meegenomen voor het volledig creëren van een logistiek pand, er komen dus nog kosten bij voor o.a. de gevel, inrichting en installaties.

- Aan de andere kant zijn er wellicht ook kosten die wegvallen, zo heeft de wasstraat van de remise in de maaiveldopstelling een dak, wat niet nodig is in geval van volledige overkapping van de remise t.b.v. een hub.
- Verder is op dit moment niet helemaal duidelijk hoe de 80 miljoen is opgebouwd, betreft dit echt alleen meerkosten t.b.v. een logistieke laag of dient een deel van deze kosten toegerekend te worden aan het eveneens gewenste dakpark. In de vergelijking is daarom uitgegaan van meerkosten van 70 miljoen euro.
- Op basis van diverse kengetallen van bouwkosten van logistiek vastgoed is vervolgens een ruwe inschatting gemaakt van de ontwikkelkosten voor zowel de hub bovenop remise als, voor een goede vergelijking, een (fictieve) stand-alone hub.
- De uitgangspunten en resultaten van deze berekeningen worden weergegeven op de volgende slide.

Uitgangspunten

- Kaveloppervlak: 23.000 m² (o.b.v. opgave Gem. Amsterdam)
- Pand oppervlak: 11.500 m² (bebouwingspercentage van 50%, wat al relatief hoog is voor stadslogistiek vastgoed)

Resultaten

- Onderstaande tabellen geven een eerste globale inschatting van de totale realisatiekosten voor zowel de combivariant als een (fictieve) standalone hub in regio Amsterdam met eenzelfde kaveloppervlak.

Variant combi remise - hub		toelichting
Verwerving kavel	70,0 mln.	Betreft de meerkosten voor realisatie van vloer + dak, o.b.v. cijfers Gem. Amsterdam
Realisatie pand	9,17 mln.	Realisatie van o.a. gevel, installaties, etc. bron: Kostenkengetallen voor bouw, installatie en exploitatie (bremenba.nl)
Parkeerdek	-	N.v.t. omdat er reeds een vloer/dek gerealiseerd is over gehele kavel
Totaal	79,17 mln	

- Deze cijfers zijn op basis van kengetallen (huidig prijspeil) en niet direct gekoppeld aan een ontwerp van de locatie en moeten dus met enige voorzichtigheid geïnterpreteerd worden.
- Wel geeft dit in ieder geval een beeld dat, onder deze uitgangspunten, de realisatie van een meerlaags concept (met een hub op de eerste verdieping) tot fors hogere ontwikkelkosten leidt voor de logistieke hub, het verschil is een factor 2,3.

Stand alone hub (fictief)		toelichting
Verwerving kavel	13,8 mln.	Verwerven kavel van 23.000 m ² met grondprijs van €600/ m ² , o.b.v. input uit marktpartijen
Realisatie pand	19,55 mln.	Realisatie van compleet logistiek pand bron: Kostenkengetallen voor bouw, installatie en exploitatie (bremenba.nl)
Parkeerdek	1,15 mln.	Inrichting buitenterrein / parkeerterrein à €100,- /m ² o.b.v inschatting BCI en Bremenba.nl
Totaal	34,50 mln	

Verdienvermogen van een hub

- Zoals op de vorige slide al aangegeven gaan we voor deze locatie uit van een bebouwingspercentage van 50%. Voor sommige stadslogistieke hubs (zoals bv. een B2C vershub) is dat al relatief hoog aangezien deze hubs veel parkeerruimte nodig hebben voor hun bestelvoertuigen.
- BCI heeft vervolgens gekeken wat gangbare huurprijzen zijn voor stadslogistiek vastgoed in Amsterdam, waarbij we onderscheid maken tussen de huurprijzen voor het warehouse, kantoor en parkeerterrein.
- De inschatting van realistische huurprijzen is deels gebaseerd op deskresearch en daarnaast o.b.v. enkele gesprekken met marktpartijen.
- Op basis daarvan komen we tot de volgende huurprijzen die realiseerbaar zijn;
 - Warehouse: €120 / m²: dit is een vrij hoge huurprijs maar wordt wel als realistisch gezien door marktpartijen gezien de locatie en krapte, wel is dit afhankelijk van hoe de vraag naar stadslogistiek vastgoed zich gaat ontwikkelen. Daarbij geldt wel dat m.n. whitelabel initiatieven, door het meer onzekere perspectief, waarschijnlijk ook lastiger een dergelijke huurprijs kunnen accepteren en sneller zullen uitwijken naar bestaand logistiek vastgoed, ondanks dat deze locaties wellicht verouderd en niet optimaal ingericht kunnen zijn.
 - Kantoor: €150 / m²: gebaseerd op huurprijzen voor kantoorgedeelte van een logistiek pand, huurprijzen voor overige (niet logistiek gerelateerde) kantoorlocaties liggen in Amsterdam een stuk hoger.
 - Parkeerterrein: €60 / m²: bij voldoende schaarse ruimte kan dit bedrag wellicht nog iets duurder uitpakken.

Huurinkomsten en BAR

- Op basis van bovenstaande huurprijzen kunnen, in geval van volledig verhuurd, de jaarlijkse huurinkomsten rond de €2,1 miljoen liggen, daarbij is uitgegaan van de volgende verdeling van de kavel (45% logistieke ruimte, 5% kantoorgedeelte en 50% parkeerdek).
- Dit levert, gerelateerd aan de ontwikkelkosten van beide varianten en er vanuit gaande dat volledige huurinkomsten direct in eerste jaar behaald worden (dus volledig verhuurd) de volgende Bruto Aanvangs Rendementen op:
 - Combi Remise – Hub : 2,7%
 - Stand alone : 6,1%
- Deze uitkomst laat zien dat, op basis van deze inschattingen, de realisatie van een gecombineerde remise en hub financieel gezien erg lastig is (gezonde BAR ligt tussen 5 en 7%) en op deze wijze niet interessant genoeg is voor een projectontwikkelaar om op in te gaan.
- Om tot een aantrekkelijke BAR te komen (zoals de 6,1% van de stand alone) is een stevige verlaging van de bouwkosten noodzakelijk of fors hogere huurinkomsten.
- Om die reden is het ook wel van belang dat er meer zicht is op in hoeverre de door gemeente genoemde meerkosten van 80 miljoen volledig zijn toe te rekenen aan de logistieke hub.

7 Conclusies & Aanbevelingen

Locatie en kavel

- De locatie Oostpunt is logistiek gezien een erg interessante locatie. De locatie is ideaal gelegen ten opzichte van het Hoofdwegennet (wel dient ze buiten de ZE Zone gelegen te zijn) en ook de korte afstand, voor zowel vervoer over de weg als het water, tot centrum Amsterdam is aantrekkelijk.
- Daarbij speelt ook een rol dat met name aan de oostkant van Amsterdam beschikbare ruimte voor stadslogistiek vastgoed schaars is, wat ook blijkt uit feit dat veel van bestaande hubs nu aan de westkant zijn gevestigd. Om die reden is aan te nemen dat er zeker interesse zal zijn vanuit de markt.
- Vanuit de markt wordt het ook als positief gezien dat Gemeente Amsterdam initiatief neemt om dergelijke multifunctionaliteit te verkennen.

Welk type hub

- Gezien de totale oppervlakte (23.000 m²) is een combinatie van meerdere hubs noodzakelijk om de hub volledig commercieel te kunnen ontwikkelen en zullen dus meerdere gebruikers gezocht moeten worden.
- De door gemeente gewenste (zie Logistieke Strategie) neutrale initiatieven in bouw en retail/facilitair worden voor de toekomst als kansrijk gezien, op dit moment zien wij echter wel dat realisatie van dergelijke initiatieven slechts op beperkte schaal plaatsvindt (zie ook langzame start CTPark Amsterdam).
- Deze ontwikkeling wordt wel gestimuleerd doordat gemeente sterker inzet (en ook eist in aanbestedingen) op gebruik van vervoer over water en/of hubs.
- Om het concept levensvatbaar te maken is het dan ook noodzakelijk dat deze locatie zowel ruimte biedt aan dedicated als neutrale hubs. In dat eerste segment zien we bijvoorbeeld dat DHL op zoek is naar ruimte,

tegelijkertijd horen we aan de andere kant dat partijen in pakket en thuisbezorging na de snelle groei van afgelopen jaren nu pas op de plaats maken. Op langere termijn verwachten we wel weer verdere groei.

Financieel

- Gezien de meerkosten die de combinatie tramremise en hub in de huidige opzet is het concept financieel waarschijnlijk niet haalbaar zolang er voor de markt voldoende alternatieven zijn.
- Wel is gekeken wat hogere huurprijzen voor effect hebben op de BAR, wanneer er gerekend zou kunnen worden met huurprijzen van €160 (logistiek), €250 (kantoor) en €100 (parkeer) levert dit een BAR op van 3,9%, wat al aantrekkelijker is gezien de goede locatie. Echter deze huurprijzen zijn op dit moment, zeker voor logistieke ruimtes, nog niet haalbaar en voor de toekomst sterk afhankelijk van hoe de (stads)logistieke vastgoedmarkt zich gaat ontwikkelen in de regio Amsterdam
- Binnen de scope van dit project is niet onderzocht wat de impact van diverse opties is om de financiële haalbaarheid te vergroten. In dat kader kan er gedacht worden aan de volgende opties:
 - Het beoogde dakpark bovenop de hub alleen realiseren op de logistieke ruimtes en niet boven het parkeerdek, waarmee het parkeerdek open wordt. Dit heeft misschien gevolgen voor de daar benodigde draagconstructie en de ontwikkelkosten.
 - Voor een bouwhub (zeker gericht op GWW) is een volledig overdekt bouwhub niet noodzakelijk, veel materiaal kan buiten opgeslagen worden wat de meerkosten verder kan verlagen
 - Bieden van de mogelijkheid voor realisatie regulier (niet logistiek gerichte) kantoorruimte waarvoor hogere huurprijzen gevraagd worden.