



JONES LANG
LASALLE®

Real value in a changing world

on.point

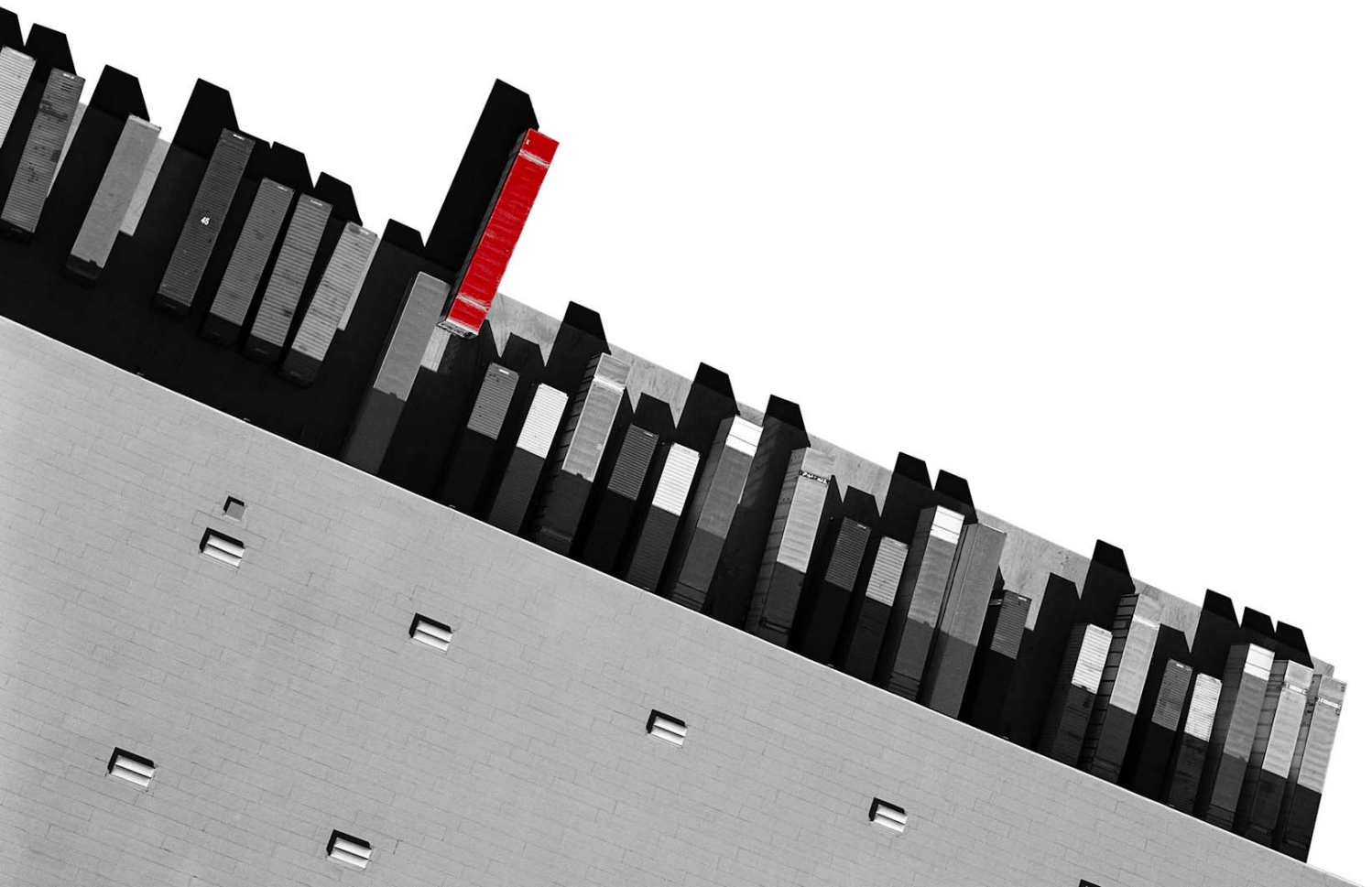
Dutch Warehousing Market Bulletin - 2009

Global goods transshipment growth will resume in 2010

The Netherlands emerged from a recession in Q3 2009

Initial yields for new-build logistics will undergo rapid correction

The success of logistics business locations depends heavily on the government taking a leading role



Voorwoord

Nederland vormt de logistieke 'gateway' naar de Europese markt. Nu de Nederlandse economie aan het opkrabbelen is uit het diepste dal sinds tijden, blijkt dat de financiële crisis grote gevolgen heeft gehad voor de logistieke sector. Het aantal faillissementen binnen de transportsector in Nederland is in 2009 meer dan verdubbeld. Het winstniveau is historisch laag door de vraaguitval en de dalende vrachtprijzen enerzijds en een overschot aan materieel en personeel anderzijds.

De logistieke sector kan gezien worden als essentiële pijler van de economie en kan daarom worden ingezet om het herstel van de economische groei te ondersteunen. De overheid kan hieraan bijdragen door duurzaamheidsinitiatieven en innovaties in de logistieke sector te stimuleren. De sector zelf zit ook niet stil: gebruikers, ontwikkelaars, beleggers en financiers hebben de handen ineengeslagen om de vastgoedmarkt voor bedrijfsruimte een nieuwe impuls te geven op het gebied van duurzame huisvesting.

Toch zijn de vooruitzichten op korte termijn slechts gematigd positief. Overcapaciteit blijft een groot probleem voor de sector en leidt tot een hevige concurrentiestrijd. Daarnaast is ook de internationale concurrentiepositie van Nederland als distributieland het afgelopen jaar verslechterd. Logistieke partijen kijken nóg kritischer naar hun totale 'supply chain'-kosten, en daarmee ook naar hun huisvestingskosten, waarbij zij veelal locaties concentreren en/of bedrijfsruimte afstoten. Bovendien worden ontwikkelaars en beleggers geconfronteerd met schaarste aan financiële middelen en strengere eisen van banken, waardoor het aantal nieuwbouwprojecten momenteel zeer laag is. Zij zoeken elkaar op door middel van 'joint ventures', om aldus risico's te delen en nieuwe projecten succesvol van de grond te tillen.

De transportsector merkt gewoonlijk als eerste de positieve effecten van economisch herstel. Indien het huidige ingezette herstel robuust blijkt te zijn, dan zal ook de bedrijfsruimtemarkt hiervan profiteren. Tot dat moment zullen partijen hun tijd moeten beiden.

Rik Sonneveld
Head of Logistics

Foreword

The Netherlands may be the logistics gateway to the European market, but now that the Dutch economy is clawing its way out of the deepest downturn in recent memory, it is clear that the impact of the financial crisis on the logistic sector has been significant. The number of bankruptcies in the transport sector in the Netherlands more than doubled in 2009. Profit levels are at a historic low due to the collapse in demand and falling carriage rates on the one hand and a surplus of equipment and personnel on the other.

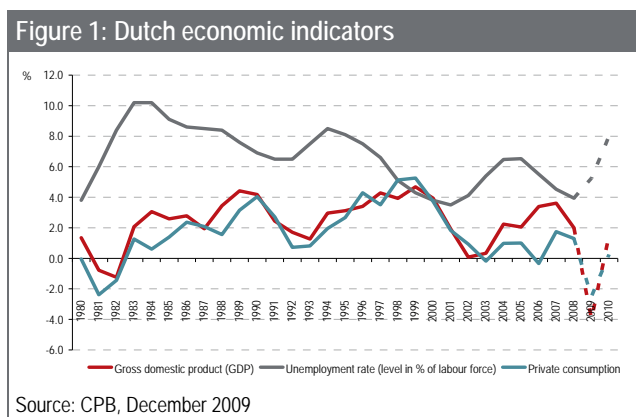
Considered as one of the essential cornerstones of the economy, the logistics sector can serve as a vehicle to promote the recovery of economic growth. The government can support this by providing incentives to encourage sustainability initiatives and innovations in the logistics sector. A great deal is also being done from within the sector. Occupiers, developers, investors and financiers are working together to give the warehousing market a new impetus for sustainable accommodation.

Despite this, the short-term outlook is only moderately positive. Overcapacity remains a significant issue for the sector and fuels intense competition. In addition, the international competitive position of the Netherlands as a key logistics hub has deteriorated in recent years. An increasingly critical assessment of total supply chain costs – and consequently business accommodation costs as well – is motivating those active in the logistics sector to consolidate locations for the most part and to dispose of warehousing accommodation. Moreover, as developers and investors face a shortage of capital and stricter banking requirements, the number of new construction projects remains extremely low. They are working together via joint ventures to share risks and successfully launch new projects.

The transport sector is one of the first to enjoy the positive impact of economic recovery. If the current positive indications prove to be the start of a robust recovery, the warehousing market will also enjoy the benefits. Until then, those active in the sector will simply have to bide their time.

Ruben Langbroek
Head of Research

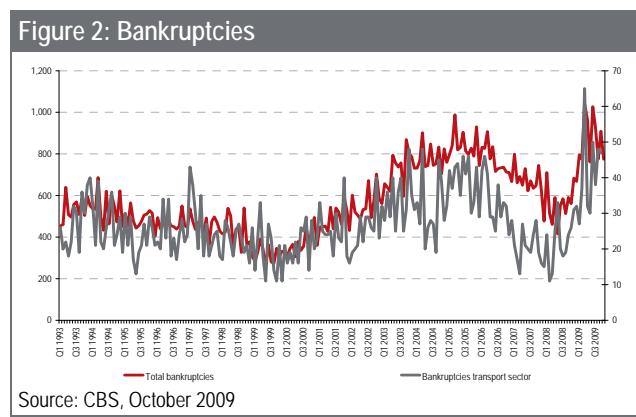
Economie



De Nederlandse economie is in het derde kwartaal van 2009 uit de recessie geklommen. Nederland volgt daarmee de rest van Europa in de trend van voorzichtig economisch herstel. De groei werd voornamelijk veroorzaakt door de export en de industrie, die profiteerden van de diverse stimuleringsmaatregelen in binnen- en buitenland. De groei, die op kwartaalbasis 0,4% bedroeg, volgt op vier kwartalen van economische krimp. De achteruitgang van de Nederlandse economie was in het afgelopen jaar voornamelijk toe te rekenen aan de sterke daling van de wereldhandel. De Nederlandse economie is namelijk sterk afhankelijk van de vraag naar exportgoederen. Vergeleken met dezelfde periode in 2008 kromp de Nederlandse economie in het derde kwartaal van 2009 overigens nog met 3,7%.

Door het toegenomen spaargedrag van de consument zijn de consumentenbestedingen in de eerste negen maanden van 2009 sterk afgenomen. In vergelijking met dezelfde periode in 2008 hebben huishoudens 3,4% minder besteed. Deze daling deed zich voornamelijk voor binnen het duurdere consumptiegoederensegment. Hierdoor zag de detailhandel de omzet ook sterk teruglopen. Volgens de meest recente cijfers van het Centraal Bureau voor de Statistiek (CBS) is de omzet van de detailhandel in oktober met bijna 4,3% afgenomen ten opzichte van dezelfde periode in 2008.

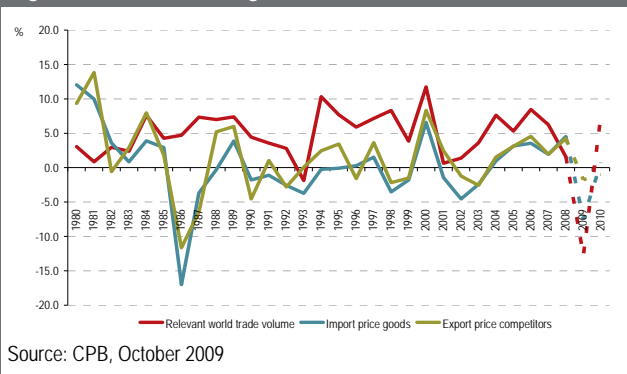
Economy



The Dutch economy emerged from recession in Q3 2009, remaining in step with the rest of Europe's tentative economic recovery. Attributed primarily to rising exports and manufacturing activity in response to the various economic stimulus measures implemented in the Netherlands and abroad, this growth, which totals 0.4% on a quarterly basis, comes on the heels of four quarters of economic contraction. Collapsing world trade has been ascribed as the primary reason for last year's downturn in the Dutch economy, which is heavily dependent on the demand for exports. Compared to the same period in 2008, the Dutch economy contracted by 3.7% in Q3 2009.

While the consumer savings rate increased, consumer expenditures fell substantially during the first nine months of 2009. Compared to the same period in 2008, household expenditures fell by 3.4%. This decline was most prominent in the segment for more expensive consumer goods, as a result of which retail turnover slumped sharply. According to the most recent statistics of Statistics Netherlands (CBS), retail turnover in October fell by nearly 4.3% compared to the same period in 2008.

Figure 3: Dutch trade figures

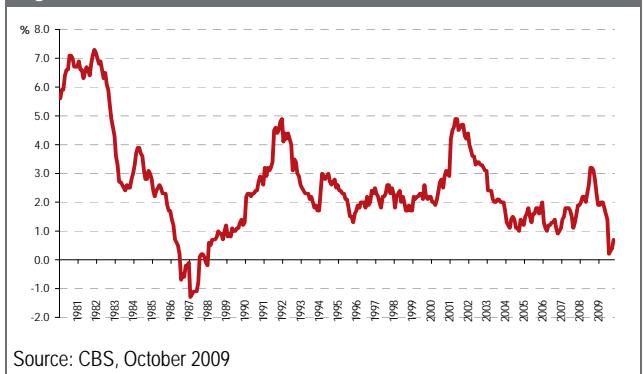


Door de terugval in wereldwijde vraag, hebben veel bedrijven lange tijd op hun voorraden geteerd. Nu de voorraden in de afgelopen kwartalen sterk zijn afgenomen, is het keerpunt bereikt en zijn bedrijven bezig hun voorraadniveaus aan te vullen. Dit resulteert in een aantrekkende wereldhandel, die in de afgelopen periode net zo hard steeg als hij een jaar geleden inzakte. Volgens het CPB steeg het wereldhandelsvolume in september op maandbasis met 5,3%. Dit is de grootste stijging sinds het begin van de metingen in 1991. Hiervan gaan de Nederlandse export en uiteindelijk ook de Nederlandse economie profiteren.

Inflatie versus deflatie

De recente cijfers van de consumentenprijsindex (CPI) bevestigen dat de inflatie in de Eurozone is teruggekeerd naar een positief niveau. De onderliggende inflatiedruk blijft echter gematigd. De stijging van de inflatie van 0,7% tot 1,0% was bijna geheel toe te schrijven aan energie-effecten. De verwachting is dat energieprijzen ook de komende maanden blijven stijgen, waardoor de inflatie begin volgend jaar tot boven de 1% kan uitkomen. De kerninflatie zal echter waarschijnlijk matig blijven en uiteindelijk zelfs dalen als reactie op de enorme hoeveelheid reservecapaciteit in de economie. Hierdoor kan de inflatie volgend jaar omslaan in deflatie, zeker nu de ECB onlangs besloten heeft de monetaire steun aan commerciële banken langzaam terug te draaien vanaf 2010.

Figure 4: Consumer Price Index



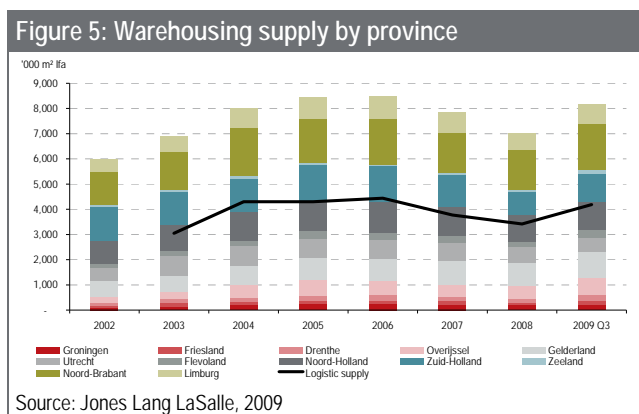
Due to the decline in global demand, many companies have been able to continue operations using existing stock. The turning point has been reached now that stock levels have fallen substantially during recent quarters and companies are actively working to supplement their stock levels. This fuels increasing world trade, which in the recent period rose as quickly as it fell a year ago. According to the CPB, world trade volume in September rose on a monthly basis by 5.3%. This reflects the fastest increase since records began in 1991. Dutch exports and ultimately the Dutch economy will benefit as a result.

Inflation vs deflation

Recent CPI figures confirm that inflation in the Eurozone has returned to positive territory. Underlying inflationary pressures, however, remain moderate. The rise in inflation from 0.7% to 1.0% can almost entirely be attributed to increasing energy costs. Energy prices are expected to continue to increase in the months to come, meaning inflation could exceed 1% at the start of next year. However, core inflation will most likely remain moderate and ultimately fall in response to the very high reserve capacity in the economy. This, could, however, transform inflation to deflation next year, particularly in response to the recent ECB decision to start withdrawing emergency support for commercial banks in 2010.



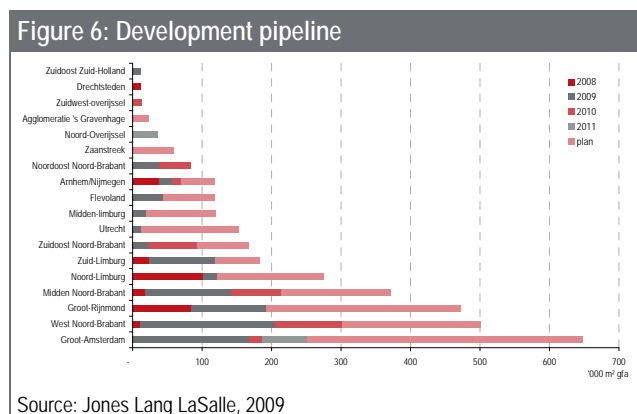
Gebruikersmarkt



De terugloop van de Nederlandse import en export heeft ervoor gezorgd dat het aanbod bedrijfsruimte licht is opgelopen. Dit zal naar verwachting de komende kwartalen gaan doorzetten. Door de economische krimp hebben veel logistieke dienstverleners al aangekondigd te gaan krimpen in hun huidige huisvesting en/of te gaan consolideren. Waar dit eerst voornamelijk secundaire locaties betrof, zijn het nu ook belangrijke logistieke locaties als Tilburg en Venlo. Hier wordt door het verhuizen van respectievelijk Epson en FloraHolland naar Duitsland een aanzienlijk metrage aan aanbod toegevoegd aan de markt.

De toename van het aanbod concentreert zich niet alleen op bestaande bouw. Ook het aanbod van nieuwbouw is in de afgelopen kwartalen aanzienlijk toegenomen. Locaties als Amsterdam, Bergen op Zoom, Born, Roosendaal en Breda zijn slechts enkele voorbeelden. Nu de ontwikkelingspijplijn langzaam opdroogt, is er zeker geen reden tot paniek. Zodra de vraag naar nieuwbouw toeneemt als gevolg van structureel herstel van de economie, zijn dit de enige nieuwbouw distributiecentra die per direct beschikbaar zijn.

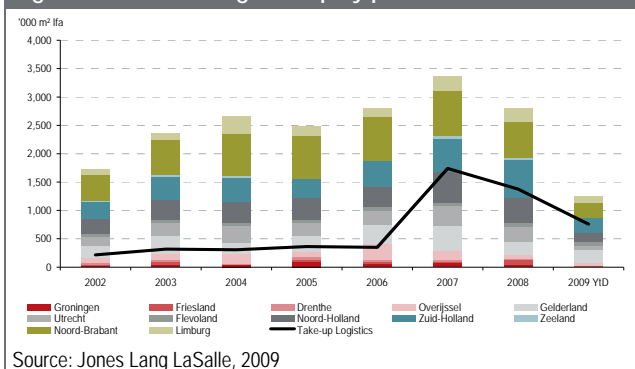
Occupier market



The fall in Dutch imports and exports resulted in a slight increase in the supply of warehousing accommodation. This trend is expected to continue in subsequent quarters. Owing to the economic downturn, many logistics service providers have already announced their intention to downsize their current accommodation and/or consolidate. Initially this primarily involved secondary locations, but is now also affecting key logistics locations such as Tilburg and Venlo where, respectively Epson's and FloraHolland's relocation to Germany, has released a substantial volume of floor space back onto the market.

The increases in supply are not only visible in the market for existing properties, the supply of new-build properties has also grown substantially during recent quarters. This is apparent in Amsterdam, Bergen op Zoom, Born, Roosendaal and Breda, among other locations. Although the development pipeline is beginning to dry up, there is no cause for alarm. When the demand for new-build properties revives in response to a structural economic recovery, these properties will be the only new-build distribution centres which are immediately available.

Figure 7: Warehousing take-up by province



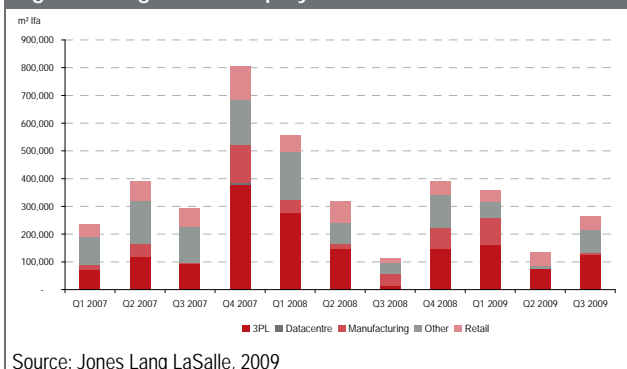
Gezien de huidige onzekerheid, komt de vraagdynamiek in de markt hoofdzakelijk tot stand vanuit kostenbeheersing. Net als op de kantorenmarkt, is er binnen de bedrijfsruimtemarkt een consolidatie- en concentratieslag gaande. Logistieke dienstverleners kijken kritisch naar hun 'supply chain' en richten deze waar nodig efficiënter in. Voor veel dienstverleners betekent dit het sluiten van relatief kleine locaties en concentratie van activiteiten op één relatief grote en veelal goedkopere locatie.

Eveneens vanuit kostenperspectief zijn er in de afgelopen drie kwartalen een aantal tenders op de markt geweest. Veel 'third party logistic providers' hebben naar de mogelijkheid gekeken om zich elders te huisvesten. Veel van deze tenders dienden er echter voor het huidige contract te benchmarken en zo te heronderhandelen onder betere voorwaarden. Hierdoor is dit jaar het aantal verlengingen toegenomen.

Ten opzichte van 2007 daalde het opnamevolume in 2008 met 20% tot een volume van circa 1,3 miljoen m² vvo. De regionale verschillen werden met name bepaald door prijs, beschikbaarheid van kwalitatief goed vastgoed en infrastructurele eigenschappen. Zo zagen de relatief goedkope locaties Noord-Brabant en Limburg de dynamiek nauwelijks afnemen.

De eerste drie kwartalen van 2009 toonden eveneens een daling van circa 20% ten opzichte van dezelfde periode in 2008. Het opnamevolume (circa 750.000 m² vvo) werd voornamelijk bepaald door 'third party logistic providers' en diverse retailers. Voorbeelden hiervan zijn de recente transacties in Oosterhout van zowel Hi Logistics als Lidl.

Figure 8: Logistic take-up by sector

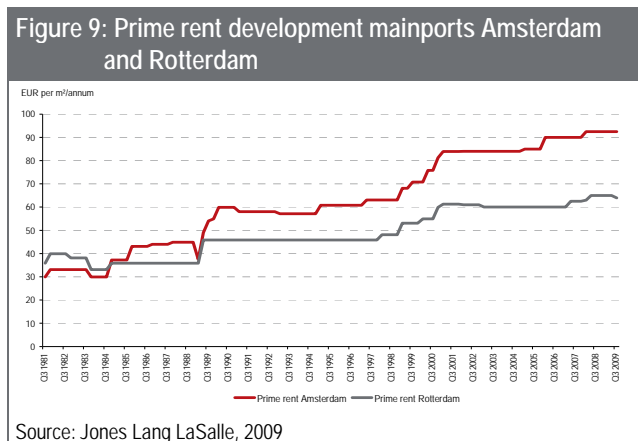


Given the prevailing uncertainties in the economy, demand dynamics will primarily be driven by cost-control measures. As is the case in the office market, there is ongoing consolidation and concentration in the warehousing market. Logistics service providers are taking a critical look at their supply chains and implementing efficiency improvements where necessary. For many service providers, this involves closing relatively small locations and concentrating activities at a single, relatively large and generally less expensive location.

Also motivated by this cost-control approach, several invitations for tenders have been made during the past three quarters. Several third-party logistics providers have explored their relocation options. Many of these invitations for tender, however, are designed to establish benchmarks for the current contract as a means of negotiating better lease terms and conditions. As a result, the number of lease extensions has increased this year.

Compared to 2007, the take-up volume in 2008 fell by 20% to approximately 1.3 million m² LFA. Regional differences were fuelled primarily by price, availability of qualitatively good properties and infrastructure aspects. Demand for relatively inexpensive locations in Noord-Brabant and Limburg has largely remained stable.

Compared to the same period in 2008, take-up volume during the first three quarters of 2009 also fell by approximately 20%. Third-party logistics providers and various retailers were primarily responsible for a take-up volume of approximately 750,000 m² LFA. The recent transactions Hi Logistics and Lidl transactions in Oosterhout are examples of this.



Als gevolg van de afzwakkende gebruikersmarkt staan de huurprijzen van bedrijfsruimte onder druk. Voornamelijk voor bestaande bouw is er een huurprijzdaling zichtbaar, mede vanwege een toename van het aanbod. Ook huurprijzen voor nieuwbouw staan onder neerwaartse druk, al zijn deze sterk afhankelijk van productie- en grondprijzen. De huurprijzen voor nieuwbouw waren de voorgaande jaren sterk gestegen. Doordat ook aanvangsrendementen in een snel tempo zijn gestegen en gezien de beperkte marge van ontwikkelaars, is het aannemelijk dat in eerste instantie incentives verder oplopen.

Incentives

Tot op heden is de neerwaartse druk op de huurprijzen opgevangen door het weggeven van meer incentives. Op regionaal niveau zijn er aanzienlijke verschillen in incentives. Zo ligt de bandbreedte in Amsterdam momenteel tussen de 6 tot 12 maanden en in Rotterdam tussen de 3 tot 6 maanden. Desondanks is er wel een nationale trend waar te nemen van een lichte toename van het aantal huurvrije maanden dat wordt weggegeven. Naar verwachting houdt deze trend nog enige tijd aan.

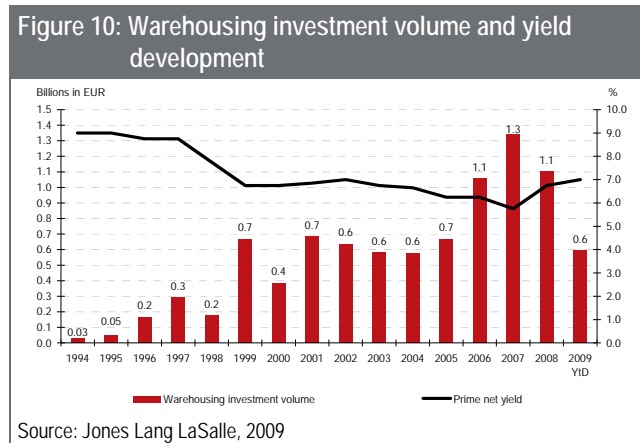
The weakening occupier market puts pressure on rents for the logistics sector. Where existing properties are concerned, declining rental levels can be seen, due to an increase in supply. Rents for new-build properties are also under downward pressure. These rents have remained relatively stable up till now, despite a heavy dependence on the cost of production and land, which rose sharply in recent years. Due to the rapid increase in initial yields and in view of the limited margin of developers, it is plausible that first of all incentives will increase further.

Incentives

Up till now the downward pressure on rents has been a result of granting more generous incentives. Incentives vary on a regional level, with Amsterdam currently offering between 6 to 12 months and Rotterdam between 3 to 6 months. Nevertheless there is a broad national trend towards a slight increase in rent free periods. This trend is expected to continue for some time to come.



Beleggingsmarkt



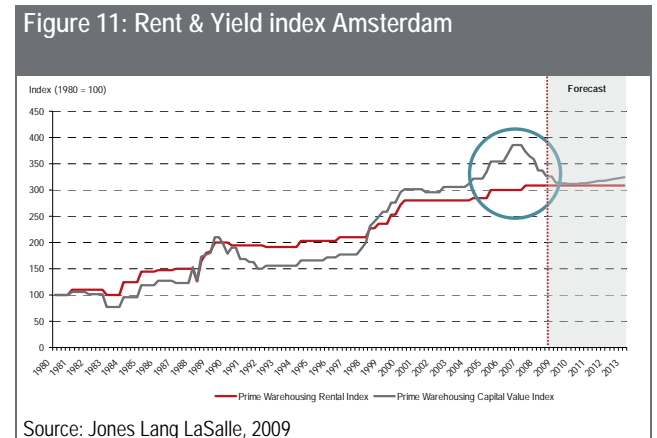
Evenals andere vastgoedsectoren toonden de aanvangsrendementen voor bedrijfsmatig vastgoed in 2009 een verdere opwaartse correctie. Vergeleken met medio 2007 zijn de top netto aanvangsrendementen met 150 basispunten toegenomen tot een bandbreedte van 7,0% tot 7,5%, wat neerkomt op een prijsdaling van circa 25%.

“De recente opwaartse ‘yield shift’ zou nog een verhoging van de huurprijzen kunnen rechtvaardigen.”

Anton van Vlerken – AMB Property

In 2008 werd ruim € 1,1 miljard belegd op de Nederlandse bedrijfsruimtemarkt, wat overeenkomt met circa 12% van het totale beleggingsvolume over alle sectoren. Hiermee ligt het aandeel net boven het langjarig gemiddelde van 11% over de periode 2004 - 2008. Op kwartaalbasis vertoonde het beleggingsvolume op de bedrijfsruimtemarkt weinig fluctuatie. In de eerste drie kwartalen van 2009 is voor bijna € 600 miljoen belegd op de Nederlandse bedrijfsruimtemarkt. In vergelijking met dezelfde periode in 2008 is dit een daling van bijna 30%.

Investment market



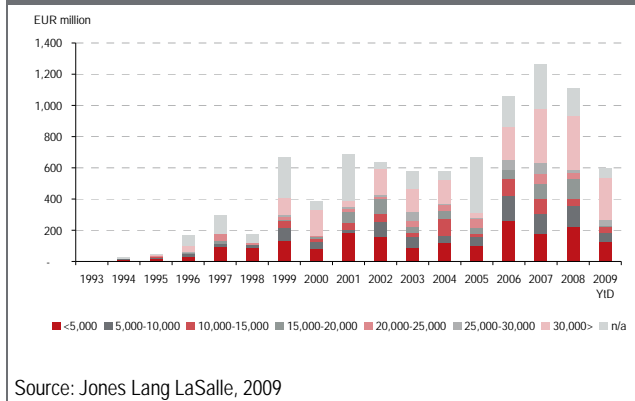
As is the case with other property sectors, the initial yields for commercial property experienced a further upward correction in 2009. Compared with mid-2007, the prime net initial yields increased by 150 basis points to between 7.0% and 7.5%, representing a fall in prices of approximately 25%.

“The recent upward yield shift could justify another increase in rents.”

Anton van Vlerken – AMB Property

In 2008, more than €1.1 billion was invested in the Dutch warehousing market, which corresponds to approximately 12% of the total investment volume. This share is slightly above the long-term average of 11% for the period 2004-2008. On a quarterly basis, investment volumes for the warehousing market showed little fluctuation. During the first three quarters of 2009, nearly €600 million was invested in the Dutch warehousing market, which when compared to the same period in 2008 represents a decrease of nearly 30%.

Figure 12: Warehousing investment volume by surface category



Aan de verkopende kant waren met name particuliere beleggers en ontwikkelaars actief. Daarnaast waren het voornamelijk Nederlandse partijen die grootschalige distributiecentra verkochten aan buitenlandse beleggers. De goede locatie- en kwaliteitsfactoren spelen voor buitenlandse kopers een belangrijke rol. De aangekochte distributiecentra bevinden zich hoofdzakelijk op de bestaande logistieke knooppunten, zoals de regio Amsterdam en Rotterdam, en langs de belangrijkste transportassen in het zuiden van Nederland. Grote buitenlandse beleggers waren voornamelijk Australische en Duitse partijen. Ook Nederlandse partijen waren actief aan de kopende kant. Zij kochten in de eerste drie kwartalen van 2009 voor circa € 420 miljoen aan bedrijfsmatig vastgoed. Dit komt overeen met circa 70% van het totale investeringsvolume.

Commercial properties were primarily being sold by private investors and developers as well as Dutch firms selling large-scale distribution centres to foreign investors. Favourable location and quality factors are important aspects for foreign purchasers. The distribution centres acquired are primarily located at existing logistics hubs, such as the Amsterdam and Rotterdam regions, and along the principal transport axes in the south of the Netherlands. Major foreign investors primarily came from Australia and Germany. Dutch firms also acquired commercial properties, investing approximately €420 million during the first three quarters of 2009, which corresponds to approximately 70% of the total investment volume.

Figure 13: Warehousing investment volume by purchaser and vendor type 2008 – 2009 YtD

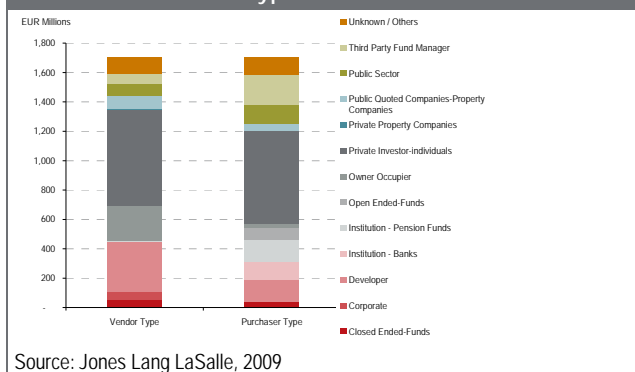
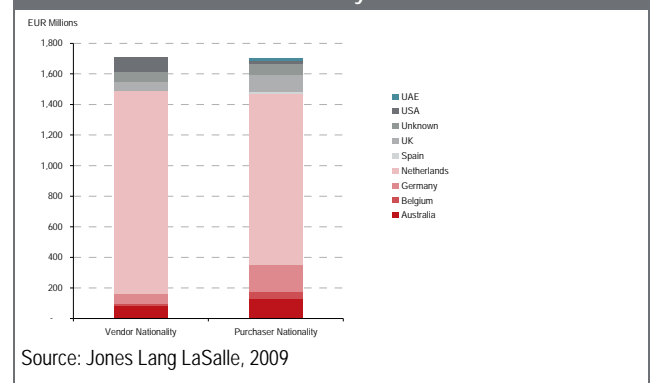
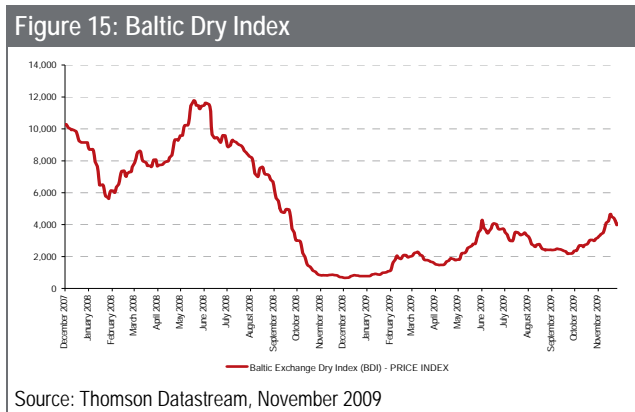


Figure 14: Warehousing investment volume by purchaser and vendor nationality 2008 – 2009 YtD



Vooruitblik



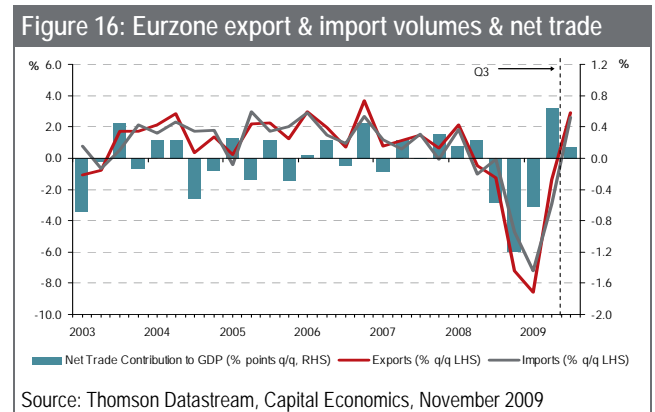
In de afgelopen maanden is het beeld bevestigd dat het dieptepunt van de wereldwijde recessie voorbij is. Belangrijke indicatoren voor het producentenvertrouwen, zoals de ontwikkeling van orders en productie in de industrie, toonden duidelijke tekenen van herstel. De financiële crisis lijkt geen blijvende schade aan handelsvolumes te hebben veroorzaakt. De OESO verwacht dat de wereldhandel in 2010 verder toeneemt, maar het kan nog enige jaren duren voordat de niveaus van voor de crisis worden bereikt. Ook de robuustheid van het ingezette herstel is vooralsnog onduidelijk. Het huidige herstel wordt voornamelijk veroorzaakt door de diverse stimuleringsmaatregelen en kan snel omslaan in krimp, als de maatregelen zijn uitgewerkt. Hierdoor kan de groei terugvallen volgens een zogenaamd W-patroon ('double dip').

“De komende periode bestaat de vraag minder vanuit groei van gebruikers, maar vanuit een overnamegolf bij middelgrote organisaties.”

Bert Angel - ProLogis

Vooralsnog groeit de wereldeconomie. De transportsector merkt gewoonlijk als eerste de positieve effecten van economisch herstel. De winstgevendheid van transport van grondstoffen is namelijk het meest gevoelig voor positieve veranderingen in de groei van de wereldeconomie. Dit heeft op korte termijn ook effect op de vraag naar logistiek vastgoed.

Outlook



The assertion that we are past the worst of the global economic downturn has been confirmed in recent months. Key confidence indicators, including the development of order books and manufacturing levels, demonstrate clear signs of recovery. It seems that the financial crisis has not caused any lasting damage to trade volumes. Although the OECD expects world trade to increase further in 2010, it may take years before the pre-crisis levels are achieved. In addition, the robustness of the recovery underway remains unclear. As the current recovery is primarily fuelled by various economic stimulus measures, there could be a rapid switch back to contraction once the impact of the financial intervention subsides. In this case, the economy would experience what is known as a double-dip contraction.

“In the period to come, demand will be determined less by occupants and more by the large number of acquisitions among medium-sized companies.”

Bert Angel - ProLogis

For the time being, the global economy is experiencing growth. The transport sector is one of the first to enjoy the positive impact of economic recovery. The profitability of the transport of raw materials in particular is the most sensitive to positive growth in the world economy. This in turn has a short-term impact on the demand for logistics property.

Baltic Dry Index

Door velen wordt de Baltic Dry Index¹ (BDI) gezien als belangrijke 'leading indicator' voor de wereldeconomie. De BDI reageert op het transportvolume van bulkgoederen. De prijzen die de eindgebruikers, zoals staalfabrieken of graanwerkers, betalen om de bulkgoederen te verschepen, zijn dus bepalend voor de index. Ook de vraag naar bulkgoederen is direct gerelateerd aan de economie. Bevindt de economie zich in tijden van hoogconjunctuur, dan is de vraag naar bulk groot en hierdoor neemt het transport toe. Dit resulteert in een verhoging van de scheepvaarttarieven.

Omgekeerd, als de economie in laagconjunctuur opereert, leidt dit tot overaanbod waardoor scheepvaarttarieven dalen. Zo heeft de index enkele maanden vóór het escaleren van de kredietcrisis het hoogste niveau ooit bereikt: 11.793 punten. Ongeveer een half jaar later, eind 2008, is de index met bijna 95% gedaald tot een niveau van 693 punten. Dit was eveneens de periode waarin de wereldwijde economische activiteit een snelle teruggang liet zien. De meeste economische indicatoren lopen achter de feiten aan en daarom daalden ze pas nadat de neerwaartse beweging al was ingezet.

Toch hoeft een prijsstijging niet altijd het gevolg te zijn van een grote vraag; het kan net zo goed het gevolg zijn van een beperkt aanbod. Zo importeerde China in het eerste kwartaal van 2009 zowel meer ijzererts als meer steenkool dan in dezelfde periode in 2008. Het gevolg was dat de voorraad ijzererts zich op een recordniveau bevond. Dit zorgde in de Chinese havens voor congestie, waardoor circa 10% van de gehele 'capesize'-vloot voor de Chinese kust lag te wachten om gelost te worden. Hoewel slechts 10% van de hele wereldvloot tot deze 'capesize'-categorie behoort (850 schepen), is deze wel verantwoordelijk voor het grootste deel (60%) van het grondstoffentransport. De ontstane mismatch tussen vraag en aanbod had als gevolg dat de index in het tweede en derde kwartaal van dit jaar wederom sterk is afgenomen.

Baltic Dry Index

Widely accepted as a key leading indicator of the global economy, the Baltic Dry Index¹ (BDI) responds to shifts in the transport volume of bulk goods. The rates paid by end users (e.g. steel producers or grain merchants) to ship bulk goods partly determine the BDI. There is a direct tie between the demand for bulk goods and the economy. During periods of strong economic growth, the demand for bulk goods is high and transport activities increase as a result. This in turn results in increased shipping rates.

However, overcapacity arises during times of economic slump, as a result of which shipping rates fall. This is demonstrated by the fact that several months before the credit crisis began to escalate, the BDI hit its highest ever level: 11,793 points. About half a year later (end of 2008), the index had lost nearly 95% of its value to 693 points. During the same period, global economic activity experienced a rapid downturn. As most economic indicators involve some degree of reporting delay, they only reflected a contraction once the downward trend was already underway.

However, price increases are not necessarily the result of heavy demand; they can also be attributed to limited supply. This is demonstrated by the fact that during Q1 2009, China imported more iron ore and more coal than during Q1 2008. This resulted in record stocks of iron ore, as a result of which traffic at Chinese ports was heavily congested and about 10% of the entire capesize fleet waited off the Chinese coast to offload their cargo. Although only 10% of all the fleets in the world (850 vessels) fall under the category 'capesize', these vessels account for the majority (60%) of the transport of raw materials. The resulting disparity between demand and supply caused another dramatic decline in the index during Q2 2009 and Q3 2009.



¹ The BDI tracks changes in the shipping prices of various raw materials. Determined each day, the BDI is calculated using a number of subindices for various types of vessels

De opslag in de havens staat op een piek en China wacht op het juiste moment om de staalproductie weer in gang te zetten. Nu de voorraden volledig zijn aangevuld, is het voor China minder interessant geworden om nog veel te importeren. De scheeftekkings tussen vraag en aanbod lijkt hiermee hersteld, waardoor de index sinds september gestaag is gegroeid.

“Huurders die het moeilijk hebben, kun je tegemoetkomen door uitgestelde betaling.”

Ruud Weijmans – Goodman

Economie

Voor de economie wordt de komende periode eveneens een positieve groei verwacht. Uit de meest recente cijfers van het CBS blijkt dat de Nederlandse economie uit de recessie is. De vraag is of het ingezette herstel aanhoudt of dat een tweede terugval meer waarschijnlijk is. Er kan worden gesteld dat een verbetering van het marktsentiment en een toename van het vertrouwen onder financiële instellingen, producenten en consumenten, noodzakelijke voorwaarden zijn voor structureel herstel van de economie. Economische indicatoren waaruit afgeleid kan worden dat de weg naar structureel herstel is ingezet, zijn onder andere:

- Stabiele economische ontwikkeling in zowel Amerika en China als Europa.
- Toenemende orders voor duurzame goederen in de VS.
- Toenemende bereidheid van banken om geld uit te lenen.
- Verbeterende financiële positie bedrijven.

Zodra een positieve ontwikkeling van deze indicatoren zich vertaalt naar structureel herstel van de economie, is de bedrijfsruimtemarkt de eerste vastgoedmarkt die hiervan profiteert. Toch verwachten veel economen een ‘double dip’-scenario. Stimuleringsmaatregelen zoals de crisis- en herstelwet en de sloopregeling hebben geen eeuwige levensduur en zodra deze regelingen zijn uitgewerkt, bestaat de mogelijkheid dat de economie terugvalt in een recessie. Zoals figuur 15 toont, is het herstel van de BDI eveneens W-vormig. Gezien de voorspellende waarde van deze index bestaat daarmee de kans dat ook de reële economie nog een tweede dip tegemoet gaat.

Storage in the ports has reached a peak, and China is waiting for the right moment to resume steel production activities. With stocks at nearly 100%, China is less interested in importing much more. As this has restored the balance between demand and supply, the index has increased steadily since September.

“You can meet clients having difficulties halfway by offering postponed payment options.”

Ruud Weijmans – Goodman

Economy

The economy is also expected to experience growth in the period to come. The most recent CBS data shows that the Dutch economy has emerged from recession. The question is whether the recovery will continue or whether a double-dip recession is more likely. What can be said is that improvements in market sentiment and increased confidence among financial institutions, manufacturers and consumers are all necessary preconditions for the structural recovery of the economy. The assertion that we are now on the road to a structural recovery can be inferred from such economic indicators as:

- Stable economic development in both the US, China and Europe
- Rising orders in the US for durable consumer goods
- Banks' increased willingness to lend money
- Improving financial position of businesses

The Baltic Dry Index, which has been making up lost ground since September, can also be included on this list. Once the positive trend suggested by these indicators becomes a structural economic recovery, the warehousing market will be the first property market to benefit. Despite this fact, many economists expect a double-dip scenario. Incentive measures including the Crisis and Recovery Act and the scrappage scheme will not continue indefinitely. Once the impact of these measures is exhausted, there is the possibility that the economy will slide back into recession. As shown in Figure 15, the recovery of the BDI is following a double-dip pattern. Given the predictive value of this index, it is plausible that the real economy will experience a second downturn.

Logistieke 'hot spots'

Zodra het economisch herstel volgend jaar doorzet, zijn het in eerste instantie de twee mainports Amsterdam en Rotterdam die hiervan profiteren. Rotterdam door haar havenactiviteiten en Amsterdam door de aanwezigheid van Schiphol. Amsterdam profiteert in mindere mate door haar havenactiviteiten. De Amsterdamse containerterminal ACT (voorheen Ceres) raakt namelijk zijn laatste klant kwijt. Redersconsortium Grand Alliance heft vanwege de crisis een complete containerlijn tussen Azië en Europa op.

De vracht die daarbij vrijkomt, wordt verdeeld over grotere schepen ('capesize'-schepen) die niet door de sluis van IJmuiden passen. Hierdoor wijkt de vloot uit naar Rotterdam en Antwerpen. Voor de Amsterdamse haven betekent dit dat waar vorig jaar nog 425.000 containers werden overgeslagen, het er in 2010 slechts enkele tienduizenden zijn. Wellicht dat dit bijdraagt aan de positieve verwachtingen van het Havenbedrijf Rotterdam. Ondanks de recessie ligt de aanleg van de tweede Maasvlakte, inclusief de bouw van de terminals, nog steeds op schema. Of de tweede Maasvlakte een succes wordt, moet echter nog blijken. Door velen wordt de factor personeel als belangrijkste probleem gezien voor deze locatie. Om dit probleem tijdens de ontwikkeling van het westelijke deel van de haven te ondervangen, wordt in januari 2010 'Hotel at Work' geopend. Afhankelijk van de vraag kan het hotel uitbreiden tot 2.500 bedden en blijft het tot 2015 bestaan.

“We moeten geen overspannen verwachtingen hebben van de tweede Maasvlakte. Personeel is een lastige factor en daarnaast neemt de concurrentie uit Duitsland en de regionale locaties in Moerdijk, Tilburg en Venlo toe.”

Bert Angel - ProLogis

De tweede mainport van ons land, de regio Amsterdam, is eveneens druk bezig met het versterken van haar positie. Ondanks het wegvallen van de containerterminal is de ontwikkeling van Amsterdam Connecting Trade (ACT) een belangrijk speerpunt voor de regio. Dit nieuwe logistieke knooppunt ten zuiden van Schiphol wordt het meest duurzame bedrijventerrein van Europa.

Logistic hot spots

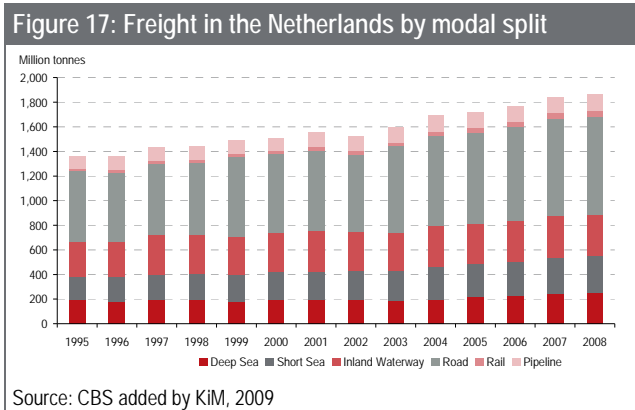
Once the economic recovery takes hold next year, the two mainports Amsterdam (Schiphol Airport) and Rotterdam (Port of Rotterdam and all associated commercial activity) will be the first to benefit. Amsterdam will benefit from its port to a lesser extent. The container terminal in Amsterdam, ACT (previously known as Ceres) has lost its last client. In response to the financial crisis, the shipowners consortium Grand Alliance has decided to discontinue an entire container service between Asia and Europe.

The cargo that would otherwise have been transported on this service, will be carried by larger 'capesize' vessels, which cannot pass through the IJmuiden lock and will call at the Port of Rotterdam and the Port of Antwerp. For the Port of Amsterdam, this means that instead of the 425,000 containers transshipped last year, only a few tens of thousands will be processed in 2010. This development may fuel a more optimistic forecast for the Port of Rotterdam. Despite the recession, the creation of Maasvlakte 2, including the construction of the terminals, is still on track. However, whether Maasvlakte 2 will prove successful remains to be seen. Many see personnel as the key challenging factor for this location. During the development of the western section of the port in January 2010, 'Hotel at Work' will be opened as a means of addressing the problem. Depending on demand, the hotel can increase its capacity to 2500 beds and will remain in operation until 2015.

“Our expectations for Maasvlakte 2 must not be unrealistic. Personnel remains a challenging factor. In addition, competition from Germany and the regional locations in Moerdijk, Tilburg and Venlo continues to intensify.”

Bert Angel - ProLogis

The Netherlands' second mainport, the Amsterdam region, is also actively working to enhance its position. Despite the loss of the container terminal, the development of Amsterdam Connecting Trade (ACT) is a key regional spearhead. Situated to the south of Schiphol Airport, the new logistics hub will be Europe's most sustainable industrial estate.



De duurzaamheid van het ACT-project moet vooral tot uiting komen in alternatieve vormen van multimodaal transport. De twee belangrijkste en tevens meest gecompliceerde projecten hiervoor zijn de Ongestoorte Logistieke Verbinding (OLV) en de bouw van een railterminal voor goederen nabij Hoofddorp, die aansluit op de hogesnelheidslijn.

“Partijen kiezen voor Nederland vanwege het gunstige belastingklimaat, het personeel en de inzichtelijkheid van de Douane. Voor de regio Amsterdam zijn ook de directe luchtvaartverbindingen van Schiphol van belang.”

Paul van den Brink - SADC

De ontwikkeling van multimodale gebiedsontsluiting, zoals ACT in Amsterdam en de nieuwe terminal in Tilburg, draagt niet alleen bij aan de aantrekkelijkheid van de locatie, maar ook aan het verduurzamen van de logistieke keten. Duurzaamheid binnen de logistieke keten begint namelijk bij het kritisch nadenken over 'supply chain' en vertaalt zich vervolgens naar locatiekeuze en uiteindelijk de keuze voor het pand.

“Multimodaliteit blijft een zeer belangrijke factor. ACT speelt hierop in door de ontwikkeling van een nieuwe 'inland water terminal' en een directe treinverbinding met Parijs.”

Paul van den Brink - SADC

The sustainability of the ACT project will primarily be attributed to alternative forms of multimodal transport. The two most important and also most complicated projects to achieve this are the Dedicated Logistics Connection and the construction of a goods railway terminal near Hoofddorp, which will connect to the High Speed Line.

“People opt for the Netherlands because of the favourable tax climate, the available personnel and the transparency of Dutch customs. In addition, the Amsterdam region offers the advantage of direct air connections via Schiphol Airport.”

Paul van den Brink - SADC

The development of multimodal regional distribution points, including ACT in Amsterdam and the new terminal in Tilburg, not only enhances the location's appeal, but also raises the sustainability of the logistics chain. The sustainability of the logistics chain starts by taking a critical approach to the supply chain, which motivates location selection and ultimately the choice of property.

“Multimodal distribution remains an extremely important factor. ACT's response is the development a new inland water terminal and a direct railway connection with Paris.”

Paul van den Brink - SADC

De locatiekeuze is dus sterk afhankelijk van de vervoersmogelijkheden en het afzetgebied. Momenteel is circa tweederde van het goederenvervoer in Nederland gericht op de aanlevering van goederen aan winkels. Om die reden vindt, binnen een vervoersafstand van minder dan 50 kilometer, 60% van het goederenvervoer over de weg plaats. In potentie kan circa 20% van het huidige wegvervoer vervangen worden door een andere modaliteit (eventueel met gedeeltelijk wegvervoer voor het voor- en natransport). Deze 20% staat wel voor ruim 200 miljoen ton goederen en gezien de prognose voor transportgroei van circa 30% in de Europese Unie tot 2015, kan hier een aanzienlijke besparing worden gerealiseerd.

“DC’s moeten hun multi user-karakter behouden; dit vergroot de verhuurbaarheid en flexibiliteit, wat uiteindelijk ook de waarde ten goede komt.”

Ernst Sweens - SEGRO

Locaties die gelegen zijn langs de belangrijkste transportassen en daarnaast ook de mogelijkheid hebben om via water, rail of lucht te vervoeren, zijn en blijven dé logistieke ‘hot spots’ van Nederland. Door de recessie zijn gebruikers prijsbewuster geworden en hebben zij zich, voortvloeiend uit de consolidatie- en concentratietrend, de afgelopen kwartalen voornamelijk geconcentreerd op de goedkopere multimodale locaties in het zuiden van Nederland.

Een voorbeeld is Oosterhout, waar LG Electronics haar huidige distributiecentra in Ridderkerk en Tilburg samenvoegt tot één locatie. Hierdoor zet de schaalvergrotingstrend, die zich voornamelijk voordeed in het zuiden, de komende jaren door. Binnen de relatief dure locaties, zoals luchthaven Schiphol, doet zich echter een schaalverkleiningstrend voor. Activiteiten op Schiphol zullen zich meer gaan richten op de snelle overslag van goederen, waardoor er minder ruimte nodig is.

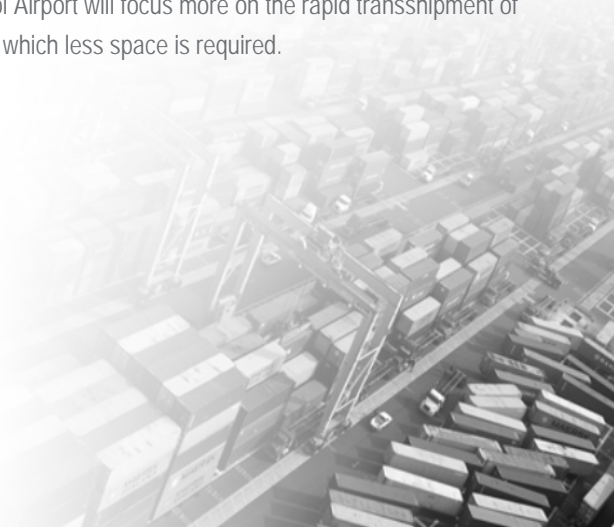
Location selection depends heavily on the transport options and the market. Currently, approximately two-thirds of goods transport in the Netherlands focus on delivering goods to retail outlets. As a result, 60% of all transport journeys less than 50 kilometres are by road. There is potential to replace approximately 20% of current road transport with another mode of transport (possibly including road transport for the first or final stage of the journey). The 20% share is equivalent to more than 200 million tons of goods. As transport is expected to grow by nearly 30% in the EU between now and 2015, this could help to achieve substantial reductions.

“Distribution centres must retain their multi-user nature. This enhances leasability and flexibility, which ultimately benefits the properties’ value.”

Ernst Sweens - SEGRO

Locations situated along key transport axes which additionally offer the option of transport by water, railway or air, are and will remain the logistics hot spots of the Netherlands. The recession has made occupiers more cost-conscious. In recent quarters, they have – fuelled by the trend to consolidate and concentrate activities – primarily focused on less expensive multimodal locations in the south of the Netherlands.

One example is Oosterhout, where LG Electronics will be consolidating the work of its distribution centres in Ridderkerk and Tilburg at a single location. We anticipate further consolidation towards increasingly large scale operations, which has primarily been apparent in the south, to continue going forward. However, the relatively more expensive locations, including Schiphol Airport, are experiencing the reverse trend (i.e. reductions in the scale of operations). Commercial activities at Schiphol Airport will focus more on the rapid transshipment of goods, for which less space is required.



Naast genoemde trends, wordt de komende anderhalf jaar een toenemende dynamiek vanuit overnames verwacht, ondanks de sterke daling van het aantal fusies en overnames begin 2009. De meeste potentiële kopers hebben tot op heden de hand op de knip gehouden, maar het is de verwachting dat zij de komende periode noodlijdende bedrijven aantrekken. Dit heeft tot gevolg dat zij hun 'supply chain' opnieuw moeten beoordelen en waar mogelijk optimaliseren/samenvoegen.

“In deze markt dien je te kijken naar de lange termijn, ook ten aanzien van je klanten. Als zij problemen hebben, kijken wij hoe we ze kunnen helpen.”

Anton van Vlerken – AMB Property

Regierol overheid

Het succes van logistieke vestigingslocaties is sterk afhankelijk van de regierol van de overheid. De centrale regie dient in handen te liggen van de rijksoverheid. Enerzijds om verrommeling van het landschap tegen te gaan, anderzijds om spaarzaam met de beschikbare grond om te gaan. De 'Taskforce (her)ontwikkeling bedrijventerreinen' (commissie Noordanus) gaf in 2008 in haar advies aan dat planning, programmering en uitvoering van (her)ontwikkeling van bedrijventerreinen regionaal benaderd moeten worden, met de provincies als verantwoordelijken in een gebiedsgerichte regisseursrol. Daarentegen zijn bestemming en uitgifte, maar ook de verantwoordelijkheid voor uitvoering en herstructurering voornamelijk vooral de taak van de gemeente. Gemeenten zien de ontwikkeling van bedrijventerreinen veelal als 'cashcow' voor de gemeentelijke kas. De centrale regierol van de rijksoverheid dient dit te beperken door enkele ontwikkelingsregio's aan te wijzen. Bovendien is intergemeentelijke samenwerking vereist bij de aanpak op regionaal niveau, waarbij specifieke locaties geselecteerd kunnen worden voor (her)ontwikkeling. Vervolgens is het dan aan de ontwikkelaar en/of belegger om de kansen binnen de (her)ontwikkelingslocaties te benutten.

“Lokale en regionale overheden moeten kennis met betrekking tot de logistieke sector verbeteren. Hierdoor zijn zij beter in staat de gewenste regierol innemen.”

Ernst Sweens - SEGRO

In addition to the trends already identified, the growing impact of acquisitions is expected in the next year and a half, despite the dramatic fall in the number of mergers and acquisitions at the start of 2009. Although the majority of prospective buyers have kept a tight grip on their purse-strings, it is expected that they will gain the attention of debt-laden firms in the period to come. As a result, they will have to re-assess their supply chain and, where necessary, optimise, consolidate or concentrate their operations.

“In this market, it is important to take a long-term perspective, particularly with respect to your clients. If they encounter problems, it is important to find ways to be of assistance.”

Anton van Vlerken – AMB Property

Leading role for government

The success of logistics business locations depends heavily on the government taking a leading role. The national government should play a central role in establishing a balance between combating landscape clutter and managing available land prudently. In 2008, the Industrial Estates Development/Redevelopment Task Force, which is also known as the Noordanus Commission, indicated in its recommendations that a regional approach must be taken to the planning, programming and implementation of industrial estates, in which the provincial authorities bear responsibility in an area-based leadership role. However, for the time being, municipal authorities bear primary responsibility for the designation of use, allocation, implementation management and restructuring. Municipal authorities largely consider the development of industrial estates as a cash cow for municipal reserves. The national government's central leadership role should establish limitations by identifying several development regions. Moreover, inter-municipal authority collaboration demands a regional approach, as part of which specific locations can be selected for development/redevelopment. It is then up to developers and/or investors to make the most of the opportunities the development/redevelopment locations offer.

“Local and regional authorities must improve their knowledge of the logistics sector. This will enable them to more effectively take on their leadership role in this field.”

Ernst Sweens - SEGRO

Het aanleggen van nieuwe terreinen gaat gepaard met verlies aan open ruimte en aantasting van het landschap. Een integraal, regionaal bedrijventerreinenbeleid maakt de afweging tussen de aanleg van nieuwe en het herstructureren van oude bedrijventerreinen inzichtelijker. Hoewel dit per regio anders zal uitwerken, leidt een integraal beleid in het algemeen tot meer herstructurering en minder nieuwe terreinen.

Versnipperd eigendom binnen bedrijventerreinen is momenteel vaak nog de bottleneck voor het laten slagen van een succesvolle herontwikkeling. Door ook ondernemers die gevestigd zijn op het bedrijventerrein te betrekken in de herontwikkeling, kunnen bredere en andere vormen van samenwerkingsverbanden worden opgezet, die de slagingskansen verhogen.

Duurzaamheid

Duurzaamheid binnen de vastgoedsector heeft sinds het doorzetten van de crisis sterk aan terrein gewonnen. Binnen de kantorenmarkt zijn er vele initiatieven gaande. Een voorbeeld hiervan is de ontwikkeling van het kantorenpark 20/20 in Hoofddorp. Dit park wordt volledig volgens de 'Cradle to Cradle'-gedachte (C2C) ontwikkeld en gaat verder dan duurzame ontwikkeling. Het streven van C2C is voorzien in de behoeften van zowel de huidige als de toekomstige generaties. De centrale gedachte is dat alle gebruikte materialen na hun leven in het ene product, nuttig kunnen worden ingezet in een ander product. Het belangrijkste verschil met conventioneel hergebruik is dat er geen kwaliteitsverlies is en er bovendien ook geen restproducten zijn.

“Duurzaamheid is de toekomst, maar betreft tevens flexibiliteit en aanpasbaarheid van bedrijfsruimten.”

Ruud Weijmans - Goodman

Naast dergelijke gebiedsontwikkelingen zijn kantoorgebruikers ook bewuster geworden ten aanzien van het vastgoed zelf. Als voorbeeld is de Nederlandse overheid te noemen, die vanaf januari 2010 alleen nog duurzaam inkoop. Dit vertaalt zich ook naar de eigen huisvesting. De overheid voert het beleid gehuisvest te willen zijn in gebouwen met energielabel C of hoger. Dergelijke strikte duurzaamheidseisen aan de eigen huisvesting worden naar verwachting in de toekomst steeds meer gebruikelijk, ook voor de bedrijfsruimtesector.

The creation of new industrial estates will result in the loss of open space and the degradation of the landscape. A comprehensive regional policy for industrial estates will further clarify a method for weighing the construction of new industrial estates against the restructuring of older industrial estates. Although this will differ from region to region, comprehensive policy will generally result in more restructuring and fewer new industrial estates.

The issue of divided ownership of industrial estates is still often a bottleneck determining the success of redevelopment projects. Involving industrial estate occupiers in redevelopment efforts can result in broader agreement and other forms of cooperation which heighten the chance of success.

Sustainability

As the financial crisis intensified, the issue of sustainability gained ground in the property sector. Quite a few initiatives are being implemented in the office market. One example is the 20/20 office park in Hoofddorp, the development of which is entirely in keeping with the cradle-to-cradle (C2C) concept and which goes much further than sustainable development. C2C aims to meet the needs of both current and future generations. The primary idea is that all materials used in one product can subsequently be used in another product. The key difference with conventional recycling is that there is no qualitative loss and, moreover, that no waste products are involved.

“Sustainability is the future, but it also involves the flexibility and adaptability of warehousing accommodation.”

Ruud Weijmans – Goodman

In addition to such developments in the region, office property tenants are also more aware of the properties they occupy. For example, the Dutch national government will implement sustainable procurement regulations starting in January 2010. This will also impact the national government's choice of property. The government is pursuing a policy aimed at using buildings with an energy label rating of C or higher. Imposing such rigorous sustainability requirements on accommodation is expected to become increasingly common in the future, particularly in the warehousing sector.

Duurzaamheid bij bedrijfsruimte heeft betrekking op het gebied, het gebouw en het gebruik. Vanuit parkmanagement kan er voornamelijk op de 'zachte' aspecten van duurzaamheid gestuurd worden, zoals de aanwezigheid van groen, een betere uitstraling en goede (sociale) veiligheid. Binnen de logistieke sector blijft duurzaamheid echter vooralsnog voornamelijk beperkt tot locatiekeuze en daarmee tot het zo duurzaam (goedkoop) mogelijk inrichten van de 'supply chain'.

Dit terwijl de sector juist veel kansen voor verduurzaming biedt. Eén van de initiatieven op dit gebied is 'Dutch Hall', waarin een aantal partijen (ontwikkelaars, bouwers, gebruikers, financiers en beleggers) gezamenlijk concepten voor duurzame hallenbouw ontwikkelt.

Daarbij valt onder meer te denken aan mogelijkheden voor warmte-/koudeopslag op bedrijventerreinen, toepassing van isolatiematerialen en PV-units op grote dakoppervlakken, maar ook aan nieuwe constructievormen en materiaal(her)gebruik. Doel is te komen tot een keurmerk voor een duurzame Nederlandse bedrijfshal.

De uitdaging van de ontwikkeling van duurzame bedrijfsruimte zit hem voor de belegger in het kunnen opstellen van een sluitende business case. Traditioneel wordt het initiële investeringsbedrag in de bouw bepaald aan de hand van de grondprijs, de kosten voor het bouwproces en een winstpercentage voor de aannemer/ontwikkelaar. Om af te stappen van deze traditionele manier van bouwen, zou niet de initiële investering centraal moeten staan, maar de netto contante waarde van de besparingen gedurende de gehele levenscyclus van het gebouw. De investering van duurzaam bouwen ligt initieel hoger dan die bij traditionele bouw. Wanneer echter de hierna toegelichte positieve effecten op de totale kasstroom worden beschouwd, kan het rendement op de totale investering hoger uitvallen.

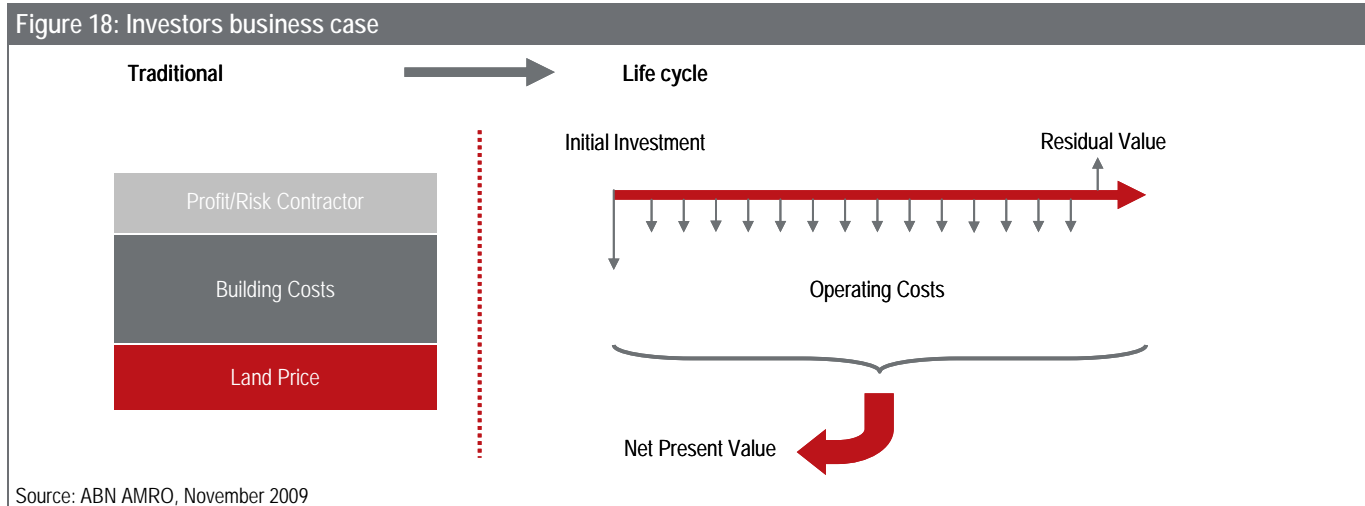
The sustainability of warehousing accommodation is determined by the area, the building and how the property is used. Park management can drive forward the sustainability agenda, through the presence of natural elements, improved appearance and (social) safety. However, for the time being, sustainability in the logistics sector will remain primarily limited to location selection and, consequently, designing as sustainable (inexpensive) a supply chain as possible.

Despite this, the logistics sector offers tremendous opportunities for sustainable development. One such initiative is 'Dutch Hall', as part of which several stakeholders (developers, builders, occupants, financiers and investors) jointly develop concepts for the construction of sustainable industrial complexes.

This also includes, for example, options for thermal/cold storage at industrial estates, application of insulation materials and PV units on large areas of roof, as well as new building approaches and material use/recycling. The aim is to develop a quality mark for a sustainable Dutch industrial complex.

The primary challenge in developing sustainable warehousing accommodation is enabling the investor to develop a balanced business case. Traditionally, the price of land, the costs for the building process and a profit ratio for the contractor/developer determine the initial investment value. In order to move away from this traditional approach to development, the initial investment would no longer be the central focus, but rather the net cash value of the savings during the building's entire life cycle. The investment for sustainable development is initially higher than that for traditional building methods. However, when factoring in the subsequent positive effects of the entire cash flow, the yield on the total investment proves to be much higher.





Positieve effecten duurzame ontwikkeling

- Hogere huuropbrengsten:

Uit onderzoek blijkt dat bedrijven meer huur willen betalen voor een "groen" gebouw, mede door het superieure arbeidsklimaat (indoor air quality) en reputatie-effecten volgend uit het huren van een groen gebouw. Op bedrijfsruimte is dit minder van toepassing. Er zijn in verhouding minder mensen werkzaam in de ruimte. Effecten op de reputatie kan een groene bedrijfsruimte natuurlijk wel hebben.

- Lager risico ten aanzien van langdurige leegstand:

Door een toenemende vraag naar duurzame bedrijfsruimte enerzijds en schaarste aan duurzaam aanbod anderzijds, bestaat er een lager risico op (langdurige) leegstand.

- Minder energieverbruik:

Duurzame gebouwen zijn beter geïsoleerd en verbruiken minder energie, waardoor de energiekosten gereduceerd kunnen worden. Door een deel van deze besparing te verrekenen via een premie op de kale huurprijs (bijvoorbeeld via een zogenaamde 'green lease'), stijgt de feitelijke markthuur, wat een positief effect heeft op de waarde.

Positive effects from sustainable development

- Higher rental income

Research has shown that companies are willing to pay higher rents for a 'green' building due in part to the superior working environment (indoor air quality) and the positive impact of leasing a 'green' building on a company's image. This is less of a consideration for warehousing accommodation, as relatively fewer people work in these properties. 'Green' warehousing accommodation, however, can positively impact a company's image.

- Lower risk of long-term vacancy

There is a lower risk of – long-term – vacancy due to the growing demand for sustainable warehousing accommodation and the shortage of such properties.

- Lower energy consumption

Sustainable buildings are better insulated and consume less energy, resulting in lower energy costs. By off-setting part of this savings via a premium on the basic rent (e.g. using a 'green lease' construction) the actual market rent increases, which positively impacts the value.

- Onderhoudskosten, maar ook vervangingskosten voor installaties zijn lager:

Duurzame bedrijfsruimte heeft minder grote installaties nodig (verwarming en koeling), omdat het gebouw beter is geïsoleerd. Hierdoor zijn de onderhoudskosten en vervangingskosten van deze installaties lager.

- Een 'groen' gebouw voldoet in de toekomst gemakkelijker aan de verscherpte milieueisen:

Eisen ten aanzien van CO₂-uitstoot worden in de toekomst aangescherpt. Door nu te investeren in duurzaamheid, zijn er in de toekomst minder additionele investeringen nodig.

- Langere levensduur:

Door het gebruik van duurzame materialen gaat het gebouw langer mee. Hierdoor heeft duurzame bedrijfsruimte een hogere restwaarde in de toekomst.

- Financieringskorting:

Op (een deel van) de financiering kan een korting worden verkregen door gebruik te maken van een groenfonds. Het eerder genoemde Dutch Hall-initiatief tracht met haar keurmerk ook voor bedrijfsruimte dergelijke financieringsvoordelen mogelijk te maken.

Vanuit de positieve invloed van bovengenoemde aspecten op zowel het directe als het indirecte rendement, wordt het mogelijk de business case voor duurzame bedrijfsruimte rond te rekenen. De verwachting is dat dit de komende periode een vliegwieleffect zal hebben voor de verduurzaming binnen deze sector

- Lower maintenance and system replacement costs

As the buildings are better insulated, sustainable warehousing accommodation requires the use of fewer major (heating and/or air conditioning) systems. As a result, the maintenance costs and the costs associated with replacing these systems are lower.

- A 'green' building more easily satisfies the more rigorous environmental requirements of the future

CO₂ emission requirements will become stricter in the future. By investing in sustainability now, fewer additional investments will be required in the future.

- Longer life cycle

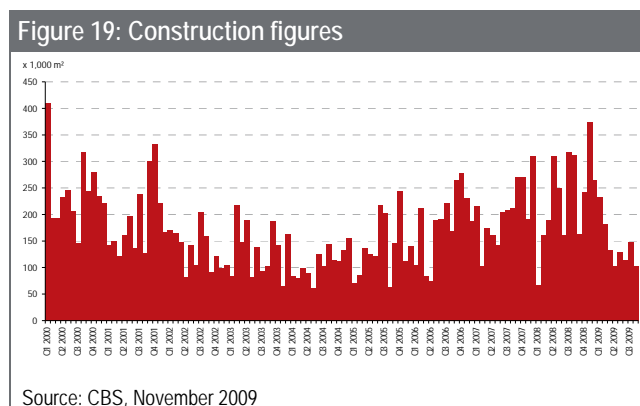
The use of sustainable materials means the building will be able to be used for longer. As a result, sustainable warehousing accommodation will have a higher residual value in the future.

- Financing discounts

All or part of the financing can be eligible for a discount by using 'green' funds. With its quality mark, the Dutch Hall initiative described earlier attempts is also working to expand the scope of such financing benefits to include warehousing accommodation.

The positive impact of the aspects identified above on both the direct and indirect return facilitates the development of a balanced business case for sustainable warehousing accommodation. It is expected that this in turn will have a positive effect on increasing the sustainability of the sector in the future.





Vooruitzichten beleggingsmarkt

In de afgelopen drie kwartalen is een reeds aantal 'cash rich' kopers voorzichtig teruggekeerd op de markt. Naar verwachting volgt er in de eerste helft van 2010 een grotere groep beleggers, die eveneens strategisch objecten probeert aan te kopen op de bewezen logistieke 'hot spots'. De geplande aankopen dienen echter wel aan een aantal randvoorwaarden te voldoen, zoals goede locatie, solvabele huurder, langjarig huurcontract en nieuwbouw. Voor dergelijke beleggingsproducten lag in het derde kwartaal van 2009 het top netto aanvangsrendement op een niveau van 7,0% tot 7,5%.

“Het omslagpunt van stijgende aanvangsrendementen voor ‘prime’ bedrijfsruimte is bereikt. Het verschil tussen prime en secundair wordt echter wel groter”

Ali Nassiri – ING REIM

Het overgrote deel van beschikbaar kapitaal in de markt is momenteel zoekende naar prime logistiek vastgoed met langjarige cashflows en weinig risico. Gezien de schaarste aan goed beleggingsproduct stabiliseren aanvangsrendementen sinds het tweede kwartaal van 2009. Door de oplopende schaarste aan nieuwbouw logistiek ontstaat er een tweedeling in de markt. Het aantal afgegeven bouwvergunningen voor het bouwen van hallen en loodsen is sterk afgenomen. Zo nam het aantal afgegeven bouwvergunning in de periode tot en met augustus 2009 af met bijna 20% ten opzichte van dezelfde periode in 2008. Het bouwvolume dat dit aantal bouwvergunningen vertegenwoordigt is met ruim 35% afgenomen in deze periode.

Outlook for investment market

During the past three quarters, several cash-rich buyers have made a tentative return to the market. A larger group of investors is expected to follow in H1 2010, which will also try to acquire strategic properties at proven logistics hot spots. However, the scheduled acquisitions have to satisfy a number of preconditions, including good location, solvent tenants, multi-year lease contracts and new-build properties. During Q3 2009, such investment products achieved a maximum initial yield of 7.0% to 7.5%.

“Although we’ve already seen the highest initial yields for prime warehousing accommodation, the differences between prime and secondary accommodation are growing.”

Ali Nassiri – ING REIM

The majority of available capital in the market is currently being channelled towards finding prime logistics property offering long-term cash flows and few risks. Due to the lack of appealing investment products, initial yields have been stabilising since Q2 2009. The growing shortage of new-build logistics properties is also giving rise to a two-tier market. The number of planning permissions issued for the construction of industrial complexes and warehousing accommodation has fallen dramatically. The number of planning permissions issued in the period up to and including August 2009 fell by nearly 20% compared to the same period in 2008. The building volume involved in these planning permissions fell by more than 35% during this period.

Hierdoor is het enerzijds de verwachting dat aanvangsrendementen voor nieuwbouw logistiek in een versneld tempo gaan aanscherpen. Anderzijds houdt voor het bestaande topsegment de stabilisatietrend tot eind 2010 aan. Door deze ontwikkeling ontstaat er een bredere definitie van het begrip 'prime' en zullen beleggers wellicht met minder genoegen moeten nemen.

“Door de opdrogende ontwikkelingspijplijn ontstaat er schaarste aan nieuwbouw van distributiecentra op goede locaties. Dit kan zich resulteren in een versnelde waardestijging”

Ali Nassiri – ING REIM

Gezien de beperkte financieringsmogelijkheden en strenge eisen van banken, wordt er op korte termijn weinig tot niets op risico ontwikkeld. Ontwikkelaars worden geconfronteerd met eisen die een situatie van 100% voorverhuurd en gegarandeerde afzetgarantie aan een eindbelegger betreffen. Zij zoeken door middel van 'joint ventures' eindbeleggers op, om zo kapitaalcrachtiger te zijn, aan beleggingscriteria te kunnen voldoen, verhuurrisico's te delen en een afzetgarantie te kunnen geven. Op die manier trachten zij alsnog nieuwe ontwikkelingsprojecten te starten.

Sale-and-Leaseback

In vergelijking met de eerste drie kwartalen van 2008 is het volume in dezelfde periode in 2009 verdrievoudigd. Circa 30% (€ 181 miljoen) van het totale volume kan worden getypeerd als een sale-and-leasebacktransactie.

Gezien de beperkte economische groeivoorzichten voor 2010 is het de verwachting dat deze trend doorzet. De nieuwe accountingregels, die naar verwachting in 2012/2013 van kracht gaan, spelen hierin een belangrijke rol.

This gives rise to the expectation that the initial yields for new-build logistics properties will undergo rapid correction. In addition, the stabilising trend apparent in the existing upper market segment will continue until the end of 2010. This development will promote a more comprehensive definition of the term 'prime' and investors may have to learn to do well with less.

“The slowing flow of projects in the development pipeline will create a shortage of new-build distribution centres at good locations. This could lead to rapid value increases.”

Ali Nassiri – ING REIM

Little to nothing will be developed in the short term with respect to risk, given the limited financing options and the banks' rigorous requirements. Developers face requirements which entail full pre-letting and take-up guarantee commitments for the investor. They identify investors by means of joint ventures with a view to increasing their capital prowess, satisfying investor criteria, sharing vacancy risks and being able to provide a take-up guarantee. This approach is also used to initiate new development projects.

Sale and Lease Back

When compared to the first three quarters of 2008 the volume of sale-and-lease back transactions almost tripled in 2009. Approximately 30% (€ 181 million) of total investment volumes can be characterized as sale-and-lease back transactions.

Given the limited prospects for economic growth in 2010, it is expected that this trend continues. The new accounting rules, expected to take effect in 2012/2013, play an important role.

Samenvattend

De belangrijkste trends en ontwikkelingen die bepalend zijn voor de logistieke markt in 2010:

- Nederland is sinds het derde kwartaal van 2009 uit de recessie met een economische groei van 0,4% (kwartaal op kwartaal).
- Consumenten zijn positiever over de economische vooruitzichten, waardoor consumentenbestedingen op korte termijn ook weer licht gaan toenemen.
- Wereldwijde goederenoverslag stabiliseert en trekt in 2010 verder aan.
- Dynamiek op de gebruikersmarkt blijft achter op het langjarig gemiddelde en houdt naar verwachting tot 2011 aan. Hierdoor staan opnamevolumes onder druk en loopt het aanbod verder op.
- Huurprijzen van nieuwbouw logistiek blijven stabiel. Bestaand logistiek vastgoed komt echter vanwege de vele onderhuursituaties onder verdere neerwaartse druk te staan.
- Als gevolg van de opdrogende ontwikkelingspijplijn, scherpen de aanvangsrendementen voor nieuwbouw distributiecentra (super prime) op korte termijn aan, mits huurder, locatie en huurcontract aan de eisen voldoen.
- Er is een aanhoudende mismatch tussen vraag en aanbod voor secundaire distributie ruimte. Als gevolg hiervan stijgen rendementen voor dit deel van de markt verder.

Summary

The key trends and developments which will shape the market in 2010:

- The Netherlands emerged from recession in Q3 2009 with a QOQ economic growth rate of 0.4%.
- Now that consumers are more positive about their economic prospects, consumer spending will reflect a slight increase in the short term.
- Global goods transshipment is stabilising and will resume growth in 2010.
- The dynamics of the occupier market will lag behind the annual average. This is expected to continue until 2011. As a result, take-up volumes will be under pressure and supply will continue to increase.
- Rents for new-build logistics properties will remain level. However, existing logistics properties will be subject to additional downward pressure due to the various subletting situations.
- The slowing flow of projects in the development pipeline will cause the initial yields for new-build distribution centres (super prime) to undergo correction in the short term, provided the tenants, locations and lease contract satisfy the requirements.
- There is an ongoing disparity between demand and supply for secondary distribution centres/properties. This will cause yields in this market segment to increase even further.



Met dank aan

With regards to



www.ingreim.com





**JONES LANG
LASALLE**

Real value in a changing world

Business Contact

Marijn Snijders

Chairman

+31 (0)20 5 405 405

marijn.snijders@eu.jll.com

Dennis Storms

National Director

+31 (0)20 5 405 405

dennis.storms@eu.jll.com

Rik Sonneveld

Head of Logistics

+31 (0)10 4 110 440

rik.sonneveld@eu.jll.com

Report Contact

Ruben Langbroek

Head of Research

+31 (0)20 5 405 405

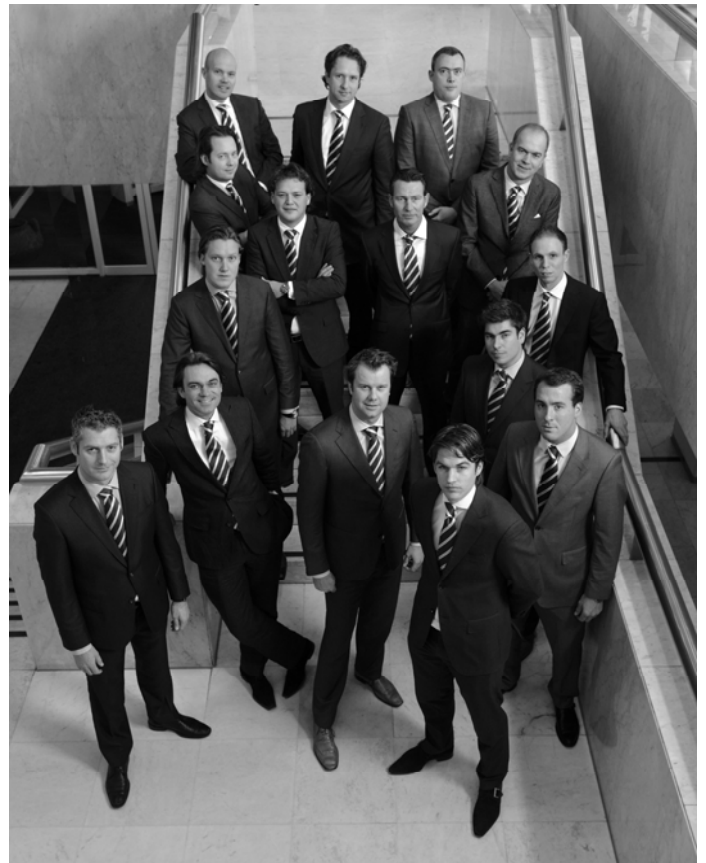
ruben.langbroek@eu.jll.com

Sven Bertens

Researcher / Consultant

+31 (0)20 5 405 405

sven.bertens@eu.jll.com



Dutch Warehousing Market Bulletin – 2009

OnPoint reports from Jones Lang LaSalle include quarterly and annual highlights of real estate activity, performance and specialised surveys and forecasts that uncover emerging trends.

www.joneslanglasalle.com

COPYRIGHT © JONES LANG LASALLE IP, INC. 2009. All rights reserved. No part of this publication may be reproduced or transmitted in any form or by any means without prior written consent of Jones Lang LaSalle. It is based on material that we believe to be reliable. Whilst every effort has been made to ensure its accuracy, we cannot offer any warranty that it contains no factual errors. We would like to be told of any such errors in order to correct them.

Printing information: paper, inks, printing process, recycle directive.