

Het gaat opnieuw goed met het logistieke vastgoed in ons land. Maar ondanks het nieuwe optimisme blijven de projectontwikkelaars voorzichtig. Wallonië en Noord-Frankrijk rukken op als stevige concurrenten van Vlaams semi-industrieel vastgoed.

We horen het al jaren: de transport- en logistieke sector is een strategisch belangrijke hefboom voor België, met een veelbelovende toekomst. Enkele troeven: de internationale status van de Antwerpse haven, de toenemende rol van de terminal van Zeebrugge, de ideale geostrategische ligging van ons auto- en waterwegennet (een van de dichtste ter wereld), de ontwikkeling van de regionale luchthavens (vracht)... Je vraagt je af waarom de opslagcomplexen niet als paddenstoelen uit de grond schieten langs onze uitstekend verlichte en nog altijd gratis autosnelwegen.

"We hebben weliswaar onmiskenbare troeven, maar de concurrentie met de naburige regio's is bikkelhard," stelt Walter Goossens, hoofd van het departement logistiek en semi-industrie bij vastgoedadviseur Jones Lang LaSalle (JLL). "Vooral in het noorden van Frankrijk is het aantal beschikbare terreinen en nieuwe gebouwen indrukwekkend." Goossens wijst erop dat een succesvol logistiek project minstens acht maanden of zelfs één jaar in beslag neemt, maar dat potentiële internationale klanten vaak al na drie maanden operationeel willen zijn.

Ook Peter Demuyck, hoofd van het departement industrie en logistiek bij Cushman & Wakefield (C&W), wijst op de concurrentiestrijd met onze zuiderburen (zie kader: Voorlopig nog nummer 1). "We moeten vooral kunnen concurreren met het noorden van Frankrijk," zegt hij. "Nederland is immers te duur geworden op de markt. Bovendien zijn onze grensprovincies Luik en Limburg bijzonder concurrentieel geworden. In Venlo bijvoorbeeld betaalt een huurder 60 à 65 euro per vierkante meter, terwijl hij een paar kilometer verder, in de provincie Luik, slechts 30 tot 35 euro moet neertellen. En omdat de meeste goederen tegen dezelfde prijs getransporteerd worden via Rotterdam of via Antwerpen, zijn het echt de vastgoedkosten die het verschil maken. Maar bedrijven die de grens oversteken, hebben het vaak moeilijk om hun personeel te behouden."

Demuyck meent overigens dat de synergie die de haven van Antwerpen en die van Luik onlangs aangingen (zie blz. 90), wel degelijk een win-winsituatie kan opleveren. En de massale komst van Chinese spelers van wereldformaat, die vooral via het zeekanaal opereren, zou wel eens snel een hele omwenteling kunnen teweegbrengen in de sector.

De markt (verkoop en verhuur) van het logistieke vastgoed toont zich in 2006 alvast opnieuw erg dynamisch. "Het ziet ernaar uit dat we voor heel België 10 tot 15 % beter zullen doen dan de 710.000 vierkante meter die we in 2005 lieten noteren," aldus Walter Goossens.

In Vlaanderen concentreert de logistieke en distributieactiviteit zich traditioneel rond twee assen. Langs de E313, de oostelijke as, vestigen zich vooral Europese distributiecentra. De as Antwerpen-Brussel is gewild voor de binnenlandse distributie. Al is die opsplitsing niet altijd even strikt te maken. Zo zal sportwinkelketen Decathlon vanuit zijn nieuwe distributiecentrum in Willebroek, een ontwikkeling van de Amerikaanse vastgoedgroep Prologis, zowel de Belgische als de Duitse, Nederlandse en een deel van de Franse winkels bevoorraden.

De regio Brussel-Antwerpen blijft met een prime rent (tophuurprijs) van 47 euro per vierkante meter per jaar de duurste van het land. Langs de oostelijke as bedraagt de prime rent 43 euro. Maar bij JLL merkt men op dat het huurprijsverschil tussen beide regio's nivelleert. "Een goed Vlaams gemiddelde is vandaag 42 à 43 euro," stelt Walter Goossens. "En dat prijsniveau zie je evengoed in Willebroek als in Tongeren. Die nivellering wordt deels aangestuurd door de afnemers: zij werken vaak met een vooropgestelde prijsvork waarbinnen ze een geschikt product zoeken." "Maar ook de ontwikkelaars, die meestal op de beide assen actief zijn, werken die tendens in de hand," weet Ignace Casteleyn, associate director van het industrial team van JLL. "Door die prijsnivellering hopen ze de prijsdiscussies te beperken, waardoor het product zelf meer op de voorgrond komt."

Overigens tonen die ontwikkelaars zich, ondanks de behoorlijke conjunctuur, vrij voorzichtig. "Er wordt weinig op risico ontwikkeld," stelt Goossens. "En het aanbod van nieuwe gebouwen is ook beperkt." Een van de weinig speculatieve projecten is het Sea Gate Logistic Park in Oostende, een ontwikkeling van IIG, KBC Real Estate en de Frans-Engelse investeerder Ixis AEW. "Oostende is geen evidente plek voor dit soort ontwikkelingen," zegt Goossens. "Voor België is het een gedecentraliseerde locatie. Voor doorvoer naar Europa is er geen probleem, maar Oostende is natuurlijk geen wereldhaven."

Op de markt van de kmo-gebouwen, het semi-industriële vastgoed, is er al enkele jaren een verschuiving van huurtransacties naar kooptransacties. De lage rente is daar niet vreemd aan. Philippe Lambert, senior consultant industry bij Immobiliën Hugo Ceusters, schat de verhouding op 70/30 in het voordeel van de huurtransacties. "Kleine en middelgrote bedrijven investeren opnieuw in hun vastgoed," zegt hij. "We merken dat ook aan de vraag naar bedrijfsterreinen. Als er terrein op de markt komt, wordt dat bijna onmiddellijk verkocht." Lambert voegt eraan toe dat de grondprijzen dan ook in de lift zitten. Een vierkantemeterprijs van 120 à 125 euro is volgens Lambert zowat de norm, de topprijzen liggen boven de 200 euro.

Ondanks de zwakke huurmarkt in dit segment staan de huurprijzen niet echt onder druk. JLL noteert een prime rent van 60 euro per vierkante meter per jaar. Die hoogste huur werd opgetekend in de noordrand van Brussel. "Maar," zegt Ignace Casteleyn, "het merendeel van de transacties gebeurt er tegen een huurprijs van zo'n 50 euro. In die dure noordrand, met gemeenten als Zaventem, Diegem en Vilvoorde, is er wel een lichte prijscorrectie geweest. En dat heeft de markt goed gedaan, we zien daar opnieuw meer huurtransacties."

De havengebieden vormen een aparte markt binnen het logistieke en semi-industriële vastgoed. Opslagruimte en handling activiteiten worden immers doorgaans (wettelijk verplicht) in een pakket aangeboden. "En omdat er nauwelijks leegstand is, zijn er ook weinig publieke transacties," zegt Ignace Casteleyn. Een atypisch havenproject is Loghidden City van Katoen Natie (160.000 vierkante

meter) op de vroegere terreinen van Bayer op de Antwerpse Linkeroever. "In dit logistieke park is 'losse verhuur', dus zonder de handlingactiviteiten, wel mogelijk," aldus Casteleyn.

In Wallonië kent de logistieke activiteit sinds enige tijd een steile vlucht. In 2004 vertegenwoordigde de sector er meer dan 4000 ondernemingen met samen meer dan 26.000 werknemers. De gezamenlijke jaaromzet bedroeg ongeveer 3 miljard euro en de sector was goed voor een toegevoegde waarde van 1 miljard euro. In 2005 ging de ook de cluster Transport en Logistiek Wallonie-Belgium van start.

Peter Demuynck (C&W) wijst op een radicale mentaliteitsverandering in het zuiden van het land: "Als je vijf jaar geleden de beleidsmakers over logistiek sprak, kreeg je meteen de reactie dat dit type activiteit veel ruimte inneemt, veel lawaaihinder veroorzaakt en nauwelijks jobs met toegevoegde waarde oplevert. De mentaliteit is echter geëvolueerd. En qua aanbod van strategisch gelegen terreinen heeft Wallonië zelfs een voorsprong op Vlaanderen. Wallonië kan dus beter aan de vraag naar nieuwe projecten voldoen."

Walter Goossens merkt op dat de prijzen ook op nationaal vlak naar elkaar toegroeien. "Internationale klanten die op zoek zijn naar een nieuwe geostrategische vestigingsplaats, speuren de hele Belgische markt af," zegt hij. Goossens verwijst ook naar de ruggengraat Bergen-Charleroi-Luik, die "een snelle groei kent en mikt op interactie met het noorden van Frankrijk". Zo krijgt het project van WDP in Courcelles concreet vorm, nadat de voorverhuur werd bevestigd aan DPD en de ontwikkelaar groen licht gaf om de resterende structuur te bouwen.

Vlak bij La Louvière, in het Magna Park, op de kruising tussen de autosnelwegen Parijs-Brussel en Rijsel-Duitsland (een project van Gazeley Properties, in partnerschap met Idea), tekende het farmadistributiebedrijf Cophana afgelopen zomer een contract voor de huur van 5300 vierkante meter. Tegelijk wordt er 10.000 vierkante meter gebouwd.

Nog in Wallonië speelt Garocentre (Magna Park) in La Louvière de multimodale kaart. Walter Goossens merkt op dat die multimodaliteit ongetwijfeld een troef is. "Als je bijvoorbeeld een aanbod wilt valoriseren met een combinatie van maritiem en treinvervoer, moet je absoluut een logistieke infrastructuur aanbieden die gekoppeld is aan die distributiekanaalen en bijvoorbeeld over een containerterminal beschikken die naam waardig." Maar hij voegt er wel aan toe dat lang niet alle huurders die nood ervaren.

Het luchtvrachtverkeer, dat de gewesten en vooral het Waals Gewest de laatste tijd vaak als troef willen uitspelen, zou niet in de lift zitten. "Brucargo, de vrachtluchthaven van Brussel, draait goed," weet Goossens. "Macquarie, de nieuwe luchthavenbeheerder, wil trouwens de zone van Brucargo uitbreiden en er een logistiek project neerplanten van 27.000 vierkante meter, inclusief niet-luchtvervoer. Het voorbije jaar heb ik echter geen aanvragen gekregen van dienstverleners om zich daar te vestigen." En je kunt moeilijk zeggen dat de vastgoedprojecten en internationale operatoren zich staan te verdringen aan de Waalse luchthavens.

Philippe Coulée

Copyright © 2006 Roularta Media Group. Alle rechten voorbehouden