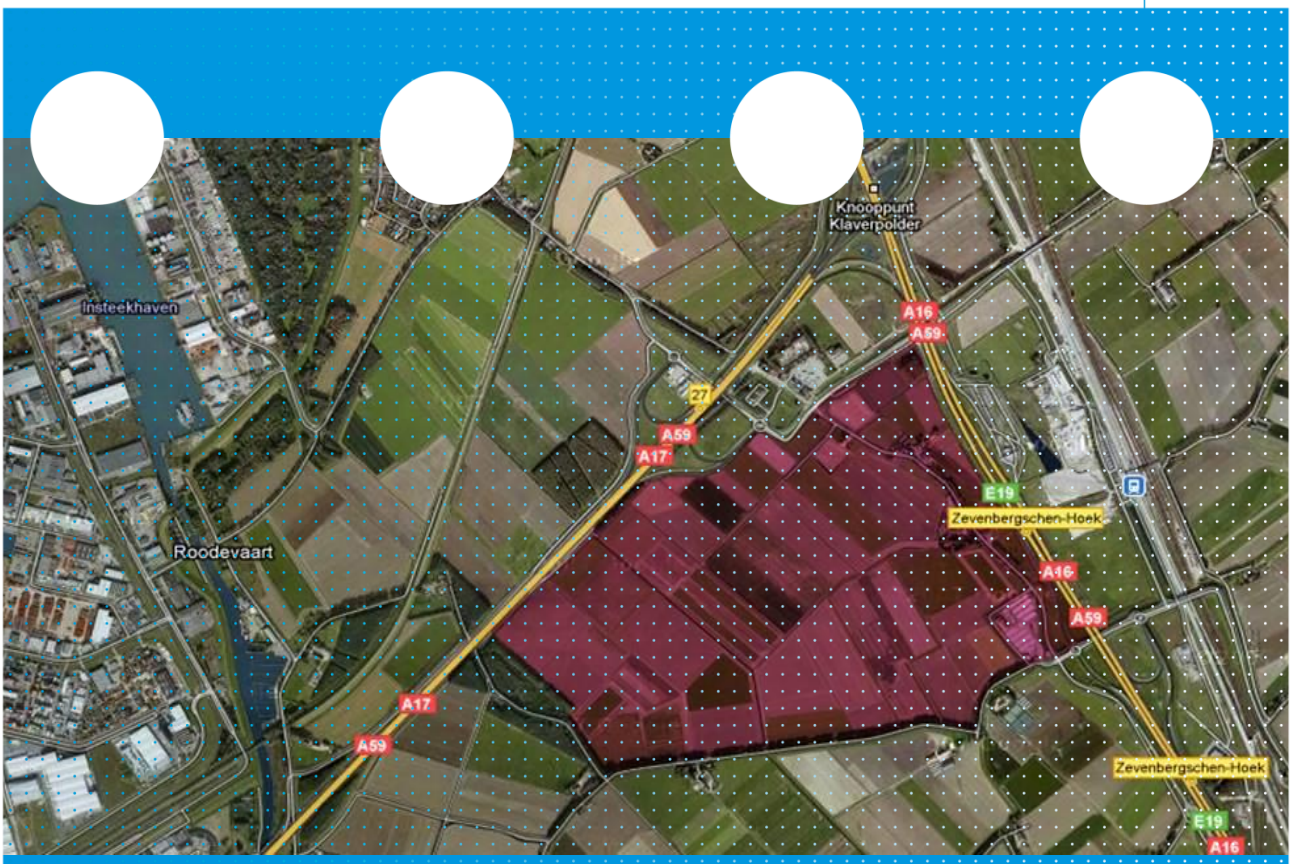
stec
groep



Marktconforme uitgifteprijzen Logistiek Park Moerdijk

Stec Groep aan Provincie Noord-Brabant

Evert-Jan de Kort & Hub Ploem
mei 2016

stec
groep

Marktconforme uitgifteprijzen Logistiek Park Moerdijk

Stec Groep aan Provincie Noord-Brabant

Evert-Jan de Kort & Hub Ploem
18 mei 2016

stec groep

Inhoudsopgave

1 Inleiding 2
1.1 Uw situatie en vragen 2
1.2 Onze aanpak 2

2 Uitgangssituatie LPM 3

3 Marktperspectief LPM 5
Trede 1: Ruimtevraag voor LPM maar voor deel op te vangen in harde plancapaciteit 5
Trede 2: Mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied beperkt en/of al verwerkt in prognose; geen aanleiding om vraag-aanbodconfrontatie hierop aan te passen voor LPM 6
Trede 3: Ruimtevraag accommoderen op een multimodaal ontsloten locatie 6

4 Marktconforme gronduitgifteprijzen voor LPM 7
4.1 Uitgangspunten en ontwikkeling relevante grondprijsparameters 7
4.1.1 Uitgangspunten bij grondprijsparameters 7
4.1.2 Ontwikkeling grondprijsparameters (huurprijzen, rendement op investering/risicoprofiel en bouwkosten) 8
4.1.2.1 Huurprijzen
4.1.2.2 Rendement op investering / risicoprofiel (BAR)
4.1.2.3 Bouwkosten
4.2 Taxatie van gronduitgifteprijzen voor Logistiek Park Moerdijk 13
4.3 Taxatie gronduitgifteprijzen voor deelgebieden GD1 en GD2 15
4.4 Prijsindex 17

1 Inleiding

1.1 Uw situatie en vragen

U bent bezig met het exploitatieplan voor LPM. Dit terrein, 142,2 ha netto uitgeefbaar (inclusief deelgebied GD), moet de logistieke positie van West-Brabant komende jaren behouden en verder versterken. In dat kader wilt u nu weten welke uitgifteprijzen marktconform zijn voor de gronden op LPM. Daarnaast wilt u ook inzicht in de fasering en het afzettempo. Deze informatie is belangrijk als input voor het exploitatieplan van het terrein.

In 2013 hebt u, op verzoek van Provinciale Staten, een commissie[1] aangesteld om de onderzoeksresultaten voor LPM, waaronder het grondprijsadvies, te laten toetsen in een *second opinion*. Het advies van deze commissie is eind 2013 opgeleverd. Op basis van de aanbevelingen van de commissie is het exploitatieplan (en de grondprijzen die input hiervoor zijn) aangepast. Dit heeft u onder andere aangepast op basis van een actueel grondprijsadvies (Stec Groep, Marktconforme uitgifteprijzen Logistiek Park Moerdijk, 2014).

Recente ontwikkelingen rondom LPM hebben de planvorming vertraagd. U streeft naar hernieuwde vaststelling van het plan in de zomer van 2016. Tegen deze context hebt u ons gevraagd een actueel grondprijsadvies te leveren, waarbij ook de input van de commissie is meegenomen. De uitkomsten van het advies vormen input voor het (nieuwe) grondexploitatieplan voor LPM.

1.2 Onze aanpak

Aanpak in drie stappen

In drie stappen is dit advies tot stand gekomen

1. Huidige marktsituatie LPM: In deze stap keken we naar de marktsituatie van LPM op dit moment en de verwachtingen voor de korte en (middel)lange termijn.
2. Marktconforme waarden LPM: In deze stap maakten we een taxatie van de grondwaarde voor LPM. We berekenden de marktconforme uitgifteprijzen aan de hand van de marktconforme parameters van de residuele grondprijsmethodiek, prijspeil 1 januari 2016.
3. Conclusie en rapportage: Vervolgens trokken we conclusies en adviseerden we u over de marktconforme uitgifteprijzen LPM, inclusief deelgebied GD. Het resultaat staat in deze rapportage.

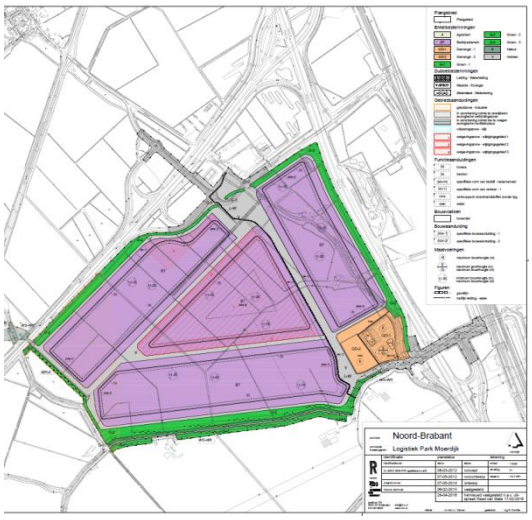
Dit rapport gaat voornamelijk in op de aspecten 2 en 3. Het marktbeeld is in een afzonderlijk onderzoek gevormd. De belangrijkste conclusies uit dit onderzoek zijn verwerkt in de paragraaf nut en noodzaak van het provinciaal inpassingsplan. Voor meer informatie verwijzen we u dus graag naar deze paragraaf.

We hebben als input voor al ons werk kennisgenomen van het concept PIP van mei 2016 en de laatste versie van het exploitatieplan (eveneens mei 2016).

1 De commissie is samengesteld uit wetenschappelijke en zakelijke experts op de gebieden logistiek, zakelijk vastgoed, transport en haveneconomie. Voorzitter van de commissie was Peter de Langen, hoogleraar Cargo Transports & Logistics aan de Technische Universiteit Eindhoven. De andere commissieleden waren: Theo Notenboom, hoogleraar Transport en Maritiem Management aan de Universiteit van Antwerpen, Bart Kuipers, senior onderzoeksmanager Haveneconomie aan Erasmus Universiteit Rotterdam, Dries Castelein, directeur Industry & Logistics aan het adviesbureau voor commercieel vastgoed CBRE en Oedzge Atzema, hoogleraar Human Geography aan de Universiteit Utrecht.

2 Uitgangssituatie LPM

Tabel 1: Locatieprofiel Logistiek Park Moerdijk

Aspect	Toelichting
Ligging en bereikbaarheid	• In gemeente Moerdijk, in de oksel van de snelwegen A16 en A17, nabij industrieterrein Moerdijk. Op beide snelwegen op- en afrit. • Op het logistieke knooppunt tussen de Rotterdamse en Antwerpse haven en op de west-oostcorridor richting Duitsland. • LPM ligt niet direct aan vaarwater en kent dus ook geen eigen kade- of havenfaciliteiten. Voorzien is de realisatie van een aparte interne baan, afgescheiden van het openbare wegennet (dedicated lane), die LPM verbindt met het bestaande Moerdijk. • Het bestaande industrieterrein Moerdijk beschikt over een stamlijn waardoor ontsluiting via het spoor mogelijk is. • Daarnaast zijn er mogelijkheden voor de realisatie van een railservicecentrum op het bestaande industrieterrein Moerdijk (dan wel in de directe nabijheid). Langs lijnen van geleidelijkheid wordt gewerkt aan een ontwikkeling van een volwaardig Rail Service Centrum Moerdijk (RSCM).  Bron: PIP, Provincie Noord-Brabant, 29-4-2016
Doelgroep	• LPM is bestemd voor verladers en logistieke bedrijven die bekend zijn onder de term Value Added Logistics (VAL) en Value Added Services (VAS). Dit zijn logistieke bedrijven die zich - naast transport en opslag van goederen - richten op activiteiten die een toegevoegde waarde aan een product opleveren gedurende het logistieke proces of die een toegevoegde waarde opleveren voor het logistieke proces zelf, zoals etikettering, ompakken, toevoegen van onderdelen en software, assemblage, bundelen, voorraadbeheer, terugwinnen van grondstoffen, order-picking en kwaliteitscontroles (zie figuur). • Focus ligt daarbij primair op (inter)nationale VAL & VAS-bedrijven die een kavel zoeken van 5 hectare of meer. • VAL & VAS-bedrijven die kleiner zijn dan 5 hectare zijn toegestaan op LPM mits het bedrijf synergievoordelen behaalt met een of meerdere VAL/VAS bedrijven op het terrein, vanwege de aard van de bedrijfsvoering aangewezen is op de nabijheid van kadefaciliteiten langs diep vaarwater en/of ketenbedrijf is. De exacte voorwaarden zijn opgenomen aan in de planregels van het PIP. • Er is bovendien een Commissie Vestiging die om advies gevraagd wordt bij vestiging van een bedrijf/afwijking conform bovenstaande. • Op maximaal 5% van de netto uitgeefbare oppervlakte zijn overige activiteiten toegestaan die rechtstreeks dienstbaar zijn aan de logistieke activiteiten, zoals toeleverings- en/of servicegerichte bedrijven. • Bedrijven moeten behoren tot milieucategorie 3.1-3.2 van de VNG-lijst milieuzonering. • Solitaire kantoren zijn niet toegestaan. • Als normgetal voor de werkgelegenheid in combinatie met kantoren buiten het plangebied (in samenhang met elkaar) geldt een streefwaarde van 45 fte per hectare uit te geven terrein.

Ruimtelijke opzet	• Totaal netto uitgeefbaar bedrijventerrein (havengerelateerde-) VAL & VAS-bedrijven = 138 hectare (eerste uitgifte staat gepland voor begin 2017**).** Daarnaast nog circa 4,5 ha nieuw uitgeefbaar in deelgebied GD. • Kavels hebben een minimale omvang van 5 hectare. VAL & VAS-bedrijven kleiner dan 5 hectare zijn alleen onder voorwaarden toegestaan, zie 'doelgroep'. • De minimale en maximale bouwhoogte voor logistieke gebouwen bedragen respectievelijk 11 en 20 meter. • Het plangebied is verdeeld in grote robuuste ontwikkeleenheden. De ontwikkeleenheden komen gefaseerd op de markt. • Betrokken partijen hebben hoge ambities ten aanzien van duurzaamheid op LPM. Zuinig en doelmatig gebruik van de schaarse ruimte wordt gestimuleerd. Ook wordt gezocht naar een optimale implementatie van duurzaamheidsaspecten op het vlak van energie en water. De insteek is een duurzaam logistiek park te realiseren, met veel aandacht voor ruimtelijke kwaliteit, beeldkwaliteit en een goede landschappelijke inpassing. • In het inpassingsplan is het realiseren van de duurzaamheidsambities op verschillende manieren geborgd. Zo is in het inpassingsplan als bouwregel opgenomen, dat gebouwen gecertificeerd moeten zijn volgens BREEAM-NL BRL Nieuwbouw of daarmee vergelijkbaar. De BREEAM kwalificatie zal worden getoetst bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Indien niet voldaan wordt aan deze bouwregel, zal de omgevingsvergunning moeten worden geweigerd. • De grond op LPM wordt bouwrijp opgeleverd, wat betekent dat deze geschikt is voor het realiseren van de beoogde activiteiten op het terrein.
Ontsluiting en parkeren	• Vervoersstromen dienen zoveel mogelijk multimodaal afgewikkeld te kunnen worden, bij voorkeur door gebruikmaking van andere vervoersmodaliteiten dan per as, namelijk vervoer over water of per spoor. Voor de ontsluiting van het gebied op het hoofdwegennet wordt gebruik gemaakt van de bestaande aansluitingen op de A16 en de A17. • Parkeren van personenauto's vindt plaats in de ontwikkeleenheden (gebouwen) achter de 'gevelband' en bij voorkeur collectief. Om te kunnen borgen dat de bedrijven op het terrein voldoende parkeerplaatsen realiseren, is in het plan een minimale parkeernorm opgenomen. • De doelgroep – VAL & VAS en/of havengerelateerde logistiek – heeft slechts een beperkte parkeerbehoefte voor personenauto's. Immers, deze bedrijven zijn relatief arbeids- en bezoekersextensief (B2B in plaats van B2C). Op basis van CROW cijfers en gegevens over het gemiddeld aantal arbeidplaatsen per m² bvo binnen VAL & VAS is de parkeernorm op LPM bepaald op 0,4 parkeerplaats per 100 m² bvo. Voor ketenbedrijven en activiteiten in gemengde doeleinden gelden de parkeernormen volgens het gemeentelijk parkeerbeleidsplan van Moerdijk.

Bron: Stec Groep op basis van diverse documenten (onder andere concpet PIP mei 2016)

3 Marktperspectief LPM

In dit hoofdstuk staan we stil bij het marktperspectief van LPM. Deze paragraaf is een samenvatting van de uitgebreide markt- en Ladder analyse opgenomen in het nut en noodzaak onderzoek voor LPM. Hieronder staan we stil bij het marktperspectief door de treden van de Ladder af te lopen.

Trede 1: Ruimtevraag voor LPM maar voor deel op te vangen in harde plancapaciteit

In totaal is de ruimtevraag vanuit de LPM-doelgroep in de marktregio (Midden- en West-Brabant, Drechtsteden) in de ontwikkelperiode:

- Grootschalige (> 5 ha) VAL/VAS: 260 tot 270 hectare netto
- VAL/VAS-bedrijven < 5 ha die havengerelateerd zijn en VAL/VAS < 5 ha met synergievoordelen en specifiek op zoek naar de locatiekwaliteiten van LPM: 30-40 hectare netto

Wat betreft de vraag naar kavels groter dan 5 ha kunnen we concluderen dat op bedrijventerreinen in de marktregio maar op enkele plekken kavels beschikbaar zijn met aaneengeschakeld 5 hectare of meer. Vooral Vossenberg West II en verspreid enkele kavels in Bergen op Zoom, Roosendaal en Dordrecht kunnen de geprognosticeerde ruimtevraag bedienen. Deze locaties hebben nog slechts beperkt ruimte voorhanden voor deze specifieke doelgroep en zeker niet voldoende om de ruimtevraag op middellange en lange termijn te accommoderen en richten zich bovendien ook op kleinere en/of andere doelgroepen (onder andere vertaald in de verkaveling en weginfrastructuur). Het gaat in totaal om circa 60 hectare netto die in potentie beschikbaar zijn.

Het bestaande (en nieuw te ontwikkelen) logistieke bedrijfsvastgoed is beperkt geschikt voor grootschalige logistieke dienstverleners, zo blijkt. Een groot deel van de beschikbare panden en kavels die op dit moment aangeboden worden zijn slechts in beperkte mate marktconform/courant voor moderne en grootschalige logistiek. Het overgrote deel van het beschikbare aanbod is te klein of voldoet in bouwhoogte, ligging ten opzichte van snelweg en vaarwater en planologische mogelijkheden niet aan de wensen en eisen van de sector. Een analyse van grootschalige panden laat zien dat enkel aanbod op Noordland (Bergen op Zoom), Borchwerf II (Roosendaal/Halderberge), op Vossenberg (West) (Tilburg) en verspreid in Midden- en West-Brabant (overwegend in private handen) in aanmerking komt voor vestiging van (zeer) grootschalige logistiek. Bovendien zijn deze plekken onderdeel van de huidige voorraad uitgegeven bedrijventerrein en daarom al meegenomen in de raming van de uitbreidingsvraag.

We schatten per saldo in dat circa 40 hectare netto van de ruimtevraag naar zeer grootschalige en/of havengerelateerde logistiek in dit aanbod gefaciliteerd kan worden en niet is opgenomen in de prognose van de uitbreidingsvraag. Hierbij gaan we uit een maximale match tussen vraag en aanbod. Het overige aanbod is (deels) geschikt voor kleinere/andersoortige logistieke gebruikers of andere bedrijfssectoren.

Als we de marktvraag voor kavels groter dan 5 hectare (260-270 ha) verminderen met het beschikbare aanbod (100 ha), dan concluderen we dat sprake is van een actuele regionale behoefte van 160-170 ha.

Daar bovenop komt de ruimtebehoefte vanuit havengerelateerde VAL/VAS (< 5 ha) en VAL/VAS (< 5 ha) met synergievoordelen specifiek voor LPM. Deze bedraagt 30-40 hectare netto in ontwikkelperiode van LPM. Ander aanbod in de marktregio is hiervoor niet geschikt (te maken). Het betreft al de specifieke ruimtevraag naar de locatiekwaliteiten (zeehaven, diepgang, ligging) van LPM. De totale ruimtevraag binnen dit segment is groter.

Trede 2: Mogelijkheden in bestaand stedelijk gebied beperkt en/of al verwerkt in prognose; geen aanleiding om vraag-aanbodconfrontatie hierop aan te passen voor LPM

Inbreidingsruimte op het bestaande industrieterrein Moerdijk is niet geschikt voor de 'LPM-doelgroep'. Dit vanwege de reservering voor andere doelgroepen dan logistiek (versterking petrochemisch cluster op Moerdijk) en beperkte (markttechnische) geschiktheid van de gronden (vanwege de bestaande risico-contour op het bedrijventerrein).

Bovendien komen er nog incidenteel bedrijfskavels op het Industrieterrein Moerdijk beschikbaar. Dit door terugkoop van kavels of aflopende erfpachtcontracten. Recent voorbeeld hiervan is Tetrapak. Dergelijke kavels zijn hoofdzakelijk aan vaarwater gelegen en dus nat. De vraag naar dit soort kavels is in de raming van de provincie (Buiten, 2014) expliciet separaat geraamd (30-160 ha uitbreidingsvraag voor natte kavels tot en met 2030). Dit aanbod is voor droge VAL/VAS logistiek dus geen alternatief.

De inbreidings- en herontwikkelmogelijkheden op andere bedrijventerreinen zijn daarnaast beperkt. Zeker voor de doelgroep zeer grootschalige logistiek. Ten eerste zal de krimp – en daarmee vrij komende ruimte – zich voornamelijk voordoen na 2025. De ruimtevraag vanuit het segment zeer grootschalige logistiek doet zich juist grotendeels voor in de periode voor 2025. Bovendien is het niet de verwachting dat op grootschalige schaal industriële plots beschikbaar komen binnen de ontwikkelperiode. Een eerste grove inventarisatie hiernaar (door Stec Groep, 2015, hernieuwd april 2016) leert dat hoofdzakelijk kleinere kavels beschikbaar komen, ongeschikt voor de huisvesting van (zeer) grote logistieke bedrijven. Sowieso is ook gebleken dat diverse (binnenstedelijke en of locaties op bestaande bedrijventerreinen) markttechnisch niet voldoen aan de eisen die logistieke bedrijven stellen en daarmee geen geschikt alternatief zijn. Bovendien geldt dat deze locaties feitelijk al zijn meegenomen in de raming van de uitbreidingsvraag.

Samengevat zijn mogelijkheden in het bestaand stedelijk gebied zeer beperkt voor de zeer specifieke 'LPM-doelgroep' (grootschalig en/of havengerelateerd) in Drechtsteden, Midden- en West-Brabant.

Trede 3: Ruimtevraag accommoderen op een multimodaal ontsloten locatie

Al jaren is het ruimtelijk beleid van de provincie Noord-Brabant erop gericht om de ontwikkeling van nieuwe werklocaties te concentreren op goed ontsloten, multimodale locaties. Dit sluit niet alleen aan bij de beleidsambities van de provincie, maar is ook een afwegingscriterium geweest bij de opgestelde plan-MER.

Om een verantwoorde keuze te maken voor de ontwikkeling van een bovenregionaal logistiek park, zijn in de plan-MER verschillende locaties in Midden- en West-Brabant onderzocht die voldoen aan vier geschiktheidseisen, waaronder multimodaliteit. Uit de plan-MER blijkt dat de locatie van Logistiek Park Moerdijk de beste invulling geeft aan de belangrijkste locatie-eisen en –wensen voor grootschalige logistiek.

Conclusie marktvraag na aflopen Ladder voor duurzame verstedelijking: ruimtevraag voor ontwikkeling van Logistiek Park Moerdijk aanwezig.

Na het doorlopen van de Ladder voor duurzame verstedelijking concludeert Stec Groep dat er een actuele regionale behoefte is voor de LPM-doelgroep in de periode 2016 tot en met 2030. Deze behoefte kan niet worden opgevangen in bestaand stedelijk gebied.

Deze conclusie is in grote lijnen vergelijkbaar met het onderzoek uitgevoerd door Stec Groep in 2013 (als onderlegger voor het inpassingsplan). Dit nieuwe onderzoek geeft daarmee dus geen aanleiding voor een nuancering of andere conclusie dan in het vorige onderzoek (2013) is getrokken. Juist door van een langere tijdsperiode uit te gaan is de potentie van de vraag die bediend kan worden ruimer. Het aanbod daarentegen is de afgelopen jaren juist lager geworden door diverse uitgiften aan (zeer) grootschalige logistiek.

4 Marktconforme gronduitgifteprijzen voor LPM

4.1 Uitgangspunten en ontwikkeling relevante grondprijsparameters

4.1.1 Uitgangspunten bij grondprijsparameters

Uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid op LPM

In het inpassingsplan is het realiseren van de duurzaamheidsambities op verschillende manieren geborgd. Zo is in het inpassingsplan als bouwregel opgenomen, dat gebouwen gecertificeerd moeten zijn volgens BREEAM-NL BRL Nieuwbouw of daarmee vergelijkbaar. BREEAM-NL is een beoordelingsmethode om de duurzaamheidprestatie van gebouwen te bepalen. Bij toepassing van BREEAM-NL Nieuwbouw wordt een gebouw beoordeeld op bouwkundige elementen (tussenvloeren, gevels, dak, ramen), installaties (verlichting, verwarming, koeling, ventilatie), afwerking (van onder andere vloeren en binnenwanden) en het bij het gebouw horende terrein (de bouwkavel). De BREEAM-NL kwalificatie zal worden getoetst bij het verlenen van de omgevingsvergunning voor de activiteit bouwen. Indien niet voldaan wordt aan deze bouwregel, zal de omgevingsvergunning moeten worden geweigerd.

Het inpassingsplan(concept mei 2016) bevat voorts de noodzakelijke ruimte voor een duurzaam watersysteem, een robuuste landschappelijke inpassing en de ontwikkeling van natuurwaarden gekoppeld aan het watersysteem. Daarnaast dwingt het inpassingsplan een intensief gebruik van de beschikbare ruimte af, door het opnemen van een minimale bouwhoogte voor bedrijven en een hoog bebouwingspercentage.

We sommen hieronder de belangrijkste maatregelen op.

Op gebiedsniveau gaat het om:
- Energie: Logistiek Park Moerdijk wordt zo mogelijk energie- en CO2 neutraal ontwikkeld door gebruikmaking van wind- en zonne-energie, rest- en afvalwarmte.
- Kwaliteit water: Logistiek Park Moerdijk wordt zo mogelijk afvalwaterneutraal ontwikkeld door gebruikmaking van helofytenfilters.
- Waterbalans: de totale waterbalans van Logistiek Park Moerdijk moet zo mogelijk neutraal zijn. Waterberging zal in het gebied plaatsvinden en waar mogelijk zullen functies worden gekoppeld.
- Natuur en landschap: waar mogelijk behoud, versterking en ontwikkeling van natuurlijke, landschappelijke en eventuele aanwezige cultuurhistorische waarden in de omgeving van Logistiek Park Moerdijk.
- Multifunctioneel ruimtegebruik: de ambitie is te streven naar een multifunctioneel ruimtegebruik, waarbij een zuinig en doelmatig gebruik van de schaarse ruimte in ons land het uitgangspunt is.

Op gebouwniveau gaat het om:
- Energie: bij de bouw wordt specifiek aandacht besteed aan isolatie en warmte-/koudeopslag en het gebruik van energiezuinige en herbruikbare bouwmaterialen;
- Kwaliteit water: bij de bouw wordt speciaal aandacht besteed aan sedumdaken op gebouwen vooral op plaatsen waar dit landschappelijk gewenst is (randzones). Vervuiling door bedrijfsprocessen moet zoveel mogelijk uitgesloten worden;
- Multifunctioneel ruimtegebruik: het bouwen in meerdere lagen zowel boven- als ondergronds wordt uit een oogpunt van zuinig ruimtegebruik gestimuleerd.

Uitgangspunt ten aanzien van parkeren op LPM

De planregels in het PIP (concept mei 2016) zijn zodanig geformuleerd (minimaal bebouwingspercentage 70%, bouwhoogte tussen 11 en 20 meter) dat zij de ontwikkeling van gebouwde parkeervoorzieningen, bijvoorbeeld op het dak of via collectieve parkeervoorzieningen in plaats van parkeren op maaiveld, stimuleren. Dit wordt echter niet verplicht. Het 70% bebouwingspercentage geldt binnen de bebouwingsvlakken en daarbinnen is parkeren op maaiveld toegestaan en goed mogelijk.

We schatten in dat gezien de lage parkeerbelasting op de kavel in de meeste gevallen voldoende parkeerplaatsen op maaiveld gerealiseerd kunnen worden. Wanneer dit niet het geval is en parkeren op het dak nodig blijkt te zijn (dan wel inpandig of (half)verdiept), dan worden de bouwkosten voor dat deel van de opgave hoger dan de commerciële waarde van de panden door de aanzienlijke extra kosten voor constructies. Er resteert dan geen grondwaarde voor dat deel van het object.

4.1.2 Ontwikkeling grondprijsparameters (huurprijzen, rendement op investering/risicoprofiel en bouwkosten)

4.1.2.1 Huurprijzen

Algemeen beeld: huurprijsniveau van € 35-60 per m²

We zien dat de Nederlandse bedrijfsruimtemarkt tekenen van herstel toont. De combinatie van een hoger consumentenvertrouwen en een kleine economische groei resulteert in een grotere dynamiek op de bedrijfsruimtemarkt. Van de tien grootste bedrijfsruimtetransacties in Nederland vonden er vier plaats in Brabant en rondom Breda trokken vooral Moerdijk en Bergen op Zoom nieuwe grote huurders. Het aanbod (aan bedrijfsruimte) in de regio daalt en de aanbod- voorraadratio in Moerdijk daalde zelfs van 16,6% naar 10,4%, zo blijkt uit cijfers van DTZ (2016). De transportsector had een aandeel van ruim 50% in de totale opname over 2013 - 2015. Ondanks de toegenomen belangstelling voor bedrijfsruimten in West-Brabant, daalde het huurprijsniveau voor bedrijfsruimten (alle segmenten) het afgelopen jaar met 5% naar gemiddeld €35 per m² per jaar (DTZ, 2015). Voor de logistieke branche ligt de gemiddelde huurprijs in West Brabant (zowel Breda, Roosendaal en Moerdijk) op circa €50 per m² per jaar. Deze is redelijk constant gebleven de afgelopen jaren.

Gemiddelde huurprijs logistiek rond € 50 per m²

Deze prijsontwikkeling is deels representatief voor nieuw te ontwikkelen vastgoed op LPM. Het geeft een indicatie van de marktsituatie van West-Brabant ten opzichte van andere logistieke regio's. Juist door de krapte in West-Brabant aan hoogwaardige en grootschalige distributiecentra zien we in dit segment een opwaartse druk in de huurprijzen.

Voor bestaand Moerdijk is de huurprijs in de afgelopen twee jaar met 2% gestegen. Uit de gerealiseerde transacties blijkt dat voor logistiek vastgoed de gemiddelde huurprijs in 2014 op circa € 49 lag, en in 2015 lag deze op circa €50.Tabel 3 geeft de huurprijsontwikkeling in bestaand logistiek vastgoed weer.

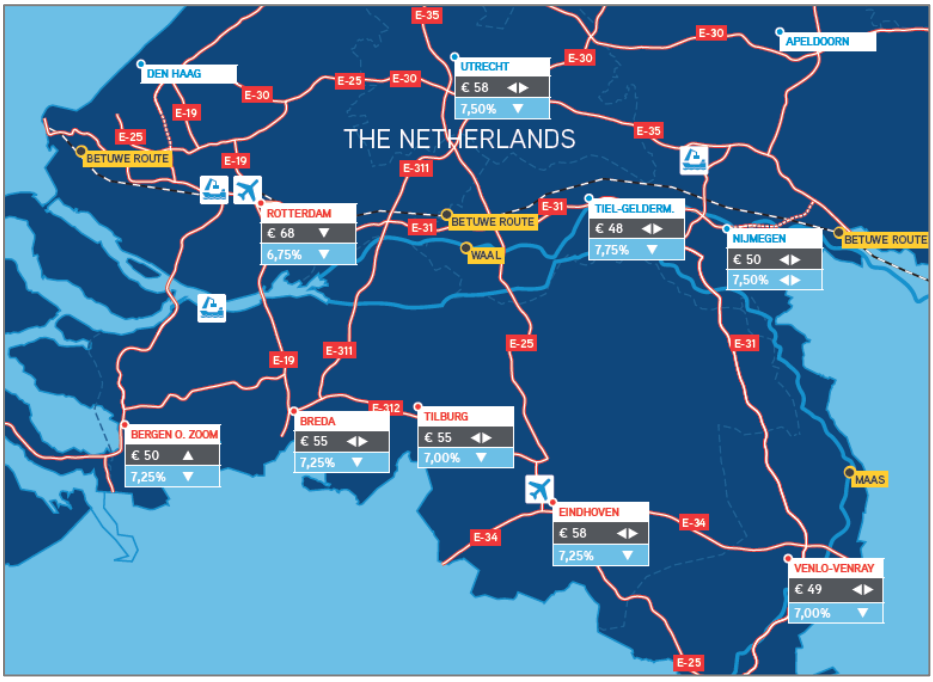
Tabel 3: Bandbreedte huurprijzen logistieke bedrijfsruimte naar regio (in € per m² vvo per jaar)

Regio	2014	2015
Rotterdam e.o.	40 – 67	40 - 65
Venlo/Venray	30 – 50	30 - 52
Amsterdam	40 – 65	30 - 65
Schiphol	70 – 92	70 - 88
Tiel/Geldermalsen	25 – 50	25 - 50
Oss/Den Bosch/Eindhoven	25 – 55	25 - 55
West-Brabant (incl. Moerdijk)	25 – 50	25 – 50
Arnhem/Nijmegen	25 – 55	25 - 50
Zuid-Limburg	25 – 45	25 - 45
Almere/Zeewolde	30 – 60	30 - 60

Bron: Stec Groep, 2016, op basis van transactiegegevens Vastgoedjournaal, marktrapporten (DTZ 2016, Colliers, 2016, Industrial Real Estate Partners, 2016).

Uit de figuur hieronder blijkt dat de gemiddelde markthuur voor logistieke bedrijfsruimte in West-Brabant tussen € 50 en 55 per m² ligt. Industrial Real Estate Partners (2016) neemt een ruimere marge en schat in dat de prijzen van logistieke bedrijfsruimte in de regio tussen de €45 tot €55 liggen. In het algemeen concluderen we op basis van marktrapporten (CBRE, Industrial, JLL, NVM) dat de logistieke huurprijzen in West-Brabant op €45 tot €55 per m² liggen.

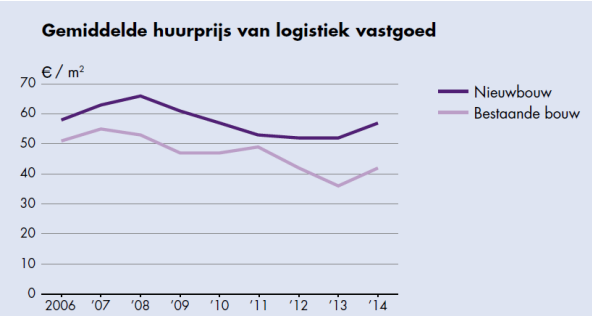
Figuur 1: Rent map Colliers international 2015



Bron: Colliers, 2016.

We vinden op dit moment een gemiddelde huurprijs tussen 48 en 52 euro voor nieuwe, duurzame en moderne (VAL & VAS) distributieruimte op LPM realistisch, wat aansluit bij de cijfers van de NVM (zie figuur 2) over nieuw logistiek vastgoed. Het precieze niveau is afhankelijk van bijzondere kenmerken als ligging op een zichtlocatie en parkeren op maaiveld of inpandig, op dak, etc. Zo bedraagt het gemiddelde huurprijsverschil tussen zichtlocaties en niet-zichtlocaties 10 tot 15%, blijkt uit transactiegegevens van logistiek vastgoed. Zichtlocaties zijn relatief schaars en aan zichtbaarheid wordt waarde gehecht, waardoor (een deel van) de logistieke markt bereid is hiervoor meer te betalen. In combinatie met een lager bruto aanvangsrendement (minder kans op leegstand, hogere huurinkomsten) leidt dit tot een hogere commerciële waarde van logistiek vastgoed op zichtplekken.

Figuur 2. Gemiddelde huurprijzen logistiek in € per m² per jaar



Bron: NVM, 2015

De uitgangspunten ten aanzien van duurzaamheid (minimaal BREEAM zoals verwoord in het provinciaal inpassingsplan) hebben invloed op de huurprijs. De commerciële waarde van duurzaam bedrijfsvastgoed

ligt vaak hoger dan panden met een lager energielabel. Zo liggen de huurprijzen gemiddeld 10% hoger.[2] Overigens zijn energiebesparende maatregelen wel kostenverhogend bij de bouw van een distributiecentrum.

Voor parkeeroplossingen als verdiept parkeren of op het dak geldt dat deze aanzienlijk verhogend zijn aan de bouwkostenzijde. Deze kosten vertalen zich niet in een hogere huurprijs of lager bruto aanvangsrendement (bar).

Met de invloeden van deze factoren is rekening gehouden in onze prijsberekeningen en –adviezen.

4.1.2.2 Rendement op investering / risicoprofiel (BAR)

BAR voor logistiek laat licht dalende tendens zijn: beleggen in logistiek vastgoed is aantrekkelijk

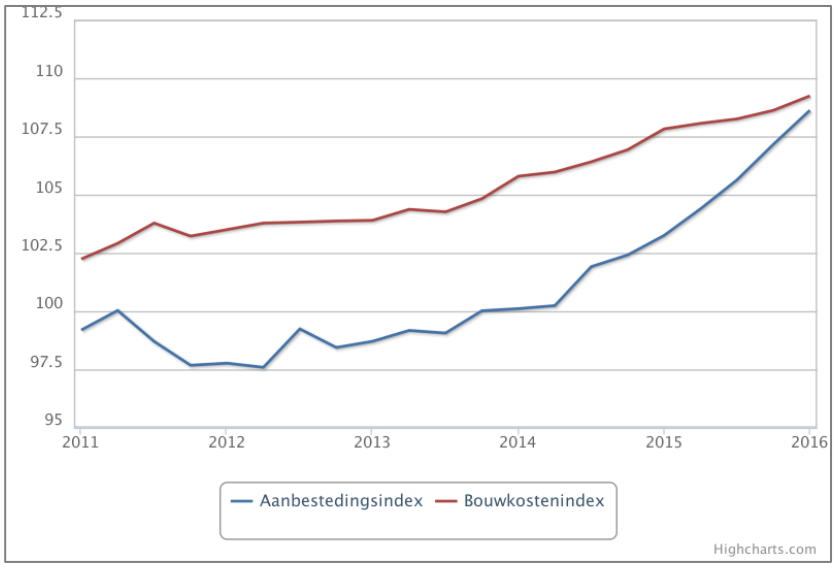
Het BAR voor logistieke bedrijfsruimte loopt medio 2015/begin 2016 uiteen van 6,5% voor goed vastgoed op de beste plekken tot 9% voor vastgoed in minder voor de hand liggende logistieke locaties. De top aanvangsrendementen voor moderne nieuwe logistieke bedrijfsruimte (met hoog duurzaamheidsgehalte) zijn in de loop van 2014 en 2015 gestabiliseerd en in de logistieke hotspots, denk aan West-Brabant, Midden-Brabant en Noord-Limburg, licht gedaald. Het gemiddelde BAR voor logistiek nieuw vastgoed ligt eind 2015 rond de 6,5-7%[3]. In West-Brabant (Moerdijk) wordt een BAR van circa 7,25% gehanteerd in de vastgoedrapportage van Colliers (2015). Al met al achten we op dit moment een bar (v.o.n.) van 7,0 tot 7,5% realistisch voor nieuw vastgoed op LPM (inclusief de gestelde eisen ten aanzien van duurzaamheid en parkeren). De verwachting is dat het bar voor aantrekkelijk logistiek vastgoed stabiel blijft.

4.1.2.3 Bouwkosten

Bouwkosten: aanbestedingsindex bijna op niveau bouwkostenindex, maar prijzen nog steeds onder druk

De bouwkosten en aanbestedingsindex zijn medio 2016 gestaag gestegen ten opzichte van de afgelopen jaren. De aanbestedingsindex ligt nog steeds onder de bouwkostenindex maar beide indexen kruipen dichter naar elkaar. De verwachting is dan ook dat de aanbestedingsvoordelen op termijn zullen verdwijnen.

Figuur 3. Ontwikkeling bouwkosten (2011 – 2016 (2007 = 100)



Bron: Bouwkostenkompas, 2016

De bouw- en bijkomende kosten van een standaard logistiek (maar duurzaam) distributiecentrum bedragen op dit moment gemiddeld € 450 - 500 per m² bvo. Voor hoogwaardiger logistiek vastgoed gelden

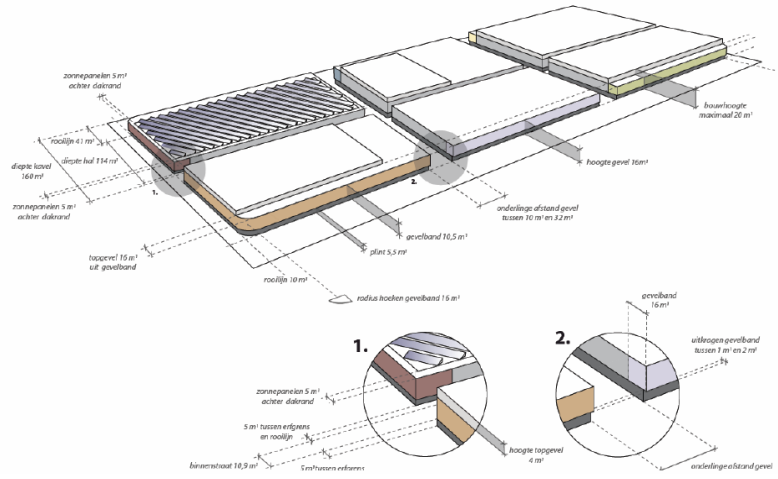
[2] Er is voor bedrijfsruimte op dit niveau nog geen betrouwbare informatie beschikbaar. Uit onderzoek van Troostwijk Research (2011), blijkt dat kantoorpanden met een duurzamer energielabel (A ipv. B, C, ed.) een hogere huurprijs laten zien.

[3] Bron: CBRE, 2015 en Colliers, 2015 (het netto aanvangsrendement ligt ongeveer 0,5% lager dan het bruto aanvangsrendement)

prijsniveaus van rond de € 500 – 550 per m² bvo. Hierbij gaan we uit van bouwkostengegevens uit o.a. Bouwkostenkompas en referentiecases uit onze adviespraktijk.[4] We houden daarbij rekening met de specifieke bouwvoorschriften die gelden op LPM, zoals de gevelband die rond elke ontwikkeleenheid op LPM gerealiseerd moet worden[5], zie onderstaande figuur. Omdat bedrijven de mogelijkheid hebben deze gevelband als eigen gevel te realiseren – en omdat hier qua beeldkwaliteit en bouwvoorschriften marktconforme eisen aan hangen – geldt deze maatregel niet als kostenverhogend en is deze dus niet van (extra) invloed op de uitgifteprijs. Uiteraard staat het bedrijven vrij om hierin eigen keuzes te maken, voor zover passend binnen de bouwvoorschriften op LPM.

De gevelband wordt ter afscherming van de gebouwen per bedrijfsperceel aan de voorzijde van het bouwvlak opgericht waarbij uitsluitend ter hoogte van de zijperceelsgrenzen doorbrekingen van de gevelband aanwezig zijn. Deze doorbrekingen hebben een breedte van 10 tot 32 m. Ter afronding van de doorbrekingen dient de gevelband over een lengte van circa 16 m te worden doorgetrokken langs de zijperceelsgrens. Deze verplichte afronding eindigt daarmee op de grens van de aanduiding 'kantoor'. Alle bedrijven die zich in het plangebied vestigen zijn verplicht om deze gevelband op hun bedrijfsperceel te realiseren. De aanduiding 'gevellijn' op de verbeelding maakt dit op het kaartbeeld duidelijk. De gevelband zal worden uitgevoerd ofwel als gevel ofwel als een façade (of schijngevel) van het gebouw dat direct achter de gevelband wordt opgericht. De gevelband kan dan ofwel door middel van een constructie aan de gevel worden bevestigd, ofwel door middel van een eigen constructie met de grond worden verbonden. De gevelband moet verplicht worden gerealiseerd tussen 5,50 m en 16 m hoogte. De gevelband mag dus niet hoger, maar ook niet lager dan 5,50 m ten opzichte van het maaiveld worden opgericht en vervolgens ook niet tot minder, maar ook niet tot meer dan 16 m hoogte reiken.

Figuur 4. Gevelband rond ontwikkeleenheden LPM



Bron: Concept PIP mei 2016, Provincie Brabant

[4] Uit diverse businesscases blijkt dat bouwkosten tegen aanbesteding voor circa 400 per m² uitgevoerd / aangeboden worden.
[5] In het plan is geregeld dat gebouwen pas gebouwd mogen worden als de gevelband gerealiseerd is of gelijktijdig wordt gerealiseerd. Tevens mogen percelen niet worden gebruikt als de gevelband niet is gebouwd.

EFFECT DUURZAAMHEID OP GRONDWAARDE

Ten aanzien van de duurzaamheidsmaatregelen zoals in het provinciaal inpassingsplan verwoordt, kunnen we de volgende financiële consequenties voor de grondwaarde benoemen. Hierbij maken we onderscheid in: directe kosten, exploitatiekosten en indirecte kosten.

Bij *directe kosten* gaat het om kosten voor het realiseren van een duurzaam gebouw. Uit diverse onderzoeken blijkt dat de investering van duurzaam bouwen duidelijk hoger ligt dan die bij traditionele bouw. Vooral maatregelen als meerlaags bouwen zijn sterk kostenverhogend. Afhankelijk van de ambities in duurzaamheid zijn de meerkosten bij duurzaam bouwen 10 à 20 %. Tegelijkertijd zien we dat de commerciële waarde van duurzaam bedrijfsvastgoed vaak hoger is. Zo zagen we al dat de huurprijzen gemiddeld 10% hoger liggen. Daarnaast is de invloed op het bar aanzienlijk (circa 10% lager).

Bij *exploitatiekosten* gaat het om de kosten in de exploitatie/beheerfase. Bij duurzame gebouwen zijn – naast de hogere huurprijzen – de onderhouds- en exploitatiekosten voor duurzame gebouwen veelal lager, hebben de gebouwen een langere levensduur, is het risico op leegstand minder en is ook sprake van een lager energiegebruik. Zeker wanneer de positieve effecten op de totale kasstroom worden beschouwd, kan het rendement op de totale investering hoger uitvallen.

Bij *indirecte kosten* gaat het meer om het indirecte rendement voor een duurzaam gebouw. Hierbij moet men denken aan effect van productiviteit, ziekteverzuim, etc.

Dit alles heeft een duidelijk positief effect op de grondwaarde. Dit effect laat zich echter nog niet doorvertalen naar de grondprijs. Zo wordt namelijk traditioneel het initiële investeringsbedrag in de bouw van een (logistiek) pand bepaald aan de hand van de grondprijs, de kosten voor het bouwproces en een winstpercentage voor de aannemer/ontwikkelaar. Pas wanneer hiervan wordt afgestapt, en niet de initiële investering maar de netto contante waarde van de besparingen gedurende de gehele levenscyclus van het gebouw centraal wordt gesteld in de businesscase van de ontwikkelaar/belegger, dan kan dit ook vertaald worden in een hogere prijs voor de gronden.

4.2 Taxatie van gronduitgifteprijzen voor Logistiek Park Moerdijk

Op basis van de huidige en verwachte marktontwikkelingen geven we een actuele taxatie van de gronduitgifteprijzen voor Logistiek Park Moerdijk. De grondprijs wordt berekend voor uitgeefbare grond[6].

We berekenden de volgende cases, in lijn met de doelgroepen voor LPM:

- Case 1: grootschalige (> 5 ha)/havengerelateerde VAL & VAS
- Case 2: grootschalige (> 5 ha)/havengerelateerde VAL & VAS op zichtlocatie

Daarbij gaan we telkens uit van een floor-space index van 1[7].

Hoe wordt een residuele grondprijs berekend?

Bij de residuele methode is de grondwaarde van een vastgoedobject gelijk aan het verschil (residu) tussen de commerciële waarde van het vastgoedobject en de stichtingskosten van datzelfde vastgoedobject. De commerciële waarde is de verkoopprijs of de beleggingswaarde van een object. De beleggingswaarde wordt berekend op basis van de markthuur en is daarnaast afhankelijk van het (bruto) aanvangsrendement (BAR)8 dat op een project/locatie van toepassing is. De stichtingskosten bestaan uit de bouw- en bijkomende kosten van het object.

De residuele grondprijs kan als volgt worden berekend:

Grondwaarde = commerciële waarde – bouw- en bijkomende kosten[9]

Waarbij: commerciële waarde = (huurniveau*vormfactor[10])/BAR

[6] De uitgeefbare grond wordt bouwrijp opgeleverd op een uitgiftepeil van NAP -0,20 m (na ophoging met 0,5 m zand). De afnemende partij dient daarna op eigen terrein een straatpeil (van het loadingdock) bij de rooilijn van NAP +0,20 m te realiseren, aflopend richting openbaar gebied naar NAP 0,00 m.

[7] Dit is de verhouding tussen kaveloppervlak en bruto vloeroppervlak. De FSI van 1 wordt gebruikt omdat de huurprijs voor een bepaald type vastgoed tot stand komt op basis van de prijs voor binnen- en buitenruimte. Dit betekent dat een kavel misschien niet volledig bebouwd wordt (en dezelfde commerciële waarde vertegenwoordigd), maar dat de kavel wel volledig gebruikt wordt en de huurwaarde voor het gebouw representeert. Immers, als een bedrijf geen of heel veel buitenruimte heeft ten opzichte van de bedrijfshal is dit een incourante kavel (er is geen ruimte voor parkeren of logistiek proces of juist geen ruimte voor opslag) en zal dit tot uitdrukking komen in de huurprijs.

[8] Bronnen: DTZ, Jones Lang Lasalle, FGH bank, Dynamis Logistics en expertise Stec Groep

[9] Inclusief winst en risico

[10] Verhouding m^2 VVO / BVO

Tabel 4. Indicatieve grondwaarden op LPM in verschillende cases (prijspeil 1 januari 2016, excl. btw)

Case	Huur in €, per m² vvo	Vorm-factor	Bar (%)	Bouw- en bijkomende kosten per m2 bvo (exclusief gebouwd parkeren)	Indicatieve grondwaarde in euro per m² kavel bij fsi = 1 exclusief gebouwd parkeren	Bandbreedte uitgifteprijzen*
1. Grootschalige/ havengerelateerde VAL & VAS	48	0,9	7,30%	450	142	140 – 145
2. Grootschalige/ havengerelateerde VAL & VAS zichtlocatie	50	0,9	7,10%	480	153	150 – 155

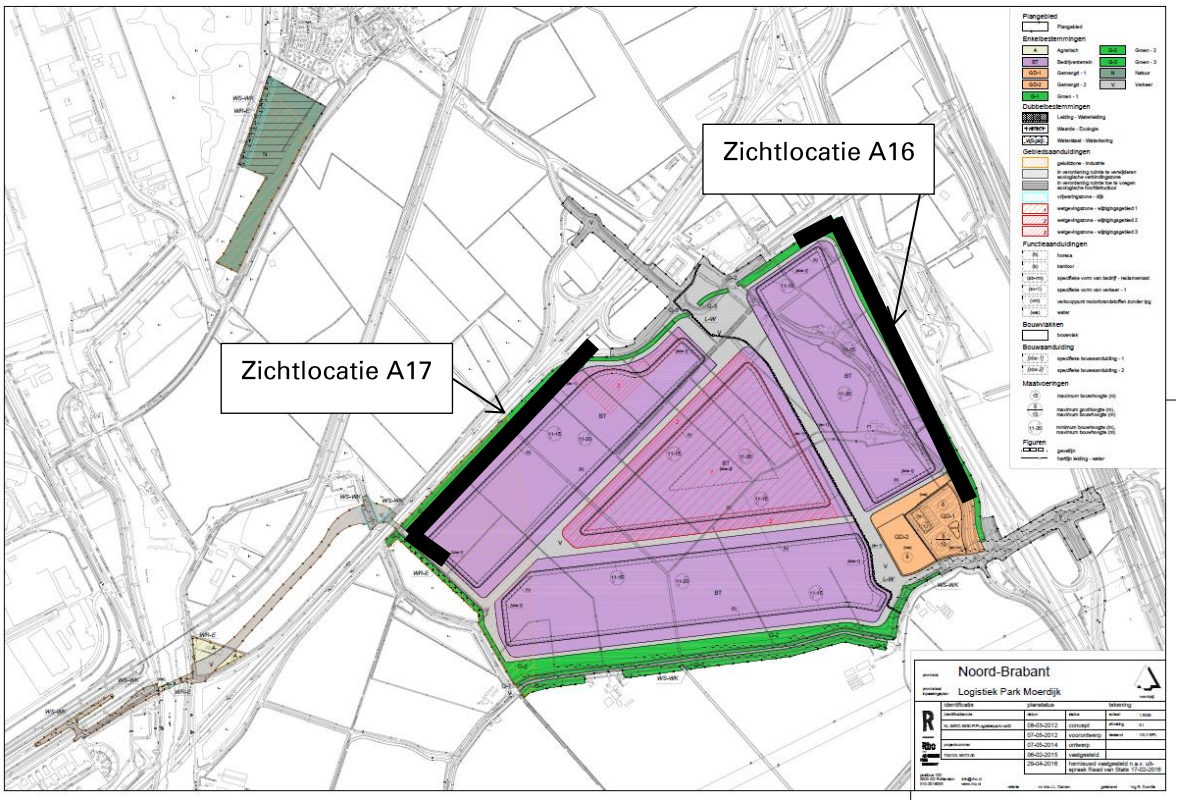
Bron: Stec Groep, 2016

* We gaan uit van een marge op de indicatieve grondwaarde. Dit is een realistische onderhandelingsmarge bij grondprijzen. De bandbreedte geeft dus de boven- en onderkant weer van de marktconforme uitgifteprijs voor het betreffende type kavel. Daarbij hebben we afronding op 5-tallen toegepast in de richting die wij marktconform en realistisch achten in de onderlinge verhouding en marktsituatie tussen de verschillende typen kavels/prijzen.

Ons advies: geef lucht aan de grex en hanteer de onderkant van de bandbreedte

We adviseren de onderkant van de bandbreedte ten aanzien van de geadviseerde uitgifteprijzen in tabel 4 te hanteren. Dit in verband met onzekerheden die inherent zijn aan de uitgifte van bedrijventerreinen, onder andere gelegen in het verschil tussen vraag- en transactieprijzen, onderhandeling door bedrijven en (prijs)concurrentie van andere locaties en gemeenten (binnen en buiten de regio).

*Figuur 6. Situering zichtlocaties LPM**



Bron: PIP provincie Noord-Brabant 29-4-2016; bewerking Stec Groep

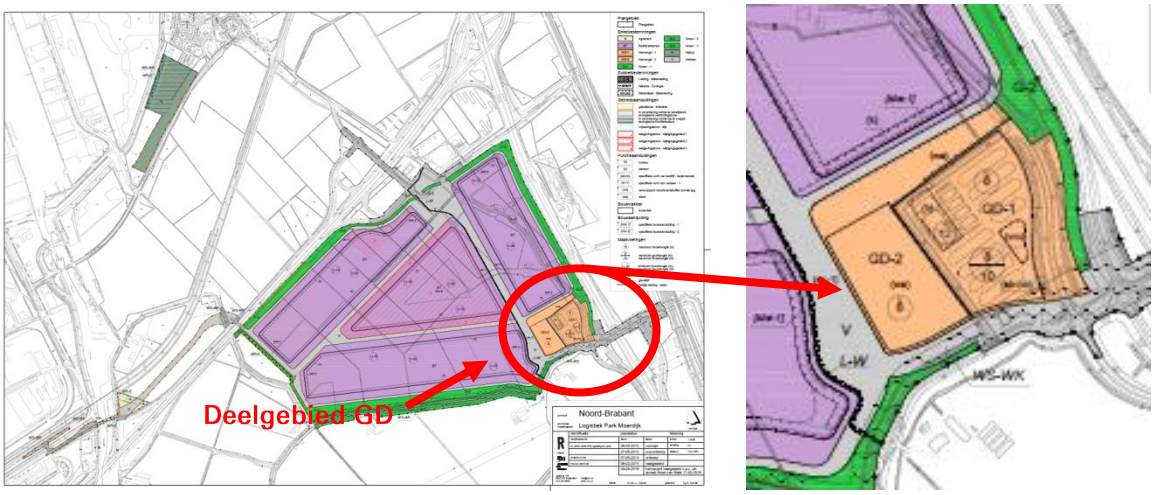
* De bouwvelden worden aan twee zijden bebouwd: een zijde richting A16/A17, een zijde richting interne ontsluiting. Alleen de locaties richting de A16/17 beschouwen we als echte zichtlocaties.

4.3 Taxatie gronduitgifteprijzen voor deelgebieden GD1 en GD2

Activiteiten dienstbaar aan logistiek mogelijk

In de zuidoosthoek is deelgebied GD gelegen. Deze locatie heeft een oppervlakte van circa 8 ha netto en bevat op dit moment, naast het hotel/restaurant de Gouden Leeuw, een tankstation en een parkeerterrein.

Figuur 7. Ligging deelgebied GD



Bron: PIP provincie Noord-Brabant 29-4-2016

Het gebied heeft de bestemming gemengde bedrijvigheid 1 (GD-1) van circa 4,4 ha en gemengde bedrijvigheid 2 (GD-2) van circa 4,2 ha. Op basis van deze bestemmingen zijn in het gebied vestigingsmogelijkheden voor:

- verzorgende, ondersteunende en/of facilitaire aard ten dienste van VAL & VAS-bedrijven op LPM (ten hoogste categorie 3.2 uit Lijst van Bedrijfsactiviteiten;
- horeca (categorie 1);
- verkooppunt voor motorbrandstoffen met LPG;
- verkooppunt voor motorbrandstoffen zonder LPG (ten hoogste categorie 3 van lijst van bedrijfsactiviteiten), en;
- vrachtwagenparkeerterrein.

Hieronder staan de residuele grondwaarden beschreven voor dit deelgebied. Hierbij gaan we uit van 4 cases. Gezien de aard van de bedrijvigheid gaan we in deze cases uit van een f.s.i. van 1.

1. kavels met een gemiddelde verschijningsvorm ten behoeve van traditioneel gemengde bedrijvigheid/activiteiten.
2. kavels met een hoogwaardige verschijningsvorm ten behoeve van traditioneel gemengde bedrijvigheid/activiteiten.
3. kavels voor (vrachtwagen)parkeren.
4. kavels voor een verkooppunt van motorbrandstoffen.

Case 1: kavels met een gemiddelde verschijningsvorm ten behoeve van traditioneel gemengde bedrijvigheid	
Huurniveau	58 euro per m² vvo per jaar
Vormfactor	0,9
Bruto aanvangsrendement	7,8%
Bouw- en bijkomende kosten	525 euro per m² bvo
GRONDPRIJS	**140 – 150 euro per m² kavel**

Case 2: kavels met een hoogwaardige verschijningsvorm ten behoeve van traditioneel gemengde bedrijvigheid	
Huurniveau	65 euro per m² vvo per jaar
Vormfactor	0,9
Bruto aanvangsrendement	7,8%
Bouw- en bijkomende kosten	575 euro per m² bvo
GRONDPRIJS	**170 - 180 euro per m² kavel**

Case 3: kavels voor parkeren	
Opbrengst per parkeerplek	6.000 tot 8.000 euro per parkeerplek
Omvang per parkeerplek	35 m²
Bouwkosten aanleg	70 euro per m²
Overige bouwkosten, o.a. afwatering	15 euro per m²
GRONDPRIJS	**85 euro per m² kavel**

Case 4: grondprijs verkooppunt motorbrandstoffen

Opmerking vooraf: er is weinig marktinformatie voorhanden om de waarde van een tankstation en in het bijzonder de grondprijs te bepalen. We hebben op basis van alle toegankelijke informatie, gesprekken met enkele experts en onze bureau expertise een zo goed mogelijk inschatting gemaakt. We wijzen u er wel op dat de hieronder genoemde getallen een beperkte 'hardheid' hebben en zeer gevoelig zijn voor specifieke omstandigheden. Een kleine wijziging in de parameters brengt grote verschillen in de residuele grondprijs. Het is belangrijk de komende jaren regelmatig te toetsen of de uitgangspunten, en daarmee de grondprijs, nog steeds actueel zijn.

Algemene ontwikkeling is dat de doorzet aan liters per tankstation de afgelopen jaren is gedaald. Ten opzichte van 2013 is het aantal verkochte liters brandstof circa 8% lager. In 2015 is de afzet gestabiliseerd.

<u>Onbemand motorbrandstoffenpunt 250 m² met LPG, locatie A binnen plangebied</u>

Om de grondprijs voor dit tankstation te bepalen, gaan we uit van de omzet en winst die een dergelijk station op deze locatie gemiddeld kan behalen. Vanuit de winst van het tankstation kunnen we de beleggingswaarde bepalen. Vervolgens trekken we de bouwkosten ervan af om de residuele grondprijs te bepalen

Totaal aantal liters/jaar	:	4.750.000
Marge per liter	:	0,02 euro
Winst per jaar	:	95.000 euro
Kapitalisatiefactor	:	5
Beleggingswaarde	:	475.000 euro

Kosten per tankeiland	:	185.000 euro
Aantal tankeilanden	:	2, maximaal 4 opstelplaatsen
Totale bouwkosten	:	370.000 euro

Residuele grondprijs	:	105.000 euro
Per m²	:	420 euro

Bronnen: Rabobank cijfers en trends 2016, CBS, taxatierapporten brandstofpunten 2014, Mobiliteit in Cijfers, Bovag en Rai, 2015, bureau-expertise Stec Groep

Een vergelijking van bovenstaande opzet met een – overigens zeer beperkt beschikbare! – set van referentietransacties en informatie van deskundigen op het vlak van de waardering van tankstations. Daaruit blijkt dat een grondprijs van € 420-450 per m² voor dit plot marktconform is.

Motorbrandstoffenpunt zonder LPG, met maximale omvang van het aanduidingsvlak, locatie C binnen plangebied
Daarnaast is een tweede tankstation voor personenauto's voorzien. De omvang van dit station is niet bepaald, maar mag maximaal de omvang van het aanduidingsvlak zijn. Om de grondwaarde voor dit station indicatief te bepalen gaan we volgens dezelfde opzet te werk. We gaan uit van een tankstation met tankshop van circa 1.000 m² grondoppervlak.

Totaal aantal liters/jaar	:	4.000.000
Marge per liter	:	0,02 euro
Totale marge brandstof	:	80.000 euro
Totale marge tankshop	:	125.000 euro
Kapitalisatiefactor	:	6
Beleggingswaarde	:	1.230.000 euro

Kosten per tankeiland	:	185.000 euro
Aantal tankeilanden	:	4, maximaal 8 opstelplaatsen
Kosten tankshop per m²	:	2.000
Omvang tankshop	:	120 m²
Totale bouwkosten	:	980.000 euro

Residuele grondprijs	:	250.000 euro
Per m²	:	250 euro

Bronnen: Rabobank cijfers en trends 2016, CBS, taxatierapporten brandstofpunten 2014, Mobiliteit in Cijfers, Bovag en Rai, 2015, bureau-expertise Stec Groep
Op basis van referentiegegevens achten we dat € 240-250 per m² voor dit station een goede richtprijs is.

Voor eventuele horecavestigingen op deze locatie, denk aan een Van der Valk of McDonalds, komen de grondwaarden aanzienlijk hoger te liggen. Deze zijn echter maatwerk en zullen specifiek per actuele case moeten worden bepaald.

4.4 Prijsindex

De in deze rapportage geadviseerde prijzen zijn gebaseerd op prijspeil 1 januari 2016. Relevant voor het grondexploitatieplan is natuurlijk ook de verwachte prijsontwikkeling in de komende jaren. Immers, eerste uitgifte op LPM zal bijvoorbeeld niet voor 2017 plaatsvinden en is gefaseerd tot en met 2029 (afbouw in 2030).

De prijsontwikkeling op korte en middellange termijn hangt van veel factoren af. De belangrijkste aspecten:
- marktperspectief logistiek
- ontwikkeling van huurprijzen en bruto aanvangsrendementen in logistiek
- ontwikkeling inflatie, waaronder de bouwkosten voor logistiek vastgoed.

Met name voor de korte en middellange termijn zijn de bovenstaande aspecten positief voor de ontwikkeling van de grondprijs. De verwachtingen over de inflatie zijn gematigd met circa 1% gemiddeld per jaar (CPB, 2015). Mede gezien de grote economische onzekerheden op lange termijn achten wij het verstandig om conservatief te zijn aan de opbrengstenkant.

Omdat een prijsstijging in de huidige markt beperkt is adviseren wij om de komende jaren zeer beperkt rekening te houden met een indexatie in het exploitatieplan (0%). Daarna is een indexatie wel realistisch (circa 1%). We adviseren om uw grondprijzen elke 2 jaar te herijken. Zo houdt u het beste grip op de markt(ontwikkelingen) en kunt u uw exploitatieplan hierop aanpassen.

We stellen voor de volgende indexatie te hanteren:

Jaar	Advies indexatie
2016	0%
2017	0%
2018-2029	Jaarlijks 1%