

Bijlage 2 - Logistieke DNA regio Arnhem Nijmegen

1. Perspectief

In deel 1 van dit onderzoek is op basis van het landelijk geaccepteerde concept van het logistieke sectorhuis op vernieuwende wijze het belang van de sector logistiek in de regio Arnhem Nijmegen inzichtelijk gemaakt. Hieruit kwam naar voren dat de logistieke sector cijfermatig gezien een belangrijke pijler is in de regionale economie van de stadsregio. Ook is inzichtelijk dat een groot verschil in (relatieve) werkgelegenheid zichtbaar tussen de verschillende gemeenten en subregio's. De logistieke werkgelegenheid is procentueel vooral geconcentreerd in de gemeenten langs de A12- en A15-corridors, zoals Duiven, Montferland en Overbetuwe, terwijl in de steden Arnhem en Nijmegen de logistieke werkgelegenheid procentueel onder het gemiddelde van de regio ligt.

Een kort vergelijk van de werkgelegenheid in verschillende (spreekpunt)sectoren in de regio is als volgt:

Sector	Werkzame personen
Logistiek	Ca. 25.000
Energie- en Milieutechnologie	Ca. 20.000
Zorg en welzijn (Life and Technology)	Ca. 50.000
Semiconductors	Ca. 10.000
Mode en vormgeving	Ca. 25.000

Uit: (concept) Reader Building Bridges op basis van PWE (2010) Provincie Gelderland.

De conclusie uit bovenstaande tabel is dat ook in absolute getallen de logistieke sector een van de belangrijke zwaartepunten is in de regionale economie.

Naast het inzichtelijk maken van het belang van de logistiek door middel van absolute indicatoren als werkgelegenheid is in de regio Arnhem Nijmegen het belang van de logistiek ook op een andere, meer integrale, manier in perspectief gebracht. Zo komt uit deel 1 naar voren dat de logistiek zich kenmerkt als een sector waarin een groot aantal verschillende *functies* aanwezig zijn, van management tot en met operationele uitvoering. Dit brengt met zich mee dat vanuit alle lagen van de beroepsbevolking mensen nodig zijn om het werk te vervullen, met diverse opleidingsniveaus. In dit deel van het onderzoek zal op dit thema verder worden ingegaan. Ook is het van belang om de logistiek te analyseren door het plaatsen van diverse trends die vanuit diverse schaalniveaus op *ons afkomen*.

De term 'op ons afkomen' refereert naar de volgende trends voor de komende jaren:

- (1) een toename van groei van de wereldhandel, wat vooral een groei in de mondiale zeevaart met zich meebrengt
- (2) de opkomst van logistieke innovaties als ketenregie en synchromodaliteit, die door het Topteam Logistiek naar voren zijn gebracht
- (3) de toename van het gebruik van binnenvaart en spoor in Nederland, mede om de containers van en naar Maasvlakte II te vervoeren
- (4) de groei van congestie op het regionale wegennet, en
- (5) de toename van clustering van logistieke activiteiten op specifieke bedrijventerreinen.

Deze vijf en andere economische ontwikkelingen hebben een doorwerking op de concurrentiekracht van onze regionale economie. Om dit te illustreren wordt een voorbeeld gegeven:

Toename wereldhandel direct merkbaar in Regio Arnhem-Nijmegen:

Door de toename van de wereldhandel in de komende decennia zal de overslag van goederen via (onder andere) de Rotterdamse Haven naar verwachting fors toenemen. Deze goederen dienen (zo snel mogelijk) te worden vervoerd naar diverse klanten in het achterland. Hierdoor neemt de druk op het gebruik van de diverse modaliteiten toe. Dat wil zeggen, het gebruik van spoor-, weg- en waterverbindingen tussen de havens en het Europese achterland zal de komende decennia toenemen. Deze goederenstromen doorkruizen onze regio via de Waal, A15 en Betuweroute. De vraag die rijst is of wij alleen de lasten van deze toename van stromen willen hebben (lees: luchtverontreiniging, congestie, afname veiligheid) of dat wij ook van de lusten (lees: toename logistieke bedrijvigheid en verdediging concurrentievoordeel regio Arnhem Nijmegen) willen profiteren, en daarom activiteiten rondom deze goederenstromen in de regio willen faciliteren.

Zoals in deel 1 wordt aangegeven kan met een strategisch logistiek hotspot beleid de kans voor het aantrekken en ondersteunen van logistieke activiteiten in de regio Arnhem Nijmegen beter benut worden. In deel 2 van dit onderzoek wordt inzicht geboden in het logistieke DNA van de regio door het analyseren van acht business cases. Dit DNA kan de aanzet zijn voor de invulling van een strategisch hot spotbeleid. Er zijn interviews gehouden met 8 grotere logistieke bedrijven in de regio, te weten:

- Retailers AS Watson (o.a. van Kruitvat), Nedac Sorbo
- Producenten: Banken Champignons
- Logistieke dienstverleners: Cornelissen Transport, Dachser, TNT Duiven, Visser Transport, Wim Bosman/Mainfreight)

Op basis van deze gesprekken zijn de huidige en toekomstige behoeften van de logistieke sector in de regio Arnhem Nijmegen beter in kaart gebracht en onderbouwd. Daarbij is niet alleen gekeken naar de vraag en het aanbod van het bedrijfsleven in de regio Arnhem Nijmegen. Ook is gekeken naar partijen buiten onze regio, zo zijn gesprekken geweest met belangrijke logistieke stakeholders in geheel Nederland, te weten de zeecontainer terminal ECT, de Rotterdamse Haven, de Regio Venlo, de Regio Twente, Provincie Gelderland en vastgoedspecialist DTZ Zadelhoff. Daarnaast worden een aantal suggesties gedaan die uitmonden in een investeringsagenda voor de regio

2. Logistieke hotspot: Hoe meten we het DNA?

2.1 Methode logistieke hotspot

Om de prestaties van logistieke regio's inzichtelijk te maken wordt veelal gebruik gemaakt van de volgende logistieke indicatoren voor een hot spot¹:

- (1) aanwezigheid goede infrastructuur,
- (2) beschikbaarheid van grond en panden,
- (3) bereikbaarheid logistieke knooppunten,
- (4) beschikbaarheid personeel/opleidingen,
- (5) medewerking overheid/gemeenten en

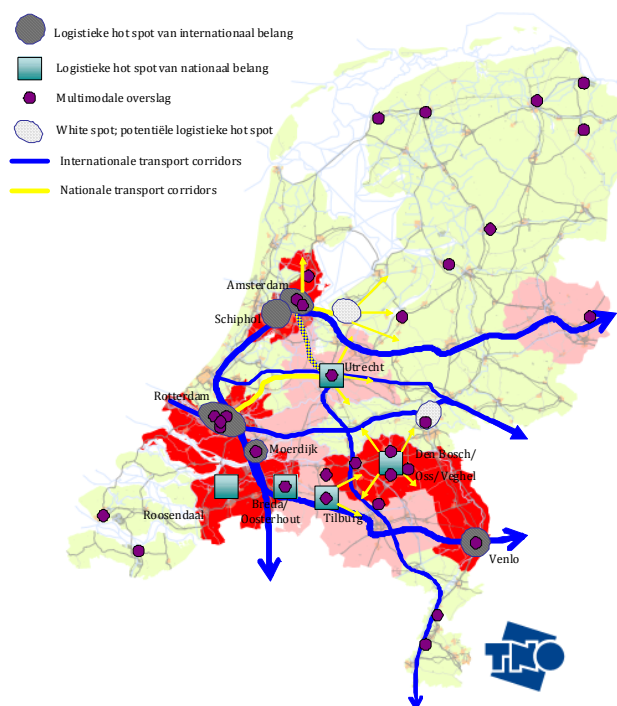
¹ http://www.logistiek.nl/dossierartikelen/did519-De_criteria_voor_de_logistieke_kaat.html

(6) inzetbaarheid/motivatie personeel.

Deze indicatoren worden meegenomen in een jaarlijkse *hotspotverkiezing van het toonaangevende maandblad Logistiek Magazine*. De indicatoren zijn voor discussie vatbaar², maar geven wel een goed beeld van het vestigingsklimaat voor logistieke bedrijven. Ook wordt het middel 'hotspot' veelal ingezet voor publicitaire doeleinden (profilering, marketing). Gedurende de afgelopen jaren noteert de regio Arnhem Nijmegen ongeveer een 6^{de} plaats op de ranglijst van logistieke hot spots. Dit is geen slecht resultaat, echter zou je gezien de ligging van de regio tussen de *mainports* en het achterland een hogere positie mogen verwachten.

Een alternatief voor de *Hotspotverkiezing* is de onderbouwde methode volgens TNO³ waarbij wordt uitgegaan van een regio met een sterk cluster van bedrijven met (inter-)nationaal onderscheidende logistieke activiteiten. De onderliggende indicatoren zijn (1) werkgelegenheid, (2) infrastructuur, (3) volume van goederenstromen en (4) multimodaliteit. Door het meenemen van het volume van goederenstromen zal dit inherent tot een hogere positie leiden voor de *mainports*. Als gekeken wordt op basis van het TNO onderzoek is de regio Arnhem Nijmegen met de 12^{de} plaats tussen 40 COROP regio's een subtopper. De regio kent goede verbindingen, maar blijft vooral achter in het aantrekken en vasthouden van Europese distributieactiviteiten. Hierin zijn de Brabantse regio's en Venlo meer succesvol, waardoor er ook meer logistieke werkgelegenheid en toegevoegde waarde wordt gecreëerd in deze regio's. De regio Arnhem-Nijmegen is wel 1 van de 2 logistieke white spots in Nederland, waar er potentie is voor logistieke groei.

Figuur 1: Regio Arnhem-Nijmegen is Logistieke Hot Spot met potentie voor groei (bron: TNO 2010)



² <http://www.logistiek.nl/supply-chain/logistiek-vastgoed/did13018-logistieke-hotspots-kritisch-bekeken-edcs-versus-mainports.html>

³ TNO, Quick scan: overzicht van netwerk logistieke hotspots in Nederland

De vraag die daarbij opkomt is wat nodig is om als regio de potentie te verzilveren en een hogere positie te verkrijgen op deze ranglijsten; met andere woorden, hoe kunnen we de logistieke sector in onze regio een stimulans geven? Het gaat daarbij om creatie van nieuwe werkgelegenheid en toegevoegde waarde, want verkiezingen en lijstjes zijn immers geen doel op zich. Belangrijk is te kijken hoe de regio Arnhem Nijmegen de eigen logistieke positie kan versterken, en daarmee ook andere regio's (en mainports) kan ondersteunen om de leidende logistieke positie van Nederland in Europa te versterken. Daarmee versterken we de regionale en nationale economie, en zoals eerder aangegeven, hebben we als doorvoerregio niet alleen de lasten maar ook de lusten van logistiek.

2.2 Methode uitwerking interviews

Voor het uitvoeren van dit onderzoek is expliciet gezocht naar regionaal sterke logistieke spelers die 'in beweging zijn'. Hiermee wordt bedoeld in fysieke beweging, zoals bedrijfsverplaatsing en/of uitbreiding van het aantal m2 warehousing of vervoermiddelen, maar ook minder tastbare bewegingen, zoals het goed inspelen op landelijke logistieke trends zoals duurzame (stedelijke) distributie). Naast pure logistieke bedrijven is gekozen om, ter illustratie en om aan te geven dat de logistiek meer omvat dan rijdende vrachtwagens en 'dozen langs de snelweg', ook een productiebedrijf en twee retailers mee te nemen in het onderzoek.

Bij de interviews zijn diverse onderwerpen aan bod gekomen, deze omvatten: (1) de profielschets van het bedrijf met aanlever- en afleverregio's, (2) de knelpunten die men ervaart in infrastructurele verbindingen, (3) de aard van 'de beweging' (de uitbreiding, de verhuizing, de innovatie), (4) de rol van landelijke ontwikkelingen, (5) specifieke ontwikkelingen t.a.v. andere regio's en mainports, (6) de visie op de toekomst, (7) ontwikkelingen in personeel en duurzame economie (MVO).

3. Samenvatting logistieke ideeën bedrijfsleven

Deze samenvatting geeft de belangrijkste elementen weer van de gesprekken met de 8 regionale bedrijven als dwarsdoorsnede van het bedrijfsleven. Daarnaast zijn elementen uit de gesprekken met externe stakeholders meegenomen

3.1 Bedrijfsleven in de regio

Het logistieke bedrijfsleven in de regio Arnhem-Nijmegen is zeer divers, en de geïnterviewde bedrijven zijn gekozen omdat ze zich onderscheiden. Met andere woorden: de geïnterviewde bedrijven zijn koplopers in de sector die vaak als eerste nieuwe kansen identificeren en oppakken. De belangrijkste elementen uit gesprekken met 8 regionale bedrijven waren de volgende:

1. **Bedrijven hebben wortels in de regio:** Als wordt ingegaan op de locatiekeuze van de diverse bedrijven komt naar voren dat veel bedrijven in de basis *footloose* zijn, ze kunnen de logistieke activiteiten als het moet ook elders uitvoeren. Echter, dit vertrek zullen ze vanwege kapitaalvernietiging en de opgebouwde historie niet (snel) overwegen. Diverse bedrijven zijn (van oudsher) familiebedrijven en hebben daarmee een sterke binding met de regio. Maar ook niet-familiebedrijven hebben binding met de regio.
2. **Hoog arbeidsethos van werknemers:** Een ander belangrijke uitkomst, die overigens ook samen hangt met de kapitaalvernietiging, is de arbeidsethos van de werknemers. Bedrijven geven unaniem aan dat hun personeel zeer belangrijk is, en dat het personeel in de regio een hogere motivatie heeft dan in andere regio's. Steevast wordt aangegeven dat we hier trots op kunnen zijn, wel met de kanttekening dat deze motivatie door de tijdsgeest aan inflatie onderhevig is. Dit noopt de bedrijven tot creativiteit om hun werknemers gemotiveerd te houden.

3. **Aanbod van goed personeel aandachtspunt:** Daarnaast geven bedrijven aan dat een toename van (logistieke) bedrijvigheid samen dient te gaan met het beschikbare aanbod van geschikt personeel. Zonder balans in vraag en aanbod van werknemers leidt dit tot risico's (onzekerheden) en een verslechtering van het concurrentievoordeel dat momenteel in de regio aanwezig is.
4. **Infrastructuur geeft kansen, maar congestie is ook bedreiging :** Bedrijven geven aan dat de ligging op de noord-zuid en west-oost assen gunstig is. Echter, hierbij zijn enkele nuanceringen te maken. Zo wordt aangegeven dat vanuit de A-12 zone (m.n. Euregionaal Bedrijventerrein Montferland) men (nog net) in staat is om de landelijke distributie in heel Nederland te verzorgen. De toename van congestie leidt tot risico's in de bevoorrading. Om deze reden is het voor een logistiek bedrijf met zijn eigen maakafdeling niet de meest interessante locatie om de nationale distributie te verzorgen. Een voorbeeld hiervan is bijvoorbeeld Centraal Boekhuis, die centraler in Nederland gesitueerd is voor zijn nationale distributie (Culemborg).
5. **Kansen in VAL/VAS dienstverlening :** Het onderscheidende karakter van deze regio ligt mede in het feit dat het een geschikte locatie voor logistieke bedrijven met een import- en/of exportfunctie. Deze regio is bij uitstek geschikt om waarde toe te voegen door middel van onder andere Value Added Logistics (VAL) activiteiten en deze verder te brengen in de logistieke keten. Voorbeelden hiervan zijn legio, zo heeft Wim Bosman/Mainfreight speciale afspraken met tractorbouwer John Deere uit Amerika. Op de terreinen van Bosman worden de kale tractoren geassembleerd en op afroep naar klanten in Europa (en verder) geleverd. Door middel van deze activiteiten wordt werkgelegenheid en toegevoegde waarde gecreëerd die de regionale economie versterken.

De 8 geïnterviewde bedrijven zijn dus volop in beweging en zijn veelal een belangrijke lokale (en regionale) werkgever. Veelal geven zij aan dat zij bereid zijn te investeren in innovatie logistieke activiteiten in de regio. Dit uit zich onder meer in hechtere samenwerking met het onderwijsveld, zodat studenten meer kennis over en ervaring met het werken in de logistiek kunnen verkrijgen. Men is over het algemeen tevreden over de rol van gemeenten, die in de meeste gevallen proactief meedenkt. Gemeenten specifiek en overheden in het algemeen dienen zich volgens het bedrijfsleven faciliterend en stimulerend op te stellen. Dit vertaalt zich in een aantal bedrijfsloversijgende thema's op het gebied van infrastructuur die bedrijven in de regio belangrijk vinden:

1. Doortrekken A15 is een must voor robuuste regio en verlaging congestie om nationale distributie te kunnen blijven doen.

Het doortrekken van de A15 leidt niet alleen tot een verbetering van de interne mobiliteit van de regio Arnhem Nijmegen, het versterkt het netwerk op Noordwest Europese schaal. De doortrekking van de A15 biedt het bedrijfsleven kansen om hun logistieke activiteiten effectiever en met minder tijdsverlies uit te voeren. Zonder de doortrekking van de A15 en aanhoudende congestie op de snelwegen raken bedrijven geïsoleerd en zijn zij niet meer in staat om op het juiste moment op de juiste plaats te leveren.

2. Slimme verkeersoplossingen, die naast extra asfalt, een significante bijdrage leveren voor de afname van congestie.

Naast extra asfalt zijn in de regio initiatieven op het gebied *Beter Benutten*. Beter Benutten zoekt naar slimme oplossingen om de congestie op het wegennet te verbeteren. Op het gebied van personenvervoer zijn diverse ontwikkelingen zichtbaar. Denk hierbij aan het prijsbeleid op de

Regioring. Congestie is voor een groot deel aanwezig in de ochtend- en avondspits. Door het geven van een incentive om buiten de spits te bewegen is een afname van 1.000.000 kilometers⁴ per jaar gemeten. Dit heeft een grote uitwerking op de hoeveelheid congestie.

ok op het gebied van goederenvervoer zijn diverse oplossingen aangedragen. Zo zou ook een incentive voor het goederenvervoer buiten de spits kunnen worden ontwikkeld. Vrachtwagen die buiten de spits bewegen zouden een bepaalde vergoeding kunnen krijgen. Echter, dient de oplossing niet alleen in een financiële prikkel hoeven te liggen, maar bijvoorbeeld juist in een betere toegang tot de binnenstad.

Concreet hebben de steden van Arnhem en Nijmegen (met de twee grote bijbehorende stadscentra) de eerste stappen gezet naar een slimmere en duurzame bevoorrading van hun steden. Zo is het mogelijk om in Arnhem langer in het winkelgebied aanwezig te zijn voor bevoorrading indien de vrachtwagens meer gebundelde vracht vervoeren. Nijmegen heeft beleid vastgesteld waarin het mogelijk is om met stille (en schone) voertuigen de binnenstad te beleveren in een avondvenster. Door deze initiatieven wordt het mogelijk voor transportondernemers om een sluitende businesscase te hebben om steden te bevoorraden op een wijze waardoor een hogere mate van bundeling en verschoning van het wagenpark mogelijk wordt gemaakt. Dit is een voorbeeld van het faciliterende karakter dat, volgens het bedrijfsleven, de overheden zouden moeten hebben. De volgende stap is om verder afstemming te zoeken tussen Arnhem en Nijmegen en breder. Immers heeft het bedrijfsleven baat bij afstemming van toelatingsbeleid tussen gemeenten in heel Nederland.

3. Bij de ontwikkeling van bedrijfslocaties integraal rekening houden met de beschikbaarheid en bereikbaarheid van multimodale infrastructuur.

Bedrijven hebben steeds een steeds grotere behoefte aan inzicht in hun (bedrijfs)risico en daarmee de continuïteit van hun bedrijf. Risk Management is immers op hoofdkantoren, maar ook in het MKB, een belangrijk onderdeel van de bedrijfsvoering. Door de eerder geschetste toename van de goederenstromen zal een toename van de druk op het wegennet merkbaar zijn. Dit leidt tot een *'sense of urgency'* om te kijken of een rendabele businesscase ook via andere modaliteiten (spoor, water, lucht) haalbaar is. Naast bedrijfseconomische redenen spelen duurzaamheidsaspecten een belangrijke rol. Een verlader als AS Watson (o.a. Kruitvat) te Heteren, heeft een grote ambitie aangaande duurzaamheid. Zo streven zij naar verschoning van de (logistieke)keten en pakken hun maatschappelijke verantwoordelijkheid. In het algemeen is de trend dat verladers steeds meer van hun vervoerders eisen dat zij middels schonere brandstoffen en/of schonere modaliteiten vervoeren.

Dit leidt ertoe dat bedrijven gebruik willen maken en dus aanwezig willen zijn in de nabijheid van diverse modaliteiten. (1) De aanleg van laad- en loskades, (2) het gebruik van havens als BCTN en Emmerich en (3) een aantakking op de Betuweroute zijn bij veel bedrijven prioriteit. Niet alleen vanaf dit perspectief(nl. toename goederenstroom) zal het gebruik van andere modaliteiten toenemen. Ook door de toename van vervoer over andere modaliteiten worden de kosten om gebruik te maken van deze modaliteiten gedrukt. Deze versterkende positieve cirkel dient te worden gefaciliteerd. De regio Arnhem Nijmegen heeft alle modaliteiten binnen handbereik liggen en zou hiervan ook maximaal dienen te profiteren.

Aanhaking op de Betuweroute wordt ook wel eens in de volgende vergelijking toegepast. Arnhem heeft een HSL station waarmee de regio aansluiting heeft op het Europese (personenspoor)netwerk.

⁴ Persbericht, 30 augustus 2011, Deelnemers Slim Prijzen zorgen voor 3000 spitsmijdingen per dag.

Om die reden is het van belang voor aangrenzende steden en dorpen, zoals bijvoorbeeld Elst, om een verbinding te hebben naar dat station. Deze vergelijking gaat op met de Betuweroute. Een opstappunt op de Betuwelijn zorgt ervoor dat de regio Arnhem Nijmegen is aangetakt op het Europese (goederenspoor)netwerk. Analooch kan de vergelijking getrokken worden met het HSL station Breda dat de regio Breda sterk versterkt. In gesprekken met externe stakeholders is op dit punt nader stil gestaan.

3.2 Externe Stakeholders

Zoals hierboven gemeld is het logistieke DNA van de regio naast met de 8 regionale logistieke bedrijven ook besproken met diverse externe stakeholders. Deze stakeholders hebben gemeen dat ze elk belang hebben bij een goed functionerende regio Arnhem-Nijmegen in hun logistieke netwerk. Tijdens de gesprekken kwamen de volgende elementen naar voren:

- (1) **Behoeftte aan strategische visie op logistieke ontwikkeling:** Stakeholders hebben behoefte aan een visie op logistieke bedrijvigheid in de regio, het liefst gevisualiseerd op een landkaart met de nadruk hoe de regio is aangesloten op het Noord-West Europese netwerk. In de visiekaart dient het logistieke DNA van de regio naar voren te komen. Zo dienen de diverse modaliteiten aangegeven te zijn op de visiekaart, en de belangrijkste bedrijventerreinen en publieke logistieke activiteiten. Ook de ligging op de grote transportassen en de verhouding met de mainports dient erop weergegeven te zijn. Daarnaast is het zinvol om weer te geven dat de steden Arnhem en Nijmegen hun beleid hebben gericht op verdere facilitering van de Stedelijke Distributie.
- (2) **Gebruik corridors A15 en Betuweroute centraal:** Op het schaalniveau van Oost-Nederland is een ontwikkeling gaande dat steeds meer passagiersvervoer per spoor 'spoorboekloos' dient te zijn. Deze metro-achtige benadering, die voornamelijk in de Randstad zal beginnen, heeft een doorwerking op de capaciteit van het spoorwegennet en daarmee de beschikbare capaciteit voor het goederenvervoer. Op schaal van Oost-Nederland is de prioriteit dat meer goederenvervoer over de Betuweroute zal gaan in plaats van via het bestaande spoorwegennet. Ook dient de doortrekking van de Betuweroute op Duits grondgebied te worden gefaciliteerd, waarbij het van belang is dat het toenemende volume moet kunnen worden verwerkt. In het algemeen benadrukken externe partijen dat de doortrekking van de A-15 erg belangrijk zal zijn voor de robuustheid van de infrastructuur in de regio en de bedrijfszekerheid van de logistieke dienstverleners die op hun infrastructuur moeten kunnen bouwen. Daarnaast biedt de doortrekking tal van nieuwe kansen voor de Regio Arnhem Nijmegen.
- (3) **Meer aandacht voor coördinatie en vraagsturing bij uitgifte bedrijventerreinen:** In het verleden werden bedrijventerreinen veelal niet vanuit een vraaggedreven marktbenadering uitgegeven. Volgens vastgoedspecialist DTZ Zadelhoff verdient het aanbeveling om bij gronduitgifte de vraag in de markt voorop te stellen. Immers, alle partijen hebben belang bij een stabiele en goede werkende vastgoedmarkt. Doordat in het verleden een vraaggestuurde benadering veelal ontbrak zijn in de regio Arnhem Nijmegen diverse bedrijventerreinen met logistieke activiteiten aanwezig en lijken de logistieke activiteiten versnipperd vergeleken met andere regio's. Indien belangrijke spelers op zo'n veelsoortig bedrijventerrein vertrekken is het veelal lastig de hectares opnieuw te vullen met passende bedrijven die synergie opleveren. Leegstand en verloedering ligt daarmee in het verschiet. Door scherp te sturen op de kwaliteit van een terrein kunnen dure revitaliseringsprojecten worden vermeden. Benadrukt wordt dat de regio Venlo een goed voorbeeld is als het gaat om van vraaggedreven uitgifte en samenwerking met het bedrijfsleven.

Samenwerking met ontwikkelaars en instrumenten als parkmanagement verhogen de kwaliteit van de bedrijventerreinen.

- (4) **Ondersteuning van regionaal beleid alternatieve brandstoffen en duurzaam transport:** In de gesprekken met externe stakeholders is tevens aangegeven dat de regio Arnhem Nijmegen sterk inzet op verduurzaming van de vervoerstromen. Zo wordt ingezet op het rijden op LNG als duurzame brandstof voor het (zware) goederenvervoer. Uit gesprekken met de externe stakeholders blijkt dat zij deze visie omarmen en graag zien dat in deze regio meer bedrijvigheid ontstaat met behulp van of rondom het gebruik van LNG en andere duurzame brandstoffen (bijv. Gas en Elektrisch). Ook komt naar voren dat niet één type brandstof overal voor kan worden ingezet. Het is daarbij zoeken naar een mix tussen verschillende brandstoffen. Ook wordt de ontwikkeling van LNG-vulpunten (infrastructuur) in de regio Arnhem Nijmegen voor wegvervoer aangemoedigd. De stakeholders erkennen dat het veelal een 'kip/ei' verhaal is om systeemveranderingen te bewerkstellen. Stimuleringsprogramma's als Truck van de Toekomst (TvdT) en het Innovatieprogramma Klimaatneutrale Steden (IKS) van de gemeente Nijmegen worden als belangrijke bouwstenen gezien om een duurzame transportregio te worden die een concurrentievoordeel kan behalen op de rest van Nederland.

In het verlengde hiervan liggen de mogelijkheden om efficiënter te transporteren middels Lange Zware Voertuigen (LZVs). Momenteel worden de voertuigen veelal ingezet op landelijke trajecten (vanuit DC naar omkoppelpunt), maar er zijn mogelijkheden om dit op Europese schaal in te zetten, mits de wetgeving dit op Europese schaal toe gaat laten. LZVs kunnen een belangrijke bijdrage leveren aan de diverse Europese doelstellingen omtrent verduurzaming van het transport⁵. De best practices die ook in deze regio van toepassing zijn (red. Cornelissen bijv.) kunnen als voorbeeld dienen in Europa.

- (5) **Meer betrokkenheid bij landelijk beleid innovatieve logistiek:** In de gesprekken met externe stakeholders is tevens aangegeven dat de regio Arnhem Nijmegen nog beter in haar beleid kan aansluiten bij landelijke ontwikkelingen. Als het gaat om samenwerking met andere regio's wordt verwezen naar de diverse programma's vanuit diverse ministeries. Zo zijn diverse topteam de afgelopen maanden bezig geweest om generiek advies uit te brengen voor het ministerie van EL&I. Inmiddels zijn de adviezen omarmd en gaat men per sector starten aan de uitvoering. Ook voor het topteam Logistiek is advies uitgebracht. Dit advies resulteert in de oprichting van een Strategisch Platform Logistiek (SPL). Het SPL geeft het ministerie diverse adviezen en bewaakt men de voortgang van het topsector-akkoord. Gestreefd wordt om gezamenlijk, als achterlandregio's⁶, een zetel te bemachtigen in de SPL-raad. Hiermee kunnen belangen van de diverse achterlandverbindingen (die voor een deel generiek van aard zijn), worden vertegenwoordigd. Regio Venlo heeft dit voorstel neergelegd en zal de regie in dat proces nemen.

⁵ White Paper 2020, EC.

⁶ Op initiatief van de NV Regio Venlo worden verkennende gesprekken momenteel ambtelijk voorbereid. Bij deze verkenning zijn de Regio Arnhem Nijmegen, Regio Twente, NV Regio Venlo en de gemeenten Coevorden, Meppel en Venray betrokken. Na deze ambtelijke voorbereiding zal een bestuurlijk overleg plaatsvinden.