

**Buck
Consultants
International**

Het logistieke sectorhuis voor de regio Arnhem-Nijmegen

**- aangevuld concept
13 oktober 2011 -**

Inhoud

Blz.

1	Logistiek Sectorhuis Arnhem-Nijmegen	2
1.1	Definitie van de sector logistiek	2
1.2	Relevante ontwikkelingen in de logistiek	5
1.3	Totale werkgelegenheid vervoer en opslag in Arnhem-Nijmegen (traditioneel)	9
1.4	Aandeel werkgelegenheid en waarde van logistiek in Arnhem-Nijmegen (sectorhuis)	10
1.5	Aandeel werkgelegenheid en waarde logistiek per gemeente in regio	13
1.6	Aanzet SWOT analyse Logistieke hot spot Arnhem-Nijmegen	15

Uitgevoerd in opdracht van:
Stadsregio Arnhem-Nijmegen

Buck Consultants International
Nijmegen, oktober 2011

1 Logistiek Sectorhuis Arnhem-Nijmegen

1.1 Definitie van de sector logistiek

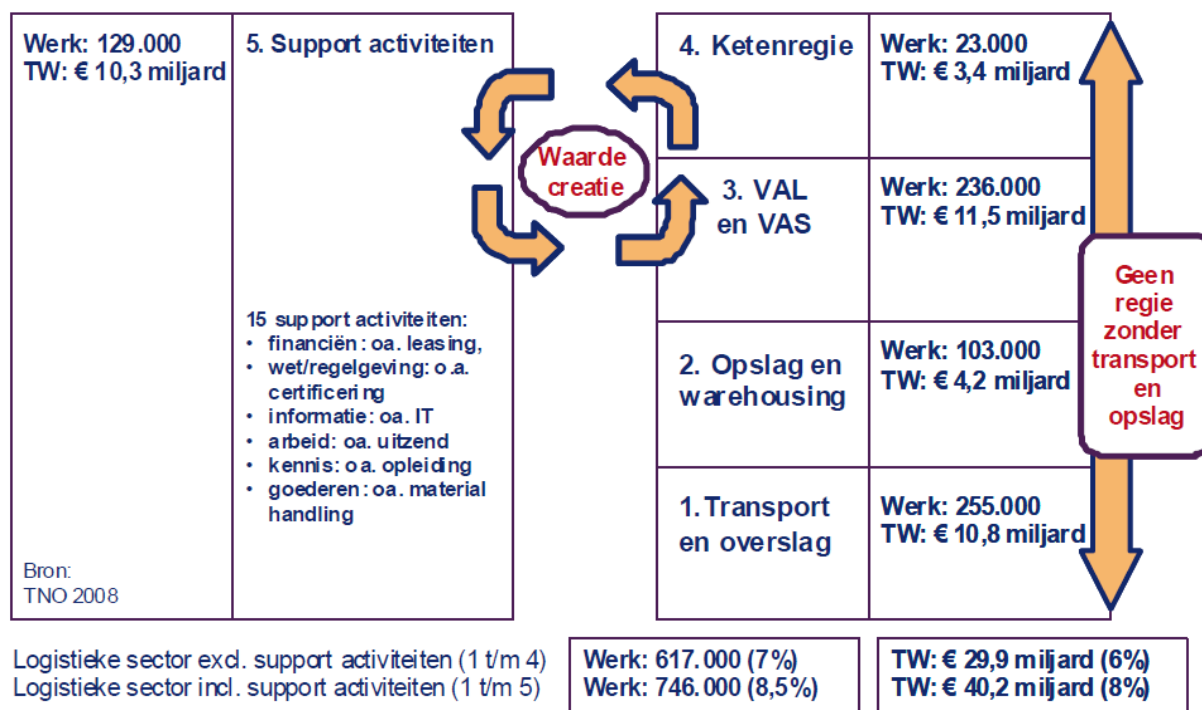
Bij de logistieke sector zijn de eerste gedachten die bij sommige mensen nog steeds opkomen rijdende vrachtwagens en 'dozen langs de snelweg'. Maar deze beeldvorming is achterhaald: de logistieke sector is anno 2011 veel meer dan alleen vervoer en opslag. In verschillende distributiecentra vinden steeds meer waardetoevoegende activiteiten plaats: van ompakken en labelen tot repareren en assembleren. Daarnaast worden er meer en meer diensten aangeboden vanuit deze distributiecentra, zoals afhandeling van garanties en diverse marketing- en trainingsactiviteiten.

De Ministeries van I&M en EL&I en het logistieke kenniscentrum DINALOG hanteren al enige tijd het door TNO opgestelde logistieke sectorhuis als metafoor voor de integrale logistieke activiteiten in Nederland. Dit sectorhuis omvat de volgende 5 'etages':

1. Het fysieke transport en overslag van goederen, vaak uitgevoerd door transportbedrijven en inland terminals;
2. De fysieke opslag en warehousing van goederen, vaak uitgevoerd door transportbedrijven, logistieke dienstverleners en groothandels;
3. Het uitvoeren van Value Added Logistics (afgekort tot VAL), bijvoorbeeld ompakken, labelen, repareren en assembleren van goederen en Value Added Services (VAS), bijvoorbeeld call center activiteiten, training en financiële afhandeling van bijvoorbeeld retouren, vaak uitgevoerd door logistieke dienstverleners;
4. Het besturen en beheersen van goederenstromen via ketenregie, uitgevoerd door supply chain managers bij logistieke dienstverleners maar ook bij verladers en retailers zelf.
5. Het ontwikkelen en aanbieden van support producten en diensten aan de logistieke sector, bijvoorbeeld material handling producten (stellingen etc.), vastgoedontwikkeling, bancaire diensten, uitzenddiensten en opleidingen. Deze producten en diensten worden vaak aangeboden door partijen in de zakelijke dienstverlening.

De waarde en werkgelegenheid van deze vijf 'etages' voor de Nederlandse economie is voor 2007 bepaald op ruim 40 miljard Euro aan toegevoegde waarde en circa 750.000 arbeidsplaatsen. Recentere cijfers zijn nog niet bekend, maar zullen dit jaar door DINALOG opgesteld worden.

Figuur 1 De waarde en werkgelegenheid van de sector logistiek voor de Nederlandse economie in 2007



Bron: TNO, input voor Commissie van Laarhoven, 2008

In de logistiek wordt er meer en meer waarde en werkgelegenheid gecreëerd door bedrijven in het bovenste deel van het sectorhuis (etages 3 t/m 5). Transport en overslag blijven essentieel, maar met VAL, VAS en ketenregie kunnen logistieke bedrijven zich onderscheiden van de concurrentie en zo rendabel blijven werken.

De sector logistiek is dus breder dan alleen de activiteiten van in de sector vervoer en opslag. Ook de logistieke activiteiten van veel groothandelsbedrijven en distributiecentra van verladers en retailers vallen hieronder, en daarnaast de diverse logistieke supportactiviteiten. Ook in Arnhem-Nijmegen is de logistieke sector breder dan alleen vervoer en opslagactiviteiten. Een paar voorbeelden:

- Vrijwel alle verladers, zeker de grotere als H.J. Heinz, Notenboom Trailers en Norske Skog/Parenco, hebben een afdeling logistiek of supply chain management. De logistieke managers van deze organisaties doen in feite aan ketenregie.
- Er zijn diverse groothandels in Arnhem-Nijmegen, waaronder Europese distributiecentra als die van CEVA. Vanuit haar Control Tower in Wijchen regisseert CEVA Logistics de vervoersstromen voor diverse klanten. Vanuit deze locatie worden met 50-75 medewerkers duizenden zendingen per dag gemanaged, krijgt de klant "visibility" en worden, indien nodig, corrigerende acties ondernomen voor transporten die vertraging oplopen. Met als uiteindelijk doel om de zendingen op de gewenste dag (en eventueel tijd) op de gewenste plaats tegen de laagst mogelijke kosten af te leveren.
- Logistieke supportdiensten worden geleverd door o.a. de Radboud Universiteit Nijmegen, de Hogeschool Arnhem-Nijmegen, uitzendbureaus, adviesbureaus,

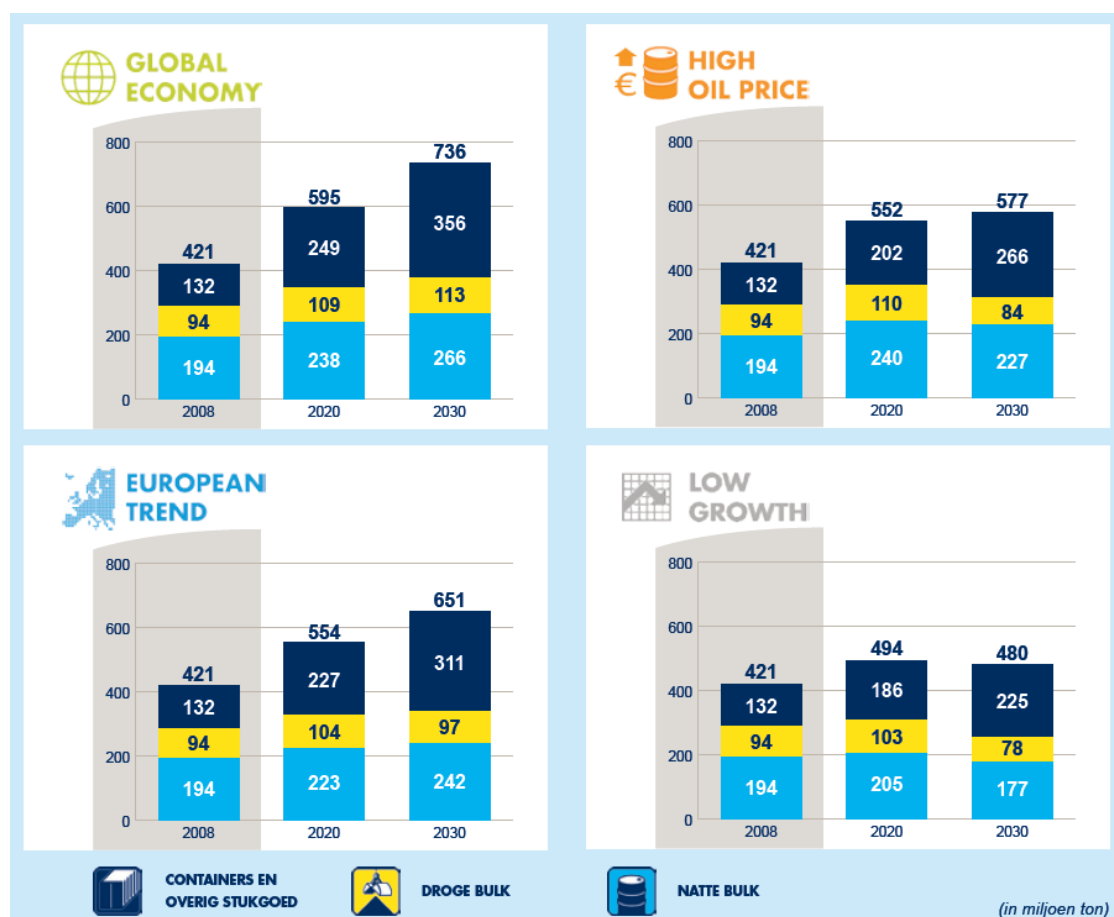
aanbieders van logistiek materiaal (vervoer en warehouse) zoals Lalesse in Doesburg etc.

1.2 Relevante ontwikkelingen in de logistiek

De logistieke wereld is in beweging, en dit biedt kansen maar geeft ook bedreigingen voor bedrijven met logistieke activiteiten in Arnhem-Nijmegen. Vijf van de belangrijkste relevante ontwikkelingen zijn de volgende (van mondiaal naar regionaal schaalniveau):

- **Groei wereldhandel en overslag in havens Rotterdam en Antwerpen:** De haven van Rotterdam heeft onlangs (mei 2011) haar Havenvisie 2030 gepubliceerd, waarin 4 scenario's zijn opgesteld voor de verdere groei van de overslag in de haven. In elk van deze scenario's neemt de overslag van containers in ieder geval fors toe. De reden is dat Rotterdam in de komende jaren met Maasvlakte 2 een forse uitbreiding van container-overslagmogelijkheden krijgt, terwijl daarnaast Rotterdam in Europa meer en meer een concurrentievoordeel krijgt omdat de allergrootste schepen er aan kunnen meren.

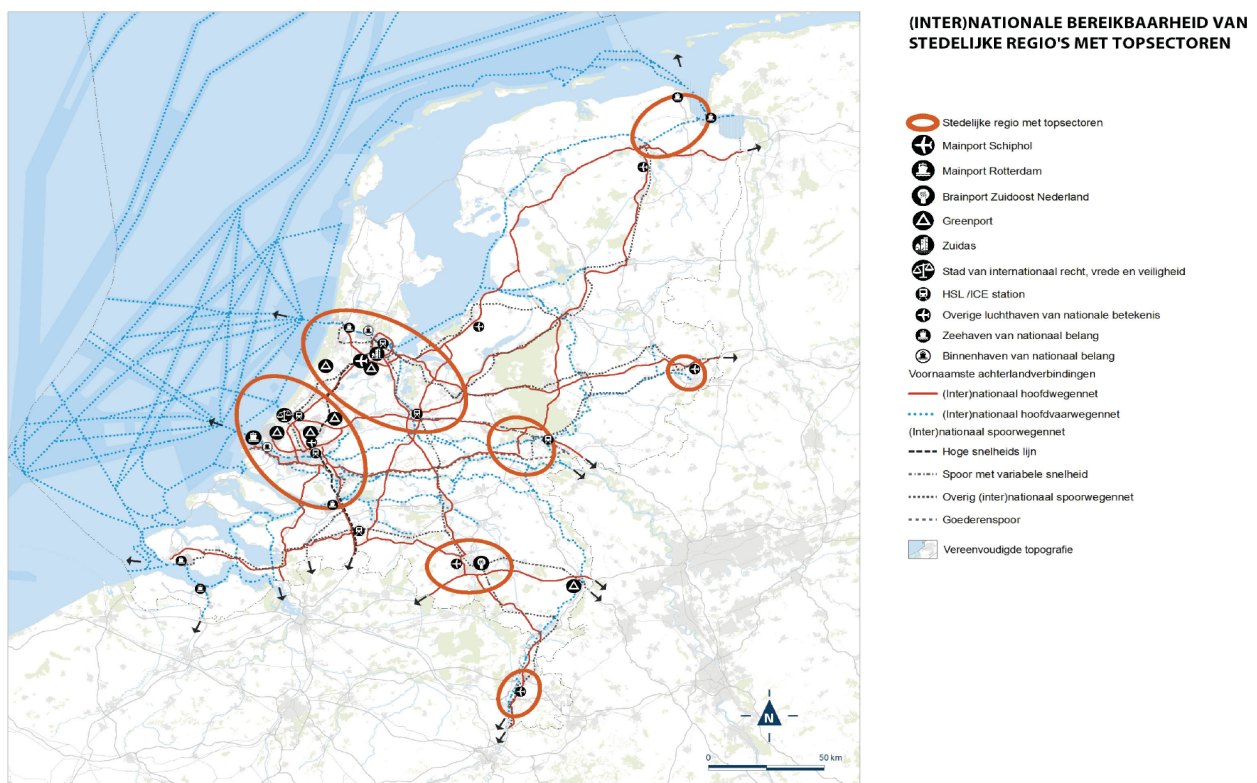
Figuur 2 Verwachte groei overslag Haven Rotterdam t/m 2040 in vier verschillende economische scenario's



Bron: Haven Rotterdam, 2011

- **Opkomst van logistieke innovaties als ketenregie en synchromodaliteit:** De Nederlandse overheid en bedrijfsleven zet gezamenlijk in op de verdere ontwikkeling van de logistieke sector als één van de speerpunten van Nederland. Dit biedt vruchtbare grond voor verdere logistieke innovaties als ketenregie en synchromodaliteit. Dit laatste betekent dat afnemers naadloos gebruik kunnen maken van verschillende modaliteiten naast elkaar, en ook kunnen switchen tussen deze modaliteiten, en deze mogelijkheid is in Arnhem-Nijmegen met weg en binnenvaart aanwezig. De regio Arnhem-Nijmegen is bovendien erkend als een stedelijke regio met topsectoren door het Rijk

Figuur 3 Regio Arnhem-Nijmegen stedelijke regio met topsectoren, waarvoor internationale bereikbaarheid essentieel is



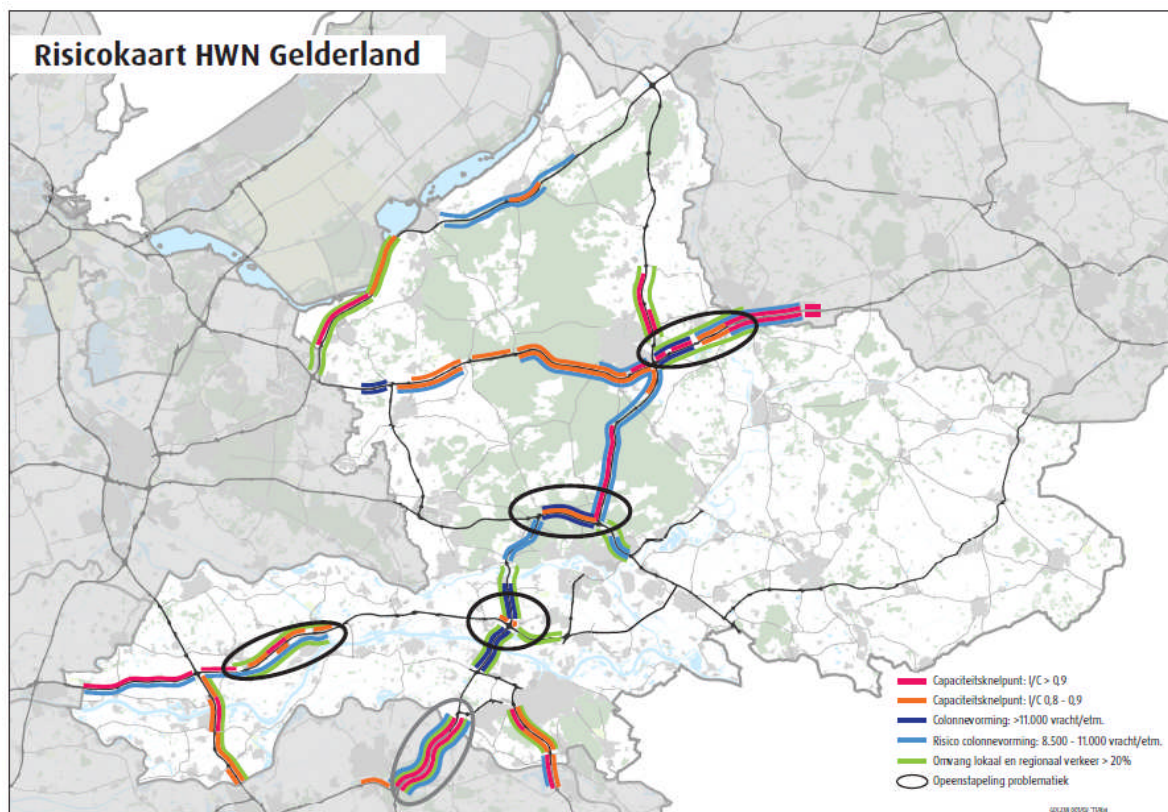
Bron: Ministerie I en M, Structuurvisie Ruimte, 2011

- **Verdere toename van gebruik binnenvaart en spoor in Nederland voor containervervoer:** De binnenvaart en het spoor krijgen een steeds groter marktaandeel in het vervoer van containers van en naar de havens, ten koste van het wegvervoer. Hier zijn meerdere redenen voor, zo is het gebruik van de binnenvaart en het spoor voor containervervoer vaak competitief en goedkoper (15-25% bij binnenvaart), steeds meer betrouwbaar en duurzamer dan het wegvervoer, en wordt de frequentie van de dienstverlening steeds beter. De binnenvaart en het spoorvervoer spelen ook voor Arnhem-Nijmegen een belangrijke rol, met de CTN in Nijmegen als containeroverslagterminal, mogelijke binnenvaart ontwikkelingen bij Arnhem/Duiven, en de Betuweroute met een

mogelijke ontwikkeling van het CUP in Overbetuwe als kans. De meeste bedrijven in Arnhem-Nijmegen die gebruik maken van containeroverslag importeren of exporteren containers via de Rotterdamse haven, en de verwachting is dan ook dat de aan- en afvoer van containers naar en vanuit de regio Arnhem-Nijmegen ook flink zal groeien. Ook de overslag van droge bulk neemt trouwens toe in de haven van Rotterdam voor diverse scenario's, naar dit zal naar verwachting minder impact hebben op de havens in Arnhem-Nijmegen. De reden is dat de meeste bulk die overgeslagen wordt in Rotterdam naar vaste klanten in het (Duitse) achterland gaat, en niet naar de regio (bijvoorbeeld kolen en erts).

- **Groei van congestie op snelwegen van en naar Arnhem-Nijmegen:** Recent onderzoek wijst uit dat alle snelwegen in de Stadsregio te maken krijgen met knelpunten voor het vrachtvervoer in het Global Economy scenario van het CPB, die in figuur 4 zijn samengevat. De knelpunten zijn de volgende:
 - o Capaciteitsknelpunt + colonnevorming op A12 tussen knooppunt Grijsoord en Waterberg, en risico op colonnevorming op A12 tussen knooppunt Waterberg en afslag Arnhem-IJsseloord
 - o Capaciteitsknelpunt op A50 vanaf knooppunt Waterberg naar Apeldoorn
 - o Colonnevorming op A50 over de Waalbrug (en capaciteitsknelpunt verder in Noord-Oost Brabant)
 - o Capaciteitsknelpunt op A73 vanaf Nijmegen naar Venlo

Figuur 4 Verwachte toekomstige knelpunten op snelwegen in Gelderland (groei: Goudappel Coffeng 2011)



Wanneer deze knelpunten niet opgelost worden, zal de congestie een risico zijn voor het aantrekken van logistieke bedrijvigheid in de stadsregio. De binnenvaart is een alternatieve oplossing naast het wegvervoer, maar de vraag is of het gezien de toekomstige capaciteiten van de terminals in de regio mogelijk is deze groei te faciliteren.

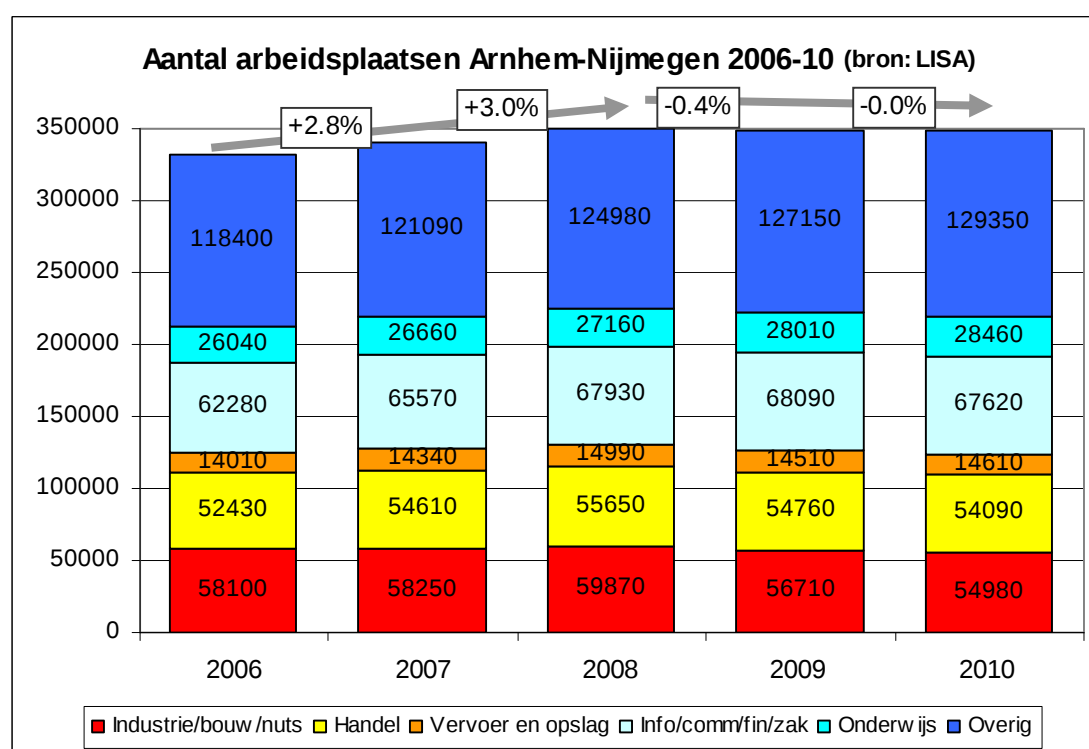
- ***Verdere ruimtelijke clustering van logistieke activiteiten in hot spots/logistieke parken:*** Meer en meer zoeken bedrijven bij nieuwe vestiging of uitbreiding van de activiteiten naar mogelijkheden om te clusteren, en fysiek dicht bij elkaar te zitten. Dit geeft namelijk mogelijkheden tot operationele samenwerking, innovatie en bundeling, en maakt het ook makkelijker om intermodale diensten op te zetten. Het Logistieke park Bijsterhuizen en wordt in het Jaarboek Logistieke Parken 2011 erkend als een van de 30 Logistieke Parken in Nederland. Het bedrijventerrein biedt ook volop mogelijkheden als Logistiek Park, waar de mogelijkheid tot clustering ondanks de huidige economische dip in de toekomst een mogelijk aanzuigende werking op nieuwe logistieke bedrijven en activiteiten heeft.

Deze vijf trends en ontwikkelingen, van mondiaal tot regionaal, laten vooralsnog zien dat er potentieel kansen zijn voor de logistieke sector in de regio Arnhem-Nijmegen. Echter, dit succes zorgt ook voor bedreigingen op het vlak van de bereikbaarheid van de regio. Concreet zijn deze bedreigingen merkbaar in de soms dagelijkse congestie op de snelwegen in de regio, vooral bij de Waalbruggen en op de A12, en op enkele ontsluitingswegen naar bedrijventerreinen.

1.3 Totale werkgelegenheid vervoer en opslag in Arnhem-Nijmegen (traditioneel)

De totale werkgelegenheid in de regio Arnhem--Nijmegen bedroeg in 2010 in totaal een kleine 350.000 arbeidsplaatsen (Bron: LISA Database op www.lisa.nl, 2011). Dit betekende een stabilisatie ten opzichte van 2009 en een kleine daling ten opzichte van 2008. De oorzaak is de economische dip. Van 2006 t/m 2008 was de jaarlijkse groei in werkgelegenheid een kleine 3%, terwijl die sindsdien dus gestagneerd is.

Figuur 5 Ontwikkeling in aantal arbeidsplaatsen in Arnhem-Nijmegen 2006-2010



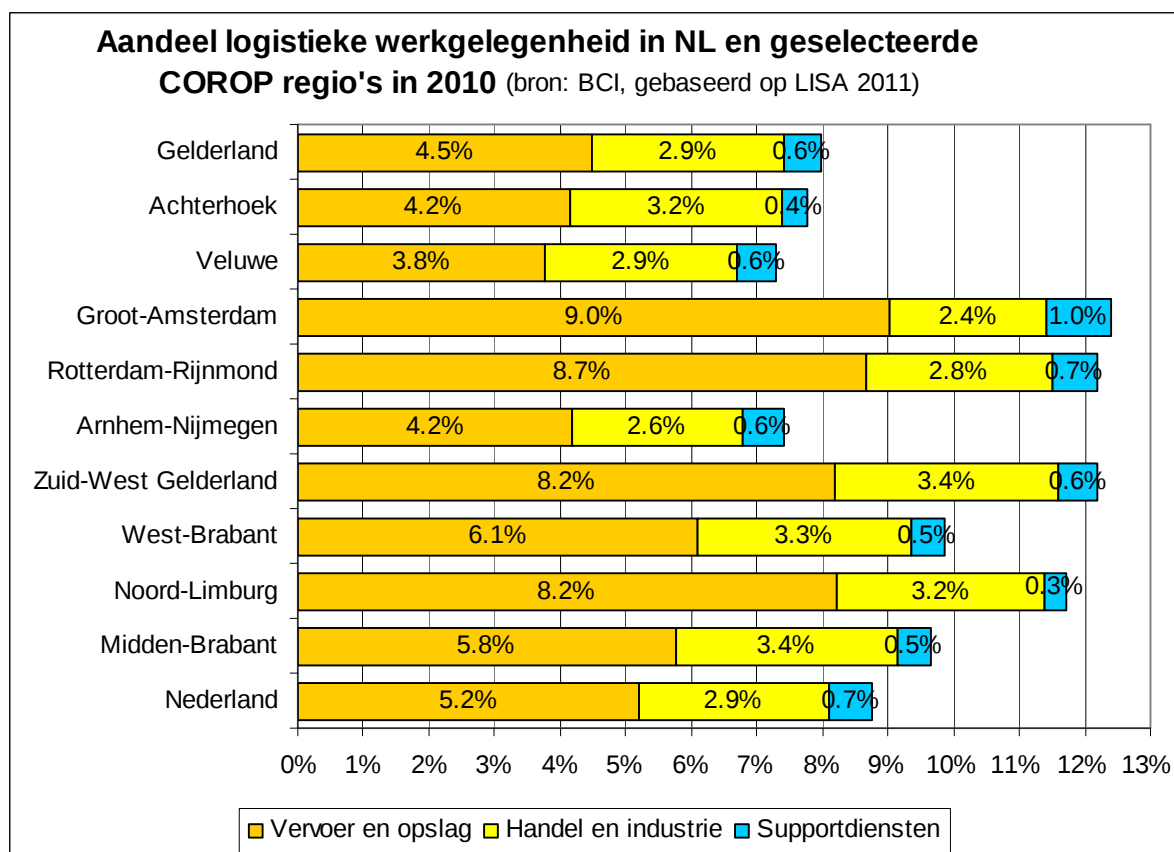
Bron: Opgesteld door BCI obv. LISA database, 2011

Het aandeel van de sector vervoer en opslag in deze werkgelegenheid schommelt in deze 5 jaar met ca. 14.600 arbeidplaatsen net boven de 4%, namelijk 4,2%. Dit is een stuk minder dan het Nederlandse gemiddelde van 5,2%. De regio Arnhem-Nijmegen kent dus relatief weinig werkgelegenheid in de sector vervoer en opslag. Echter, dit is de werkgelegenheid in vervoer en opslag die op de 'traditionele' manier berekend is. Het betreft alleen de uitbesteede vervoers- en opslagactiviteiten, niet de integrale logistieke activiteiten die bij producenten en groothandels uitgevoerd worden. BCI heeft deze ook berekend aan de hand van het logistieke sectorhuis.

1.4 Aandeel werkgelegenheid en waarde van logistiek in Arnhem-Nijmegen (sectorhuis)

Logistiek is meer dan vervoer en opslag, want ook bij bedrijven in de sector handel en industrie vinden logistieke activiteiten plaats. Zeker in de groothandel is de logistiek vaak de belangrijkste operationele functie, maar ook industriële partijen hebben bijna altijd een logistieke afdeling. Ook de activiteiten bij industrie en handelsbedrijven moeten daarom deels worden meegenomen in logistieke bedrijvigheid. Ook veel Europese distributiecentra, waar VAL- en VAS-diensten worden geboden, vallen onder de sector handel. Een schatting is dat 15% van de handelsactiviteiten logistiek georiënteerd zijn¹, en dit is eerder een conservatieve dan overdreven schatting. Daarnaast fungeert een paar procent van de werkgelegenheid in de sectoren informatie- en communicatietechnologie, zakelijke dienstverlening, financiën en onderwijs ook als support voor de logistieke sector, omdat deze werknemers voor klanten in de logistieke sector werken. Als deze werkgelegenheid opgeteld wordt, biedt dit een goede indicatie van het integrale belang van de sector logistiek voor de werkgelegenheid in de regio Arnhem-Nijmegen.

Figuur 6 Integrale logistieke werkgelegenheid in Arnhem-Nijmegen, Gelderland en Nederland in 2010



Bron: Opgesteld door BCI obv. LISA database, 2011

¹ Bron: WRR (Wetenschappelijke Raad voor het Regeringsbeleid), Nederland Handelsland, 2004

De totale integrale logistieke werkgelegenheid in Arnhem-Nijmegen in 2010 was **25.900 personen**. Dit bestond uit 14.600 personen in vervoer en opslag, 9.100 in handel en industrie en 2.200 in logistieke support diensten. Dit is **7,4% van de totale werkgelegenheid in de regio Arnhem-Nijmegen in 2010**, dit is dus een stuk hoger dan de 4,2% werkgelegenheid in alleen de sector vervoer en opslag. De verklaring is dat in deze traditionele berekening veel logistiek gerelateerde handelsactiviteiten (verladers, EDC's, support) hierin niet worden meegenomen, zoals bijvoorbeeld de activiteiten in de distributiecentra en bij verladers.

Als de integrale logistieke werkgelegenheid in Arnhem-Nijmegen wordt vergeleken met die in Nederland en enkele andere geselecteerde regio's, blijkt dat deze relatief laag is. De integrale logistieke werkgelegenheid is 8,8% voor geheel Nederland, en in logistieke hot spots als Noord-Limburg (11,7%) en West-Brabant (9,9%) is deze nog hoger. Een verklaring voor de relatief lage logistieke werkgelegenheid in de regio Arnhem-Nijmegen is dat de regio relatief weinig logistieke dienstverleners kent (Nederland 5,2%, Arnhem-Nijmegen 4,2%). Dit maakt dat het belang van logistiek voor de regio onderschat kan worden. Echter, het aandeel van logistieke activiteiten bij industrie/producenten en handelsbedrijven is ook relatief laag in de regio (Nederland 2,9%, Arnhem-Nijmegen 2,6%). Het is belangrijk om ook producenten en handelsbedrijven nauw te betrekken bij de verdere ontwikkeling van de logistieke hot spot Arnhem-Nijmegen, naast de logistieke dienstverleners zelf.

De regio Arnhem-Nijmegen scoort met 7,4% aan integrale logistieke werkgelegenheid net iets beter dan de Veluwe (7,3%), maar minder dan de Achterhoek (7,8%) en veel minder dan de vierde en laatste regio van Gelderland, Zuid-West Gelderland. Hier maakt integrale logistiek maar liefst 12,2% van de werkgelegenheid uit, wat op hetzelfde niveau ligt dan de mainports Rotterdam en Amsterdam (incl. Schiphol). Uiteraard kent de regio Arnhem-Nijmegen in absolute getallen wel meer werkgelegenheid (25.900 personen) dan Zuid-West Gelderland (13.300 personen), de Veluwe (24.100 personen) en de Achterhoek (14.300 personen).

Tenslotte is de toegevoegde waarde per Nederlandse werknemer in logistieke activiteiten in 2009 is als volgt (bron CBS 2011):

- ca. 70.000 Euro/jaar in de sector vervoer en opslag
- ca. 79.000 Euro/jaar in de sector industrie
- ca. 51.000 Euro/jaar in de sector handel en horeca

Op basis van deze cijfers kunnen we ongeveer 65.000 Euro/jaar als gemiddelde nemen voor de arbeidsproductiviteit in de integrale logistiek. Dit betekent dat **de toegevoegde waarde van logistieke activiteiten in Arnhem-Nijmegen ca. 1,65 miljard Euro bedraagt**. Het Nederlandse dit is 3,6% van het Nederlandse totaal van ruim 45 miljard Euro in 2009 (een stijging ten opzichte van de 40,3 miljard Euro in 2007, zoals genoemd in paragraaf 1.1).

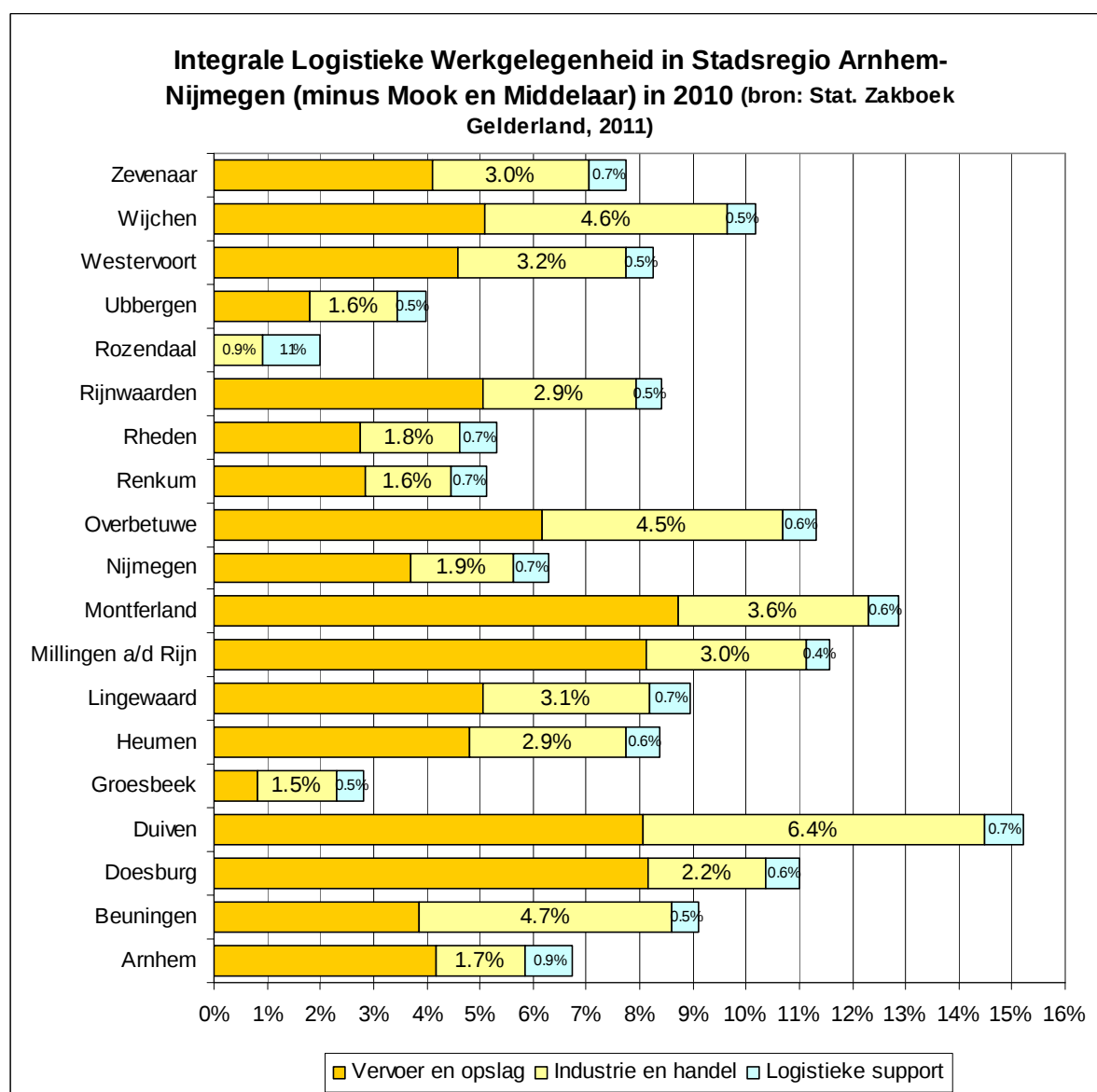
De belangrijkste conclusie uit deze analyse is dat de integrale logistieke werkgelegenheid in de regio Arnhem-Nijmegen met 7,4% achterblijft bij het landelijke gemiddelde. Zowel de werkgelegenheid bij logistieke dienstverleners blijft achter als ook de logistieke werkgelegenheid bij Industrie en handelsactiviteiten. Dit terwijl de regio Arnhem-Nijmegen geografisch wel goed gelegen is op het kruispunt van verbindingen tussen de mainports Rotter-

dam/Schiphol en het Duitse achterland. Er blijven dus kansen liggen, die met een gericht en strategisch logistiek hot spot beleid waarschijnlijk beter gegrepen kunnen worden.

1.5 Aandeel werkgelegenheid en waarde logistiek per gemeente in regio

De werkgelegenheid en toegevoegde waarde van de logistieke sector in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen valt niet alleen als totaal te berekenen, maar is ook onder te verdelen per gemeente in de Stadsregio. Uit deze berekening blijkt dat de logistieke werkgelegenheid per gemeente sterk kan verschillen. De figuur hieronder laat deze verschillen zijn, met daarbij de opmerking dat de werkgelegenheid voor de gemeente Mook en Middelaar niet is berekend. De reden is dat de basis data alleen voor de 19 Gelderse gemeenten van de Stadsregio beschikbaar is, en niet voor de Limburgse gemeenten.

Figuur 7 Integrale logistieke werkgelegenheid per gemeente in Arnhem-Nijmegen in 2010



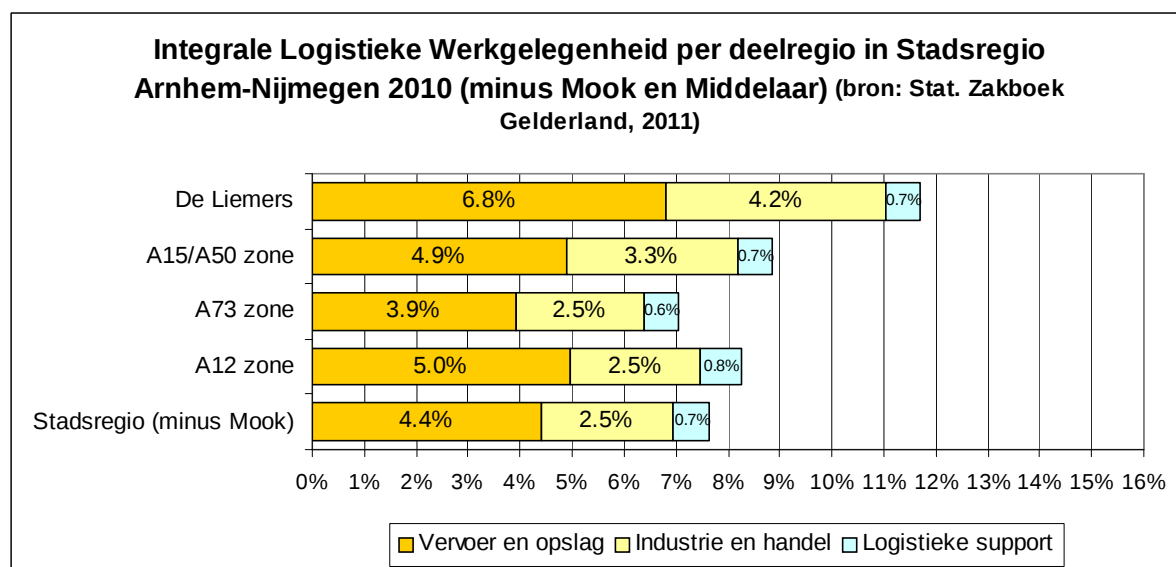
De conclusie uit deze figuur is dat de logistieke werkgelegenheid per gemeente in de Stadsregio Arnhem-Nijmegen sterk verschillend. De koplopers is de gemeenten Duiven, met ruim 15% aan logistieke werkgelegenheid, gevolgd door de gemeenten Montferland (bijna 13%), en Overbetuwe, Millingen aan de Rijn en Doesburg met elk ruim 11%. De karakteristiek van deze gemeente is dat ze aan een belangrijke logistieke as liggen (Duiven, Overbetuwe) of betrekkelijk klein zijn waardoor de logistieke activiteiten behoorlijk doorwegen (Montferland, Millingen aan de Rijn en Doesburg) . Aan de andere kant liggen gemeenten als Groesbeek, Ubbergen en Rozendaal, die minder dan 4% aan integrale logistieke werkgelegenheid kennen. De grote kernen Arnhem en Nijmegen scoren met resp. 6,7% en 6,3% integrale logistieke werkgelegenheid minder dan het gemiddelde van de regio, dat betekent dat de logistieke sector meer actief is buiten de grotere kernen in de Stadsregio.

Om een compleet beeld te krijgen kan de stadsregio kan ook onderverdeeld worden in diverse deelregio's langs transportassen, bijvoorbeeld:

- De A12 zone: de 5 gemeenten Arnhem, Westervoort, Duiven, Zevenaar en Montferland
- De A73 zone: de 4 gemeenten Beuningen, Wijchen, Heumen en Nijmegen
- De A15/A50 zone: de 3 gemeenten Renkum, Overbetuwe en Lingewaard
- De Liemers: de 4 gemeenten Westervoort, Duiven, Zevenaar en Montferland (in feite dus de A12 zone minus de gemeente Arnhem)

De resultaten staan in de figuur hieronder, waarbij het opvallend is dat de Liemers regio zonder Arnhem een veel hoger aandeel aan logistieke werkgelegenheid kent (11,7%) dan de A12 zone met de gemeente Arnhem (8,3%).

Figuur 8 Integrale logistieke werkgelegenheid per deelregio in Arnhem-Nijmegen in 2010



De conclusie lijkt dan ook dat een logistiek hot spot beleid van de regio zich zou moeten richten op kansen in gemeenten langs de transportcorridors, waarbij de meeste effecten worden gevoeld in de gemeenten buiten de kernen Arnhem en Nijmegen.

1.6 Aanzet SWOT analyse Logistieke hot spot Arnhem-Nijmegen

Op basis van de eerste resultaten van het logistieke DNA-onderzoek is een aanzet gemaakt tot een analyse van de regio Arnhem-Nijmegen als logistieke hot spot. Dit is gedaan door middel van een SWOT-analyse, waarbij in totaal 40 sterktes, zwaktes, kansen en bedreigingen voor het bereiken van een logistieke hot spot status worden opgesomd. Deze analyse staat hieronder, waarbij eerst de top 10 van sterkten en zwakten worden besproken, en daarna de top 10 met kansen en bedreigingen.

Top 10 Sterktes	Top 10 Zwaktes
1. Ideale geografische locatie, tussen Mainport Rotterdam/haven Amsterdam/Schiphol en Duitse markt. 2. Goede infrastructurele verbindingen via de weg, het water en spoor, liggend aan belangrijke doorgaande verkeersaders. 3. Goede faciliteiten voor binnenvaartafhandeling, o.a. havens en vaarwegen 4. Beschikbare bedrijventerreinen die terstond uitgegeven kunnen worden. 5. Aanwezigheid belangrijke logistieke dienstverleners uit top-10: TNT Express, DHL, CEVA, Mainfreight/Bosman, Danzas, Rotra, die VAL/VAS en ketenregie uitvoeren. 6. Aanwezigheid producenten/verladers die logistiek innoveren, oa. Gazelle, Heinz, Banken. Norske Skog 7. Actieve bedrijfsverenigingen met focus op ontwikkeling logistieke sectoren, o.a. De Liemers. 8. Aanwezigheid van logistieke supportactiviteiten, o.a. universiteit en HBO met logistieke opleidingen en material handeling als Lalesse, 9. Redelijk goede arbeidsmarkt, mogelijk om gemotiveerde/geschoolde medewerkers aan te trekken. 10. Mogelijkheid voor relatief lage supply chain kosten bij logistieke vestiging/activiteiten in regio	1. Toenemende congestie op snelwegennet Stadsregio 2. Geen spoorterminal aanwezig, ondanks doorgaande Betuweroute 3. Regio heeft maar beperkt aansluiting op European Gateway ontwikkeling vanuit Rotterdam, meeste is doorgaand vervoer 4. Achterblijvende werkgelegenheid in logistieke sector in vergelijking met concurrerende Nederlandse regio's 5. Achterblijvende vestiging van grootschalige Europese DC activiteiten, deze vestigen zich vooral in andere (omliggende) regio's 6. Logistieke activiteiten bedrijven lijken versnipperd,, relatief weinig clustervorming in regio i.v.m. andere NL regio's 7. Beperkte aandacht in regionaal bestuur/beleid voor ontwikkeling logistieke sector in laatste 10 jaar (na MTC Valburg) 8. Logistieke partijen zien regio Arnhem-Nijmegen maar beperkt als vestigingsplaats, deels beïnvloed door imagoregio als beperkte interesse in logistiek 9. Toegenomen concurrentie als logistieke vestigingsplaats uit Rivierenland en Kreis Kleve (Duitsland) 10. Geen specifieke logistieke opleiding op Radboud Universiteit Nijmegen

De top 10 van sterkten laten vooral de goede geografische en infrastructurele uitgangspositie van de regio Arnhem-Nijmegen op logistiek gebied zien, zowel de ontsluiting via transportcorridors als de mogelijkheid om zich te vestigen op bedrijventerreinen met een goede ontsluiting. Dit zorgt voor lage logistieke kosten voor vooral Europese distributie, hetgeen aantrekkelijk is voor zowel verladers als vervoerders.

De top 10 van zwakten laat de keerzijde zien, waarbij een punt is dat het lastig is de uitstekende transportcorridors in de praktijk te gebruiken. Op de snelwegen neemt de congestie

toe, terwijl er gezien de potentie relatief weinig spoor- en binnenvaartoverslag in de regio plaatsvindt. Dit zorgt er mede voor dat de vestiging van logistieke bedrijvigheid achterblijft bij de mogelijkheden. Ook is er vanuit de regionale overheid geen specifieke strategie voor ontwikkeling van de logistieke sector, en dit zorgt ervoor dat andere regio's met meer visie op logistieke gebied de kansen pakken die eigenlijk voor deze regio zouden moeten zijn.

Top 10 Kansen	Top 10 Bedreigingen
1. Doortrekking van A15 en verdubbeling Waalbrug A50 bij Ewijk zorgt voor nog beter snelwegennet en minder files 2. Interesse/realisatie van spoorterminal/CUP aan Betuweroute zorgt voor tri-modale ontsluiting 3. Ontwikkeling duurzame logistieke diensten voor binnenvaart op Waal/Rijn (o.a. LNG/walstroom) 4. Nog beschikbare ruimte op bedrijventerrein voor nieuwe logistieke activiteiten, en mogelijke beschikbaarheid nieuwe logistieke bedrijventerreinen 5. Logistieke samenwerking in EUREGIO verband kan intensiever, en meer vruchten afwerpen 6. Toenemende interesse uit regionale politiek voor focus op logistieke hot spot (werk/toegevoegde waarde) 7. Verder stimuleren samenwerking in logistieke innovatie tussen Radboud Universiteit en bedrijfsleven. 8. In kaart brengen logistieke supportdiensten in regio, dit is meer dan nu vaak wordt ingeschat. 9. Uitwerken regie luchtvervoer als vierde modaliteit via o.a. TNT Express, Schiphol Express Duiven en producent NXP. 10. Opstellen actieplan voor ondersteuning logistieke sector als speerpunt in regio	1. Doorgaand verkeer over weg, water en spoor passeert Arnhem-Nijmegen: niet de lusten, wel de lasten 2. Blijvend ontbreken van spoorterminal/CUP aan Betuweroute, hierdoor verminderd belang spoorvervoer voor regio 3. Beperkte capaciteit binnenvaartterminals, vooral in Arnhem en omgeving 4. Beperkte aanwezigheid producenten/EDC's met relatief grote productstromen 5. Beperkte beschikbaarheid grotere kavels voor nieuwe logistieke bedrijvigheid 6. Blijvend imago regio inzake gemiste kansen in logistieke focus door MTC ervaringen als dit niet tijdig bijgesteld wordt. 7. Beperkte interesse regionale politiek in speerpunt logistieke sector door onbekendheid/onbemindheid 8. Achterblijvend in logistieke innovatie door afstand van DINALOG, hoofdkantoren in andere regio's etc., 9. Verhardende concurrentiestrijd met andere regio's i.p.v. samenwerking op logistiek gebied 10. Beperkte samenwerking tussen logistieke dienstverleners in de regio i.v.m. Brabant

De top 10 van kansen laat zien dat de regio Arnhem-Nijmegen met een gerichte visie op logistieke ontwikkeling relatief veel voor elkaar kan krijgen. De basisfactoren voor groei van de logistieke sector zijn aanwezig, het is de kunst deze te realiseren. Realisatie van binnenvaart- en spooroverslag speelt hierbij een belangrijke rol, evenals innovatie in de logistiek. In beide gevallen blijft de regio tot nu toe achter bij concurrerende regio's, die bijvoorbeeld meer met het bedrijfsleven samenwerken aan innovatie.

De top 10- van bedreigingen laat zien dat het gevaar is dat de regio blijvend achterblijft in de ontwikkeling van de logistieke sector. Deze activiteiten zullen in de regio dan beperkt blijven tot vervoer en opslag, terwijl de waardetoevoegende activiteiten op het gebied van VAL/VAS (repareren, assembleren, financiële afhandeling, etc.) meer in omliggende regio's plaatsvinden die hier vanuit hun visie bedrijven de mogelijkheden voor geven.