

**A50 corridor Nijmegen-
Eindhoven**

Strategische Agenda,
Mobiliteitsaanpak
Uitvoeringsagenda, MIRT-
verkenning

Contactpersoon
Aat Hueting

Datum
1 april 2021

verslag

Betreft	Verslag stakeholderbijeenkomst Logistiek
Vergaderdatum	1 april 2021
Vergaderplaats	Online bijeenkomst
Aanwezig	Frank Remmen, Michel van Dijk, Rian Snijder, Arnold Maas, Jeroen Bol, Ben Hendriks, Gerco Huisman, Jos van Asten, Paul Loermans, Janneke Nijsing, Suzanne van Lieshout, Wilbert de Hoog, Klaas Jan Gräfe, Jan Wever, Pieter Keeris, Rob Verpoort, Stefan Sels, Aat Hueting, Eelco Musterd, Dirk Jan Huisman, Miriam Kisters, Justin Muis
Bijlage	De presentatie is als bijlage bij dit verslag bijgevoegd in de mail aan stakeholders.

1. Welkom en inleiding door projectleider Aat Hueting (provincie Gelderland)

Logistiek is een onderdeel van de Mobiliteitsaanpak gericht op het verbeteren van de doorstroming op de A50 corridor Nijmegen-Eindhoven. Logistiek neemt hier een belangrijke plek in, omdat het enerzijds baat heeft bij doorstroming en anderzijds geacht wordt daar ook een bijdrage aan te leveren. Eelco Musterd heeft in opdracht van ons met het bedrijfsleven in de corridor contact opgenomen en met hen doorgenomen wat de perspectieven zijn om vanuit logistiek mee te werken aan de mobiliteitsaanpak.

2. Presentatie Logistiek – Eelco Musterd

De werkdoelstelling voor het verbeteren van de doorstroming op de A50 is te komen tot een pakket van maatregelen, waarmee het verkeer op de A50 met 10% gereduceerd wordt (gemeten tussen Uden en Veghel en op de Maasbrug bij Ravenstein). Logistiek is zoals gezegd onderdeel van de 6 strategische opgaven. Deze zijn verdeeld over drie pijlers die zich richten op personenmobiliteit, dat is in de stakeholderbijeenkomst van vorige week aan de orde gekomen, en de 4^e pijler betreft logistiek. De focus vanavond ligt op vrachtmobiliteit. In het gebied van de A50-corridor zijn al veel logistiek georiënteerde activiteiten ontwikkeld. De focus van het onderzoek van Eelco is vooral gericht op het vinden van initiatieven die meerwaarde bieden voor lopend beleid en/of innoverend zijn in de logistiek. Uitgangspunt bij de diverse gesprekken is daarnaast geweest om initiatieven te vinden waarvoor

een potentiële businesscase bij het bedrijfsleven te vinden is, m.a.w. oplossingen die zichzelf financieren. Het proces in deze kwartiermakersfase gaat om het vinden van de balans in de regionale ontwikkeling van de logistieke stromen. Eelko schetst een beeld van de feedback die uit zijn onderzoek blijkt (zie presentatie). Vanuit zijn inventarisatie is een aantal perspectieven naar voren gekomen:

- Delen van warehousing als vertrekpunt voor delen van transport
- Transport is goedkoop, efficiency is noodzakelijk
- Trend naar City-hubs (in woord en daad)
- Nog voldoende potentie in aandeel binnenvaart
- Veel regionale (overheids-)ambities

Er zijn 3 strategische perspectieven: verdichten, verleggen en verduurzamen. Ook zijn er 3 soorten stromen in een gebied die je kunt onderscheiden. Transit stromen gaan dwars door het gebied heen. M.n. de inbound (van buiten gebied en bestemd voor in het gebied) en outbound stromen (vanuit gebied naar rest Nederland/Europa) kun je beïnvloeden, bij de transit-stromen is dat lastiger en die stromen vallen daarmee buiten de scope. De 3 stromen en de 3 strategische perspectieven vormen samen het denkkader voor potentiële ingrepen gericht op de mobiliteit op de A50.

Klaas Jan Gräfe vraagt hoe het zit met de interne stromen tussen de kernen. Eelko legt uit dat er relatief gezien weinig transport is dat zich verplaatst van de ene naar de andere kern. De grote logistieke stromen zijn die van producenten/leveranciers van buiten het A50-gebied bestemd voor consumenten of industrie die zich in dat gebied bevinden. Interne lokale stromen zijn geen focuspunt van dit onderzoek gebleken in de diverse gesprekken.

Jeroen Bol vult aan dat logistieke stromen met grondstoffen naar producenten toe al veel buiten de spits rijden. Het wegnemen van stromen of deze proberen te verleiden naar andere modaliteiten is voor deze groep geen optie; ze plannen immers al om de spits heen. Logisch dat we ze niet direct meenemen in de scope.

Binnen het geschetste denkkader schetst Eelko een drietal mogelijke ingrepen:

1. Modal shift van weg naar water (van de haven naar de A50-regio): door een te laag kennisniveau van o.a. het gebruik van Incoterms bij kleinere ontvangers is de modal shift voorbehouden aan grotere ontvangers met meet in-huis specialistische kennis. Potentie in relatie tot de mobiliteit op (het noordelijke deel van) de A50 is 600-650 vrachtwagen-bewegingen per dag
2. Ondersteuning modal shift van weg naar spoor voor stromen vanuit Tilburg en Nijmegen, door ondersteuning van de ontwikkeling van de zgn joint-corridors. Potentiële impact op mobiliteit in A50-corridor moet nader onderzocht worden ivm ontbreken van relevante data.
3. Ontwikkeling van Shared Warehouses. Shared Warehouses zijn in essentie stadsdistributiecentra MET een voorraadfunctie, waarbij de ontvanger de regie over zijn inkomende stroom heeft. Lichtend voorbeeld in de regio is het Living Lab/Campus Heijendaal.

Klaas Jan Gräfe is benieuwd naar de genoemde modal shift naar water. De A50 loopt van Noord naar Zuid, het water loopt van Oost naar West. Waar zitten de kansen? Eelko licht toe dat er gekeken wordt naar welke stromen langs de woonkernen lopen, in dit geval is dat Nijmegen en omgeving. De

stromen kunnen nu alleen maar via de A50 in Nijmegen komen. Voor Noordelijke deel kan de modal shift een impact gaan krijgen voor de stromen naar Nijmegen.

Aanvullend merkt Gräfe op dat het living lab van Heijendaal met SWH heel interessant is. Ze zijn bezig met een denktank logistiek in Nijmegen. Extra rol van de overheid is om op te treden als 'launching customer' (facilitaire stromen van de gemeente langs het SWH te laten lopen). Eelko bevestigt dat daar veel potentie in zit.

Klaas Jan Gräfe: Vooral de Waal is druk met binnenvaart, drukker dan de Maas. Ik ben benieuwd welke stroom je dan daadwerkelijk afvangt? Eelko geeft aan: Die nu over de weg gaan en die landen in het gebied Nijmegen. Panteia heeft hier specifiek onderzoek naar gedaan.

Michel van Dijk, directeur Van Berkel Logistics / eigenaar inland terminal Veghel Oss & Cuijk reageert: 368000 TEU per jaar zou hooguit corridor-vervoer zijn dat ofwel via de A50 de regio passeert ofwel via de A15, ofwel via de A67 (zuidkant) ofwel via N279; dat laatste daar is een grote potentie voor. Grootste kansen liggen bij terminals in Veghel en Tiel om de lading van weg naar water te halen. Nog geen 10% zit in de regio Nijmegen, die veronderstelling wil ik ontcrachten. Aat Hueting: U bevestigt wel de insteek maar niet de invalshoek Nijmegen maar als invalshoek de lijn Tiel-Veghel? Van Dijk geeft aan dat je daar niet eenvoudig op kunt sturen. Dat is afhankelijk van waar het equipment zit, op welke wijze kun je bundelen, import/export, welke klanten bedienen je, etc. De rol van rederijen is niet zo dominant als wordt verondersteld. Rederijen hebben wel invloed door te faciliteren dat je op bepaalde plekken bepaalde faciliteiten kunt bieden; zij kijken vooral naar bundeling en dikkere stromen, wij kijken vooral naar meer flexibiliteit en frequentie. Het is vooral van belang om te begrijpen: wat drijft de kansen om modal shift te bereiken in dit gebied? Dat heeft vooral te maken met het faciliteren van de natte ontsluiting. Over de weg is het geen probleem. Succescriteria zijn het bundelen van vrachten en flexibiliteit? vraagt Aat Hueting. Michel licht toe: je kunt varen in vaste schema's of in flexibele modellen waarbij de lading bepaalt waar je naar toe vaart. Het kunnen volgen van de lading wordt steeds kritischer a.g.v. de commerciële contracten die er rondom de containers gesloten worden; en dat heeft een relatie met de Incoterms. Michel is het ermee eens dat kennis over Incoterms relevant is. Daar hebben we LCB op aangesproken. De HAN zou daar samen met een goede Logistieke aanpak in haar programma met studenten meer aandacht aan kunnen besteden: Wat is de basis van containerlijnvaart en hoe zorg je dat je dat zodanig inregelt dat je daar als verlader optimaal van kunt profiteren (tijdsafhankelijkheid van het transport)?

Deze regio kenmerkt zich door veel export en dat kent ook andere dynamieken dan de import. Dirk Jan Huisman vraagt: Ziet u nog potentie voor inbound en outbound over water? Michel van Dijk: Wij hebben afgelopen jaar 56.000 containers vervoerd, dit jaar groeien we naar 70.000 en gemiddeld per week gaan we richting 80.000 containers. De modal split in deze regio (in de buurt van A50 met bestemmingen in deze regio) voor containers zit boven de 80% intermodaal containervervoer (van alle containers die herkomst en bestemming in deze haven). Dat is inclusief de terminals Tiel, Doesburg, Nijmegen, Oss, Veghel en Cuijk, evt railterminal Eindhoven). De overige 20% gaat over de weg.

Ontsluiten van de natte locaties, bereikbaarheid van de binnenhavens: dat is een groot probleem geeft Michel van Dijk aan. Terminals aan de Maas hebben relatief weinig waterstandsproblemen. Bij Nijmegen heeft de terminal de laatste jaren veel gevolgen gehad van lage waterstanden en dat heeft wel een relatie met een bereikbaarheidsprobleem. Je zit dan voor langere periodes met een lagere bezetting.

Aat Huetting vat samen: Wij zagen een optie voor verdere uitbouw: initiatieven die een meerwaarde hebben. Er worden kansen gezien, er is potentie maar er moet e.e.a. worden uitgediept. En er moet goed nagedacht worden over de strategie, er zijn duidelijke kennisvragen. Dit is een goede optie om mee te nemen in de aanpak logistiek in het kader van de corridor.

Michel van Dijk beaamt dit: er zit behoorlijk wat groei. Minder in directe regio van Nijmegen (hooguit Wijchen en aan bovenzijde bij Park A15 Oosterhout zit nog wat ruimte). In Regio Haps-Cuijk-Oss-Veghel zit behoorlijk wat groei en daar hebben we het al aardig druk mee. Alleen al voor de toename van de ladingen in deze regio is het zinvol daarnaar te kijken. Verder merkt Van Dijk op: Modal shift-regeling die vandaag in Staatscourant is gepubliceerd: betreft corridor Oost (Waal gerelateerd) en Zuid-Oost (Maas en Brabantse kanalen). Er is een subsidieregeling voor 2,5 mln uitgegeven (voor verschillende deelgebieden, consultancy, proeftuinen). Daar liggen kansen om een traject op te starten. Sluitingsdatum is 21-9 voor het indienen van projecten.

Jeroen Bol vraagt naar Modal shift naar spoor. De 'bijdrage veiligheid woonomgeving' staat op rood. Gaat dat over geluid? Eelko geeft aan dat het hier vooral ging om distributie naar de woonkernen. Bol vraagt aanvullend waarom reductie op A50 als wit aangegeven staat. Eelko antwoordt dat, als logistiek naar het spoor verhuist, je alleen nog maar voor- en natransport op de weg hebt. Lijkt Jeroen Bol interessant om nader naar te kijken. Eelko beaamt dat dit goed is voor nader onderzoek. Jeroen Bol pleit ervoor dat als de uitkomst zou zijn dat we actief vanuit de regio logistiek gaan ondersteunen dan moet je als modal shift-kans niet alleen water aanbieden maar moet je ook kijken naar modal shift van spoor.

Christiaan Zweers merkt op bij modal shift van weg naar spoor: hou er rekening mee dat transport altijd voor de first mile/last mile via de weg gaat. Het kan wel veel potentie hebben maar wellicht niet voor de A50. Eelko beaamt dit. Verder geeft Christiaan aan dat inzake vracht van 3x per week terugbrengen naar 1x per week: Groupage bedrijven zitten veelal in regio en die vrachtwagens zitten al vol; dan is besparing echt minder. Eigendom van goederen/voorraad maakt onderdeel uit van het concept en dat is van belang bij de verdere ontwikkeling. Op moment dat je voorraad overneemt dan moet je hier rekening mee houden.

3. Dialoog: 2 vragen centraal

1. *Wat vindt u van de 2 opties voor de logistieke aanpak?*

Net hebben we water en spoor uitgebreid besproken. Goed om nu te focussen op Shared Warehouse / Stadsdistributiecentra:

Michel van Dijk vraagt zich af of in het kader van SWH ook gesproken is met Duplo/initiatief van Nabuurs waarin zij verschillende leveranciers van retail in 1 warehouse bijeen brengen?

Eelko Musterd geeft aan dat het daarbij gaat om een andere rol in de keten (zit

er tussenin). Het principe van SWH gaat verder; legt de complete regie van de afzender naar de geadresseerde en optimaliseert deze naar het punt van de distributie en dan gaan partijen andere keuzes maken.

Het is een initiatief in samenwerking met Jumbo en Sligro, daar is geadresseerde bij betrokken, aldus Michel van Dijk.

Eigenlijk zou goed gekeken moeten worden naar shared facility bij de lopende initiatieven, geeft Aat Hueting aan, om de strategische ruimte te benutten voor aanvullende en ondersteunende initiatieven.

Michel geeft dit ook aan vanuit zijn rol als bestuurslid bij Vijfsterrenlogistiek waar ze ook met vraagstukken als efficiënter en duurzamer vervoer bezig zijn. Die partijen willen met elkaar samenwerken en kijken of ze ladingen kunnen bundelen.

2. Wat wil uw organisatie concreet bijdragen aan één of beide opties? Zie je ruimte voor een verbinding met de A50 vraagstelling in relatie tot het proces?

A50 loopt als een aorta door het gebied heen, alle partijen raken de A50, geeft Michel aan. Door aan te sluiten bij Vijfsterrenlogistiek en hun evenementen (zoals de plannerscafés waar netwerken hun gegevens uitwisselen) kun je ook op zoek gaan naar mogelijke oplossingen/initiatieven om elkaars lading mee te nemen (slim bundelen).

Voor het A50 verhaal, geeft Aat Hueting aan, zou het heel interessant zijn als we de samenwerking kunnen krijgen met andere partijen, we dat vanuit dit project kunnen ondersteunen met faciliterende middelen en op die wijze tot een versnelling kunnen komen (planningsystemen verbinden met elkaar).

Pieter Keeris is bij 5sterrenLogistiek betrokken, is de spin in het web: zo is ook samenwerking met HAN gezocht om studenten hierbij te betrekken en dit ook relateren aan A50. Gaat ook om continuïteit bij HAN erin aan te brengen en dat het projectoverstijgend is.

Pieter Keeris geeft aan dat er ook een grote bottleneck aan zit: initiatiefnemers zoeken naar "what's in it for me"? Hoe verdeel je de pains en de gains? Dat blijft een lastig gegeven. Pieter zou hier een faciliterende, verbindende rol kunnen vormen hierin. Jeroen Bol evofenedex : Voor wat betreft vraag 2. Evofenedex blijft graag betrokken en werkt graag mee. Blijf me daarom aub aanhaken.

Rian Snijder vraagt aan Jos van Asten en Michel van Dijk: is er nog een interessante connectie te leggen met HAN en datacluster in Den Bosch (faciliteren). Die zijn per definitie interessant, geeft Michel aan. Belangrijk is dat je aangeeft waar de uitdagingen in zitten en welke problemen je wilt oplossen. Het netwerk moet je goed faciliteren, op welke manier moet het dan wel? Die rol zou als regio goed gespeeld kunnen worden, vult Rian aan. Jos van Asten geeft aan: onderwijsinstellingen willen altijd samenwerken als daarmee extra budget is te verkrijgen.

Ben Hendriks: doet oa. Kansen voor water. Verzoek aan Aat om hier verbinding mee te leggen, onderzoek loopt. Ook doen ze een onderzoek op de HAN, mogelijk biedt samenwerking met Vijf sterren – datacluster Den Bosch kansen.

Klaas Jan Gräfe: Hoe bepaal je de locatie van SWH? Doe je dat als overheid, als bedrijfsleven of doe je dat samen? Ga ook eens spreken met Joost Roeterdink van Provincie Gelderland en met de Brabantse kant. Zoek aansluiting bij netwerken van bestaande logistieke bedrijven. Bestaande bedrijven hebben blijkbaar nog ruimte voor. Ik weet niet of zij ook ruimte hebben voor SWH. De locatie wordt bepaald door de afnemer, die bepaalt de keten, geeft Eelko aan.

Rian Snijder In Den Bosch is er naast de JADS nu ook de SPARK campus die zicht ook op de bouw richt met data (bouwlogistiek).

Aat Hueting vat samen: Beide opties hebben perspectief en gaan we nader uitwerken richting een aanpak. Graag willen we die aanpak dan nog een keer aan u voorleggen, om daarover verder in gesprek te gaan waarbij u concrete suggesties en verbeteringen naar voren kunt brengen.

Michel van Dijk merkt nog op: Ik stel voor om te voorkomen dat we dingen dubbelop doen, dat ofwel Vijfsterren ofwel Logistics Valley bepaalde zaken oppakken in relatie met verladers. We vinden een geconsolideerde aanpak wenselijk. Aat Hueting geeft aan dat we ernaar streven naar toegevoegde waarde en we willen juist versterken wat goed is. Verdiepen is noodzakelijk voor een goed beeld. Communicatie met elkaar is nodig om dit verder te brengen. Pieter Keeris merkt op: het is belangrijk om een duidelijke focus te hebben, beter 1 ding oppakken en daarmee starten.

Aat Hueting concludeert: Wij willen graag dat het meerwaarde heeft wat we in de markt gaan zetten en we zoeken een structureel effect voor de doorstroming op de A50. We willen graag dat het samen gedaan wordt dan wel door de markt wordt overgenomen en geïnternaliseerd. Project wordt door beide provincies en het Rijk geleid en op die manier willen we alle belangen een plek geven in de aanpak.

Hartelijk dank voor de inbreng en aanwezigheid.

3. Afsluiting

Kent u nog andere bedrijven of organisaties die zich zouden willen aanmelden als stakeholder? Geïnteresseerden kunnen zich aanmelden bij Miriam Kisters: miriamkisters@gloedcommunicatie.nl

Wilt u meer informatie over dit project? Ga naar www.gelderland.nl/a50