

# Agroketens en ruimte

**Uitgevoerd in opdracht van:**  
Ministerie van LNV

Den Haag, 27 juni 2001

# Inhoudsopgave

Blz.

|   |           |
|---|-----------|
| <b>Samenvatting</b>   | <b>1</b>  |
| <b>Hoofdstuk 1 Inleiding</b>  | <b>11</b> |
| 1.1 Doel  | 11        |
| 1.2 Werkwijze   | 11        |
| 1.3 Opbouw rapport  | 12        |
| <b>Hoofdstuk 2 Strategische beleidsdoelen</b>                       | <b>13</b> |
| 2.1 Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening                                | 13        |
| 2.2 Nationaal Verkeers en Vervoers Plan                             | 15        |
| 2.3 Nota Ruimtelijk Economisch Beleid                               | 16        |
| 2.4 Nota Voedsel en Groen   | 16        |
| 2.5 Natuur voor mensen, mensen voor natuur                          | 18        |
| 2.6 Een biologische markt te winnen                                 | 19        |
| <b>Hoofdstuk 3 Logistieke visie</b>                                 | <b>21</b> |
| 3.1 Ontwikkelingen in het goederentransport                         | 21        |
| 3.2 De rol van ICT en e-business                                    | 23        |
| 3.3 De opkomst van logistieke netwerken                             | 24        |
| 3.4 Het effect van logistieke netwerken op ruimte en duurzaamheid   | 27        |
| <b>Hoofdstuk 4 Ontwikkelingen in de keten</b>                       | <b>31</b> |
| 4.1 Marktontwikkelingen   | 31        |
| 4.2 Ontwikkelingen in de primaire productie en de eerste verwerking | 32        |
| 4.3 Logistieke concepten  | 34        |

|                  |  |           |
|------------------|--|-----------|
| Hoofdstuk 5      | <b>Agri Business Parken</b>                                  | <b>39</b> |
| 5.1              | Inleiding  | 39        |
| 5.2              | Uitgangspunten   | 41        |
| 5.3              | Typologie  | 42        |
| 5.4              | Totaalbeeld zoeklocaties                                     | 46        |
| 5.5              | ABP-netwerk: drie lagen                                      | 48        |
| Hoofdstuk 6      | <b>Aspecten bij realisering netwerk ABP's</b>                | <b>51</b> |
| 6.1              | Ruimtelijke aspecten   | 51        |
| 6.2              | Sturing  | 56        |
| 6.3              | Randvoorwaarden  | 57        |
| 6.4              | Beleidsdoelen en voordelen                                   | 59        |
| Hoofdstuk 7      | <b>Aanbevelingen</b>   | <b>65</b> |
| <b>Bijlage 1</b> | <b>Indicatie huidige spreiding DC's van winkelketens</b>     | <b>69</b> |
| <b>Bijlage 2</b> | <b>Mogelijke onderdelen per agrarische sector voor ABP's</b> | <b>71</b> |
| <b>Bijlage 3</b> | <b>Kaarten zoeklocaties ABP's</b>                            | <b>73</b> |
| <b>Bijlage 4</b> | <b>Ketens en activiteiten per zoeklocatie</b>                | <b>79</b> |
| <b>Bijlage 5</b> | <b>ABP's en logistieke concepten</b>                         | <b>83</b> |



# Samenvatting

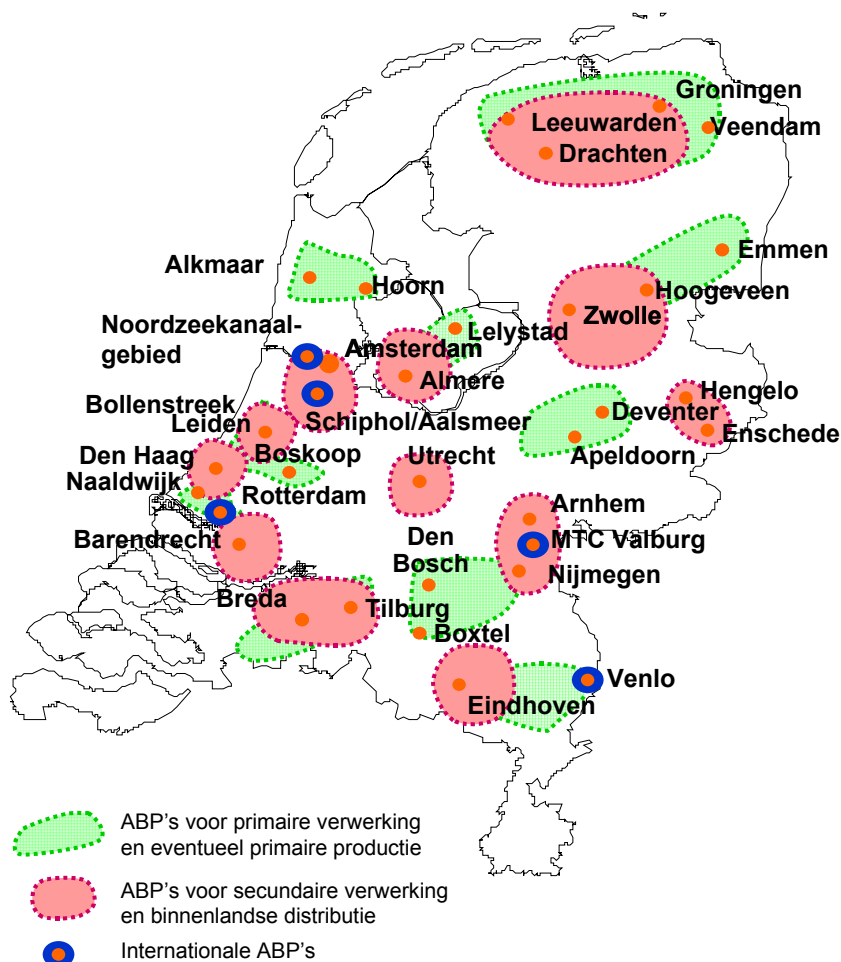
- 1 Uit diverse beleidsnota's die de afgelopen tijd zijn verschenen op het gebied van onder meer landbouw, verkeer en vervoer en ruimtelijke ordening, komen de volgende **drie hoofdpunten** voor naar voren:
  - Nederland aantrekkelijk houden en niet laten versnipperen en 'verdozen';
  - het realiseren van een maatschappelijk verantwoorde, duurzame agribusiness, waarin rekening wordt gehouden met de veiligheid voor en de gezondheid van mens, dier en ecosystemen;
  - de noodzaak tot (verdere) optimalisatie van de agrologistiek (vervoer, opslag, distributie en de regie van agrofood en non-food).
  
- 2 Als middel om tegelijkertijd aan elk van deze drie doelen te werken, introduceert dit rapport een **nieuw ruimtelijk-economisch concept**: een landelijk, internationaal aangesloten netwerk van Agri Business Parken (ABP's).
  
- 3 Een **Agri Business Park** is een locatie waar een groot aantal logistieke functies binnen agroketens (distributie, handel, opslag) wordt gecombineerd met faciliteiten voor productie en verwerking. ABP's richten zich met name op de verwerking en distributie van producten. In beperkte mate kan niet-grondgebonden primaire productie plaatsvinden op een ABP (glastuinbouw, intensieve veehouderij en paddenstoelenteelt).
  
- 4 Centraal uitgangspunt van het ABP-concept is de bundeling van kleinere goederenstromen tot 'dikke stromen' in een **logistiek netwerk**, waardoor ieder ABP verbonden is met alle andere ABP's en met het buitenland. Binnen dit logistieke netwerk zijn vier 'deelnetwerken' te onderscheiden, op basis van de grootte / verschijningsvorm van de transportladingen. De vier netwerken zijn:
  - Bulknet voor (kleinere) bulkstromen, zoals veevoeder, aardappelen, suikerbieten en melk.
  - Unitnet voor volle, geünitiseerde ladingen (bijvoorbeeld containers), zoals kruidenierswaren.
  - Flownet voor kleine laadeenheden (bijvoorbeeld pallets), zoals fruit en bloemen.
  - Homenet voor pakjes en dozen, bijvoorbeeld voor thuisbezorging door de supermarkt of rechtstreeks uit het DC.

De goederenstromen worden afgehandeld via het fysieke infrastructuurnetwerk (weg, water, spoor, door de lucht en eventueel via buisleidingen).

- 5 Het **ABP netwerk** bestaat uit knooppunten, gevormd door bedrijven die goederen produceren en goederenvragende eenheden zoals bedrijven en consumenten, en schakels voor het transport van goederen tussen die knooppunten. Door een juiste keuze van locaties voor de ABP's kunnen deze goederen zoveel mogelijk **intermodaal** vervoerd worden. Concentratie van agribusiness-activiteiten bevordert de efficiency in het gebruik van transportmaterieel (bijvoorbeeld voor koel- en vriestransport), de beladingsgraad (heen- en teruglading) en biedt zicht op voldoende massa voor hoogwaardige en hoogfrequente intermodale verbindingen tussen de knooppunten. Overigens zullen niet alle agrostromen via ABP's verlopen. Sommige stromen worden op dit moment al optimaal afgehandeld -daar is 'tussenkost' van een logistiek netwerk of een ABP niet meer nodig. Ook hoeven goederenstromen van en naar bedrijven die niet op of nabij ABP's zijn gevestigd, niet persé via de logistieke netwerken en ABP's te lopen (maar dit kan natuurlijk wel, als dit logistiek voordeel biedt).
- 6 Er kunnen drie soorten Agri Business Parken worden onderscheiden:
- A **ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie:** Deze ABP's liggen bij concentratiegebieden van primaire productie met grote verwerkende industrieën. Ook handelscentra (veilingen) vallen onder dit type ABP. De nadruk ligt op collectie en eerste verwerking van land- en tuinbouwproducten. Wat betreft de primaire productie gaat het voornamelijk om niet-grondgebonden landbouw, waarbij per sector en per situatie moet worden afgewogen of vestiging van de betreffende primaire productie-activiteit op een ABP wenselijk / noodzakelijk is. Grondgebonden landbouw vindt zoveel mogelijk plaats in de (directe) omgeving van een ABP. Hoe intensiever de primaire productie, hoe dichter bij het ABP en hoe extensiever de primaire productie, hoe meer verspreid rond het ABP.
  - B **ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie:** Deze ABP's bevinden zich nabij stedelijke gebieden, waar distributiecentra van fabrikanten, retailbedrijven en vervoerders ruimtelijk geconcentreerd voorkomen. Hier ligt de nadruk op de tweede verwerkingsslag, op distributie naar de omliggende regio (supermarkten, horeca) en, via het logistieke netwerk, naar andere ABP's.
  - C **Internationale ABP's** hebben een belangrijke im- en exportfunctie. Zij liggen in / nabij internationale logistieke draaischijven voor uiteenlopende goederen, waaronder (omvangrijke) stromen vanuit diverse agroketens. Vaak liggen deze ABP's tevens nabij handelscentra en concentratiegebieden van primaire productie / verwerkende industrieën.
- 7 De termijn waarop een netwerk van ABP's gerealiseerd zou kunnen zijn, is tien à twintig jaar. Figuur 1 geeft een **indicatie van de zoeklocaties** voor de drie typen ABP's. De zoeklocaties zijn gebaseerd op de verwachte (autonome en indicatieve) ontwikkeling van de agri-clusters tot het jaar 2020. De (zoek)locaties in figuur 1 zijn niet nieuw. Zij zijn al 'in gebruik' door functies waarbij ABP's goed kunnen aansluiten. Het is zaak om binnen de rode contouren uit de Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening locaties aan te geven waar deze aansluiting kan plaatsvinden. Ook dient deze ruimte daadwerkelijk beschikbaar te komen. In het Structuurschema Groene Ruimte 2 geeft het Rijk

zoeklocaties aan. De verdere invulling en realisatie van de locaties is de taak van provincies, gemeenten en uiteraard ook het bedrijfsleven.

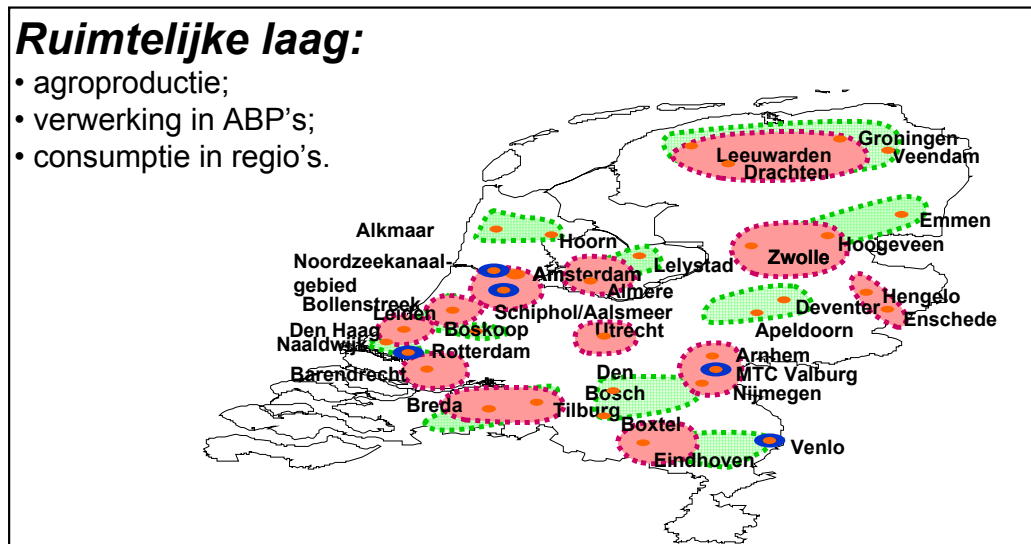
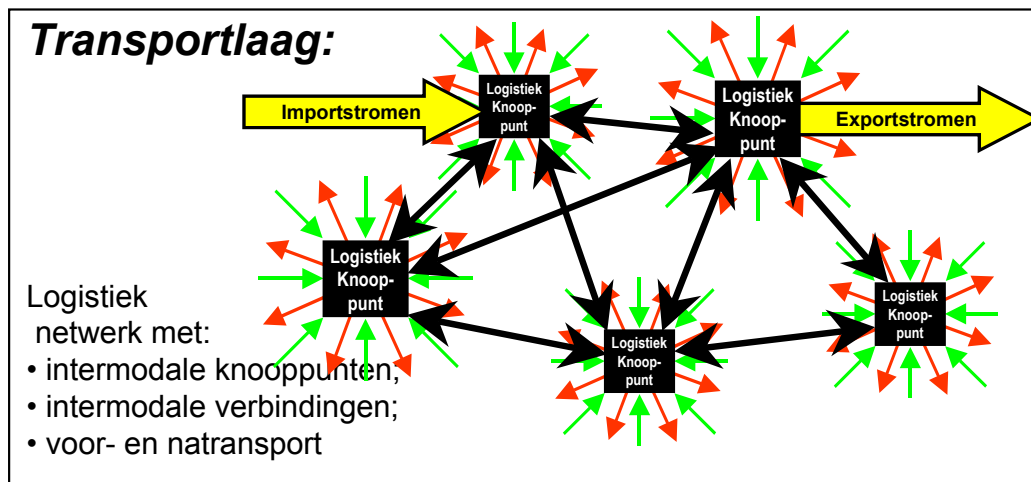
Figuur 1 Zoeklocaties voor de drie typen Agri Business Parken



8 Het netwerk van ABP-locaties heeft drie lagen (figuur 2):

- Productie (land- en tuinbouw, industriële verwerking) en consumptie (thuis, winkel, grootverbruik) zijn in principe plaatsgebonden in de **'ruimtelijke laag'**.
- Logistieke netwerken zorgen voor de fysieke verbindingen tussen productie- en consumptielocaties in de **'transportlaag'**.
- Het geheel wordt aangestuurd vanuit een kennisintensieve **'virtuele laag'**.

Figuur 2 ABP-netwerk: drie lagen





9 Naast onder meer ruimtelijke en landschappelijke afwegingen, wordt de **ligging van een ABP bepaald door twee factoren:**

- (bestaande) concentraties van productie en verwerkende industrie;
- een strategische ligging uit het oogpunt van markten, logistieke knooppunten en (intermodale) infrastructuur (zie tabel 1).

Tabel 1 Belangrijkste locatiefactor voor de drie typen ABP's

|   | Concentratie van<br>productie / verwerking | Strategische ligging t.o.v.<br>markten / knooppunten |
|---|--|--|
| ABP voor primaire verwerking en eventueel<br>primaire productie | X  |  |
| ABP voor secundaire verwerking en binnen-<br>landse distributie |  | X  |
| Internationaal ABP  | X  | X  |

10 Er is bewust niet gekozen voor een locatiefactor 'aansluiting bij industriële goederenstromen' vanwege de specifieke voorwaarden die worden gesteld aan het vervoer van agroproducten, met name qua transportmaterieel. Zeker aan het begin van de keten zijn agroproducten niet of nauwelijks te combineren met andere stromen. Na de eerste verwerking (op of in de buurt van het ABP) en verder aan het eind van de keten, bij de distributie naar de consument, liggen er wel mogelijkheden voor (intermodale) bundeling met andere goederenstromen. Daarom wordt gezocht naar **intermodale aansluiting met andere stromen** voor:

- de schakels tussen ABP's onderling;
- de distributie vanuit DC's bij de grote steden naar detailhandel en consument;
- het transport naar de exportmarkten.

11 Belangrijke overwegingen om **speciale bedrijvenparken voor de agribusiness** te ontwikkelen en niet te mengen met niet-agrogerelateerde functies zijn:

- het imago van ABP's dient 'schoon' en 'veilig' te zijn: het gaat om verse producten en levende dieren, die kwetsbaar zijn;
- mogelijkheden benutten voor gezamenlijk gebruik van op agribusiness gerichte faciliteiten en diensten, zoals controle door de RVV en PD;
- mogelijkheden voor benutting van restwarmte;
- maximaal gebruik van dezelfde transportmiddelen voor vervoer van goederen van en naar de ABP's, voor zover niet strijdig met kwaliteitseisen en veterinaire en fytosanitaire regelgeving.

12 Bij het **zoeken naar nieuwe locaties voor ABP's** dient rekening te worden gehouden met:

- de landschappelijke inpassing (bijvoorbeeld goede overgangen naar omliggend landschap en niet gelegen in de EHS –maar binnen de rode contouren);
- de ruimtelijke inpassing (multimodale ontsluiting, voldoende ruimte voor uitbreiding van omvang en aantal bedrijven op het ABP);
- een hoge mate van betrouwbaarheid (het totale netwerk van ABP's dient te voorzien in 'terugvalopties' voor situaties waarin bepaalde ABP's of bepaalde schakels in het logistieke netwerk uitvallen).

13 Agri Business Parken bieden de volgende voordelen (waarmee wordt bijgedragen aan het verwezenlijken van de drie hoofdoopgaven, zoals genoemd onder punt 1 van deze samenvatting):

- **Ruimtelijke voordelen:**

- De ruimtelijke kwaliteit verbetert door aansluiting bij de rode contouren en doordat efficiënt wordt omgegaan met (agro-)bedrijfsruimte.
- ABP's leiden (op lange termijn) tot een herstructurering van de niet-grondgebonden landbouw. De inrichting van het buitengebied wint aan kwaliteit door een 'warme sanering' van verspreide agrarische bedrijvigheid.
- Enkele grotere locaties (ABP's) zijn landschappelijk beter in te passen dan meerdere kleine locaties (afzonderlijke bedrijven). Denk hierbij aan mogelijkheden voor gedeeltelijke verzinking in de grond, dakbedekking middels gras of ander groen, bomenrijen als afscheiding etc. Ook zijn de mogelijkheden voor intensief (meervoudig) ruimtegebruik groter. Dit geldt tevens voor de multimodale ontsluiting van locaties.
- Door agribusiness-activiteiten te bundelen kunnen voordelen worden behaald ten aanzien van stankhinder, energieverbruik, proceswater en een betere benutting van de infrastructuur.
- Mogelijkheden voor parkmanagement op ABP's, waardoor de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het ABP en zo het positieve imago van ABP's ook op lange termijn wordt bewaakt. Parkmanagement is het zo optimaal en integraal mogelijk managen van het ontwerp van terrein en gebouwen, de ontwikkeling van het terrein, de uitgifte, het beheer etc. Het is een gezamenlijke taak van de overheden (gemeente) en ondernemers.

- **Voordelen t.a.v. dierenwelzijn en voedselveiligheid:**

- Door transportpreventie (zie onder Agrologistieke voordelen) minder gesleep met dieren (belangrijk aandachtspunt van de Commissie Wijffels).
- Consolidatie op knooppunten leidt tot transparantie in ketens (belangrijk aandachtspunt van de Commissie Wijffels). Dit biedt mogelijkheden voor optimalisatie van veterinaire en fytosanitaire controles.

- **(Agro)-logistieke voordelen:**

- Minder transport: ABP's dragen bij aan transportpreventie door een intelligenter vestigingsbeleid (combinaties van opeenvolgende schakels in een keten), waardoor de totale transportlast en bijbehorende milieubelasting afneemt.
- De clustering van agribusiness-activiteiten op een ABP maakt het (eerder dan bij afzonderlijke bedrijven) mogelijk om aan- en afvoerstromen te vervoeren met behulp van spoor of binnenvaart (modal shift).
- Door samenwerking tussen agrarische bedrijven (bijvoorbeeld gebruik maken van dezelfde toeleveranciers), en eventueel andere bedrijven in de keten, ontstaan voordelen voor de gehele keten.
- Nabijheid tot de markt (met name van ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie): gericht inspelen op vraaggerichtheid van ketens.
- Minder voorraadvorming door (vrijwel) continue aan- en afvoer, waardoor bijvoorbeeld het concept 'bewegende voorraad' mogelijk wordt.
- Betrouwbaarheid van de agroketens. Bij calamiteiten zoals brand of de uitbraak van een besmettelijke veeziekte is de voedselvoorziening niet afhankelijk van één schakel in het logistieke netwerk. Het vervoer tussen A en B kan niet alleen plaatsvinden via C, maar ook via D. Dit betekent dat bijvoorbeeld niet alle slachterijen geclusterd mogen zijn in één ABP, maar een zekere spreiding over het land dienen te hebben (voor zover dit mogelijk is binnen de ligging van de betreffende regionale clusters).

14 **Bedrijven worden aangetrokken door de voordelen.** Het is dan ook niet nodig bedrijven te dwingen naar een ABP te verhuizen. ABP's worden gevormd door bestaande en toekomstige concentraties van verwerking en/of distributie. Daarnaast kunnen nieuwe ABP's worden ingericht in regio's waar bestaande concentraties onvoldoende ruimte bieden. Het 'trekken' van bedrijven naar ABP's is wel aan de orde bij relocations (bijvoorbeeld als gevolg van een gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden), fusies (en de veranderingen die als gevolg daarvan optreden in de logistieke ketens) en bij locaties voor distributiecentra.

## Aanbevelingen

15 Voor het realiseren van een landelijk ABP-netwerk doet BCI de volgende aanbevelingen:

- **Discussie over het ABP-concept en de functies van ABP's** binnen LNV (met het oog op het Tweede Structuur Schema Groene Ruimte), met andere departementen en met het (agrarisch) bedrijfsleven.
- **Inventariseren en nader definiëren van zoeklocaties voor ABP's.** In (het beleidsvoornemen voor) het Structuurschema Groene Ruimte 2 geeft het Rijk hiertoe een aanzet. De verdere invulling en realisatie van de locaties is de taak van provincies, gemeenten en uiteraard ook het bedrijfsleven. De locaties voor ABP's dienen uiteindelijk te worden opgenomen binnen de rode contouren.
- **Concretiseren van het ABP-concept voor afzonderlijke agroketens** (waaronder een haalbaarheidsonderzoek bij marktpartijen en analyses van productievolumes en distributiestromen).
- **Ontwerpen van een efficiënt en duurzaam distributienetwerk voor de biologische land- en tuinbouw.** Dit is een bijzondere sector met de komende jaren nog relatief geringe, maar snel groeiende volumes. Deze sector hecht veel waarde aan een 'sluitende keten' (zie hoofdstuk 2, 'Een biologische markt te winnen'), met het doel producten te leveren die gegarandeerd 100% biologisch geproduceerd zijn. In het verlengde hiervan kan worden gestreefd naar een duurzaam binnenlands distributieconcept voor deze sector, dat aansluit bij het ABP-netwerk: verantwoorde productie en verantwoord transport.
- **Opstellen van een ABP beleidskader met push- en pullmaatregelen** ter stimulering van bedrijfsvestiging op ABP's. Een voorbeeld van een pushmaatregel is het beperken van uitbreidingsmogelijkheden op niet-ABP-locaties, een voorbeeld van een pullmaatregel zijn de logistieke voordelen die een bedrijf op een ABP kan boeken (zoals lagere transportkosten door bundeling met stromen van andere, soortgelijke bedrijven).
- **Coördinatie van beleid en concrete ontwikkelingsacties** die nodig zijn voor de realisatie van een landelijk netwerk van ABP's. Voor de benodigde afstemming tussen alle betrokken partijen uit overheden en bedrijfsleven, dient een **publiek-privaat projectbureau** te worden opgericht. Weliswaar kunnen diverse taken worden gedecentraliseerd naar regionaal niveau, maar het projectbureau heeft (namens het Rijk, de nationale organisaties in de land- en tuinbouw en de grote, landelijk actieve bedrijven in industrie en handel) de regie over de voorbereiding en realisering van het ABP netwerk.
- **Opstellen van ABP-ontwikkelingsplannen.** Per ABP en per zoeklocatie dient een afzonderlijk ontwikkelingsplan te worden opgesteld. In tabel 2 worden voor enkele zoeklocaties (specifieke) aandachtspunten genoemd die verder uitgewerkt dienen te worden in het ontwikkelingsplan.

Tabel 2 Voorbeelden van aandachtspunten bij uitwerking ABP's

| Type ABP                            | Voorbeeld van zoeklocatie   | Aandachtspunten  |
|-------------------------------------|-----------------------------|--|
| ABP's voor regionale clusters       | Den Bosch – Veghel - Boxtel | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdere concentratie veevoederproductie: locatie moet ontsloten zijn door binnenvaart en/of spoor</li> <li>• Benutting locaties van (deels) gesaneerde slachterijen</li> <li>• Gezien internationale marktpositie nagaan of snelle (multimodale) verbindingen naar exportmarkten mogelijk zijn (via Valburg, Venlo en Rotterdam)</li> </ul> |
| ABP's voor binnenlandse distributie | Breda - Tilburg             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspelen op ontwikkelingen in binnenlandse distributie in Tilburg (concentratie van DC's van diverse winkelketens, vervoerders en producenten) om hier een ABP te realiseren met aandacht voor duurzaam vervoer binnen een stedelijke regio.</li> </ul>   |
| Internationale ABP's                | MTC Valburg, Venlo          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij de ontwikkeling van de goederenknooppunten Venlo en MTC Valburg moet vanaf het begin rekening worden gehouden met de realisatie van internationale ABP's</li> <li>• Verder uitwerken van het concept ZON Fresh Park.</li> </ul>   |



# Hoofdstuk 1    **Inleiding**

## 1.1    Doel

Het project **Agroketens en ruimte** heeft als doel voor de Nederlandse agroketens een ruimtelijk-economisch streefbeeld voor 2020 te schetsen. Het project vormt input voor het Tweede Structuurschema Groene Ruimte (SGR 2).

Bij het invullen van dit ruimtelijk-economisch streefbeeld wordt rekening wordt gehouden met:

- enerzijds **nationale en internationale ontwikkelingen**, zoals trends in de markt (veranderingen in bijvoorbeeld de wensen van de consument) en ontwikkelingen in de primaire productie, de verwerkende industrie, handel en transport & logistiek;
- anderzijds het **gewenste overheidsbeleid** en maatschappelijke ruimteclaims zoals wonen, werken, natuur, recreatie en water.

## 1.2    Werkwijze

Figuur 1.1 illustreert de werkwijze voor het project 'Agroketens en ruimte'.

Figuur 1.1 Projectopzet 'Agroketens en ruimte'

|  |
|--|
| <p><b>Fase 1 - Analyse</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Deskresearch van:<ul style="list-style-type: none"><li>- agroketens</li><li>- agrologistiek</li><li>- beleidsnota's en uitgangspunten</li></ul></li><li>• Interne brainstorm met opdrachtgever</li><li>• Discussienotitie voor workshop</li></ul> |
| <p><b>Fase 2 - Streefbeeld en logistieke visie</b></p> <ul style="list-style-type: none"><li>• Workshop (Tweede Agroketentafelgesprek) over ruimtelijk-economisch streefbeeld en logistieke visie</li><li>• Conceptrapport</li><li>• Bespreking concept in stuurgroep</li><li>• Eindrapport</li></ul>                    |

## 1.3 Opbouw rapport

Dit rapport wordt ondersteund door de sheetpresentatie 'Agroketens en ruimte'. De presentatie illustreert de inhoud van dit rapport aan de hand van overzichten en beeldmateriaal. Het project kent dus **twee eindproducten**: dit rapport en een presentatie (opsommingen, illustraties).

In dit rapport worden eerst de strategische beleidsdoelen voor ruimtelijk-economische ontwikkeling van de landbouw geschetst (hoofdstuk 2). Dat gebeurt aan de hand van diverse nota's die de laatste tijd zijn verschenen. Hoofdstuk 3 behandelt meer algemene logistieke ontwikkelingen, die doorwerken in de agrologistiek. Hoofdstuk 4 gaat in op de wijze waarop deze ontwikkelingen inwerken op de agroketens: marktontwikkelingen, ontwikkelingen in de primaire productie en verwerkende industrie en logistieke concepten in handel en distributie.

Vervolgens wordt in hoofdstuk 5 het concept **Agri Business Park** geïntroduceerd, waarmee getracht wordt de diverse autonome en gewenste ontwikkelingen in zowel de agroketens (van land tot klant) als in de Nederlandse samenleving met elkaar te verenigen. Hoofdstuk 6 gaat in op aspecten waarmee rekening gehouden moet worden bij de realisering van een netwerk van ABP's. Hoofdstuk 7 geeft tot slot enkele aanbevelingen.



## Hoofdstuk 2      **Strategische beleidsdoelen**

De afgelopen tijd zijn er diverse beleidsnota's gepubliceerd die direct of indirect aanhaken op de toekomstige ontwikkeling van agroketens. De beleidsuitspraken in deze nota's geven de randvoorwaarden voor de gewenste ontwikkeling van de agroketens. De belangrijkste nota's zijn:

- 1 Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening (Ministerie van VROM, 2001)
- 2 Nationaal Verkeers en Vervoers Plan (Ministerie van V&W, 2000)
- 3 Nota Ruimtelijk Economisch Beleid (Ministerie van EZ, 1999)
- 4 Voedsel en Groen (Ministerie LNV, 2000)
- 5 Natuur voor mensen, mensen voor natuur ( Ministerie LNV, 2000)
- 6 Een biologische markt te winnen (Ministerie LNV, 2000)

Hieronder worden de belangrijkste beleidsdoelen uit deze zes nota's genoemd.

### 2.1 Vijfde Nota Ruimtelijke Ordening

In de Vijfde Nota worden drie typen gebieden benoemd (die op dit moment nog niet zijn 'ingetekend op de kaart'):

- Gebieden binnen de **rode contouren** (stedelijke functies). In deze gebieden kunnen bedrijfsgebouwen en Agri Business Parken (zie hoofdstuk 5) worden gerealiseerd.
- Gebieden met **groene contouren** zijn delen van het buitengebied met een hoge landschappelijke waarde of met natuurwaarden. Binnen groene contouren vallen de gebieden die onderdeel zijn van de Vogelrichtlijn, de Habitatrichtlijn en de Ecologische Hoofdstructuur. Eventueel vallen ook de Belvédèregebieden en het Nationaal Landschap hieronder. Dit zal in deel 3 van de Vijfde Nota worden aangegeven. Voor groene contourgebieden geldt een 'nee, tenzij' regime. Dit houdt in dat ingrepen in en nabij deze gebieden niet mogelijk zijn indien bestaande landschappelijke waarden en natuurwaarden worden aangetast. Een uitzondering kan worden gemaakt ('tenzij') voor gevallen waarvoor geen reële alternatieven voorhanden zijn of waarbij het gaat om een zwaarwegend maatschappelijk belang. Verloren gegane natuurwaarden moeten te allen tijde worden gecompenseerd.

- **Balansgebieden:** dit is het resterend buitengebied. In deze gebieden blijft primaire productie en andere reeds gevestigde verwerkende bedrijvigheid mogelijk. Hier staat het beschermen van de identiteit van het gebied en het zo mogelijk toevoegen van waarde centraal (ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie).

Dit contourenbeleid dient als sturingsinstrument voor verschillende ruimteclaims. In de Vijfde Nota wordt globaal aangegeven wat de ruimtebehoefte van verschillende functies is (scenario-afhankelijk). In tabel 2.1 zijn deze cijfers weergegeven.

Tabel 2.1 Ruimtevrage van diverse functies (bron: Vijfde Nota RO)

| Functies                       | Laag scenario     | Hoog scenario     |
|--------------------------------|-------------------|-------------------|
| Wonen/werken                   | 71.000 ha         | 139.000 ha        |
| Infrastructuur                 | 35.000 ha         | 60.000 ha         |
| Recreatie, natuur en landschap | 477.000 ha        | 477.000 ha        |
| Landbouw                       | -170.000 ha       | - 475.000 ha      |
| Water                          | 490.000 ha        | 490.000 ha        |
| <b>Netto tekort</b>            | <b>905.000 ha</b> | <b>711.000 ha</b> |

Uit tabel 2.1 blijkt dat, of nu wordt uitgegaan van een laag of een hoog scenario, de ruimte die de landbouw de komende jaren inlevert niet voldoende is om de ruimtevrage van de overige functies te accommoderen. Er is een netto tekort van circa 800.000 ha. Hierdoor blijft de schaarste aan ruimte bestaan en dus ook de noodzaak om zorgvuldige keuzes te maken.

Ten aanzien van **agrarische bedrijfsterreinen** is met name de volgende passage uit de Vijfde Nota relevant. “De ontwikkeling van agrarische bedrijfsterreinen draagt bij aan de herstructurering van niet-grondgebonden landbouw en aan de inrichting van het buitengebied, wanneer dit gepaard gaat met sanering van verspreide agrarische bedrijvigheid. Door agrarische activiteiten te bundelen kunnen bovendien voordelen worden behaald ten aanzien van logistiek (bundeling van goederenstromen), stankhinder, energieverbruik, mestverwerking en betere benutting van infrastructuur. Door samenwerking tussen agrarische bedrijven, en eventueel andere bedrijven in de keten, ontstaan voordelen voor de gehele keten. Voor de situering van nieuwe agrarische bedrijfsterreinen gelden de volgende locatiercriteria:

- de nieuwe locatie heeft een snelle en efficiënte aansluiting op de bovenstaande hoofdinfrastructuur en ligt langs een belangrijke verbindingssas;
- waar mogelijk wordt gecombineerd met (bestaande) bedrijventerreinen;
- locaties worden niet gevestigd in gebieden met een groene contour en niet in landschappelijk waardevolle gebieden;
- de nieuwe locatie is goed ingepast in het landschap;

- de nieuwe locatie moet vanwege mogelijke stankhinder en de ongewenste gevolgen van ammoniakemissie op voldoende afstand zijn gelegen van stankgevoelige objecten en van voor verzuring gevoelige delen van de Ecologische Hoofdstructuur<sup>1</sup>.

## 2.2 Nationaal Verkeers en Vervoers Plan

‘Mobiliteit mag’, maar tegelijkertijd moeten bereikbaarheid, veiligheid en leefbaarheid gegarandeerd blijven, of zelfs verbeteren. Dit zijn dan ook de drie strategische beleidsdoelen van het NVVP. Het Ministerie van V&W wil deze doelen bereiken door de volgende drie typen instrumenten in te zetten:

- het beter **benutten** van bestaande infrastructuur;
- **bouwen** waar knelpunten blijven bestaan;
- **beprijzen** (variabilisatie en differentiatie van kosten).

Belangrijk bij deze aanpak is dat de behoefte van de burger centraal staat: keuzes van burgers en bedrijven worden gerespecteerd, maar de gebruiker betaalt voor wat hij kiest. Vanuit het oogpunt van de agrologistiek zijn met name de voornemens ten aanzien van het (internationale) goederenvervoer van belang. Er wordt onder meer ingezet op transportefficiency, waarbij ook logistieke efficiency en duurzaam transport worden nagestreefd.

**Transportpreventie** is het verminderen van de behoefte aan transport door aanpassingen in de vestigingslocaties van schakels in agroketens (door clustering minder transport) of door aanpassingen in het productieproces. Een voorbeeld van een verandering in het productieproces is het voorafgaand aan het vervoer van vollegrondsgroente verwijderen van afvalproducten (zand, overbodig blad). De totale transportlast neemt daardoor af.

Ook **modal shift** krijgt veel aandacht in het NVVP. Modal shift is het ‘ombuigen’ van wegvervoer naar alternatieve vervoerswijzen, zoals trein en binnenvaartschip. In de agrologistiek wordt het merendeel van de producten over de weg vervoerd. Eén op de drie vrachtwagens in Nederland vervoert agrofoodproducten<sup>2</sup>.

Verder gaat het NVVP in op **intelligente logistieke systemen**, waardoor vervoersstromen geoptimaliseerd kunnen worden. In paragraaf 4.3 van dit rapport wordt nader ingegaan op logistieke concepten.

---

<sup>1</sup> Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening, p.174

<sup>2</sup> Bijdrage aan visie op agrologistiek, AVV, februari 2001

## 2.3 Nota Ruimtelijk Economisch Beleid

De internationalisering van de economie en technologische ontwikkelingen leiden tot een wereldomspannende netwerkeconomie. Internationale concurrentie en dynamiek zijn daarin trefwoorden. De Europese eenwording, met name de invoering van de Euro, draagt hier sterk aan bij. Kernuitdaging is ervoor te zorgen dat het **Nederlandse vestigingsklimaat excellent** is en blijft.

Een basisvoorwaarde voor zo'n vestigingsklimaat is voldoende beschikbaarheid van **ruimte voor bedrijven**. Er dreigt een gebrek aan bedrijventerreinen in Noord-Holland, Noord-Brabant, Gelderland en de stadsregio Rijnmond. Maar ook de **kwaliteit** van bedrijventerreinen moet omhoog. Bedrijven vragen om goed bereikbare terreinen, in ieder geval over de weg, maar zo mogelijk ook via water of spoor. Maar ook intensiever ruimtegebruik, hergebruik van ruimte via herstructurering van verouderde bedrijventerreinen en de ontwikkeling van duurzame bedrijventerreinen, waar samenwerking tussen bedrijven winst voor economie én milieu oplevert, zijn belangrijke uitdagingen.

De Nota Ruimtelijk Economisch Beleid stelt dat de economische potenties van steden en economische ontwikkelingsassen benut en versterkt moeten worden. Maar ook in het **landelijk gebied** moet ruimte komen voor nieuwe economische dragers (natuur, landschap, recreatie en andere vormen van bedrijvigheid), vooral nu de landbouw die rol steeds minder kan vervullen. Nog maar een klein deel van het inkomen op het platteland wordt verdiend in de agrarische sector.

In de loop der tijd is het **agrarisch ruimtegebruik** flexibeler geworden (minder grondgebonden). Dit betekent niet dat bedrijven zomaar te verplaatsen zijn. Zij zijn sterk afhankelijk van het eigen economische netwerk (cluster van toeleveranciers en afnemers). Ook heeft de landbouwsector steeds meer een industrieel karakter gekregen.

## 2.4 Nota Voedsel en Groen

De Nota Voedsel en Groen van het ministerie van LNV besteedt expliciet aandacht aan agrologistiek. Vastgesteld wordt dat er nauwelijks alternatieven zijn voor het wegtransport in het fijnmazig vervoer van en naar de boerderij en van en naar winkels. Door een betere samenwerking tussen marktpartijen is wel een verdere efficiencywinst mogelijk. De druk op het langeafstandswegvervoer blijft toenemen door congestie op de weg, weekend- en nachtrijverboden en de weerstanden tegen het transalpine vervoer. Daarom wordt gezocht naar mogelijkheden voor intermodaal vervoer (gecombineerd met fijnmazig wegvervoer). Het Kabinet wil om de bereikbaarheidsproblematiek te verminderen inzetten op:

- verbeterde ontsluiting;
- het vervullen van een regiefunctie m.b.t. ICT;
- slimme logistieke oplossingen die het milieu ontlasten, minder ruimte vragen en de congestie verminderen;
- herstructureringen en verplaatsingen van bedrijven.

De inzet van het kabinet is om de veiligheid van de levensmiddelen te verbeteren, tot een verantwoorde productiewijze te komen en de land- en tuinbouw een bijdrage te laten leveren aan de kwaliteit van het landschap. In de nota zet een ontwikkelingsperspectief neer (tot 2010) voor de agroketens. De peilers hiervoor zijn:

- **Duurzaam** werkende ketens: rekening houden met de veiligheid voor en de gezondheid van mens, dier en ecosystemen.
- **Internationaal concurrerende** ketens: zonder overheidssteun concurreren op de wereldmarkt.
- Ketens die **midden in de samenleving** staan: maatschappelijk verantwoord produceren en daarvoor waardering uit de maatschappij krijgen.
- **Toonaangevende** ketens met een internationale reputatie als innovatief en maatschappelijk verantwoord.

Ten aanzien van de **ruimtelijke structuur** stelt de Nota Voedsel en Groen vast, dat de voortgaande productiviteitsontwikkeling en schaalvergroting van bedrijven in hoge mate bepalend is voor de ruimtebehoefte van landbouwbedrijven. "De grondbehoefte is per afzonderlijke bedrijfstak verschillend. Voor sommige bedrijfstakken is de afstand tot de verwerking een belangrijke kostenfactor. Andere bedrijfstakken zijn daarvan minder afhankelijk. Sommige teelten zijn gebonden aan fysieke kenmerken van de grond of het klimaat. Voor de glastuinbouw is deze koppeling minder relevant geworden. Voor sommige producten en teelten zijn we niet concurrerend. Een deel van de primaire productie zal autonoom elders in Europa gaan plaatsvinden<sup>3</sup>.

De belangrijkste **zee- en luchthavens** vormen ook voor het agro-foodcomplex de knooppunten in informatie- en vervoersstromen. Voor het internationaal georiënteerde agro-bedrijfsleven zijn dit daarom belangrijke locatiefactoren. Maar tegelijkertijd bestaan er spreidende krachten, zoals de ruimtedruk van andere economische activiteiten, wonen en recreatie, natuur en infrastructuur. En ook binnen het agrocluster leidt de fileproblematiek tot uitplaatsing van activiteiten uit het kerngebied naar andere gebieden. Binnen het agrocluster zelf speelt verder een aantal specifieke ontwikkelingen zoals extensivering, die eveneens leiden tot aanpassingen in de ruimtelijk-economische structuur.

De grondgebonden landbouw vervult een scala aan maatschappelijk gewenste functies, maar de Nota stelt dat het planologisch vastleggen van gebieden waar de (grondgebonden) landbouw met voorrang ontwikkelingsmogelijkheden wordt geboden, geen meerwaarde biedt. Wel is een zo helder mogelijke planologische scheiding tussen de stedelijke grondmarkt en die voor landbouw, bossen en natuurterreinen van belang. Voor de diverse gebieden in Nederland stelt de Nota de volgende hoofdlijnen voor<sup>4</sup>:

<sup>3</sup> Nota Voedsel en Groen, p. 40

<sup>4</sup> Nota Voedsel en Groen, p. 43

- Het **Groene Hart en de Randstad** moeten ‘groener’ worden in de zin van ecologische kwaliteit. Ecologie houdt niet op bij de grens van het natuurgebied, maar strekt zich uit over natuur, landbouw en stad.
- De **glastuinbouw in het Westland** moet ingrijpend herstructureren om te voldoen aan toekomstige maatschappelijke en economische eisen. Het Westland krijgt hierdoor een impuls om zich te ontwikkelen tot een kleiner, moderner en hoogwaardiger tuinbouw-complex, dat ook van betekenis is voor de mainportontwikkeling van Rotterdam en Schiphol. Hierdoor ontstaan kansen voor andere functies en voor verbetering van de landschappelijke inpassing, de milieu-infrastructuur en het waterbeheer. Verkeers- en vervoersaspecten zullen betrokken worden bij de besluitvorming rond vestigingslocaties voor de glastuinbouw.
- In **Zuid- en Oost-Nederland** bestaat niet zozeer behoefte aan verruiming van de overloop als wel aan een betere structurering ervan. Dit is nodig om verdere ecologische verschraving en landschappelijke versplintering te bestrijden.
- In de meest rurale regio’s van Nederland, **het Noorden en delen van Zuid-West Nederland**, lijkt vooral behoefte te bestaan aan revitalisering.
- Voor regio’s waar door internationale ontwikkelingen **onvoldoende economisch perspectief** overblijft, is investeren in nieuwe economische dragers, andere teelten en alternatieve product-marktcombinaties nodig. Dit geldt met name voor de Veenkoloniën, een regio die sterk leunt op EU-steun voor de aardappelzetmeelproductie.

## 2.5 Natuur voor mensen, mensen voor natuur

In de nota ‘Natuur voor mensen, mensen voor natuur’ wordt ingezet op behoud, herstel, ontwikkeling en duurzaam gebruik van natuur en landschap. Dit levert een essentiële bijdrage aan een leefbare en duurzame samenleving, door:

- voortzetting van de realisatie van de Ecologische Hoofd Structuur;
- versterking van de landschappelijke identiteit en kwaliteit;
- stevige inzet op het behoud en duurzaam gebruik van biodiversiteit.

De inzet op **meer ruimtelijke samenhang in de EHS** wordt in deze nota niet direct vertaald naar het aankopen van extra natuurhectares, maar naar de inzet op een bredere kwaliteitsverbetering in de ‘groene ruimte’. Functiewijziging zal in een aantal gevallen wel het sluitstuk zijn. In totaal gaat het hierbij om 50.000 hectare. De uiteindelijke ambitie is om 400.000 hectare waardevol cultuurlandschap landschappelijk op te knappen en duurzaam beheer veilig te stellen. Het aanduiden van de gebieden waar dit wenselijk is, zal gebeuren in de Vijfde Nota en het SGR 2. Verder zal een aantal grootschalige projecten (robuuste verbindingen) worden gerealiseerd. Ook deze worden definitief vastgelegd in de Vijfde Nota en het SGR 2.

## 2.6 Een biologische markt te winnen

In de nota 'Een biologische markt te winnen' wordt de ambitie uitgesproken om 10% van het areaal landbouwgrond in 2010 biologisch te laten zijn. In 1998 bedroeg het biologische areaal 1% van het totaal. In de praktijk betekent deze ambitie dat vanaf 2001 het areaal biologische landbouw jaarlijks met 25% moet toenemen. De nota gaat niet verder in op de ruimtelijke situatie van de biologische landbouw. Er worden dan ook geen gebieden genoemd waar concentratie van biologische productie gewenst / mogelijk is.

Bij de ontwikkeling van de biologische sector spelen twee pijlers van het Nederlandse agrofoodcomplex een belangrijke rol: het hoge kennisniveau en de handel. Biologische landbouw vraagt om een ander systeem van produceren en is daardoor een aanjager van innovaties, die ook voor de gangbare landbouw nuttig kunnen zijn. De verdere versterking van de handel is van belang bij de benutting van de internationale potentie van de Nederlandse biologische productie.

De nota noemt de volgende speerpunten voor beleid:

- Het professionaliseren van vraaggerichte ketens.
- Optimale transparantie en het sluiten van de keten (garantie dat product 100% biologisch is).
- Kennisontwikkeling en –verspreiding.
- Stimuleren van de biologische primaire productie.





## Hoofdstuk 3 **Logistieke visie**

In de afgelopen decennia zijn het goederentransport en de logistieke sector sterk veranderd ten gevolge van economische specialisatie, internationalisatie, ICT en ketenintegratie. Deze ontwikkelingen hebben een sterke groei van het transport tot gevolg gehad en bieden tegelijkertijd aangrijpingspunten voor overheidsbeleid gericht op een duurzame en internationaal concurrerende economie.

Vanuit deze ontwikkelingen is een logistieke visie ontwikkeld, die een belangrijke leidraad is geweest tijdens dit project. Deze logistieke visie wordt in dit hoofdstuk toegelicht aan de hand van vier paragrafen, te weten:

- ontwikkelingen in het goederentransport;
- de rol van ICT en e-business;
- de opkomst van logistieke netwerken;
- het effect van logistieke netwerken op ruimte en duurzaamheid.

### 3.1 Ontwikkelingen in het goederentransport

Voor het totale goederenvervoer in Nederland voorspelt het CPB - afhankelijk van het economische scenario - een voortgaande groei van 90% tot 120% in de periode 1995-2020. Het wegtransport zal in de periode tot 2020 verdubbelen ten opzichte van het basisjaar 1995<sup>5</sup>, alle beleidsmaatregelen ten spijt.

Ondanks de absolute groei van de vervoersprestaties van andere modaliteiten, neemt het goederenvervoer via de weg fors toe. Spoor- en watervervoer hebben, ondanks alle intermodale inspanningen, vooral binnen Nederland een beperkt marktaandeel in vergelijking met de weg. Met name binnen Nederland zal de volumegroei in het goederentransport over de weg naar verwachting nog decennia lang aanmerkelijk zijn, zo schrijft de VROM-raad dan ook in haar rapport Mobiliteit met beleid<sup>6</sup>. Een groei van het aantal voertuigkilometers met 200% (tot 2030) wordt niet uitgesloten. De problematiek van het goederenvervoer dreigt dus wel bijzonder groot te worden. De kern van de problemen ligt volgens de Raad in

---

<sup>5</sup> Bron: NREB, Ministerie van Economische Zaken, 1999.

<sup>6</sup> Uit: Mobiliteit en beleid, VROM-raad advies, 11 november 1999

het binnenlands vervoer dat circa 80% van het aantal voertuigkilometers van vrachtwagens voor zijn rekening neemt.

Dat de nood erg hoog is blijkt ook uit het pleidooi van de Raad Nederlandse Detailhandel voor het aanstellen van een minister voor stadsdistributie. De binnenstad wordt steeds slechter bereikbaar voor zowel klanten als het bevoorradend verkeer. De discussie gaat te veel over het hoofdwegennet en te weinig over de doorstroming richting de binnensteden. Er zou één verantwoordelijke minister voor stadsdistributie moeten komen, welke een landelijk kader zou moeten scheppen voor de gemeentelijke regelgeving.<sup>7</sup>

Niet alleen de transportvolumes nemen sterk toe, ook de aard van de goederenstromen verandert. De gemiddelde zendinggrootte neemt af door massa-individualisering, ordergestuurde productie en just-in-time leveranties. Bedrijven in industrie en handel werken gestaag aan minimalisering van hun voorraden. Opslag verandert meer en meer in overslag (veelal aangeduid met de Engelse term 'cross-docking' of 'X-dock'). Na het succes van de container en de Europallet wordt nu op diverse fronten gewerkt aan de ontwikkeling en invoering van kleinere standaard ladingdragers om verdere transportoptimalisatie te bereiken.

Ook de transportmarkt wijzigt sterk. De concurrentie neemt toe door fusies en overnames bij verladers en vervoerders. De nationale markt wordt een continentale, pan-Europese markt en continentaal georiënteerde spelers in lucht- en zeevaart worden intercontinentaal. Door de overnames zijn nog maar enkele grote transportbedrijven in Nederlandse handen.

## ***Logistieke uitbesteding***

Ondernemingen in industrie en handel besteden steeds meer logistieke activiteiten uit aan transportbedrijven, die zich gaandeweg tot gespecialiseerde logistieke dienstverleners ontwikkelen. Het aandeel uitbestede logistiek blijft toenemen doordat niet alleen vervoer, maar ook opslag, voorraadbeheer en allerhande toegevoegde waarde activiteiten vanwege kostenreducties en grotere flexibiliteit worden uitbesteed.

Deze waardetoevoegende activiteiten in logistieke centra (bijv. assembleren, samenvoegen, op maat afwerken, her- en ompakken) zijn van groot belang om groot assortiment te kunnen koppelen aan een hoog serviceniveau. Logistieke centra maken het mogelijk om de zogenaamde klantenorder-ontkoppelpunten halverwege de keten, dat wil zeggen tussen producent (meestal een fabriek) en consument (meestal een winkel) te leggen.

Bij deze ontwikkeling – die op zich positief is voor efficiency (concurrentiepositie van de keten) en duurzaamheid (bundeling van ladingstromen, hogere beladingsgraad) – doet zich onder meer het probleem voor dat logistieke dienstverleners moeite hebben om een centrale positie (als regisseur) te veroveren in de logistieke ketens van hun klanten. De verladers zijn nog steeds de ontwerpers van de logistieke ketens; de meeste vervoerders optimaliseren slechts (kleine) delen van de transportketens.

---

<sup>7</sup> Bron: J.G. Andrea, voorzitter RND en lid RvB Ahold, Het Financieel Dagblad, 19 april 2000

## 3.2 De rol van ICT en e-business

Het sterk toegenomen gebruik van internet en de toenemende invloed van Informatie- en Communicatietechnologie (ICT) maken e-commerce en e-business<sup>8</sup> mogelijk waardoor de traditionele manier van zaken doen verandert. De vergaande integratie van e-business in logistieke ketens en andere marktontwikkelingen zoals ketenomkering leiden tot het ontstaan van nieuwe logistieke concepten.

Met name het verleggen van het klantorder-ontkoppelpunt kan alleen met behulp van de scheiding van informatiestromen en goederenstromen.

De invloed van ICT, e-commerce en e-business op transport en logistiek is in eerste instantie **negatief** door een toename van het aantal kleinere zendingen, grotere vervoersafstanden en kortere doorlooptijden. Een **positief** effect kan bereikt worden door het vervoer te organiseren in logistieke netwerken, die leiden tot een hogere benuttingsgraad van het transportmaterieel en 'dikkere' goederenstromen, waardoor intermodaal vervoer in zicht komt.

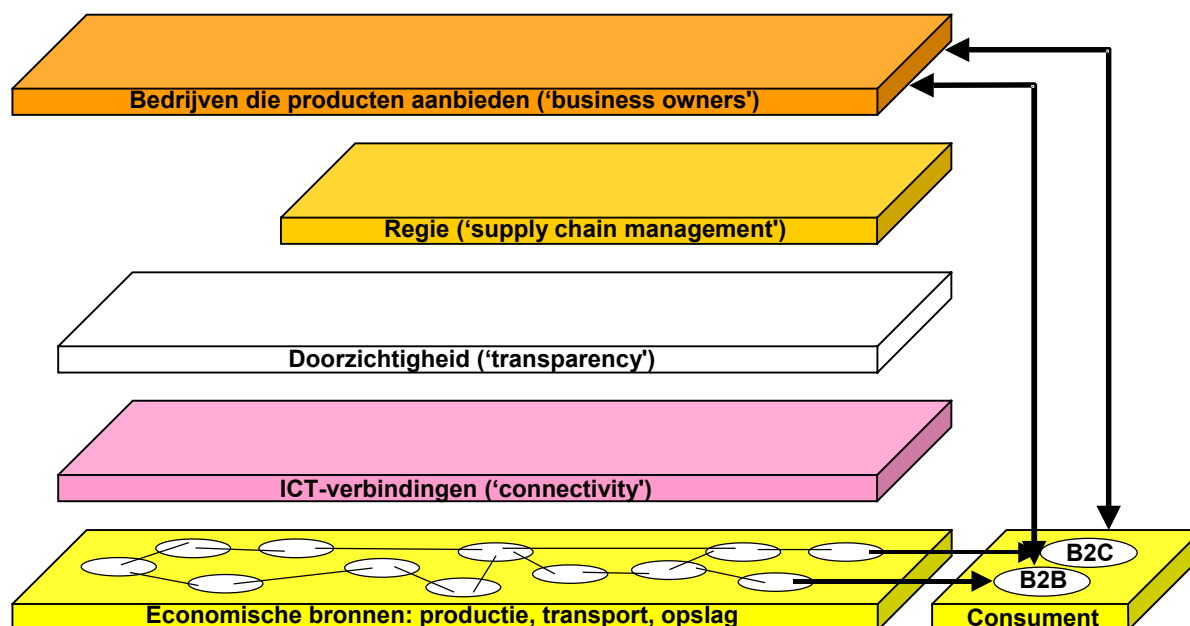
ICT is onmisbaar voor het **elektronisch aansturen en/of regisseren** van de goederenstromen en het doorzichtiger maken en anders inrichten van de integrale logistieke ketens. Daardoor kan een groter deel van het goederenvervoer in logistieke netwerken worden afgewikkeld, hetgeen 'dikkere' goederenstromen oplevert tussen de knooppunten in die netwerken en andere vervoersmodaliteiten in beeld brengt.

Alle reden dus voor de logistieke sector om actief te werken aan integrale toepassing en koppeling van ICT. De volgende figuur illustreert de ontkoppeling van fysieke en informatiestromen die kan helpen bij het transparanter maken van de planning in logistieke ketens en bij bundeling van goederenstromen in logistieke netwerken, waardoor intermodaal vervoer eerder mogelijk wordt.

---

<sup>8</sup> Er zijn vele definities van e-commerce en e-business. Hier bedoelen wij met e-commerce het verkopen via Internet. E-business is een bredere term die daarnaast vele andere vormen en functies van elektronisch zaken doen omvat, zoals inkopen, gezamenlijk plannen en het aansturen van transport en logistiek. E-business en E-commerce worden veelal als synoniemen gebruikt voor het elektronisch zaken doen tussen bedrijven (business-to-business - B2B) en tussen bedrijven en consumenten (business-to-consumer – B2C). ICT is in dit verband te beschouwen als de daarvoor benodigde hard- en software.

Figuur 3.1 Ontkoppeling fysieke en informatiestromen



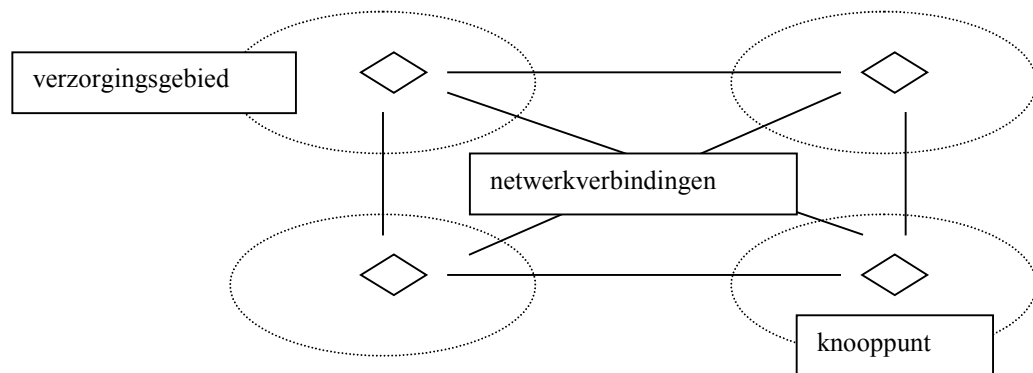
### 3.3 De opkomst van logistieke netwerken

Door de hiervoor geschetste ontwikkelingen op het gebied van ICT en het wereldwijde proces van de vele fusies en overnames ontstaan grote transportondernemingen – veelal aangeduid als logistieke netwerkers - die wereldwijd en/of pan-Europees werken en die de middelen hebben om fors te investeren in ICT en e-business. In de toekomst van het internationale transport van deelladingen en kleinere zendingen kunnen alleen deze netwerkondernemingen een concurrerend product bieden. Dit betekent dat de ICT-kennis en -kunde bij kleinere vervoerders moet toenemen zodat zij – als onderaannemer - deel kunnen nemen aan deze logistieke netwerken.

Grote bedrijven kunnen zelf (met onderaannemers) logistieke netwerken opbouwen, maar deze kunnen ook generiek worden opgezet om goederenstromen van meerdere bedrijven te transporteren. Dergelijke algemene logistieke netwerken zijn opgebouwd uit activiteiten van bedrijven op knooppunten en de vervoersstromen tussen die knooppunten ('schakels'). De afhandeling van de goederenstromen in logistieke netwerken vindt plaats over weg, water en spoor. Het uitgangspunt van logistieke netwerken is de bundeling van goederenstromen –en de bijbehorende inrichting van de knopen en de schakels.

Figuur 3.2 geeft een grafische voorstelling van een logistiek netwerk.

Figuur 3.2 Grafische weergave logistiek netwerk



De veranderingen in de logistieke sector en de wijzigende vraag van verladers (kleine zendingen naar veel bestemmingen met hoge frequenties en korte doorlooptijden) zullen nog sterker dan nu leiden tot netwerkbedrijven: zowel intercontinentaal en pan-Europees als nationaal en regionaal. Internationaal is netwerkvorming reeds een feit, nationaal slechts voor bepaalde goederen.

Juist vanwege de noodzaak om een dichte continentale en intercontinentale dekking te kunnen bieden, ontwikkelen de grote spelers in de transportmarkt deze diensten op alle schaalniveaus:

- **Internationaal:** er vindt een enorm schaalvergrotingsproces plaats op continentaal en intercontinentaal niveau (Danzas, Schenker, Panalpina, TPG). Deze netwerken zijn nu al zichtbaar. De vraag is of de middelgrote en kleine bedrijven in Noord-Brabant al voldoende opgenomen zijn in die netwerken van grote spelers (general cargo) of in netwerken van niche-spelers (tankvervoer, koel- en vriesvervoer, etc.).
- **Nationaal:** binnenlands vervoer via netwerkconcepten vindt al plaats bij grote bedrijven (Van Gend & Loos, TPG) of via samenwerkingsverbanden van middelgrote en kleine vervoerders (zoals NPD, Teamtrans, etc.). Middelgrote en kleine dienstverleners moeten dus gaan samenwerken.
- **Regionaal:** opkomst (nieuwe) vervoerders voor stedelijke en regionale distributie naar winkels, consumenten, bedrijven en instellingen, waarbij kleinere transportbedrijven rijden voor grote dienstverleners.

Al met al kan geconstateerd worden dat internationaal, nationaal en regionaal goede netwerken ontwikkeld zijn voor enerzijds containers en andere 'volle' ladingen en anderzijds kleine zendingen zoals post en pakjes. Voor de tussenliggende middelgrote laadeenheden zoals pallets en rolcontainers is nog veel werk te verzetten. Landelijk zijn daarvoor diverse projecten opgezet, zoals Flownet<sup>9</sup> en Distrivaart<sup>10</sup>.

<sup>9</sup> Flownet is een concept van een toekomstvast logistiek netwerk voor de retailsector – zowel food als non-food - waarin deelladingen van verschillende bedrijven gecombineerd kunnen worden.  
Bron: Eindrapport Flownet, BCI, augustus 2001.

<sup>10</sup> Distrivaart is een landelijk pallet netwerk via de binnenvaart, eveneens gericht op de retailsector.  
Bron: Nationale Distributiedag op 14 juni 2001 op basis van onderzoek door TNO Inro in opdracht van ND.

Vorig jaar heeft BCI in opdracht van de RPD een geïntegreerd stelsel van landelijke logistieke netwerken geschetst, dat een efficiënt en duurzaam collectief alternatief zou kunnen bieden voor minder efficiënt en duurzaam individueel (particulier) transport over de publieke infrastructuur<sup>11</sup>. Het centrale doel van deze logistieke netwerken is het geven van een duurzaam en toekomstvast antwoord op de groeiende vraag naar mobiliteit in het goederenvervoer door in te spelen op maatschappelijke, economische en technologische ontwikkelingen zoals massa-individualisering, globalisering, Internet en nieuwe vervoerstechnieken.

Dit stelsel bestaat uit vier gespecialiseerde netwerken, waarbij is uitgegaan van de grootte van de transportzendingen:

- **Bulknet:** bulk- en afvalstromen.
- **Unitnet:** volle ladingen, zoals maritieme containers, continentale containers, wissellaadbakken en Full Truck Loads (FTL).
- **Flownet:** kleine laadeenheden, zoals pallets, rolcontainers, Less than Truck Loads (LTL), groupage en tijdkritische zendingen.
- **Homenet:** pakjes en dozen voor thuislevering en afhalen.

De totstandkoming van dergelijke logistieke netwerken vereist goede ICT systemen, zowel voor het functioneren van de netwerken zelf als voor het bedienen van verladings- en ontvangers. Juist ICT biedt mogelijkheden voor ketenintegratie en ketenoverschrijdende optimalisatie van transportstromen. Het ontwikkelen van logistieke netwerken op basis van de typen goederenstromen (en hun ladingdraggers) en het ruimtelijk schaalniveau (internationaal, nationaal en regionaal en lokaal) is daarvoor noodzakelijk.

Het gaat bij de combinatie van ICT en intermodaal transport dus niet alleen om het elektronisch aansturen en/of regisseren van intermodale goederenstromen, maar vooral om het doorzichtiger maken en anders inrichten van de integrale logistieke ketens. Daardoor kan een groter deel van het goederenvervoer in logistieke netwerken worden afgewikkeld. Dit levert 'dikkere' goederenstromen tussen de knooppunten in die netwerken en dan komen andere vervoersmodaliteiten in beeld.

---

<sup>11</sup> Naar een netwerk van netwerken, Buck Consultants International, in opdracht van de Rijksplanologische Dienst (Ministerie VROM), augustus 2000.

## 3.4 Het effect van logistieke netwerken op ruimte en duurzaamheid

De logistieke ontwikkelingen hebben in de afgelopen jaren geleid tot een sterke groei van het aantal distributiecentra langs corridors van de Nederlandse mainports naar het (Europese) achterland. Samen met de geografische schaalvergroting en internationalisatie in handel, industrie en logistiek - ook in de agribusiness – heeft een sterke vraag naar (nieuwe) bedrijventerreinen tot gevolg (gehad).

Die ruimte wordt wel steeds beter benut door allerlei autonome logistieke ontwikkelingen, zoals andere inrichting en activiteiten door ICT en ketenbeheersing (minder voorraden, meer cross-dock operaties, meer waardetoevoeging) en het ontstaan van nieuwe typen distributiecentra voor bijvoorbeeld de binnenlandse distributie naar de retail en thuislevering (bij stedelijke agglomeraties).

Deze ontwikkeling gaat gepaard met een sterk stijgende doorzet van goederen en een aanmerkelijke grotere werkgelegenheid per hectare bedrijfsterrein. De opslagruimte wordt kleiner en er is meer ruimte nodig voor overslag ('staging') en toegevoegde waarde activiteiten zoals verpakken.

De trends op het gebied van ICT en logistiek veranderen daarmee niet alleen de bedrijven in de sector, maar ook hun vestigingseisen. Gezien de groter wordende goederenstromen en de noodzaak om de beperkte ruimte efficiënter te gebruiken, is het nodig om meer multimodaal ontsloten bedrijventerreinen te realiseren, uiteraard met maatregelen ter bevordering van intensief ruimtegebruik. Samen met logistieke stadsparken moeten deze groot-schalige, multimodale bedrijventerreinen voorzien in de ruimtebehoefte van de 'brede' logistieke sector (groothandel, transport en distributiecentra van de industrie) voor waardetoevoegende activiteiten en binnenlandse distributie.<sup>12</sup>

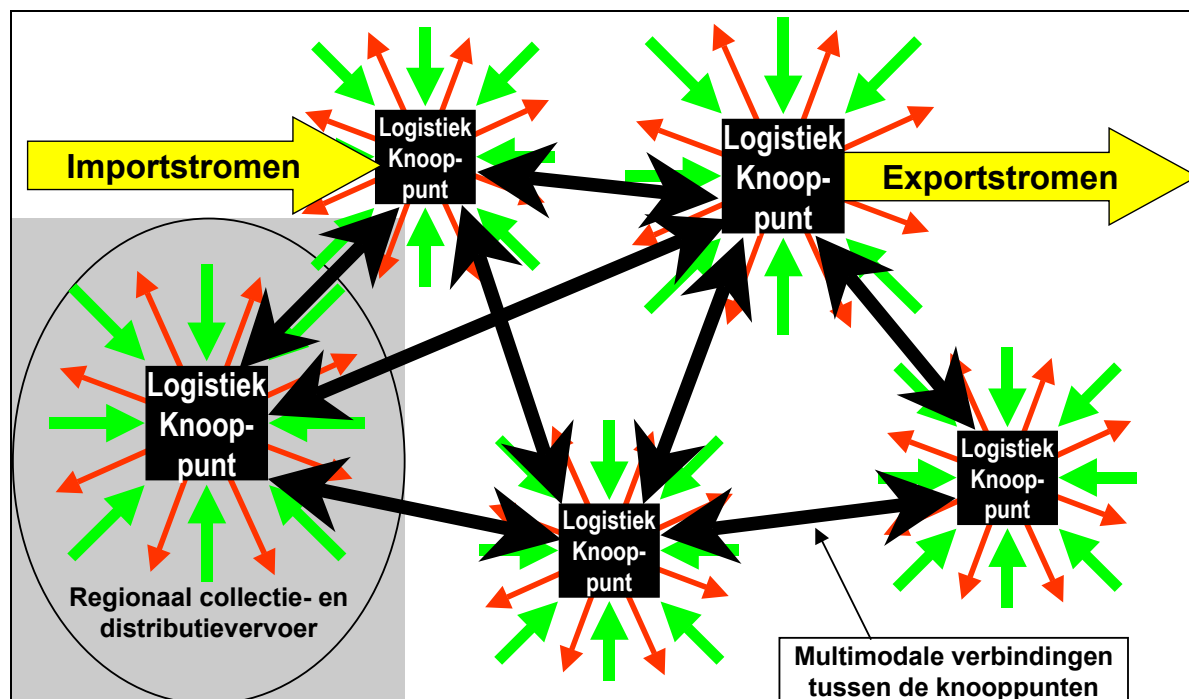
Op deze manier leiden ICT en e-business – via het concept van logistieke netwerken - niet tot de verwachte grotere spreiding van bedrijven, met alle negatieve effecten van landschappelijke versnippering (waarvoor soms zelfs de term 'verdozing' wordt gebruikt), maar juist tot een ruimtelijke concentratie op multimodale knooppuntlocaties met adequate aansluiting op fysieke infrastructuur- en telecommunicatienetwerken.

Een goed begrip van het functioneren van logistieke netwerken bij overheden en bedrijven kan het draagvlak daarvoor vergroten. De volgende figuur geeft hiertoe een aanzet.

---

<sup>12</sup> In hoofdstuk 6 wordt aangegeven dat het voor agribusiness-activiteiten wenselijk is om juist aparte parken (ABP's) te realiseren nabij (grote) knooppunten. Nabijheid van andere soorten bedrijvigheid is in beperkte mate mogelijk.

Figuur 3.3 Logistieke netwerken vereisen multimodale ontsluiting en ruimte voor regionale collectie, distributie en toegevoegde waarde



Op en rond de knooppunten in deze netwerken moet ruimte zijn voor enerzijds collectie en distributieactiviteiten en anderzijds waardetoevoeging door industrie, handel en (logistieke) dienstverleners. Dit betekent dat juist op kruisingen van verschillende infrastructuur extra ruimte moet komen voor:

- grootschalige (multimodale) bedrijventerreinen voor de verwerkende industrie, de grote handelscomplexen (veilingen) en internationale logistiek (t.b.v. import en export);
- middelgrote tot kleinschalige 'logistieke stadsparken' voor regionale distributie in steden en agglomeraties.

Waar mogelijk dienen deze functies gecombineerd te worden, teneinde maximale synergie te verkrijgen. Alleen door bundeling van goederenstromen via logistieke netwerken is het mogelijk om veel meer transport via andere modaliteiten dan de weg af te wikkelen. De uitdaging voor overheden is om bestaande en nieuwe locaties zo te kiezen dan (toekomstig) gebruik van andere modaliteiten dan het wegvervoer niet bij voorbaat onmogelijk gemaakt wordt door de afwezigheid van de desbetreffende infrastructuur. De vraag of het spoorvervoer de langverwachte perspectieven uiteindelijk waar zal maken en of de binnenvaart doorgaat zich in het huidige tempo te vernieuwen, hoeft niet onmiddellijk beantwoord te worden indien bij de bedrijventerreinenplanning meer dan nu rekening wordt gehouden deze modaliteiten.



## ***Een duidelijke taak voor de overheid***

De overheid dient de toenemende transportstromen en zendingen in goede banen leiden door op de juiste manier bij te sturen. Hierin ligt een taak voor de overheid gezien enerzijds de forse agro food goederenstromen en anderzijds de diffuse maatschappelijke baten. Daar de netwerkconcepten complex zijn en grote investeringen vragen, zijn weinig partijen bereid het initiatief te nemen. Zowel de noodzakelijke infrastructuur (bijvoorbeeld de knooppunten) als de informatiesystemen moeten nog ontwikkeld worden, terwijl de opbrengsten onzeker zijn. Het is maar de vraag of de partijen die de investeringskosten van het netwerk zullen dragen, dit ook terug zullen verdienen.

De overheid is ook aan zet omdat de voordelen van de beoogde netwerken vooral maatschappelijk van aard zijn. Middels de logistieke netwerken wordt getracht het aantal voertuigbewegingen en daarmee het aantal verreden kilometers te beperken. Misschien kunnen de netwerken in zekere zin wel gepositioneerd worden als openbaar-vervoersystemen voor het goederenvervoer, waarbij de overheid zorgdraagt voor het ontstaan van het netwerk en marktpartijen zullen moeten concurreren om een positie op het netwerk (aanbesteding). Gebruikers kunnen vrijelijk toe- en uitreden. Tussenvarianten zijn eveneens mogelijk waarbij overheid en markt in verschillende constellaties zorgdragen voor het ontstaan van het netwerk. Zo kan bij de netwerkontwikkeling bijvoorbeeld deels gebruik worden gemaakt van bestaande structuren doordat marktpartijen een deel van hun activa inbrengen.

De overheid dient in ieder geval helder te communiceren in hoeverre ze de genoemde netwerken zal trachten te ondersteunen:

- Wil ze locaties vrijspelen voor mogelijke toekomstige knooppunten en agrologistieke centra?
- Gelden voor de netwerkstromen dezelfde beperkende maatregelen als voor sommige andere goederenstromen, zoals laad- en lostijden in binnensteden en voorwaarden die gesteld worden aan het voertuig waarmee men het stadscentrum inrijdt (lengte, gewicht)?
- Worden bedrijven genoodzaakt hun stromen via het netwerk te bundelen indien niet aan bepaalde beladingsgraadeisen wordt voldaan?<sup>13</sup>

Veel goede initiatieven wordt de das om gedaan door allerhande nieuwe beperkingen. De verwachting is dan ook dat de logistieke netwerken bij onvoldoende overheidssteun – zowel financieel als bestuurlijk – niet van de grond zullen komen. Bedrijven zijn geneigd hun eigen straatje schoon te vegen. Gezamenlijk met het bedrijfsleven dient daarom een eigen-tijdse oplossing gevonden te worden, waarbij de overheid het bedrijfsleven dat duwtje in de rug geeft dat nodig is om duurzame, toekomstvaste logistieke systemen mogelijk te maken.

---

<sup>13</sup> In Amsterdam geldt bijvoorbeeld nu al een beladingseis van 80%. Transporten die niet aan deze eis voldoen zouden bijvoorbeeld via een DC in de regio gecombineerd kunnen worden.



## Hoofdstuk 4      **Ontwikkelingen in de keten**

Bij ontwikkelingen in agroketens spelen de volgende drie onderwerpen een centrale rol:

- Marktontwikkelingen
- Ontwikkelingen in de primaire productie en verwerking
- Logistieke concepten

### 4.1      **Marktontwikkelingen**

Binnen verschillende agroketens neemt de retail (winkels, horeca) de regierol in de keten over van de primaire productie. Hierdoor ontstaan **vraaggestuurde ketens**. Voorbeelden hiervan zijn de vleeskalverketen en de fruit- en groenteketen. De belangrijkste oorzaak van deze trend ligt in de steeds hogere eisen die de consument (en dus de retail) stelt aan kwaliteit, voedselveiligheid en beschikbaarheid van producten. Daarnaast is een grotere variatie aan producten ontstaan (denk hierbij bijvoorbeeld aan exotische vruchten en kort houdbare, verse kant-en-klaar producten).

Als gevolg van de ketenomkering wordt de **kwaliteit van zowel het product als het logistieke proces steeds belangrijker**. De beleverfrequentie neemt toe en de omvang van de leveringen neemt af: vrachtwagens rijden tegenwoordig meerdere keren met kleine zendingen naar een supermarkt, in plaats van één keer in de week met een volle lading.

Deze ontwikkeling is vanuit milieu en economisch oogpunt niet wenselijk. Toenemende mobiliteit zorgt onder meer voor een toename van de luchtvervuiling en congestie en vormt een bedreiging van de betrouwbaarheid van het logistieke proces. Samengevat: door de ketenomkering versnellen de processen binnen agroketens, terwijl het vervoerssysteem steeds moeizamer functioneert.

## 4.2 Ontwikkelingen in de primaire productie en de eerste verwerking

Naast de ontwikkelingen in de logistiek en retail, zullen de komende twintig jaar ook veranderingen plaatsvinden in de primaire productie en de verwerkende industrie.

Voor wat betreft de **primaire productie** zijn de volgende ontwikkelingen relevant<sup>14</sup>:

- **EU landbouwbeleid:** voor met name de akkerbouw en de melkveehouderij zijn de ontwikkelingen rond het prijsbeleid van belang. Binnen deze sectoren is onzekerheid rond het voortbestaan van veel bedrijven.
- **Liberalisering van de wereldmarkt:** De Nederlandse landbouw ondervindt steeds meer concurrentie op de wereldmarkt door het wegvallen van handelrestricties, export-subsidies en tariefmuren.
- **Internationalisering:** Steeds meer Nederlandse productiebedrijven verplaatsen naar het buitenland om concurrerend te blijven op de wereldmarkt. Met name bedrijven uit de intensieve veehouderij, melkveehouderij en akkerbouw zetten nieuwe bedrijven op in Oost- en Zuid-Europa.
- **Bedrijfsbeëindigingen:** In vrijwel alle sectoren neemt het aantal bedrijven af. De grootste krimp doet zich voor in de fruitteelt, melkveehouderij, intensieve veehouderij, vleeskalveren, vollegrondsgroenten en de paddestoelenteelt. In de overige sectoren (glastuinbouw, bloembollenteelt, boomteelt) is de daling beperkt.
- **Schaalvergroting:** Deze trend is in de jaren zeventig ingezet en gaat nog steeds verder door prijsdaling. Bedrijven moeten steeds efficiënter kunnen produceren om voldoende rendement te kunnen behalen. Deze ontwikkeling is in alle sectoren waarneembaar.
- **Verbreding van de landbouw:** In plaats van schaalvergroting kiezen veel ondernemers voor verbreding. Dit zijn veelal ondernemers in de overdrukgebieden of binnen de ecologische hoofdstructuur. Zij zien geen mogelijkheden voor uitbreiding, vooral in de sectoren melkveehouderij, fruit- en boomteelt en vleeskalveren.
- **Verdringing van de landbouw uit stedelijke gebieden:** Van oudsher zijn glastuinbouw (sierteelt, groenten), bloembollenteelt, boomteelt, fruitteelt en melkveehouderij in stedelijke gebieden gevestigd. Door de groeiende verstedelijkingsdruk en de ruimte-vraag vanuit water, natuur en recreatie neemt het areaal landbouw in deze gebieden af. Een van de gevolgen hiervan is de opkomst van de 'reizende teelt'. Steeds meer verschillende typen gewassen worden geteeld op voormalige akkerbouwgronden (boomteelt, vollegrondsgroenten, bloembollen). Ook worden delen van de intensieve veehouderij verplaatst naar akkerbouwgebieden vanwege de gunstige mestafzetmogelijkheden.
- **Ruimtelijke reconstructie:** Met name de intensieve veehouderij en de vleeskalveren-sector worden geconfronteerd met het ammoniak- en stankbeleid. In de zogenaamde reconstructiegebieden kunnen veel bedrijven hierdoor niet uitbreiden of zijn genoodzaakt te verplaatsen.
- **Voedselveiligheid / hygiëne:** in alle sectoren.
- Opkomst van **biologische landbouw**.

---

<sup>14</sup> Bron: Expertisecentrum LNV

De **verwerkende industrie** is in veel gevallen dichtbij de brongebieden gevestigd en volgt de primaire productie. Met name in de sectoren akkerbouw, melkveehouderij en intensieve veehouderij speelt de verwerkende industrie een belangrijke rol in de keten. In de groente- en fruitteelt is een groot aandeel van de productie voor de versmarkt en speelt de verwerkende industrie een minder belangrijke rol. In de sierteelt is geen verwerkende industrie.

Belangrijke ontwikkelingen in de verwerkende industrie zijn<sup>15</sup>:

- concentratie door fusies en overnames: dit geldt met name voor de zuivelverwerking en slachterijen;
- reageren op marktwensen: het belang om dichtbij de primaire productie en een distributiecentrum gevestigd te zijn neemt toe, door de hogere eisen vanuit de retail voor kwaliteit en beleving;
- sterke afhankelijkheid van de export;
- locaties nabij productie- en distributiecentra;
- concentratie verwerking en retail;
- beperkte rol in biologische ketens.

Deze ontwikkelingen in de primaire productie en de verwerkende industrie hebben gevolgen voor de ruimtelijke spreiding van de verschillende schakels (bewerkingsslagen) in agroketens en voor de agrologistiek. Wat betreft de **ruimtelijke gevolgen** nemen de afstanden tussen de bewerkingsslagen toe, onder meer als gevolg van verplaatsing van primaire productie naar het buitenland, concentratietendenzen (overnames, fusies) of verplaatsing van bewerkingsslagen naar lagelonenlanden. Daarnaast komt het geregeld voor kleine bedrijven door schaalvergroting uitgroeien tot grote 'kolossen' in het landschap. Ook willen sommige bedrijven wel uitbreiden, maar hebben zij daarvoor niet de kans op de huidige locatie.

Wat betreft de **gevolgen voor de agrologistiek** springt met name de toegenomen frequentie van de leveringen in het oog, onder meer door de groeiende vraag naar verse producten. Ook wordt het transport fijnmaziger. Het vervoerssysteem heeft moeite zich aan te passen aan deze ontwikkelingen (files). Onder meer daarom wordt veel aandacht besteed aan efficiënte verwerking, opslag en distributie. De regiefunctie wordt steeds belangrijker. Dit geldt door de gehele keten. Regievoering kan eraan bijdragen dat de stromen op het juiste moment op de juiste plaats aankomen, bijvoorbeeld voor verdere verwerking. Dit geldt ook aan het eind van de keten, bij het transport naar de markt / consument. In toenemende mate zullen namelijk ook foodproducten worden besteld via internet, waardoor het aantal leveringen vanuit het DC, rechtstreeks naar de klant (zonder tussenkomst van detailhandel) toeneemt. Producenten en toeleveranciers moeten dus snel kunnen insprijnen op de wensen van hun afnemers, maar daarbij zullen mogelijkheden voor transportpreventie en logistieke efficiency niet uit het oog worden verloren. Het benutten van deze kansen draagt namelijk bij aan het bereiken van een **duurzame agrologistiek**. Transportpreventie en logistieke efficiency (onder meer bundeling, modal shift en intelligente logistieke systemen) zullen in de toekomst (nog) meer nadruk krijgen.

---

<sup>15</sup> Bron: Expertisecentrum LNV

## 4.3 Logistieke concepten

Ondernemers (in de agribusiness, maar ook daarbuiten) zien in dat niet alleen de overheid, maar ook zij zelf maatregelen moeten nemen om de verslechterende bereikbaarheid het hoofd te bieden. De NVVP-strategie van benutten, beprijzen en bebouwen alleen is niet voldoende, ook niet in combinatie met andere overheidsmaatregelen zoals beschreven in hoofdstuk 2. Het vervoerssysteem krijgt meer stromen te verwerken dan het aankan, terwijl binnen agroketens de roep om snel te reageren (en dus ook snel te vervoeren) juist toeneemt. Als reactie op de toenemende mobiliteit en de ongewenste effecten daarvan zijn (met name door het bedrijfsleven) enkele (ruimtelijk-)logistieke concepten uitgedacht die het vervoer van agroproducten kunnen optimaliseren. De belangrijkste concepten worden hieronder toegelicht:

- clustering van productie;
- efficiënte op- en overslagcentra (clustering van agrodistributie);
- bundeling van stromen;
- logistieke netwerken;
- overige logistieke concepten.

Daarna wordt toegelicht waarom logistieke concepten een meerwaarde hebben en op welk punt in de totale agroketen de diverse concepten met name aangrijpen.

### ***Clustering van productie***

Concentratie van de primaire productie in de landbouw biedt voordelen vanuit logistiek oogpunt. Door concentratie wordt bundeling van goederenstromen eenvoudiger. Concentratie van primaire productie kan plaatsvinden in bepaalde landsdelen / regio's (bijvoorbeeld bij bepaalde typen grondgebonden landbouw), maar ook in zogenaamde agroproductieparken. Dit zijn compacte en hoogwaardige productiecentra. Ook kunnen clusters of onderdelen daarvan zich verplaatsen naar het buitenland. Overigens is concentratie van primaire productie in parken voor lang niet alle sectoren mogelijk. Er zijn vier voorbeelden van agroproductieparken<sup>16</sup>.

- Deltapark: niet-grondgebonden agrarische productie in een zeehavenomgeving, geïntegreerd met industriële verwerking, nabij een dichtbevolkt gebied.
- Specialty Park: Grondgebonden productie met industriële verwerking in een havengebied (bv Agro-Industrieel Complex Dinteloord). Door grootschalige concentratie ontstaat efficiënte uitwisseling van energie / grondstoffen.
- Greenpark: Grondgebonden plantaardige en dierlijke productie met industriële verwerking in een landelijk gebied.
- Multipark: Niet-grondgebonden en grondgebonden productie, verweven met andere functies in het landelijk gebied, zoals agrotourisme.

---

<sup>16</sup> Productkennis is Logistieke kracht, ATO-DLO i.o.v. Ministerie van LNV, januari 2001.

Bij sommige van de voorbeelden vindt (een deel van) de verwerking dus plaats in het agro-productiepark. In de losse bijlage bij dit rapport, waarin de presentatie 'Agrologistiek en ruimte' is opgenomen, zijn deze vier typen agroproductieparken nader uitgewerkt.<sup>17</sup>

## **Efficiënte op- en overslagcentra**

Door het efficiënt organiseren van de op- en overslag van goederen kan het aantal ritten tussen distributiecentra en supermarkten (en locaties in binnensteden) worden beperkt. De betrouwbaarheid van de leveringen neemt toe. Binnen de agrologistiek worden drie typen **consolidation centres** genoemd, waar op- en overslag kan plaatsvinden (clustering van agrodistributie)<sup>18</sup>:

- Manufacturing consolidation centres: vanuit deze distributiecentra worden door verschillende producenten producten gedistribueerd, waarbij gebruik wordt gemaakt van de overlap tussen verschillende afzetpunten.
- Fresh consolidation centre: een distributiecentrum dichtbij de marktgebieden, waarbinnen de orders van de retailers worden samengesteld. Vanuit het fresh consolidation centre worden retailers met volle wagens bevoorrad.
- Megaconsolidation centre: een consolidation centre voor zowel verschillende producten als voor verschillende retailers.

In de losse bijlage 'Agrologistiek en ruimte' (presentatie) worden deze drie typen consolidation centres nader toegelicht.<sup>19</sup> Bij deze concepten wordt vaak gebruik gemaakt van cross docking.

Vandaag de dag zijn de locaties van **distributiecentra van winkelketens** niet altijd optimaal. Door fusies en overnames kan een 'oerwoud' ontstaan van distributiecentra binnen één grootwinkelbedrijf of binnen één inkoopcombinatie. Zo wil Laurus (Konmar) door te snijden in zijn DC-netwerk teruggaan van ongeveer twintig naar vijf DC's. Ook inkoopcombinatie Superunie (met de formules Vomar, Coöp, Dekamarkt en Koopconsult) heeft een suboptimale spreiding van DC's. In enkele gevallen wordt al door meerdere retailbedrijven samengewerkt in één DC. Naar verwachting zal deze manier van samenwerken in de toekomst in belang toenemen. Schaalvergroting in de retail lokt bovendien schaalvergroting uit in de bovenliggende niveaus. Samenwerking tussen bedrijven en consolidatie van stromen zal leiden tot bundeling van stromen.

---

<sup>17</sup> Bijlage 5 achter in dit rapport geeft de aansluiting van de concepten voor clustering bij ABP's aan.

<sup>18</sup> Productkennis is Logistieke kracht, ATO-DLO i.o.v. Ministerie van LNV, januari 2001

<sup>19</sup> Bijlage 5 achter in dit rapport geeft de aansluiting van de concepten voor efficiënte op- en overslag bij ABP's aan.

## **Bundeling van stromen**

Door de aandacht van de consument voor kwaliteit en voedselveiligheid en door strenge veterinaire en fytosanitaire voorschriften, gelden (steeds strengere) randvoorwaarden voor de bundeling van agrostromen. Hierdoor kunnen lang niet alle agroproducten met elkaar worden gebundeld. De producten dienen juist gescheiden vervoerd en opgeslagen te worden. In sommige gevallen kan het multi-compartimentsysteem uitkomst bieden. Hierbij is de laadruimte in voertuigen in compartimenten verdeeld, zodat producten die gescheiden moeten blijven toch gecombineerd vervoerd kunnen worden. Dit is bijvoorbeeld actueel in de mengvoederindustrie.

Bundeling vergroot de haalbaarheid van alternatieve vervoerswijzen doordat de omvang van de lading toeneemt. Dit maakt het rendabeler om gebruik te maken van bijvoorbeeld spoor of binnenvaart. Een belangrijke voorwaarde voor modal shift is de aanwezigheid van logistieke knooppunten, waar op- en overslag van (agro)producten plaatsvindt. Dergelijke knooppunten takken via logistieke netwerken aan op (inter)nationale netwerken. Er worden (met een bepaalde frequentie) vervoersdiensten aangeboden, die (inter)continentaal, (inter)nationaal of (boven)regionaal van aard zijn. Dit niveau van ontsluiting is onder meer bepalend voor de aantrekkingskracht voor bedrijvigheid (binnen en buiten de agribusiness). Op en rond het knooppunt is dan ook ruimte benodigd voor vervoerders en/of verladers en andere bedrijven, in dit geval gerelateerd aan de agribusiness.

## **Logistieke netwerken**

- In hoofdstuk 3 is ingegaan op logistieke netwerken. Voor de agrologistiek kunnen bijvoorbeeld de volgende typen producten met de logistieke netwerken worden vervoerd (tabel 4.1):

Tabel 4.1 *Agrofoodproducten in de logistieke keten*

| Logistiek netwerk | Type lading   | Type product  |
|-------------------|---|---|
| Bulknet           | (kleinere) bulkstromen  | veevoeder, aardappelen, suikerbieten, melk                  |
| Unitnet           | Volle, geünitiseerde ladingen (maritieme/continentale containers, wissellaadbakken, full truck loads) | kruidenierswaren (bv conserven en andere voorverpakte waar) |
| Flownet           | kleine laadeenheden (deelladingen, pallets, rolcontainers, groepage en tijdkritische zendingen)       | kruidenierswaren, fruit, bloemen                            |
| Homenet           | pakjes, dozen, kleine retourstromen (emballage)   | thuisbezorging door supermarkt of fabrikanten               |

Deze logistieke netwerken bestaan op dit moment nog niet als zodanig. Wel wordt er gewerkt aan concrete pilots, met name voor Unitnet en Flownet.



## **Overige logistieke concepten**

Naast concentratie van productie, efficiënte op- en overslagcentra, bundeling van stromen en logistieke netwerken zijn andere logistieke concepten voor (onder meer) de agribusiness:

- bewerking bij de bron: op de productielocatie worden overtollige afval- en bijproducten alvast verwijderd, waardoor het transportvolume wordt geminimaliseerd. Dit gebeurt bijvoorbeeld in de groente- en fruitketen en bloembollenteelt. Bij bewerking aan de bron wordt dus een deel van de eerste verwerking (of soms de gehele eerste bewerking) op de locatie van de primaire productie verricht;
- bewegende voorraad: goederen worden al verstuurd voordat de afnemer een bestelling heeft geplaatst;
- ontkoppeling informatie van logistiek: commerciële processen worden gevirtualiseerd, waardoor fysieke stromen kunnen worden geoptimaliseerd. Een voorbeeld hiervan is de virtuele vrachtbeurs;
- conditioneringstechnieken: het bevorderen of vertragen van groei van producten om het product op het juiste tijdstip te kunnen afleveren, waardoor ook andere modaliteiten dan wegvervoer kunnen worden gebruikt.

## **Meerwaarde logistieke concepten en 'plaats in de keten'**

Logistieke concepten dragen bij aan maatschappelijk verantwoord ondernemen:

- Duurzaamheid op het gebied van vermindering van de milieubelasting en vergroting van de leefbaarheid (zie ook volgende punt, transportpreventie en -efficiency).
- Transportpreventie en -efficiency: hogere beladingsgraad en meer rechtstreekse leveringen door vermindering van het aantal fysieke tussenschakels. Door geografische clustering van agrobestedrijvigheid worden agrostromen meer gebundeld, waardoor grotere transportvolumes ontstaan. Dit vergroot de kansen voor modal shift.
- Verhoging ruimtelijke kwaliteit: met name rond de logistieke knooppunten kan door middel van gericht beleid worden gestuurd op de wijze van inrichting, zoals een concentratie van logistieke activiteiten (op- en overslag) met verwerkende industrie. Hierdoor kan versnippering van het landschap worden tegengegaan.
- Consolidatie op knooppunten leidt tot transparantie in ketens: dit biedt onder andere mogelijkheden voor optimalisatie van veterinaire en fytosanitaire controles.
- Logistiek voordeel: minder voorraadvorming door (vrijwel) continue aan- en afvoer, bijvoorbeeld door toepassing van het concept 'bewegende voorraad'.

Deze logistieke concepten haken in op **verschillende schakels in de agroketens**: sommige beïnvloeden met name het begin van de agroketen, andere grijpen later aan. Tabel 4.2 geeft aan waar welk concept met name aangrijpt.

Tabel 4.2 Logistieke concepten: aangrijpingspunten in agroketens

|                                      | Vroeg in de keten<br>(collectievervoer) | Midden in de keten<br>(verplaatsing tussen<br>verwerkingslagen) | Laat in de keten<br>(fijndistributie) |
|--------------------------------------|---|---|---------------------------------------|
| Concentratie van productie           | X                                       |   |                                       |
| Efficiënte op- en overslagcentra     |   |   | X                                     |
| Bundeling van stromen                | X                                       | X   | X                                     |
| Logistieke netwerken                 | X                                       | X   | X                                     |
| Bewerking bij de bron                | X                                       |   |                                       |
| Bewegende voorraad                   |   |   | X                                     |
| Ontkoppeling informatie en logistiek |   | X   | X                                     |
| Conditioneringstechnieken            |   | X   | X                                     |

De Adviesdienst Verkeer en Vervoer van het ministerie van V&W heeft geïnventariseerd waar de belangrijkste knelpunten zitten in het agrovervoer<sup>20</sup>. Dit is met name in het collectievervoer en de fijndistributie. De genoemde logistieke concepten kunnen (in combinatie met andere maatregelen) bijdragen aan het oplossen van deze knelpunten.

<sup>20</sup> Bijdrage aan visie op agrologistiek, AVV, februari 2001

## Hoofdstuk 5 **Agri Business Parken**

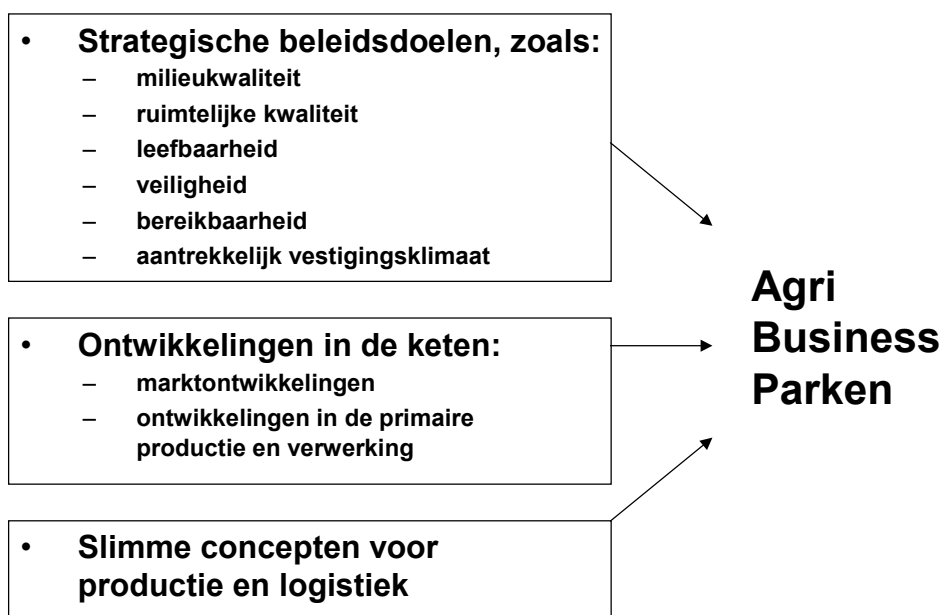
### 5.1 Inleiding

Het bedrijfsleven (binnen de agribusiness, maar ook daarbuiten) wordt dagelijks geconfronteerd met de ontwikkelingen zoals die zijn geschetst in hoofdstuk 2. Lang niet al die ontwikkelingen zijn positief voor ondernemingen. De teruglopende bereikbaarheid van locaties bijvoorbeeld, met name in het collectievervoer aan het begin van de agroketen en, aan het eind van de keten, in de stedelijke gebieden, is een steeds terugkerend probleem. Daarom zetten marktpartijen in op nieuwe logistieke concepten om te kunnen voldoen aan de vraag om op de juiste plaats, op de juiste tijd het gewenste product te kunnen leveren. Deze concepten zijn behandeld in hoofdstuk 3. Maar deze oplossingen dienen wel te voldoen aan de randvoorwaarden van bijvoorbeeld duurzaamheid, diervriendelijkheid en (bij ruimtelijke ingrepen) een goede landschappelijke inpassing. Daarom dient de overheid hierbij betrokken te blijven.

Uit de voorgaande hoofdstukken komen drie centrale onderwerpen naar voren. Ten eerste het streven om Nederland aantrekkelijk te houden en niet te laten versnipperen en 'verdozen'. Ten tweede de roep om een maatschappelijk verantwoorde, duurzame agribusiness, waarin rekening wordt gehouden met de veiligheid voor en de gezondheid van mens, dier en ecosystemen. Ten derde (binnen deze randvoorwaarden) de noodzaak tot (verdere) optimalisatie van de agrologistiek (vervoer, opslag, distributie en de regie van agrofood en non-food).

Het **Agri Business Park (ABP)** kan bijdragen aan een oplossing voor deze zaken. Het is een concept dat inzet op een economisch concurrerende en maatschappelijk duurzame agribusiness in Nederland. Het concept haakt aan op de ruimtelijk-economische structuur van de agribusiness, streeft naar optimalisatie van het ruimtegebruik en houdt daarbij nadrukkelijk rekening met logistieke processen (zie figuur 5.1).

Figuur 5.1 Agri Business Parken: aanhaken op strategische beleidsdoelen, ontwikkelingen in de keten en concepten voor productie en logistiek



Een Agri Business Park is een locatie waar een groot aantal logistieke functies binnen agroketens (distributie, handel, opslag) wordt gecombineerd met faciliteiten voor productie en verwerking. ABP's richten zich met name op de verwerking en distributie van producten. In beperkte mate kan niet-grondgebonden primaire productie plaatsvinden op een ABP (glas-tuinbouw, intensieve veehouderij en paddenstoelenteelt). Ieder ABP is door middel van een logistiek netwerk verbonden met de andere ABP's. Het ABP netwerk bestaat uit knooppunten, gevormd door bedrijven die goederen produceren en goederenvragende eenheden zoals bedrijven en consumenten, en schakels voor het transport van goederen tussen die knooppunten. De termijn waarop in Nederland een netwerk van ABP's gerealiseerd zou kunnen zijn, is tien à twintig jaar.

Agri Business Parken bieden mogelijkheden voor transportpreventie door ruimtelijke clustering van verschillende schakels uit ketens (denk aan vermindering van het 'gesleep' met dieren), voor minder milieubelastende transportwijzen via modal shift, voor het verbeteren van de ruimtelijke kwaliteit (onder meer door efficiënt ruimtegebruik) en voor voedselveiligheid door transparantie in de keten. Bovendien combineert het ABP meerdere logistieke concepten die eerder in dit rapport zijn behandeld. Er is op ABP's (in beperkte mate) sprake van concentratie van productie en er ligt veel nadruk op efficiënte op- en overslag en bundeling van stromen, waarbij gebruik wordt gemaakt van logistieke netwerken. ABP's spelen dus nadrukkelijk in op vraaggestuurde agroketens.

Dit hoofdstuk gaat in op de volgende aspecten van (een netwerk van) ABP's:

- uitgangspunten;
- typologie met drie soorten Agri Business Parken inclusief zoeklocaties;
- totaalbeeld zoeklocaties;

- ruimtelijke aspecten;
- beleidsdoelen en voordelen;
- sturing bij realisatie netwerk van ABP's;
- randvoorwaarden.

## 5.2 Uitgangspunten

Een Agri Business Park heeft in beginsel **drie functies: productie, verwerking en distributie**. Op een ABP kunnen stromen (producten) uit diverse agroketens samenkomen, maar dit is niet noodzakelijk. Welke functies een ABP precies vervult binnen welke ketens, is afhankelijk van de locatie. De regio waarin het ABP ligt bepaalt de 'specialisatie' van het ABP.

Het centrale uitgangspunt van het ABP-concept is de bundeling van kleinere goederenstromen tot 'dikke stromen' in een **logistiek netwerk**, waardoor ieder ABP verbonden is met alle andere ABP's en met het buitenland. Bij de bundeling van stromen gaat de aandacht vooral uit naar kleinere stromen (deelladingen). Vanuit logistiek oogpunt worden 'dikke' stromen vaak al optimaal vervoerd: rechtstreeks van producent naar afnemer, waarbij naast wegvervoer in bepaalde gevallen ook spoor en binnenvaart worden benut. Voor de verdere optimalisatie van de agrologistiek zijn deze dikke stromen vooral interessant vanuit de optiek van beheersing van de groei van het wegvervoer en het bevorderen van modal shift (het benutten van mogelijkheden van vervoer per trein en binnenvaartschip, in plaats van over de weg). Binnen het logistieke netwerk zijn vier 'deelnetwerken' te onderscheiden: Bulknet, Unitnet, Flownet en Homenet. Dit onderscheid is eerder gemaakt in paragraaf 3.3 en, toegespitst op agrologistiek, tabel 4.1 in paragraaf 4.3. Deze logistieke stromen worden afgehandeld via het fysieke netwerk (weg, water, spoor, door de lucht en eventueel via buisleidingen).

**Niet alle stromen van agroproducten** zullen dus lopen via ABP's. Sommige stromen worden op dit moment al optimaal afgehandeld -daar is 'tussenkost' van een logistiek netwerk of een ABP niet meer nodig. Ook hoeven goederenstromen van en naar bedrijven die niet op of nabij ABP's zijn gevestigd, niet persé via de logistieke netwerken en ABP's te lopen (maar dit kan natuurlijk wel, als dit logistiek voordeel biedt).

Slechts een **klein deel van de totale primaire productie zal plaatsvinden op ABP's**. Op het eerste gezicht liggen hiervoor de meeste mogelijkheden in de niet-grondgebonden landbouw, zoals de intensieve veehouderij, de glastuinbouw en de paddenstoelenteelt. Er zal echter per sector en per situatie afgewogen moeten worden of vestiging van een primaire productie-activiteit op een ABP noodzakelijk / wenselijk is. Voor grondgebonden landbouw is vestiging op een ABP niet of nauwelijks haalbaar. Wel zullen er ABP's komen in de buurt van concentraties van primaire productie (en de bijbehorende primaire verwerking).

Voor vrijwel alle agroketens geldt dat de **eerste en tweede verwerkingslag en ook de distributie naar de consument kan plaatsvinden op of via een ABP**. Een belangrijk uitgangspunt voor ABP's is, dat de eerste verwerkingslag zo dicht mogelijk bij de bron plaatsvindt en de tweede zo dicht mogelijk bij de afzetmarkt. In bijlage 2 is een overzicht opgenomen van de onderdelen (schakels) per agroketen die in beginsel zouden kunnen voorkomen op een ABP.

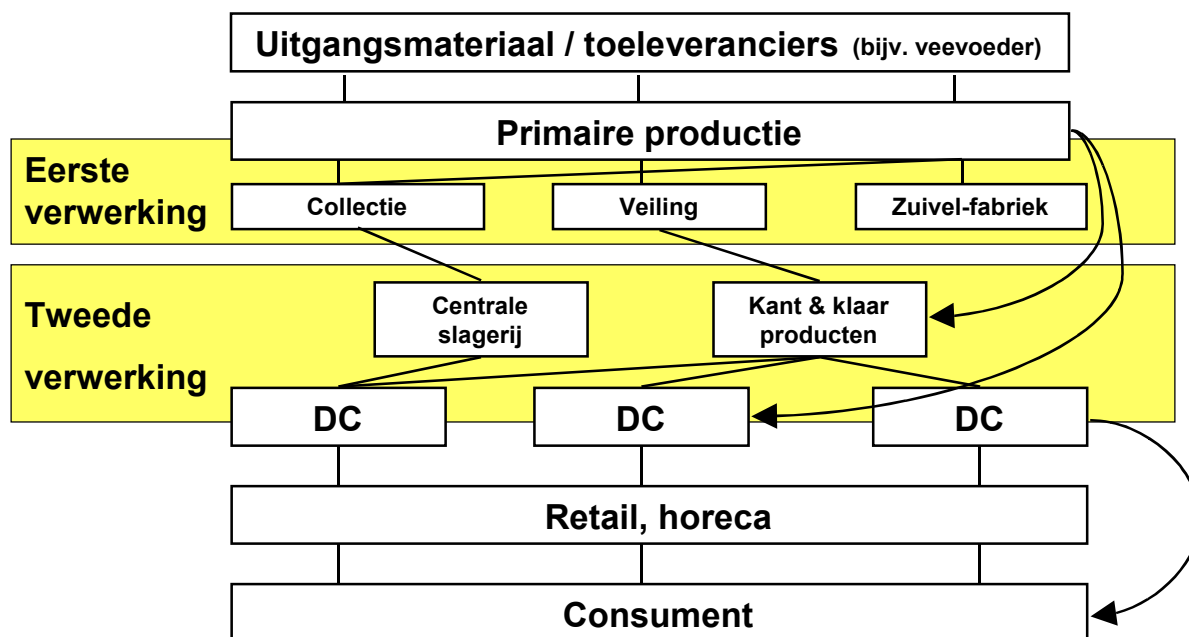
Voor de overheid zijn ABP's **een instrument** dat kan bijdragen aan een kwalitatief hoogwaardige ruimtelijke en logistieke structuur en aan het tegengaan van versnippering, door clustervorming van activiteiten rond logistieke knooppunten. Met name bedrijven die actief zijn in de twee verwerkingslag hebben middels ABP's de mogelijkheid om alert te reageren op de vraag van de consument, vanwege de nabijheid van het ABP tot de markt. Daarnaast biedt een ABP schaalvoordelen: de producenten in het park maken bijvoorbeeld gebruik van dezelfde toeleveranciers, er liggen kansen voor kennisuitwisseling door clusterwerking (innovatie) en er zijn mogelijkheden voor logistieke samenwerking.

ABP's gaan niet in tegen huidige en toekomstige ontwikkelingen. Zij sluiten hierbij juist aan (netwerkeconomie, clusterwerking etc.). Soms worden deze trends wel wat bijgebogen, om de gestelde doelen eerder of beter te bereiken. Deze doelen zijn, zoals eerder opgemerkt, het tegengaan van versnippering / 'verdozing', een maatschappelijk verantwoorde, duurzame agribusiness en (verdere) optimalisatie van de agrologistiek.

## 5.3 Typologie

Gezien de hiervoor beschreven accentverschillen c.q. specialisaties kunnen meerdere soorten ABP's worden onderscheiden. De criteria betreffen het type verwerking (primaire of secundaire) en het type distributie (naar grote stedelijke gebieden in Nederland of internationaal). Figuur 5.2 geeft een indruk van de verschillende typen verwerkingslagen en transport in ketens. Het uitgangspunt bij het type verwerking voor de indeling van ABP's is dat primaire verwerking zo dicht mogelijk bij de bron plaatsvindt en secundaire productie zo dicht mogelijk bij de eindgebruiker. Overigens zal dit onderscheid niet altijd één op één kunnen worden toegepast (soms bv ook secundaire verwerking bij de bron).

Figuur 5.2 Verwerkingslagen en transportstromen in agroketens



Op basis hiervan kunnen drie soorten Agri Business Parken worden onderscheiden:

- A ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie:** Deze ABP's liggen bij concentratiegebieden van primaire productie met grote verwerkende industrieën. Ook handelscentra (veilingen) vallen onder dit type ABP. De nadruk ligt op collectie en eerste verwerking van land- en tuinbouwproducten. Wat betreft de primaire productie gaat het voornamelijk om niet-grondgebonden landbouw, waarbij per sector en per situatie moet worden afgewogen of vestiging van de betreffende primaire productie-activiteit op een ABP wenselijk / noodzakelijk is. Grondgebonden landbouw vindt zoveel mogelijk plaats in de (directe) omgeving van een ABP.
- B ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie:** Deze ABP's bevinden zich nabij stedelijke gebieden, waar distributiecentra van fabrikanten, retailbedrijven en vervoerders ruimtelijk geconcentreerd voorkomen. Hier ligt de nadruk op de tweede verwerkingslag, op distributie naar de omliggende regio (supermarkten, horeca) en, via het logistieke netwerk, naar andere ABP's.
- C Internationale ABP's** hebben een belangrijke im- en exportfunctie. Zij liggen in / nabij internationale logistieke draaischijven voor uiteenlopende goederen, waaronder (omvangrijke) stromen vanuit diverse agroketens. Vaak liggen deze ABP's tevens nabij handelscentra en concentratiegebieden van primaire productie / verwerkende industrieën.

In deze indeling is het transport van grondstoffen, voorafgaand aan de primaire productie, niet expliciet opgenomen. Maar ook deze stromen zijn (deels) af te wikkelen via het logistieke netwerk dat de ABP's onderling verbindt.

## **A ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie**

Dit type ABP is gevestigd in of nabij concentratiegebieden van primaire productie, bij grote verwerkende industrieën (primaire verwerking) en/of bij handelscentra, zoals veilingen. ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie hebben in vergelijking met de andere twee typen een beperkte logistieke netwerkfunctie. Het zijn gespecialiseerde ABP's, waarbij de specialisatie wordt bepaald door het type handel (bijvoorbeeld bloemenveiling) en/of door de primaire productie in de regio en de bijbehorende primaire verwerking (bijvoorbeeld intensieve varkenshouderij in combinatie met één of meer slachterijen). Dit betekent niet dat deze ABP's monofunctioneel zijn: verwerking van producten uit meerdere agrarische sectoren is zeker mogelijk.

Bij primaire productie op ABP's gaat het voornamelijk om niet-grondgebonden landbouw, waarbij per sector en per situatie moet worden afgewogen of vestiging van de betreffende primaire productie-activiteit op een ABP wenselijk / noodzakelijk is. Voor grondgebonden landbouw op een ABP liggen er veel minder mogelijkheden (wel: grondgebonden landbouw *nabij* een ABP). Samengevat geldt: hoe intensiever de primaire productie, hoe dichter bij het ABP en hoe extensiever de primaire productie, hoe meer verspreid rond het ABP.

Wat betreft de wel- of niet-grondgebondenheid van veehouderij dient het rapport van de **Commissie Wijffels** te worden genoemd.<sup>21</sup> Deze commissie ziet met name toekomst voor de grondgebonden veehouderij. Intensieve, niet-grondgebonden veehouderijbedrijven worden, zoals andere niet-landbouwbedrijven, onderworpen aan een specifiek vergunningstelsel. In het rapport-Wijffels ontbreken echter voorstellen voor het inkrimpen van de intensieve veehouderij. Deze visie wijkt iets af van hetgeen hierboven is geschetst, gezien de duurzame mogelijkheden die ABP's bieden voor de niet-grondgebonden veehouderij. Verder wordt gepleit voor strengere normen voor milieu, dierenwelzijn en voedselveiligheid. Boeren en bedrijven die veeteeltproducten verwerken dienen meer te gaan samenwerken in ketens, die doorzichtig en controleerbaar zijn voor overheid en consument. Ook het transport van levende dieren over langere afstanden mag niet meer voorkomen. Deze aanbevelingen van de Commissie Wijffels zijn mede te realiseren met behulp van ABP's.

ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie vervullen niet of nauwelijks een functie op het gebied van distributie van (eind)producten naar de consument; zij richten zich juist op het begin van de keten. De verwerkende industrieën op zo'n ABP brengen dermate grote stromen voort, dat veel rechtstreekse stromen naar afnemers in binnen- en vooral buitenland plaatsvinden, maar er zijn zeker ook stromen richting andere ABP's. Deze stromen vanuit ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie naar ABP's voor binnenlandse of internationale distributie zullen toenemen, gezien de steeds kleinere omvang van de bestellingen en de uitgebreide assortimenten van retailers. Dit vertaalt zich ook in just in time – leveringen aan de verwerkende industrie.

---

<sup>21</sup> Toekomst voor de veehouderij, Agenda voor een herontwerp van de sector, door Denkgroep 'Toekomst van de veehouderij' o.l.v. H.H.F. Wijffels, mei 2001



Kaart 1 in bijlage 3 achter in deze notitie geeft een eerste overzicht van mogelijke locaties van ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie. In bijlage 4 zijn deze locaties benoemd en is aangegeven binnen welke agroketens en activiteiten deze ABP's een rol spelen.

## **B ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie**

In de supermarkt wil de consument kunnen kiezen uit veel verschillende producten, allemaal van uitstekende kwaliteit. Lege schappen worden niet geaccepteerd. Daarom wordt de supermarkt (in de toekomst) één à twee keer per dag bevoorrad. Maar door de verkeersdruk is het, met name in de grote steden, niet eenvoudig om tijdig bij de afleveradressen te zijn.

Vandaag de dag streeft praktisch iedere winkelketen naar een beperkt aantal grote distributiecentra (DC's), die elk een deel van het land bevoorraden (zie bijlage 1). De verwachting is dat in de toekomst voor de diverse foodproducten meerdere DC's ontstaan, die elk een relatief kleine regio bedienen. Waarschijnlijk worden deze DC's beheerd door logistieke dienstverleners (die werken in opdracht van meerdere producenten en retailbedrijven). Zo'n regio komt overeen met een grote stad of een combinatie van meerdere kleine steden. Hoe dichter de DC's bij de afnemers zitten, hoe beter. De producenten leggen hun voorraden in de DC's, waarna (al of niet na een verwerkingslag) de logistieke dienstverleners zorgen voor de verdere distributie. Behalve voor de binnenlandse distributie kunnen deze DC's ook een functie hebben voor aangrenzende buitenlandse regio's.

De ABP's die zich richten op secundaire verwerking en binnenlandse distributie zijn gebaseerd op dit netwerk van DC's van logistieke dienstverleners. De nadruk ligt op distributie naar de omliggende regio (supermarkten, horeca, instellingen zoals ziekenhuizen en ook directe leveringen aan de consument) en, via het logistieke netwerk, distributie naar andere ABP's. Waar mogelijk vindt de secundaire verwerking plaats in / nabij deze DC's. Een goede ontsluiting op het hoofdwegennet en het onderliggend wegennet (in de stedelijke regio) cruciaal.

Kaart 2 in bijlage 3 geeft een eerste overzicht van mogelijke locaties van ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie. In bijlage 4 zijn deze locaties benoemd. Hier is niet aangegeven binnen welke agroketens deze ABP's met name een rol spelen, omdat de nadruk ligt op nabijheid tot de markt (distributiefunctie). Een tweede verwerkingslag is zoals gezegd zeker mogelijk. Deze tweede slag wordt in het algemeen dicht bij de markt uitgevoerd, vandaar dat ABP's voor binnenlandse distributie hiervoor geschikte locaties zijn. Maar in bepaalde gevallen kan de tweede verwerkingslag ook in de regionale clusters plaatsvinden.

## **C Internationale ABP's**

Internationale ABP's zijn de poorten van en naar het buitenland: ze vervullen een draai-schijffunctie voor de im- en export van agroproducten. De verbindingen van het totale net-

werk van ABP's met het buitenland zijn zo belangrijk, omdat het overgrote deel van de Nederlandse agroproducten wordt geëxporteerd. Daarnaast wenst de Nederlandse consument het jaar rond te kunnen kiezen uit een uitgebreid assortiment van buitenlandse producten. De internationale ABP's bevinden zich daarom op belangrijke Europese im- en exportassen en/of nabij grote havens of Schiphol. Verder liggen deze ABP's in sterk op de export gerichte concentratiegebieden van verwerkende industrie en/of bij handels- en distributiecentra voor diverse agrarische productieketens (deze activiteiten hebben zich in de loop der tijd nabij deze knooppunten gevestigd). De vijf typisch internationale ABP's zijn:

- Amsterdam (havens Noordzeekanaalgebied)
- Schiphol (Aalsmeer)
- Rotterdam/Westland
- Venlo (Venlo Trade Port)
- Multimodaal Transport Centrum Valburg

Daarnaast kunnen ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie als internationaal ABP worden aangemerkt, indien er grote exportstromen ontspringen. Deze betiteling hoeft echter geen beleidsmatige consequenties te hebben. De ontsluiting van het ABP dient sowieso passend dient te zijn (hoe groter de stromen, hoe groter de mogelijkheden voor binnenvaart en spoor).

Kaart 3 in bijlage 3 illustreert de ligging van de internationale ABP's. In bijlage 4 is aangegeven binnen welke agroketens en activiteiten deze ABP's een rol spelen. Bijlage 5 geeft aan hoe de verschillende typen ABP's aansluiten bij de logistieke concepten 'Clustering van productie' en 'Efficiënte op- en overslagcentra'.

## 5.4 Totaalbeeld zoeklocaties

Kaart 4 in bijlage 3 illustreert dat sommige regio's meerdere typen ABP's binnen hun grenzen hebben. Dit betekent echter niet altijd dat binnen die regio de verschillende typen ABP's ruimtelijk geconcentreerd kunnen worden op één locatie. Maar waar dit wel kan, moet dit ook gebeuren. Het ABP voor primaire verwerking en eventueel primaire productie met zoeklocatie Eindhoven – Noord-Limburg zou bijvoorbeeld gecombineerd kunnen worden met het internationale ABP met zoeklocatie Venlo.

Bepaalde ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie hebben mogelijkheden om door te groeien tot internationaal ABP. Deze gebieden hebben een grote marktpotentie, met 'dikke' stromen naar het buitenland. Een voorbeeld hiervan is de regio Den Bosch – Oss – Veghel – Boxtel. Anderzijds zijn dergelijke gebieden vaak onvoldoende internationaal ontsloten om daadwerkelijk te fungeren als internationaal ABP. In de praktijk zal nauw samengewerkt worden (via logistieke netwerken) met bijvoorbeeld Valburg, Venlo en Rotterdam.

Naast onder meer ruimtelijke en landschappelijke afwegingen, wordt de ligging van een ABP bepaald door twee factoren:

- (bestaande) concentraties van productie en verwerkende industrie;
- een strategische ligging uit het oogpunt van markten, logistieke knooppunten en (intermodale) infrastructuur (zie tabel 5.1).

Tabel 5.1 Belangrijkste locatiefactor voor de drie typen ABP's

|  | Concentratie van productie / verwerking | Strategische ligging t.o.v. markten / knooppunten |
|--|---|---|
| ABP voor primaire verwerking en eventueel primaire productie | X                                       |   |
| ABP voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie   |   | X   |
| Internationaal ABP   | X                                       | X   |

Er is bewust niet gekozen voor een locatiefactor 'aansluiting bij industriële goederenstromen' vanwege de specifieke voorwaarden die worden gesteld aan het vervoer van agroproducten, met name qua transportmaterieel. Zeker aan het begin van de keten zijn agroproducten niet of nauwelijks te combineren met andere stromen. Na de eerste verwerking (op of in de buurt van het ABP) en verder aan het eind van de keten, bij de distributie naar de consument, liggen er wel mogelijkheden voor (intermodale) bundeling met andere goederenstromen. Daarom wordt gezocht naar intermodale aansluiting met andere stromen voor:

- de schakels tussen ABP's onderling;
- de distributie vanuit DC's bij de grote steden naar detailhandel en consument;
- het transport naar de exportmarkten.

Voor de internationale ABP's Rotterdam / Westland en Schiphol / Aalsmeer zijn zowel de concentratie van productie als de strategische ligging van essentieel belang. Voor MTC Valburg, Venlo en Amsterdam (Noordzeekanaalgebied) is de strategische ligging de belangrijkste locatiefactor.

In de vorige paragraaf is bij de omschrijving van ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie de **Commissie Wijffels**<sup>22</sup> genoemd. Het rapport van deze commissie gaat onder meer in op beperking van de intensieve veehouderij dan wel het extensiveren van de veehouderij. Voor het ABP-netwerk heeft dit twee gevolgen. Ten eerste dienen bedrijven in de productie en verwerking van de intensieve veehouderij ruimtelijk geconcentreerd voor te komen (clusters). Bij een verspreide ligging wordt het netwerk namelijk onvoldoende 'gevoed': er is onvoldoende volume om het netwerk in stand te houden. Omdat de intensieve veehouderij geclusterd moet blijven, zal het aantal ABP's waar (onder meer)

<sup>22</sup> Toekomst voor de veehouderij, Agenda voor een herontwerp van de sector, door Denkgroep 'Toekomst van de veehouderij' o.l.v. H.H.F. Wijffels, mei 2001

productie en verwerking in de intensieve veehouderij plaatsvindt, afnemen. Dit komt neer op twee à drie ABP's in Nederland voor (onder meer) intensieve veeteelt. Ten tweede is een groot deel van de vleesproductie in Nederland bestemd voor het buitenland. Bij implementatie van de aanbevelingen van de Commissie Wijffels zal een groot deel van deze exportstromen vervallen. Aan volumes in de binnenlandse distributie van vlees (uit de intensieve veehouderij) verandert naar verwachting weinig. Wel zal een afname te zien zijn in het binnenlandse vervoer van veevoer.

In dit stadium is bewust nog geen aandacht besteed aan **ABP's in het buitenland**, zoals bijvoorbeeld een ABP bij Antwerpen, waar niet alleen Vlaamse, maar ook Nederlandse goederen verwerkt zouden kunnen worden. Mochten in bijvoorbeeld grensregio's van België en Duitsland ook ABP's ontstaan, dan heeft dit wel consequenties voor de functies en ligging van de ABP's in de Nederlandse grensregio's.

In het begin van dit hoofdstuk is opgemerkt dat een netwerk van ABP's (en de tussenliggende logistieke netwerken) gerealiseerd kan worden op een **termijn van tien à twintig jaar**. Op dit moment zijn er bij de mainports (Rotterdam, Aalsmeer) en bij Venlo al ontwikkelingen gaande die parallel lopen aan de ontwikkeling tot een ABP. Wat betreft de tussenliggende verbindingen via logistieke netwerken, wordt er gewerkt aan concrete pilots voor Unitnet en Flownet.

## 5.5 ABP-netwerk: drie lagen

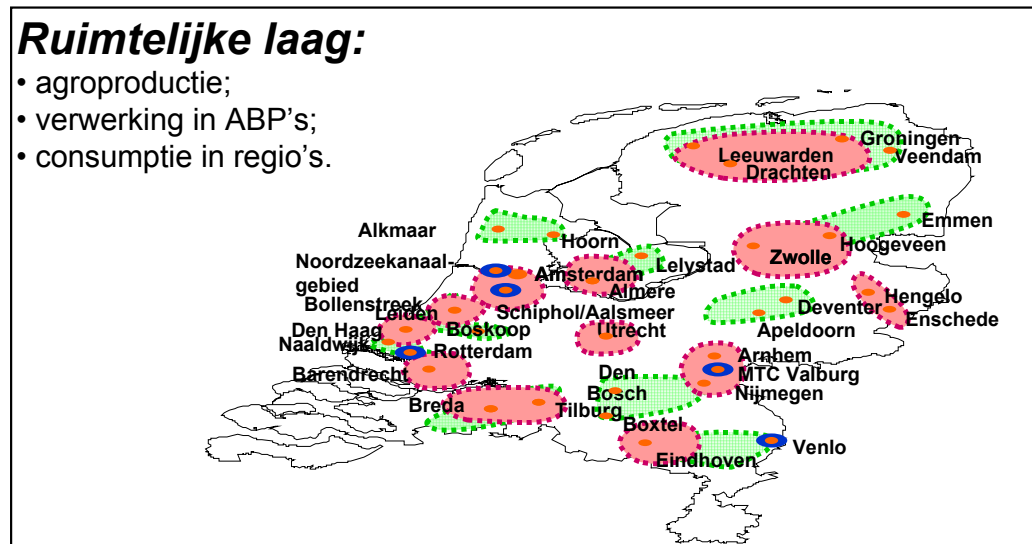
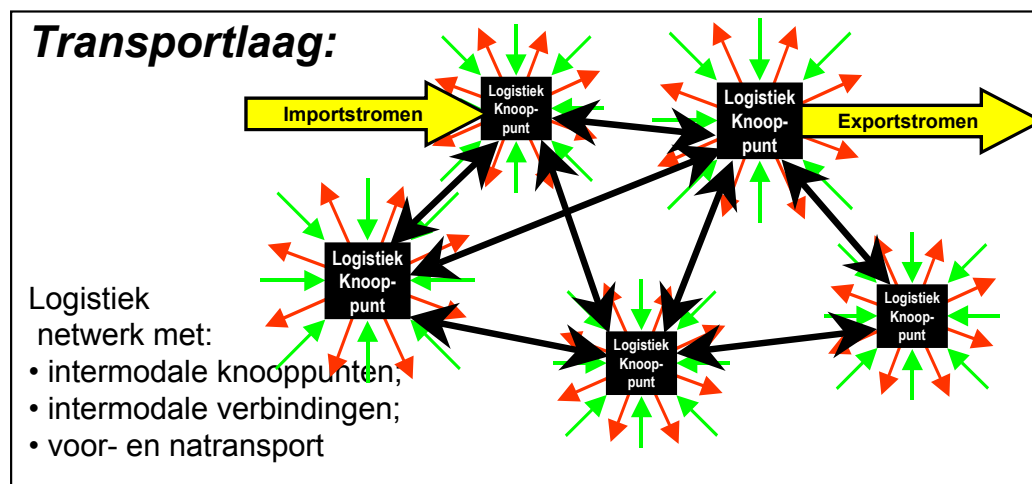
Combinatie van de beleidsdoelen, de logistieke visie en de ontwikkelingen in de agroketens leidt tot een gelaagd ABP netwerk:

- Productie (land- en tuinbouw, industriële verwerking) en consumptie (thuis, winkel, grootverbruik) zijn in principe plaatsgebonden in de **'ruimtelijke laag'**.
- Logistieke netwerken zorgen voor de fysieke verbindingen tussen productie- en consumptielocaties in de **'transportlaag'**.
- Het geheel wordt aangestuurd vanuit een kennisintensieve **'virtuele laag'**.

Door al deze zaken in één gelaagd netwerk te combineren, kunnen economische schaalvoordelen en duurzame transportsystemen samen zorgen voor een menselijke maat bij productie en consumptie en een ruimtelijk aantrekkelijk geheel.

Figuur 5.3 brengt deze drie lagen in beeld.

Figuur 5.3 Het ABP netwerk heeft drie lagen





## Hoofdstuk 6      **Aspecten bij realisering netwerk ABP's**

Dit hoofdstuk gaat in op aspecten waarmee rekening gehouden worden bij de realisering van een netwerk van ABP's. Dit zijn:

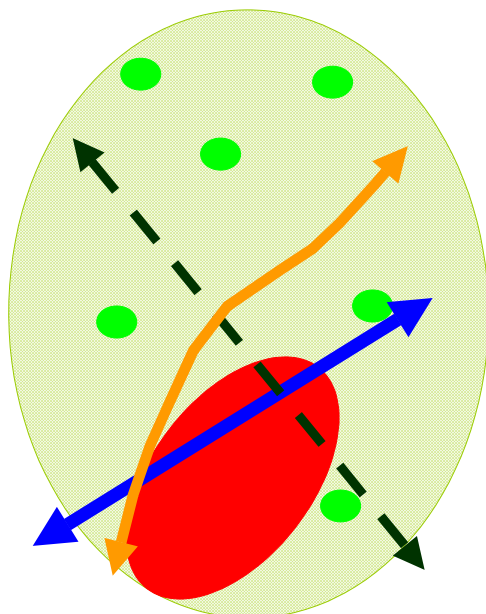
- ruimtelijke aspecten;
- sturing;
- randvoorwaarden;
- beleidsdoelen en voordelen.

### 6.1      Ruimtelijke aspecten

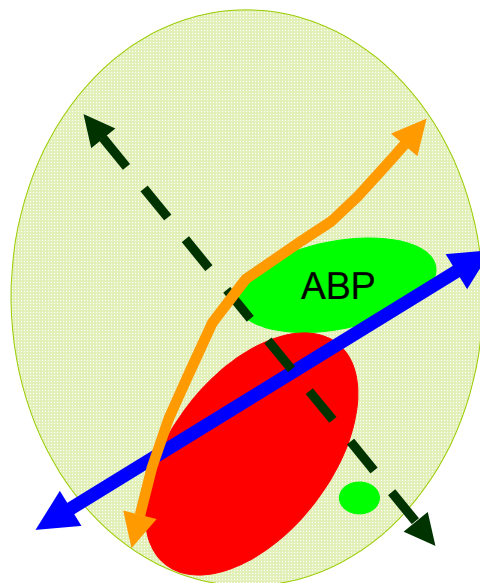
Een belangrijk punt van de in hoofdstuk 2 behandelde beleidsnota's is versterking van de ruimtelijke kwaliteit. ABP's kunnen bijdragen aan een ***kwalitatief hoogwaardige ruimtelijke structuur*** door clustervorming van activiteiten, met name rond logistieke knooppunten met een multimodale ontsluiting (figuur 6.1). De gedachte hierachter is dat één grote locatie landschappelijk beter is in te passen dan tien kleinere. De 'grenslijn' van die ene locatie met de omgeving is minder lang dan van de tien kleinere locaties gezamenlijk. Bovendien gaat concentratie van agribusiness-activiteiten versnippering tegen. Meerdere kleine locaties (of 'losse' verwerkende industrieën in een open landschap, of juist in een kleine dorpskern) leiden eerder tot een gefragmenteerd, rommelig beeld. Aan de andere kant kan van een grote locatie ook een barrièrewerking uitgaan. Bij de realisatie van ABP's dient hieraan nadrukkelijk aandacht te worden besteed.

Figuur 6.1 Ruimtelijke spreiding en ruimtegebruik in situatie met en zonder ABP's (indicatief)








Ontwikkeling zonder ABP's



Ontwikkeling met ABP's



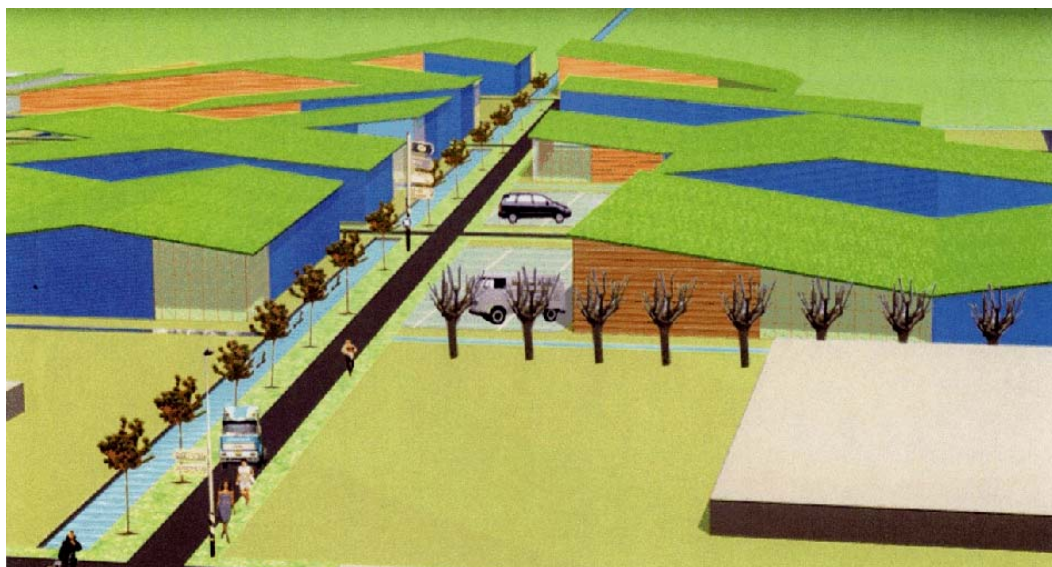
Legenda:

- |   |   |  |          |
|---|---|--|----------|
|  | Bestaande bebouwing (stad, dorp)              |  | Rijksweg |
|  | ABP   |  | Kanaal   |
|  | Verspreid liggende agro-industriële bedrijven |  | Spoorweg |
|  | Primair productiegebied                       |  |          |

Binnen de ABP's wordt zo efficiënt mogelijk met ruimte omgegaan. Er liggen diverse mogelijkheden voor meervoudig ruimtegebruik, zoals glastuinbouw op warehouses, of bijvoorbeeld een champignonkwekerij onder een warehouse. Figuur 6.2 geeft een indruk van hoe een ABP eruit zou kunnen zien.



Figuur 6.2 Impressie Agri Business Park



Figuur 6.2 geeft slechts een eerste indruk. De uiteindelijke **vormgeving van een ABP** is van meerdere factoren afhankelijk. Zo bestaat er verschil in inpassing tussen regionale ABP's, die in een meer landelijke setting zijn gelegen, en ABP's voor binnenlandse distributie, die vrijwel altijd liggen in stedelijk gebied. Alle typen ABP's moeten overigens binnen de rode contouren worden gelokaliseerd. Daarom ligt hier een taak voor het Ministerie van LNV. Verder verschillen de mogelijkheden voor efficiënt ruimtegebruik per zoeklocatie. Naast de functie bepaalt dus ook de omgeving het 'uiterlijk' van het ABP. Een algemeen beeld van hoe een ABP eruit ziet is dan ook niet te geven.

Ook de **omvang van ABP's** verschilt. Naar verwachting heeft een gemiddeld ABP een oppervlak van 50 à 100 hectare. Er zullen zowel naar boven als naar beneden 'uitschieters' zijn (respectievelijk ongeveer 200 en 10 hectare). Een relatief groot ABP is bijvoorbeeld Aalsmeer.

Waarom dienen er **speciale bedrijvencentra voor de agribusiness** ontwikkeld te worden? Met andere woorden, waarom is op ABP's menging met niet-agrogerelateerde functies niet wenselijk? Redenen hiervoor zijn:

- het imago van ABP's dient 'schoon' en 'veilig' te zijn: het gaat om verse producten en levende dieren, die kwetsbaar zijn;
- mogelijkheden benutten voor gezamenlijk gebruik van op agribusiness gerichte faciliteiten en diensten, zoals controle door de RVV en PD;
- mogelijkheden voor benutting van restwarmte;
- maximaal gebruik van dezelfde transportmiddelen voor vervoer van goederen van en naar de ABP's, voor zover niet strijdig met kwaliteitseisen en veterinaire en fytosanitaire regelgeving.

Juist door bijvoorbeeld de goede ontsluiting van de ABP-locaties, zullen ook niet-agribusiness bedrijven geïnteresseerd zijn in deze locaties. Om deze niet-agrarische activiteiten tegemoet te komen (en de logistieke knooppuntfunctie verder te optimaliseren), kan ervoor gekozen worden om **rond het ABP een 'tweede ring' van bedrijfsactiviteiten** aan te wijzen, waar (onder bepaalde voorwaarden) andere bedrijven zich kunnen vestigen. Dit dient wel 'schone' bedrijvigheid te zijn, zodat het imago van het nabijgelegen ABP niet wordt aangetast. Ook kunnen in bepaalde regio's mogelijkheden liggen voor de combinatie van ABP's met bestaande / geplande bedrijventerreinen. Maar ook in het geval van een 'tweede ring' of een combinatie met bestaande of geplande bedrijventerrein, blijft er sprake van een speciaal gebied voor de agribusiness. Dus: geen menging met, maar wel eventueel wel nabijheid van 'schone', niet-agrogerelateerde bedrijvigheid.

Wat betreft de menging van functies liggen er wel enige mogelijkheden voor **recreatie en toerisme op ABP's**. Er kan worden ingespeeld op een trend die bekend staat als 'industriële toerisme', waarbij men een kijkje kan nemen in bedrijven en/of industriegebieden. Voorbeelden hiervan zijn rondleidingen over de Maasvlakte en de Volkswagenfabriek in Wolfsburg (Duitsland), waar zelfs dagprogramma's worden aangeboden.

ABP's dragen bij aan een situatie waarin **agrobedrijven op geschikte locaties** zijn gevestigd. ABP's kunnen (mogen) namelijk alleen ontstaan op locaties waar het èn landschappelijk kan, èn waar voldoende massa gecreëerd kan worden voor het bereiken van logistieke voordelen. Hierbij is het onderscheid tussen geschikte en minder- of niet-geschikte locaties belangrijk. Ruimtelijk gezien zijn locaties minder geschikt, indien:

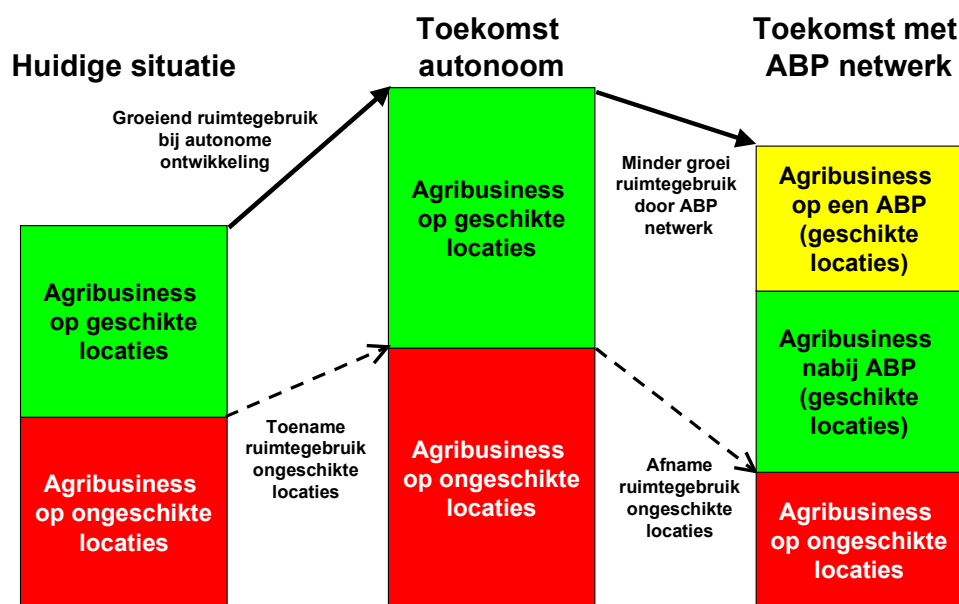
- geen ruimte voorradig is voor uitbreiding van het bedrijf / de bedrijven;
- de ontsluiting niet toereikend is (wat de juiste ontsluiting is, is mede afhankelijk van de activiteiten van het bedrijf en het type product dat wordt vervaardigd);
- het agrobedrijf niet goed is ingepast in de omgeving, bijvoorbeeld een grote verwerkende industrie midden in een klein dorp, of een industrie die niet goed is ingepast in het omliggende (open) landschap.

Bij het **zoeken naar nieuwe locaties voor ABP's** dient dus rekening te worden gehouden met:

- de landschappelijke inpassing (bijvoorbeeld goede overgangen naar omliggend landschap en niet gelegen in de EHS –maar binnen de rode contouren);
- de ruimtelijke inpassing (multimodale ontsluiting, voldoende ruimte voor uitbreiding van omvang en aantal bedrijven op het ABP);
- een hoge mate van betrouwbaarheid van het netwerk. Het totale het totale netwerk van ABP's dient te voorzien in 'terugvalopties' voor situaties waarin bepaalde ABP's of bepaalde schakels in het logistieke netwerk uitvallen, bijvoorbeeld door calamiteiten zoals brand of de uitbraak van een besmettelijke veeziekte. Dit betekent dat:
  - ABP's niet afhankelijk moeten zijn van één schakel in het logistieke netwerk (vervoer tussen A en B kan niet alleen plaatsvinden via C, maar ook via D)
  - bijvoorbeeld niet alle slachterijen geclusterd mogen zijn in één ABP. Dergelijke functies dienen een zekere spreiding over het land te hebben (voor zover dit mogelijk is binnen de ligging van de betreffende regionale clusters).

Wat precies de verschillen zijn tussen de huidige situatie en een toekomstige situatie met en zonder ontwikkeling van een netwerk van ABP's, is moeilijk aan te geven. Want ook indien er geen ABP's worden ontwikkeld, mag verwacht worden dat er maatregelen worden genomen om de versnippering een halt toe te roepen, om een maatschappelijke verantwoorde en duurzame agribusiness te realiseren en om de agrologistiek te optimaliseren. Kwantitatieve verschillen tussen de drie situaties zijn moeilijk aan te geven. Figuur 6.3 illustreert de beoogde effecten van ABP's op het gebied van de verhouding tussen agrobedrijven op wel- en niet-geschikte locaties. Aan de verhoudingen tussen de diverse 'blokjes' mogen echter geen percentages worden verbonden.

Figuur 6.3 Illustratie beoogde effecten van ABP's op ruimtegebruik agribusiness (huidige situatie, autonome ontwikkeling en bij realisering van netwerk van ABP's)



Figuur 6.3 laat zien dat een deel van de agrobedrijven op ongeschikte locaties verhuist naar ABP's (die per definitie op wel-geschikte locaties staan). Tevens neemt door efficiënt ruimtegebruik een deel van de autonoom groeiende ruimtevrage in de agribusiness af. Hoewel naar verwachting in de primaire productie de ruimtevrage zal afnemen (vrijkomende landbouwgrond), neemt de ruimtevrage in de totale agribusiness toe, omdat deze naast de primaire productie ook de eerste en tweede verwerking, opslag en distributie omvat.

De **ruimte die vrijkomt** doordat bestaande bedrijven naar ABP's verhuizen, kan op verschillende manieren worden ingevuld:

- Voor locaties in **groene contouren** kan bijvoorbeeld het principe 'ruimte voor natuur' worden toegepast: landbouwgrond wordt omgezet in natuurfuncties. Een variant hierop is dat bedrijven die op dergelijke waardevolle locaties zijn gevestigd, extra geld geboden krijgen voor de grond die zij achterlaten (vorm van uitkopen).

- Voor vrijkomende locaties in **rode contouren** zal de markt zijn werk doen: dergelijke 'hotspots' zijn gewild bij projectontwikkelaars voor woningbouw en/of bedrijven.

## 6.2 Sturing

De genoemde (zoek)locaties zoals weergegeven op de kaarten in bijlage 3 zijn meestal niet nieuw. Zij zijn al 'in gebruik' door functies waarbij ABP's goed kunnen aansluiten. Het is zaak om binnen de rode contouren uit de Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening locaties aan te geven waar deze aansluiting kan plaatsvinden. Ook dient deze ruimte daadwerkelijk beschikbaar te komen. Met andere woorden, de ruimte (zoekregio's) voor ABP's dient geclaimd te worden. Met het oog hierop dient het Rijk deze zoeklocaties op te nemen in het Structuurschema Groene Ruimte 2. De verdere invulling en realisatie van de locaties is de taak van provincies, gemeenten en uiteraard ook het bedrijfsleven.

Een **ABP voor primaire verwerking en eventueel primaire productie** is vooral bedoeld om goederenstromen en agribusiness activiteiten te bundelen en landschappelijke versnippering te verminderen. Naar verwachting gaat voldoende ruimtelijke sturing uit van het aanbieden van aantrekkelijke bedrijventerreinen op goed ontsloten locaties in regio's waar primaire productie nu en/of in de toekomst plaats vindt. Eerder in dit hoofdstuk is opgemerkt dat het voor slechts voor enkele sectoren mogelijk is om primaire productie op een ABP te vestigen, mede gezien het rapport van de Commissie Wijffels (vermindering van de niet-grondgebonden veehouderij). Primaire productiebedrijven hoeven dan ook niet aangezet te worden om naar het ABP in hun regio (of elders) te verhuizen. Hetzelfde geldt voor handelscentra en verwerkende bedrijven: het ABP vestigt zich (of: ontstaat) nabij de bestaande bedrijven, niet andersom. Het 'trekken' van dergelijke bedrijven naar ABP's is wel aan de orde bij relocations (bijvoorbeeld als gevolg van een gebrek aan uitbreidingsmogelijkheden) en fusies (en de veranderingen die als gevolg daarvan optreden in de logistieke ketens).

Bij **ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie** zal aangesloten moeten worden op de nu al zichtbare trend dat DC's van producenten, retailbedrijven en vervoerders zich in dezelfde tien tot vijftien regio's in Nederland gaan concentreren. Ruimtelijke concentratie van die bedrijven op één locatie biedt veel synergievoordelen (o.a. bundeling van stromen). Dergelijke locaties dichtbij steden (van ongeveer 20 ha) zijn moeilijk te vinden. Hiervoor dienen alle overheden en het bedrijfsleven zich in te spannen.

De **internationale ABP's** zijn al zichtbaar (nabij mainports, Venlo), of zullen gaan ontstaan (Valburg en wellicht de regio Den Bosch – Oss – Veghel - Boxtel). Hierbij kan het ABP op één locatie worden geconcentreerd (een zone 'food' op het MTC Valburg), maar ook kan het ABP bestaan uit een netwerk van locaties binnen de regio (bijvoorbeeld Rotterdam / Westland of meerdere locaties binnen het Noordzeekanaalgebied).

Bij de sturing van bedrijven naar ABP's moet het evenwicht worden gevonden tussen **push en pull factoren**. Vestiging op een ABP dient voor bedrijven aantrekkelijk te zijn. Dat kan door de multimodale ontsluiting van het ABP, schaalvoordelen en het imago van ABP's (schone, kwalitatief hoogwaardige parken). Anderzijds kunnen (bestaande of toekomstige) beperkingen aan uitbreidingsmogelijkheden een reden zijn om te verplaatsen naar een ABP, waar die ruimte wel beschikbaar is. Daarbij is het belangrijk dat gemeenten onderling samenwerken. ABP-locaties kunnen namelijk ook aantrekkelijk zijn voor andere dan agrarische functies (andere typen bedrijven, eventueel wonen, recreëren). De locaties van ABP's kenmerken zich bijvoorbeeld door een goede (multimodale) ontsluiting en/of nabijheid tot het stedelijk gebied. Bovendien vervullen ABP's een logistieke knooppuntfunctie, wat een aanzuigende werking kan hebben op andere activiteiten.

In het verlengde hiervan kan overwogen worden om ABP's een **specifieke planologische status** te geven binnen het ruimtelijk beleid, die waarborgt dat ABP's een agrarische functie vervullen. Om concentratie van agrarische bedrijven op ABP's te bevorderen, zal voor andere (niet-ABP-)locaties soms bewust 'nee' verkocht moeten worden, ook al zou zich daar in beginsel wel een agrobedrijf kunnen vestigen. Omgekeerd zouden niet-agrobedrijven van ABP's geweerd moeten worden. Een soortgelijk beleid wordt al gevoerd rond Schiphol en in bepaalde havengebieden, waar (lucht)havengerelateerde bedrijven voorrang genieten en waar tegelijkertijd niet-(lucht)havengerelateerde bedrijven geweerd worden.

## 6.3 Randvoorwaarden

Samengevat kunnen Agri Business Parken een bijdrage leveren aan optimalisatie van de agrologistiek, waardoor beter ingespeeld kan worden op de wensen van de klant en waardoor bijvoorbeeld het 'onnodig slepen met dieren' teruggedrongen kan worden. Ook zullen goederen die nu vaak in deelladingen worden getransporteerd, efficiënter worden vervoerd door bundeling in logistieke netwerken. Door bundeling van goederen tot grotere volumes is het gebruik van spoor en binnenvaartschip (in plaats van vrachtwagens) eerder haalbaar.

Uit de voorgaande paragrafen blijkt dat de realisatie van een netwerk van Agri Business Parken diverse randvoorwaarden kent. Deze zijn onder te verdelen in algemene randvoorwaarden en meer specifieke voorwaarden voor elk van de drie typen ABP's.

**Algemene randvoorwaarden** zijn:

- Samenwerking tussen:
  - Overheden (ministeries van LNV, VROM, V&W en EZ, provinciale streekplannen, gemeentelijke bestemmingsplannen);
  - bedrijven (de kracht van ABP's ligt in de samenwerking tussen bedrijven in de gehele keten);
  - overheden en bedrijven.

- Ruimte binnen de rode contouren voor de realisatie van ABP's.
- Goede inpassing in het omliggende landschap. Dit 'omliggende landschap' is soms meer stedelijk, soms meer landelijk van aard (maar in alle gevallen ligt het ABP binnen de rode contouren –die overigens nog moeten worden vastgesteld).
- De ABP's zijn aangesloten op een (multimodaal) logistiek netwerk, waardoor ABP's direct of indirect met elkaar in verbinding staan.
- De aantrekkelijkheid van ABP's als vestigingslocatie voor bedrijven in de agribusiness moet evident zijn:
  - kwalitatief hoogwaardige inrichting van de parken (positief imago van ABP's);
  - schaalvoordelen door samenwerking met andere bedrijven, waaronder optimalisatie van de logistiek;
  - kansen voor kennisuitwisseling door clusterwerking (innovatie).
- Omdat de ruimtelijke concentratie van bepaalde agroproducten nadelige effecten kan hebben vanuit veterinaire (en fyto-sanitaire) oogpunt, moeten ABP's voldoende ruim van opzet zijn.
- Bij calamiteiten de risico's voor voedselvoorziening zoveel mogelijk ondervangen door (enige) spreiding van typen agro-activiteiten over meerdere ABP's en door de aanwezigheid van alternatieve vervoerstrajecten binnen de logistieke netwerken (van A naar B via D in plaats van via C).

Aanvullende **randvoorwaarden voor ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie** zijn:

- De ABP's zijn gelegen in duurzame concentratiegebieden van primaire agroproductie, zodat de toevoer van (agro)grondstoffen ook op lange termijn gewaarborgd is.
- Bij de keuze voor de daadwerkelijke locatie van het regionale ABP (binnen de relatief ruime zoekregio) zal met name aansluiting gezocht moeten worden bij locaties van grote verwerkende industrieën, waarbij herstructurering van het bedrijventerrein een belangrijke opgave is.
- Beschikbaarheid van personeel. Deze randvoorwaarde geldt in beginsel voor elk type ABP, maar is een zeer belangrijke factor voor sectoren zoals de glastuinbouw en de bloembollenteelt. Hierbij gaat het om arbeidskrachten voor relatief laagwaardige arbeid.

Aanvullende **randvoorwaarden voor ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie** zijn:

- Behalve dat de locatie multimodaal is ontsloten (zie algemene voorwaarden), dient de locatie van het ABP (op termijn) aangesloten te kunnen worden op een netwerk voor stedelijke distributie (al of niet ondergronds).
- Aansluiting bij de locaties van DC's van logistieke dienstverleners en retailbedrijven (of bij de ABP's geschikte, aantrekkelijke terreinen vrijhouden voor vestiging van deze functies in een later stadium).
- Omdat ABP's voor binnenlandse distributie zijn gelegen aan de rand van grote steden, waar veel ruimteclaims liggen, is intensief (soms meervoudig) ruimtegebruik noodzakelijk.

- Korte lijnen tot de afzetmarkt: dit geldt niet alleen voor de fysieke afstand, maar ook voor informatiestromen. Dit betekent forse investeringen in IT-systemen door met name vervoerders in dit segment.

Aanvullende **randvoorwaarden voor internationale ABP's** zijn:

- Aansluiting op de belangrijkste internationale transportnetwerken (hoofdtransportassen, Trans Europese Netwerken) voor de diverse modaliteiten.
- Indien (op termijn) ook in andere landen ABP's ontstaan, is afstemming met 'buitenlandse' internationaal opererende ABP's gewenst (verdere optimalisatie van de logistiek, bijvoorbeeld voor continentale transporten).
- Reservering van voldoende ruimte voor mogelijke uitbreiding van met name logistieke en handelsactiviteiten (enkele tientallen hectares).
- Investeringen in vervoersconcepten voor intermodaal transport (met name spoor).

## 6.4 Beleidsdoelen en voordelen

Tabel 6.1 geeft een overzicht van beleidsdoelen zoals die aan de orde zijn gekomen in hoofdstuk 2 en in welke mate (op welke wijze) deze doelen naar verwachting worden bereikt bij een situatie van autonome ontwikkeling van de landbouw en bij de realisering van een netwerk van ABP's.

Tabel 6.1 Realisering beleidsdoelen (indicatief) bij autonome ontwikkeling en bij realisering ABP's

|   | <b>Autonome ontwikkeling</b>  | <b>Agri Business Parken</b>  |
|---|---|--|
| <b>Ruimtelijke kwaliteit:</b>                       |   |  |
| - Diversiteit van het landschap                     | - Toename van de versnippering  | - Bestaande versnippering wordt waar mogelijk opgeheven, nieuwe locaties ABP's worden geselecteerd op 'ontsnipperende' werking   |
| - Ruimtelijke inpasbaarheid van bedrijfsvestigingen | - Suboptimaal.<br>Bedrijven streven afzonderlijk naar optimalisatie, maar als geheel bezien zijn de agro-bedrijven suboptimaal ingepast.  | - Ruimte voor natuur en recreatie op vrijkomende locaties in groene contouren<br>- Ruimte voor projectontwikkeling op vrijkomende locaties in rode contouren<br>- (Nieuwe) bedrijven zijn gemakkelijk in te passen in ABP's.<br>- Barrièrewerking voorkomen door goede inpassing van ABP's.  |
| - Efficiënt ruimtegebruik op/rond agrobedrijven     | - Relatief weinig mogelijkheden voor intensief ruimtegebruik, juist door versnipperde ligging van bedrijven   | - Zoveel mogelijk aansluiting bij bestaande multimodaal ontsloten locaties. Hierdoor is inpassing van (toeleidende) infrastructuur nauwelijks problematisch.<br>- Meer mogelijkheden voor intensief / meervoudig ruimtegebruik door concentratie van bedrijven (bv glastuinbouw op warehouse)  |
| <b>Duurzaamheid / milieu:</b>                       |   |  |
| - Energieverbruik                                   | - Suboptimaal<br>Bedrijven streven afzonderlijk naar optimalisatie, maar als geheel bezien is het energieverbruik van agrobedrijven suboptimaal.  | - Meer energiebesparing door samenwerking tussen bedrijven (bijvoorbeeld mogelijkheden voor gebruik van restwarmte of -koude).   |
| - Transportpreventie                                | - Suboptimaal<br>Op bedrijfsniveau (micro) zullen bedrijven waar mogelijk (onnodig) transport voorkomen, indien dit uit kosten oogpunt haalbaar is.   | - Meer mogelijkheden voor transportpreventie (en modal shift).<br>- Dit draagt tevens bij energiebesparing (brandstof voertuigen).   |
| <b>Voedselveiligheid en -voorziening:</b>           |   |  |
| - Kwetsbaarheid bij calamiteiten                    | - De meer verspreide ligging van productie- en verwerkingsactiviteiten leidt enerzijds tot een klein risico op uitval van de gehele sector bij calamiteiten. Anderzijds is het moeilijker om bij bv veeziekten een sector ruimtelijk 'af te bakenen', juist door die verspreide ligging (en de contacten tussen de gebieden). | - 'Úitval' van cruciale productie- of verwerkingsgebieden bij bv brand of besmettelijke dierziekte wordt ondervangen door: <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ spreiding van cruciale agro-activiteiten over meerdere ABP's</li> <li>▪ de aanwezigheid van alternatieve vervoerstrajecten binnen de logistieke netwerken (van A naar B via D in plaats van via C).</li> </ul> |



|  | <b>Autonome ontwikkeling</b>   | <b>Agri Business Parken</b>  |
|--|--|--|
| - Transparantie in ketens  | - Minder transparantie in ketens dan bij ABP's.  | - Ketenlogistiek is uitgangspunt voor ABP netwerk<br>- Ketens worden transparanter, waardoor eventuele haarden van ziektekiemen etc. beter opgespoord kunnen worden  |
| - Veterinaire, fytosanitaire controles                             | - Geen verandering t.o.v. huidige situatie   | - Optimalisatie van veterinaire en fytosanitaire controles<br>- Afstanden tussen de diverse dierenverblijven op een ABP zijn voldoende groot (vanuit veterinaire oogpunt).   |
| <b>Dierenwelzijn:</b>  |  |  |
| - 'Gesleep met dieren'   | - Ook bij autonome ontwikkeling wordt naar verwachting minder gesleept met dieren dan vandaag de dag, maar door verspreide ligging van productie en verwerking blijft dit noodzakelijk.        | - Minder gesleep met dieren door mogelijkheden transportpreventie in (intensieve) veehouderij (clustering productie en verwerking).  |
| - Ruimte voor dieren   | - Ook bij autonome ontwikkeling neemt aandacht voor ruimte voor dieren toe (zie bv rapport Commissie Wijffels)   | - Verblijfsruimtes voor dieren op ABP's zijn voldoende ruim van opzet  |
| <b>Logistiek / transport:</b>                                      |  |  |
| - Transportpreventie   | - Suboptimaal<br>Op bedrijfsniveau zullen bedrijven waar mogelijk (onnodig) transport voorkomen, indien dit uit kosten oogpunt haalbaar is, maar veel gehele sector is situatie suboptimaal.   | - Toename mogelijkheden transportpreventie door clustering van activiteiten binnen en tussen ketens  |
| - Bundeling van (deel)ladingen waardoor modal shift mogelijk wordt | - Suboptimaal<br>Op bedrijfsniveau (micro) zullen bedrijven waar mogelijk lading bundelen, en ook tussen bedrijven gebeurt dit incidenteel. Er is nauwelijks sprake van structurele bundeling. | - Meer mogelijkheden voor modal shift door clustervorming rond logistieke knooppunten  |
| - (Agro-)logistieke efficiency                                     | - Suboptimaal<br>Bedrijven proberen zo efficiënt mogelijk te werken, maar in totaal bezien is de situatie suboptimaal  | - Beter inspelen op wensen klant door nabijheid tot markt (vraagrijkheid)<br>- Schaalvoordelen door samenwerking met andere bedrijven<br>- Kansen voor kennisuitwisseling door clusterwerking (innovatie)<br>- Efficiënte op- en overslag en bundeling van stromen, waarbij gebruik wordt gemaakt van logistieke netwerken |

Samengevat bieden Agri Business Parken de volgende voordelen:

- **Ruimtelijke voordelen:**

- De ruimtelijke kwaliteit verbetert door aansluiting bij de rode contouren en doordat efficiënt wordt omgegaan met (agro-)bedrijfsruimte.
- ABP's leiden (op lange termijn) tot een herstructurering van de niet-grondgebonden landbouw. De inrichting van het buitengebied wint aan kwaliteit door een 'warme sanering' van verspreide agrarische bedrijvigheid.
- Enkele grotere locaties (ABP's) zijn landschappelijk beter in te passen dan meerdere kleine locaties (afzonderlijke bedrijven). Denk hierbij aan mogelijkheden voor gedeeltelijke verzinking in de grond, dakbedekking middels gras of ander groen, bomenrijen als afscheiding etc. Ook zijn de mogelijkheden voor intensief (meervoudig) ruimtegebruik groter. Dit geldt tevens voor de multimodale ontsluiting van locaties.
- Door agribusiness-activiteiten te bundelen kunnen voordelen worden behaald ten aanzien van stankhinder, energieverbruik, proceswater en een betere benutting van de infrastructuur.
- Mogelijkheden voor parkmanagement op ABP's, waardoor de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit van het ABP en zo het positieve imago van ABP's ook op lange termijn wordt bewaakt. Parkmanagement is het zo optimaal en integraal mogelijk managen van het ontwerp van terrein en gebouwen, de ontwikkeling van het terrein, de uitgifte, het beheer etc. Het is een gezamenlijke taak van de overheden (gemeente) en ondernemers.

- **Voordelen t.a.v. dierenwelzijn en voedselveiligheid:**

- Door transportpreventie (zie onder Agrologistieke voordelen) minder gesleep met dieren (belangrijk aandachtspunt van de Commissie Wijffels).
- Consolidatie op knooppunten leidt tot grotere transparantie van de ketens (belangrijk aandachtspunt van de Commissie Wijffels). Dit biedt mogelijkheden voor optimalisatie van veterinaire en fyto-sanitaire controles.

- **(Agro)-logistieke voordelen:**

- Minder transport: ABP's dragen bij aan transportpreventie door een intelligenter vestigingsbeleid (combinaties van opeenvolgende schakels in een keten), waardoor de totale transportlast en daarmee gepaard gaande milieubelasting afneemt.
- De clustering van agribusiness-activiteiten op een ABP maakt het (eerder dan bij afzonderlijke bedrijven) mogelijk om aan- en afvoerstromen te vervoeren met behulp van spoor of binnenvaart (modal shift).
- Door samenwerking tussen agrarische bedrijven (bijvoorbeeld gebruik maken van dezelfde toeleveranciers), en eventueel andere bedrijven in de keten, ontstaan voordelen voor de gehele keten.
- Nabijheid tot de markt (met name van ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie): gericht inspelen op vraaggerichtheid van ketens.
- Minder voorraadvorming door (vrijwel) continue aan- en afvoer, waardoor bijvoorbeeld het concept van de 'bewegende voorraad' mogelijk wordt.
- Betrouwbaarheid van de agroketens. Bij calamiteiten zoals brand of de uitbraak van een besmettelijke veeziekte is de voedselvoorziening niet afhankelijk van één schakel in het logistieke netwerk. Het vervoer tussen A en B kan niet alleen plaatsvinden

via C, maar ook via D. Dit betekent dat bijvoorbeeld niet alle slachterijen geclusterd mogen zijn in één ABP, maar een zekere spreiding over het land dienen te hebben (voor zover dit mogelijk is binnen de ligging van de betreffende regionale clusters).



## Hoofdstuk 7      **Aanbevelingen**

Nu er een eerste schets ligt van een netwerk van Agri Business Parken, geeft Buck Consultants International de volgende aanbevelingen voor vervolgstappen.

- **Discussie over het ABP-concept en de functies van ABP's** binnen LNV (met het oog op het Tweede Structuur Schema Groene Ruimte), met andere departementen en met het (agraris)ch bedrijfsleven.
- **Inventariseren en nader definiëren van zoeklocaties voor ABP's.** In (het beleidsvoornemen voor) het Structuurschema Groene Ruimte 2 geeft het Rijk hiertoe een aanzet. De verdere invulling en realisatie van de locaties is de taak van provincies, gemeenten en uiteraard ook het bedrijfsleven. De locaties voor ABP's dienen uiteindelijk te worden opgenomen binnen de rode contouren.
- **Concretisering van het ABP-concept voor afzonderlijke agroketens** (waaronder een haalbaarheidsonderzoek bij marktpartijen en analyses van productievolumes en distributiestromen).
- **Ontwerpen van een efficiënt en duurzaam distributienetwerk voor de biologische land- en tuinbouw.** Dit is een bijzondere sector met de komende jaren nog relatief geringe, maar snel groeiende volumes. Deze sector hecht veel waarde aan een 'sluitende keten' (zie hoofdstuk 2, 'Een biologische markt te winnen'), met het doel producten te leveren die gegarandeerd 100% biologisch geproduceerd zijn. In het verlengde hiervan kan worden gestreefd naar een duurzaam binnenlands distributieconcept dat aansluit bij het ABP-netwerk: verantwoorde productie èn verantwoord transport.
- **Opstellen van een ABP beleidskader met push- en pullmaatregelen** ter stimulering van bedrijfsvestiging op ABP's. Een voorbeeld van een pushmaatregel is het beperken van uitbreidingsmogelijkheden op niet-ABP-locaties, een voorbeeld van een pullmaatregel zijn de logistieke voordelen die een bedrijf op een ABP kan boeken (zoals lagere transportkosten door bundeling met stromen van andere, soortgelijke bedrijven).
- **Coördinatie van beleid en concrete ontwikkelingsacties** die nodig zijn voor de realisatie van een landelijk netwerk van ABP's. Voor de benodigde afstemming tussen alle betrokken partijen uit overheden en bedrijfsleven, dient een **publiek-privaat projectbureau** te worden opgericht. Weliswaar kunnen diverse taken worden gedecentraliseerd naar regionaal niveau, maar het projectbureau heeft (namens het Rijk, de nationale organisaties in de land- en tuinbouw en de grote, landelijk actieve bedrijven in industrie en handel) de regie over de voorbereiding en realisering van het ABP netwerk.

- **Opstellen van ABP-ontwikkelingsplannen.** Per ABP en per zoeklocatie dient een afzonderlijk ontwikkelingsplan te worden opgesteld. In tabel 7.1 worden voor enkele zoeklocaties (specifieke) aandachtspunten genoemd die verder uitgewerkt dienen te worden in het ontwikkelingsplan.

Tabel 7.1 Voorbeelden van aandachtspunten bij uitwerking ABP's

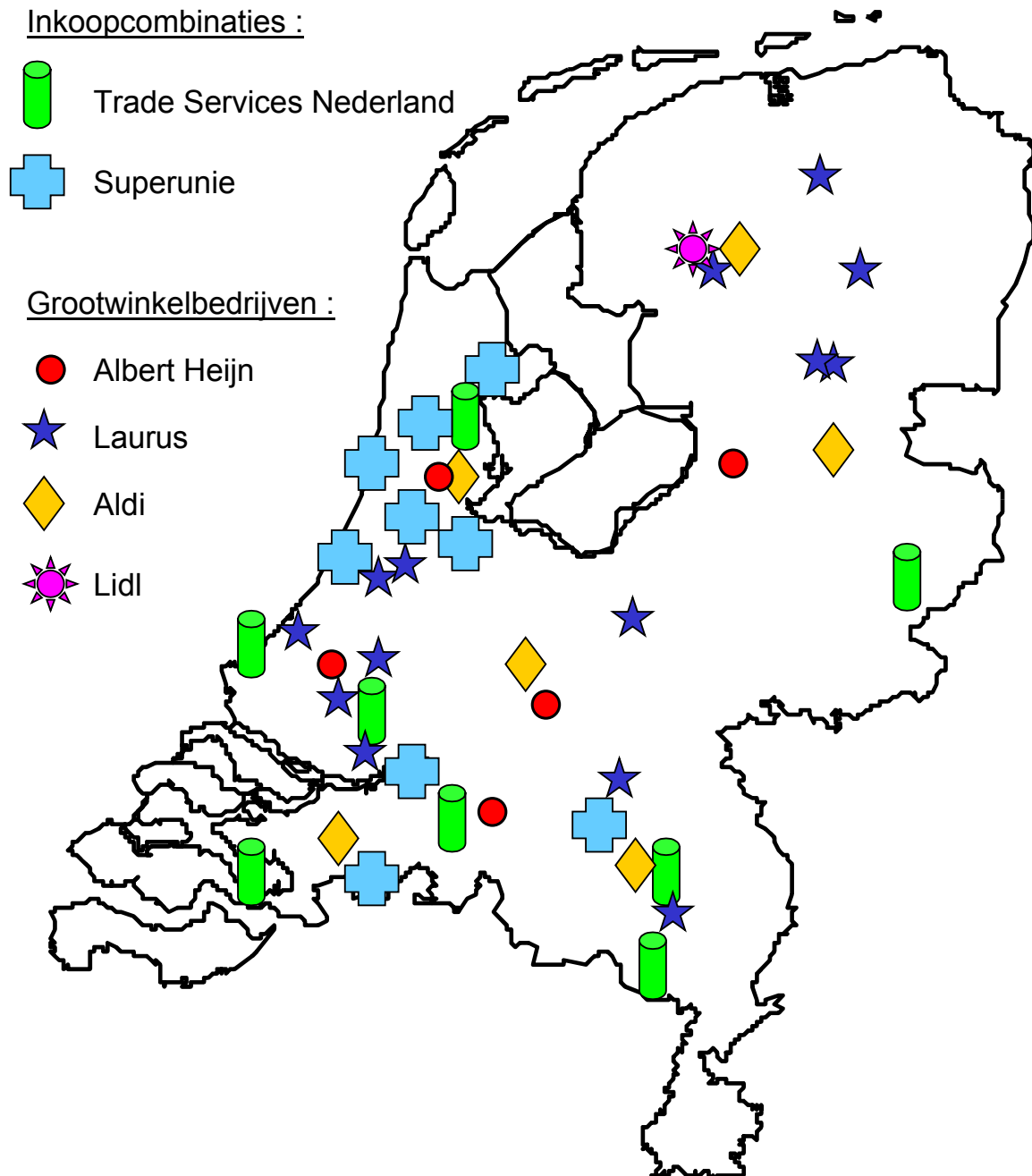
| Type ABP                                   | Voorbeeld van zoeklocatie   | Aandachtspunten  |
|--|-----------------------------|--|
| <b>ABP's voor regionale clusters</b>       | Den Bosch – Veghel - Boxtel | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verdere concentratie veevoederproductie: locatie moet ontsloten zijn door binnenvaart en/of spoor</li> <li>• Benutting locaties van (deels) gesaneerde slachterijen</li> <li>• Gezien internationale marktpositie nagaan of snelle (multimodale) verbindingen naar exportmarkten mogelijk zijn (via Valburg, Venlo en Rotterdam)</li> </ul> |
| <b>ABP's voor binnenlandse distributie</b> | Breda - Tilburg             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Inspelen op ontwikkelingen in binnenlandse distributie in Tilburg (concentratie van DC's van diverse winkelketens, vervoerders en producenten) om hier een ABP te realiseren met aandacht voor duurzaam vervoer binnen een stedelijke regio.</li> </ul>   |
| <b>Internationale ABP's</b>                | MTC Valburg, Venlo          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bij de ontwikkeling van de goederenknooppunten Venlo en MTC Valburg moet vanaf het begin rekening worden gehouden met de realisatie van internationale ABP's</li> <li>• Verder uitwerken van het concept ZON Fresh Park.</li> </ul>   |

# **Bijlagen**





# Bijlage 1    Indicatie huidige spreiding DC's van winkelketens





## Bijlage 2 **Mogelijke onderdelen per agrarische sector voor ABP's**

Tabel 1 geeft weer welke onderdelen (primaire productie, eerste en tweede verwerking en distributie naar markt / consument) van de diverse agrosectoren in beginsel geplaatst zouden kunnen worden in een Agri Business Park. Dit gebeurt waar mogelijk aan de hand van voorbeelden. Van links naar rechts in de tabel is sprake van een toename van menging van goederenstromen. In de primaire productie is de menging dus gering, bij de laatste schakel in de logistieke keten (naar markt / consument) vindt relatief veel menging plaats.

Tabel 1 ABP's: mogelijke onderdelen per agrarische sector ('Ja' staat voor: is in principe mogelijk)

|  | Primaire productie                 | Eerste verwerking   | Tweede verwerking   | Distributie naar markt / consument |
|--|------------------------------------|---|---|------------------------------------|
| Melkveehouderij                            | Niet-grondgebonden melkveehouderij | Fabriek voor melkpoeder, zuivel, kaas, weipoeder. Slachterij voor melkvee | Toetjes, kaasverpakkerij, centrale slagerij                           | Ja                                 |
| Intensieve veehouderij (varkens, pluimvee) | 'Pig City', 'Varkensflat'          | Slachterij  | Centrale slagerij   | Ja                                 |
| Vleeskalveren                              | Ja                                 | Slachterij  | Centrale slagerij   | Ja                                 |
| Akkerbouw                                  | -                                  | Fabriek voor veevoeder, meel, suikerverwerking, aardappelzetmeel          | Bakkerij, suikerwerkfabriek   | Ja                                 |
| Vollegrondsgroenten                        | -                                  | Het afwassen van grond, conserveren, inblikken                            | Snijderij (bij veiling), verdere verwerking in producten (bv pizza's) | Ja                                 |
| Glastuinbouw groenten                      | Ja, bijvoorbeeld op dak warehouse  | Het afwassen van grond, conserveren, inblikken                            | Snijderij (bij veiling), verdere verwerking in producten (bv pizza's) | Ja                                 |
| Biologische land- en tuinbouw              | -                                  | Zie akkerbouw en vollegrondsgroenten                                      | Verdere verwerking, specifiek voor biologische producten              | Ja                                 |

|                        | Primaire productie                   | Eerste verwerking   | Tweede verwerking  | Distributie naar markt / consument |
|------------------------|--------------------------------------|---|--|------------------------------------|
| Boomteelt              | -                                    |   | Veiling  | Ja                                 |
| Fruitteelt             | -                                    | Veiling, conserven-fabriek, productie van appelstroop, jam etc., eventuele verdere verpakking | Toetjes, cake (verdere verwerking)<br>Snijderij (verse fruit-salade) | Ja                                 |
| Paddenstoelen          | Ja, bijvoorbeeld onder een warehouse | Conserveren   | Verdere verwerking in producten (bv pizza's)                         | Ja                                 |
| Bollenteelt            | -                                    |   | Veiling  | Ja                                 |
| Glastuinbouw sierteelt | Ja, bijvoorbeeld op dak warehouse    |   | Veiling<br>(inclusief samenstellen van boeketten)                    | Ja                                 |

## Bijlage 3      Kaarten zoeklocaties ABP's

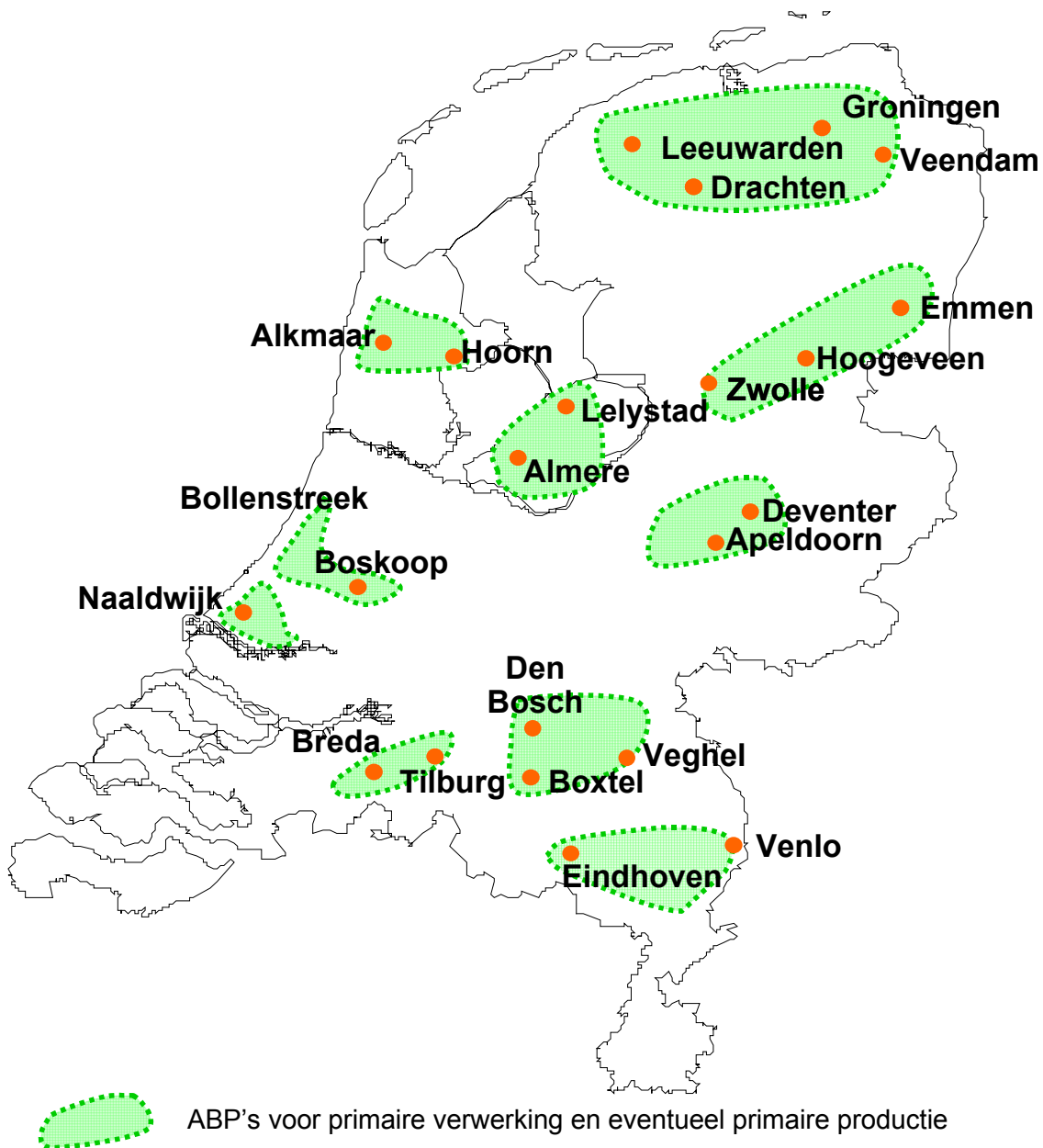
De zoeklocaties voor de drie typen ABP's zijn gebaseerd op:

- Indicatieve schetsen van het Expertisecentrum LNV voor de verwachte (autonome) ontwikkeling van de agroclusters tot het jaar 2020. Deze schetsen zijn opgenomen in een Werkdocument.
- Indicatieve kaart van de huidige spreiding van distributiecentra in de retail (bijlage 1) en bureauexpertise BCI over de toekomstige spreiding van DC's.
- Inschatting welke onderdelen per agrarische sector in beginsel in aanmerking komen (geschikt zijn) voor vestiging op een ABP (bijlage 2).

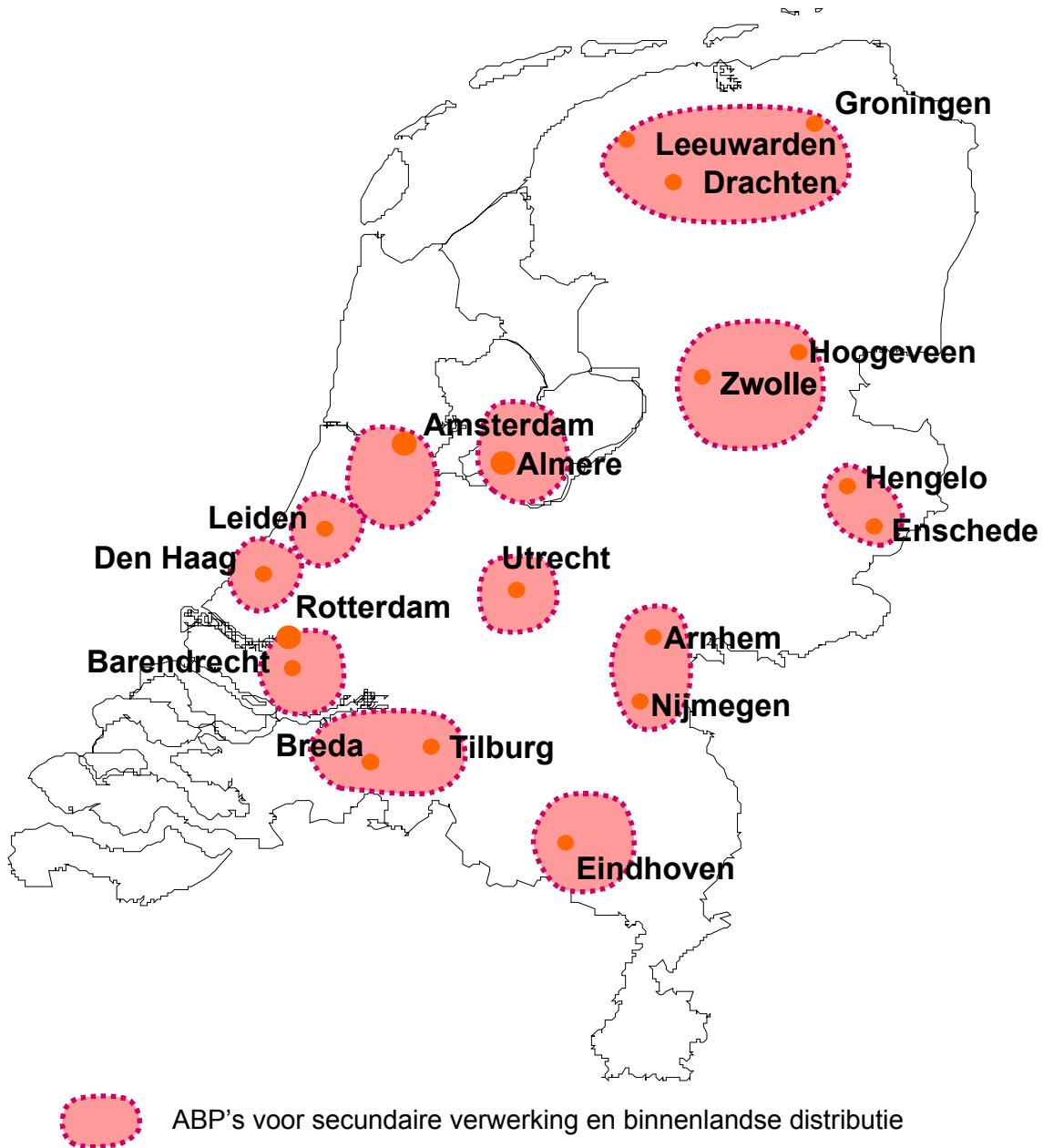
Deze bijlage geeft de indicatieve locaties grafisch weer, bijlage 4 benoemt de locaties en geeft een opsomming van de activiteiten per ABP.

- Kaart 1: zoeklocaties ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie
- Kaart 2: zoeklocaties ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie
- Kaart 3: zoeklocaties voor internationale ABP's
- Kaart 4: totaalbeeld zoeklocaties

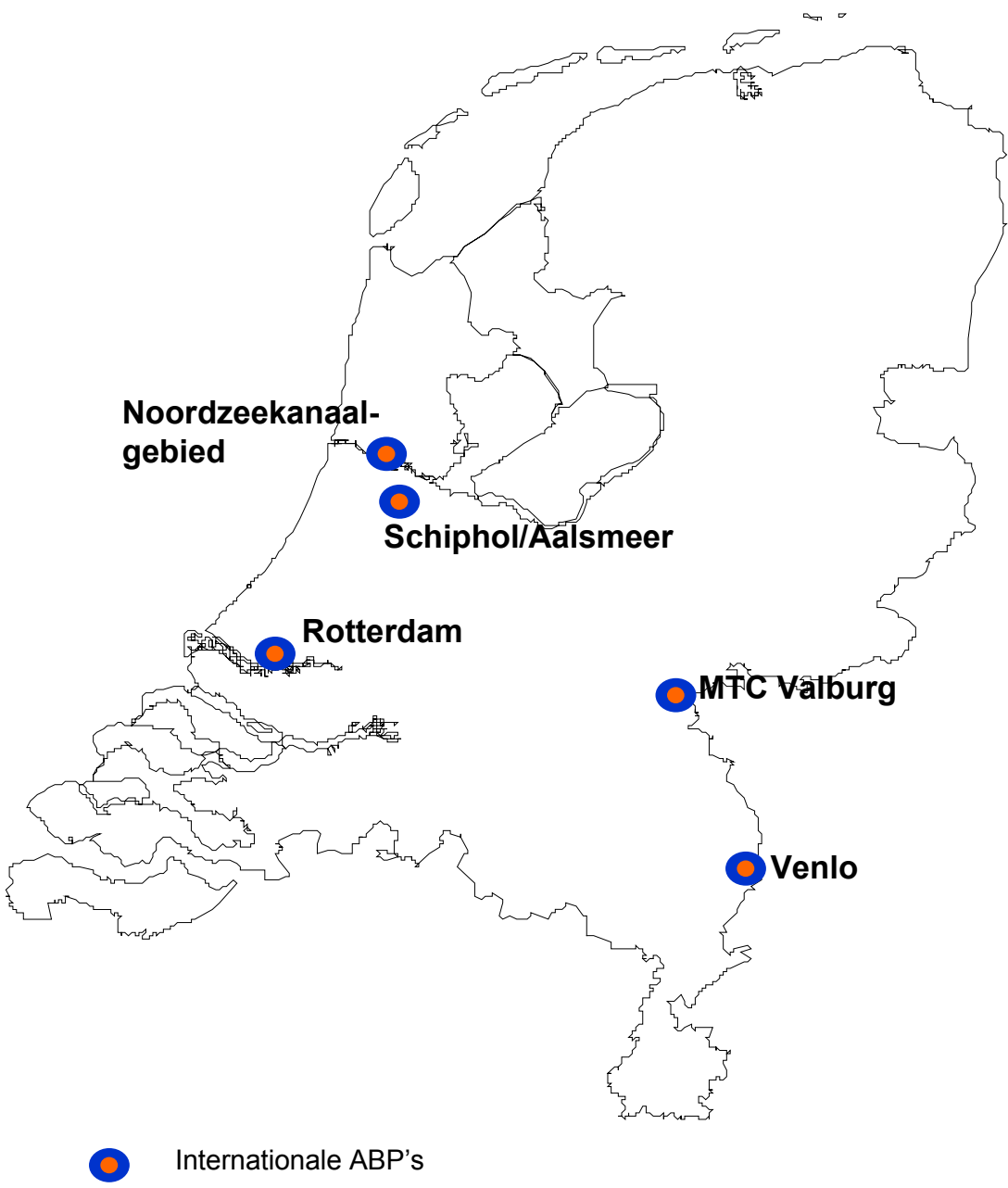
# Kaart 1 - Zoeklocaties ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie



## Kaart 2 - Zoeklocaties ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie

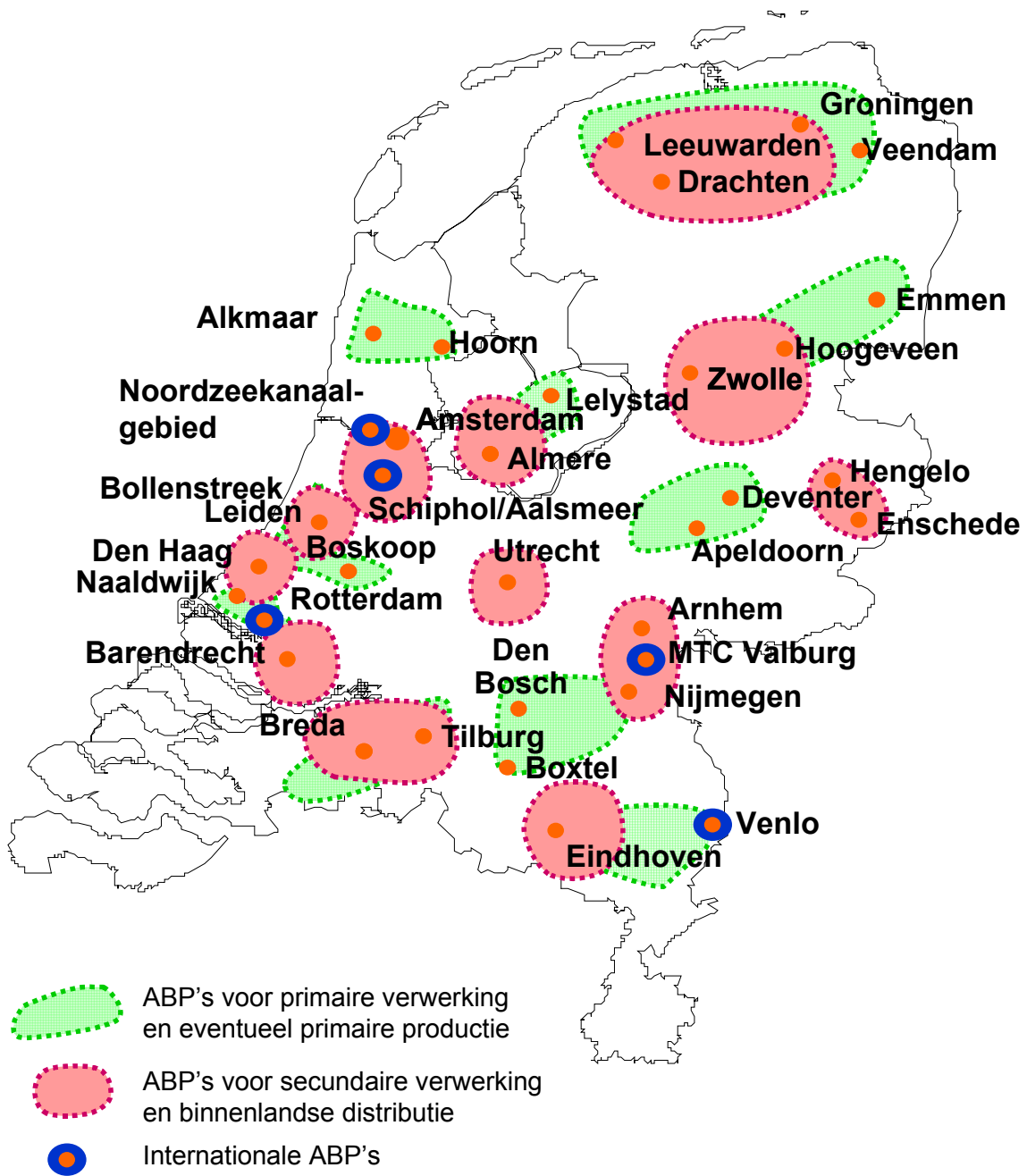


# Kaart 3 - Zoeklocaties internationale ABP's





## Kaart 4 - Totaalbeeld zoeklocaties ABP's





## Bijlage 4 Ketens en activiteiten per zoeklocatie

### ***ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie***

Tabel 1 ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie

| Zoeklocatie                      | Agroketens   | Type activiteiten   |
|----------------------------------|--|---|
| Landsdeel Noord:                 |  |   |
| Veendam - Groningen              | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akkerbouw</li> <li>• Vollegrondsgroenten</li> <li>• (Biologische) melkveehouderij</li> <li>• Bollenteelt</li> </ul>               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul>                               |
| Leeuwarden - Drachten            | <ul style="list-style-type: none"> <li>• (Biologische) melkveehouderij</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul>                               |
| Emmen – Hoogeveen - Zwolle       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akkerbouw</li> <li>• Vollegrondsgroenten</li> <li>• Melkveehouderij</li> <li>• Glasgroenten</li> <li>• Melkveehouderij</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul>                               |
| Landsdeel West:                  |  |   |
| Zuidelijk Flevoland (toekomstig) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Biologische akkerbouw</li> <li>• Biologische vollegrondsgroenten</li> <li>• Biologische melkveehouderij</li> </ul>                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul>                               |
| Westland (Rijnsburg, Bleiswijk)  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sierteelt</li> <li>• Glasgroenten</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primaire productie</li> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul> |
| Bollenstreek / Boskoop           | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bollenteelt</li> <li>• Sierteelt</li> <li>• Boomteelt</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primaire productie</li> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul> |
| Zuidelijk West-Friesland         | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Bollenteelt</li> <li>• Akkerbouw</li> <li>• Vollegrondsgroenten</li> <li>• Melkveehouderij</li> </ul>                             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primaire productie</li> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul> |

| Zoeklocatie                 | Agroketens   | Type activiteiten   |
|-----------------------------|--|---|
| Landsdeel Oost:             |  |   |
| Apeldoorn-Deventer          | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensieve veehouderij</li> <li>• Melkveehouderij</li> <li>• Vleeskalveren</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul>                               |
| Landsdeel Zuid:             |  |   |
| Den Bosch – Veghel - Boxtel | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensieve veehouderij</li> <li>• Paddestoelen</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Primaire productie</li> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul> |
| Breda – Tilburg             | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akkerbouw</li> <li>• Vollegrondsgroenten</li> <li>• Fruitteelt</li> <li>• Melkveehouderij</li> <li>• Boomteelt</li> <li>• Vleeskalveren</li> </ul>        | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul>                               |
| Eindhoven – Noord-Limburg   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Intensieve veehouderij</li> <li>• Vleeskalveren</li> <li>• Akkerbouw</li> <li>• Vollegrondsgroenten</li> <li>• Fruitteelt</li> <li>• Boomteelt</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul>                               |

### ***ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie***

Voor dit type ABP's wordt niet aangegeven welke agroketens en activiteiten de hoofdrol hebben, omdat deze ABP's voornamelijk geënt zijn op de distributiefunctie naar de omliggende regio. Een tweede verwerkingsslag is echter wel wenselijk.

Tabel 2 ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie

| Zoeklocatie                            | Hoofdactiviteit |
|--|-----------------|
| Amsterdam                              | Distributie     |
| Almere                                 | Distributie     |
| Rotterdam                              | Distributie     |
| Utrecht                                | Distributie     |
| Den Haag                               | Distributie     |
| Leiden                                 | Distributie     |
| Hengelo - Enschede                     | Distributie     |
| Eindhoven                              | Distributie     |
| Breda – Tilburg                        | Distributie     |
| Arnhem – Nijmegen                      | Distributie     |
| Zwolle                                 | Distributie     |
| Drachten (voor Leeuwarden – Groningen) | Distributie     |

## Internationale ABP's

Tabel 3 Internationale ABP's naar agroketen en type activiteiten

| Zoeklocatie                                | Agroketen  | Type activiteiten   |
|--|--|---|
| Amsterdam<br>(havens Noordzeekanaalgebied) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Akkerbouw</li> <li>• Vollegroendsgroenten</li> <li>• Fruitteelt</li> <li>• Melkveehouderij</li> <li>• Sierteelt</li> <li>• Bloembollen</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul> |
| Schiphol<br>(Aalsmeer)                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Sierteelt</li> <li>• Bloembollen</li> <li>• Groenten</li> </ul>   | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Handel / distributie</li> </ul>                                  |
| Rotterdam / Westland                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groenten</li> <li>• Fruit</li> <li>• Melkveehouderij</li> <li>• Sierteelt</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul> |
| Venlo<br>(Venlo Trade Port)                | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groenten</li> <li>• Sierteelt</li> <li>• Paddestoelen</li> <li>• Intensieve veehouderij</li> </ul>  | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul> |
| Valburg<br>(Multimodaal Transport Centrum) | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Groenten</li> <li>• Fruit</li> <li>• Sierteelt</li> <li>• Paddestoelen</li> <li>• Intensieve veehouderij</li> </ul>                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Verwerkende industrie</li> <li>• Handel / distributie</li> </ul> |



## Bijlage 5

# ABP's en logistieke concepten

In hoofdstuk 4 zijn diverse logistieke concepten behandeld, onder meer voor clustering van productie en voor efficiënte op- en overslagcentra. Tabel 1 geeft aan of (ja, deels of nee) en hoe deze concepten aansluiten bij de verschillende typen ABP's.

Tabel 1 Ruimtelijke economische concepten in de agribusiness en ABP's

|                           | ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie  | ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie  | ABP's voor internationale distributie  |
|---------------------------|---|---|--|
| Clustering van productie: |   |   |  |
| - Deltapark               | Ja, ABP's zijn geschikt voor niet-grondgebonden productie (glastuinbouw, int. veehouderij, paddenstoelen), gecombineerd met industriële verwerking. Kan (zoals titel suggereert) in zeehavengebied.   | Ja, omdat Deltaparks nabij dichtbevolkte gebieden liggen, kan het overeenkomen met dit type ABP (wat betreft binnenlandse distributie). | Ja, want ligging in zeehavengebied ("Delta") kan tevens ligging in/bij mainport betekenen. |
| - Specialty Park          | Nee, want grondgebonden productie komt nauwelijks voor in ABP's. Wel nabij ABP's. Dus een ABP kan alleen verwerkingslagen ná de grondgebonden productie bevatten, niet de productie zelf. De randvoorwaarde dat een Specialty Park in een havengebied staat, bemoeilijkt dit. | Nee (geen onderdeel van het concept Specialty Park)   | Nee (geen onderdeel van het concept Specialty Park)  |
| - Greenpark               | Deels. Het Greenpark gaat uit van grondgebonden plantaardige en dierlijke productie. Dat gebeurt niet in dit type ABP. De industriële verwerking ervan (die ook plaatsvindt in een Greenpark) kan wel op dit type ABP.  | Nee (geen onderdeel van het concept Greenpark)  | Nee (geen onderdeel van het concept Greenpark)   |

|                                 | ABP's voor primaire verwerking en eventueel primaire productie   | ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie   | ABP's voor internationale distributie   |
|---------------------------------|--|--|---|
| - Multipark                     | Deels. De grondgebonden productie van het Multipark komt niet overeen met dit type ABP, maar de niet-grondgebonden productie en mogelijkheden voor agrotourisme zeker wel. | Nee<br>(geen onderdeel van het concept Multipark)  | Nee<br>(geen onderdeel van het concept Multipark)                             |
| Consolidation centres:          |  |  |   |
| - Manufacturing Consol. Centres | Ja, indien manufacturing gebaseerd is op de primaire productie in / rond het ABP   | Ja, MCC's zijn DC's voor meerdere producenten, maar liggen niet persé nabij stedelijke gebieden liggen en zijn niet 'in beheer' van vervoerders. | Ja, de producenten kunnen gezamenlijk opereren in een exportgebied/ mainport. |
| - Fresh Consolidation Centres   | Nee<br>(geen onderdeel van het concept FCC's)  | Ja. FCC's liggen dichtbij de marktgebieden, van waaruit retailers worden bevoorrad.  | Ja, indien FCC in dichtbevolkt gebied is gelegen dat tevens mainport is.      |
| - Mega Consol. Centres          | Ja, afhankelijk van (de)centrale ligging ABP t.o.v. de markt   | Ja, afhankelijk van (de)centrale ligging ABP t.o.v. de markt   | Ja, indien het MCC levert aan buitenlandse retailers                          |