

Stand van zaken Agrologistiek 2008/2009

Bijlage bij kamerbrief INH.2008/724 waarin de minister, mede namens haar collega van Verkeer & Waterstaat, de kamer informeert over de voortgang van de Visie Agrologistiek, zoals daar zijn greenports, vervoer en innovatie.

Stand van zaken Agrologistiek 2008/2009

Het Platform Agrologistiek is door het ministerie van LNV opgericht om efficiëntere logistiek van agrarische goederen te stimuleren. Gekozen is voor een netwerkorganisatie. De ministeries van LNV, V&W, VROM en EZ werken onderling en met het bedrijfsleven nauw samen om de doelstellingen van de Visie Agrologistiek te verwezenlijken.

Het Platform hanteert daarbij een vernieuwende wijze van werken. In opdracht van de Tweede Kamer startte het Platform met de selectie en ondersteuning van private initiatieven, die als pilotproject de helpende hand werd geboden. Medio 2008 zijn onder de beschermende paraplu van het Platform 15 projecten in uitvoering.

Een aantal daarvan is afgerond, andere zijn nog in ontwikkeling.

Het Platform Agrologistiek fungeert nog immer als aanjager voor vernieuwend denken en doen als het gaat om logistieke processen in de agrosector te optimaliseren. Voor betrokken partijen in het publieke en private domein is het begrip agrologistiek geen abstractie meer, maar een speelveld waarop door gezamenlijke inspanning aantoonbare winst valt te behalen. Het idee van het Platform Agrologistiek om 2009 te bestempelen als 'Jaar van de Agrologistiek' sluit aan bij andere Rijksbreed gedragen initiatieven¹ en wordt mede daardoor breed gedragen. Het 'jaar van de agrologistiek' schept een kader voor nieuwe activiteiten en biedt handvatten om de boodschap van het Platform in ruimere kring uit te dragen

Uitgangspunten Visie Agrologistiek

De uitgangspunten van de Visie Agrologistiek staan nog recht overeind. De centrale pijlers in de Visie zijn clusteren, verbinden en regisseren.

Clusteren staat voor het tegengaan van versnippering bij de primaire productie, verwerking en distributie van agrarische producten en voedingsmiddelen. Bijeenbrengen van deze activiteiten doet het aantal transportbewegingen aanzienlijk dalen.

Bij *verbinden* gaat het er om aan- en afvoerstromen van grondstoffen en producten slim te bundelen tot dikkere vervoersstromen, waardoor de vervoersbehoefte als totaal afneemt. Afstemming met, en inzet van andere modaliteiten als railvervoer en binnenvaart, passen in dit plaatje.

De huidige stand van de informatie- en communicatietechnologie levert een belangrijke bijdrage aan het *regisseren* van goederenstromen. Een virtuele markt biedt in potentie vele voordelen. Minder kilometers, geen sanitaire en fytosanitaire risico's, en geen onnodig transport van dieren.

De implementatie van bijvoorbeeld elektronische im- en exportcertificaten (CLIENT) bespoedigt niet alleen de inklaring van goederen, maar maakt ook gerichtere controles mogelijk.

¹ Zie onderdeel samenwerking in deze brief.

Er is nog veel te winnen met de ontwikkeling van een digitale infrastructuur. Het Platform Agrologistiek, dat zich in hoofdzaak richt op het vervoer van goederen, is zich ervan bewust dat de oplossing deels ligt in een intelligent beheer van het transport van data.

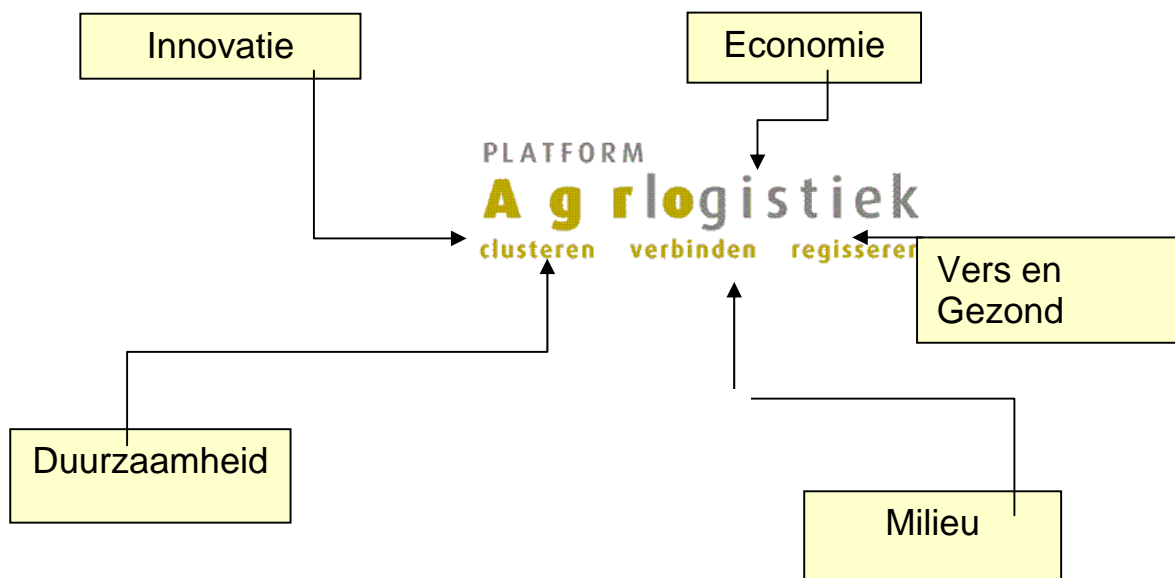
De genoemde pijlers hebben alle als kenmerk dat zij het probleem bij de bron willen aanpakken. Zij dagen overheid en bedrijfsleven uit een open oog te hebben voor innovaties en waar mogelijk die te implementeren.

Met als gevolg: een beter milieu door minder transportbewegingen, efficiëntere bedrijfsprocessen en minder kosten voor de ondernemers in de keten.

En dat is zowel goed voor het bedrijf, de consument en het milieu, als de Nederlandse economie als geheel.

Speelveld

Agrologistiek bestrijkt derhalve een breed speelveld. Agrologistiek handelen heeft positieve effecten op meerdere maatschappelijke thema's en aandachtsvelden. Hieronder zijn die schematisch in beeld gebracht.



Positiebepaling

Het Platform Agrologistiek is zich ervan bewust dat het een radertje is binnen een groter geheel van actoren en beleidsvelden die minder files, minder CO₂-uitstoot, betere bereikbaarheid en verhoogde logistieke concurrentiekracht nastreven. Dit brengt met zich mee dat het Platform zich periodiek moet beraden op zijn positie in een veranderende omgeving. Zich gesteund wetende door ministeries en vertegenwoordigers van bedrijfsleven is in eerste instantie gekozen voor een inductieve aanpak. Geen beleid maken vanachter het bureau, maar door adoptie en ondersteuning van pilotprojecten zicht krijgen op wat er in de praktijk mogelijk is. Het initiatief ligt bij de ondernemer. Het Platform staat hem/haar terzijde met advies, menskracht, onderzoek, het creëren van openingen naar overheden en financiers en het in kaart brengen van belemmeringen.

Die pilotprojecten, hoe belangrijk ook, dienen een groter doel. Zij kunnen als voorbeeld dienen voor andere ondernemers, de sector en lokale overheden. De opgave is een vermenigvuldigingseffect te bewerkstelligen. Het secretariaat van het Platform Agrologistiek zelf is qua menskracht en middelen beperkt en begeleiding van tientallen projecten zou de spankracht van de organisatie te boven gaan. Vandaar dat het Platform veel energie gestoken heeft in het uitdragen van de boodschap. Via de website, congressen, workshops, nieuwsbrieven en persexcursies heeft het Platform zich ingespannen om het agrologistieke denken ingang te doen vinden bij relevante partijen. Om effecten op landelijk niveau te bewerkstelligen is nodig dat de drie pijlers 'clusteren, verbinden en regisseren' op grote schaal worden toegepast. Dit is in een eerdere brief (2007) 'Massa Maken' genoemd.

Brede aanpak

Zonder afscheid te nemen van de projecten en nog immer vervuld van zendingsdrang, staat het Platform voor een nieuwe fase. Initiatieven van onderop blijven hun waarde behouden, maar er is meer nodig.

Tegelijkertijd moet er door alle betrokken partijen, en niet in de laatste plaats de overheid, gestreefd worden naar een meer overkoepelende aanpak. Een benadering die zich vertaalt in een meer voorwaardenscheppend beleid, het beter op elkaar afstemmen van programma's, het schrappen of aanpassen van wet- en regelgeving.

Agrologistiek heeft vergezichten nodig die richting geven aan het handelen. Dus meer aandacht voor infrastructuur, de samenhang van maatregelen en incentives en de scope richten op grotere verbanden.

Alleen dan komt die systeemsporg tot stand die fundamentele oplossingen op de middellange termijn mogelijk maken.

Voor veranderingen in systemen en ketens is doorgaans meer nodig dan de beschikbaarheid van nieuwe technologie. Essentieel is dat mensen anders tegen een bepaalde problematiek aankijken en daardoor activiteiten en processen anders gaan organiseren. Die veranderingsgezindheid neemt toe als er krachtige incentives zijn die nut en noodzaak daarvan onderstrepen. Op het terrein van Agrologistiek winnen die incentives niet alleen aan kracht, het worden er ook meer!

Bij het opstellen van de Visie stond het sterk toenemende goederenvervoer en het dichtslippen van de wegen centraal. Dit vraagstuk is alleen maar nijpender geworden. Alle beschikbare voorspellingen gaan er van uit dat het vrachtvervoer in 20 jaar een verdubbeling te zien zal geven. Naast de gevolgen voor het milieu zal ook het internationale handelsverkeer ernstige belemmeringen ondervinden vanwege langere transporttijden.

Verkeersindigestie is niet de enige drijfveer om logistieke processen anders aan te pakken. Er zijn andere issues bijgekomen zoals de klimaatverandering en de hoge brandstofprijzen ten gevolge van schaarste.

Dit alles maakt dat de uitgangspunten van de Visie Agrologistiek, gericht op het terugdringen van onnodige transportbewegingen, actueler zijn dan ooit.

Monitoring (BCI, 2007) van 13 projecten geadopteerd door het Platform Agrologistiek heeft uitgewezen dat er aanzienlijke besparingen behaald kunnen worden. Bij welslagen van alle projecten scheelt dat al 3 miljoen ritkilometers en 2600 ton CO₂-uitstoot op jaarbasis.

Wereldwijd, zo bleek op het International Transport Forum in Leipzig (mei 2008), wordt het merendeel van de oplossingen gezocht in technologische vernieuwingen, zoals zuiniger auto's. Bij de daar gevoerde discussie kwamen de sociale en culturele aspecten, die processen in sterke mate beïnvloeden, nauwelijks aan de orde. Evenals de mogelijkheden om vernieuwings- processen op gang te houden en korte en lange termijndoelen met elkaar te verbinden. Kortom: het verduurzamen van vernieuwingsprocessen. Voor agrologistiek de grote uitdaging. Vandaar dat het Platform Agrologistiek opnieuw bijeenkomsten voor het werkveld zal entameren en ondersteunen waarin dit aspect nader wordt uitgewerkt.

Instrumenten en faciliteiten

Het Platform Agrologistiek blijft actief op het gebied van voorlichting en informatieverschaffing. Bewustwording is een voorwaarde voor gedragsverandering. Vandaar dat het Platform doorgaat om leerzame voorbeelden en oplossingen onder de aandacht te brengen van betrokkenen. Door middel van door de doelgroep zelf ontwikkelde businesscases worden vervoerders, verladers, ondernemers in de agribusiness en lokale overheden overtuigd van de voordelen die agrologistiek hen en de samenleving als geheel te bieden heeft, zoals kostenbesparingen en milieuvoordelen.

De communicatiestrategie is op een aantal punten aangepast. Het streven is een groter publiek te bereiken. Eind 2008 is de vernieuwde website te raadplegen. Het Jaar van de Agrologistiek (2009) wordt ingeluid met de verschijning van een speciaal magazine dat in brede kring verspreid zal worden. Via verschillende acties en media zullen de mogelijkheden en resultaten van agrologistiek worden gecommuniceerd. De boodschap is dat Agrologistiek niet alleen voordelen biedt op economisch en ecologisch gebied, maar dat het ook leuk en uitdagend is om vernieuwingen in de bedrijfsvoering in te voeren. Hierbij zal zo veel mogelijk contact worden gezocht met de Stichting Nederland is Logistiek (zie kopje samenwerking).

Ook met het beschikbaar stellen van faciliteiten wil het Platform bijdragen leveren om gedragsverandering te bevorderen.

Bijvoorbeeld door in samenwerking met Brainport Eindhoven kleine innovaties, die reeds op de plank liggen, aan te bieden. Deze zogenaamde Plug & Play benadering wordt momenteel verder verkend.

In opdracht van het Platform heeft Wageningen UR (WUR) de mogelijkheden van Cradle to Cradle (C2C) en de daaraan gekoppelde logistiek voor Agrologistiek verkend. Kerngedachte is dat C2C ons uitdaagt om producten intelligenter te ontwerpen en om productieprocessen volledig eco-effectief in te richten. Op basis van interviews met deskundigen en een beknopte literatuurstudie identificeren Wageningse onderzoekers op agrologistiek terrein twee kansrijke initiatieven, te weten: mineraal retourlogistiek en verpakkingen.

De onderzoekers komen ook met een waarschuwing. Er moet voor gewaakt worden dat het principe van C2C in de praktijk niet meer en dunnere goederenstromen, (dus meer verkeer), genereert. Het is bovendien de vraag of de huidige (agro-)productiesystemen in staat zijn om de slag te maken naar volledige C2C productiesystemen, maar het is de moeite waard om de mogelijkheden verder te verkennen.

In deze tijd van globalisering is een onderstroom waarneembaar om dicht bij de markt te gaan produceren. De 'local for local' gedachte wint terrein, mede als gevolg van monetaire ontwikkelingen. C2C zal mogelijk vooral betekenis hebben voor kringlopen die op lokaal en regionaal niveau gesloten moeten worden.

Het onderwijs is een ingang om gedragsverandering op een bredere schaal te realiseren. Vandaar dat het Platform samenwerkingsverbanden is aangegaan om de toekomstige generatie van logistieke managers en medewerkers bewust te maken van clusteren, verbinden en regisseren.

Er worden agrologistieke modules ontwikkeld door 'groene' HBO-instellingen en de WUR, waarbij de leerstof voor MBO, HBO en universiteit op elkaar zijn afgestemd.

Samenwerking

Eerder spraken we in deze notitie over de noodzaak om het thema Agrologistiek niet louter tot een verzameling individuele projecten en initiatieven te beperken, maar daarnaast een meer deductieve, overkoepelende zienswijze te hanteren. Voor het Platform betekent dit input leveren aan de ideeënvorming. Daar vloeit ook de verplichting uit voort om met andere organisaties in het speelveld hecht samen te werken. Wie clusteren, verbinden en regisseren predikt, zal deze zelf ook in de praktijk moeten brengen.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat (V&W) heeft in 2006 namens het kabinet de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains aan u gezonden. De hoofdboodschap uit deze brief is dat meer maatschappelijk rendement moet worden gehaald uit logistiek. Het daaraan gekoppelde implementatieproject Impuls heeft aansluiting gezocht bij LNV, waardoor in april 2008 een Ronde Tafel Agrologistiek heeft plaatsgevonden. Hierbij hebben topmanagers uit het bedrijfsleven, hoogleraren en overheden in een unieke setting gesproken over agrologistieke onderwerpen. Acties die hieruit voortgekomen zijn deels belegd bij het Platform Agrologistiek en deels bij V&W.

De Ronde Tafel is ook aanleiding geweest voor een samenwerking tussen LNV en V&W bij de Maatschappelijke Innovatie Agenda (MIA) Duurzame Agroproductie voor het initiëren van duurzame innovatieve logistieke oplossingen in agroketens. Er worden twee vernieuwingsrichtingen uitgewerkt: fundamentele innovatie van de agroketens (w.o. agrologistieke innovatieve concepten) en nieuwe biobased producten en processen. Dit najaar vindt een interviewronde plaats met personen van buiten de agrosector en bedrijfsleven en zullen workshops gehouden worden over de vernieuwingsrichtingen met partijen uit de sector.

Op een aantal terreinen bestaat nauwe samenwerking met het programma Duurzame Logistiek (Connekt) van V&W. Ook met Govera (Goederen Vervoer Randstad) waarin Rijkswaterstaat, de Randstadprovincies en de vier grote gemeenten zijn vertegenwoordigd, vindt intensieve afstemming plaats.

Samen werken in grotere verbanden, afspraken maken voor de langere termijn en het thema Agrologistiek inbedden in beleidsdiscussies en nota's over milieu, mobiliteit en economie hebben de aandacht. Als voorbeeld dient het convenant "Schone en Zuinige Agrosectoren". De afspraken en doelstellingen opgenomen in dit convenant werden juni j.l. onderschreven door de ministers Verburg en Cramer enerzijds en diverse partijen in de agrosector anderzijds. Ook het Platform behoorde tot de ondertekenaars.

Al met al moet de samenwerking ertoe leiden dat de initiatieven van het Platform Agrologistiek niet solitaire acties zijn. Massa maken en resultaat behalen kan alleen dan wanneer initiatieven rondom logistiek elkaar blijven ondersteunen. Ook in de toekomst moet dit gewaarborgd blijven en moet er pro-actief worden gehandeld. In dat licht zullen de vorderingen die de markt bij monde van de Commissie Van Laarhoven² maakt in haar beoogde toetreding tot de EZ-innovatieprogrammering nauwgezet worden gevolgd. Dit innovatieprogramma beoogt een innovatie-impuls vanuit de markt en zal leiden tot Rijksbrede aandacht voor Logistiek en Supply Chains in het algemeen. Ook de door V&W gesubsidieerde imagocampagne *Nederland is Logistiek* zal invloed hebben op andere logistieke initiatieven. Zeker met het oog op 2009: *het jaar van de agrologistiek* is het zaak om daar waar mogelijk aansluiting te vinden bij deze ontwikkelingen.

² De Commissie Van Laarhoven heeft als haar doelstelling geformuleerd het stimuleren van bedrijvigheid in de logistiek door innovatie. De nadruk ligt dus op de economische betekenis van (innovatie in) de logistiek, dat wil zeggen, op werkgelegenheid en toegevoegde waarde.

Greenports

De vijf Greenports, verenigd in Greenport(s) Nederland, leggen de laatste hand aan een visie voor het jaar 2040. De visie brengt knelpunten en kansen in beeld en geeft aan wat er moet gebeuren als de tuinbouwsector haar leidende positie in het internationale speelveld in de toekomst wil behouden. Langs vijf 'kijkrichtingen' ontvouwt zich de visie, te weten de Verdienende, Versterkende, Verbindende, Vernieuwende en Verduurzaamde Greenport. Hoge prioriteit geven de opstellers aan de oplossing van logistieke vraagstukken, ook in internationaal perspectief. Bij de verbindende kijkrichting wordt onder meer als doelstelling genoemd dat er in 2040 een co-modaal kwaliteitsnetwerk beschikbaar is voor het goederenvervoer.

Co-modaal³

De pijler 'verbinden', zeker als het gaat om de verschillende vervoersmodaliteiten beter op elkaar aan te laten sluiten, wint aan betekenis. Niet zelden fungeert het bedrijfsleven als aanjager voor de implementatie van nieuwe logistieke concepten.

In dit verband is het project 'Fresh Corridor' illustratief, dat de binnenvaart een belangrijke rol toekent bij het vervoer van groenten en fruit tussen het Rotterdams havengebied, Venlo, Vlissingen, fruitpact Betuwe en Antwerpen. Het project, waarvan Frugi Venta initiatiefnemer is, wordt mede gefinancierd door het programma Pieken in de Delta (EZ).

Naast de verbindingen en voorzieningen voor verslogistiek op de knooppunten in het netwerk, omvat Fresh Corridor ook systemen voor planning, controle en inrichting van douanetaken.

Dat de binnenvaart een goed alternatief voor het traditionele wegvervoer kan zijn, bewijzen ook de eerste proefprojecten van Agroschip. Dit samenwerkingsverband van partners uit Vlaanderen en Nederland ontving steun van het Europese Fonds voor Regionale ontwikkeling. Bij de pilotprojecten ging het met name om het vervoer van aardappelproducten en rijst.

Een nieuw vervoersconcept dat zich aandient is dat van vervoer door de lucht in combinatie met "Sneller Spoorconcepten" (goederenspoor met passagierssnelheid).

Railvervoer dient zich als alternatief voor wegvervoer nadrukkelijker aan.

De mogelijkheden worden momenteel onderzocht om een "vers treinverbinding" tot stand te brengen tussen Rotterdam en Berlijn. Bleiswijk zou daarin kunnen fungeren als overslagpunt. Initiatiefnemers van deze haalbaarheidstudie zijn het bedrijfsleven en het Productschap Tuinbouw. Een dergelijk project is geheel in lijn met het Europese beleid ter bevordering van co-modaliteit.

Internationaal

Agrologistiek houdt niet op bij de landsgrenzen. De ons omringende landen kampen met soortgelijke problemen.

En voor Nederland als agrarisch exportland bij uitstek en gezien de belangrijke distributiefunctie die ons land vervult, zou agrologistiek ook in internationaal perspectief het gewicht moeten krijgen dat het verdient.

Het Platform heeft zich niet alleen georiënteerd welke ontwikkelingen er internationaal gaande zijn, maar is tevens doende een transnationaal netwerk uit te bouwen met overheden en instituten.

Zo wordt er met de Duitse detailhandel een expertmeeting over Agrologistiek voorbereid. Onderwerp van overleg is onder andere standaardisatie (GS1).

³ "Co-modaliteit" betekent het efficiënte gebruik van vervoerswijzen die afzonderlijk worden geëxploiteerd of op multimodale wijze worden geïntegreerd in het Europese vervoerssysteem teneinde de middelen optimaal en duurzaam te benutten.

Toepassingen van Radio Frequency Identification (RFID) bieden ongekennde mogelijkheden om bijvoorbeeld het internationale handelsverkeer soepeler te doen verlopen. Minder papierwerk, snellere informatie-uitwisseling over grenzen heen, vlottere afhandeling van inkleding, betere traceerbaarheid en een aanzienlijke besparing op kosten. RFID technologie maakt het allemaal mogelijk.

Voorwaarde is wel, dat de betrokken partijen eenzelfde standaard hanteren.

Van belang is dat binnen de Europese Unie het onderwerp Agrologistiek hoger op de agenda komt te staan. Wat dat betreft is er beweging in Brussel waar te nemen. Agrologistiek als thema wordt momenteel onder de aandacht gebracht bij o.a. DG Enterprise.

De uitdaging voor de toekomst ligt in het integreren van systemen. Dit leidt tot grotere doeltreffendheid van netwerken en systemen, ruimte voor ontkoppeling van verkoop- en logistiek-processen en lagere administratie- en transactiekosten. De economie digitaliseert en automatiseert.

Goed functionerende logistieke netwerken binnen en tussen de lidstaten, leveren niet alleen aanzienlijke milieuwinst op, maar dragen tevens bij aan een sterke concurrentiepositie van de Europese Unie op de wereldmarkt.