

Vestigingsgebieden voor de glastuinbouw: aspecten op het gebied van verkeer en vervoer

Quick scan

**Jan van Vliet
Caroline Sas
Dik Rouwenhorst
Paul Huijbregts**

**Adviesdienst Verkeer en Vervoer/Rotterdam
Informatie- en KennisCentrum Landbouw/Ede, augustus 1999**

© 1999 Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij

Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd door middel van druk, fotokopie, microfilm of op welke andere wijze dan ook zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van het IKC-Landbouw, Postbus 482, 6710 BL EDE.

Het Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij stelt zich niet aansprakelijk voor eventuele schadelijke gevolgen die kunnen ontstaan bij het gebruik van gegevens uit deze publicatie.

Oplage 165 exemplaren

Samenstelling Jan van Vliet, Caroline Sas , Dik Rouwenhorst, Paul Huijbregts

Druk Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, Facilitaire Dienst

Voorwoord

Het wel of niet vestigen van een nieuwe glastuinbouwgebied in de Hoeksche Waard is medio 1999 een actueel onderwerp op de politieke agenda. Voor een goede besluitvorming is inzicht in de alternatieve locaties op alle aspecten met betrekking tot kwaliteit en duurzaamheid vereist. Een van de aspecten betreft de verkeers- en vervoersproblemen voor de verschillende locaties. Dit rapport geeft in een quick scan voor de vestigingsgebieden de verkeers- en vervoers kenmerken. De opstellers hopen hiermee dit aspect in de discussie over alternatieve locaties een eigen plaats krijgt.

Het rapport is opgesteld op verzoek van de directie Industrie en Handel van het ministerie van LNV en de directie Vervoersectoren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De opdracht is uitgevoerd door Jan van Vliet en Caroline Sas van IKC-Landbouw en Dik Rouwenhorst en Paul Huijbregts van de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer.

De samenstellers bedanken de begeleidingsgroep Astrid Mol (Ministerie van Verkeer en Waterstaat), Frits Vink (Ministerie van LNV), Mark de Wit (Ministerie van LNV) en Henk de Jong en Martin Zimmerman (Ministerie van LNV) voor hun bijdragen in de discussies. Onze dank gaat ook uit naar Helma de Rijk en Jan van Esch van IKC-Landbouw voor de ondersteuning bij het tot stand komen van dit rapport.

Ir. H.A. Gonggrijp
Hoofd IKC-Landbouw

Inhoudsopgave

Voorwoord	7
Inhoudsopgave	10
Samenvatting	15
Inleiding	20
Deel 1 Vestigingsgebieden: kwaliteitsaspect Verkeer en vervoer	24
1 Glastuinbouwvestigingsgebieden en verkeersbewegingen	27
1.1 Methode bepaling aantal verkeersbewegingen	27
1.2 Uitkomsten kwantitatieve inschatting aantal verkeersbewegingen	30
2 De kwalitatieve beoordelingscriteria	33
3 Kwaliteitsbeoordeling afzonderlijke vestigingsgebieden	52
4 Conclusies kwaliteitsbeoordeling van de beschouwde vestigingsgebieden	97
Deel 2 Glastuinbouw: ontwikkelingen in markt, keten en afzet en gevolgen voor verkeer en vervoer	106
1 Korte schets van de sector	107
2 Beschrijving van de huidige situatie in afzet, keten en markt	111
2.1 Algemeen	111
2.2 Bloemisterij	112
2.3 Glasgroenten	117
2.4 Markt- en prijsbeleid	122
3 Toekomstige ontwikkelingen	124
3.1 Efficient Consumer Responce en Bereikbaarheid	124
3.2 Bloemisterij	129
3.3 Glasgroenten	131
4 Consequenties voor de toekomst	134
4.1 Primaire glastuinbouwbedrijf	134
4.2 Glastuinbouwgebied	136

5	Consequenties voor de verkeer- en vervoerstromen	139
5.1	Transport in de glastuinbouw	139
5.2	Transport van de produkten naar de veiling of distributiecentra	140
5.3	Transport naar afzetgebieden en eindverkooppunten	143
6	Conclusie	145
	Geraadpleegde literatuur	148
	Bijlage 1	151

Samenvatting

Om de ruimtedruk in het tuinbouwgebied in het Westland te verminderen, is er behoefte aan ruimte voor vestiging van bedrijven vanuit het Westland in andere delen van Nederland. De discussie die op dit moment gevoerd wordt is of in het gebied de Hoeksche Waard glastuinbouw gesitueerd kan worden. In juli/augustus 1999 zijn studies uitgevoerd waarin vestigingsgebieden voor glastuinbouw onderzocht zijn als mogelijk alternatief voor het gebied de Hoeksche Waard. De alternatieve gebieden moeten net als de Hoeksche Waard projectmatig worden ingericht, de kavels moeten beschikbaar zijn op de korte termijn (2000-2001) en ruimte bieden aan ondernemers die, vanwege de herstructurering en functieverandering, hun bedrijf verplaatsen vanuit het Westland. In deze studie is gekeken naar gebieden die op meer dan 60 km afstand liggen van het Westland liggen. De volgende gebieden zijn onderwerp van studie: Hoeksche Waard, Luttelgeest II, Klazienaveen, Erica, Koekoekspolder, Grootslag, Berlikum, Plukmade, Eemsmond, Hoogezand-Sappemeer, Huissen-Bemmel, Venlo Siberië, Venlo Californië, Reimerswaal en Heerhugowaard.

In dit rapport is getracht de kwaliteit van de alternatieve gebieden voor de aspecten op het gebied van verkeer en vervoer in beeld te brengen. De studie is een quick scan die in korte tijd is uitgevoerd en derhalve niet volledig is.

Een kwalitatieve beoordeling van de gebieden is gegeven aan de hand van vier criteria. Het betreft de kwaliteit van de lokale ontsluiting, de bereikbaarheid van afzetpunten, strategische ligging t.o.v. afzetlanden en perspectieven voor de inzet van andere vervoersmodaliteiten. De studie is in een zeer korte tijd uitgevoerd en derhalve niet volledig. De studie is dus hoofdzakelijk kwalitatief van aard en de criteria zijn toegespitst op die elementen waarvan op voorhand verwacht werd dat deze discriminerend zijn voor de verschillende gebieden. In onderhavige studie is alleen gekeken naar de effecten m.b.t. verkeersbewegingen en de beoordelingscriteria van de alternatieve gebieden en niet naar de mogelijke effecten voor het bestaande gebied in het Westland. Het betreft hier een momentopname van de huidige stand van zaken. In de analyse is dus geen gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar lokale en regionale toekomstige ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de beoordeling van een vestigingsgebied in de toekomst.

Op basis van de kwalitatieve beoordeling van de aspecten verkeer en vervoer van de vestigingsgebieden kan aan de hand van de set van gedefinieerde criteria gesteld worden dat:

- de vestigingsgebieden **Venlo Siberië** en **Venlo Californië** in het Zuiden van het land als enige locaties een beoordeling van **goed tot zeer goed** hebben. Met name op criteria zoals de directe aansluiting op het hoofdwegennet (verkeersveilig), de beperkte congestiekans en de goede bereikbaarheid van afzetpunten (alle zeer goed) onderscheiden de vestigingsgebieden zich in positieve zin van de overige locaties.
- de vestigingsgebieden **Klazienaveen, Erica, Huissen-Bemmel, Plukmadese polder** en **Reimerswaal** gemiddeld **redelijk tot goed** scoren. Klazienaveen en Erica in het Noordoosten van Nederland scoren met name op de kwaliteit van de lokale ontsluiting en de bereikbaarheid van afzetpunten. De strategische ligging en de ontsluiting voor andere modaliteiten is daarentegen redelijk tot matig. Reimerswaal scoort op de meeste criteria goed met uitzondering van de slechte bereikbaarheid van afzetpunten, zowel voor groenten als voor bloemen. Voor Huissen-bemmel is er sprake van een goede lokale alsmede multimodale ontsluiting, maar is de bereikbaarheid van afzetpunten en de ligging minder. Voor Plukmade is de kwaliteit van de lokale ontsluiting en de ligging goed en de bereikbaarheid van afzetpunten en de multimodale ontsluiting redelijk
- het vestigingsgebied de **Hoeksche Waard** in het zuidwesten van Nederland een totaalbeoordeling heeft van **redelijk**. Het heeft een goede strategische ligging ten opzichte van landen zoals België, Frankrijk en Engeland, maar heeft daarentegen een slechte kwaliteit van de lokale ontsluiting en een redelijke bereikbaarheid van de afzetpunten en perspectieven voor aansluiting op alternatieve vervoersmodaliteiten.

- de vestigingsgebieden **Heerhugowaard** en **Grootslag** in het Noordwesten van Nederland als **matig** zijn beoordeeld. Met name op de strategische ligging alsmede de ontsluiting met alternatieve vervoersmodaliteiten scoren beiden slecht. Op de overige criteria wordt gemiddeld overwegend redelijk gescoord.
- de vestigingsgebieden **Luttelgeest**, **Berlikum**, **Hoogezand-Sappemeer**, **Eemsmond** en **Koekoekspolder** in Noord Nederland op de aspecten verkeer en vervoer **matig tot slecht** scoren. Zowel de lokale ontsluiting, ligging ten opzichte van afzetpunten, de strategische ligging en het perspectief voor andere modaliteiten is slecht. Alleen de bereikbaarheid van afzetpunten voor groenten komt voor het gebied Koekoekspolder als goed naar voren.

Voor deze quick scan is tevens een achtergrond studie uitgevoerd naar de logistieke aspecten van de glastuinbouwsector op dit moment en de verwachte trends. Dit is gebeurd op basis van bestaande studies.

De sector glastuinbouw is met een productiewaarde van 10 miljard en een werkgelegenheid van 100.000 personen (direct en indirect) een belangrijke agrarische sector. De ongeveer 10.000 ha glas neemt licht toe en is verspreid over één groot centra, twee kleinere internationale centra en een aantal regionale centra. Het overgrote deel van de Nederlandse glastuinbouwproductie wordt geëxporteerd, met Duitsland als belangrijkste afzetmarkt.

De laatste jaren is er sprake van een keten-omkering, waarbij niet de afzet maar de vraag bepalend is. Dit heeft grote gevolgen voor de bestaande logistieke structuren. In de toekomst zal de efficiëntie in de keten nog verder moeten verbeteren: minder voorraad bij de verkooppunten, snelle korte aanvoerlijnen en direct aanleveren in eindverpakking. Ook zal de elektronische verkoop een rol gaan spelen.

De veilingen spelen nog steeds een centrale rol in de logistiek van glastuinbouwproducten. Het aantal veilingen is de laatste jaren sterk afgenomen, de grote veilingen liggen bijna allemaal in de (slecht bereikbare) glastuinbouwgebieden in het westen van het land. De huidige sterke regiefunctie van de grootwinkelbedrijven zal nog meer toenemen. De distributiecentra van deze grootwinkelbedrijven zullen een belangrijke schakel zijn in het transport van producent naar consument.

De logistiek van verse producten zoals glastuinbouwproducten is op dit moment sterk afhankelijk van het vervoer over de weg, met alle problemen van congestie. Voor export buiten de EU wordt veel gebruikt gemaakt van het vliegtuig en op het middellange transport (naar bijvoorbeeld Moskou) is de trein een mogelijkheid. Er zijn een aantal initiatieven voor alternatief transport zoals ondergronds transport van de bloemenvveiling Aalsmeer naar Schiphol. Er is veel belangstelling voor de mogelijkheden voor intermodaal vervoer. Deze worden veelvuldig onderzocht en via pilots getoetst.

Inleiding

Om de ruimtedruk in het tuinbouwgebied in het Westland te verminderen, is er behoefte aan ruimte voor vestiging van bedrijven vanuit het Westland in andere delen van Nederland. De discussie die op dit moment gevoerd wordt is of in het gebied de Hoeksche Waard glastuinbouw gesitueerd kan worden. In juli/augustus 1999 zijn twee studies uitgevoerd waarin vestigingsgebieden voor glastuinbouw onderzocht zijn als mogelijk alternatief voor het gebied de Hoeksche Waard.

De alternatieve gebieden moeten net als de Hoeksche Waard projectmatig worden ingericht, de kavels moeten beschikbaar zijn op de korte termijn (2000-2001) en ruimte bieden aan ondernemers die, vanwege de herstructurering en functieverandering, hun bedrijf verplaatsen vanuit het Westland. Ook moeten de gebieden op een minimale afstand van 60 km van het Westland liggen.

De volgende gebieden zijn onderwerp van studie: Hoeksche Waard, Luttelgeest II, Klazienaveen, Erica, Koekoekspolder, Grootslag, Berlikum, Plukmade, Eemsmond, Hoogezand-Sappemeer, Huissen-Bemmel, Venlo Siberië, Venlo Californië, Reimerswaal en Heerhugowaard.

In beide studies is getracht de kwaliteit van de alternatieve gebieden in beeld te brengen. In de studie "beschikbaarheid en kwaliteit van glastuinbouwvestigingslocaties als alternatief voor het gebied de Hoeksche Waard" is dit gedaan voor de aspecten energie, waterhuishouding, landschappelijke inpassing. De aspecten op het gebied van verkeer en vervoer zijn in de onderliggend rapport uitgewerkt.

Deze Quick Scan is onder meer een kwalitatieve beoordeling van de gebieden gegeven aan de hand van vier criteria. Het betreft de kwaliteit van de lokale ontsluiting, de bereikbaarheid van afzetpunten, strategische ligging t.o.v. afzetlanden en perspectieven voor de inzet van andere vervoersmodaliteiten. De studie is in een zeer korte tijd uitgevoerd en derhalve niet volledig. De studie is dus hoofdzakelijk kwalitatief van aard en de criteria zijn toegespitst op die elementen waarvan op voorhand verwacht werd dat deze discriminerend zijn voor de verschillende gebieden. In onderhavige studie is alleen gekeken naar de effecten m.b.t. verkeersbewegingen en de beoordelingscriteria van de alternatieve gebieden en niet naar de mogelijke effecten voor het bestaande gebied in het Westland. Het betreft hier een momentopname van de huidige stand van zaken. In de analyse is dus geen gedetailleerd onderzoek uitgevoerd naar lokale en regionale toekomstige ontwikkelingen die van invloed kunnen zijn op de beoordeling van een vestigingsgebied in de toekomst.

Voor deze quick scan is tevens een achtergrond studie uitgevoerd naar de logistieke aspecten van de glastuinbouwsector op dit moment en de verwachte trends. Dit is gebeurd op basis van bestaande studies. Waar relevant is onderscheid gemaakt in glasgroenten, snijbloemen en planten.

leeswijzer

deel 1 vestigingsgebieden: kwaliteitsaspect verkeer en vervoer

In hoofdstuk 1 is een kwantitatieve inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen per vestigingsgebied dat deel uitmaakt van onderhavige studie.

Hoofdstuk 2 beschrijft de set van gehanteerde kwalitatieve beoordelingscriteria en geeft een schematisch overzicht van de onderzochte vestigingsgebieden voor glastuinbouw, veilingen en grote distributiecentra en congestiekansen op het Nederlandse hoofdwegenet.

Hoofdstuk 3 bespreekt de individuele vestigingsgebieden op de beoordelingscriteria waarna in hoofdstuk 4 de algehele conclusies volgen.

deel 2 glastuinbouw: ontwikkelingen markt, keten en afzet en gevolgen voor verkeer en vervoer
In het eerste deel van deze quick scan wordt na een korte schets van de sector stil gestaan bij de huidige en toekomstige ontwikkelingen in markt, keten en afzet van glastuinbouwproducten. Eerst wordt de huidige situatie in de bloemisterij en de glasgroenten beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de toekomstige ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 en 5 worden de

consequenties van de geschetste ontwikkelingen voor het glastuinbouwgebied van de toekomst en voor het verkeer en vervoer in beeld gebracht. In hoofdstuk 6 staan de conclusies.

Deel 1 Vestigingsgebieden: kwaliteitsaspect Verkeer en vervoer

Naast de Hoeksche Waard bestaan er verspreid over Nederland, verschillende locaties met mogelijkheden voor de ontwikkeling van glastuinbouw. Om een goed inzicht te verkrijgen van de kwaliteit van de verschillende locaties, worden verschillende kwaliteitsaspecten van de locaties in beeld gebracht. Een van de te verkennen kwaliteitsaspecten betreft het aspect verkeer en vervoer.

In hoofdstuk 1 is een kwantitatieve inschatting gemaakt van het aantal verkeersbewegingen per vestigingsgebied dat deel uitmaakt van onderhavige studie.

Hoofdstuk 2 beschrijft de set van gehanteerde kwalitatieve beoordelingscriteria en geeft een schematisch overzicht van de onderzochte vestigingsgebieden voor glastuinbouw, veilingen en grote distributiecentra en congestiekansen op het Nederlandse hoofdwegennet.

Hoofdstuk 3 bespreekt de individuele vestigingsgebieden op de beoordelingscriteria waarna in hoofdstuk 4 de algehele conclusies volgen.

1 1 Glastuinbouwvestigingsgebieden en verkeersbewegingen

In dit hoofdstuk staat een globale kwantitatieve inschatting van de te verwachten verkeersbewegingen als gevolg van de mogelijke ontwikkeling van de verschillende locaties.

Exacte gegevens over het aantal verkeersbewegingen dat gegenereerd wordt als gevolg van de ontwikkeling van vestigingsgebieden zijn niet bekend. Om toch een indicatie te krijgen van de omvang van de verkeersbewegingen is op basis van enkele kencijfers over verkeersbewegingen per ha. een globale inschatting gemaakt.

1.1 Methode bepaling aantal verkeersbewegingen

De volgende werkwijze is gevolgd teneinde een inschatting van de verkeersbewegingen per vestigingsgebied te kunnen maken.

1. *Het uitgaan van een vaste verdeling van ha. voor glastuinbouw naar subsectoren groenten, snijbloemen en planten.*

Van de verschillende locaties is niet bekend hoe de verhouding glasgroenten, snijbloemen en planten er uit zal gaan zien. Tussen deze drie subsectoren zijn er wel verschillen wat betreft hoeveelheid en frequentie van afvoer product en toelevering en het aantal personen wat op de bedrijven werkzaam is.

Er is daarom gewerkt met een vaste verdeling. Analooq aan de verdeling areaal in Nederland (Land- en tuinbouwcijfers, 1999) is per 100 ha. netto glas oppervlak vastgesteld wat de verdeling is over de 3 subsectoren (zie bijlage 1).

2. *Berekening van het aantal verkeersbewegingen per ha. netto glastuinbouw per subsector*

Om de effecten van de verschillen tussen de 3 subsectoren zo goed mogelijk mee te nemen is in Bijlage 1 het aantal vervoersbewegingen, gesplitst in vracht- en personenvervoer, per subsector uitgerekend. De gebruikte kencijfers zijn afkomstig uit het rapport "Landbouwproducten onderweg; inventariserend onderzoek naar agroproductstromen in een zevental landbouwsectoren in de provincies Noord- en Zuid Holland, Zeeland en Flevoland; sector Glastuinbouw en Land- en tuinbouwcijfers 1999.

3. *Bepaling aantal verkeersbewegingen voor een standaardgebied met 100 ha. netto glas (bruto 125 ha.)*

Op basis van de landelijk verdeling van het areaal over de drie subsectoren en het aantal vervoersbewegingen per subsector is het aantal verkeersbewegingen voor een standaardgebied met 100 ha. netto glas uitgerekend. Dit komt overeen met een bruto oppervlakte uit te geven tuinkavels van ongeveer 125 ha.

4. *Bepaling aantal verkeersbewegingen per vestigingsgebied*

Met het aantal verkeersbewegingen voor een standaardgebied met 100 ha. netto glas (125 ha. bruto glas) is vervolgens aan de hand van de oppervlakten van de individuele vestigingsgebieden het totaal aantal verkeersbewegingen per gebied berekend.

1.2 Uitkomsten kwantitatieve inschatting aantal verkeersbewegingen

Afgerond heeft een bruto standaardgebied van 125 ha. oppervlak een totaal aantal van 950 vervoersbewegingen per etmaal, waarvan 140 vrachtovervoersbewegingen en 810 personenvervoersbewegingen.

Hierbij is geen rekening gehouden met collectief vervoer. In gebieden, die verder van de veilingen en andere afzetpunten liggen is, met name bij snijbloemen, collectief vervoer vrij algemeen doorgevoerd. Dit biedt de mogelijkheid de beladingsgraad zeer hoog op te voeren en het aantal vrachtovervoersbewegingen op gebiedsniveau verder te beperken. Per gebied treedt echter weer variatie op, omdat niet alle producten op dezelfde veiling of afzetpunt moeten worden afgeleverd. Ook door het seizoen heen is er sprake van enige variatie. In deze quick scan is hier verder geen rekening mee gehouden.

In de MER van de locatie Hoeksche Waard wordt een richtgetal van 3000 verkeersbewegingen per etmaal genoemd. Dit voor een bruto-oppervlak van 370 ha. Per bruto ha betekent dit 8,1 verkeersbewegingen per etmaal. Dit wijkt weinig af van de eigen berekening conform de beschreven methode ($950 / 125 = 7,6$ verkeersbewegingen per etmaal, LNV). Een uitsplitsing naar personen en goederenvervoer is voor de Hoeksche Waard niet gemaakt. Wel is hier een iets andere verdeling over de subsectoren glasgroenten, snijbloemen en planten aangehouden. Het woon-werkverkeer en een groot deel van het privé verkeer zal naar verwachting een lokaal/regionaal karakter hebben. Het vrachtverkeer bestaat voor het overgrote deel uit afvoer naar veilingen en/of versdistributiecentra. Een beperkt deel heeft betrekking op aanvoer. De variatie in de verkeersbewegingen heeft te maken met de aard van de tuinbouw. Omdat op dit moment de samenstelling van de aard van de te ontwikkelen glastuinbouw niet bekend is, zal in het vervolg van deze notitie het aantal vrachtverkeersbewegingen voor een standaard glastuinbouwgebied als uitgangspunt worden genomen.

De kencijfers zijn gebruikt om per locatie de extra te verwachten verkeersbewegingen in te schatten. Met de uitkomsten wordt vervolgens per locatie kwalitatief mogelijke knelpunten in beeld gebracht.

Tabel 1. Geschatte verkeersbewegingen per vestigingsgebied (bij een standaardgebied van 125 ha. bruto glas met 950 verkeersbewegingen)

Vestigingsgebied	Oppervlak (ha.) Bruto	Aantal verkeersbewegingen per etmaal (afgerond)		
		Totaal	Personenvervoer	Vrachtovervoer maximale variant
1. Hoeksche Waard	370	2810	2400	410
2. Luttelgeest	213	1610	1370	240
3. Klazienaveen	141	1070	910	160
4. Erica	100	760	650	110
5. Koekoekspolder	250	1900	1620	280
6. Grootslag	250	1900	1620	280
7. Berlikum	100	760	650	110
8. Plukmade	40	300	260	40
9. Eemsmond	270	1970	1680	290
10. Hoogezand- Sappemeer	77	590	500	90
11. Huissen-Bemmel	80	610	520	90
12. Venlo Siberië	26	200	170	30
13. Venlo Californië	140	1070	910	160
14. Reimerswaal	100	760	650	110
15. Heerhugowaard	80	610	520	90

2 2 De kwalitatieve beoordelingscriteria

In dit hoofdstuk wordt kort ingegaan op de beschouwde beoordelingscriteria. In het volgende hoofdstuk is daarmee per locatie een kwalitatieve inschatting gemaakt van de verkeer en vervoeraspecten.

De criteria overlappen elkaar voor een deel. Daarom mogen de beoordelingen van de locaties niet zonder meer bij elkaar opgeteld worden (kans op dubbeltellingen). Ook zijn de criteria niet onderling 'gewogen' hetgeen wil zeggen dat geen onderscheid is gemaakt naar belangrijke en minder belangrijke criteria.

A. Kwaliteit lokale ontsluiting:

→ *Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen*

De reistijd vanuit de beschouwde locaties naar het hoofdwegennet is niet exact te meten, maar kan benaderd worden door te kijken naar de afstand en de aard van de ontsluitingsweg (lokaal, provinciaal) in combinatie met de congestiekans.

→ *Verkeersveiligheid*

Aanvullend op het bovengenoemd criterium, geeft de afstand vanaf de locatie tot aan het hoofdwegennet een indicatie van de verkeersveiligheid. Immers hoe meer de aan- en afvoer over provinciale en lokale wegen moet, des te groter de impact op de verkeersveiligheid. Ook is gekeken of ontsluitingswegen door woonbebouwing lopen.

B. Bereikbaarheid van afzetpunten:

→ *Reistijd tot veiling*

Een groot deel van de afvoer van de glastuinbouw gaat naar de veilingen. Er is onderscheid gemaakt tussen bloemenveilingen en groenteveilingen. Van iedere locatie is een kwalitatieve beschrijving gemaakt van de afstand tot de veilingen en de kans op congestie op het meest logische traject tussen de beschouwde locatie en de meest nabije veiling. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar regionale veilingen en de grote exportveilingen Aalsmeer en Westland).

De congestiekans is gebaseerd op de door AVV berekende congestiekans in 2000 (zie kaart 2). Zowel de afstand tot het hoofdwegennet als tot de achterlandverbindingen zijn in beschouwing meegenomen.

Onderstaande tabel geeft een overzicht van de veilingen in Nederland en in het grensgebied met België en Duitsland. Kaart 3 geeft een overzicht van de ligging van de veilingen.

Tabel 2. Veilingen glasgroenten

- | |
|--|
| 1. The Greenery De Lier. Zuid-Holland |
| 2. The Greenery Bleiswijk. Zuid-Holland |
| 3. The Greenery Breda. Noord-Brabant |
| 4. The Greenery Barendrecht. Zuid-Holland |
| 5. The Greenery Nieuw-Amsterdam |
| 6. The Greenery Wevershoof Noord-Holland |
| 7. Veiling Zuidoost Nederland ZON Grubbenvorst |
| 8. Veiling te Mechelen België |
| 9. Veiling te Hoogstraten België |

Tabel 3. Veilingen bloemisterij (snijbloemen en potplanten)

- | |
|---|
| 1. Aalsmeer |
| 2. Bloemenveiling Holland locatie Naaldwijk |
| 3. Bloemenveiling Holland Locatie Bleiswijk |
| 4. Bloemenveiling Flora te Rijnsburg |
| 5. Bloemenveiling Zuid oost Nederland (ZON) te Grubbenvorst |

6. Bloemenveiling Eelde (regionale betekenis)
7. Bloemenveiling Vleuten (regionale betekenis)
8. Bloemenveiling Oost Nederland (VON) te Bemmeloord (regionale betekenis)
9. Bloemenveiling Neuss Duitsland (regionale betekenis)
10. Bloemenveiling Straelen Duitsland (regionale betekenis)

→ *Reistijd tot vers DC van grote retailers*

Naast afvoer naar de veilingen wordt een groot deel (met name groente) direct afgevoerd naar de distributiecentra van de grote supermarktketens. Van iedere locatie is een kwalitatieve beschrijving gemaakt van de afstand tot de distributiecentra en de kans op congestie op het meest logische traject. Onderstaande tabel geeft een overzicht van de distributiecentra van de grootste drie Nederlandse supermarktketens. Kaart 4 geeft een overzicht van de ligging van de distributiecentra. Gezamenlijk bedraagt het marktaandeel van deze drie ca. 63 %.

Tabel 4

- Albert Heijn (marktaandeel 28%):
Zaandam; Zwolle; Tilburg; Pijnacker. Daarnaast heeft AH in Nieuwegein een landelijk verscentrum. De distributie van bloemen is uitbesteed aan BOC op het veilingterrein Bleiswijk. Het DC van Albert Heijn in Geldermalsen heeft geen functie voor groenten en bloemen. Dit DC richt zich op 'slow moving goods'.
- Super de Boer (fusie van Vendex (Edah) en De Boer Unigro) (marktaandeel 24%):
Beilen; Veenendaal; Waddinxveen; Den Bosch; Someren; Hoogeveen; Hoofddorp; Den Haag; Ede
- Schuitema (marktaandeel 11%):
Woerden; Raalte; Gieteren; Heerenveen; Elst; Son; Krabbendijk

C. Strategische ligging ten aanzien van afzetlanden

→ *Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten*

Duitsland, Frankrijk, België en de UK vormen traditioneel voor de Nederlandse glastuinbouw zeer belangrijke exportmarkten. Daarnaast is Scandinavië een exportmarkt voor de Nederlandse glastuinbouw. Een ligging van glastuinbouwlocaties nabij deze exportmarkten is daarom vanuit verkeer en vervoer een voordeel.

D. Perspectief inzet van andere vervoersmodaliteiten

→ *Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen*

Grote overzeese exportstromen gaan via Schiphol en de havens van Rotterdam en Antwerpen. De ligging van de beschouwde locaties nabij deze mainports kan vanuit verkeer en vervoer als gunstig worden beschouwd. Daarnaast is de verwachting dat in de nabije toekomst een deel van de Europese export via rail vervoerd zal worden. Een voorbeeld hiervan is de versshuttle naar Moskou. De nabijheid van op continentaal vervoer gerichte railterminals is daarom vanuit verkeer en vervoer een pre. Momenteel bestaan in Nederland en in het grensgebied de volgende op (onder andere) continentaal vervoer gerichte railterminals. Hierbij dient opgemerkt te worden dat er grote verschillen bestaan tussen de terminals voor wat betreft het aantal verbindingen dat men aanbiedt. Rotterdam, het toekomstige MTC, Antwerpen, Ruhrgebied en Genk bieden aanzienlijk meer verbindingen in een hogere frequentie dan de andere genoemde terminals.

Tabel 5. Overzicht op continentaal vervoer gerichte railterminals

- Coevorden
- Almelo
- Ede
- MTC Valburg (rond 2005)
- Rotterdam Haven
- Venlo/Born
- Antwerpen
- Ruhrgebied, oa. Neuss (Duitsland)
- Genk (België)

E. Mogelijke andere relevante ontwikkelingen

➔ *Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer*

De ontwikkeling van bedrijventereinen en nieuwe infrastructuur kunnen een belangrijke impact hebben op de bereikbaarheid van een locatie. Grootschalige bedrijventerreinontwikkeling vergroot de congestiekans. Nieuwe infrastructuur kan de bereikbaarheid van de glastuinbouwlocatie juist vergroten. Daarom wordt per locatie kort bekeken of in de omgeving sprake is van dergelijke ontwikkelingen. Hierbij worden alleen geplande en in uitvoering zijnde ontwikkelingen meegenomen.

Kaart 1. Overzicht ligging glastuinbouwlocaties

Kaart 2. Weergave congestiekansen op Nederlandse hoofdwegenet

Kaart 3. Ligging van veilingen (bloemen en groente)

Kaart 4. Ligging van distributiecentra van de drie grootste supermarktketens (AH, Super de Boer, Schuitema)

3 Kwaliteitsbeoordeling afzonderlijke vestigingsgebieden

Locatie 1: Hoeksche Waard

Oppervlak	370 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen totaal	2810
personen	2400
vracht	410
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	5 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: via de Kiltunnel ca. 10-15 km tot de A16 (Rotterdam-Antwerpen); of ca. 10-15 km naar de A29.
- congestiekans: A16 ter hoogte van Moerdijk en Breda 2-5%; A29 ter hoogte van Barendrecht > 15% (Heinenoordtunnel). Congestiekans op lokale wegen: onbekend

Verkeersveiligheid

ontsluiting voor een deel via lokale wegen (ca. 10 km) en door bebouwde kom van Strijen.

Reistijd tot veiling

- afstand: ca. 20-25 km naar groenteveiling Barendrecht of Breda; Circa 40-45 km naar bloemenvveiling Naaldwijk of naar Bleiswijk
- congestiekans > 15% thv. Barendrecht (Heinenoordtunnel) en op diverse plaatsen op de ruit Rotterdam

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: ca. 45 naar Albert Heijn te Pijnacker; 50 km en verder naar overige DC's
- congestiekans: Op diverse plaatsen op ruit Rotterdam >15%

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: op ca. 30 km van railterminal Rotterdam; Schiphol ligt op ca. 100 km
- congestiekans: thv Barendrecht > 15% (Heinenoordtunnel). De congestiekans naar Schiphol is op verschillende wegvakken groot (>15%)

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten (Duitsland, Frankrijk, België, UK)

Strategische ligging ten opzichte van België, Frankrijk en UK (nabijheid veerverbindingen en chunnel). De ligging ten opzichte van Scandinavië is minder gunstig.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Er bestaan plannen voor de ontwikkeling van grootschalige bedrijventerreinen in de Hoeksche waard. Dit zal een forse verkeersdruk op het gebied tot gevolg hebben. Hierdoor neemt kans op congestie toe.

Voor zover bekend zijn er geen harde plannen voor nieuwe ontsluitende infrastructuur in de Hoeksche Waard. Voor wat betreft de veiling in Barendrecht is de in ontwikkeling zijnde rondweg Barendrecht van belang.

Locatie 2: Luttelgeest

Oppervlak	213 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	1610
personen	1370
vracht	240
Bestaand glastuinbouwooppervlak:	60 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: ca. 10 km tot A50
- congestiekans: onbekend

Verkeersveiligheid

Ontsluiting tot hoofdweg gaat ca. 10 km over lokale wegen en door bebouwde kom van Marknesse

Reistijd tot veiling

- afstand: circa 110-120 tot bloemenveilings van Aalsmeer en de regionale veilingen van Bemmelen en Eelde. Circa 85-90 km tot groenteveilingen van Nieuw-Amsterdam en Wevershoof
- congestiekans: Alleen naar Aalsmeer op diverse plaatsen op Ring Amsterdam > 15%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: ca. 40 km tot Albert Heijn Zwolle en Schuitema Heerenveen, DC's van Super de Boer op ca. 60 km
- congestiekans: over gehele route < 2%

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: Railterminals Coevorden en Almenlo op ca. 80 km. Schiphol ligt op ca. 110 km
- congestiekans: over gehele route < 2%. Naar Schiphol op diverse plaatsen meer dan 15%.

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten (Duitsland, Frankrijk, België, UK)

Suboptimaal tov. Frankrijk, België en UK. Redelijk tov. Duitsland door goede verbinding via de in ontwikkeling zijnde A37. De locatie ligt redelijk ten opzichte van Scandinavië.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend bestaan er in de directe omgeving geen plannen voor grootschalige bedrijventerreinen

De N50 wordt met een nieuwe brug over de IJssel om Kampen heen gelegd.

Locatie 3 Klazienaveen:

Oppervlak	141 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	1070
personen	910
vracht	160
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	140 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: direct gelegen aan de in ontwikkeling zijnde A37 waarmee locatie directe aansluiting krijgt op Duitse autosnelwegennet
- congestiekans: onbekend

Verkeersveiligheid

Door vrijwel directe aansluiting op de toekomstige A37 wordt verkeer op lokale en provinciale wegen tot minimum beperkt.

Reistijd tot veiling

- afstand: groenteveiling Nieuw-Amsterdam op enkele kilometers. (Inter)nationale bloemenveiling op ca. 205 km. Regionale bloemenveiling Eelde op ca. 60 km
- congestiekans: over gehele route < 2%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: ca. 40 km tot DC's van Super de Boer en Schuitema. Ca 80 km tot DC van Albert Heijn
- congestiekans: Ter hoogte van Zwolle 2-5%

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: circa 25 km tot railterminal Coevorden; ca. 65 km tot railterminal Almelo. Schiphol ligt op 200 km. De Rotterdamse haven ligt op 220 km.
- congestiekans: over gehele route < 2%. Naar Schiphol en Rotterdam op een groot aantal wegvakken >15%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten (Duitsland, Frankrijk, België, UK)

Redelijk goede ligging ten opzichte van Duitsland door goede verbinding met Ruhrgebied en Osnabruck/Hannover via de E22 (Emslandroute). Gunstige ligging ten opzichte van Scandinavië. Decentrale ligging ten opzichte van België, Frankrijk en UK.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend zijn er geen grootschalige bedrijventerreinen in de directe omgeving van de locatie gepland.

De N37 wordt momenteel omgebouwd tot autosnelweg en zal op termijn aansluiten op de E22 in Duitsland (Emslandroute). Deze E22 vormt een snelle verbinding met het Ruhrgebied en de stedelijke gebieden van Osnabruck en Hannover.

Locatie 4: Erica

Oppervlak	100 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	760
personen	650
vracht	110
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	120 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: Enkele kilometers naar toekomstige A37.
- congestiekans: onbekend

Verkeersveiligheid

Door zeer beperkte afstand tot hoofdwegennet beperkte impact op verkeersveiligheid. Wel loopt ontsluitingsweg langs bebouwde kom van Veenoord.

Reistijd tot veiling

- afstand: groenteveiling Nieuw-Amsterdam op enkele kilometers. (Inter)nationale bloemenveiling Aalsmeer op circa 205 km. Regionale bloemenveiling Eelde op ca. 60 km
- congestiekans: over gehele route < 2%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: ca. 40 km tot DC's van Super de Boer en Schuitema. Ca 80 km tot DC van Albert Heijn
- congestiekans: Ter hoogte van Zwolle 2-5%

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: circa 25 km tot railterminal Coevorden; ca. 65 km tot railterminal Almelo. Schiphol ligt op 200 km. De Rotterdamse haven ligt op 220 km.
- congestiekans: over gehele route < 2%. Naar Schiphol op verschillende wegvakken >15%.

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten (Duitsland, Frankrijk, België, UK)

Redelijk goede ligging ten opzichte van Duitsland door goede verbinding met Ruhrgebied en Osnabruck/Hannover via de E22. Gunstige ligging ten opzichte van Scandinavië. Decentrale ligging ten opzichte van België, Frankrijk en UK.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend zijn er geen grootschalige bedrijventerreinen in de directe omgeving van de locatie gepland.

De N37 wordt momenteel omgebouwd tot autosnelweg en zal op termijn aansluiten op de E22 in Duitsland (Emslandroute). Deze E22 vormt een snelle verbinding met het Ruhrgebied en de stedelijke gebieden van Osnabruck en Hannover.

Locatie 5: Koekoekspolder

Oppervlak	250 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	1900
personen	1620
vracht	280
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	60 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: circa 15 kilometer naar A28 te Zwolle
- congestiekans: In zomer veel opstoppingen door toeristisch verkeer

Verkeersveiligheid

Door grote afstand tot hoofdwegennet en seizoensgebonden drukte niet optimaal. Bovendien loopt lokale ontsluitingsweg door bebouwde kom van IJsselmuiden.

Reistijd tot veiling

- afstand: ca. 120 km tot (inter)nationale bloemenveiling Aalsmeer. Circa 105-115 km tot regionale bloemenveilingen van Eelde en Vleuten; Ca. 80 km naar groenteveiling Nieuw Amsterdam, ca. 100 kilometer naar groenteveiling Wevershoof
- congestiekans: over alle routes < 2%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: ca. 15 km tot Albert Heijn DC Zwolle; ca 50-60 km naar DC;s in Hoogeveen en Heerenveen
- congestiekans: over alle routes < 2%

Reistijd railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: Ca. 75 kilometer tot railterminal Coevorden, ca. 65 km tot railterminal Almelo. Naar Schiphol ca. 115 km. De Rotterdamse haven ligt op ca. 160 km.
- congestiekans: rondom Zwolle 2-5% richting Coevorden en >15% richting Almelo. Naar Schiphol op diverse wegvakken > 15%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten (Duitsland, Frankrijk, België, UK)

Suboptimaal tov. Frankrijk, België en UK. Redelijk tov. Duitsland en Scandinavie via de in ontwikkeling zijnde A37.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend zijn in de directe omgeving van de locatie geen grootschalige bedrijventerreinen gepland.

De N50 wordt over een aantal jaren aan de zuidzijde van Kampen doorgetrokken naar Emmeloord. Dit zal naar verwachting een belangrijke verbetering vormen van de ontsluiting van dit gebied, met name in het toeristisch seizoen.

Locatie 6: Grootslag

Oppervlak	250 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	1900
personen	1620
vracht	280
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	40 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: ca. 15 kilometer naar A7
- congestiekans: onbekend

Verkeersveiligheid

Suboptimaal door de ca. 15 km tot hoofdwegennet.

Reistijd tot veiling

- afstand: op enkele kilometers van groenteveiling Wevershoof. Op ca. 70 km van bloemenveiling Aalsmeer
- congestiekans: Naar Aalsmeer op diverse plaatsen op ring Amsterdam > 15%

reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: op ca. 45 km van DC Zaandam van Albert Heijn. Op ca. 75 km van DC Super de Boer Hoofddorp. Overige DC's op meer dan 100 km.
- congestiekans: Tot Zaandam <2%. Naar overige DC;s op diverse plaatsen rondom Amsterdam >15%

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: Schiphol ligt op ca. 75 km. Rotterdam op ca. 130 km
- congestiekans: Zowel naar Schiphol als Rotterdam is de kans op congestie op een groot aantal wegvakken aanzienlijk > 15%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

Locatie ligt decentraal ten opzichte van de belangrijke exportmarkten Duitsland, Frankrijk, België, UK en Scandinavië.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend zijn er in de onmiddellijke nabijheid geen plannen voor grootschalige bedrijventerrein en woningbouw gepland. Voor zover bekend zijn in de regio geen belangrijke infrastructuur projecten gepland.

Locatie 7: Berlikum

Oppervlak	100 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	760
personen	650
vracht	110
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	35 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: ca. 10 km tot de A31
- congestiekans: niet bekend

Verkeersveiligheid

Ontsluiting loopt over lokale wegen en door bebouwde kom van Menaldum.

Reistijd tot veiling

- afstand: Circa 145 km tot (inter)nationale bloemenveiling Aalsmeer. Ca. 85 km tot regionale bloemenveiling Eelde; ca. 90 km tot groenteveiling Wevershoof
- congestiekans: op beide routes <2%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: ca. 45 km naar DC Heerenveen van Schuitema, ca 100 km naar DC's van Super de Boer en ca. 115 km naar DC Zaandam van Albert Heijn,
- congestiekans: op alle trajecten <2%

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: ca. 125 km naar railterminal Coevorden en 150 km naar railterminal Almelo. Schiphol ligt op 140 km en Rotterdam op 205 km.
- congestiekans: Het traject naar Coevorden kent nauwelijks congestie (<2%). Naar Almelo alleen rondom Zwolle. De verbindingen met Schiphol en zeker met Rotterdam hebben een hoge congestiekans (>15%)

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

De locatie ligt sterk decentraal ten opzichte van alle belangrijke exportmarkten (Duitsland, Frankrijk, België UK). Wel ligt het redelijk gunstig ten opzichte van Scandinavie.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend zijn in de directe omgeving geen grootschalige bedrijventerreinen gepland. Ook zijn er geen grote aanpassingen aan de infrastructuur.

Locatie 8: Plukmade

Oppervlak	40 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	300
personen	26
vracht	40
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	90 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: enkel kilometers van A59 (Zevenbergen-Den Bosch)
- congestiekans: niet bekend

Verkeersveiligheid

niet bekend

Reistijd tot veiling

- afstand: circa 25 km tot groenteveiling Breda. Circa 65 km tot bloemenveiling Bleiswijk
- congestiekans: naar Breda < 2%. Naar Bleiswijk op ruit Rotterdam >15%.

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: Circa 45 km naar DC Albert Heijn in Tilburg en Super de Boer in Den Bosch (Unigro).
- congestiekans: op beide routes kleiner dan 2%

Reistijd tot terminals, inland railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: circa 45 km naar Rotterdam. Ca. 55 km naar Antwerpen. Schiphol ligt op ca. 100 km.
- congestiekans: Congestie op ruit Rotterdam >15%. Naar Antwerpen 2-5%.

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

Strategisch gelegen ten opzichte van Frankrijk, België, en Duitsland. Ook gunstig ten opzichte van veerverbindingen en chunnel naar UK. De locatie ligt echter decentraal ten opzichte van Scandinavie.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Aan de zuidzijde van A59 is een groot bedrijventerrein in ontwikkeling (Weststad III). Het terrein richt zich onder andere op veel verkeer genererende distributiecentra. De verkeersdruk in de regio zal hierdoor toenemen.

Locatie 9: Eemsmond

Oppervlak	270 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	1970
personen	1680
vracht	290
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	15 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: ca. 35-40 km tot A28
- congestiekans: rondom Groningen >15%

Verkeersveiligheid

Grote afstand tot snelwegennet. De route loopt door verschillende dorpen. Daar de route tevens de ontsluiting vormt van de Eemshaven, mag verwacht worden dat verbinding met de snelweg toegerust is voor zwaar vrachtverkeer.

Reistijd tot veiling

- afstand: Circa 225 km tot (inter)nationale bloemenveiling Aalsmeer Circa 50 km tot regionale bloemenveiling Eelde. Circa 110 km tot groenteveiling Nieuw-Amsterdam
- congestiekans: over gehele traject <2% met uitzondering van de rondweg Groningen >15%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: 65 km tot DC Schuitema in Nieuw Buinen. 80 km tot DC Super de Boer in Beilen. Overige DC's liggen op meer dan 100 km afstand
- congestiekans: op rondweg Groningen > 15%

Reistijd railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: Schiphol ligt op 220 km afstand. De Rotterdamse haven ligt op 285 km. De dichtbijzijnde continentale railterminal (Coevorden) is op 110 km afstand.
- congestiekans: Naar Schiphol en Rotterdam op verschillende wegvakken >15%. Naar Coevorden <2%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

Locatie ligt zeer excentrisch ten opzichte van belangrijke exportmarkten zoals Duitsland, Frankrijk, België en UK. Wel ligt de locatie zeer centraal ten opzichte van Scandinavië.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Ten noorden van de locatie ligt de Eemshaven. De ontwikkeling van dit bedrijventerrein is niet zodanig dat dit op korte termijn congestie op de toevoerwegen zal geven. Voor zover bekend zijn geen grote infrastructuurprojecten gepland of in ontwikkeling.

Locatie 10: Hoogezand Sappemeer

Oppervlak	77 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	590
personen	500
vracht	90
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	30 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: Direct gelegen bij A7
- congestiekans: Niet bekend

Verkeersveiligheid

Door vrijwel directe aansluiting op A7 wordt verkeer op lokale wegen tot minimum beperkt

Reistijd tot veiling

- afstand: Circa 210 km naar (inter)nationale bloemenveiling Aalsmeer. Circa 35 km naar regionale bloemenveiling Eelde. Circa 65 km naar groenteveiling Nieuw Amsterdam
- congestiekans: op beide trajecten < 2%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: circa 35 km van DC Schuitema te Nieuw Buinen. Circa 60 km naar DC Beilen van Super de Boer. Circa 125 km naar DC Zwolle van Albert Heijn.
- congestiekans: op alle trajecten <2% met uitzondering van Zwolle 2-5%

Reistijd tot terminals, inland railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: circa 75 km naar railterminal Coevorden. Schiphol ligt op 210 km. De Rotterdamse haven ligt op 265 km.
- congestiekans: Naar Coevorden < 2%. Naar Schiphol en Rotterdam op verschillende wegvakken >15%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

Locatie ligt zeer excentrisch ten opzichte van belangrijke exportmarkten zoals Duitsland, Frankrijk, België en UK. Wel ligt de locatie zeer gunstig ten opzichte van Scandinavië.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend worden in de directe omgeving geen grootschalige bedrijventerreinen ontwikkeld die een forse aanslag op de capaciteit van het wegennet vormen. Ook zijn geen infrastructuurplannen bekend.

De railterminal Veendam ligt op enkele kilometers afstand. Deze terminal verzorgt het maritieme vervoer van en naar de Rotterdamse haven en zou voor de tuinbouw in de toekomst een functie kunnen vervullen.

Locatie 11: Huissen/Bemmel

Oppervlak	80 ha (alleen tbv. landelijke opvang)
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	610
personen	520
vracht	90
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	PM

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: Enkele kilometers van A15.
- congestiekans: onbekend

Verkeersveiligheid

Ontsluitingsroute loopt langs de bebouwde kom van Bemmel.

Reistijd tot veiling

- afstand: Circa 115 km naar (inter)nationale bloemenveiling Aalsmeer. Enkele kilometers naar regionale bloemenveiling Bemmel. Circa 85 km naar groente- en bloemenveiling ZON te Grubbenvorst
- congestiekans: gehele traject tot Grubbenvorst <2%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: Circa 10 km tot DC Elst van Schuitema. Circa 40 km tot DC's van Super de Boer in Ede en Veenendaal. Circa 80 km tot DC Tilburg en Zwolle van AH.
- congestiekans: Brug bij Heteren 2-5%. Oss-Den Bosch >15%

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: 15 km tot toekomstige railterminal MTC Valburg aan Betuweroute. Schiphol ligt op 120 km. De Rotterdamse haven ligt op 110 km.
- congestiekans: Zowel naar Schiphol als naar Rotterdam hebben sommige wegvakken een congestiekans van > 15%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

De locatie ligt centraal ten opzichte van Duitsland. Dit geldt in mindere mate voor België, Frankrijk, UK en Scandinavië.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

In de Overbetuwe worden verschillende grootschalige woonwijken (Waalsprong Nijmegen) en bedrijventerreinen ontwikkeld. Daarnaast wordt aan de Betuweroute het MTC Valburg ontwikkeld met rail en binnenvaartterminals. Deze ontwikkelingen zullen een flink beslag leggen op de capaciteit van de bestaande wegen.

Locatie 12: Venlo Siberie

Oppervlak	26 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	200
personen	170
vracht	30
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	650 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: De locatie ligt direct aan de A73
- congestiekans: zeer beperkt

Verkeersveiligheid

De korte afstand tot de A67 is gunstig voor de verkeersveiligheid.

Reistijd tot veiling

- afstand: Ca 10 kilometer tot de bloemen- en groentenveiling ZON te Grubbenvorst
- congestiekans: op gehele traject naar ZON < 2%

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: Circa 40 km tot DC van Super de Boer in Someren. Ca. 90 km naar DC Tilburg van Albert Heijn en ca. 75 km naar DC van Schuitema in Son.
- congestiekans: Op het traject naar Tilburg 5-10% (ring Eindhoven)

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: Op enkele kilometers afstand van railterminal Venlo. Schiphol ligt op 185 km. De Rotterdamse haven op 165 km.
- congestiekans: <2%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

Zeer centraal gelegen ten opzichte van Duitsland. Redelijk centraal gelegen ten opzichte van België en Frankrijk. De ligging ten opzichte van Scandinavië is matig.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Rondom Venlo zijn divers grote bedrijventerreinen in ontwikkeling, waaronder Trade Port Noord (ca. 200 ha), gericht op grootschalige transport en distributiebedrijvigheid. Dit zal een flinke aanslag vormen op de beschikbare capaciteit van het wegennet. Momenteel is de A73 Zuid in aanleg. Hierdoor ontstaat een goede verbinding met Zuidelijk Limburg en Oostelijk België en Frankrijk.

Locatie 13. Venlo Californie

Oppervlak	140 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	1070
personen	910
vracht	160
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	650 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: De locatie ligt direct aan de A73
- congestiekans: zeer beperkt

Verkeersveiligheid

De korte afstand tot de A73 is gunstig voor de verkeersveiligheid.

Reistijd tot veiling

- afstand: Op enkele kilometer van de bloemen- en groentenveiling ZON te Grubbenvorst
- congestiekans: minimaal

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: Circa 45 km tot DC van Super de Boer in Someren. Ca. 95 km naar DC Tilburg van Albert Heijn en ca. 80 km naar DC van Schuitema in Son.
- congestiekans: Op het traject naar Tilburg 5-10% (ring Eindhoven)

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: Op enkele kilometers afstand van railterminal Venlo. Schiphol ligt op 190 km. De Rotterdamse haven op 170 km.
- congestiekans: <2%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

Zeer centraal gelegen ten opzichte van Duitsland. Redelijk centraal gelegen ten opzichte van België en Frankrijk. De ligging ten opzichte van Scandinavië is matig.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Rondom Venlo zijn divers grote bedrijventerreinen in ontwikkeling, waaronder Trade Port Noord (ca. 200 ha), gericht op grootschalige transport en distributiebedrijvigheid. Dit zal een flinke aanslag vormen op de beschikbare capaciteit van het wegennet. Momenteel is de A73 Zuid in aanleg. Hierdoor ontstaat een goede verbinding met Zuidelijk Limburg en Oostelijk België en Frankrijk.

Locatie 14: Reimerswaal

Oppervlak	100 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	760
personen	650
vracht	110
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	PM

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: direct gelegen aan de ontsluiting op de A58
- congestiekans: nihil

Verkeersveiligheid

Gunstig gezien zeer korte afstand tot autosnelweg en de afstand tot woonbebouwing.

Reistijd tot veiling

- afstand: circa 50 km tot groenteveilingen Breda en Hoogstraten (B). Circa 110 km tot bloemenveiling Naaldwijk.
- congestiekans: Naar Breda 2-5%. Naar Naaldwijk >15% op ruit Rotterdam

Reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: Circa 20 kilometer naar DC Schuitema in Kapelle. Circa 80 km naar DC Tilburg van Albert Heijn. Circa 100 km naar DC Den Bosch van Super de Boer (Unigro)
- congestiekans: Naar Tilburg en Den Bosch 2-5% rondom Breda.

Reistijd tot terminals, inland railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: Circa 30 km naar haven van Antwerpen. Ca. 80 km naar Rotterdamse haven. Circa 150 km naar Schiphol.
- congestiekans: nauwelijks naar Antwerpse haven. Naar Rotterdam en Schiphol >15% rondom beide steden.

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

Zeer strategisch gelegen ten opzichte van België, Frankrijk en UK. Eveneens redelijk strategisch ten opzichte van Duitsland (goede verbindingen via Eindhoven en Antwerpen-Luik-Ruhrgebied). De locatie ligt zeer decentraal ten opzichte van Scandinavië.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend geen grootschalige ontwikkelingen.

Locatie 15: Heerhugowaard

Oppervlak	80 ha
Verwachte additionele verkeersbewegingen:	610
personen	520
vracht	90
Bestaand glastuinbouwoppervlak:	208 ha

Reistijd tot hoofdwegennet/achterlandverbindingen

- afstand: ca. 15 kilometer naar A7; circa 10 km naar de A9
- congestiekans: onbekend, route naar A9 loopt via rondweg Alkmaar.

Verkeersveiligheid

Suboptimaal door de ca. 10 tot 15 km tot hoofdwegennet. Beide ontsluitingsroutes lopen langs of door woonbebouwing.

Reistijd tot veiling

- afstand: op 30 kilometer van groenteveiling Wevershoof. Op ca. 60 km van bloemenveiling Aalsmeer
- congestiekans: Naar Aalsmeer op diverse plaatsen op ring Amsterdam > 15%

reistijd tot vers DC van grote retailers

- afstand: op ca. 35 km van DC Zaandam van Albert Heijn. Op ca. 50 km van DC Super de Boer Hoofddorp. Overige DC's op meer dan 100 km.
- congestiekans: Tot Zaandam <2%. Naar overige DC's op diverse plaatsen rondom Amsterdam >15%

Reistijd tot railterminals, Schiphol, Rotterdam/Antwerpen

- afstand: Schiphol ligt op ca. 50 km. Rotterdam op ca. 120 km
- congestiekans: Zowel naar Schiphol als Rotterdam is de kans op congestie op een groot aantal wegvakken aanzienlijk > 15%

Ligging ten opzichte van belangrijke exportmarkten

Locatie ligt decentraal ten opzichte van de belangrijke exportmarkten Duitsland, Frankrijk, België, UK en Scandinavië.

Andere nabijgelegen ontwikkelingen die invloed hebben op verkeer en vervoer

Voor zover bekend zijn er in de onmiddellijke nabijheid geen plannen voor grootschalige bedrijventerrein en woningbouw gepland. Voor zover bekend zijn in de regio geen belangrijke infrastructuurprojecten gepland.

4 Conclusies kwaliteitsbeoordeling van de beschouwde vestigingsgebieden

Aan de hand van een aantal criteria is een hoofdzakelijk kwalitatieve beoordeling gemaakt van de verschillende glastuinbouwvestigingsgebieden. De criteria overlappen elkaar voor een deel en zijn ook niet onderling gewogen. Dat is ook niet goed mogelijk zolang er geen volledig beeld is van alle vervoersbewegingen. Gelet op de invloed van de keuze van de individuele ondernemers (soort produkt, afzet, vervoersmodaliteit) is dat pas volledig in beeld te brengen op het moment dat het gebied volledig is volgebouwd.

Niettemin bestaat toch de behoefte om de verschillende locaties in kwalitatieve zin te beoordelen.

Resumerend is de kwalitatieve beoordeling gemaakt op de volgende vier hoofdaspecten;

- A. Kwaliteit van de lokale ontsluiting: afstand tot het rijkswegennet, kans op congestie, verkeersveiligheid (lengte van de routing door de bebouwde / buiten bebouwde kom);
- B. Afstand tot het afzetpunt voor de produkten vanaf de bedrijven; voor glasgroenten zijn dat veilingen en DC 's, voor bloemisterij alleen de veilingen. De bereikbaarheid van de regionale veilingen is maar gedeeltelijk meegenomen, omdat de ervaring leert dat hier maar een deel van de produkten uit de gebieden afgezet kunnen worden;
- C. De ligging t.o.v. de afzetlanden. Het overgrote deel van de glastuinbouwprodukten wordt geëxporteerd. Van belang daarbij zijn vooral Duitsland, maar ook België/Frankrijk, Engeland en Scandinavië;
- D. De potentiële mogelijkheden voor andere vervoersmodaliteiten dan wegverkeer. Aan de modaliteit spoor wordt een groter belang gehecht dan via de lucht, omdat dit vanwege de kosten ook in de toekomst maar zeer beperkt van omvang zal blijven.

In de volgende tabel zijn de kwalitatieve beoordelingen gepresenteerd. Daarbij zijn als kwalificaties gehanteerd: slecht-matig-redelijk-goed-zeer goed. Let wel het zijn relatieve beoordelingen die de onderlinge verhoudingen tussen de gebieden weergeven.

Schema

Op basis van de kwalitatieve beoordeling van de aspecten verkeer en vervoer van de 15 vestigingsgebieden kan aan de hand van de set van gedefinieerde criteria gesteld worden dat:

- de vestigingsgebieden **Venlo Siberie** en Venlo **Californie** in het Zuiden van het land als enige locaties een beoordeling van **goed tot zeer goed** hebben. Met name op criteria zoals de directe aansluiting op het hoofdwegennet (verkeersveilig), de beperkte congestiekans en de goede bereikbaarheid van afzetpunten (alle zeer goed) onderscheiden de vestigingsgebieden zich in positieve zin van de overige locaties.
- de vestigingsgebieden **Klazienaveen, Erica, Huissen-Bemmel, Plukmadese polder** en **Reimerswaal** gemiddeld **redelijk tot goed** scoren. Klazienaveen en Erica in het Noordoosten van Nederland scoren met name op de kwaliteit van de lokale ontsluiting en de bereikbaarheid van afzetpunten. De strategische ligging en de ontsluiting voor andere modaliteiten is daarentegen redelijk tot matig. Reimerswaal scoort op de meeste criteria goed met uitzondering van de slechte bereikbaarheid van afzetpunten, zowel voor groenten als voor bloemen. Voor Huissen-bemmel is er sprake van een goede lokale alsmede multimodale ontsluiting, maar is de bereikbaarheid van afzetpunten en de ligging minder. Voor Plukmade is de kwaliteit van de lokale ontsluiting en de ligging goed en de bereikbaarheid van afzetpunten en de multimodale ontsluiting redelijk.
- het vestigingsgebied de **Hoeksche Waard** in het zuidwesten van Nederland een totaalbeoordeling heeft van **redelijk**. Het heeft een goede strategische ligging ten opzichte van landen zoals België, Frankrijk en Engeland, maar heeft daarentegen een slechte kwaliteit van de lokale ontsluiting en een redelijke bereikbaarheid van de afzetpunten en perspectieven voor aansluiting op alternatieve vervoersmodaliteiten.
- de vestigingsgebieden **Heerhugowaard** en **Grootslag** in het Noordwesten van Nederland als **matig** zijn beoordeeld. Met name op de strategische ligging alsmede de ontsluiting met alternatieve vervoersmodaliteiten scoren beiden slecht. Op de overige criteria wordt gemiddeld overwegend redelijk gescoord.
- de vestigingsgebieden **Luttelgeest, Berlikum, Hoogezand-Sappemeer, Eemsmond** en **Koekoekspolder** in Noord Nederland op de aspecten verkeer en vervoer **matig tot slecht** scoren. Zowel de lokale ontsluiting, ligging ten opzichte van afzetpunten, de strategische ligging en het perspectief voor andere modaliteiten is slecht. Alleen de bereikbaarheid van afzetpunten voor groenten komt voor het gebied Koekoekspolder als goed naar voren.

Specifiek voor bloemen blijkt dat er aan de hand van het criterium van de bereikbaarheid van afzetpunten weinig onderscheidend vermogen tussen de vestigingsgebieden naar voren is gekomen. Er is sprake van een beperkte variatie in de beoordeling van de diverse vestigingsgebieden. Grotendeels is dit te verklaren door de geconcentreerde ruimtelijke structuur van het veilingwezen voor bloemen in het westen van het land. Het veilingwezen en de distributiecentra voor groenten is daarentegen meer decentraal geplaatst met regionale ondersteuningspunten in diverse delen van het land. De bereikbaarheid van afzetpunten voor groenten is daarmee gemiddeld genomen beter dan die voor bloemen. De lokale ontsluiting van de gebieden kan door de gebieden zelf verbeterd worden. Vaak zal bij groei door middel van nieuwvestiging een extra ontsluitingsweg aangelegd worden.

Deel 2 Glastuinbouw: ontwikkelingen in markt, keten en afzet en gevolgen voor verkeer en vervoer

In het eerste deel van deze quick scan wordt na een korte schets van de sector stil gestaan bij de huidige en toekomstige ontwikkelingen in markt, keten en afzet van glastuinbouwproducten. Eerst wordt de huidige situatie in de bloemisterij en de glasgroenten beschreven. Vervolgens wordt ingegaan op de toekomstige ontwikkelingen. In hoofdstuk 4 en 5 worden de consequenties van de geschetste ontwikkelingen voor het glastuinbouwgebied van de toekomst en voor het verkeer en vervoer in beeld gebracht. In hoofdstuk 6 staan de conclusies.

3 Korte schets van de sector

De sector glastuinbouw omvat ruim 10.000 ha. glas, heeft een produktiewaarde van ruim 10 miljard en biedt direct en indirect werk aan ongeveer 100.000 personen. De sector bestaat uit twee deelsectoren nl. glasgroenten en bloemisterij, die weer onderverdeeld kan worden in snijbloemen en planten. De sector is met de volgende kengetallen (basisgegevens 1997) kort te karakteriseren.

	(1997)		(1998)	
Oppervlakte glas Totaal oppervlakte neemt licht toe.	Glasgroenten Bloemkwekerij Overig	10.072 ha 4.077 5.541 454	ha Glasgroenten Bloemkwekerij Overig	10.344 4.307 5.684 353
Aantal bedrijven, alle bedrijven	Met glastuinbouw ha Met groenten onder glas Met bloemkwekerij onder glas	12.219 4.194 7.002	Met glastuinbouw Met groenten onder glas Met bloemkwekerij onder glas	12.003 4.075 6.874
Aantal bedrijven, gespecialiseerde bedrijven	Met glastuinbouw ha Met groenten onder glas Met bloemkwekerij onder	8.411 3.119 5.292		
Oppervlakte glas per bedrijf Alle bedrijven	Met groenten m2 Met bloemkwekerij	9.700 7.900 m2		
Oppervlakte glas per bedrijf Gespecialiseerde bedrijven	Met groenten m2 Met bloemkwekerij	12.000 9.500 m2		
Internationale centra	Zuid-Hollands Glasdistrict aandeel Aalsmeer Venlo	44% 6% 6%	neemt af neemt af neemt toe	
Regionale centra	Kop van Noord-Holland Breda/Made Huissen-Bemmel Emmen		groei groei stabiel groei	

4 Beschrijving van de huidige situatie in afzet, keten en markt

4.1 Algemeen

De negentiger jaren worden gekenmerkt door een gewijzigde marktsituatie in vergelijking met de periode daarvoor. Er is sprake van een steeds snellere en grotere verandering op wereldschaal. Het koopgedrag van de consument verandert voortdurend en is onvoorspelbaar en sterk individueel bepaald. Men spreekt van massa-individualisering.

Het aanbod glasgroenten en bloemisterijproducten neemt toe, niet alleen in Nederland maar ook mondiaal. De vraag is echter geen automatisme meer. De dominantie in de keten verschuift van producent naar afnemer. In de glasgroentenketen komt dit sterker naar voren dan in de bloemisterijketen. Omzetten, rendementen en structuren staan onder druk en de concurrentie draagt, vooral bij de bloemisterij, steeds meer een mondiaal karakter.

Er is sprake van ketenomkering wat grote gevolgen heeft voor de bestaande logistieke structuren.

4.2 Bloemisterij

De totale veilingomzet van bloemisterijproducten steeg in 1996 verder tot 5,8 miljard gulden, waarvan 5,1 miljard gulden voor producten van Nederlandse herkomst en 0,7 miljard gulden aan importproducten. De klokverkopen (met fysieke aanvoer op de veiling) nemen met 4,8 miljard gld het leeuwendeel voor hun rekening. Circa 1 miljard gulden werd omgezet via bemiddeling. Hiervoor is niet altijd de fysieke aanvoer nodig en de administratieve afhandeling gebeurt door de veilingen. Bemiddeling voor planten is er al geruime tijd, de bemiddeling voor snijbloemen is in opkomst (in 1996 194 miljoen gulden).

Van de totale bloemenimport in Europa neemt Nederland bijna 49% (1995) voor haar rekening. Een groot deel van deze import wordt via Schiphol binnen gevlogen en in Aalsmeer via de veilingen en rechtstreeks door de groothandel verhandeld. In 1994, 1995 en 1996 zijn er importrestricties geweest op de bloemenveilingen. Dit heeft de (groei van de) importstroom echter nauwelijks beïnvloed.

De verhandeling van bloemisterijproducten wordt bijna geheel (92%) door 3 van de 7 veilingen verzorgd. Dit zijn:

- ❑ Bloemenveiling Aalsmeer (VBA),
- ❑ Bloemenveiling Holland met vestigingen te Naaldwijken Bleiswijk
- ❑ Bloemenveiling Flora te Rijnsburg.
- ❑ De overige 8% wordt verhandeld via regionale veilingen in o.a. Eelde, Vleuten, Bemmelen en Grubbenvorst.
- ❑ Naast deze coöperatieve veilingen is er sinds een aantal jaren ook een particuliere veiling (TFA), die vrijwel geheel gericht is op importproducten. Van deze laatste veiling zijn geen omzetgegevens bekend.

De aanvoer van bloemisterijproducten vindt in de onmiddellijke nabijheid van de veiling met veel eigen vervoer plaats (kleine vrachtauto's en bestelwagens). Steeds meer tuinders stappen echter over op collectief transport voor het aanvoeren van de producten. Met name geldt dit voor de (deels nieuwe) gebieden die verder van de veilingen afliggen.

Het overgrote deel van de bloemisterijproducten wordt door de handel opnieuw verpakt of gemengd. De belangrijke groothandelsbedrijven zijn allemaal gevestigd nabij of op de veilingsterreinen zelf. Voor de bloemisterij vervullen de veilingen met hun faciliteiten dus de distribuerende en collecterende functie.

De (groot)handel van bloemisterijproducten is in sterke mate geconcentreerd in Nederland. De afzet is voornamelijk gericht op West-Europa met Duitsland, Nederland, Frankrijk en Engeland als

zwaartepunten (samen circa 75% van de veilingwaarde). De export naar landen buiten de EU is circa 10% van de veilingwaarde. Er zijn enkele duizenden (groot)handelaren, waarvan een beperkt deel het overgrote deel van de omzet vertegenwoordigd.

De speciaalzaak is nog steeds het belangrijkste afzetkanaal. Het aandeel wat via supermarkten wordt afgezet groeit gestaag.

Het areaal bloemisterij is de laatste jaren vrij stabiel. Aan telerszijde zijn initiatieven genomen met telersverenigingen en merkproducten. Sinds enkele jaren krijgt de aandacht voor een milieuvriendelijker productiewijze vorm in het Milieuproject Sierteelt (MPS). Een recente ontwikkeling is dat bedrijven hun productieproces certificeren (ISO-certificering).

Kerngegevens afzet bloemisterijproducten (basisgegevens 1997)

Vermarkting, snijbloemen en potplanten en tuinplanten inclusief import	Omzet totaal: <i>f</i> 6.310.000.000,- <i>Waarvan:</i> Verenigde bloemenveilingen Aalsmeer (VBA) 45 % Bloemenveiling Holland 38 % Bloemenveiling Flora 11 % Overige veilingen 6 % De veilingomzet in 1998 bedroeg 6,6 miljard waarvan 4,6 miljard aan snijbloemen en 2 miljard aan planten. De omzet buiten de veiling om (incl. de importveiling TFA) wordt geschat op 10-15%.															
Belangrijkste afzetlanden bloemkwekerij met aandeel in % van totale export	Duitsland 42 % Frankrijk 13 % UK 10 % Export naar alle landen neemt toe															
Afzetkanalen	<table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Potplanten</th> <th>Snijbloemen</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Speciaalzaak</td> <td>55 %</td> <td>45 %</td> </tr> <tr> <td>Markt</td> <td>20 %</td> <td>5 %</td> </tr> <tr> <td>Supermarkt</td> <td>10 %</td> <td>20 %</td> </tr> <tr> <td>Overig</td> <td>15 %</td> <td>30 %</td> </tr> </tbody> </table>		Potplanten	Snijbloemen	Speciaalzaak	55 %	45 %	Markt	20 %	5 %	Supermarkt	10 %	20 %	Overig	15 %	30 %
	Potplanten	Snijbloemen														
Speciaalzaak	55 %	45 %														
Markt	20 %	5 %														
Supermarkt	10 %	20 %														
Overig	15 %	30 %														
Aantal exporteurs, groothandelaren	1414, <i>waarvan:</i> 54% > 1 miljoen 15 exporteurs (1%) met meer dan 75 miljoen omzet; deze 15 bedrijven hebben 24 % van de omzet															

4.3 Glasgroenten

Ook voor de glasgroenten is er in de negentiger jaren sprake van een gewijzigde marktsituatie in vergelijking met de periode daarvoor. De vraag naar glasgroenten in de EU neemt de laatste jaren niet of slechts in zeer geringe mate toe. De laatste jaren is het concurrerend aanbod vanuit Zuid-Europa sterker toegenomen. Hierdoor staan in Nederland de producentenprijzen onder druk. Door

de ontwikkelingen op de markt wordt de concurrentie in West-Europa (EU) beheerst door de kostprijs.

De marktsituatie wordt verder complexer als gevolg van een schaalvergroting in de handel, waardoor met name een beperkt aantal grootwinkelbedrijven in de voornaamste afzetlanden een dominante rol (ketenregie) vervullen. Ze stellen hoge eisen aan kwaliteit, milieuvriendelijke productiewijze, presentatie en zo mogelijk lage prijzen voor langere termijn. Tegen deze machtsconcentratie aan de vraagzijde van de markt bleek het Nederlandse veilingssysteem niet langer opgewassen. Grote telers onttrokken zich aan de veiling en zetten zelf eigen afzetsystemen op. Het grootste deel van de veilingen heeft enige jaren geleden zijn belangen gebundeld in de 'The Greenery International', de marketing- en verkooporganisatie van de coöperatie VoedingsTuinbouw Nederland. 'The Greenery' streeft naar meer bemiddeling en minder klokverkopen. Verder probeert de Greenery de totale keten te verkorten door het overnemen of het aan zich binden van handelshuizen. De oude logistieke keten producent-veiling-retailer-detailhandel-consument wordt daardoor steeds minder vanzelfsprekend en neemt aan belang af. De handel in groenten en fruit wordt dus steeds mondialer, de concurrentie neemt steeds meer toe en er is een strijd om de regiefunctie in de keten.

De grote handelsbedrijven hebben ook hier, zij het in wat mindere mate dan bij de bloemisterij, hun hoofdvestiging op of nabij de groenteveilingen in Zuid-Holland (De Lier, Bleiswijk en Barendrecht) of in de mainport Rotterdam. De Rotterdamse haven is van groot belang vanwege de grote invoer van groenten en fruit. De importen via Rotterdam vormen een aanvulling op het Nederlandse assortiment of dienen om jaarrond te kunnen leveren. Naast de Nederlandse productie verhandelt de keten ook nog eens 2,5 miljoen ton verse groenten en fruit, wat voor de helft weer geëxporteerd wordt.

De telers die zich onttrokken aan de veiling hebben telersverenigingen opgericht. Zij hebben hun krachten gebundeld om zelf met hun product of merk de markt te betreden. Daarbij wordt steeds meer gebruik gemaakt van op de afnemer gerichte verpakkingwijzen.

De veilingomzet van het Nederlandse product schommelt de laatste jaren rond 2,5 miljard gulden. De belangrijkste producten zijn tomaat, paprika en komkommer (90%). Het areaal glasgroenten vertoonde de laatste jaren een lichte daling, maar neemt (tijdelijk) weer licht toe. De gemiddelde oppervlakte per bedrijf stijgt nog steeds. De reeds ingezette ontwikkelingen ten aanzien van een milieuvriendelijker productiewijze onder MBT (Milieubewuste Teelt) wordt verder gecombineerd met Milieukeur voor diverse producten. Borging en certificering van product en productiewijze is in ontwikkeling.

Kerngegevens afzet glasgroenten (basisgegevens 1997)

Vermarktning veilingomzet	<i>The Greenery</i> : Groenten	2,354 miljard; waarvan	
	Glasgroenten	1,945 miljard	
	<i>Veiling ZON (Grubbenvorst)</i> :	0,575 miljard; waarvan	
	Glasgroenten	0,390 miljard	
	<i>Overige veilingen</i>	0,25 miljard;	
	Glas niet bekend		
	Totaal groenten via veilingen	3,14 miljard gulden	
	Rechtstreeks buiten veiling om :	10 à 20 % *	
	* Schatting Produktschap Tuinbouw		
Belangrijkste afzetlanden met aandeel in %	<i>Glasgroenten</i>	1997	x 1.000
	ton		
	Duitsland	604	54
	%		
	Engeland	168	15
	%		
	US	55	5
%			
Zweden	53	5	
%			
Frankrijk	41	4	

	% Rusland	28	2
	% Denemarken	26	2
	% Rusland	28	2
	% Denemarken	26	2
	% Overige landen	150	13
	% Totaal	1.125	100
	%		
Afzetkanalen	<i>Groente en fruit :</i> Supermarkt		70
	% Groentewinkel		13,5
	% Markt		10,9 %
	Rechtstreeks		2,1 %
	2,1 %		
Aantal exporteurs	410 <i>bedrijven met exporthandel waarvan:</i>		
	125	< dan 1 miljoen	
	158	> dan 1 miljoen en < dan 10 miljoen	
	113	> dan 10 miljoen en < dan 100 miljoen	
	14	met een omzet van > dan 100 miljoen	

4.4 Markt- en prijsbeleid

Zowel vanuit Nederland als vanuit de Europese Unie (EU) is er maar een beperkte bemoeienis met de markt. Vrijwel alle glastuinbouwproducten vallen buiten de marktordening. Voor de concurrentiepositie is nog wel van belang dat bepaalde lidstaten (EU-) steun verlenen aan producenten binnen hun nationale territorium.

Van een andere orde is het EU-beleid aan de buitengrenzen. Verse groenten kunnen in beginsel onbeperkt na betaling van douanerechten in de EU worden ingevoerd. Deze vormen over het algemeen geen handelsbelemmering. De heffingen die onder andere voor tomaten en komkommers van toepassing zijn, bestaan uit een vast ad valorem (naar waarde) en een variabel specifiek deel. Dit variabele deel bestaat uit een heffing per 100 kg afhankelijk van het tijdstip en de hoogte van de invoerprijs. Door de handelsakkoorden van de EU met een aantal derde landen bestaan er tariefvrije contingenten en preferentiële invoerregelingen voor hoeveelheden boven het contingent.

De invoer van snijbloemen uit derde landen is geliberaliseerd. Al sinds 1969 geldt het gemeenschappelijk douanetarief en is een heffing, anders dan het douanetarief, verboden. Bovendien zijn er preferentiële invoerregelingen (lagere tot geen douanerechten) met diverse landen. Bijna de gehele import van snijbloemen valt onder deze preferentiële regelingen. Verder zijn er fytosanitaire maatregelen die de toegang tot de EU-markt beïnvloeden.

5 Toekomstige ontwikkelingen

5.1 Efficient Consumer Response en Bereikbaarheid

De consument zal in de toekomst steeds meer en hogere eisen stellen aan de producten, zowel aan groenten als bloemen en planten. Het koopgedrag van de consument is minder voorspelbaar en sterk individueel bepaald (massa-individualisering). De vraaggestuurde markt (ofwel ketenomkering) is een gegeven. Naast in hoofdstuk 2 genoemde bestaande afzetkanalen zijn alternatieve afzetkanalen in opkomst. Daarbij moet gedacht worden aan verkoop via avondwinkels, pompstations, thuisbezorging via fax, telefoon en internet (E-commerce).

De ketenomkering vraagt om nieuwe logistieke structuren die de snelheid, tijdigheid en flexibiliteit verhogen. Efficient Consumer Response (ECR) is een antwoord hierop. Het is een ketenconcept dat in de jaren negentig sterk is ontwikkeld. ECR is een visie die partners in de keten stimuleren om samen te werken bij het zoeken naar mogelijkheden voor grotere effectiviteit en efficiency van de processen in de totale keten. Het bestaat globaal uit verbeteringsconcepten voor zowel commerciële processen als de afstemming van productie en logistieke processen voor de keten van producent tot retailer. Dit moet resulteren in afname van de kosten en in de betere bediening van de consument.

Het verzamelen, uitwisselen en verwerken van grote hoeveelheden informatie is een voorwaarde voor de toepassing van dit concept. Aan de basis staat dan ook de informatietechnologie die het mogelijk maakt aan de kassa gescande verkoopgegevens om te vormen tot bestellingen voor onder meer bevoorrading van de verkooppunten. Er is dan ook veel aandacht voor Electronic Data Interchange (EDI) en barcoderingsystemen.

ECR en massa-individualisering hebben gevolgen voor de agrologistiek en transport. De grootwinkelbedrijven (groente/bloemen) en detailhandel/groothandel (bloemen) vergroten hun assortiment en verlagen tegelijkertijd de voorraden op het schap/in de winkel en in de distributiecentra. De voorraad en de bijbehorende logistieke kosten worden daarbij verschoven naar de voorliggende schakels in de keten.

Veranderingen als gevolg van genoemde aspecten zijn:

- ❑ Een toenemend deel van de fysieke distributie zal bepaald worden door ketenomkering, waarbij het proces start bij kassa-scanning.
- ❑ Er zal steeds meer gewerkt worden met just-in-time-leveranties, kleinere presentatie-eenheden, hogere bestelfrequenties, lagere handelsvoorraden en efficiënte hulpmiddelen.
- ❑ De commerciële/administratieve transactie en de fysieke distributie zullen (nog) meer van elkaar worden losgekoppeld.
- ❑ Het benodigde vrachtvolume zal toenemen doordat producten steeds meer in de eindverpakking worden aangeleverd.
- ❑ Productstromen zullen zich meer rechtstreeks van productiegebied naar afzetgebied bewegen
- ❑ Toename van verkoop door alternatieve afzetkanalen, als E-commerce.

Binnen de agro logistiek vallen de glastuinbouwproducten onder de zogenaamde verslogistiek. Het is een tijdkritisch transport door de hoge eisen aan kwaliteit. Het vervoer van deze producten gebeurt bijna uitsluitend door inzet van vrachtwagens. Het doet dan ook een sterk beroep op de schaarse weginfrastructuur. De keten kampt hierdoor in toenemende mate met allerlei knelpunten in de bereikbaarheid van productie- en afzetgebieden (nationaal en internationaal): wegen slibben dicht, blokkades in Europese landen en knellende regelingen ten aanzien van rijden en rusten en weekendrijverboden.

Om aan deze knelpunten in de toekomst het hoofd te bieden, zijn er verschillende maatregelen door de ketenpartners op de agenda gezet.

Ten eerste de afname (groei) van vervoersstromen:

- ❑ het verder optimaliseren van de beladingsgraad;
- ❑ het ontwikkelen van agrologistieke centra; centra nabij marktgebieden bieden op termijn de voorwaarde om enerzijds voldoende massa te creëren voor trunk stromen(die door de inzet van alternatieve modaliteiten bediend kunnen worden) en anderzijds de fijnmazige distributie. Stimuleren van opzet van Europees netwerk van hubs met railverbindingen;
- ❑ het onderdrukken van overbodige fysieke stromen door optimale informatievoorziening over producten.

Ten tweede de inzet van alternatieve modaliteiten op vaste vervoersstromen:

- ❑ inventariseren van vaste vervoersstromen en de mogelijkheid van inzet van alternatieve modaliteiten;
- ❑ het opzetten van pilotprojecten.

Ten derde afstemming infrastructuur op toekomstige behoefte:

- ❑ doelgroepstroken.

Kort en krachtig zijn de dynamiek en de problematiek van de keten weergegeven in onderstaande tabel. Het is een keten waarop dit moment groei en dynamiek de sleutelwoorden zijn.

	verslogistiek
Logistieke innovatie	groot
Containerisatiegraad	nihil
Marktontwikkeling	sterke groei
Aantal marktspelers	groot
Strijd om regiefunctie	machtsstrijd
Belasting weginfrastructuur	zeer hoog, 100% transport over de weg
Intermodaal vervoer	nihil

bron: versterking positie Rijnmond en Westland in de agrologistiek, IG&H Management Consultants

In de volgende paragrafen wordt ingegaan op de verwachte ontwikkelingen in de komende twintig jaar in de deelsectoren bloemisterij en groenten. Voorbeelden van bovengenoemde aspecten van de keten komen daar aan de orde.

5.2 Bloemisterij

Naar verwachting zal het accent van de afzet op West-Europa blijven liggen, waarbij de landen buiten de huidige EU een grotere rol zullen gaan spelen. Ondanks een groeiende import zal er plaats blijven voor een gelijk tot wat groter areaal bloemisterij in Nederland. De fysieke productie per m² zal circa 2% per jaar blijven stijgen. Het totaal te verhandelen aanbod zal met enkele procenten per jaar blijven toenemen.

Een verdere groei van de afzet via de afzetkanalen super-, bouw- en andere markten wordt verwacht. De vakman/bloemist en de straathandel blijven ondanks die groei wel een substantieel deel van de afzet verwerken.

Voor de bloemisterij onder glas wordt een relatief minder ingrijpende vermindering van het aantal bedrijven en opschaling van de bedrijfsomvang verwacht dan in de glasgroenten. Bepaalde bloemisterijproducten en/of -teelten zijn uit het oogpunt van planning, arbeidsinzet en ruimte op de markt minder geschikt voor grootschalige productie. De grootte van en de dynamiek in het bloemisterijsortiment zijn hier mede debet aan. Dit alles neemt niet weg dat er toch van een aanzienlijke vergroting van het gemiddelde bedrijf sprake zal zijn door het verdwijnen van kleine(re), verouderde bedrijven zonder opvolger en de doorwerking van mechanisatie en automatisering voor diverse teelten.

In de keten zal het ontkoppelen van de fysieke stromen van de commerciële handelingen met name gevolgen hebben voor de veilingen. Ook de activiteiten rond de fysieke afhandeling bij de groothandel en bij het transport zullen verminderen. Dit geldt vooral voor de bulkproducten. De groothandel zal meer de rol van makelaar en de rol van organisator van informatieve- en logistieke stromen gaan vervullen.

In de toekomst zullen nadrukkelijker eisen gesteld worden aan een totaal kwaliteitsbeleid (van het bedrijfsleven). Daarin zullen met name de in- en uitwendige kwaliteit van het product, het productieproces en communicatie over deze aspecten centraal zullen staan. De logistieke hulpmiddelen in de keten zullen geoptimaliseerd (uniformer) worden en ook het logistieke concept zal veranderen. Er komen logistieke service-centra in Europa.

De klokfuncties zullen versterkt en uitgebouwd worden, waarbij door toepassing van informatietechnologie het kopen op afstand, snelveilen, termijnveilen (incl. 'volgende dag'-transacties) en mogelijk zelfs optieverhandeling een belangrijkere plaats gaan krijgen.

Deze ontwikkeling heeft invloed op de positie van bemiddeling en contractteelt. De positie zal nog wel toenemen ten opzichte van de huidige situatie maar het zal door de ontwikkelingen bij de klok een beperkte positie blijven. Bij bemiddeling zal meer sprake zijn van elektronische verhandeling (websites, databanken. E-mail commerce).

Ten aanzien van de huidige vorm van klokverkopen zal er meer informatie over de telers, hun product en de betrouwbaarheid worden benut.

5.3 Glasgroenten

Naar verwachting zal de toekomstige consumptiegroei achter blijven bij de economische groei. Bij een economische groei van naar verwachting circa 2%, wordt de consumptiegroei op 1 à 2% geraamd. De toekomstige uitbreiding van de EU met een aantal Midden-Europese landen zal de vraag naar relatief duurdere glasgroenten doen toenemen. Daar staat tegenover dat de Zuid-Europese landen, vooral Spanje, een nog belangrijker aandeel gaan leveren in de productie en afzet van relatief eenvoudig te telen en te transporteren groenten. Ditzelfde geldt voor tomaten uit Marokko, waarvan de import nog aanzienlijk zal toenemen. Per saldo blijft er voor het Nederlandse product een marktomvang die gelijk is aan de huidige exportmarkt.

Door de verhoogde aandacht voor kwaliteit in plaats van kwantiteit zal de groei van de productie lager zijn dan in het verleden en circa 2% bedragen. Als gevolg hiervan zal het areaal glasgroenten in Nederland eerder afnemen dan gelijk blijven. Voor de toekomst wordt een glasgroentenareaal van circa 4000 ha verondersteld.

Het aantal glasgroentenbedrijven zal behoorlijk afnemen, tegelijkertijd neemt de gemiddelde bedrijfsomvang toe. De grote bedrijven (5 ha glas of meer) zullen hun eigen afzet verzorgen. De overige bedrijven zullen blijven kiezen voor een coöperatief georganiseerde afzet (The Greenery International), die daardoor geen dominante invloedsfactor zal worden op Europees niveau.

In de afzet zullen veel meer directe contacten tussen producent en afnemer ontstaan, waarbij directe levering van producent aan afnemer meer plaats zal vinden. The Greenery streeft naar 70% van de verkoop via overeenkomsten. Hierdoor zal de klok hooguit nog een functie als 'spot market' kunnen hebben.

Er zal meer vraag zijn naar gezonde producten en milieuvriendelijker productiewijzen. Naar verwachting zullen de reële prijzen niet tot weinig hoger worden.

Hoewel de distribuerende en collecterende functie steeds meer zal worden overgenomen door verscentra en Fresh Consolidation Centres, blijft de handel en distributie grotendeels in West-Nederland gesitueerd waar het van oudsher ontstaan is en vanwege mainport Rotterdam en Schiphol.

De handel internationaliseert in toenemende mate, waarbij ook niet-Nederlandse marktpartijen in omliggende landen een duidelijke plaats innemen en aan kracht winnen.

6 Consequenties voor de toekomst

6.1 Primaire glastuinbouwbedrijf

De veranderende consumentenwensen en -eisen, de terugtrekkende overheden en de verdere liberalisering van de internationale handel zorgen voor vele ontwikkelingen op de markt en in de keten. Deze ontwikkelingen beïnvloeden ook de bedrijfsvoering en de productie van de primaire glastuinbouwbedrijven. De veranderingen op het productiebedrijf zijn hieronder weergegeven.

Informatie over het product en de productiewijze worden vanuit de markt en ketenpartners steeds meer geëist. Dit vereist op de productiebedrijven meer aandacht voor het geven van en verzamelen van informatie. De ondernemers zullen moeten inspelen op de vele ontwikkelingen in de informatietechnologie.

Ook op het gebied van korte-termijn afzet-prognoses zal van de ondernemers meer gevraagd worden. Verpakkingsvormen en leveringsaspecten zullen meer flexibiliteit van de bedrijven vergen. Het accent wordt verlegd van het pure teeltproces naar een meer totaalbenadering. Dit vereist een flexibel management, een flexibel arbeidsproces en een flexibele automatisering. De ontwikkelingen zullen enerzijds om specialisatie en grootschaligheid vragen en anderzijds juist om diversificatie en kleinschaligheid. De diversiteit in productiebedrijven zal daardoor niet afnemen. Er zal plaats zijn voor handelskwekers, nieuwe stijl, naast de samenwerkingsverbanden als de telersverenigingen.

De herpositionering van de handel brengt in ieder geval een deel van de taken die nu door de veilingen en de groothandelsbedrijven vervuld worden terug naar (clusters van) primaire bedrijven. Bijvoorbeeld het verpakken van groenteproducten op schaalpjes en het samenstellen van gemengde boeketten. Dit maakt de arbeidstaken op het primaire bedrijf hoogwaardiger en complexer.

Het overnemen van bovengenoemde functies zullen naast de verandering in de arbeidstaken ook de kosten verhogen. Daarnaast zullen ook de veranderingen in het productieproces die leiden tot een nieuwe toegevoegde waarde van het product de kosten verhogen. Door de toenemende efficiency in de keten en de verbetering van de marktpositie zullen hiertegenover ook opbrengsten staan.

De veranderingen op bedrijfsniveau zullen tot meer verschillende investeringen gaan leiden. De investeringen ten behoeve van de afzet zullen een nadrukkelijker plaats gaan krijgen ten opzichte van investeringen ten behoeve van het teeltproces.

Voor producten of teelten waar de kostprijs van doorslaggevend belang is, zal de nadruk met name op kostenverlagende maatregelen. Het belang van het beperken van schaalnadelen zal nog meer toenemen. Voor andere producten of teelten zal de nadruk meer liggen op optimalisatie van de vermarktingsaspecten, waaronder productvernieuwing. Het vergroten van de teeltoppervlakte is dan beduidend minder van belang.

6.2 Glastuinbouwgebied

De veranderingen in de afzet, keten en op de primaire productiebedrijven zullen ook gevolgen hebben voor de inrichting van de glastuinbouwgebieden.

De overname van handelsfuncties en het voldoen aan de marktvrage zullen leiden tot meer verpakkings- en verwerkingshandelingen op het primaire bedrijf. Dit leidt tot omvangrijkere bedrijfsruimten (m.n. bloemisterijbedrijven) op de bedrijven zelf. Daarnaast zullen primaire productiebedrijven samen gaan werken en ontstaan hierdoor aparte bedrijfslocaties in de

nabijheid van zo'n cluster van bedrijven. De toenemende bedrijfsomvang en de omvangrijkere bedrijfsruimten vereisen de beschikbaarheid van grotere percelen in een gebied. Daarnaast zullen deze ontwikkelingen ook steeds meer vrachtverkeer naar en van de bedrijven vereisen. Dit verlangt een goede ontsluiting van de bedrijven.

Vanwege de voeling met de (veranderende) marktvoorkeuren is/blijft de nabijheid van en toegang tot de markt(plaats) van belang. Een goede aansluiting op doorgaande (snel)wegen is daarvoor nodig.

Op de primaire bedrijven zal meer en goed opgeleid personeel nodig zijn. De beschikbaarheid van (opgeleid) personeel in de nabijheid van de gebieden blijft hierdoor van belang.

Om aan de milieu-eisen te voldoen zullen de gebieden moeten voorzien in een goede infrastructuur op het gebied van energie, water en riolering. De ruimtelijke positionering en de telecommunicatie stellen hun eigen eisen aan het gebied

6.3

7 Consequenties voor de verkeer- en vervoerstromen

7.1 Transport in de glastuinbouw

Wat betreft de verkeer- en vervoerstromen kan voor de sector glastuinbouw de volgende verdeling gemaakt worden.

1? **Aanvoer van productie- en bedrijfsmiddelen.**

Daarbij gaat het met name om uitgangsmateriaal, verpakkingsmaterialen, substraten, gewasbeschermingsmiddelen en meststoffen. Ten opzichte van de afvoer van de producten is deze hoeveelheid van zeer beperkte betekenis.

2? **Woon-werkverkeer.**

Per ha. werken er gemiddeld 4 vaste krachten. Dit aantal wordt aangevuld met los personeel. Bij wat grotere bedrijven (5 ha.) kan het aantal personeelsleden op piekdagen snel enkele tientallen bedragen. Bij ligging in de nabijheid van steden is openbaar vervoer, collectief vervoer of vervoer per fiets/brommer mogelijk. In het landelijke gebied zijn de bedrijven meestal alleen per auto goed te bereiken. Voor de verhandeling en verwerking zijn met name de bereikbaarheid van de veilingterreinen belangrijk.

3? **Transport van de producten naar de veilingen of distributiecentra.**

4? **Transport van de producten van de veilingen of distributiecentra naar afzetgebieden en eindverkooppunten.**

5? **Transport van producten tussen de verschillende veilingen**

Wat betreft de frequentie is met name het woon-werkverkeer van belang. Dit heeft echter alleen betrekking op personenvervoer. Gezien de werktijden is dit vaak buiten de spitsuren.

Voor individuele glastuinbouwbedrijven of glastuinbouwgebieden is met name de afvoer van de producten van belang. Dit gebeurt met vrachtwagens, vrachtwagencombinaties en bestelbusjes. Het transport van de producten naar de veilingen of distributiecentra verloopt soepeler als de ligging van het tuinbouwgebied dichtbij de belangrijkste distributieroutes ligt.

7.2 Transport van de producten naar de veiling of distributiecentra

Een kengetal voor de totale omvang van de productenstroom van een individueel bedrijf of een gebied naar de veilingen of afzetpunten is moeilijk te geven. Het hangt in hoge mate af van de keuzes van de individuele ondernemers zelf.

Aspecten daarbij zijn:

1? omvang van het bedrijf;

2? soort product over het algemeen vragen planten meer transport dan groenten en die weer meer dan snijbloemen;

3? de wijze van afzet; via de veiling of eigen rechtstreekse afzet;

4? de wijze van vervoer, eigen vervoer of collectief vervoer;

5? de frequentie van de afzet, voor groenten en snijbloemen dagelijks, voor planten minder gebonden aan dagelijkse afzet;

6? de wijze van verpakking, eventueel direct in eindverpakking wat meer volume vraagt.

Een aantal beschreven ontwikkelingen is relevant voor de vervoerstroom vanaf bedrijven en gebieden:

1. De bedrijfsomvang neemt toe, zeker bij nieuwvestiging. Dit biedt mogelijkheden voor een hogere beladingsgraad, ook bij collectief vervoer. Tegelijkertijd neemt ook de zwaarte van het transport toe. Het aantal vervoersbewegingen kan daardoor afnemen.

2. De hoeveelheid produkt, die rechtstreeks op groothandelspunten of eindverkooppunten kan worden afgeleverd neemt toe, gestimuleerd door nieuwe technieken van elektronische verkoop. Bij de bloemisterij zal de collecterende functie gedeeltelijk overgenomen worden door primaire bedrijven. In een aantal gebieden is het mogelijk gemengde boeketten samen

te stellen van bloemen van verschillende bedrijven uit het gebied. Op die manier zal gedeeltelijk transport naar de veiling vermeden worden. Dit zal waarschijnlijk meer vervoersbewegingen opleveren. Voor een deel in het gebied zelf, maar zeker, gezien de benodigde breedte van het sortiment, ook van buiten de glastuinbouwgebieden. Voor de glasgroenten liggen er meer mogelijkheden. De grote supermarkten hebben hier een veel groter aandeel in de verkoop en het sortiment glasgroenten is veel kleiner. Bevoorrading van de grootwinkelbedrijven vindt plaats vanuit een beperkt aantal distributiecentra, waar eventueel door bedrijven rechtstreeks geleverd kan worden. De administratieve verkoop kan via de veiling zelf blijven verlopen. Voor de totale vervoersbewegingen heeft dit alleen een gunstig effect als er vervolgens rechtstreeks aan het eindverkooppunt kan worden geleverd dan wel dat deze hoeveelheid op weg naar het afzetgebied kan worden meegenomen.

Er kan worden geconcludeerd dat het aantal vervoersbewegingen van de bedrijven en gebieden naar de veilingen en distributiepunten eerder toe dan af zal nemen. Wel treedt een lichte verschuiving op van afzetpunt (veiling)-eindverkooppunt naar bedrijf-eindverkooppunt en bedrijven onderling.

7.3 Transport naar afzetgebieden en eindverkooppunten

De moderne technieken maken het mogelijk de fysieke stroom te ontkoppelen van de administratieve stroom. Vooral bij de bloemisterij blijft echter de collecterende functie belangrijk. Elk grootwinkelbedrijf of bloemist wil immers op ieder tijdstip een breed pakket verse bloemen aanbieden. De meest voor de hand liggende plaats blijft gezien de breedte van het aanbod het veilingterrein zelf of de onmiddellijke nabijheid daarvan. Voor de collecterende functie blijft het dus ook in de toekomst noodzakelijk de bloemisterijproducten naar de drie grote veilingen in het westen van het land te transporteren.

Bij het transport naar verre bestemmingen komen vanwege reistijd (het blijven verspreiden) en kosten ook andere vormen van transport in beeld. Voorbeelden daarvan zijn de export van paprika's en bloemen per vliegtuig naar landen als Amerika en Japan. Hoewel deze markten wel groeien is het huidige aandeel nog beperkt.

Voor de afzetgebieden op de middellange afstand is de trein een alternatief. De verstrein naar Moskou is inmiddels operationeel. Ook hier is de vraag echter nog beperkt en daarnaast ook zeer instabiel. Bovendien vraagt transport per rail ook harde garanties over het op tijd afleveren van de producten. Exporteurs willen niet het risico lopen dat wagons één of meer dagen op rangeerterreinen blijven hangen. Het vervoer per rail biedt dus perspectief voor gebieden op middellange afstand, die goed per spoor zijn te bereiken en met een vraag van redelijke en constante omvang. Om die reden worden multimodale transportcentra ook voor de glastuinbouw belangrijker. Gezien de huidige ligging van de belangrijkste veilingen blijft het transport van de veilingen naar deze multimodale centra wel een probleem. Mogelijk biedt ondergronds transport naar deze centra perspectief (Aalsmeer-Schiphol, Westland-Rijnmond, Huissen/Bemmel-Valburg).

Door de 24-uurs economie, de just in time levering en de verdere toename van de diversiteit in producten en verpakkingen (vgl. gesneden verspakketten, diversificatie bij tomaat) zal het aantal vervoersbewegingen in de totale keten alleen maar verder toenemen, mede omdat de individuele glastuinbouwbedrijven nog steeds verder specialiseren.

8 Conclusie

De belangrijkste ontwikkelingen die in de vorige hoofdstukken zijn beschreven, zijn:

- ❑ De glastuinbouwbedrijven worden steeds groter.
- ❑ De bedrijven zijn in hoge mate gespecialiseerd op één produkt.
- ❑ Een groter deel van de glasgroentenbedrijven zoekt, eventueel verenigd in telersverenigingen, eigen afzetkanalen.
- ❑ Bij bloemisterijbedrijven wordt de collecterende functie gedeeltelijk overgenomen door de primaire productiebedrijven.
- ❑ Er wordt meer direct aangeleverd in de eindverpakking.
- ❑ Het gaat om dagverse produkten.
- ❑ Het totale aanbod zal ongeveer gelijk blijven of nog licht toenemen.
- ❑ Het aangeboden pakket is vooral bij de bloemisterij zeer groot.
- ❑ Het aantal veilingen is de laatste jaren sterk afgenomen, de grote veilingen liggen bijna allemaal in de (slecht bereikbare) glastuinbouwgebieden in het westen van het land.
- ❑ Het overgrote deel wordt geëxporteerd, met Duitsland als belangrijkste afzetmarkt.
- ❑ Bij de afzet van de glasgroenten is het aandeel van de supermarkten zeer hoog en is het aantal groothandelaren beperkt.
- ❑ Bij de afzet van bloemisterijprodukten is het aantal groothandelaren en verkooppunten zeer groot.
- ❑ De markt vraagt om een breed pakket aan produkten, een constante kwaliteit en minimaal dagelijkse beleving. De collecterende functie is bij de bloemisterij produkten van eminent belang.
- ❑ Door de tijdkritische randvoorwaarden is het moeilijk om het vervoer van verse producten te verplaatsen naar daluren en/of andere modaliteiten. Pilots op het gebied van intermodaal vervoer geven aan dat ontwikkelingen in de komende 5-10 jaar kunnen worden verwacht.

Op basis van deze ontwikkelingen kunnen de volgende conclusies worden getrokken.

- ❑ De laatste jaren is er sprake van een keten-omkering, waarbij niet de afzet maar de vraag bepalend is. Dit heeft grote gevolgen voor de bestaande logistieke structuren. In de toekomst zal de efficiëntie in de keten nog verder moeten verbeteren: minder voorraad bij de verkooppunten, snelle korte aanvoerlijnen en direct aanleveren in eindverpakking. Ook zal de elektronische verkoop een rol gaan spelen.
- ❑ De veilingen spelen nog steeds een centrale rol in de logistiek van glastuinbouwproducten. Het aantal veilingen is de laatste jaren sterk afgenomen, de grote veilingen liggen bijna allemaal in de (slecht bereikbare) glastuinbouwgebieden in het westen van het land. De huidige sterke regiefunctie van de grootwinkelbedrijven zal nog meer toenemen. De distributiecentra van deze grootwinkelbedrijven zullen een belangrijke schakel zijn in het transport van producent naar consument.
- ❑ De logistiek van verse producten zoals glastuinbouwproducten is op dit moment sterk afhankelijk van het vervoer over de weg, met alle problemen van congestie. Het aantal vervoerbewegingen over de weg de komende jaren eerder toe dan af zal nemen.
- ❑ Voor export buiten de EU wordt veel gebruikt gemaakt van het vliegtuig en op het middellange transport (naar bijvoorbeeld Moskou) is de trein een mogelijkheid.
- ❑ Nieuwe technologieën bieden wel perspectief, maar toepassing daarvan zal beperkt blijven en de totale vervoerstream per as niet wezenlijk verminderen. Er zijn een aantal initiatieven zoals ondergronds transport van de bloemenvailing Aalsmeer naar Schiphol. Daarnaast is er veel belangstelling voor de mogelijkheden voor intermodaal vervoer. Deze worden veelvuldig onderzocht en via pilots getoetst.

Geraadpleegde literatuur

LEI-DLO en CBS, Land- en Tuinbouwcijfers 1999

LEI-DLO, Centrumfunctie en Logistiek, oktober 1998

LEI en WUR, Mainports en Agrologistiek, februari 1999

Dijkshoorn M., Landelijke AanbodsBank geeft planaanbod meer bekendheid, Vakblad voor de Bloemisterij 28 (1999)

IG&H Management Consultants, Versterking positie Rijnmond en Westland in de agrolistiek Quick scan van lopende projecten en ruimte voor nieuwe initiatieven, Woerden 16 februari 1999

IG & H Management Consultants, Verslag studiereis Engelse retailers, Woerden 14 mei 1999

IG&H Management Consultants, Verslag studiereis Duitse en Zwitserse retailers, Woerden, 14 juni 1999

IKC-Landbouw, Het glastuinbouwgebied in 2020, Fase 1: Inventarisatie, Ede, April 1998

KPMG Bureau voor Economische Argumentatie, Licht op Rood voor Groen?

Ministerie van LNV en Nederland Distributieland, Een Frisse Blik op Agrolistiek, Den Haag, November 1997

Stichting Agro Keten Kennis, Projectenoverzicht, februari, 1998

Stichting Agro Keten Kennis, Werkende Ketens, Management, kwaliteit, logistiek en ICT in de Agro-industriële sector, Houten 1999

Van de Geijn Partners BV, Effort Noordroute, Projectvoorstel, Houten, 17 februari 1999

Van Hall Instituut, Sector Glastuinbouw, Landbouwproducten onderweg, Inventariserend onderzoek naar agroproductstromen in een zevental landbouwsectoren in de provincies Noord- en Zuid Holland, Zeeland en Flevoland, Maart 1999

Bijlage 1

Exacte gegevens over het aantal verkeersbewegingen dat gegenereerd wordt als gevolg van de ontwikkeling van locaties zijn niet bekend. Om toch een indicatie te krijgen van de omvang van de verkeersbewegingen is op basis van enkele kencijfers over verkeersbewegingen per ha een globale inschatting gemaakt.

Voor een gebied met 100 ha netto glastuinbouw (125 ha bruto glastuinbouw) is het aantal verkeersbewegingen ingeschat. De kencijfers zijn afkomstig uit het rapport landbouwproducten onderweg; inventariserend onderzoek naar agroproductstromen in een zevental landbouwsectoren in de provincies Noord- en Zuid Holland, Zeeland en Flevoland; sector Glastuinbouw en Land- en tuinbouwcijfers 1999.

De uitgangspunten zijn:

Verdeling van gewassen over het gebied (analoog aan verdeling areaal in Nederland, land- en tuinbouwcijfers, 1999)

Het gemiddeld bedrijf is afhankelijk van het gewas wat er in geteeld wordt. Er is onderscheid gemaakt naar groente, bloemen en planten.

gewasgroep	verdeling over gebied netto glas ha	omvang bedrijf netto glas ha
groente	43	3
bloemen	39	2
planten	18	2

De verkeersbewegingen zijn per gewasgroep per jaar* vastgesteld. En wel uitgesplitst naar :

- vrachtverkeer producten**
- vrachtverkeer materialen***
- personen verkeer privé (op bedrijf wonend tuinbouwgezin en zakelijk verkeer)***
- personen verkeer woon /werkverkeer van medewerkers op het bedrijf***

* er is gerekend met 52 weken in het jaar

** een vracht producten naar de veiling en een vracht met lege fust zijn twee vervoersbewegingen

*** voor de verkeersbewegingen geldt: naar bedrijf en van bedrijf is gelijk aan 2 bewegingen

Verkeersbewegingen per gebied met 100 ha netto glas (bruto;125 ha); weergegeven per etmaal en per jaar (365 etmalen).

soort verkeersbewegingen	per jaar	per etmaal
vrachtverkeer producten	40227	110
vrachtverkeer materialen	11151	30
personen verkeer privé	80184	220
personen verkeer woon /werkverkeer	215280	590
totaal aantal verkeersbewegingen	346842	940

Groente

Vrachtverkeer producten per jaar*

gemiddelde belading per vrachtwagen	10 ton
productie ton per ha per jaar	komkommer 750 tomaat 550 paprika 270
aantal verkeersbewegingen producten	105 keer per ha per jaar

* de oogstperiode is in de periode maart-oktober, het kencijfer is berekend per jaar

Vrachtverkeer materialen per jaar

gemiddelde voorziening materialen per bedrijf	2,5 keer per week
aantal verkeersbewegingen materiaal	260 keer per bedrijf

Personenverkeer privé per jaar

aantal verkeersbewegingen per dag	6
aantal dagen per week	6
aantal verkeersbewegingen privé	1872 keer per bedrijf

Personenverkeer woon/werk per jaar

gemiddeld aantal werknemer per bedrijf per ha	3
aantal dagen per week	5
aantal verkeersbewegingen woon/werk	1560 per ha

Verkeersbewegingen per ha netto glas per jaar berekend voor een bedrijf met 3 ha groente onder glas

vrachtverkeer producten	105
vrachtverkeer materialen	87
personen verkeer privé	624
personen verkeer woon /werkverkeer	1560

Bloemen

Vrachtverkeer producten per jaar*

productie in stuks regio Zuid Holland	4460 miljoen
aantal verkeersbewegingen in regio Zuid Holland	1.982.000
aantal ha bloemen in regio Zuid Holland	2294
aantal verkeersbewegingen producten	864 keer per ha per jaar

* per vrachtwagen worden gem. 24 veilingwagens vervoerd of ca. 4500 stuks bloemen en planten (bron VBA, rapport LWO)

Vrachtverkeer materialen per jaar

gemiddelde voorziening materialen per bedrijf	2,5 keer per week
aantal verkeersbewegingen materiaal	260 keer per bedrijf

Personenverkeer privé per jaar

aantal verkeersbewegingen per dag	6
aantal dagen per week	6
aantal verkeersbewegingen privé	1872 keer per bedrijf

Personenverkeer woon/werk per jaar

gemiddeld aantal werknemer per bedrijf per ha	5
aantal dagen per week	5
personen verkeer woon /werkverkeer	2600

Verkeersbewegingen per ha netto glas per jaar berekend voor een bedrijf met 2 ha bloemen onder glas

vrachtverkeer producten	864
vrachtverkeer materialen	130
personen verkeer privé	936
personen verkeer woon /werkverkeer	2600

Planten

Vrachtverkeer producten per jaar*

produktie in stuks regio Zuid Holland	223 miljoen
aantal verkeersbewegingen in regio Zuid Holland	100.000
aantal ha bloemen in regio Zuid Holland	894
aantal verkeersbewegingen producten	112 keer per ha per jaar

* per vrachtwagen worden gem. 24 veilingwagens vervoerd of ca. 4500 stuks bloemen en planten (bron VBA, rapport LWO)

Vrachtverkeer materialen per jaar

gemiddelde voorziening materialen per bedrijf	2,5 keer per week
aantal verkeersbewegingen materiaal	260 keer per bedrijf

Personenverkeer privé per jaar

aantal verkeersbewegingen per dag	6
aantal dagen per week	6
aantal verkeersbewegingen privé	1872 keer per bedrijf

Personenverkeer woon/werk per jaar

gemiddeld aantal werknemer per bedrijf per ha	5
aantal dagen per week	5
personen verkeer woon /werkverkeer	2600

Verkeersbewegingen per ha netto glas per jaar berekend voor een bedrijf met 2 ha planten onder glas

vrachtverkeer producten	112
vrachtverkeer materialen	130
personen verkeer privé	936
personen verkeer woon /werkverkeer	2600

