

Beoordelingskader verkeer en vervoer in glastuinbouwgebieden

Outline



Adviesdienst Verkeer en Vervoer Ministerie van V en W

Expertisecentrum LNV, onderdeel Landbouw, Ede, juli 2000

2000 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 Expertisecentrum LNV onderdeel 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 100 exemplaren

Samenstelling Jan van Vliet, EC-LNV
Dik Rouwenhorst, AVV

Druk Ministerie van LNV, afdeling Facilitaire Dienst/Bedrijfsuitgeverij

Voorwoord

Het zoeken en inrichten van nieuwe glastuinbouwgebieden is in de loop van 1999 met het kabinetsbesluit om geen glastuinbouw te vestigen in de Hoeksche Waard politiek actueel geworden. In het 'Bestuurlijk afsprakenkader herstructurering glastuinbouw' van 6 januari 2000 is door de vakgroep Glastuinbouw van LTO Nederland en LNV onderschreven dat projectvestigingslocaties o.a. uit het oogpunt van verkeer- en vervoersaspecten de voorkeur verdienen boven individuele vestigingen.

Voor een goede besluitvorming, o.a. bij in te zetten gelden, is voor alle bestaande en nog nieuw te ontwikkelen locaties een snel en gedegen inzicht vereist in alle aspecten met betrekking tot kwaliteit en duurzaamheid van deze gebieden. In de Regeling Stimulering Duurzame Glastuinbouwgebieden (STIDUG) zijn deze criteria aangegeven. Eén van de aspecten betreft verkeer en vervoer.

Deze notitie geeft voor het aspect verkeer en vervoer een nadere uitwerking van de criteria zoals opgenomen in de STIDUG-regeling. De samenstellers hopen dat deze outline een goed hulpmiddel is om inzicht te krijgen in de verkeer- en vervoersaspecten en zo bij te dragen tot een keus voor meer duurzame glastuinbouwgebieden.

Het rapport is opgesteld op verzoek van de Directie Industrie en Handel van het ministerie van LNV en de Directie Algemeen beleid van het Directoraat-Generaal Goederenvervoer van het ministerie van Verkeer en Waterstaat. De studie is uitgevoerd door Jan van Vliet van het Expertisecentrum LNV afdeling landbouw en Dik Rouwenhorst van de Adviesdienst voor Verkeer en Vervoer.

De samenstellers bedanken de begeleidingsgroep voor hun bijdragen in de discussies. De samenstelling van de begeleidingsgroep is opgenomen in bijlage 1.

Ir. H.A. Gonggrijp
Expertisecentrum LNV
Hoofd onderdeel Landbouw

Inhoudsopgave

Voorwoord	3
Inhoudsopgave	5
1 Inleiding en leeswijzer	7
1.1 Leeswijzer	7
2 Beleidskader	8
2.1 Beleidskader Verkeer en Waterstaat	8
2.2 Beleidskader LNV	9
3 Verkeer- en vervoeraspecten van glastuinbouwgebieden	10
3.1 Kenmerken van verkeer en vervoer i.r.t. glastuinbouw	10
3.2 Ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer	11
4 Criteria Verkeer en Vervoer	13
Bijlage 1 Samenstelling van de begeleidingscommissie	16
Bijlage 2 Korte schets van de sector glastuinbouw	17
Bijlage 3 Locaties van glasgroentenveilingen, bloemisterijen en versdistributiecentra	19
Bijlage 4 Kwaliteitsnet Goederen: wegennet	20
Bijlage 5 Overzicht railterminals	21
Bijlage 6 Grafische weergave van verkeer- en vervoeraspecten voor glastuinbouwgebieden	22

1 Inleiding en leeswijzer

Een aantal jaren geleden is door bedrijfsleven en overheid de noodzaak onderkend van een ingrijpende herstructurering van de glastuinbouwsector. Leidraad voor de herstructurering moet zijn een veilige, concurrerende en duurzame glastuinbouwsector. Hiervoor zijn o.a. nieuwe glastuinbouwgebieden nodig om tuinders te vestigen, die vanwege de herstructurering van de oude glastuinbouwgebieden en functieverandering, naar elders willen verplaatsen.

Als gevolg van het besluit van het kabinet om geen glastuinbouw in de Hoeksche Waard te vestigen is er naast de ruimtelijke aspecten meer aandacht gekomen voor het aspect duurzaamheid. Bij het noemen van nieuwe potentiële gebieden moet daarom steeds de vraag beantwoord worden hoe duurzaam deze gebieden zijn. Het begrip duurzame glastuinbouwgebieden omvat meerdere aspecten. Eén daarvan is het voor Nederland belangrijke aspect van verkeer en vervoer.

Doel van deze notitie is een outline te geven waarmee gebieden, zowel nieuwe als bestaande, op hun bijdrage aan meer duurzaamheid op het gebied van verkeer en vervoer kunnen worden beoordeeld.

De outline kan gebruikt worden door beleidsmakers van LNV en V&W, maar kan ook als nadere uitwerking dienen om aanvragen in het kader van de regeling Stimulering Duurzame Glastuinbouwgebieden (STIDUG) te beoordelen.

1.1 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 wordt het beleidskader op het gebied van verkeer en vervoer en het beleidskader m.b.t. de glastuinbouw uiteengezet. In hoofdstuk 3 wordt ingegaan op de verkeer- en vervoersaspecten in relatie tot glastuinbouw.

In hoofdstuk 4 worden de doelstellingen uit hoofdstuk 2 vertaald naar de glastuinbouw en worden criteria geformuleerd en geoperationaliseerd. Met behulp van deze criteria kunnen glastuinbouwgebieden worden getoetst op hun bijdrage aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer.

2 Beleidskader

2.1 Beleidskader Verkeer en Waterstaat

In dit hoofdstuk is het relevante beleid op het gebied van verkeer en vervoer samengevat. Het geeft geen volledig overzicht van het VenW-beleid, maar beperkt zich tot het beleid dat voor de locatie en inrichting van glastuinbouwgebieden relevant is. Het beschreven beleid is gebaseerd op het concept Nationaal Verkeer- en Vervoersplan (april 2000), de hiervoor gebruikte bouwstenen in de vorm van infravisie goederenvervoer (dec. 1999), en de nota goederenvervoerbeleid: naar een vervoersefficiënte economie. Daarnaast is gebruik gemaakt van de Tweede Voortgangsnota Zeehavenbeleid (1999).

Infrastructuur

- Eerst onderhouden, benutten, dan pas bouwen. Aanleg van nieuwe infrastructuur in de vorm van nieuwe tracés ligt steeds minder voor de hand vanwege kosten, versnippering van het landschap en maatschappelijk draagvlak. Om de vraag meer met het aanbod in evenwicht te brengen zal gestuurd worden via de variabele kosten van de verplaatsingen (beprijzen).
- Infrastructuur in interactie met ruimtelijk (economische) ontwikkelingen. Dit krijgt invulling middels het kwaliteitsnet goederen. Dit is een selectief, samenhangend netwerk van nationale en internationale (multimodale) verbindingen en knooppunten met hoge afwikkelingskwaliteit, die van bijzondere betekenis zijn voor het goederenvervoer. Doel van dit kwaliteitsnetwerk is om de bereikbaarheid van de economische centra veilig te stellen en om via bundeling en structurering van stromen te komen tot efficiencyverhoging en ondersteuning van de gewenste ruimtelijk-economische ontwikkelingen.
- Mainports en zeehavens. De mainports en zeehavens vormen als knooppunten een essentieel onderdeel van het goederenvervoernetwerk van Nederland en Europa. De verdere ontwikkeling van het netwerk van mainports en zeehavens is gericht op het genereren van meer toegevoegde waarde, meer werk en een verbetering van het leefmilieu.

Mobiliteitsmanagement

- Transportpreventie: het doelmatiger, efficiënter en slimmer afwikkelen van dezelfde hoeveelheid goederen. Een van de mogelijkheden hiervoor is het ruimtelijk bundelen van gerelateerde activiteiten (bedrijven en diensten). Overigens wordt verwacht dat het prijsbeleid zal leiden tot een efficiëntere ordening van locaties en productieprocessen.
- Transportefficiency. Dit is gericht op efficiencyverbeteringen in de gehele logistieke keten. Een van de mogelijkheden hiervoor is het bundelen van lading.
- Intermodaal vervoer is gericht op een betere benutting van de infrastructuur, grotere flexibiliteit, minder milieubelasting en meer keuzemogelijkheden. Dit vergt een ruimtelijke structuur die dit ondersteunt, een samenhang tussen infrastructuurbeleid, terminalbeleid en ruimtelijk beleid.
- Vervoermanagement is gericht op het verminderen van autokilometers in het woon-werkverkeer en het zakelijke verkeer.
- Ruimtelijke ordening, stedelijke netwerken en knopen. Hieronder valt het koppelen van de verkeers- en vervoerspotentie van een plek aan de ruimtelijke functies die daar gevestigd zijn (of worden). Het gaat hierbij om o.a. het optimaal benutten van de bestaande infrastructuur.

Veiligheid

- Duurzaam Veilig. De essentie van Duurzaam Veilig is het voorkomen van verkeersonveiligheid. Een belangrijke voorwaarde voor een duurzaam veilig ingericht wegennet is herkenbaarheid. Dit wordt verkregen door een eenduidige vormgeving van essentiële kenmerken. Iedere weggebruiker kan zodoende uit de weginrichting afleiden welk gedrag van hem/haar wordt verlangd. Dit heeft zich vertaald in drie categorieën wegen. Stroomwegen bedoeld voor een continue, ongestoorde verkeersafwikkeling met een relatief hoge snelheid (o.a. autosnelwegen). Erftoegangswegen zijn bedoeld voor het toegankelijk maken van erven. Hiervan kunnen alle verkeersdeelnemers gebruik maken. Als tussencategorie zijn er gebiedsontsluitingswegen, die gebieden verbinden met het stroomwegennet.

2.2 Beleidskader LNV

Het thema infrastructuur krijgt binnen LNV gestalte in het voornemen om bij vraagstukken over ruimtelijke ordening in relatie tot landbouwactiviteiten (m.n. intensieve veehouderij en glastuinbouw) de consequenties voor de agrologistiek mee te nemen in termen van investeringen voor infrastructuur. Initiatieven en investeringen moeten daarbij direct gekoppeld worden. Het gaat daarbij om een gebiedsgerichte, integrale aanpak die een meerwaarde moet opleveren en zijn doorwerking moet vinden in de 5^e Nota Ruimtelijke Ordening, het Nationaal Verkeer- en Vervoerplan, Structuurschema Groene Ruimte-2, Natuur voor mensen, mensen voor natuur en Voedsel en groen, het Nederlandse Agro- foodcomplex in perspectief (uit Jaarbrief 2001).

Glastuinbouwbeleid

Met de herstructureringsplannen van de glastuinbouwsector zelf zoals verwoord in "Nederland Tuinbouwland" en "Glastuinbouw kiest voor milieu en economie" en de reactie daarop van de overheid is een belangrijke stimulering gegeven aan de herstructurering van de Nederlandse glastuinbouw.

LNV heeft een aantal instrumenten ingezet om de sector te vernieuwen en meer duurzaam te maken. Genoemd kunnen worden de Regeling Structuurverbetering Glastuinbouw, de mogelijkheden van groenfinanciering via het keurmerk Groenlabelkas en het Borgstellingsfonds plus. Daarnaast is er een aantal fiscale stimuleringsregelingen zoals VAMIL, Energie Investerings Aftrek en Milieu Investerings Aftrek.

Op milieugebied hebben overheid en bedrijfsleven in 1997 afspraken voor de lange termijn vastgelegd in het convenant "Glastuinbouw en Milieu". Op dit moment wordt de laatste hand gelegd aan het bijbehorende instrumentarium.

Zowel vanuit herstructurering als functieverandering is ruimte nodig om nieuwe bedrijven te vestigen. Bij de grote centra is nog maar een zeer beperkte hoeveelheid ruimte beschikbaar. Nieuwvestiging zal vooral moeten gaan plaatsvinden in nieuwe gebieden op verdere afstand van deze centra. Het beleid van de overheid wat betreft deze nieuwe glastuinbouwgebieden is gericht op nieuwvestiging van bedrijven in projectmatige ingerichte gebieden, waarbij optimaal gebruik gemaakt kan worden van collectieve voorzieningen op het gebied van milieu (water, energie), infrastructuur, landschappelijke aan- en inkleding en multifunctionele en ruimtelijke duurzaamheid. Deze projectvestigingen moeten tenminste een omvang hebben van 75 ha. bruto, met doorgroeimogelijkheid naar tenminste 150 ha bruto, maar liever van 300-500 ha. bruto.

In het 'Bestuurlijk afsprakenkader herstructurering glastuinbouw' van 6 januari 2000 constateren LNV en LTO dat 10 gebieden in de periode tot 2010 een belangrijke rol kunnen vervullen bij de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de glastuinbouw. Zij onderschrijven dat projectvestigingslocaties uit oogpunt van milieu, ruimtelijke kwaliteit, verkeer- en vervoersaspecten, energie- en waterinfrastructuur de voorkeur verdienen boven individuele vestigingen. Investerings in collectieve voorzieningen en in infrastructuur zijn in projectlocaties meer en eerder rendabel en de waarden van natuur, landschap en open ruimte worden op zoveel mogelijk plaatsen elders ontzien. Op verzoek van de minister van LNV en met instemming van LTO is de heer Bukman aangesteld als procesbegeleider om het proces van de planologische en de voorbereiding van de inrichting van nieuwe projectvestigingslocaties te faciliteren. Verder zullen ICES-middelen en de voor de glastuinbouw beschikbare CO₂ gelden worden ingezet voor de tot standkoming van projectvestigingen.

Voor het inzetten van de ICES middelen (STIDUG) is een duurzaam inrichtingsplan voorwaarde. Het benutten van restwarmte en afval CO₂ en de bijdrage die het gebied kan leveren aan de herstructurering van de oude glastuinbouwgebieden zijn belangrijke criteria. Op voorwaarde van duurzaamheid en minimale omvang kunnen deze gebieden overal in het land worden ontwikkeld.

3 Verkeer- en vervoersaspecten van glastuinbouwgebieden

(In bijlage 2 is een korte beschrijving gegeven van ontwikkelingen in de glastuinbouwsector. Op kaart 1 zijn de gebieden aangegeven waar nieuwvestigingen van glastuinbouw plaatsvindt of zou kunnen gaan plaatsvinden).

3.1 Kenmerken van verkeer en vervoer i.r.t. glastuinbouw

Belangrijk kenmerk voor glastuinbouwproducten is dat het vooral gaat om dagverse producten, die voor het grootste deel hun weg vinden naar consumenten in de grote metropolen in Noord-West Europa. Dit stelt vanwege noodzakelijke kwaliteit en snelheid hoge eisen aan het logistieke proces. De belangrijkste schakels van de keten zijn nu gesitueerd in het westen van het land, waar menging van het Nederlands product plaatsvindt met importproducten, die via Rotterdam (groenten/fruit) en Schiphol (bloemen) binnenkomen. Het vervoer van glastuinbouwproducten gebeurt bijna uitsluitend door inzet van vrachtwagens. De sector glastuinbouw doet dan ook een sterk beroep op de schaarse weginfrastructuur.

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

Goederenvervoer

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 minder groot. Steeds meer toeleveringsbedrijven hebben bovendien filialen in de belangrijkste glastuinbouwgebieden. Vanuit de grote centra vindt vervoer veelal plaats als retourvracht bij de aanvoer van de producten.

2. Transport van de producten naar de veilingen of distributiecentra (laatste alleen voor groenten). Zie voor locaties bijlage 3

Transport vindt plaats met vrachtwagens, vrachtwagencombinaties, bestelbusjes en personenauto 's met aanhangwagen. Het soort transport hangt vooral af van de afstand tot het afzetpunt. Dichtbij de veilingen vindt nog veel eigen vervoer plaats in kleine vrachtauto 's, busjes en personenauto 's met aanhangwagen. Bedrijven die verder van de veilingen liggen hebben eigen vrachtauto 's of maken gebruik van collectief vervoer.

Daarnaast vindt aanvoer van producten plaats via Schiphol (bloemisterij producten, zeer beperkt groenten en fruit) en Rotterdam (groenten en fruit).

3. Transport van de producten van de veilingen of distributiecentra naar afzetgebieden en eindverkooppunten

Het overgrote deel van de glastuinbouwproductie wordt geëxporteerd. Dit transport vindt in hoofdzaak plaats met vrachtauto 's. Een beperkt deel wordt vervoerd met het vliegtuig (met name bloemisterijproducten naar verre bestemmingen), trein (versshuttle) en boot (export naar Engeland).

Van de Nederlandse export van verse groenten en fruit ging in 1999 39% van het totale Nederlandse volume naar Duitsland, 13% naar het UK, 5% naar Frankrijk en 5% naar Zweden en Denemarken. Voor de bloemisterij zijn deze cijfers (naar waarde) 39%, naar Duitsland, 12% naar het UK, 14% naar Frankrijk en 5% naar Zweden en Denemarken. Voor de Duitse markt zijn met name Midden en Zuid-Duitsland van belang. Hier wonen immers de meeste consumenten

Het grootste deel van goederenstroom bestemd voor de export loopt vanaf de veilingen (of veilingsterreinen of terreinen in de directe nabijheid) in oostelijke en vooral zuidelijke richting naar de belangrijkste Europese afzetmarkten (Midden- en Zuid Duitsland, UK, Frankrijk). De intercontinentale goederenstromen lopen voor een zeer groot deel via Schiphol, Rotterdam of Antwerpen.

4. Transport van producten tussen de verschillende veilingen en distributiepunten

Over de omvang en de route van dit transport is nog weinig bekend. Het is vooral van belang om het sortiment van exporteurs en grootwinkelbedrijven te verbreden. Het transport zal vooral plaatsvinden tussen de kleinere en de grotere veilingen en tussen de veilingen en de distributiecentra.

De belangrijkste veilingen en distributiecentra van supermarktketens liggen in West, Midden en Zuid Nederland. West Nederland heeft een belangrijke collecterende functie (op veilingterreinen of in de directe nabijheid) vanwege de nabijheid van Rotterdam en Schiphol.

Personenvervoer

1. Woon-en werkverkeer en zakelijk verkeer

Per hectare werken er gemiddeld 3-6 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. Uit oogpunt van productkwaliteit en werkklimaat wordt vooral in de zomermaanden vroeg begonnen. Dit vormt tezamen met de ligging van de bedrijven een knelpunt voor het gebruik van openbaar of collectief vervoer. De praktijk is dat veel werknemers met eigen vervoer komen.

Tuinders zullen zich ook regelmatig moeten oriënteren op nieuwe ontwikkelingen. Daarvoor zullen zij een aantal keren per jaar naar de grote (veiling-) centra reizen.

3.2 Ontwikkelingen op het gebied van verkeer en vervoer

De noodzakelijke 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.

De volgende ontwikkelingen op het vlak van agro-logistiek glastuinbouw zijn relevant:

- Een toenemend deel van de fysieke distributie zal bepaald worden door ketenomkering, waarbij het proces start bij kassascanning. De consument zal meer informatie vragen en krijgen over het product en de productiewijze.
- 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. Voor de glasgroententeelt liggen hier meer mogelijkheden dan voor de bloemisterij. Door de grote diversiteit in aanbod, vraag en handelskanalen blijft de fysiek-collecterende functie, dus ook de veiling, van eminent belang. Wel zal de groothandel meer de rol van makelaar en organisator gaan vervullen.
- Bij de bloemisterij zal de klokfuncties versterkt en uitgebreid 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. Rechtstreekse afzet door bemiddeling en contractteelt zal beperkt blijven. Dit in tegenstelling tot de glasgroenten waarbij verkoop via overeenkomsten en rechtstreekse levering aan de afnemer steeds belangrijker worden. Wel zal er ook in de bloemisterij meer in de eindverpakking aangeleverd gaan worden.

- Het benodigde vrachtvolume zal toenemen doordat producten steeds meer in de eindverpakking worden aangeleverd.
- Productstromen zullen zich meer rechtstreeks van productiegebied naar afzetgebied bewegen, met name bij de glasgroenten. Distributiecentra en logistieke servicecentra zullen een belangrijker schakel worden in het transport van producent naar consument.
- Toename van verkoop door alternatieve afzetkanalen, zoals e-commerce, thuisbezorging, verkoop bij benzinestations, bouwmarkten en avondwinkels.

Gevolgen voor de toekomstige vervoerstroom van glastuinbouwproducten

De logistiek van (verse) glastuinbouwproducten is op dit moment zeer sterk afhankelijk van het vervoer over de weg. Alleen voor export buiten de EU wordt veel gebruik gemaakt van het vliegtuig. Vervoer over water wordt vooralsnog door de sector als minder geschikt gezien. Voor afzetmarkten op meer dan 500 kilometer is de trein een mogelijkheid, mits sprake is van snelle en efficiënte verbindingen.

Bij groenten (en fruit) kan door het ontkoppelen van het fysieke en administratieve veilproces en door directe verkoop de distributiefunctie verderop in de keten gelegd worden. De collecterende- en distribuerende functie van veilingen en veilingtereinen wordt daardoor minder belangrijk. Hoewel het eindconcept daarvan nog niet is uitgekristalliseerd biedt dit veel meer mogelijkheden voor rechtstreekse transport van bedrijven naar bijvoorbeeld FCC 's (Fresh Consolidation Centers). Voor de bloemisterijproducten blijft door de fijnmazige afzetstructuur de collecterende- distributiefunctie, en dus de fysieke aanvoer, gekoppeld aan de veilingen en de daar aanwezige handelsbedrijven. Nieuwe technologieën en vervoersconcepten bieden wel perspectief, maar toepassing daarvan zal waarschijnlijk relatief beperkt blijven en de totale vervoerstroom per as niet wezenlijk verminderen.

4 Criteria Verkeer en Vervoer

Op basis van de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer en de ontwikkelingen in de glastuinbouwsector is onderstaand overzicht samengesteld. Daarin is af te lezen op welke wijze de keuze van de ligging en de inrichting van een gebied kan bijdragen aan de beleidsdoelstellingen op het gebied van verkeer en vervoer.

Beleidsitem	Relevante ontwikkeling glastuinbouw	Indicator voor beoordeling ligging en inrichting glastuinbouwgebied
Bereikbaarheid		
Benutten bestaande infrastructuur.	Glastuinbouwlocaties genereren grote verkeersstromen.	<ul style="list-style-type: none"> • Verkeersafwikkeling zoveel mogelijk via bestaande infrastructuur
Kwaliteitsnet.	Afzet van de sector glastuinbouw is sterk internationaal geïntereerd. Glastuinbouwproducten zijn tijdskritisch, vragen snel transport en directe verbindingen met Europese transportassen.	<ul style="list-style-type: none"> • Snelle en efficiënte aansluiting op het kwaliteitsnet (zie bijgevoegde kaart in bijlage 4) Zie opmerking op de volgende bladzijde.
Mainports.	Groot belang van mainports voor groente- (Rotterdam) en bloemisterijketen (Schiphol), binden producten van elders aan Nederlandse ketens.	<ul style="list-style-type: none"> • Snelle en efficiënte verbindingen met Schiphol en Rotterdam. Zie opmerking 2 onder deze tabel.
Mobiliteitsmanagement		
Transportpreventie.	Beperken afstand tot toeleveranciers en afzetpunten.	<ul style="list-style-type: none"> • Snelle en efficiënte verbindingen met veilingen, Distributie Centra en toekomstige Fresh Consolidation Centers (zie opmerking 3 op de volgende bladzijde).
Transportefficiency.	Administratieve verkoop, keten integratie, directe levering Verhogen beladingsgraad.	<ul style="list-style-type: none"> • Zoveel mogelijk concentratie van glastuinbouw (grotere omvang gebieden, afstand tot andere concentraties) om bundeling van lading mogelijk te maken. • Faciliteiten voor bundeling van lading en efficiënt vervoer van lading zoals collectief vervoer.
Intermodaal.	Afvoer van glastuinbouwproducten is tijdskritisch en internationaal. Mn. Railvervoer kan voor verre bestemmingen in toekomst rol gaan spelen.	<ul style="list-style-type: none"> • Snelle en efficiënte verbindingen met bestaande en toekomstige intermodale railterminals. Zie opmerking 4 op de volgende bladzijde en bijlage 5.

vervolg tabel op volgende pagina

vervolg tabel vorige pagina

Beleidsitem	Relevante ontwikkeling glastuinbouw	Indicator voor beoordeling ligging en inrichting glastuinbouwgebied
Vervoersmanagement.	Glastuinbouw is arbeidsintensief.	<ul style="list-style-type: none"> • Aansluiting van gebied op openbaar vervoersnet. • Collectieve vervoerfaciliteiten voor personeel. • Goede ontsluiting en voorzieningen voor fietsverkeer.
Veiligheid		
Duurzaam veilig.	Dagelijks grote inkomende en uitgaande verkeersstromen van vrachtwagens (afvoer/aanvoer), bestelwagens (aanvoer materialen) en personenauto's (personeel). Landbouwverkeer in glastuinbouwgebieden is beperkt van omvang.	<ul style="list-style-type: none"> • Zo kort mogelijke afstand tussen glastuinbouwgebied en stroomweg. 2. Interne ontsluiting via veilige wegen (voldoende breed, gescheiden fietspaden) en goede erftoegangswegen (ivm zwaar vrachtverkeer). Zie opmerking 5 onder deze tabel.

- 1) Een snelle en efficiënte aansluiting op het kwaliteitsnet biedt de beste garantie op een snelle afvoer van (tijdkritische) glastuinbouwproducten. Bovendien heeft dit kwaliteitsnet goede aansluitingen op het internationale wegennet. Voor het transport naar de eindbestemming is een goede verbinding met de belangrijke afzetgebieden van belang. Het biedt mogelijkheden om producten elektronisch of bij monster te verkopen en door exporteurs pas te laten opladen op weg naar de eindbestemming. In de toekomst zal dit steeds belangrijker gaan worden. Wat betreft de export van bloemen, planten en glasgroenten over de weg zijn met name de A16/E19 (Benelux/Frankrijk/Spanje/Engeland (kanaaltunnel), A76/E314 (Midden/Zuid-Duitsland, Zwitserland, Oostenrijk, Italië), A67/E34 + A12/E35 (Ruhrgebied, Midden-Duitsland), A1/E30 (Noord-Duitsland/Polen) en A7/A31/E22 (Noord-Duitsland/Scandinavië) van belang. Bijlage 4 geeft een weergave van het kwaliteitsnet goederen.
- 2) Glastuinbouwgebieden moeten een snelle en efficiënte verbinding hebben met de mainports. Dit vanuit het oogpunt van reductie van kilometers en het reduceren van de tijd tussen productie en afzet. Schiphol blijkt vooral van belang voor de sierteeltsector om jaarrond een breed assortiment te kunnen leveren en om in speciale bestellingen te voorzien. Schiphol heeft voor de sierteeltsector een duidelijke positieve invloed op afzetmogelijkheden en concurrentiepositie. Frequentie van vrachtluchten en aantal bestemmingen is daarbij van meer belang dan vliegtuigen met een grotere capaciteit. De Rotterdamse haven speelt een belangrijke rol bij het samenstellen van een totaalpakket groenten & fruit. Rotterdam en de Nederlandse (glas) tuinbouw in het westen, alsmede (Europese) fruitimporteurs, gevestigd in Barendrecht, versterken elkaar. Import blijft noodzakelijk om een compleet pakket te kunnen aanbieden. Een goede aansluiting versterkt de concurrentiepositie van deze mainports (LEI rapport 3.99.01).
- 3) Bij de bloemisterij wordt ongeveer 90% via de veilingen afgezet. De drie veilingen in het westen van het land zijn daarbij veruit het belangrijkste. Afzet op regionale veilingen is maar voor een beperkt aantal bedrijven en dan meestal slecht voor een deel van de productie mogelijk. Er moet dus onderscheid gemaakt worden naar regionale veilingen en de grote exportveilingen Verenigde Bloemenveilingen Aalsmeer, Holland en Flora. Door de grote diversiteit in aanbod, vraag en handelskanalen blijft de fysiek-collecterende functie, dus ook de veiling, bij de bloemisterij van eminent belang. Bij de groenten zijn er meer mogelijkheden om al of niet via bemiddeling van de veiling de producten rechtstreeks naar de versdistributiepunten van de grote supermarktketens te brengen. Bovendien heeft de grootste veilingorganisatie The Greenery meerdere aanvoerpunten.

- 4) Glastuinbouwgebieden moeten een snelle en efficiënte verbinding met bestaande en toekomstige kwalitatief goede railterminals. Binnenvaartterminals zijn op dit moment voor de glastuinbouw niet van belang, omdat vervoer over water geen alternatief is. Voor het vervoer per railterminal zal een inschatting moeten worden gemaakt of de nabijgelegen terminal in de toekomst de voor het vervoer van glastuinbouwproducten benodigde diensten kan leveren. Dit is met name afhankelijk van het aantal verbindingen en de frequentie van de verbindingen. Een terminal, die nu al veel goederen vervoert, biedt meer mogelijkheden om glastuinbouwproducten mee te laten liften op al bestaande shuttleverbindingen. Bijlage 5 geeft een overzicht van railterminals in en om Nederland.
- 5) In het kader van Duurzaam Veilig is het onderliggende wegennet gecategoriseerd. Gezien de relatief omvangrijke goederenstromen, die per vrachtwagen worden vervoerd, is het vanuit het oogpunt van veiligheid van belang dat deze vrachtwagens over zo kort mogelijk afstand via erfontsluitingswegen en gebiedsontsluitingswegen naar een stroomweg worden geleid. Dit zijn wegen bedoeld voor een continue, ongestoorde verkeersafwikkeling met een relatief hoge snelheid; gescheiden rijrichtingen, overstekend en kruisend verkeer ontbreekt en er is een relatief homogene groep weggebruikers. Voor de interne ontsluiting van het glastuinbouwgebied zal rekening moeten worden gehouden met zwaar vrachtverkeer en het voorkomen van sluipverkeer.

Bijlage 1 Samenstelling van de begeleidingscommissie

De begeleidingscommissie was als volgt samengesteld:

- Carmen Peletier (Ministerie van Verkeer en Waterstaat),
- Anja van Gernerden (Ministerie van LNV, Directie Landbouw),
- Han Vermeer (Ministerie van LNV, Directie Groene Ruimte en Recreatie),
- Henk de Jong (Ministerie van LNV, Directie Industrie en Handel),
- Martin Zimmerman (Ministerie van LNV, Directie Industrie en Handel).

Bijlage 2 Korte schets van de sector glastuinbouw

De sector glastuinbouw is met een productiewaarde van ruim 10 miljard en een werkgelegenheid van 100.000 personen (direct en indirect) een belangrijke agrarische sector. De sector bestaat uit twee deelsectoren nl. glasgroenten en bloemisterij. De laatste kan weer onderverdeeld worden in snijbloemen en planten. De ruim 10.000 ha glas neemt de laatste jaren licht toe en is grotendeels geconcentreerd in één groot internationaal centrum (Zuid-Hollands Glasdistrict) , twee kleinere internationale centra (Aalsmeer e.o. en Venlo e.o.) en een aantal kleinere regionale centra. Toelevering, afzet (veilingen), handel en gespecialiseerde dienstverlening is ook grotendeels geconcentreerd in deze centra. De bedrijven zijn over het algemeen gespecialiseerd op één product en nemen in omvang nog steeds toe. Kenmerk is dat het gaat om dagverse producten. Dit stelt op het gebied van kwaliteit en snelheid hoge eisen aan het logistieke proces. Dit proces begint op het primaire bedrijf en eindigt bij de consument en omvat alle daartussen gelegen schakels. 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).

De marktsituatie is in de negentiger jaren in vergelijking met de periode daarvoor sterk gewijzigd. 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. Er is sprake van ketenomkering wat grote gevolgen heeft voor de bestaande logistieke structuren.

Bloemisterij

De verhandeling van bloemisterijproducten wordt bijna geheel (92%) door 3 van de 7 veilingen verzorgd. Dit zijn VBA, Holland en Flora, die alle drie in de Randstad liggen. 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 (cijfers 1997). 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.

De aanvoer van bloemisterijproducten vindt in de onmiddellijke nabijheid van de veiling met veel eigen vervoer plaats (kleine vrachtauto's, bestelwagens, personenauto's met aanhanger). Steeds meer tuinders stappen echter over op collectief transport voor het vervoeren van de producten naar de veilingen. Met name geldt dit voor de (deels nieuwe) gebieden die verder van de grote veilingen in het westen afliggen. Schiphol is een belangrijke luchthaven als het gaat om de aanvoer van uitgangsmateriaal, bloemen en planten uit landen buiten Europa.

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 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.

Glasgroenten

Door de ontwikkelingen op de markt wordt de concurrentie in West-Europa (EU) steeds meer beheerst door de kostprijs. Een beperkt aantal grootwinkelbedrijven in de voornaamste afzetlanden vervult een dominante rol in de keten. Ze stellen hoge eisen aan kwaliteit, milieuvriendelijke productiewijze, presentatie, leveringstijdstip en zo mogelijk lage prijzen voor vaste hoeveelheden voor de langere termijn. Als reactie daarop is enkele jaren geleden de Greenery opgericht, ontstaan uit de belangrijkste veilingen. '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. Daarnaast heeft een groot aantal telers, al of niet georganiseerd in telersverenigingen, de afzet zelf ter hand genomen met het doel

tot een betere profilering en prijsvorming voor hun producten te komen. De oude logistieke keten producent-veiling-retailer-detailhandel-consument wordt daardoor steeds minder vanzelfsprekend en neemt aan belang af. 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 grote invoer van groenten en fruit ter waarde van 2,5 miljard via Rotterdam vormt een aanvulling op het Nederlandse assortiment of dient om jaarrond te kunnen leveren.

Bijlage 3 Locaties van glasgroentenveilingen, bloemisterijen en versdistributiecentra

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

Veilingen bloemisterij (snijbloemen en potplanten)

1. Aalsmeer
2. Bloemenveiling Holland locatie Naaldwijk
3. Bloemenveiling Holland Locatie Bleiswijk
4. Bloemenveiling Flora te Rijsburg
5. Bloemenveiling Zuid oost Nederland (ZON) te Grubbenvorst
6. Bloemenveiling Eelde (regionale betekenis)
7. Bloemenveiling Vleuten (regionale betekenis)
8. Bloemenveiling Oost Nederland (VON) te Bemmelen (regionale betekenis)
9. Bloemenveiling Neuss Duitsland (regionale betekenis)
10. Bloemenveiling Straelen Duitsland (regionale betekenis)

Overzicht van de distributiecentra van de grootste drie Nederlandse supermarktketens. Gezamenlijk bedraagt het marktaandeel van deze drie ca. 63 %

- 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'.
- Laurus (marktaandeel 24%):
Beilen; Veenendaal; Waddinxveen; Den Bosch; Someren; Hoogeveen; Hoofddorp; Den Haag; Ede.
- Schuitema (marktaandeel 11%):
Woerden; Raalte; Gieten; Heerenveen; Elst; Son; Krabbendijk.

Bijlage 4 Kwaliteitsnet Goederen: wegennet



Bijlage 5 Overzicht railterminals

Intermodale inland terminals

Overzicht belangrijkste (onder andere) op continentaal vervoer gerichte railterminals

- Coevorden
- Almelo
- Ede
- MTC Valburg (plan)
- Rotterdam Haven, diverse (aansluitend op maritiem vervoer)
- Venlo/Born
- Antwerpen, diverse
- Ruhrgebied, diverse
- Genk (België)
- Amsterdam (aansluitend op maritiem vervoer)
- Hoofddorp/Schiphol (plan)
- Veendam/Leeuwarden
- Eindhoven/Acht

Bijlage 6 Grafische weergave van verkeer- en vervoersaspecten voor glastuinbouwgebieden

De mate waarin de ligging en de inrichting van nieuwe glastuinbouwgebieden bijdragen aan de beleidsdoelen op het vlak van verkeer- en vervoer kunnen grafisch in een cirkeldiagram, bestaande uit zeven segmenten, aangegeven worden.

1. Bereikbaarheid/mainports	Snelle en efficiënte verbindingen met mainports Rotterdam en Amsterdam-Schiphol;
2. Bereikbaarheid/kwaliteitsnet	Snelle en efficiënte verbindingen met het kwaliteitsnet (Zuid-Oost, Oost, Zuid en beperkt Noord-Oostcorridors). Ligging van gebieden t.o.v. grote metropolen in NW-Europa;
3. Bereikbaarheid/benutten bestaande infrastructuur	Verkeersafwikkeling zoveel mogelijk via bestaande infrastructuur;
4. Mobiliteitsmanagement/transportpreventie	Snelle en efficiënte verbindingen met veilingen (grote veilingen in het westen/regionale veilingen) en retail distributiecentra;
5. Mobiliteitsmanagement/intermodaal	Snelle en efficiënte verbindingen met (boven) regionale en buitenlandse railterminals;
6. Mobiliteitsmanagement/vervoersmanagement	Aanbieden alternatieven voor personenautovervoer;
7. Veiligheid/duurzaam veilig	Veilige weg-infrastructuur in het glastuinbouwgebied zelf en naar ontsluiting op stroomweg;

Tekst bij kaart 1

Belangrijkste gebieden waar nieuwvestiging van glastuinbouw plaatsvindt of zou kunnen plaatsvinden. Locaties 1 t/m 10 staan vermeld in het Bestuurlijk afspraken kader herstructurering glastuinbouw van 6 januari 2000.