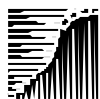


Pilotprojecten agrologistiek 2004

Advies aan het secretariaat van het Platform voor de Agrologistiek

Jos Boomaerts, EC-LNV
Pim Bruins, EC-LNV
Joop Reinders, EC-LNV
Dik Rouwenhorst, RWS Adviesdienst Verkeer en Vervoer



landbouw, natuur en
voedselkwaliteit

© 2004 Expertisecentrum LNV, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Rapport EC-LNV nr. 2004/341
Ede, 2004

Teksten mogen alleen worden overgenomen met bronvermelding.

Deze uitgave kan schriftelijk of per e-mail worden besteld bij het Expertisecentrum LNV onder vermelding van code 2004/341 en het aantal exemplaren. De kosten per exemplaar bedragen € 5,-. Een factuur wordt meegestuurd bij de bestelling.

Oplage 50 exemplaren

Samenstelling Jos Boomaerts, Pim Bruins, Joop Reinders en Dik Rouwenhorst

Druk Ministerie van LNV, directie IFA/Bedrijfsuitgeverij

Productie Expertisecentrum LNV
 Bedrijfsvoering/Vormgeving en Presentatie
 Bezoekadres : Horapark, Bennekomseweg 41
 Postadres : Postbus 482, 6710 BL Ede
 Telefoon : 0318 822500
 Fax : 0318 822550
 E-mail : Balie@minlnv.nl

Voorwoord

Van het goederenvervoer over de weg in Nederland is ongeveer éénderde deel gerelateerd aan de agrarische sector. Bovendien stijgt het aantal logistieke bewegingen op dit gebied nog steeds sterk. Om in de toekomst de problemen op het gebied van de agrologistiek het hoofd te kunnen bieden, hebben de ministers van LNV, V&W en VROM in de Visie op de Agrologistiek en in stukken ter voorbereiding van de nota Ruimte, de wenselijkheid van Agri Business Parken verwoord.

Bij de behandeling van de Visie in de Tweede Kamer drong deze er unaniem op aan dat op korte termijn een tiental pilots moesten worden gefaciliteerd die het gedachtegoed in deze visie verder vorm zouden geven.

In de Staatscourant van 6 november 2002 is aan bedrijven, gemeenten en provincies de mogelijkheid opengesteld zich aan te melden voor deze pilots en een beroep te doen op de overheid en het Platform voor de Agrologistiek, om hiervoor faciliteiten te verlenen. In eerste instantie werden 29 projecten aangemeld. Mede op basis van het advies uitgebracht door het Expertisecentrum van LNV en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (EC rapport nr2003/190V) werd aan 9 projecten een zogenaamde A-status toegekend en aan 11 een B-status.

In de loop van 2003 en 2004 dienden zich drie nieuw projecten aan. De secretaris van het Platform voor de Agrologistiek, heeft in september 2004 opnieuw aan het Expertisecentrum van het Ministerie van LNV (ECLNV) en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van het Ministerie van V&W verzocht een zo objectief mogelijke beoordeling, cq waardering van deze drie projecten uit te voeren.

In dit rapport wordt van de werkwijze en de resultaten van deze beoordeling verslag uitgebracht. Dit resultaat wordt met advies aangeboden aan de secretaris van het Platform voor de Agrologistiek. Deze rapportage is daarmee de bouwsteen voor heldere afwegingen in het advies inzake de keuze van pilotprojecten aan het Platform Agrologistiek.

Ir. H de Wilde
Waarnemend directeur Expertisecentrum LNV

Drs. D.J. Rouwenhorst
Rijkswaterstaat Adviesdienst
Verkeer en Vervoer

Inhoudsopgave

1	Aanleiding en Werkwijze	7
1.1	Aanleiding	7
1.2	Werkwijze	7
2	De beoordeelde projecten	9
2.1	UnitNet	9
2.2	California Streaming	9
2.3	Onder De Groene Hoed	10
3	Beoordeling en Advies	11
3.1	UnitNet	11
3.2	California Streaming	11
3.3	Onder De Groene Hoed	12
Bijlage 1	Criteria voor beoordeling van de pilots	13
Bijlage 2	De integrale beoordeling per project	15

1 Aanleiding en werkwijze

1.1 Aanleiding

Als uitwerking van de Visie op de Agrologistiek kunnen pilots worden gefaciliteerd, die het gedachtegoed in deze visie verder vorm geven. In de Staatscourant van 6 november 2002 is aan bedrijven, gemeenten en provincies de mogelijkheid opengesteld zich aan te melden voor deze pilots en een beroep te doen op de overheid en het Platform voor de Agrologistiek, om hiervoor faciliteiten te verlenen. In eerste instantie werden 29 projecten aangemeld, waarvan er 9 de zogenaamde A-status werd toegekend en aan 11 een B-status. In de loop van 2003 en 2004 dienden zich drie nieuw projecten aan.

Werkende weg, bij de implementatie van de Visie op de Agrologistiek via pilotprojecten (Tweede Kamer febr. 2002) vallen projecten af, veranderen sommige gedeeltelijk van karakter en van naam en worden nieuwe geïdentificeerd en aangemeld als project. Voor de laatste twee groepen bestaat de behoefte om ze te toetsen aan de criteria zoals die zijn verwoord in de oproep in de Staatscourant van 6 november 2002, en ook te beoordelen op hun bijdrage aan de beleidsdoelstellingen, die relevant bleken te zijn tijdens het proces tot nu toe.

1.2 Werkwijze

Vorming van een adviesgroep

Er is een projectgroep gevormd uit medewerkers van het Expertisecentrum LNV (EC-LNV) van het ministerie van LNV en de Adviesdienst Verkeer en Vervoer (AVV) van het ministerie van Verkeer en Waterstaat met als opdracht advies uit te brengen aan het secretariaat van het Platform voor de Agrologistiek. De adviesgroep heeft dat onafhankelijk en zo objectief mogelijk gedaan.

De projectgroep bestond uit:

Joop Reinders	Expertisecentrum LNV
Jos Boomaerts	Expertisecentrum LNV
Pim Bruins	Expertisecentrum LNV
Dick Rouwenhorst	Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer

Opstellen van beoordelingscriteria en onderliggende indicatoren

Aan de hand van de criteria zoals genoemd in de Staatscourant van 6 november 2002, de ervaringen opgedaan bij de eerdere advisering over de huidige pilots en de ontwikkelingen in de beleidsdoelstellingen, worden de criteria belegd met indicatoren met als doel de beoordeling inzichtelijker te maken (zie bijlage 1).

Het opstellen van deze indicatoren vond plaats op basis van de expertise van de leden van de adviesgroep met terugkoppeling naar het secretariaat van het Platform.

Opstellen van het advies aan het secretariaat van het Platform

Middels één plenaire bijeenkomst stelde de adviesgroep het advies op, dat uitgebracht wordt aan het secretariaat van het Platform voor de Agrologistiek.

2 De beoordeelde projecten

De drie beoordeelde projecten zijn ingediend onder de volgende titels:

2.1 UnitNet

Het doel van UnitNet is het introduceren van een effectief en efficiënt netwerksysteem in het goederenvervoer, dat gerealiseerd wordt door middel van samenwerking tussen verschillende transportmodaliteiten en verladende partijen.

UnitNet staat voor : United (alle modaliteiten samen) en Netwerken (denkend in logistieke systemen en netwerken). Op dit moment is sprake van een grote concurrentie tussen ondernemingen in dezelfde modaliteit en tussen modaliteiten onderling. Via UnitNet wordt een concept in praktijk gebracht waarbij bedrijven samenwerken, zowel horizontaal als verticaal in de keten. De bedrijven opereren niet als concurrenten maar als partners die gezamenlijk de groei van het goederenvervoer opvangen. De maatschappelijke voordelen bestaan uit transportbesparing met als gevolg minder CO2 uitstoot en minder transportkilometers.

Om de problemen met het wegvervoer vanuit Spanje naar Noord-Europa te omzeilen, heeft een consortium van 10 ondernemers inmiddels een eerste pilotproject achter de rug. Het gaat er om sinaasappels per schip naar Rotterdam te transporteren.

Inmiddels wordt op deze manier ca 300.000 (veelal buitenlandse) vrachtritten bespaard.

- Van het Platform wordt in eerste instantie draagvlak verwacht.

2.2 California Streaming

Werknaam: Het Nieuwe Gemengde Bedrijf

In Greenport Venlo wordt een project ontwikkeld waarbij een cluster van vijf of zes ondernemers een gemeenschappelijk reststromen bedrijf exploiteert. De werknaam hiervan is "California Streaming" / "Nieuw Gemengd Bedrijf". Het accent hierbij ligt op andere vormen van productie en vervoer, minder transport en meer duurzaamheid.

Het agrologistieke cluster rond Venlo staat genoemd als één van de vijf "Greenports" in de nota Ruimte. De integratie van dierlijke en plantaardige productie, die geambieerd wordt, betekent een belangrijke potentiële uitbreiding van de Greenports, die nu louter op plantaardige productie zijn gericht.

Van het platform wordt gevraagd:

- Advies te geven over alle logistieke aspecten van deze grootschalige clustering (zowel intern als extern).
- Hulp te geven bij voldoen aan wetgeving. Eventueel het creëren van ruimte in wet- en regelgeving voor deze systeeminnovatie.
- Hulp in de communicatie naar het maatschappelijke veld.
- Te voorzien in een voorzitter voor de stuurgroep die het project langs de klippen loodst.

2.3 Onder De Groene Hoed

Met het project De Groene Hoed wordt beoogd een centrum te maken waarin een aantal initiatieven van verbrede landbouw worden gerealiseerd. De basis van de aanpak is een local to local distributie via een strakke commerciële organisatie. Streekgebonden landbouwproducten en duurzaam landschapsbeheer in combinatie met toeristische, recreatieve en zorgactiviteiten kunnen van hieruit worden georganiseerd.

Clustering van agrarische bedrijven die de vermarkting in eigen hand nemen verkort de lijnen tussen producent en consument. Op logistiek gebied betekent de realisatie van dit centrum een verkorting van de lijnen tussen stad en platteland.

De verplaatsing van de veemarkt vanuit het centrum van Purmerend naar de beoogde locatie is een belangrijke stimulans voor dit project.

Van het Platform wordt gevraagd:

- Steun van het Platform bij het invullen van kennisleemtes en zo mogelijk hoogwaardige metingen.
- Vergroting van het draagvlak zowel op inhoudelijk, organisatorisch, bestuurlijk en financieel gebied.

3 Beoordeling en Advies

De werkgroep kwam bij de beoordeling van de projecten tot het volgende resultaat: (Voor een goed inzicht in de argumenten waarop het advies is gebaseerd, zijn in bijlage 2 integraal de ingevulde beoordelingsformats weergegeven).

3.1 UnitNet

Het initiatief beschreven in UnitNet bevat aantrekkelijke elementen door het verbinden van meerdere vervoersmodaliteiten en het leggen van verbanden met de agro verladingswereld. Ook kan de samenwerking van vervoerders leiden tot transportpreventie. Het is wel de vraag of dit ook voor Nederland geldt. De binnenlandse component van het verbinden van meerdere vervoersmodaliteiten is summier uitgewerkt. Het project heeft wel de potentie om bij te dragen aan de doelstellingen clusteren en verbinden. De toegepaste criteria (die zijn ontleend aan de oproep in de staatscourant van 6 november 2002) zijn niet toegesneden op de Europese context van het project.

Op zich is het innoverende gehalte van het project betrekkelijk laag.

Ook is de aanvraag niet erg concreet ten aanzien van de hulpvraag aan het Platform. Over de werkelijke bijdrage aan de doelstellingen van de Visie op de Agrologistiek is meer informatie gewenst.

De projectgroep adviseert op basis van de gehanteerde criteria UnitNet op te nemen als pilot met de B-status.

3.2 California Streaming

Gelet op het bestuurlijk en technologisch sterk innovatieve karakter van het project California Streaming/Het Nieuwe Gemengde Bedrijf, verdient het opgenomen te worden als pilot met de A status, maar is nadere uitwerking een vereiste. Deze is noodzakelijk op de volgende punten:

- Een onafhankelijke risico-analyse op het gebied van diergezondheid.
- Een risico-analyse ten aanzien van voedselveiligheid bij het verknopen van reststromen.

Voor een goed inzicht in de argumenten waarop het advies is gebaseerd volgen hier integraal de ingevulde beoordelingsformulieren.

- Een kwantificering van de logistieke gevolgen en de uiteindelijk overblijvende afvalstromen en restproducten.
- In beeld brengen van de gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit (lieft letterlijk!).
- Aangeven van het draagvlak in de samenleving en de betekenis van de hulpvraag ten aanzien hiervan voor het Platform.
- Inzicht in mogelijke conflicten met regelgeving.
- Een businessplan per deelnemer en van het totale project.

3.3 Onder De Groene Hoed

Naar de mening van de beoordelaars is Onder de Groene Hoed een uitstekend project in het kader van de Plattelandsontwikkeling, maar met deze beschrijving niet direct een voorbeeld als pilot Agrologistiek. Daarom wordt geadviseerd dit project (nog) niet op te nemen als pilot-project voor de Agrologistiek. De meerwaarde voor de doelstellingen van de Visie op de Agrologistiek lijkt gering. Logistieke aspecten moeten daarvoor beter worden beschreven en gekwantificeerd. Bijvoorbeeld ten aanzien van de distributie- en consolidatiefunctie. Wanneer hieruit toch voordelen mochten blijken, dan is de status van B project te overwegen. De hulpvraag dient dan te worden verduidelijkt.

Bijlage 1 Criteria voor beoordeling van de pilots

Naam van het project

Indicatoren	Beoordeling
<p>1 Transportbesparing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderd transport in gehele keten. Geringe afwenteling op andere sectoren, gebieden, knooppunten en knelpunten. • Verminderd transporten van levende dieren. • Stil en schoon vervoer, vermindering milieudruk (CO₂). • Verhoogt logistieke efficiency; (kilometers, kg, volume). • Transportpreventie. • Verkeersveiligheid 	
<p>2. Verbetering ruimtelijke kwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuinig en verantwoord ruimtegebruik. • Verantwoorde inpassing van de activiteiten. • Verbetering kwaliteit van het landelijk gebied, landschappelijke kwaliteit, ontsnippering, versterking van natuur. • Levert hoogwaardige bruikbare ruimte op. • Verhoogt leefbaarheid groene ruimte, sociaal-economische gevolgen voor het landelijk gebied. • Toepasbaarheid van ruimte voor ruimte principe (verplaatsbaarheid vanaf ongewenste locaties naar plaats voor gewenste activiteiten. • Invloed op verkeersveiligheid. 	
<p>3. Gericht op praktische realisatie, navolgbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concreet plan of in uitvoering. • Actualiteit, tijdshorizon (Kan schop de grond in?). • Draagvlak, machtsverhoudingen, zijn alle relevante partijen betrokken? • Economisch perspectief, duurzaamheid, concurrentiekracht van de sector. • Zijn voordelen gekwantificeerd? • Voorbeeldverwerking voor de sector. Herkenbaarheid van de problematiek, oplossingsgerichtheid, toepasbaarheid. 	

<p>4. Ketenbenadering, maar initiatief komt uit de markt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versterkt concurrentiepositie agrofood-complex. • Verbeterd transparantie in de keten, betrouwbaarheid versleveranties, bereikbaarheid, voedselveiligheid. • versterking netwerk, legt nieuwe relaties tussen ketens, ketenschakels en sectoren. • Regie-functie is duidelijk herkenbaar (trekker van de pilot). • Ingediend door bedrijfsleven: Mate van samenwerking met overheden. • Ingediend door anderen: Mate waarin bedrijfsleven is betrokken. 	
<p>5. Innovatief karakter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebruikt meerder modaliteiten. • Nieuwe verbindingen tussen toelevering, productie, agrofoodindustrie, transport en distributie. • Innovativiteit in logistiek en transport, technologie, ICT, tracking en tracing, vervanging fysiek transport door virtueel (regiefunctie). • (Mogelijkheid van) extra innovatieslag 	
<p>6. Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is “trekker” aanwezig, parkmanagement, regisseur? • Is hulpvraag duidelijk omschreven? • Leent project zich voor koppeling met andere projecten? • Conflicteert niet met overige beleidsdoelstellingen van de rijksoverheid? • Heeft toegevoegde waarde als pilot voor implementatie Visie Agrologistiek? • Ontvangt andere gelden of steun 	
<p>Advies Wel of niet opnemen als pilot. Als A of als B project. Motivering van het advies. Eventuele aanbevelingen tot aanpassing van het projectvoorstel en/of aanvraag.</p>	

Bijlage 2 De integrale beoordeling per project

Voor een goed inzicht in de argumenten waarop het advies is gebaseerd volgen hier integraal de ingevulde beoordelingsformulieren.

Naam van het project: UnitNet

Indicatoren	Beoordeling
<p>1. Transportbesparing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderd transport in gehele keten. Geringe afwenteling op andere sectoren, gebieden, knooppunten en knelpunten. • Verminderd transporten van levende dieren. • Stil en schoon vervoer, vermindering milieudruk (CO₂). • Verhoogt logistieke efficiency; (kilometers, kg, volume). • Transportpreventie. • Verkeersveiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Door samenwerking minder transport in de keten, maar het is niet duidelijk of dit ook in Nederland wordt gerealiseerd of alleen in het buitenland. • Hogere logistieke efficiency door samenwerking draagt bij aan transportpreventie in de keten. • Inzet van meerdere modaliteiten zoals binnenvaart, short sea. • Minder milieudruk door UnitNet.
<p>2. Verbetering ruimtelijke kwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuinig en verantwoord ruimtegebruik. • Verantwoorde inpassing van de activiteiten. • Verbetering kwaliteit van het landelijk gebied, landschappelijke kwaliteit, ontsnippering, versterking van natuur. • Levert hoogwaardige bruikbare ruimte op. • Verhoogt leefbaarheid groene ruimte, sociaal-economische gevolgen voor het landelijk gebied. • Toepasbaarheid van ruimte voor ruimte principe (verplaatsbaarheid vanaf ongewenste locaties naar plaats voor gewenste activiteiten). • Invloed op verkeersveiligheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Niet inzichtelijk, maar het verbinden van meerdere modaliteiten kan leiden tot een beter gebruik van de infrastructuur.
<p>3. Gericht op praktische realisatie, navolgbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concreet plan of in uitvoering. • Actualiteit, tijdshorizon (Kan schop de grond in?). • Draagvlak, machtsverhoudingen, zijn alle relevante partijen betrokken? • Economisch perspectief, duurzaamheid, concurrentiekracht van de sector. • Zijn voordelen gekwantificeerd? • Voorbeeldverwerking voor de sector. • Herkenbaarheid van de problematiek, oplossingsgerichtheid, toepasbaarheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Unitnet is reeds in uitvoering. • Relevante partijen zijn betrokken. Mate van commitment is onduidelijk. • UnitNet kan de concurrentiekracht van met name de kleine ondernemingen in de vervoerssector verbeteren doordat men elkaars sterkten benut. • Onderbouwing van de kwantificering van de voordelen is niet sterk. • Heeft voorbeeldwerking voor vervoerssector, de navolgbaarheid lijkt vrij groot.

<p>4. Ketenbenadering, maar initiatief komt uit de markt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versterkt concurrentiepositie agrofood-complex. • Verbeterd transparantie in de keten, betrouwbaarheid versleveranties, bereikbaarheid, voedselveiligheid. • versterking netwerk, legt nieuwe relaties tussen ketens, ketenschakels en sectoren. • Regie-functie is duidelijk herkenbaar (trekker van de pilot). • Ingediend door bedrijfsleven: Mate van samenwerking met overheden. • Ingediend door anderen: Mate waarin bedrijfsleven is betrokken. 	<ul style="list-style-type: none"> • UnitNet kan tot betere vervoersdienst voor agro leiden. Op dit moment voornamelijk nog voor geïmporteerde producten. Binnen het totale Agrocomplex speelt import echter een belangrijke rol. • Het is onduidelijk of UnitNet de ketentransparantie en betrouwbaarheid verbetert. Ook niet aan UnitNet gelieerde partijen zijn in staat een met UnitNet vergelijkbaar vervoersproduct te leveren. • Er is versterking van het netwerk.
<p>5. Innovatief karakter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebruikt meerder modaliteiten. • Nieuwe verbindingen tussen toelevering, productie, agrofoodindustrie, transport en distributie. • Innovativiteit in logistiek en transport, technologie, ICT, tracking en tracing, vervanging fysiek transport door virtueel (regiefunctie). • (Mogelijkheid van) extra innovatieslag 	<ul style="list-style-type: none"> • Het is een procesinnovatie omdat meerdere modaliteiten zijn betrokken. • Verbindingen blijven beperkt tot binnen de vervoerssector, de verladers blijven buiten beeld. • Voorstel is niet uniek en daarmee niet echt innovatief. • Mogelijkheid voor innovatieslag is zeker aanwezig, vooral wanneer het een omslag in denken betekent vanuit de transporteurs in wegvervoer naar combinatie met meerdere modaliteiten. Daarvoor moet het gebruik van meerdere (binnenlandse) modaliteiten wel verder worden uitgewerkt. Uitbreiding tot het agronetwerk kan voordelen leveren voor agrofoodindustrie en versleveranties.
<p>6. Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is “trekker” aanwezig, parkmanagement, regisseur? • Is hulpvraag duidelijk omschreven? • Leent project zich voor koppeling met andere projecten? • Conflicteert niet met overige beleidsdoelstellingen van de rijksoverheid? • Heeft toegevoegde waarde als pilot voor implementatie Visie Agrologistiek? • Ontvangt andere gelden of steun 	<ul style="list-style-type: none"> • Trekker is VERN De Vereniging van Eigen Rijders in Nederland • Hulpvraag = draagvlak = is niet duidelijk omschreven. Bedoeld wordt waarschijnlijk dat het Platform verbreding en verdieping van het netwerk kan geven naar de agrosector en de verladers. • Koppeling met vele projecten mogelijk. Oneigenlijke concurrentie met vervoerders die geen deel uitmaken van UnitNet ligt niet direct voor de hand. • Conflicteert niet met andere rijksdoelstellingen. • Pilot is niet toegespitst op agrovervoer. Belang voor Visie Agrologistiek kan aangescherpt worden.

<p>Advies Wel of niet opnemen als pilot. Als A of als B project. Motivering van het advies. Eventuele aanbevelingen tot aanpassing van het projectvoorstel en/of aanvraag.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Het initiatief beschreven in UnitNet bevat aantrekkelijke elementen door het verbinden van meerdere vervoersmodaliteiten en het leggen van verbanden met de agro verladingswereld. Ook kan de samenwerking van vervoerders leiden tot transportpreventie. Het is wel de vraag of dit ook voor Nederland geldt. De binnenlandse component van het verbinden van meerdere vervoersmodaliteiten is te summier uitgewerkt. Het project heeft wel de potentie om bij te dragen aan de doelstellingen clusteren en verbinden. De toegepaste criteria (die zijn ontleend aan de oproep in de staatscourant van 6 november 2002) zijn niet toegesneden op de Europese context van het project. Op zich is het innoverende gehalte van het project betrekkelijk laag. Ook is de aanvraag niet erg concreet ten aanzien van de hulpvraag aan het Platform. Over de werkelijke bijdrage aan de doelstellingen van de Visie op de Agrologistiek is meer informatie gewenst. • De projectgroep adviseert op basis van de gehanteerde criteria UnitNet op te nemen als pilot met de B-status.
---	--

**Naam van het project: California Streaming
(Het Nieuwe Gemengde Bedrijf)**

Indicatoren	Beoordeling
<p>1. Transportbesparing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderd transport in gehele keten. Geringe afwenteling op andere sectoren, gebieden, knooppunten en knelpunten. • Verminderd transporten van levende dieren. • Stil en schoon vervoer, vermindering milieudruk (CO₂). • Verhoogt logistieke efficiency; (kilometers, kg, volume). • Transportpreventie. • Verkeersveiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Wanneer vestiging van alle deelnemende bedrijven op één bedrijvencomplex plaatsvindt, waarbij fysiek gebruik van afval van het ene bedrijf als grondstof voor de andere bedrijven wordt gerealiseerd, is een, naar verwachting, aanzienlijke transportbesparing te behalen en is ook daardoor de milieudruk lager. • Transportbesparing en milieuvoordeel zijn wel afhankelijk van de schaal van het project en de afstemming tussen de productievolumes van de deelnemende bedrijven op elkaar. Niet duidelijk is of het systeem gesloten is en er toch een grote verwerkingseenheid met in- en uitgaande goederenstromen ontstaat.
<p>2. Verbetering ruimtelijke kwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuinig en verantwoord ruimtegebruik. • Verantwoorde inpassing van de activiteiten. • Verbetering kwaliteit van het landelijk gebied, landschappelijke kwaliteit, ontsnippering, versterking van natuur. • Levert hoogwaardige bruikbare ruimte op. • Verhoogt leefbaarheid groene ruimte, sociaal-economische gevolgen voor het landelijk gebied. • Toepasbaarheid van ruimte voor ruimte principe (verplaatsbaarheid vanaf ongewenste locaties naar plaats voor gewenste activiteiten. • Invloed op verkeersveiligheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Wanneer bestaande productielocaties in het landelijk gebied worden opgeheven, of de voorgestelde opzet wordt aangewend voor oplossing van problemen in de ruimtelijke ordening bij de reconstructie, kan het project bijdragen aan verbetering van de ruimtelijke kwaliteit. Vooral ook omdat hierbij intensieve veehouderij industriematig op een bedrijventerrein wordt bedreven. De aanvraag is hierover niet duidelijk. Wanneer het alleen maar leidt tot uitbreiding van de productie in de intensieve veehouderij (varkens en vleeskuikens), is verbetering van de ruimtelijke kwaliteit niet direct te verwachten, tenzij innovatieve huisvestingsconcepten worden toegepast en er veel aandacht wordt besteed aan de Landschappelijke inpassing, van het naar verwachting industriële complex. Dit is echter niet duidelijk beschreven in de aanvraag. • De sociaal-economische gevolgen voor het gebied worden niet aangegeven.
<p>3. Gericht op praktische realisatie, navolgbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concreet plan of in uitvoering. • Actualiteit, tijdshorizon (Kan schop de grond in?). • Draagvlak, machtsverhoudingen, zijn alle relevante partijen betrokken? • Economisch perspectief, duurzaamheid, concurrentiekracht van de sector. • Zijn voordelen gekwantificeerd? • Voorbeeldverwerking voor de sector. Herkenbaarheid van de problematiek, oplossingsgerichtheid, toepasbaarheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • De aanvraag schetst een plan in onderzoeks- en ontwerpfase en is nog weinig concreet. Wel kan er uit worden afgeleid dat A-pilot “Kuijpers Kip” er deel van uit maakt. • Een vrij groot aantal relevante partijen lijkt bij het plan betrokken te zijn. • Bij de aanvraag ontbreekt een businessplan van de deelnemende bedrijven evenals een onafhankelijke risicoanalyse op het gebied van diergezondheid en voedselveiligheid. • De agro-logistieke voordelen lijken duidelijk aanwezig maar zijn niet gekwantificeerd. • Het maatschappelijk draagvlak staat niet bij voorbaat vast (industriële dierhouderij), maar kan een duidelijke voorbeeldwerking hebben.

<p>4. Ketenenadering, maar initiatief komt uit de markt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versterkt concurrentiepositie agrofood-complex. • Verbeterd transparantie in de keten, betrouwbaarheid versleveranties, bereikbaarheid, voedselveiligheid. • versterking netwerk, legt nieuwe relaties tussen ketens, ketenschakels en sectoren. • Regiefunctie is duidelijk herkenbaar (trekker van de pilot). • Ingediend door bedrijfsleven: Mate van samenwerking met overheden. • Ingediend door anderen: Mate waarin bedrijfsleven is betrokken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Project legt koppelingen tussen ketens, ketenschakels en sectoren. • Het is niet duidelijk of de stofstromen en producten de sectoren daadwerkelijk kunnen verbinden omdat niet duidelijk is omschreven om welke stoffen en om welke hoeveelheden het zal gaan. • Initiatief komt van ondernemers, maar is sterk gestuurd door onderzoek en consultancy. • Regiefunctie : Knowhouse BV (een adviesbureau opgericht door WUR, Universiteit Maastricht en Provincie Limburg). • Trekker is Knowhouse.
<p>5. Innovatief karakter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebruikt meerder modaliteiten. • Nieuwe verbindingen tussen toelevering, productie, agrofoodindustrie, transport en distributie. • Innovativiteit in logistiek en transport, technologie, ICT, tracking en tracing, vervanging fysiek transport door virtueel (regiefunctie). • (Mogelijkheid van) extra innovatieslag 	<ul style="list-style-type: none"> • Bestuurlijk en technologisch sterk innovatief. • Verkeert nog in de verkennings- en planfase. • Er worden nieuwe verbindingen tussen productie en distributie gelegd. • Een extra innovatieslag lijkt nodig voor de reststromen die overblijven na sluiten van de overall kringloop van de deelnemende bedrijven. • Wellicht is ook innovatie in het transport mogelijk. Dit blijkt niet uit de aanvraag. • Bij het verknopen van reststromen vraagt voedselveiligheid extra aandacht. Ook de perceptie van de consument speelt hier een rol. Wil de consument een komkommer die boven een varkensstal is gegroeid?
<p>6. Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is “trekker” aanwezig, parkmanagement, regisseur? • Is hulpvraag duidelijk omschreven? • Leent project zich voor koppeling met andere projecten? • Conflicteert niet met overige beleidsdoelstellingen van de rijksoverheid? • Heeft toegevoegde waarde als pilot voor implementatie Visie Agrologistiek? • Ontvangt andere gelden of steun 	<ul style="list-style-type: none"> • Door de samenwerkende partijen is een procesbewaker/coördinator aangesteld. Trekker is Knowhouse. • Het betreft combinatie van een ander A-project: Kuipers Kip met bestaande projecten (tuinbouw Californië) en ondernemers en heeft relaties met het A-project Klavertje Vier. Minister heeft m.b.t beperkende regelgeving (mestrechten) een “status aparte “ toegezegd. • Het project kan een bijdrage leveren aan het inzichtelijk maken en het oplossen van tegenstrijdige en belemmerende regelgeving. • Project kan evt. leiden tot conflict met bijvoorbeeld mestwetgeving, mestrechten, bodembescherming, diergezondheid en voedselveiligheid. • De hulpvraag is divers (inhoudelijk, bestuurlijk) en kan maatschappelijk beladen zijn (imago versproducten tuinbouw in relatie met “afvalverwerking” en “industriële dierhouderij”) terwijl de meerwaarde voor implementatie van de Visie agrologistiek nog nader uitgewerkt moet worden.

<p>Advies Wel of niet opnemen als pilot. Als A of als B project. Motivering van het advies. Eventuele aanbevelingen tot aanpassing van het projectvoorstel en/of aanvraag.</p>	<p>Gelet op het bestuurlijk en technologisch sterk innovatieve karakter van het project California Streaming/Het Nieuwe Gemengde Bedrijf, verdient het opgenomen te worden als pilot met de A status voor de implementatie van de Visie Agrologistiek. De hulpvraag is divers (inhoudelijk, bestuurlijk) en kan maatschappelijk beladen zijn (imago versproducten tuinbouw in relatie met “afvalverwerking” en “industriële dierhouderij”) terwijl de meerwaarde voor implementatie van de Visie op de Agrologistiek nog nader uitgewerkt moet worden.</p> <p>Daarom moet meer aandacht worden besteed aan een aantal onderwerpen zoals:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Een onafhankelijke risico-analyse op het gebied van diergezondheid. • Een risico-analyse ten aanzien van voedselveiligheid bij het verknopen van reststromen. • De logistieke gevolgen zijn nog niet gekwantificeerd, evenmin als de uiteindelijk overblijvende afvalstromen en restproducten. • De gevolgen voor de ruimtelijke kwaliteit zijn onduidelijk en moeten nog in beeld worden gebracht (lieft letterlijk!). • Het draagvlak in de samenleving en de betekenis van de hulpvraag ten aanzien hiervan voor het Platform. • Inzicht in mogelijke conflicten met regelgeving. • Een businessplan per deelnemer en van het totale project.
--	--

Naam van het project: Onder de Groene Hoed

Indicatoren	Beoordeling
<p>1. Transportbesparing</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verminderd transport in gehele keten. Geringe afwenteling op andere sectoren, gebieden, knooppunten en knelpunten. • Verminderd transporten van levende dieren. • Stil en schoon vervoer, vermindering milieudruk (CO₂). • Verhoogt logistieke efficiency; (kilometers, kg, volume). • Transportpreventie. • Verkeersveiligheid 	<ul style="list-style-type: none"> • Transportbesparing wordt niet gekwantificeerd. • De tussenhandel wordt eruit gehaald. Dit leidt niet per definitie tot minder transport. Deze heeft vaak ook een consolidatiefunctie waardoor er meer gebundeld vervoerd kan worden. Zeker bij seizoensgebonden producten met piek in de aanvoer en geleidelijke verkoop is opslag en consolidatie belangrijk. • Verkoop direct aan consument leidt tot verschuiving van goederenvervoer naar personenvervoer. • Het transport van levende dieren blijft, ondanks verplaatsing van de veemarkt.
<p>2. Verbetering ruimtelijke kwaliteit</p> <ul style="list-style-type: none"> • Zuinig en verantwoord ruimtegebruik. • Verantwoorde inpassing van de activiteiten. • Verbetering kwaliteit van het landelijk gebied, landschappelijke kwaliteit, ontsnippering, versterking van natuur. • Levert hoogwaardige bruikbare ruimte op. • Verhoogt leefbaarheid groene ruimte, sociaal-economische gevolgen voor het landelijk gebied. • Toepasbaarheid van ruimte voor ruimte principe (verplaatsbaarheid vanaf ongewenste locaties naar plaats voor gewenste activiteiten. • Invloed op verkeersveiligheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het centrum kan door de clustering van activiteiten met de veemarkt leiden tot een verbetering van het ruimtegebruik. • In het centrum van Purmerend ontstaat hoogwaardige bruikbare ruimte, omdat de veemarkt daar verdwijnt. • Onduidelijk is welke begrenzing het gebruik van de bestemming krijgt met het oog op toekomstige ontwikkelingen. Bijvoorbeeld het risico van het ontstaan van een gewoon bedrijventerrein. • Het project biedt wel perspectief voor de sociaal-economische leefbaarheid voor het landelijk gebied en versterking van de plattelandseconomie en kan ook de drempel voor stedelingen naar het platteland verlagen. • Over de landschappelijke inpassing is geen duidelijkheid.
<p>3. Gericht op praktische realisatie, navolgbaarheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Concreet plan of in uitvoering. • Actualiteit, tijdshorizon (Kan schop de grond in?). • Draagvlak, machtsverhoudingen, zijn alle relevante partijen betrokken? • Economisch perspectief, duurzaamheid, concurrentiekracht van de sector. • Zijn voordelen gekwantificeerd? • Voorbeeldverwerking voor de sector. Herkenbaarheid van de problematiek, oplossingsgerichtheid, toepasbaarheid. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het is een concreet plan waarbij de perspectieven en belemmeringen goed in beeld zijn gebracht door een onderzoeksrapport. • Het valt op dat bij de beoogde “investeerders” geen\weinig private partijen zichtbaar zijn. • Plan wordt ondersteund door de provincie en de lokale overheid. • Een terrein is eventueel beschikbaar van de gemeente Purmerend. • Voor plattelandsvernieuwing in relatie tot de steden kan het project een goede voorbeeldwerking hebben. • De voordelen t.a.v. transportbesparing zijn niet gekwantificeerd.

<p>4. Ketenenadering, maar initiatief komt uit de markt</p> <ul style="list-style-type: none"> • Versterkt concurrentiepositie agrofood-complex. • Verbeterd transparantie in de keten, betrouwbaarheid versleveranties, bereikbaarheid, voedselveiligheid. • versterking netwerk, legt nieuwe relaties tussen ketens, ketenschakels en sectoren. • Regiefunctie is duidelijk herkenbaar (trekker van de pilot). • Ingediend door bedrijfsleven: Mate van samenwerking met overheden. • Ingediend door anderen: Mate waarin bedrijfsleven is betrokken. 	<ul style="list-style-type: none"> • Het initiatief komt deels uit de markt, maar vooral ook vanuit het lokale en regionale bestuur. • Het vergroot de transparantie in de keten(s) door verkorting en labeling (certificering?). Het legt nieuwe relaties tussen sectoren zoals agro, recreatie, zorg en retail. • Er wordt gestreefd naar korte lijnen tussen consument en producent, er worden verbindingen gelegd tussen ketenschakels, ketens en sectoren. • Trekker is duidelijk herkenbaar en voert de regie (Stichting ontwikkeling groene dienstencentrum Waterland (de Groene Hoed). Programma bureau De Groene Long (gemeente Purmerend) is ook betrokken.
<p>5. Innovatief karakter</p> <ul style="list-style-type: none"> • Gebruikt meerder modaliteiten. • Nieuwe verbindingen tussen toelevering, productie, agrofoodindustrie, transport en distributie. • Innovativiteit in logistiek en transport, technologie, ICT, tracking en tracing, vervanging fysiek transport door virtueel (regiefunctie). • (Mogelijkheid van) extra innovatieslag 	<ul style="list-style-type: none"> • Innovatief element is de combinatie van een nieuwe afzetstructuur voor agroproducten met recreatie en toerisme. • Vanuit transport en logistiek is het project niet echt vernieuwend. Vanuit transportbesparing is het uitschakelen van de tussenhandel wellicht een nadeel.
<p>6. Algemeen</p> <ul style="list-style-type: none"> • Is "trekker" aanwezig, parkmanagement, regisseur? • Is hulpvraag duidelijk omschreven? • Leent project zich voor koppeling met andere projecten? • Conflicteert niet met overige beleidsdoelstellingen van de rijksoverheid? • Heeft toegevoegde waarde als pilot voor implementatie Visie Agrologistiek? • Ontvangt andere gelden of steun 	<ul style="list-style-type: none"> • Trekker is de Stichting De Groene Hoed. • De hulpvraag is summier, het gaat om "draagvlak" en toegang tot bestaande kennis. De achtergrond is mogelijk gewenste bestuurlijke steun.
<p>Advies Wel of niet opnemen als pilot. Als A of als B project. Motivering van het advies. Eventuele aanbevelingen tot aanpassing van het projectvoorstel en/of aanvraag.</p>	<p>Naar de mening van de beoordelaars is Onder de Groene Hoed een uitstekend project in het kader van de Plattelandsontwikkeling, maar met deze beschrijving niet direct een voorbeeld als pilot Agrologistiek. Daarom wordt geadviseerd dit project (nog) niet op te nemen als pilot-project. De meerwaarde voor de doelstellingen van de Visie op de Agrologistiek lijkt gering. Logistieke aspecten moeten daarvoor beter worden beschreven en gekwantificeerd. Bijvoorbeeld ten aanzien van de distributie- en consolidatie-functie en de verschuiving van vrachtvervoer naar personenvervoer Wanneer hieruit toch voordelen mochten blijken, dan is de status van B project te overwegen. De hulpvraag dient dan te worden verduidelijkt.</p>