

Naar een gedeelde agenda voor infrastructuur en agrologistiek rondom Greenports

Discussienotitie

Uitgevoerd in opdracht van:

Ministerie van LNV

Uitgevoerd door:



van de Geijn Partners bv



Wageningen/Houten/Nijmegen, juni 2006

Inhoudsopgave

	Blz.
Samenvatting	1
Hoofdstuk 1 Doelstelling en achtergrond	4
Hoofdstuk 2 Ontwikkelingen rond Greenports	6
Hoofdstuk 3 Naar een agrologistieke agenda voor productgroepen	14
Hoofdstuk 4 Infrastructuuragenda per regio	22
Hoofdstuk 5 Internationale draaischijf en servicenetwerk	28
Hoofdstuk 6 Conclusies en aanbevelingen	38
Bijlage 1 Resultaten macroscenario's	41

Samenvatting

In dit project '**Naar een gedeelde agenda voor infrastructuur en agrologistiek rondom Greenports**' hebben toekomstige trends (markt, logistiek, ruimte) in de vijf Greenports centraal gestaan. Op basis van die trends is geanalyseerd op welke hoofdwegen (snelwegen) en op welke wegen in en rond de vijf Greenports problemen gaan ontstaan door toenemende congestie. Uit die analyse blijkt dat die knelpunten in aantal en omvang (fors) zullen gaan toenemen, zowel op het hoofdwegennet als in de Greenport-regio's.

Het merendeel van de in dit onderzoek gesignaleerde **knelpunten** op hoofdwegen en provinciale wegen zal in de komende 10 à 15 jaar niet opgelost kunnen worden. De nu bekende Rijksinvesteringen in **infrastructuur** (het zogenaamde MIT) zullen slechts enkele knelpunten gedeeltelijk oplossen. Daarnaast geldt dat voorgenomen nieuwe investeringen of planstudies lange doorlooptijden kennen in verband met diverse procedures (o.a. toets luchtkwaliteit). Het is niettemin verstandig dat de Stuurgroep Mobiliteit Greenports haar infrastructuurwensen krachtig kenbaar maakt. Die wensen sluiten bovendien naadloos aan bij die van andere organisaties (zoals de twee Mainports en bijvoorbeeld de Noord- en Zuidvleugel van de Randstad).

Het uitgangspunt van de Stuurgroep Mobiliteit Greenports is het waarborgen dat het tuinbouwcluster in de toekomst één van de belangrijkste pijlers van de Nederlandse economie moet blijven en dat betekent dat de bereikbaarheid van de vijf Greenports blijvend gewaarborgd moeten worden. De Stuurgroep is van mening dat overheden (Rijk en decentraal) en het bedrijfsleven gezamenlijk aan de slag moeten. Hiervoor zijn drie strategieën uitgewerkt:

- **Versnellen.** Infrastructuur die nationaal (MIT) en regionaal (provinciale planning) al in de pijplijn zitten, moeten versneld worden uitgevoerd.
- **Verbreden.** De al jaren ingezette samenwerking tussen bedrijven in de diverse productketens in de tuinbouw zal versterkt doorgezet moeten worden (om logistiek zo efficiënt mogelijk te plannen). Daarnaast zullen investeringsstrategieën van de twee Mainports en de Greenports beter op elkaar afgestemd moeten worden (zoals bijvoorbeeld benutting Betuwelijn, behandeling deel van groente en fruit op achterlandlocaties van de haven, integratie van Schiphol en het veilingcomplex van Aalsmeer in het recent gestarte project Werkstad A4).
- **Vernieuwen.** De congestie op de hoofdwegen en in de Greenports kan niet alleen opgelost worden door hardware (investeringen in wegen). Het vraagt ook om discussie met en in de sector over (nieuwe) logistieke concepten om zowel te kunnen voldoen aan betrouwbare doorlooptijden in ketens en veranderende wensen van klanten als om de wegen zoveel mogelijk te ontzien.

Het projectteam onder leiding van Wageningen UR heeft alle drie strategieën aan de orde gesteld in dit project. Het heeft de knelpunten in de infrastructuur benoemd, er zijn kansen

voor samenwerking met de Mainports benoemd en er zijn enkele suggesties gedaan voor nieuwe logistieke grondvormen.

Op basis van de analyses komt het projectteam tot de volgende aanbevelingen aan de Stuurgroep Mobiliteit Greenports:

- a Net zoals voor de Mainports zal voor elk van de vijf Greenports een integraal programma ontwikkeld moeten worden waarin de thema's infrastructuur, logistieke ketens en ruimte(lijke inrichting) centraal staan. De onderlinge samenhang van die thema's zal voor de **vijf Greenports** in efficiënte **uitvoeringsgerichte gebiedsontwikkelingsprogramma's** uitgewerkt moeten worden. Rijk, decentrale overheden en private partijen ontwikkelen gezamenlijk concrete integrale investeringsprogramma's waarin bereikbaarheid, ruimtelijke inrichting, duurzaamheid en logistieke en economische innovatie centraal staan. Met name de sector en andere private partijen worden uitgenodigd om met concrete voorstellen te komen.
- b Bij het thema Infrastructuur kan worden gesteld dat de **nationale knelpunten** (hoofdwegennet) vrijwel overeenkomen met de analyses in het kader van de Nota Mobiliteit, maar ook in het kader van de beide Mainports. Vorm met de Mainports een alliantie om gezamenlijk enkele investeringsprojecten nog nadrukkelijker naar voren te halen (bijv. de resterende delen van de A4, de capaciteit op de A9, A20, etc.). Het accent van de Stuurgroep zou daarnaast moeten liggen in **regionale optimalisaties** (benutting wegvervoer) **in de Greenports** en het concreet verkennen van de kansen van andere modaliteiten voor het intermodale vervoer vanuit een aantal Greenports naar het buitenland (m.n. spoorvervoer). Hiervoor geeft het rapport diverse concrete aanknopingspunten. Efficiency in de knopen (in de Greenportgebieden) zal tot substantiële verbeteringen in doorlooptijden in ketens leiden. Dit betekent dat private partijen met decentrale overheden concreet aan de slag moeten om concrete maatregelen (benutting wegen/busbanen, andere modaliteiten, bundeling vervoer, etc.) te nemen.
- c De indicatieve verkenningen in het kader van dit project geven voldoende aanleiding om met de sector de **discussies** aan te gaan **over toekomstvaste logistieke ketenconcepten** om beter op wensen vanuit de markt in te kunnen spelen en om de betrouwbaarheid van leveringen in het buitenland te kunnen garanderen. De Stuurgroep zou de discussie met bedrijven (uit de vijf productgroepen) kunnen starten over optimalisaties van huidige gekozen oplossingen. Een verbetering van de logistieke planning in de Greenportgebieden zelf is daarbij een invalshoek (versterking van de zogenaamde draaischijffunctie van Greenport). Maar er zullen ook nieuwe of aangepaste logistieke concepten in de komende jaren noodzakelijk zijn om groeiende productstromen in belangrijke Noordwest-Europese afzetgebieden anders te organiseren (met wellicht meer steunpunten in het buitenland via het zogenaamde servicenetwerk).
- d In de Greenports zal **schaalvergroting** onveranderd door blijven gaan zowel in de primaire sector als in de handel en distributie. Dat leidt tot ingrijpende ruimtelijke structuurwijzigingen. Deze veranderingen zouden aangegrepen moeten worden om ook na te denken over het ruimtelijk concept van de handels- en distributiecentra. Naast enkele grote spelers die eigen faciliteiten ontwikkelen zouden ook andere (middelgrote) spelers via **gezamenlijke servicecentra** (in de Greenports en in het buitenland) dezelfde schaalvoordelen, kwaliteit en flexibiliteit kunnen realiseren. De Stuurgroep zou de discussie met bedrijven in met name het Westland en Aalsmeer kunnen starten over de haalbaarheid en organisatorische opzet van dergelijke gezamenlijke servicecentra.

Hierbij kan een groeimodel worden gevolgd (van gezamenlijk aanleveren via een crossdock centrum naar centra met meer waardetoevoeging).

Het projectteam ziet de uitgevoerde analyses als een goed startpunt voor discussies in de diverse productgroepen om de efficiency in de Greenports te vergroten en om belangrijke (continentale) afzetmarkten in Noordwest-Europa betrouwbaar, voldoende snel en flexibel te kunnen bedienen. Zeker in een sector met groeipotenties is dit een positieve uitdaging, en gezien het economisch belang, is dit ook voor alle overheden van groot belang.

Hoofdstuk 1 **Doelstelling en achtergrond**

Greenports op de kaart

In de Nota Ruimte zijn de Greenports letterlijk op de kaart gezet als tuinbouwlocaties met internationale allure en van nationaal belang. Het betreft de Greenports voor sierteelt, voedingstuinbouw, bollen en boomkwekerij, met centra in de Randstad (Westland/Oostland, Aalsmeer e.o., Boskoop, Bollenstreek) en Noord-Limburg (Venlo). Ongestoorde bereikbaarheid van afzetmarkten is voor de Greenports van levensbelang. Voor deze bereikbaarheid is het nodig een helder beeld te hebben van de positie van de Greenports in internationale netwerken, zodat maatregelen in de infrastructuur (wegvervoer, water, spoor) en in de logistiek (serviceplatforms, logistieke technologie, ICT) daarop kunnen worden afgestemd. Daarbij zullen keuzes moeten worden gemaakt om de schaarse middelen effectief te besteden.

Het Platform Agrologistiek, waarin LNV en V&W vertegenwoordigd zijn, heeft een projectgroep van Wageningen UR opdracht gegeven enkele toekomstscenario's voor het tuinbouwcluster uit te werken met daaraan verbonden maatregelen in de infrastructuur en logistiek op korte en lange termijn. Buck Consultants International en Van de Geijn Partners is gevraagd de projectgroep te ondersteunen.

Het rapport wordt aangeboden aan de Stuurgroep Mobiliteit Greenports, die na de Greenport conferentie op 23 juni 2005 bij Flora Holland in Naaldwijk is ingesteld. Bevindingen en aanbevelingen kunnen dienen ter ondersteuning van de tweede Greenport conferentie in juni 2006 bij VBA in Aalsmeer.

Naast deze discussienotitie is door de projectpartners een uitvoerig achtergronddocument samengesteld (AFSG-rapport 626) waarin de diverse resultaten (in deze discussienotitie) op basis van literatuur en kennis van de experts uitvoeriger zijn toege-licht.

Gedeelde infrastructuur- en agrologistieke agenda

Vanwege de schaarse ruimte, de beperkte financiële middelen van overheden en het grote belang van de Greenports voor de Nederlandse economie wil de overheid inzetten op maatregelen die van strategisch belang zijn voor het cluster. Daarvoor is het nodig dat de Greenports zich uitspreken over de prioriteiten en maatregelen, die nodig zijn om hun positie te behouden en versterken.

De overheid heeft daarom het tuinbouwcluster uitgedaagd zelf keuzes in beeld te brengen en prioriteiten aan te geven voor de infrastructuur- en logistieke agenda, die passen in een lange termijn visie op ontwikkelingen in markt en logistiek. Vanuit een gedeelde infrastructuur- en logistieke agenda kunnen investeringen in de infrastructuur (wegen, multimodale knooppunten) op deze markt- en logistieke ontwikkelingen worden afgestemd.

Het **doel** van deze studie is:

- Relevante ontwikkelingen in markt en logistiek in beeld te brengen, die bepalend zijn voor de toekomstige concurrentiepositie van de Greenports.
- Een aanzet te geven voor een gedeelde infrastructuur- en logistieke agenda rond de Greenports.
- Op basis van deze ontwikkelingen input leveren voor een discussie met de sector over vernieuwing in logistieke ketens.

Door de gekozen werkwijze kan het tuinbouwcluster zelf invloed uitoefenen op maatregelen in de infrastructuur en daarover het gesprek met diverse overheden aangaan. De overheid vraagt dat nadrukkelijk, om de schaarse middelen zo goed mogelijk in te zetten en af te stemmen op de lange termijn ontwikkeling van het tuinbouwcluster. Als overheid en markt elkaar daarin mislopen, kan dat grote gevolgen hebben voor de internationale concurrentiepositie van de tuinbouwclusters én voor de besteding van publieke middelen.

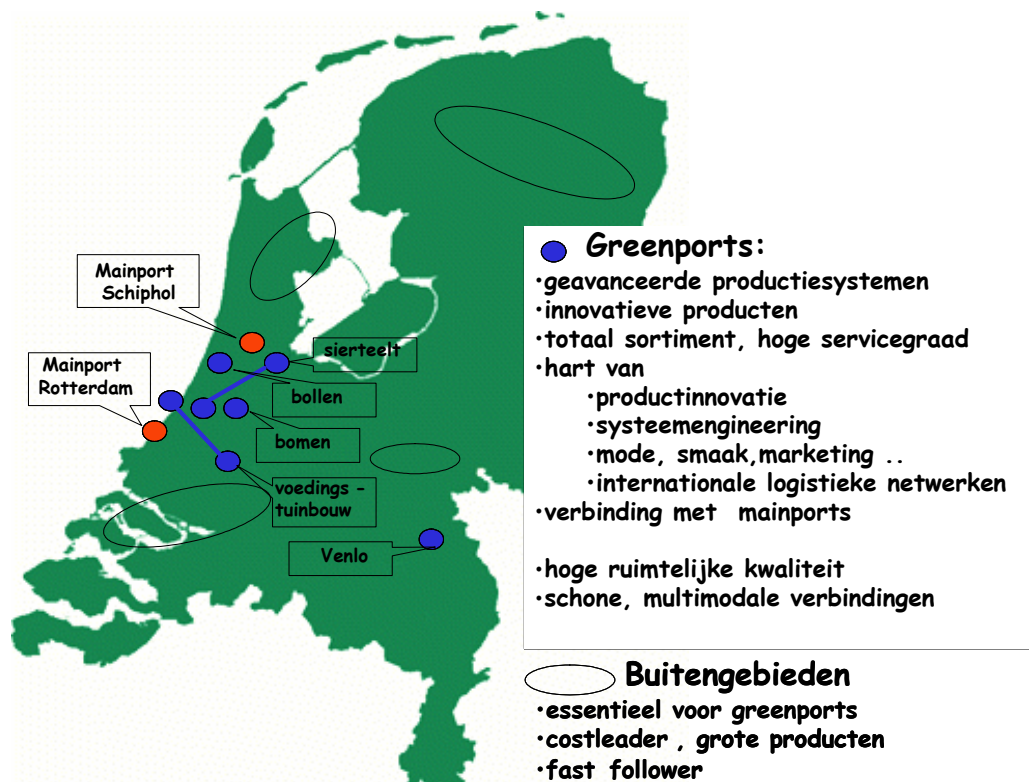
Hoofdstuk 2 **Ontwikkelingen rond Greenports**

In dit hoofdstuk komen achtereenvolgens aan bod:

- het concept Greenports;
- de interactie tussen de Greenports en met de Mainports;
- het accent in dit project is gelegd op de infrastructuur- en logistieke agenda om met name belangrijke continentale afzetgebieden te kunnen blijven bedienen;
- trends in de komende decennia (markt, logistiek, ruimtelijke inrichting);
- conclusies die bepalend zijn voor de infrastructuur- en logistieke agenda en voor efficiënte logistieke ketens.

Greenports

Het begrip Greenport staat voor een concentratiegebied van kennisintensieve tuinbouw en agribusiness, waarin primaire productie, verwerking, handel en distributie en toeleverende en dienstverlenende bedrijven op elkaar zijn afgestemd. Binnen Nederland zijn in de Nota Ruimte vijf gebieden – elk met een eigen profiel – als Greenport aangemerkt: Westland/Oostland, Aalsmeer e.o. en Venlo voor glastuinbouw, de Bollenstreek voor bollenteelt en Boskoop voor pot- en containerteelt. Zij vormen het hart van de internationale netwerken voor voedingstuinbouw, sierteelt (snijbloemen en planten), bollenteelt en boomkwekerij. De tuinbouwgebieden daarbuiten – Gelderland, Zuidwest Nederland, Noord-Holland, Flevoland en Noord-Nederland en Oost-Nederland – zijn van grote (ondersteunende) betekenis voor het functioneren van de Greenports en voor de concurrentiekracht van het Nederlands tuinbouwcluster als geheel ('Greenport Nederland').



Figuur 2.1 Greenports en buitengebieden.

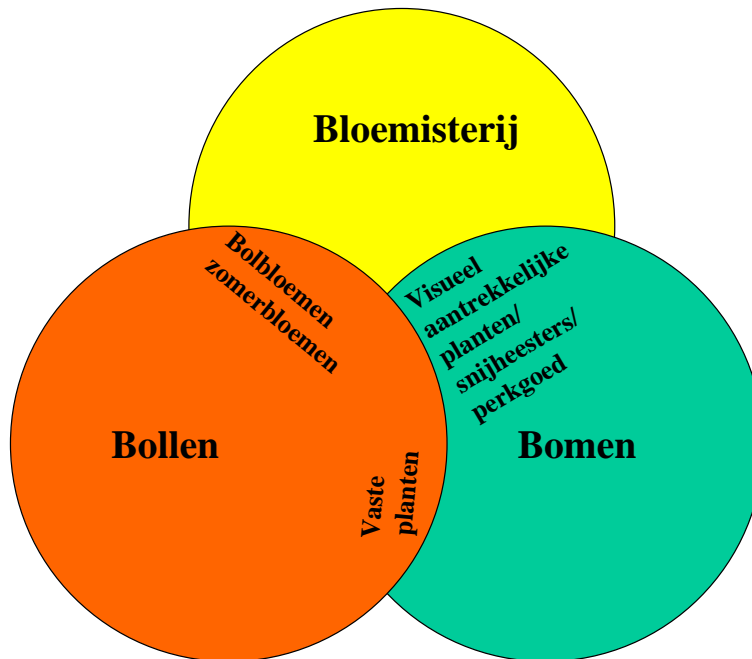
De kernopgave van de Greenports is sneller te innoveren dan de internationale concurrentie, internationaal een leidende positie te behouden of te verwerven als serviceprovider en/of regisseur van productstromen, en de vooraanstaande positie van de primaire productie in Nederland te behouden. In deze samenhang blijven de dynamiek en daarmee het economisch belang van het tuinbouwcluster voor Nederland gehandhaafd.

Om deze kernopgave te realiseren zijn ruimtelijke concentratie (clustering), bereikbaarheid van markten (verbinden) en besturing van verslogistiek afgestemd op de behoefte van de markt (regisseren) van essentieel belang. Het gaat er allereerst om de markt van dienst te kunnen zijn met efficiënte logistieke systemen met onderscheidende service. Daarna komt de vraag aan de orde hoe markten bereikbaar kunnen blijven (infrastructuur- en logistieke agenda) vanuit de Nederlandse Greenports en hoe met nieuwe logistieke concepten op veranderingen in de tuinbouwketens kan worden ingespeeld.

Interacties tussen Greenports en koppeling met Mainports

Voor de Greenports is de koppeling met de Mainports - de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol – van strategisch belang. Het gaat daarbij niet alleen om de zee- en luchtzijdige, intercontinentale verbindingen waarmee wereldmarkten worden ontsloten voor import, export en toelevering. De Mainports beschikken over multimodale netwerken met landzijdige verbindingen die voor de Greenports minstens zo belangrijk zijn.

Tussen de sierteelt, bollen en boomkwekerij is van een echte interactie qua productie nauwelijks sprake. Wel kunnen een aantal verbindende gewasgroepen onderscheiden worden. In figuur is dit schematisch weergegeven.



Figuur 2.2 De verbindende gewasgroepen tussen de drie bedrijfstakken (Bron: Westerman et al, 2002).

De bolbloemen en zomerbloemen zijn de verbindende gewasgroepen tussen de bloemisterij en de bollensector. De bolbloementeel/broeierij (hierbij gaat het dus om de bloem en niet om de bol) wordt tot de snijbloementeel gerekend. De sierteeltveilingen vervullen een belangrijke rol in de afzet van de zomerbloemen. Visueel aantrekkelijke planten, snijheesters en perkgoed zijn de verbindende gewasgroepen tussen de bloemisterij en de boomkwekerij. Doordat de boomkwekerij zich steeds meer richt op handelskanalen binnen het bloemisterijcomplex vervaagt het onderscheid tussen boomteeltproducten en bloemisterijproducten steeds meer.

De interactie tussen de Greenports doet zich vooral voor in de handel/afzet van de producten, waarbij de sierteeltveilingen een belangrijke rol spelen. Er zijn verschillende redenen om te verwachten dat de interactie tussen boomkwekerij- en sierteeltproducten in de toekomst sterker wordt. Ten eerste is de markt voor visueel aantrekkelijke boomteeltproducten een sterk groeiende markt; waarbij de scheiding tussen boomteeltproducten en potplanten steeds meer vervaagt. De bloemeneilingen zijn met name door hun bemiddelingsactiviteiten sterk vertegenwoordigd op deze markt. Ten tweede zijn bepaalde afnemers (zoals tuincentra) steeds meer gebaat zijn bij een gezamenlijke aanvoer van boomteelt- en sierteeltproducten. Beperkte los- en opslagcapaciteit op de vestigingen vereisen een zeer efficiënte aanvoer van producten. De exporteurs in bloemisterijproducten zullen steeds meer boomteeltproducten in hun pakket opnemen.

De Rotterdamse haven beschikt naast deepsea over een uniek netwerk van spoor, binnenvaart, wegvervoer, shortsea en ferry's. Dat netwerk kan versproducten meenemen, voor import én export. Door belemmeringen in het wegvervoer wordt de nabijheid van dat multimodale netwerk voor de Greenports steeds belangrijker.

De luchthaven Schiphol beschikt - naast dagelijkse verbindingen met luchthavens in de hele wereld - over feedernetwerken voor luchtvracht met uiteenlopende bestemmingen in Europa en andere werelddelen. Daarnaast is er een uitgebreid netwerk voor vervoer van luchtvracht over de weg. Luchthaven én Greenports hebben een gemeenschappelijk belang bij een hoogwaardig (snel, stipt, frequent) netwerk van spoorverbindingen, bijvoorbeeld met HSL Freight.

De relevantie van de verbinding tussen Greenports en netwerken van de Mainports verschilt per productgroep. Luchthaven en spoornetwerken zijn vooral van belang voor sierteelt. Vervoer over water is interessant voor deelsegmenten van de voedingstuinbouw (m.n. fruit) en bollen. Op die manier zijn er tal van verschillen tussen de Greenports (productgroepen).

Infrastructuur- en logistieke agenda: Aandacht op bereikbaarheid Greenports en vernieuwende ketenconcepten

Recente studies geven duidelijk aan dat de Nederlandse sierteelt, bollenteelt en in mindere mate groenteteelt en boomteelt belangrijke spelers zijn in diverse productgroepen met hoge aandelen op de wereldmarkt. In dit project is de aandacht gericht op de Europese afzet van producten, vanwege het accent op de gedeelde infrastructuur- en logistieke agenda (continentale afzet). Daarbij zijn naast verbeteringen op regionaal niveau van de bereikbaarheid in de Greenports (interne efficiency van de Greenport) vooral de (Europese) afzetstromen op Duitsland en het Verenigd Koninkrijk geanalyseerd. Het gaat dus om afzetmarkten tot maximaal 1.000 km. Om die markten flexibel te kunnen blijven bedienen is het wegvervoer (en dus betrouwbare bereikbaarheid via de weg) van cruciaal belang. De veronderstelling is dat vanuit de Greenports het steeds moeilijker zal worden deze afzetmarkten te bedienen vanuit rechtstreekse verbindingen naar de afnemers. Dat is enerzijds ingegeven door congestie op de wegen (in binnen- en buitenland), maar het heeft anderzijds ook te maken met veranderende logistieke en service-eisen van afnemers.

Ontwikkelingen in markt, logistiek en ruimtelijke inrichting

Schaalvergroting in de keten

In alle schakels van de keten vindt schaalvergroting plaats. In de glastuinbouw ontstaan (combinaties van) bedrijven met tientallen (planten) tot honderden ha (groenteteelt). Deze bedrijven bouwen hun eigen relaties met afzetkanalen op en doen vervolgens een beroep op (logistieke) dienstverleners. Ook bij de toelevering, verwerking, afzet en logistiek worden bedrijven steeds groter.

Schaalvergroting doet zich in alle vijf productgroepen voor. De impact op de logistiek verschilt per productgroep. Voor groente en fruit ontstaan gesloten ketens van oogst tot vlak voor de schappen, met gecontroleerde en bestuurbare verskwaliteit. De impact daarvan is zichtbaar in bijvoorbeeld Barendrecht, dat zich in toenemende mate richt op service over de volle breedte van vers voor retailkanalen en op totaal dienstverlening voor out-of-home. De daghandel gaat naar de achtergrond en de feitelijke waardedoelvoeging (service) treedt meer op de voorgrond. Logistiek (transport) en service worden steeds meer gescheiden. Dergelijke ontwikkelingen zijn ook bij andere productgroepen zichtbaar. Productdifferentiatie naar vorm, kleur (smaak/geur), maar ook naar verpakking en presentatie stellen hogere eisen aan logistieke systemen.

Schaalvergroting van de verschillende spelers (productie, service, logistiek) in de Greenports in combinatie met daarnaast ook een verschuiving (in enkele productgroepen) naar grootschalige afzetkanalen is van grote invloed op de positie en inrichting van de Greenports.

Mondialisering productie

Terwijl citrusfruit altijd al wordt geïmporteerd en deels via Nederland weer wordt geëxporteerd, geldt dit ook voor ander fruit, groenten en sierteelt. Steeds meer komen deze producten elders uit de wereld. Druiven uit Zuid-Afrika, appels uit Chili, boontjes uit Senegal, rozen uit Kenia, e.d. vullen de Nederlandse productie aan en zorgen ervoor dat de consument ook buiten het seizoen en over de breedte van het assortiment over verse waren kan beschikken. Deze import is ten dele een concurrent van de Nederlandse teelten, maar versterkt de positie van Nederland als serviceprovider met een breed en hoogwaardig assortiment.

Voor de Greenports betekent de mondialisering van de productie dat ze snelle verbindingen moeten hebben tot de zee- en luchthavens (Mainports) waar deze producten worden ingevoerd en geëxporteerd.

Toenemende retailafzet

Voor alle productgroepen is de toenemende afzet via grootschalige retailkanalen van cruciale betekenis. Groente en fruit worden in Noordwest Europa voor 80-90% afgezet via supermarktketens. De overige 10-20% gaat via groentewinkels en ambulante handel. Daarbij treedt een verschuiving op van supermarkten naar out-of-home kanalen, zoals bedrijfsrestaurants, instellingen en horeca, eveneens met grootschalige (internationale) spelers.

Deze verschuiving is ook te zien in andere productgroepen. Snijbloemen gaan in Engeland al voor 60% via supermarkten. Verwacht mag worden dat voor andere continentale markten de opmars van supermarkten eveneens doorzet, ten koste van de afzet via bloemisten. Voor planten verschuift de afzet steeds meer naar ketens van tuincentra en bouwmarkten. Dat geldt eveneens voor sierbomen. Bollen gaan wereldwijd via uiteenlopende kanalen, van bouw- en supermarkten tot tuincentra.

Voor de logistiek en de positie van de Greenports is deze trend naar toenemende afzet via grootschalige retailkanalen van groot belang. Retailkanalen stellen hoge eisen aan service (responstijd) en beschikbaarheid (service level agreements), met sortimenten van grote, uniforme producten die volgens vooraf gemaakte afspraken worden geproduceerd en geleverd.

Retailkanalen zijn in staat wereldwijd te sourcen en over langere termijn afspraken te maken over productsamenstelling, service en levering. Zij eisen van toeleveranciers dat die kunnen meegaan met de schaalvergroting (o.a. qua planning en forecast) en dat ze in staat zijn producten te leveren van uniforme kwaliteit. De huidige onderscheidende kwaliteit van de Greenports (snelle levering uit een dagelijks variërend breed sortiment) is voor grote retailkanalen nog steeds van groot belang. Betrouwbaarheid van die leveringen moet gegarandeerd zijn.

Kortere servicetijden en hogere garantie kwaliteit

De service-eisen worden steeds hoger: lage voorraden, brede assortimenten, hoge leverfrequenties en hoge responsiviteit, stipte levering met nauwe venstertijden. Ketentransparantie is belangrijk, met beheersbare kwaliteit en aanspreekbaarheid van de producent op productkwaliteit tot in de schappen.

Innovatie in transport en logistiek

In transport en logistiek zijn enkele cruciale ontwikkelingen gaande, die zich de komende decennia waarschijnlijk voortzetten:

- ***Besturing van verslogistiek.*** Rijping van versproducten kan door nieuwe technologie steeds beter worden stilgezet of versneld, afhankelijk van de marktwensen. Door toepassing van sensoren, wereldwijde telecommunicatie, ICT-systemen en internet nemen de mogelijkheden toe om de conditie van versproducten onderweg te besturen.
- ***Vers wordt langer houdbaar.*** Containerisatie en besturing van verslogistiek vergroten de mogelijkheden om versproducten uit logistiek oogpunt langer 'houdbaar' te maken op de reis van oogst tot schap. Daardoor kunnen verse en houdbare producten beter worden samengebracht in logistieke netwerken, tot vlak voor de markt.
- ***Afzetmarkten op grotere afstand.*** De versmarkt ontwikkelt zich meer en meer tot een mondiale markt voor productie en afzet. Voor de Nederlandse Greenports is dat van groot belang. De wereld wordt kleiner, met concurrentie uit lage lonen landen op het zuidelijk halfrond. Tegelijk wordt Europa groter en welvarender, met langere afstanden naar afzetmarkten en hogere service-eisen. En tenslotte wordt productie in Nederland duurder, waardoor het belang toeneemt van hoogwaardige producten en services t.b.v. grote afzetmarkten.
- ***Consolidatie in/voor afzetmarkten.*** Servicevraag van afzetkanalen en soms ook afnemende bereikbaarheid met wegvervoer (voor lange afstanden of voor stedelijke distributie) leiden tot consolidatie, met voorraad en een volledig sortiment vlak voor de markt, waardoor snelle levering over de breedte van het sortiment mogelijk is. De schei-

ding tussen versproducten vervaagt hierbij: de voorraad vlak voor de markt kan variëren van vlees en vis tot groente en sierteelt (bijvoorbeeld Rungis, maar ook Barendrecht).

- **Containerisatie van verslogistiek.** Bij bollen is dat voor overzees transport al ver doorgevoerd. Import van overzees fruit geschiedt al voor 25% met koelcontainers. Naar verwachting neemt het aandeel toe tot 50% in 2010 om richting 2020 te stabiliseren op 75%. In de boomteelt heeft ook de containerisatie al volop plaatsgevonden. Voor sierteelt en verse groente en fruit nemen op langere termijn de mogelijkheden voor containerisatie waarschijnlijk toe.
- **Multimodaal vervoer.** Toenemende congestie en beperkende maatregelen in het wegvervoer vragen nieuwe oplossingen voor bereikbaarheid van verre markten, zowel voor import als voor export: shortsea, spoor, binnenvaart en deepsea.
- **Multimodale knooppunten.** Consolidatie op multimodale knooppunten biedt specifieke voordelen, omdat daardoor de hoge kosten van voor- en natransport vervallen. Dat geldt in Nederland (logistieke centra op multimodale locaties) en ook in afzetmarkten (consolidatie bij terminals van binnenvaart en spoornetwerken).
- **Verlenging doorlooptijden door congestie.** Er is een groeiende congestie op de Nederlandse (en Europese) wegen die leidt tot een verlenging van de doorlooptijden bij de beleving van verder gelegen markten.

Er is op basis van deze logistieke trends te verwachten dat een beweging zal ontstaan van punt-naar-punt relaties naar vervoersnetwerken, ondersteund door vernieuwingen in logistiek en transport.

Ruimtelijke inrichting Greenports

Voor alle productgroepen geldt een gedeeltelijk **uitplaatsing van de primaire productie** vanuit de traditionele teeltgebieden naar 'buitengebieden'. Bollenteelt gaat naar Noord-Holland, Flevoland en Drenthe. Sierbomen gaan naar de Betuwe, Zundert, Venlo en Noord-Nederland. Groenteteelt onder glas gaat naar Venlo, West-Brabant en Zeeuwse eilanden, omgeving Arnhem-Nijmegen, Noord-Holland en Noord-Nederland. De uitplaatsing geldt met name de grote arealen die direct leveren aan grote afnemers.

De traditionele (glas)tuinbouwgebieden (teelt, handel, logistiek) staan voor de opgave van **herstructurering** en positiebepaling. Herstructurering van het **glasareaal** met het oog op schaalvergroting en efficiency van de bedrijfsvoering. In bijvoorbeeld het Westland wordt de versnipperde inrichting van de eerste en tweede generatie glastuinbouwbedrijven met kleine arealen opgevolgd door grote, vierkante, goed te mechaniseren bedrijven. Deze ontwikkeling zet zich de komende jaren voort, met afname van het aantal bedrijven en toename van de bedrijfsgrootte. De herstructurering brengt ook herinrichting van de **infrastructuur** (wegen, terreinen) met zich mee. In de oude glastuinbouwgebieden zijn de wegen vaak nog smal en hoekig, waardoor ze slecht toegankelijk zijn voor grotere voertuigen. De herstructurering en schaalvergroting brengt kansen én noodzaak tot herinrichting van de infrastructuur met zich mee, aangepast aan de moderne bedrijfsgrootte en logistieke eisen. In bijvoorbeeld het oude glastuinbouwgebied van het Westland is dat duidelijk zichtbaar. Daarnaast biedt de herstructurering kansen voor verbetering van de ruimtelijke kwaliteit en het imago van de glastuinbouw.

Herpositionering van de handel en teelt. In diverse Greenports is zichtbaar dat handelsbedrijven opschuiven naar full-service bedrijven voor afzetkanalen, bijvoorbeeld voor out-of-home, terwijl grootschalige telers direct gaan toeleveren aan grote afzetkanalen in binnen- en buitenland. Bij de bloemenveilingen is dezelfde beweging te zien voor de handel in planten, waarbij de grote telers directe afspraken maken met retailkanalen, in samenwerking met logistieke dienstverleners. Ruimtegebruik voor service, handel en distributie in Greenports neemt toe.

Een laatste, daarmee verband houdende, ontwikkeling betreft voorzieningen voor **waterberging**. Daarvoor zijn in de drukke, 'dichtgetegelde' glastuinbouwgebieden van de eerste generatie kostbare ruimtevragende maatregelen vereist.

De verschillende ontwikkelingen versterken elkaar: uitplaatsing van grote arealen naar 'buitengebieden' en herstructurering van de teelt in de traditionele gebieden; met infrastructurele maatregelen die zijn afgestemd op schaalvergroting van primaire sector en van de handels- en distributie-activiteiten; ruimtelijke maatregelen voor waterberging. Het biedt grote voordelen de verschillende ontwikkelingen in samenhang uit te werken en door te voeren, zodat de aanzienlijke investeringen voor de herstructurering, ruimtelijke inrichting, infrastructuur en waterberging worden gedeeld. In de diverse tuinbouwketens (productgroepen) zal bij de discussie over de gedeelde infrastructuur- en logistieke agenda ook nagedacht moeten worden over de efficiency van logistiek in die belangrijke knooppunten (Greenports) en van het vervoer vanuit de 'buitengebieden' naar de Greenports.

Conclusie

Het Nederlandse tuinbouwcluster als geheel en de Greenports in het bijzonder vormen een krachtige combinatie van geavanceerde productie, handel en logistiek met een sterke internationale concurrentiepositie. Marktontwikkelingen als schaalvergroting, mondialisering van de productie en toenemende retailafzet bieden kansen voor versterking van de positie als serviceprovider. Tegelijkertijd vormen ze een bedreiging, omdat productstromen minder vanzelfsprekend via Nederland gaan en afnemers steeds hogere eisen aan service (responsiviteit, kwaliteit) en beschikbaarheid stellen. Dankzij vernieuwingen in transport en logistiek is het cluster in belangrijke mate in staat om aan de toenemende eisen te voldoen en haar positie te versterken. De groeiende congestie op de Nederlandse wegen, de uitdijende Europese markt en hogere eisen van klanten aan variëteit van producten en flexibiliteit van levering maken het steeds moeilijker om 'just in time' te blijven leveren. Daarvoor zijn baanbrekende oplossingen noodzakelijk.

Het concept Greenport is er mede op gericht om de 'Gateway to Europe'-functie van het Nederlandse tuinbouwcluster te behouden c.q. te versterken. Hiervoor is het essentieel dat de externe en interne bereikbaarheid op orde blijft. Dit vergt van de sector en overheid een gedeelde infrastructuur- en logistieke agenda.

Hoofdstuk 3 **Naar een agrologistieke agenda voor productgroepen**

Inleiding

De relevantie en de consequenties van de in Hoofdstuk 2 genoemde ontwikkelingen verschillen per productgroep. Snijbloemen, planten, bomen, groente, fruit en bollen kennen elk een eigen specifieke dynamiek in markt, logistiek en ruimtelijke inrichting. Daarom is in dit hoofdstuk primair gekozen voor een insteek per productgroep. Die wordt vervolgens verbijzonderd en bijeengebracht voor regio's.

Deze benadering heeft als voordeel dat maatregelen herkenbaar zijn voor en kunnen worden besproken en uitgewerkt binnen de verschillende geledingen van het tuinbouwcluster. Voor groente en fruit kunnen belangen en maatregelen immers anders – en soms tegengesteld – zijn ten opzichte van die in de sierteelt. Maatregelen die voor sierteelt of voedingstuinbouw cruciaal zijn, kunnen voor bollen of bomen irrelevant zijn.

De vertaling naar verschillende regio's sluit aan bij de bestuurlijke maatregelen in verband met de Nota Ruimte, waarbij de provincies het voortouw hebben. Op die wijze kruisen de maatregelen per productgroep met de lijnen van de regionale besturing.

In dit hoofdstuk wordt per productgroep in hoofdlijnen een infrastructuur- en logistieke agenda uitgewerkt. Achtereenvolgens wordt ingegaan op de voedingstuinbouw, sierteelt, bloembollen en boomkwekerijproducten.

Voedingstuinbouw

Ongeveer 80% van de Nederlandse voedingstuinbouw (fruit en groente) gaat via de handelsgebieden in Greenport Zuid-Holland. Daarnaast zijn er belangrijke productie- en handelsgebieden in West-Brabant (Breda) en rond Venlo. Voor fruitteelt vormt Geldermalsen het centrum.

In een deel van de internationale verslogistiek (m.n. fruit) neemt de komende jaren de containerisatie verder toe, zowel voor overzeese stromen als voor continentale verslogistiek. Kwaliteit van verslogistiek wordt onderweg beter bestuurbaar en beheersbaar door toepassing van controlled atmosphere (CA), sensoren en monitoring op het niveau van afzonderlijke eenheden. Schaalvergroting in de retail en bij producenten versterkt deze tendens. Kortom nieuwe vervoersconcepten voor deze productgroep zijn nu al in ontwikkeling. Zo wordt in verschillende regio's al volop gedacht aan bundeling van vervoersstromen en aan multimodale concepten.

Voor import uit Zuid-Europa zullen spoor en wellicht shortsea de komende jaren aan belang winnen door voortgaande belemmeringen en kostenverhoging in het wegvervoer. Door de containerisatie nemen mogelijkheden voor multimodaal vervoer (shortsea, binnenvaart, spoor) in Europa toe. Versstromen door het Rotterdamse havengebied nemen hierdoor naar verwachting sterk toe, merendeels in de vorm van eenheden (reefer containers en containers met Europese maatvoering) die gesloten doorgaan naar handelsgebieden in de regio, elders in Nederland of in Europese afzetgebieden. Dit vergt de komende 5-10 jaar een structurele aanpassing van de fruit- en groenteoverslag in het **Rijnmondgebied** (zoals uitgewerkt in het Frame-project) .

In de andere regio's (Venlo, Noord-Nederland en A15-corridor) zijn in aanvulling daarop beperkte maatregelen wenselijk.

Venlo. Voor het Freshpark (teelt, handel, logistiek) in het tuinbouwgebied Venlo zijn noodzakelijke maatregelen genomen, in de vorm van een logistiek serviceplatform en aansluiting op binnenvaart en spoor. Daardoor is Venlo bereikbaar voor productstromen vanuit de verschillende zeehavens en heeft het kans op multimodale continentale netwerken via het spoor.

Noord-Nederland. Voor de ontwikkeling van de groenteteelt onder glas in Noord-Nederland is het wenselijk maatregelen te nemen om de drempel voor vestiging van teelt- en handelsbedrijven te verlagen en de directe afzet naar bevolkingscentra in de Noordelijke Corridor (Noord-Duitsland, Scandinavië, Baltische Staten) te stimuleren via een Facility Centre als centraal handels- en logistiek centrum.

Arnhem/Nijmegen. Het glastuinbouwgebied Bergerden ontwikkelt zich voorvarend in de nieuwe projectlocatie Bergerden, maar stagneert in het oude centrum rond Huissen-Angeren. Voor de bereikbaarheid van markten (continentaal en via Rotterdam intercontinentaal) is het wenselijk een knooppunt te ontwikkelen voor spoorvervoer over de Betuwe-route. Het is verder wenselijk de aansluiting te onderzoeken tussen ontwikkelingen in de zogeheten A15-corridor (fruit, groente) met Frame in het Rijnmondgebied.

Sierteelt

Voor de sierteelt (snijbloemen en planten) ligt het zwaartepunt in de Randstad, ten noorden van de Nieuwe Waterweg. Daar liggen de vestigingen van de veilingen Flora Holland (Naaldwijk, Bleiswijk, Rijnsburg) en Aalsmeer. In de buitengebieden (Venlo, Eelde en Bemmelen) liggen kleinere veilingen (deels collectiepunten) met een gezamenlijke omzet van minder dan 10% van de Greenports Westland/Oostland en Aalsmeer e.o.

De verschuiving van grote arealen voor groenteteelt naar Zuidwest-Nederland en andere buitengebieden schept ruimte op het land (kassen) en op de wegen (vervoer) voor een uitbreiding van de sierteelt in de Randstad, dichtbij de handelsgebieden rond de veilingen en in de nabijheid van de luchthaven. Dit past in de saldo nul benadering van de provincie Zuid-Holland tot het behoud van de glastuinbouw als economische peiler. Die ontwikkeling is gunstig voor de kracht van de Greenports. Hierbij dient onderscheid te worden gemaakt tussen snijbloemen en planten.

Snijbloemen

Bij snijbloemen doen zich de volgende trends voor:

- Een toenemende deel van de snijbloemen komt met luchtvracht via Schiphol en andere Europese luchthavens (Luik), wordt afgehandeld bij de veilingen Flora Holland of Aalsmeer en wordt vervolgens geëxporteerd met wegvervoer naar Europese afzetmarkten of met luchtvracht naar overzeese afzetmarkten.
- Het aandeel van Nederlandse teelt in de totale productstroom neemt al geruime tijd af en bedraagt thans omstreeks 79%. Verwacht wordt dat deze ontwikkeling zich de komende jaren zal doorzetten.
- Voorzien wordt dat bij toename van de afzet via retailkanalen en schaalvergroting van overzeese productiegebieden een toenemend deel van de snijbloemen voor dat kanaal direct wordt verstuurd van producent naar afnemer, buiten Nederland om.
- Snijbloemen kennen – vooral voor de ambachtelijke kanalen en speciale gelegenheden – een buitengewoon breed sortiment van dagelijks 10.000 variëteiten die in talloze combinaties (boeketten, samenstellingen) worden bijeengebracht.
- Voor snijbloemen is regionale binding aan de dichtstbijzijnde veilingen steeds minder relevant.
- Bij snijbloemen bestaat een massieve productuitwisseling tussen Flora Holland, Aalsmeer en Luchthaven Schiphol, gericht op afhandeling van import op beide veilingen, aanvulling van sortiment tussen beide veilingen en export via de luchthaven.

Bij snijbloemen is sprake van een wereldmarkt. De binding met Schiphol (of andere luchthavens) is essentieel. Voor de toekomst is het de vraag of uit het oogpunt van kosten, service en duurzaamheid de omvangrijke trucking tussen Westland/Oostland en Aalsmeer/Schiphol wenselijk blijft, of dat de logistiek op een andere wijze kan worden geoptimaliseerd.

Op dit moment worden rond Greenport Aalsmeer en Mainport Schiphol diverse initiatieven genomen om de synergie tussen beide economische centra te versterken. In het concept Werkstad A4 werken luchthaven, VBA, provincie, gemeenten en het logistiek bedrijfsleven samen aan de invulling van een hoogwaardig knooppunt in een mondiaal servicenetwerk (voor snijbloemen en in beperkte mate ook voor planten). Onderdelen hiervan zijn onder meer een HST-Freight terminal en een ongehinderde logistieke verbinding tussen Schiphol en het VBA-complex.

Spoor is alleen interessant als dit voldoende snel en stipt werkt. Overzeese export zou ook met zeevracht kunnen als producten tijdelijk kunnen 'inslapen'. Echter, de dynamiek van de markt staat dan op gespannen voet met deze 'trage' logistiek. Luchtvracht blijft voor intercontinentaal vervoer de belangrijkste modaliteit.

Voor de sierteelt als geheel zijn nog enkele andere maatregelen van belang (ontsluiting Aalsmeer N201, de capaciteit op de A4 tussen Westland en Aalsmeer, goede locaties voor ferry-verkeer op Verenigd Koninkrijk) waarop later wordt ingegaan.

Intergreen UK Ltd.

Kernactiviteit: Het efficiënt verwerken van bloemen tot boeketten, logistiek centrum

Aantal medewerkers: 225

Afzetgebied: Groot Brittannië

Klanten: Engelse retailers

USP's: Kosten efficiënt, reactietijd orders

Intergreen directeur Henk Salome:

"In het verleden ging ieder bloemetje en plantje via de logistiek van de veiling naar de exporteur. In de loop der jaren zijn wij steeds meer producten rechtstreeks van de kweker gaan betrekken om deze vervolgens direct door te zenden naar ons productiepunt in Engeland. In een volgende fase zal de importstroom rechtstreeks naar het land van consumptie worden gedirigeerd. Met de bijbehorende service zullen wij straks zeven dagen per week in de weer zijn."

Bron: www.dfg.nl

Planten

Planten hebben een steeds belangrijker aandeel in de Nederlandse sierteelt, met een toenemende eigen productie. De clusterwerking (samenwerking bij samenstelling van het assortiment) is voor planten aanzienlijk, ook bij levering aan grote retailkanalen. De schaal-grootte van bedrijven neemt sterk toe, tot thans in sommige gevallen enige tientallen ha.

Planten hebben sterker dan snijbloemen een regionaal / continentaal karakter. Aarde mag bijvoorbeeld niet worden ingevoerd in de VS. Vervoerskosten zijn relatief hoog, waardoor de actieradius beperkt is tot de Europese markten.

De distributiestructuur is de laatste jaren sterk veranderd. Het belang van de veiling neemt af en een steeds groter deel gaat direct van conglomeraten van telers naar grootschalige retailketens (met name tuincentra en bouwmarkten en niet zozeer supermarkten). Service heeft plaats bij de telers en zendingen worden, al dan niet via een gemeenschappelijke servicevloer, marktgericht bijeen gebracht. Het sortiment is breed, de gemiddelde zendingsgrootte neemt af en er worden steeds meer combinaties per zending vervoerd. Voor het bieden van de gevraagde diversiteit, service en responssnelheid is regionale clustering van producenten belangrijk. De huidige concentratie in de Randstad blijft gehandhaafd, maar uitbouw op andere locaties is mogelijk.

Verwacht wordt dat de productie en service in Nederland blijven en worden uitgebouwd. De distributie verloopt steeds minder door middel van een draaischijfmodel of ster-vorm via

veilingen of handelslocaties, maar meer via open netwerken. Op deze manier wordt een breed sortiment per vrachtauto naar klanten in een bepaalde regiomarkt gebracht. Toenevende congestie zal de responsiviteit van met name het draaischijfmodel onder druk zetten. Om dit laatste te voorkomen kan vlak voor de markt een zekere voorraad worden aangehouden van waaruit de markt snel kan worden bediend.

Bij planten is het vooral van belang de grote productiegebieden en producenten te ontsluiten voor grootschaliger transport. Dat vergt ruimtelijke maatregelen, met name in de oude glastuinbouwgebieden die thans nog 'op slot' zitten.

Bloembollen

Nederland heeft een dominante positie in de productie en handel van bloembollen in de wereld. Het aandeel van ons land in de wereldproductie bedraagt 70% en in de wereldhandel zelfs 83%. Ook de productie in andere klimaatzones is vrijwel volledig in Nederlandse handen en in feite ondervindt de sector internationaal nauwelijks concurrentie.

Van de totale Nederlandse productie wordt driekwart direct geëxporteerd en het grootste deel van de rest na verwerking. De belangrijkste afnemers zijn de Verenigde Staten en Japan, alsmede de grote EU-landen Duitsland, Verenigd Koninkrijk, Italië en Frankrijk. Nieuwe markten in Midden- en Oost-Europa en het Verre Oosten lijken interessante perspectieven te bieden. De export verloopt grotendeels in containers via Rotterdam en voor een beperkt deel (nazendingen, campagnes) via Schiphol.

Van oudsher was de productie sterk geconcentreerd op de geestgronden in de Bollenstreek, maar de teelt wordt – mede onder druk van de toenemende ruimteclaims van andere functies - steeds meer uitgeplaatst naar de Kop van Noord-Holland, Flevoland en Noord-Nederland. De service (verpakken, etc.) vindt nog overwegend plaats in handelshuizen in de Bollenstreek, hetgeen het nodige verkeer in dit toch al drukke gebied oplevert.

Het massasegment wordt afgezet via supermarkt en bouwmarkt en het exclusieve segment via bloemist en tuincentrum. Het marktaandeel van de bloemist neemt af ten opzichte van de andere afzetkanalen. Ook is er sprake van schaalvergroting in detailhandel, groothandel en bolbroeierijen en de afnemers gaan steeds meer rechtstreeks zaken doen met grote service providers (zowel handelshuizen als telersverenigingen).

De afzetperspectieven voor de bollenteelt zijn gunstig, doch sterk afhankelijk van de economische groei in de belangrijkste afzetlanden. Nederland behoudt haar dominante positie, waarbij de logistieke structuurkeuze nauwelijks een rol speelt.

In deze productgroep moet ook rekening worden gehouden met het groeiende aandeel dat afgezet wordt als uitgangsmateriaal voor de trek en verkoop in potjes en daardoor in handel en distributie voor dat segment dezelfde logistieke karakteristieken kent als de plantensector.

Boomkwekerijproducten

Dankzij een sterke verbreding van het assortiment is de omvang en omzet van de boomkwekerij de afgelopen decennia aanzienlijk toegenomen. Omstreeks 50% van de teelt vindt plaats in Zuidoost Nederland (Zundert richting Venlo, Oostelijke Betuwe). De overige teelt is vooral geconcentreerd rond Boskoop.

Nederland is het belangrijkste exportland binnen de EU, waarbij ongeveer 35% naar Duitsland gaat. De sector kent geen dominante handelspartij die de export verzorgt, maar de export wordt meestal door de producenten zelf geregeld. De afzet is meer conjunctuurgevoelig dan in de andere productgroepen.

De afzet van pot- en containerteelt vindt in belangrijke mate plaats via tuincentra, in combinatie met de verkoop van tuinplanten. Ook hier gaat een toenemend deel rechtstreeks naar klanten (groothandels/tuincentra).

Voor sierbomen is het vooral noodzakelijk een helder antwoord te vinden op de toenemende afzet via grote ketens van tuincentra en bouwmarkten, die gestandaardiseerde producten vragen, in grote en voorspelbare aantallen, met standaard ornamenten. Daarvoor is het noodzakelijk bundeling van stromen te laten plaatsvinden en het huidige kleinschalige en veelvormige aanbod te vertalen in gestandaardiseerde, grootschalige afzet, en omgekeerd. Dergelijke plannen zijn in ontwikkeling in Venlo en kunnen van grote betekenis zijn voor de positie van de Greenport naar de retail.

In de boomteelt heeft containerteelt zijn intrede gedaan. Dit wil overigens niet zeggen dat deze specifieke containerstromen geïntegreerd kunnen worden met andere gecontaineriseerde stromen. Het zullen vooral directe stromen zijn tussen productie-/handelsgebied in Nederland en de buitenlandse afzetgebieden.

Samenvatting relevante trends per productgroep

Als een samenvatting van het voorgaande is in onderstaande tabel een inschatting van het belang van verschillende trends voor de onderscheiden productgroepen aangegeven. De markt vraagt 'meer, sneller en beter' aanbod. Dit stuit op beperkingen vanwege congestie en externe effecten (emissies vervoer). Via aanpassingen in ruimte en logistiek/ICT kan nog steeds aan deze veranderende marktvraag worden voldaan.

Tabel 3.1 Samenvatting trends per productgroep¹⁾

	Snijbloemen	Planten	Voeding	Bollen	Bomen
Dominante markttrends					
• Schaalvergroting	+	+	++	+	+
• Mondialisering productie	++	+	+	+	0
• Toenemende retailafzet	++	++	++	+	++
• Kortere servicetijden	++	++	++	0	+
• Hogere garantie kwaliteit	+	+	++	+	0
Logistieke trends					
• Besturing van verslogistiek (ICT, T&T)	++	++	++	+	+
• Vers langer houdbaar	++	+	++	+	0
• Afzetmarkten op grotere afstand	++	+	+	+	+
• Consolidatie/hubstructuur	+	+	++	+	+
• Containerisatie	+	++	++	+	++
• Multimodaal vervoer en knooppunten	+	+	++	0	0
• Verlenging doorlooptijden door congestie	++	+	++	0	+
Ruimtelijke inrichting trends					
• Uitplaatsing primaire productie	+	+	++	+	+
• Herstructurering glasareaal en infrastructuur	++	++	++	+	+
• Herpositionering handel en teelt	++	++	++	+	++

++ = (zeer) belangrijk/zeer grote wijzigingen in die richting

+ = belangrijk/ontwikkeling zet zich verder door

0 = minder belangrijk

1) Het gaat om veranderingen ten opzichte van de huidige situatie

Conclusies

Uit voorafgaande analyses blijkt dat veranderingen in de genoemde productgroepen onveranderd blijven doorgaan. Naast continue innovaties in teelttechnieken en verpakkingen moet ook geconcludeerd worden dat nu al zichtbare veranderingen in afzetstructuren (rechtstreekse leveringen, groter aandeel grote retailketens) en toenemende klantenwensen (variëteit, flexibiliteit, leverbetrouwbaarheid) zich versterkt zullen doorzetten.

Hoewel de trends in verschillende productgroepen met elkaar overeenkomen mag niet geconcludeerd worden dat de logistieke stromen gemakkelijk gecombineerd kunnen worden tussen verschillende productgroepen (naar dezelfde afzetgebieden). Daarvoor verschillen de omstandigheden te veel in de diverse ketens (te veel verschillende bedrijven/spelers en afzetkanalen in de keten). Voor een aantal typen klanten (retail, bouwmarkten) zou dit overigens wel te overwegen zijn.

Wat voor de gedeelde infrastructuur- en logistieke agenda een belangrijk aandachtspunt is, is dat in de Greenports en handelsgebieden ook een schaalvergroting zichtbaar is in productie, handel en logistiek. Dat maakt de noodzaak tot ruimtelijke herstructurering in de Greenports en het verbeteren van efficiency van vervoer en afhandeling in de Greenports steeds groter.

De ligging van belangrijke productie- en handelsgebieden in dezelfde regio's in West- en Zuidoost-Nederland (van meerdere productgroepen) maakt het interessant om in die regio's logistieke knooppunten te ontwikkelen die zich richten op de bundeling en gezamenlijke afhandeling van versproducten uit de vijf productgroepen. Ontwikkelingen rond Schiphol/Aalsmeer, in de Rotterdamse regio/Westland en in Venlo wijzen nu al in die richting.

Onduidelijk blijft nog of de primaire productie en/of de handel en verwerking in de vijf productgroepen zich ook (in substantiële omvang) gaat vestigen in de nabijheid van grote afzetmarkten in Europa. Er zijn nu wel enkele voorbeelden bekend (uit de primaire sector), maar dat is nog geen garantie dat dit een dominante trend wordt voor de komende decennia. Logistieke eisen in de diverse ketens (korte responstijd, flexibiliteit, etc.) geven hiertoe mogelijk wel aanleiding. In de komende jaren zullen belangrijke Europese afzetgebieden nog steeds vanuit de Nederlandse Greenports worden bediend, maar het nadenken over vernieuwing in logistieke ketens is nu al noodzakelijk.

Hoofdstuk 4 **Infrastructuuragenda per regio**

Inleiding

In de periode 2005-2020 wordt in Nederland een totale groei van het personenvervoer verwacht van circa 40% en van het goederenvervoer van 60-80%. Anno 2006 is op tal van wegen al veelvuldig sprake van congestie en aangezien de uitbreiding van infrastructuur achterblijft bij het groeiende verkeersaanbod zullen de vertragingen in de toekomst waarschijnlijk nog verder toenemen.

Om de concurrentiepositie van de Greenports in Nederland te behouden en te versterken, dient een aantal knelpunten in de infrastructuur te worden opgelost. Met de schaalvergroting, netwerkvorming tussen bedrijven, toenemende servicevraag, etc. groeit het belang van een goede bereikbaarheid. Voor de Greenports zijn verschillende typen wegen van belang:

- Achterlandverbindingen (hoofdwegen of A-wegen)
- Toevoerwegen naar deze hoofdwegen (N-wegen)
- Haarvaten naar deze ontsluitingswegen (lokale wegen)

Door de toename van het totale verkeer, waarvan het verkeer van, binnen en naar de Greenports deel uitmaakt, zijn op al deze schaalniveaus problemen te verwachten. Bij de hoofdwegenstructuur gaat het om de aanleg van ontbrekende verbindingen en het terugdringen van congestie op diverse hoofdwegen. Daarnaast zijn in elke regio verbeteringen in het onderliggende wegennet nodig om de ontsluiting van de tuinbouwknooppunten op het hoofdwegennet én de toevoer naar deze ontsluitingswegen te optimaliseren. In de volgende paragrafen wordt eerst ingegaan op de noodzakelijke investeringen in de nationale hoofdwegenstructuur en vervolgens op die binnen de Greenports. Een deel van deze investeringen is reeds in verkeersplannen van de overheid (MIT¹) opgenomen, maar voor andere (potentiële) knelpunten is binnen afzienbare termijn nog geen oplossing in zicht.

Investerings in nationale hoofdwegenstructuur

De belangrijkste ontbrekende verbindingen zijn:

- A4 Zuid (ontbrekende schakel tussen Dinteloord en Bergen op Zoom wordt aangelegd vanaf 2011, maar nog geen zicht op verbinding Beneluxtunnel/Dinteloord)
- A20 Hoek van Holland (niet in MIT)

¹ Meerjaren Programma Investerings Transport en Infrastructuur, Ministerie Verkeer en Waterstaat.

De hoofdwegen waar de capaciteit van dient te worden vergroot, zijn vooral:

- A1 Diemen-Eemnes (A1 CRAAG studie gestart in 1995, in 2002 studie stopgezet en opgesplitst in spoedwetprojecten, Diemes-Eemnes: planstudie)
- A2 Holendrecht-Oudenrijn (trajectnota, studie door Rijkswaterstaat)
- A2 Oudenrijn-Deil (investeringen in bovenwettelijke inpassingmaatregelen)
- A2 Rondweg Eindhoven (tracébesluit 2003, procedures rond 2004, start uitvoering 2006, loopt tot 2010)
- A4 Burgerveen-Leiden (planstudie)
- A12 Gouda-Oudenrijn en verder richting Duitse grens (in uitvoering t/m 2010)
- A13 Delft-Kleinpolderplein (niet in MIT)
- A15 Benelux-Vaanplein (nog geen trajectnota gepubliceerd; benuttingsvarianten worden onderzocht)
- A16 Rotterdam-Antwerpen (niet in MIT)
- A20 Kleinpolderplein-Terbregseplein (niet in MIT)

Uit bovengenoemde opsomming kan worden afgeleid dat weliswaar diverse hoofdassen vanuit de Randstad naar het oosten en zuiden aandacht krijgen in het MIT, maar dat de aandacht zich daarbij richt op onderdelen van die assen (het ene knelpunt oplossen, leidt vervolgens tot knelpunten verderop). Bovendien moet ook geconstateerd worden dat nieuwe verbindingen (zoals CRAAG /A6-A9 of A13-A16) een heel lange doorlooptijd zullen kennen en daardoor in de komende decennia geen oplossing zullen bieden. In de Nota Mobiliteit wordt gesproken over gemiddelde trajectsnelheden op de diverse hierboven genoemde hoofdassen. De verwachting is echter dat in de praktijk het aantal file-uren zal toenemen en de fileperiodes steeds langer worden. Kortom: de economische schade van files voor de Greenport Nederland zal in de komende decennia fors oplopen. Die schade is nu al fors te noemen (zie Tabel 4.1).

Tabel 4.1 Top tien duurste files op rijkswegen van Nederland in relatie tot de Greenports in Nederland (van Daalen et al., 2005).

	Aalsmeer	Westland	Rijnsburg	Boskoop	Venlo	Schade (mln. euro)
A2 Oudenrijn - Everdingen	IA	IA	IA	IA	I	39
A2 Ringweg Eindhoven	IA	IA	IA	IA	IA	26
A2 Holendrecht - Oudenrijn	IA		IA		I	25
A13 Delft - Kleinpolderplein	IA	IA	IA	IA		18
A12 Gouda - Oudenrijn		IA		IA	I	20
A16 Rotterdam - Antwerpen	A	A	A	A	A	16
A4 Burgerveen - Leiden	IA	IA				18
A1 Diemen - Eemnes	A		IA			20
A15 Benelux - Vaanplein	A	IA	IA	A	IA	12
A20 Kleinpolderplein - Terbregseplein		IA			I	15

IA = Inter-Greenportverbinding + Achterlandverbinding

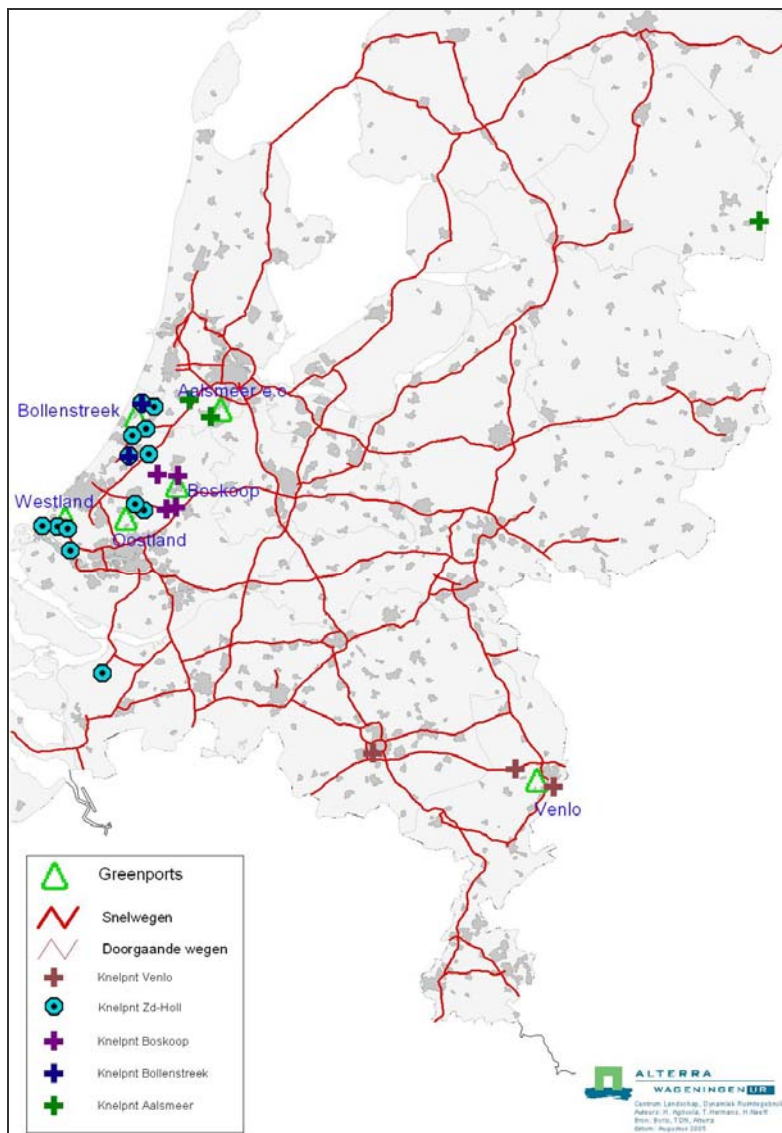
I = Inter-Greenportverbinding

A = Achterlandverbinding

Dit betekent dat Greenport Nederland (en de vertegenwoordigers uit de afzonderlijke Greenports) zich moeten beraden over twee zaken:

- a werken aan een gedeelde infrastructuur- en logistieke agenda;
- b nadenken over logistieke alternatieven.

De meeste knelpunten op het hoofdwegennet zijn namelijk niet op te lossen in de komende decennia.



Figuur 4.1 Weergave infrastructurele knelpunten van de Greenports

Naast nationale knelpunten vormen lokale en regionale knelpunten in diverse Greenports ook een (groot) probleem. De efficiency in de knooppunten (Greenports) leidt in toenemende mate (ook) tot vertraging. Ook hier neemt de congestie verder toe en zijn extra investeringen noodzakelijk.

Investerings in (toevoer)wegen per regio

Westland/Oostland

Weginfrastructuur:

- Westland: Veilingroute, ontsluiting Hoek van Holland, knooppunt Westerlee (verwachte realisatie veilingroute 2010)
- Oostland: N470, Veilingroute N222 en N209 Bleiswijk (N470 Opstelling zuid-Oosttak eind 2006, westtak 2007)

Aalsmeer e.o.

Weginfrastructuur:

- N201 (2001 Masterplan Corridor N201 gepresenteerd, 2006 start werkzaamheden omlegging N201)
- Parallele A4-structuur (planfase Werkstad A4)

Bollenstreek

Weginfrastructuur:

- Rijnlandroute N206 (eind 2005 start planstudie)
- N11 West (verbinding A4-A44) (planstudie)

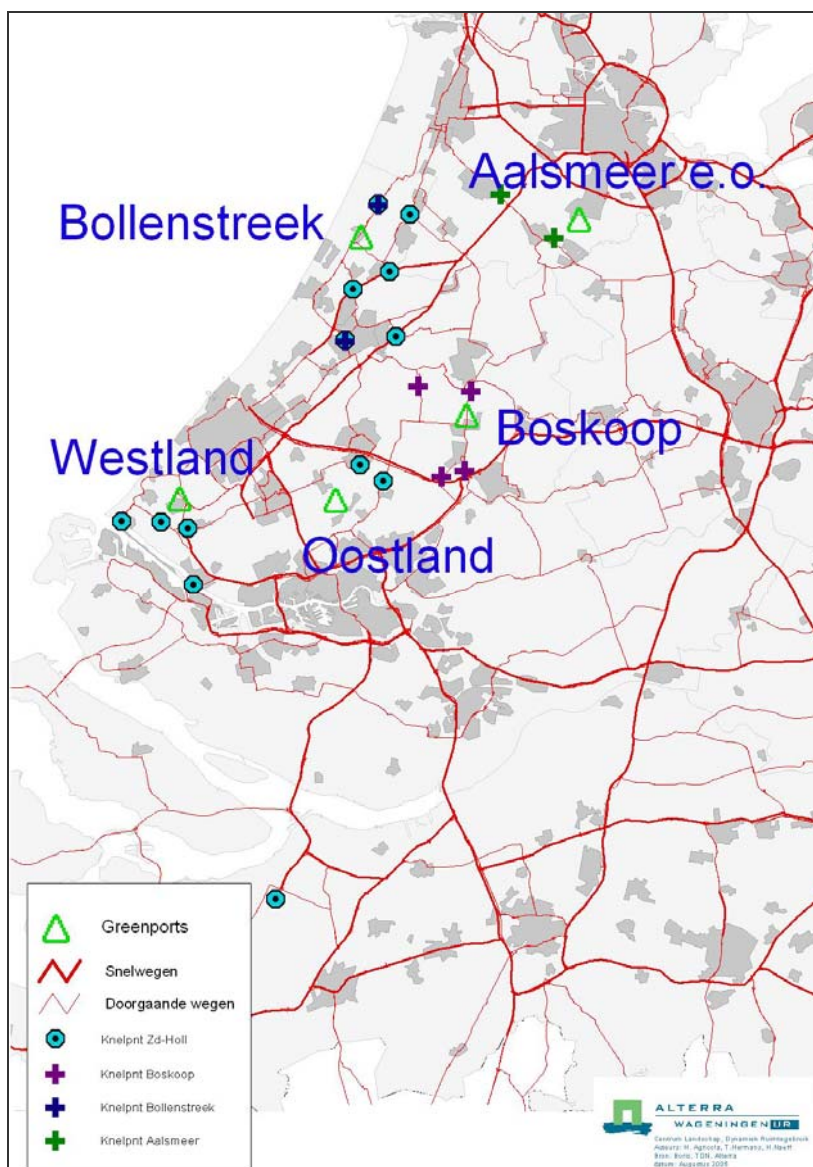
Knooppunten:

- Serviceplatform Rotterdam of Schiphol (inventarisatie – planfase)

Boskoop e.o.

Weginfrastructuur:

- N207 (corridorstudie- verkenning, overslag terminal Alphen: OTA + omlegging N207/N11 Realisatie, Zuidwestelijke randweg Gouda, realisatie)
- N209 (planvorming, eind 2006 moet gereed zijn, Bleiswijk-Zoetermeer in uitvoering, verbrede wegvak Bleiswijk- Rotterdam: realisatie, nieuwe hoofweg Bleiswijk Realisatie)
- N453 (niet in PVVP)



Figuur 4.2 Weergave infrastructurele knelpunten van de Greenports in westen van Nederland

Venlo

Weginfrastructuur:

- A73-zuid/A74 (planstudie)
- Capaciteit op-/afrit A67 (niet in MIT)

Arnhem/Nijmegen

Weginfrastructuur:

- Verbreding A50 (planstudie)
- Doortrekken A15 (gepland voor 2018))

Knooppunten

- Valburg (inrichting vluchtstrook als extra rijstrook in de spits – december 2005. Detail: deze eerste spitsstrook komt 1,5 jaar na het ingaan van de Spoedwet gereed. Dit betekent een versnelling ten opzichte van de procedures van de normale Tracéwet van ruim 2 jaar)

Noord-Nederland

Weginfrastructuur:

- A37 (binnenkort gereed)

Conclusie

De reeds geplande investeringen in infrastructuur (wegen) bieden slechts voor een klein deel van de genoemde knelpunten een oplossing. Voor veel knelpunten loopt alleen nog maar een planstudie of is zelfs geen enkele aandacht. Op deze manier zal het congestieprobleem niet of onvoldoende worden opgelost en alleen maar toenemen. Het vervoer in de vijf productgroepen zal nog meer naar de avond- en nachturen worden verdrongen. De vraag is dan of de door klanten gestelde eisen aan responstijden en flexibiliteit gehaald kunnen worden. De vraag is dan ook: kan in de toekomst op dezelfde manier gedistribueerd worden of moet nu nog nadrukkelijker over alternatieven worden nagedacht?

De logistieke netwerken in de vijf productgroepen worden nu gehonoreerd door rechtstreekse verbindingen vanuit de handelsgebieden in Nederland naar belangrijke afzetgebieden in het buitenland. Producten worden in Nederland klaar voor de klant gemaakt en op voorraad gehouden. De vraag is nu of (net zoals in andere productketens buiten de tuinbouw) nagedacht moet worden over steunpunten (crossdock- en servicecentra) dichterbij de markt. Dat hoeft waarschijnlijk niet voor markten binnen een straal van 500 km. Dat is wellicht wel wenselijk voor markten vanaf 500 km.

In de komende jaren zouden in met name de productgroep sierteelt en voedingstuinbouw discussies gevoerd moeten gaan worden over wijzigingen in de logistieke grondvormen. Het huidige model (snelle levering vanuit de draaischijven in de Greenports rechtstreeks naar de afnemers) zou verrijkt kunnen worden met een systeem van steunpunten in belangrijke markten (servicenetwerken). Voor het belangrijkste afzetgebied (Duitsland) is dit door het consortium op hoofdlijnen verkend (zie volgend hoofdstuk) om de discussie hierover te starten.

Hoofdstuk 5 **Internationale draaischijf en servicenetwerk**

Inleiding

Vanuit de markt is er een toenemende vraag naar tijdige levering van producten van afgesproken kwaliteit tegen zo laag mogelijke kosten. Retailers verlangen steeds kortere levertijden (leadtimes, responstijden). Hierbij is de doorlooptijd van producent naar retail minder belangrijk dan de leadtime, d.w.z. de minimale reactietijd na de bestelling van een retailer. Om de leadtime te optimaliseren, is het noodzakelijk productstromen goed te besturen en is het soms interessant om voorraad dichtbij de markt te hebben. Om de kosten te minimaliseren, is het nodig stromen te bundelen en zo goedkoop mogelijk te vervoeren. De kwaliteit wordt bepaald door het geboden sortiment, de aan het primaire product toegevoegde waarde en de bewaar- en vervoertechnologie in relatie tot de doorlooptijd.

Het **doel** van dit hoofdstuk is twee logistieke concepten te schetsen op basis waarvan de **discussie** over de toekomstige agrologistieke en infrastructurele agenda voor de Greenports kan worden aangescherpt.

Op dit moment is voor alle productgroepen sprake van een **draaischijfmodel**, waarbij de Nederlandse productie, eventueel aangevuld met import, door de handel wordt gecombineerd en vervolgens op bestelling wordt geleverd aan distributiecentra van klanten in het buitenland, van waaruit bevoorrading van de winkels plaatsvindt. Door de hogere service-eisen vanuit de markt (kortere leadtimes), toenemende concurrentie vanuit andere productiegebieden (Europa, Afrika, Latijns-Amerika, waarvan de producten niet allemaal via Nederland hoeven te worden gedistribueerd), en groeiende congestie binnen Nederland bestaat een reëel gevaar dat de Nederlandse exportpositie onder druk komt te staan en marktaandeel wordt verloren aan spelers uit andere landen. Dit kan worden voorkomen door in aanvulling op de draaischijf dichtbij de afzetmarkt serviceknooppunten te realiseren, waardoor de servicekracht op peil blijft en de toegevoegde waarde voor Nederland behouden blijft.

Via zo'n **servicenetwerk (box 1)** is de levertijd korter. Niet alle producten kunnen dicht bij de markt op voorraad worden gehouden. Net zoals in andere (retail)ketens zal daarbij een onderscheid gemaakt moeten worden tussen slow- en fastmovers in de productsortimenten. Een belangrijke voorwaarde in het servicenetwerk is dat de productstromen worden gebundeld en goed worden bestuurd. Daarnaast dienen de kosten van de servicecentra en het transport om ze te bereiken, beperkt te zijn. Een servicenetwerk kan een zinvolle aanvulling zijn op een 'draaischijf die onder druk staat' vanwege onder meer de toenemende congestie.

Box 1 Wat is een servicenetwerk?

De kern van het servicenetwerk is het werken met vooruitgeschoven consolidatiepunten dicht bij de markt met een kortdurende voorraad. Bij het servicenetwerk kan ICT worden ingezet om een betere logistieke planning mogelijk te maken waardoor de keten 'rustiger' en beter bestuurbaar wordt. Dit betekent dat er ruimte komt voor op prognoses gebaseerd transport (floating stock). Dit transport hoeft niet snel als het maar op tijd is, hetgeen kansen biedt om het wegtransport buiten de files om in te zetten. Ook biedt het kansen voor multimodaal transport. Vanuit de dicht bij de markt gelegen consolidatiepunten kunnen orders op maat samengesteld worden en kan snelle levering naar de retailer plaatsvinden (hoge responsiviteit).

Bij de inrichting van de serviceknooppunten zijn verschillende varianten mogelijk, afhankelijk van de schakels in de keten die worden verplaatst:

- **Distributienetwerk:** bij een smal sortiment met een klein aantal snellopers (commodities) kan de verwerking op prognose al bij de telers plaatsvinden en wordt alleen de voorraad gereed product dicht bij de markt gelegd.
- **Servicenetwerk** in enge zin: bij een breed sortiment van langzaam lopende producten (specialties) verhuist de verwerking mee naar de markt om de voorraad zo lang mogelijk generiek te houden en pas op order samen te stellen.
- **Productienetwerk:** ook een deel van de productie verhuist naar de markt, waarbij de verwerking en handel vanzelfsprekend meegaan.

In dit hoofdstuk wordt onderzocht wat elementen van een servicenetwerk kunnen bijdragen aan het behoud van de internationale concurrentiepositie van het Nederlandse tuinbouwcluster.

Relevantie van de Europese logistieke structuur

De infrastructuur- en logistieke agenda voor de Greenports in Nederland is slechts een deel van het verhaal. Doorgaande verbindingen in het buitenland zijn uiteraard van groot belang. Een belangrijke vraag is of die infrastructuur- en logistieke agenda vanuit het draaischijfmodel of het netwerkmodel wordt ingevuld. Voor de verschillende productgroepen loopt de relevantie van deze Europese logistieke structuur sterk uiteen.

- Voor bollen is de relevantie van de Europese hoofdstructuur beperkt: de teelt is geconcentreerd in Nederland, concurrentie kan ontstaan uit nieuwe productiegebieden overzee (Brazilië of het Verre Oosten). Het is onwaarschijnlijk dat teelt of logistiek invloed ondervindt van de Europese logistieke infrastructuur.
- Voor bomen is de relevantie eveneens beperkt. Veel belangrijker is de verschuiving van de afzet naar grote retailkanalen en de concurrentie van grote productiegebieden in Italië en midden Europa die daarop inspelen.
- Voor voedingstuinbouw is de relevantie groot, al is de Nederlandse Greenport niet de bepalende factor in Europa. Zelfs in de voornaamste afzetmarkten is het marktaandeel van de Nederlandse voedingstuinbouw (teelt, import) beperkt tot 5 à 10 %. Met andere woorden: 90 tot 95% komt van lokale producenten of gaat rechtstreeks van grote productiegebieden in Europa of overzee naar de afzetmarkten.

- Voor planten en snijbloemen is de relevantie groot. De breedte van het assortiment is – vooral voor snijbloemen – groot hetgeen de mogelijkheden beperkt. Het marktaandeel van de Nederlandse Greenports is aanzienlijk (60 tot 80%). De Greenports kunnen door dat grote marktaandeel zelf invloed uitoefenen op de logistieke hoofdstructuur. Er is evenwel ook een grote invloed van productiegebieden elders in Europa en (voor snijbloemen) overzee, die rechtstreeks leveren aan grote retailketens. Dat is te zien in Engeland (waar het marktaandeel van de retail groot is) en kan zich eveneens voordoen op het continent bij toename van het marktaandeel van de retail.

De relevantie van de Europese logistieke structuur is dus beperkt voor bollen en bomen, en groot voor sierteelt en voedingstuinbouw.

Impact van de Europese logistieke structuur

De impact van de in de toekomst te kiezen Europese logistieke structuur is aanzienlijk voor de Nederlandse Greenports (sierteelt, voedingstuinbouw) en de infrastructuur- en logistieke agenda.

- De ***draaischijf*** draait om snelheid: het vermogen snel vanuit Nederland te reageren op marktvragen, sneller en vollediger dan de concurrent. In verband met de snelheid gaat alles over de weg, met grote flexibiliteit ten aanzien van vertrektijden en rondrit voor samenstellen van assortiment (open deuren). Investerings in de infrastructuur- en logistieke agenda betreffen uitsluitend de ***weginfrastructuur*** (oftewel alleen lijninfrastructuur) op de hoofdassen naar exportmarkten.
- Het ***servicenetwerk*** draait om stiptheid: het vermogen precies op tijd te leveren, volgens serviceafspraken (service level agreements) met de afzetkanalen. Daarvoor is bij grotere afstanden voorraad nodig dicht bij de markt. Dat wordt allereerst ingegeven door de servicevraag. De noodzaak wordt versterkt door belemmeringen in het wegvervoer, maar dat is niet de bepalende factor. Investerings in de infrastructuur- en logistieke agenda betreffen naast investeringen in lijninfrastructuur ook investeringen in ***knooppunten*** (consolidatiecentra) dicht bij afzetmarkten én in Nederland (consolidatiecentra, logistieke centra).

Het servicenetwerk zal in de komende jaren overwegend gebruik maken van wegvervoer en slechts ***beperkt multimodaal*** zijn (binnenvaart, spoor, shortsea). Een eventuele keuze voor multimodaal is een praktische afweging van ketenkosten, maar is niet de essentie van het servicenetwerk. Kern is een ontkoppeling met voorraad vlak voor de markt in verband met service en responsiviteit. Productaanvoer naar de steunpunten geschiedt met wegvervoer (of multimodaal), waarbij niet de snelheid maar de kosten en betrouwbaarheid de doorslag geven. Bij keuze voor wegvervoer zal onveranderd gebruik worden gemaakt van de capaciteit op wegen in de rustige (nachtelijke) uren.

Door verbetering van de logistieke technologie nemen de mogelijkheden van een servicenetwerk voor versproducten sterk toe. De ketenkosten bij een servicenetwerk hangen nauw samen met de mate van bundeling. Bij multimodale verbindingen zijn de ketenkosten vervolgens sterk afhankelijk van de ligging op multimodale knooppunten en de daar geconcentreerde activiteiten.

De voornaamste impact van de Europese logistieke structuur op de infrastructuur- en logistieke agenda is derhalve de verschuiving van investeringen in weg-infrastructuur op de hoofdassen (draaischijf) naar investeringen in knooppunten in Europa en in Nederland, bij voorkeur op multimodale locaties.

Micro-economische afwegingen

Allereerst wordt bekeken of een servicenetwerk qua kosten-batenafweging realistisch is. Met een rekenmodel zijn de ketenkosten berekend voor een (multimodaal) servicenetwerk, in de veronderstelling dat door effectieve bundeling van deelladingen naar bepaalde bestemmingen steeds sprake zal zijn van voldoende belading. Dit vergt in de praktijk nog heel veel afstemming, al zijn daarvan nu al wel de eerste pilots opgestart. Bundeling kan in de haarvaten plaatshebben door combineren van verschillende versproducten (van vlees en kant-en-klare maaltijden tot groente en fruit) en op de hoofdassen door vers te combineren met houdbare producten (zoals bijvoorbeeld gebeurt bij sierteelt door combinatie met luchtvracht of elektronica). Leegrijden en de daaraan verbonden kosten zijn dus een argument om creatief te bundelen.

Voor ondernemers gaat het om twee parameters: kosten en servicegraad, met duurzaamheid als resultante. De ketenkosten worden bij multimodaal vervoer aanzienlijk beïnvloed door de locatie van knooppunten. Daar, bij het ontwikkelen van knooppunten op multimodale locaties, kunnen belangen van overheid en markt elkaar versterken.

In box 2 zijn kosten en servicegraad vergeleken voor enkele fictieve ketens, waarbij bijvoorbeeld gedacht kan worden aan de verbinding tussen de Greenports in de Randstad en retailers in de omgeving van Berlijn of München.

Voor de stroom groente en fruit van Nederland naar Duitsland zijn de kosten per pallet (onderscheiden in transport, overslag en opslag/combinatie), service (minimale reactietijd na bestelling door een retailer) en doorlooptijd (totale tijd van producent tot retaildistributiecentrum) berekend, uitgaande van 4 scenario's:

- 1 draaischijf
- 2 servicenetwerk via de weg
- 3 multimodaal servicenetwerk, verder onderscheiden naar (a) rail of (b) water

Het resultaat van deze berekeningen is als volgt:

Scenario	1 Draaischijf Weg	2 Netwerk Weg	3 Multimodaal netwerk 3a Rail ¹⁾	3b Water ¹⁾
Kosten per pallet				
Transport	€ 56	€ 48	€ 33	€ 16
Overslag	€ 60	€ 49	€ 66	€ 55
Opslag	€ 2	€ 2	€ 2	€ 13
TOTAAL	€ 118	€ 99	€ 101	€ 84
Service (uur)	15	1	1	1
Doorlooptijd (uur)	18	15	41	86

1) Onder voorwaarde van voldoende volumes en bij 3b van houdbaarheid van het product

Uit deze indicatieve berekening blijkt dat een netwerkoperaatje vanuit service- en kostenoogpunt aantrekkelijk is.

Er zijn echter belangrijke randvoorwaarden:

- een netwerk vergt grootschalige producenten en afnemers
- er is voldoende massa (lading) nodig om frequent verbindingen te kunnen onderhouden
- het verscentrum dient direct aan spoor of water te liggen

Omdat de modaliteiten rail en water (te) lange doorlooptijden kennen om in te spelen op bepaalde marktvragen, zal altijd het overgrote deel van de lading over de weg worden vervoerd.

De micro-economische afwegingen maken duidelijk dat:

- Toepasbaarheid van een servicenetwerk sterk afhangt van de breedte van het sortiment: het is economisch onmogelijk een zeer breed vers assortiment op voorraad te houden vlak voor de markt. Dit betekent dan ook dat de servicecentra in eerste instantie vooral crossdockcentra (overlaadpunten) zullen zijn om internationaal vervoer en regionaal vervoer te ontkoppelen en daardoor efficiënter te maken. Producten met relatief geringe volumes (en snel wisselende vraag) zullen toch vaak rechtstreeks beleverd moeten worden vanuit de Greenports richting afzetgebieden.
- Investerings in knooppunten (logistieke centra) op bij voorkeur multimodale locaties essentieel zijn voor het terugdringen van de ketenkosten en daarmee op langere termijn de ombuiging van wegvervoer naar andere modaliteiten mogelijk te maken.
- Samenwerking tussen overheden en bedrijfsleven nodig is om investeringen in knooppunten op multimodale locaties mogelijk te maken, zowel in Nederland als in het buitenland (bedrijfsleven).

Macro-economische afwegingen

De micro-economische afwegingen – beslissingen van de ondernemers – leiden tot macro-economische effecten. De omgekeerde weg, waarbij macro-economische of maatschappelijke wenselijkheden (bijvoorbeeld op het gebied van duurzaamheid) in weerwil van micro-economische nadelen worden nagestreefd, is in de praktijk niet realistisch. Wel kunnen overheid en markt vanuit hun wederzijdse belangen samen werken aan condities waardoor micro-economische beslissingen tot maatschappelijk wenselijke effecten (toegevoegde waarde, werkgelegenheid, duurzaamheid) leiden. Met name kan dat het gezamenlijk werken aan inrichting van een servicenetwerk (Europees en nationaal) betreffen en inrichting van knooppunten, als daar micro- en macro-economische voordelen aan verbonden zijn.

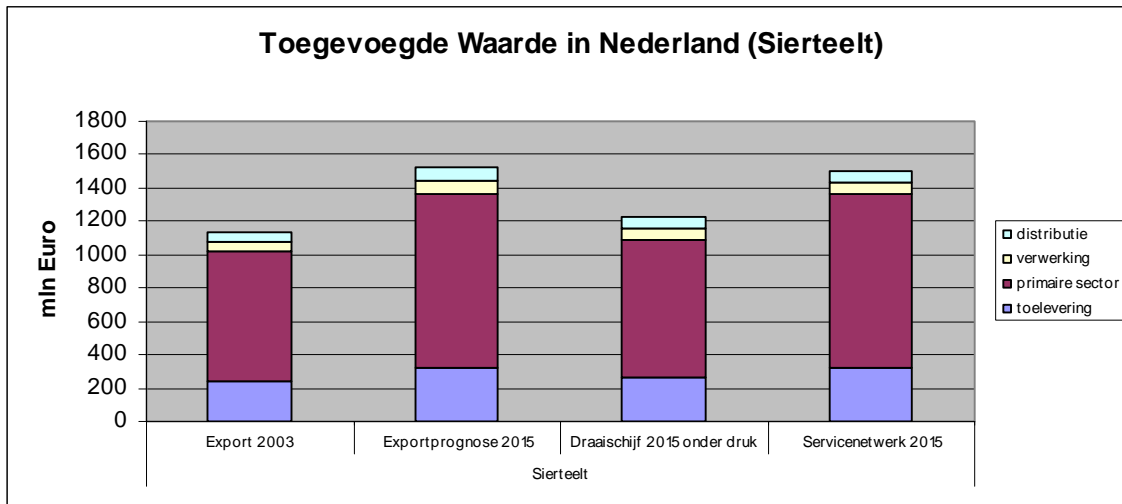
In voorgaande paragraaf is de micro-economische gevoeligheid (kosten en service, met effecten voor duurzaamheid) toegelicht. Om inzicht te krijgen in de macro-economische effecten is een model doorgerekend waarbij voor de relevante productgroepen functies (teelt, handel, service) in het netwerk kunnen worden verschoven. Op die manier kunnen de effecten van bepaalde aannames over verschuivingen en groei/krimp duidelijk worden gemaakt. Het is dus geen voorspellend model, maar een hulpmiddel waarmee 'what-if' situaties kunnen worden geanalyseerd. Met andere woorden de uitkomsten worden sterk bepaald door de aannames die men in het model stopt.

De macro-economische effecten van een servicenetwerk als aanvulling op een draaischijf zijn vergeleken met die van louter handhaving (in enkele varianten) van de draaischijf. In de draaischijfvariant 'krimpt' de actieradius van voldoende snelle en betrouwbare beleving vanuit Nederland door de toenemende service-eisen van afzetkanalen en belemmeringen in het wegvervoer. Een dergelijk krimpende cirkel is dus vergeleken met de responsiviteit en efficiency van een (uitbreidend) netwerk.

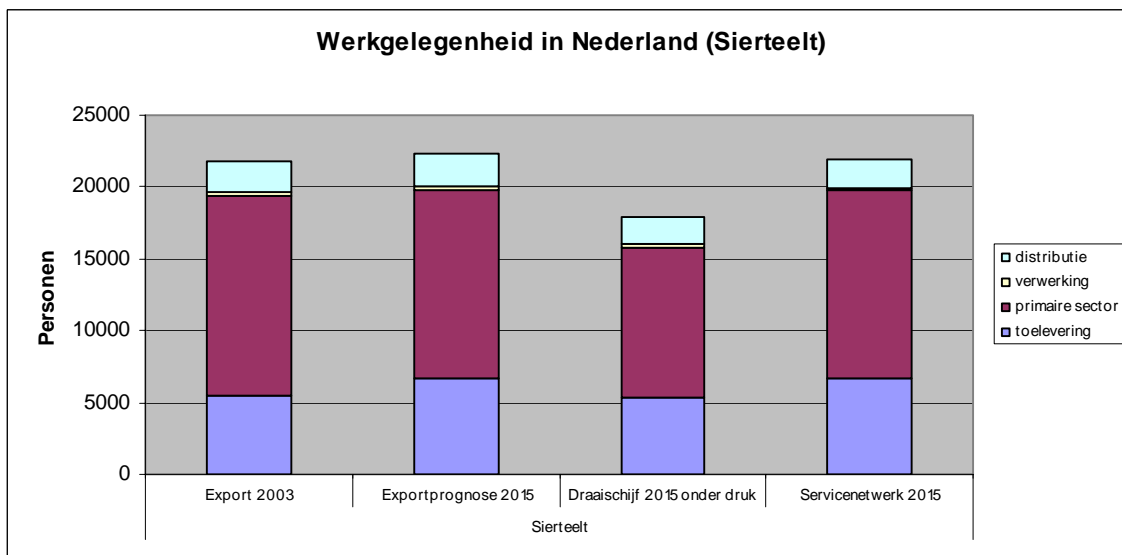
Wanneer de draaischijf onder druk komt te staan, door toenemende eisen vanuit de markt om kortere lead times en een toenemende congestie op de wegen, dan zou de export van

sierteelt en groenten en fruit wel eens minder rooskleurig kunnen uitvallen dan in de geldende exportprognoses voor 2015. De belangrijkste exportmarkt Duitsland zal dan voor een langzaam groeiend gedeelte rechtstreeks bediend worden door lokale producenten of door opkomende producerende landen. Gestreefd kan worden naar een servicenetwerk met vooruitgeschoven servicelocaties, als aanvulling op de draaischijf. De verbeterde service zal op termijn het huidige marktaandeel op peil houden (en wellicht zelfs iets doen toenemen), en daarmee groei mogelijk maken van primaire producten en handel in Nederland (zie box 3 op volgende pagina).

Als illustratie zijn hieronder de grafieken van de resultaten van de sierteelt voor de Duitse markt weergegeven. Resultaten worden gepresenteerd van ontwikkelingen (in diverse scenario's) in toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Hierbij zijn drie prognoses opgenomen: autonome groeiverwachtingen van de productgroep (exportprognose 2015); draaischijfmodel 2015 onder druk met marktverlies (20%) als gevolg van congestie en onvoldoende responsiviteit; een servicenetwerk 2015 als aanvulling op een draaischijf met voorraden/waarde-toevoeging dichtbij de markt (20% service en handel dichtbij de markt). In bijlage 1 en in het achtergronddocument zijn de resultaten nader toegelicht.



Figuur 5.1 Toegevoegde Waarde Sierteelt in Nederland t.b.v. Duitsland.



Figuur 5.1 Werkgelegenheid Sierteelt in Nederland t.b.v. Duitsland

Zowel bij de sierteelt als bij groenten en fruit zijn de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de handel en verwerking relatief gering ten opzichte van de toegevoegde waarde en werkgelegenheid in de primaire sector en de toelevering hieraan. Een beperkte verschuiving van handels- en verwerkingsactiviteiten naar de afzetmarkt kan in die zin een goede investering zijn om het marktaandeel van Nederland in de belangrijkste exportmarkt veilig te stellen of zelfs te doen groeien.

Het transport vanuit Nederland naar de servicelocaties (in het buitenland) in een servicenetwerk is minder tijdskritisch. Hierdoor kan er buiten de files om worden gereden, of kan er zelfs gebruik worden gemaakt van spoor en op termijn van binnenvaart.

Resumerend:

- Een eerste stap in de richting van een servicenetwerk (distributienetwerk) als aanvulling op een draaischijf biedt voordelen voor de teelt in Nederland omdat het marktgebied is gegarandeerd.
- Voor de werkgelegenheid is een servicenetwerk uiteindelijk gunstig, ook al zouden sommige servicefuncties in het netwerk verschuiven naar de afzetmarkt. Maar doorgroei in de Greenports is mede door de betere service beter gegarandeerd.
- De mogelijke gunstige effecten voor de werkgelegenheid houden verband met de arbeidsverdeling in de keten, met een zwaartepunt bij de primaire productie en de toelevering hieraan, en in vergelijking daarmee beperkte werkgelegenheid in de schakels daarna.
- Bij vasthouden aan louter een draaischijf treedt door toenemende congestie onvermijdelijk 'krimp op van de actieradius' van fysiek goed aan te sturen ketens vanuit Nederland, met nadelige effecten voor alle schakels in de keten, ook de handel en logistiek.
- Een aanvulling van de draaischijf met het servicenetwerk biedt mogelijkheden om in Nederland verder te specialiseren op hoogwaardige sortimenten (specialties) met een groot marktgebied.
- Verschuiving van een klein deel van de primaire productie in het productienetwerk is niet per definitie een verslechtering. Voor Nederland ontstaan dan kansen om productiesystemen te leveren voor productie die elders plaatsheeft.

De **indicatief** berekende macro-economische effecten uit de 'what-if' analyse laten zien dat het de moeite waard is om te discussiëren over de geleidelijke ontwikkeling in de richting van een servicenetwerk, voorzover dat micro-economisch realistisch wordt opgezet (beginnen met een distributienetwerk, dan langzamerhand doorgroeiend).

Samen werken aan servicenetwerk

De micro- en macro-economische afwegingen laten zien dat het wenselijk is in nauwe samenwerking tussen marktpartijen en overheden, Europees en nationaal, in te zetten op een discussie over een geleidelijke ontwikkeling van een servicenetwerk voor voedingstuinbouw en sierteelt. Voor de andere productgroepen (bollen, bomen) is dat minder relevant.

De discussie over samenwerking aan het servicenetwerk moet gaan over de volgende zaken:

- Investeren in knooppunten in afzetmarkten, bij voorkeur op multimodale locaties, in samenwerking met buitenlandse partners.
- Investeren in knooppunten in Nederland op multimodale locaties, om toegang te krijgen tot internationale netwerken.
- Investeren in logistieke middelen (gesloten eenheden) die noodzakelijk zijn voor toepassing van multimodale netwerken;
- Investeren in technologie voor monitoring en controle van versproducten (ICT, sensoren, veredeling, klimaatregeling, verlenging houdbaarheid, voorspelling houdbaarheid) noodzakelijk voor toepassing van servicenetwerken.

Deze samenwerking kan aanzienlijke betekenis hebben voor de positie van de Nederlandse Greenports in internationaal verband en voor de infrastructuur- en logistieke agenda op korte en lange termijn.

Hoofdstuk 6 **Conclusies en aanbevelingen**

Uit de voorafgaande hoofdstukken kan worden afgeleid dat de **discussie** over **infrastructuur en nieuwe logistieke concepten in de Greenports** en over optimalisering van stromen van de Greenports naar belangrijke afzetmarkten **gestart moeten worden**. Het is de verwachting dat een door de markt gewenste toenemende servicegraad niet meer op de huidige manier (overwegend rechtstreeks leveren vanuit Nederland) ingevuld kan worden. Het is echter nog niet zo dat nu al met stelligheid beweerd kan worden dat doorgaan op dezelfde manier tot een substantieel verlies aan marktaandeel zal leiden. Er zal ongetwijfeld nog meer buiten de filetijden ('s nachts) gereden worden in binnen- en buitenland, maar de grenzen van deze mogelijkheden zijn in zicht. De **infrastructuuragenda** vanuit de Greenports bevat dan ook (terecht) veel punten, maar deze kunnen bij lange na niet ingevuld kunnen worden door diverse overheden (nationaal en regionaal). Dus zullen in de diverse productgroepen nieuwe logistieke ketenconcepten hun intrede moeten doen.

Conclusies

Uit de studie komen de volgende hoofdconclusies naar voren:

- 1 De markt vraagt steeds meer service in de markt (responsiviteit, sortiment, kwaliteit) en deze eisen zullen in de komende jaren waarschijnlijk verder toenemen. Tegelijkertijd ontstaan er door congestie en regelgeving (nachtrijden, venstertijden, etc.) in toenemende mate beperkingen om aan de gevraagde service te voldoen. Een deel van deze beperkingen wordt door optimalisering van de huidige logistieke organisatie tegengegaan, maar het is de vraag of dit op termijn voldoende is. In de productgroepen voedingstuinbouw en sierteelt (en in deelsegmenten in de bollenteelt en boomkwekerij) zijn discussies over nieuwe inrichting van logistieke ketens van belang.
- 2 Gezien de vele knelpunten in de infrastructuur (die door bestaande investeringsplannen onvoldoende worden opgelost) bestaat er een duidelijke noodzaak om over nieuwe logistieke concepten (bijv. servicenetwerk) na te denken. Het gaat om het identificeren van bedrijven en organisaties die in verband met de gevraagde service over nieuwe concepten willen nadenken, o.a. over logistieke overslagpunten in Nederland en logistieke hubs in belangrijke buitenlandse afzetgebieden.
- 3 Aangezien op zowel macro- (hoofdwegennet), meso- (regionaal) als micro- (haarvaten) niveau maatregelen nodig zijn, is het belangrijk om na te denken over geïntegreerde ontwikkelingsstrategieën in de vijf Greenports. Investeringsplannen in infrastructuur en bedrij-

venlocaties (primaire sector en voor handel, distributie) vergen een zelfde aanpak als nu bijvoorbeeld in en rond de Mainports.

- 4 Het voorgaande vraagt dat gedacht moet worden over andere modaliteiten, zoals spoor en op langere termijn eventueel binnenvaart, waarvoor opstappunten nodig zijn in Aalsmeer e.o., Westland en ZO Nederland en mogelijk ook in de buitengebieden.

Aanbevelingen

De volgende stappen zullen gezet moeten worden:

- 1 Discussie met ketenspelers per productgroep (met name sierteelt, potplanten, voedings-tuinbouw) over onder meer de volgende belangrijke aannames in de gepresenteerde concepten:
 - a Is verlies aan concurrentiekracht in die productgroepen op basis van het draaischijfmodel nu al zichtbaar? Is er een sense of urgency?
 - b Is het realistisch om te verwachten dat de handelsbedrijven en distributiebedrijven meer serviceknooppunten in het buitenland gaan opzetten?
 - c Zijn grote spelers in de keten nu al bezig met dergelijke servicenetwerken?
 - d Is een substantiële inzet van intermodaal vervoer binnen 10 jaar realistisch?
- 2 Samen met de sector voor bovengenoemde productgroepen doorrekenen wat de concrete kostenvoordelen zijn van een gefaseerde introductie servicenetwerken rekening houdend met de toenemende kosten van congestie en de vraag vanuit de markt naar meer frequente en kleinere zendingen. Waar ligt het omslagpunt om van een draaischijf over te gaan naar een servicenetwerk?
- 3 Indien enkele eerste vormen van een servicenetwerk aantrekkelijk zijn, samen met de sector een organisatie- en financieringsmodel opstellen waarin beschreven wordt hoe gezamenlijke steunpunten (vanuit meerdere bedrijven waarschijnlijk uit verschillende productgroepen) er uit kunnen zien en wat de fundamentele specificaties van zo'n centrum zijn.
- 4 Het break-even punt (omvang volumes, haalbare doorlooptijden) bepalen waarbij intermodale concepten economisch haalbaar gaan worden. Daarbij zou de aandacht in eerste instantie zich kunnen richten op railvervoer.
- 5 Meer aandacht dan tot nu toe geven aan een gebiedsgerichte, integrale benadering van de Greenports, met name om de efficiency in de knooppunten en de verbindingen met belangrijke afzetgebieden te verbeteren. Hierbij kan behalve aan infrastructuur, ook aan ICT-systemen, (logistieke) opleidingen en ruimtelijke clustering van activiteiten worden gedacht. Hiervan vormen de nu lopende discussies in het Westland, het project Frame in Zuid-Holland (nieuwe grondvormen voor de fruit- en groentelogistiek) en Werkstad A4 (rond Schiphol) goede voorbeelden.

Bijlagen

Bijlage 1 Resultaten macrosenario's

In deze bijlage zijn op hoofdlijnen twee verschillende scenario's doorgerekend wat betreft hun effecten voor werkgelegenheid, toegevoegde waarde en transportbewegingen per etmaal voor de Duitse markt.

Allereerst is een **exportprognose voor 2015** bepaald (ongeacht beperkingen of nieuwe logistieke concepten) voor de Duitse markt. Hierbij is een onderscheid gemaakt naar toegevoegde waarde (tabel 1) en werkgelegenheid (tabel 2).

Tabel 1 Toegevoegde waarde in 2015 (miljoenen euro's), Afzet Duitsland.

	Sierteelt	Groenten + Fruit	Bollen	Bomen
Toelevering	323	185	38	41
Primaire sector	1.045	567	40	177
Verwerking	79	111	0	0
Handel	66	54	4	9
Vervoer	14	12	1	2
Totaal complex	1.527	928	83	230

Tabel 2 Werkgelegenheid in 2015 (personen), Afzet Duitsland.

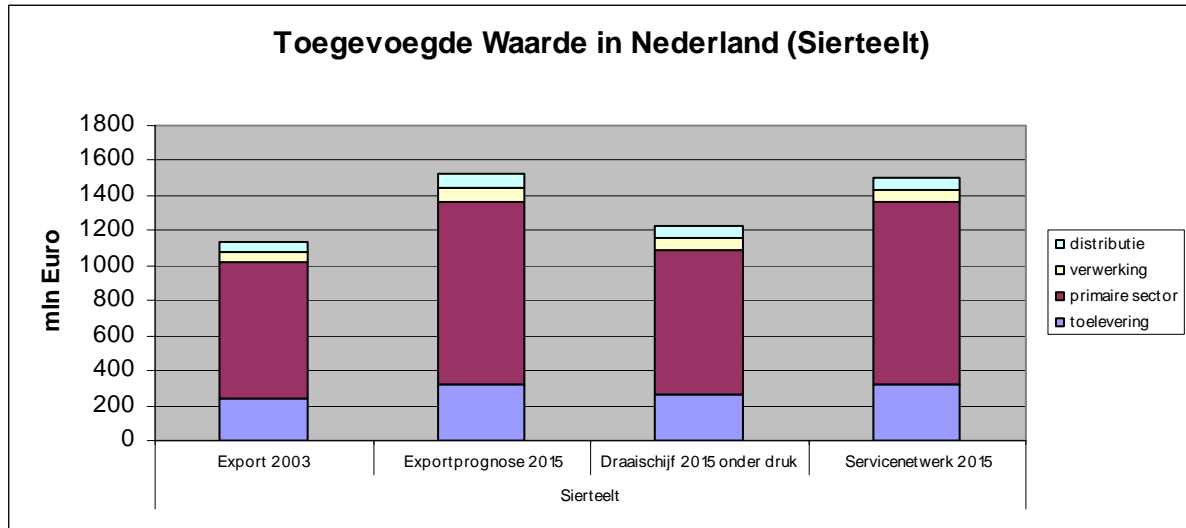
	Sierteelt	Groenten + Fruit	Bollen	Bomen
Toelevering	6.720	4.467	551	2.013
Primaire sector	13.020	7.837	1.305	4.769
Verwerking	269	247	50	183
Handel	1.988	1.425	125	456
Vervoer	351	251	22	80
Totaal complex	22.348	14.229	2.052	7.501

Vervolgens zijn **in vergelijking met de exportprognose 2015 twee beelden doorgerekend** voor de sierteelt en voor groenten en fruit in 2015, namelijk:

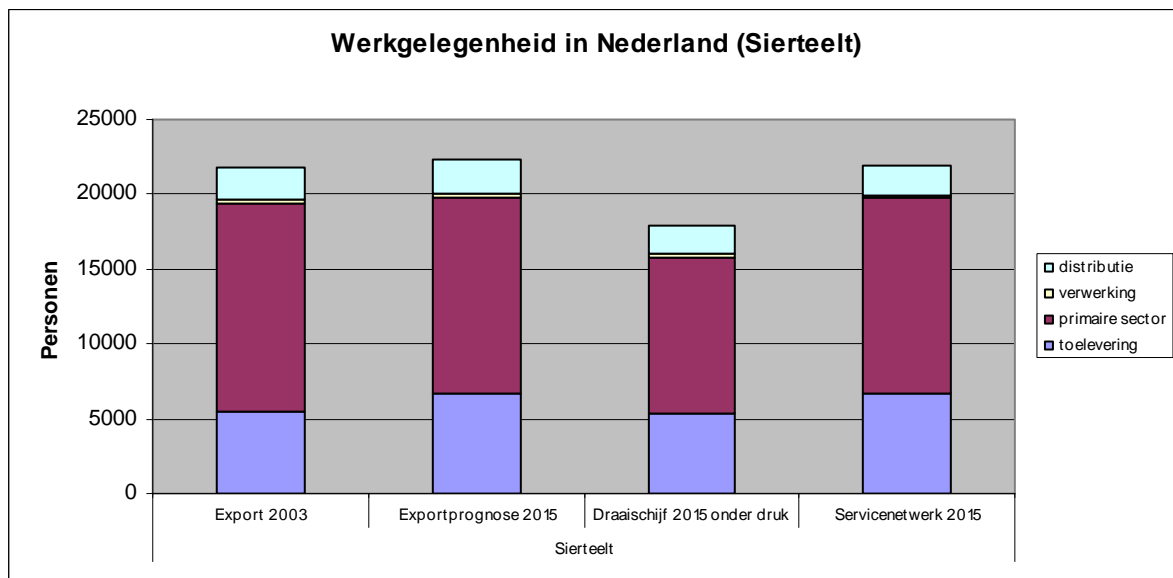
- **draaischijf onder druk 2015**
- **draaischijf onder druk aangevuld met een service netwerk (servicenetwerk 2015)**

Voor de aannames, meer gedetailleerde beschrijvingen en de resultaten van meerdere varianten wordt verwezen naar het Achtergronddocument (AFSG-rapport 626).

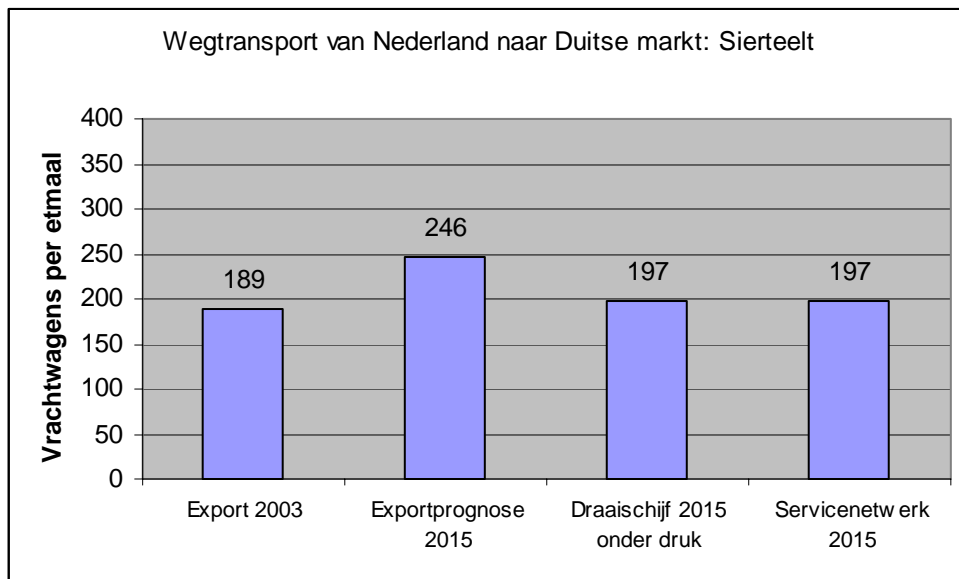
Als illustratie zijn hieronder als voorbeeld de grafieken van de resultaten van de sierteelt voor de Duitse markt weergegeven. Resultaten worden gepresenteerd van de ontwikkelingen (in diverse scenario's) in toegevoegde waarde en werkgelegenheid. Hierbij zijn drie prognoses opgenomen: autonome groeiverwachtingen van de productgroep (exportprognose 2015); draaischijfmodel 2015 onder druk met marktverlies (20%) als gevolg van congestie en onvoldoende responsiviteit; een servicenetwerk 2015 als aanvulling op een draaischijf met voorraden/waardetoevoeging dichtbij de markt (20% service en handel dichtbij de markt).



Figuur 1 Toegevoegde Waarde Sierteelt in Nederland t.b.v. Duitsland.



Figuur 2 Werkgelegenheid Sierteelt in Nederland t.b.v. Duitsland.



Figuur 3 Wegtransport Sierteelt vanuit Nederland t.b.v. Duitsland.