

Agribusinesspark Eelde eindrapport van een agrologistiek project

Douwe-Frits Broens
Augustus 2005

Dit rapport bevat een overzicht van doel, aanpak en resultaten van het project Agribusinesspark Eelde. Het dient als een inhoudelijk eindverslag aan de opdrachtgevers en ter informatie van derden.

Efficiënter transport is een voorwaarde voor de ontwikkeling en aansluiting van de sierteelt kwekers buiten de Greenports. Niet alleen komen deze zo 'dichtbij' hun grote afnemers te liggen, zij kunnen ook beter concurreren op veeleisende markten zoals de daghandel. Dat zou betekenen dat een hinderpaal voor de ontwikkeling van de tuinbouw buiten de Greenports is weggenomen. Het project Agribusinesspark Eelde heeft voor de Noordelijke regio's aangetoond dat met verschillende maatregelen het sierteeltvervoer tot 15% efficiënter kan worden. Dit is door kwekers en vervoerders onderkend. Al gedurende het project zijn eco-combi's succesvol ingezet. Inmiddels is een vervolgproject gestart waarin –op pilot-basis– een nieuwe vorm van samenwerking tussen kwekers en vervoerder bij collectie zal worden uitgetest. Bij de analyses hebben FloraHolland en VBA samengewerkt, en de voordelen zullen ook niet beperkt blijven tot één telersgroep.

Verder is in het project duidelijk aangetoond dat er een markt is om in de regio, in dit geval vanaf Eelde, toegevoegde waarde diensten te leveren aan exportklanten. Hiervoor is in samenwerking met Duitse importeurs een heldere formule ontwikkeld en uitgetest. Deze formule leidt tot tijdwinst en gemak voor de Duitse importeur en tot een omzetstijging bij de Nederlandse veilingen.

Het project Agribusinesspark Eelde heeft een significante bijdrage geleverd aan de Nederlandse sierteelt en zal via verschillende sporen worden voortgezet.

Inleiding

De sierteeltsector is verantwoordelijk voor veel goederenvervoer. In 2003 werd dagelijks €13 miljoen aan productiewaarde op de veilingen aangevoerd, zo'n 3.500 à 4.000 volle vrachtwagencombinaties. Door efficiencyverlies ligt het werkelijke aantal vrachtwagenbewegingen nog hoger. De VBN schat dat één op de tien vrachtwagens in Nederland gevuld is met sierteeltproduct. Op dit moment is de belading op sommige hoofdroutes op jaarbasis slechts 70%, in 'dunne' productiegebieden ligt dit nog aanmerkelijk lager. En dan moet het product natuurlijk ook nog van de veiling naar de klant worden gebracht ...

De producenten voeren aan op meerdere veilingen. Alle veilingen hebben een volwaardig assortiment, inclusief import. Het verkochte product wordt weer teruggedreden naar of langs diverse productieregio's. Pogingen om door e-commerce de veiling te passeren versterken tot op heden alleen maar de teneur om vaker-vlugger-verser (en verder) in te kopen. De concentratie van productie en transport in de Greenports leidt enerzijds tot vervoersproblematiek in congestie-regio's. Anderzijds verwacht men dat de noodzakelijke ruimtelijke herstructurering van de glastuinbouw op termijn – zonder een andere logistieke aanpak – zal leiden tot 8% meer voertuigkilometers op hoofdroutes naar en in de Randstad.

De multilocatiestrategie van FloraHolland kan een rol vervullen in de optimalisatie van het vervoer tussen de productiegebieden, de handelscentra en de markten. Zo is de vestiging Eelde centraal gelegen in Noord-Nederland en tegelijkertijd een goed ontsloten knooppunt in het netwerk van Nederlandse sierteelt-handelslocaties. Het kan uitgroeien tot een spil in de duurzame ontwikkeling van de glastuinbouw in Noord-Nederland en de rest van Nederland. In november 2003 is onder de naam *Agribusinesspark Eelde* een project gestart, gefinancierd door FloraHolland, de Noordelijke provincies, Transport Logistiek Nederland (TLN) en het Productschap Tuinbouw.

Doel van het project

Het project had als primair doel om op korte termijn efficiency verbeteringen te realiseren door:

- een netwerk van pendeldiensten tussen Eelde en de andere grote veilingen, inclusief Aalsmeer,
- samenwerking tussen vervoerders en Noordelijke producenten in de aanvoer naar de veilingen,
- een andere organisatie van fuststromen in de regio, zodat minder met leeg fust wordt gesleept,
- het betrekken van productstromen naar en door Noord-Nederland om retourritten te vullen.

Door deze maatregelen moesten de vrachtwagens zowel heen als terug beter gevuld worden. Niet met leeg fust, maar met waardevolle producten waar de consument wat voor over heeft.

Als een positief gevolg van de structurele efficiencyverbetering worden kwekers in de regio rond Eelde beter aangesloten op de handel in de grote veilcentra ('economische afstand'). Gaande het project bleek, eerder nog dan een lagere transportprijs voor bestaande stromen, de betaalbare aansluiting van Noordelijke kwekers bij de daghandel een belangrijk effect van de boogde verbeteringen.

Daarmee wordt de regio tevens aantrekkelijker voor investeringen door kwekers binnen en buiten de regio.

Het is aannemelijk dat een deel van al dit transport via Eelde zal plaatsvinden. Dit project is dan ook een speerpunt in de ontwikkeling van de vestiging van FloraHolland in Eelde van sierteelt-veilcentrum naar een breed commercieel-logistiek centrum voor verse producten ("Agribusinesspark Eelde").

Voorts is gekozen voor een methodische aanpak: als de truc in Noord-Nederland is ontwikkeld kan die ook in andere regio's – met name het cluster Venlo – worden toegepast.

Binnen het project wordt het verbeterpotentieel uitgewerkt en de te nemen maatregelen in de keten, op basis van marktonderzoek, berekeningen en discussies met ketenpartners (vervoerders, kwekers, kopers). In een of meer navolgende projecten zullen de maatregelen in pilotvorm worden ingezet.

Verschillende productstromen

Om de vrachtwagens heen en terug vol te krijgen zijn verschillende typen sierteelt-gerelateerde productstromen bekeken. Binnen het project zijn deze aangeduid als 'product-markt combinaties' (PMCs). Elke stroom heeft andere kenmerken en andere betrokken partijen, toch zouden ze alle in dezelfde vrachtwagen geladen kunnen worden. Juist door deze PMCs gezamenlijk aan te pakken is het grootste potentieel te verwachten.

PMC 1 Aanvoerlogistiek van Noordelijke kwekers naar veilcentra

Ook wel aangeduid met collectievervoer. In deze regio is vrijwel alle vervoer door de kwekers uitbesteed aan enkele gespecialiseerde beroepsvervoerders. De kwekers geven niet alleen opdracht voor de aanvoer van hun producten naar de diverse veilingen in Nederland, maar ook voor eventuele retourladingen zoals lege karren en leeg fust, verpakkingsmateriaal, stekken en substraat. Dezelfde vervoerders nemen op de terugweg ook product mee van Westerse kwekers die op Eelde veilen. Toch blijft een zekere onbalans in de beladingsgraad op de heen- dan wel de terugrit. Bij aanvang van het project bestond er één reguliere pendeldienst tussen Eelde en Rijnsburg. Begin 2005 is dit op initiatief van de vervoerders zelf uitgebreid met de inzet van enkele eco-combi's (zie de foto's op www.agribusinesspark.nl onder 'Vervoer'). Verder worden min of meer reguliere rondritten gereden, die kunnen variëren per dag en per seizoen.

PMC 2 Export naar Noord-Oost Europa

De aanvoer van product uit West-Nederland, Noord-Nederland en import ten behoeve van de noord-oostelijke exportmarkt kan eventueel op Eelde of elders in de regio worden gecombineerd. De klant kan hierbij de Nederlandse exporteur, zonder uitzondering met hun hoofdvestiging in het westen, of bijvoorbeeld de Duitse importeur met hun hoofdvestiging in Duitsland. Elk van deze goederenstromen apart kan op Eelde worden aangevuld met logistieke diensten zoals om- of verpakken, labelen etcetera. In aanvulling op inkoop- en handlingdiensten kan de veiling desgewenst een aandeel nemen in de organisatie van aan- en afvoer. De reden om deze doelgroep integraal mee te nemen is dat de aanvoer naar Eelde, mits in dezelfde vrachtwagens / pendels als PMC 1, kan leiden tot een betere belading op retourritten.

PMC 3 Aanvoer van veilcentra naar Noord-Nederlandse kopers

Het idee was dat de Noord-Nederlandse kopers (veelal kleinere detaillisten) gediend zouden kunnen zijn bij de inzet van beroepsvervoer. Aanvankelijk leek dit een interessante doelgroep, maar vanwege de geringe belagstelling is deze bij PMC 2 getrokken.

PMC 4 Vervoer van leeg fust en lege karren

Het rijden met leeg fust en lege karren op retourritten naar de kwekers, vaak over lange afstanden, is een ingebakken gewoonte in de sector. Deels omdat niet alle karren en fust goed stapelbaar zijn. Deels omdat de vrachtwagens 'toch leeg zijn'. Het minimaliseren van dit verborgen leegrijden was een subdoel in het project. Aan de ene kant wordt dit ondervangen als retourritten met *beladen* fust en karren plaatsvinden (PMCs 2, 3 en 5). Aan de andere kant is mogelijk wat te verbeteren in de afstemming inzet van voorraden per regio. Dit laatste bleek dan vooral betrekking te hebben op fust, en minder op karren.

PMC 5 Vervoer van niet-sierteeltproducten

Hoewel de nadruk in het project sterk ligt op sierteelt-producten kan een bredere oriëntatie, in eerste instantie op de logistiek van verse producten, verdere efficiency-verbetering bewerkstelligen. Een nog hogere belading van de vrachtwagens, en een betere benutting van de gebouwen en bemensing van het centrum in Eelde kunnen het gevolg zijn. In eerste instantie is gezocht naar aansluiting met aanvoer en overslag ten behoeve van de bevoorrading van de stedelijke 'kernregio' Groningen-Assen. In tweede instantie is gezocht naar mogelijkheden om sierteelt-producten en andere versproducten vanuit Eelde samen te laden voor gebundeld vervoer naar het Duitse achterland.

Gefaseerde aanpak

Vrijwel alle vervoer in de sierteeltketen gebeurt in opdracht van kweker of koper. Uitgangspunt was om zo snel mogelijk de markt te betrekken en dan stapsgewijs naar implementatie toe te werken.

Fase 1. Marktinventarisatie (januari 2004 – maart 2004)

Gegevens over de aanvoer vanuit de Noordelijke regio (per postcode) naar zowel alle sierteeltvestigingen van FloraHolland als naar de VBA (cijfers 2003) gaven een solide basis voor berekeningen van het potentieel in de aanvoerlogistiek. Een uitgebreide kopersenquête en interviews met kwekers, vervoerders en kopers leverden aanvullende feiten en inzichten over de huidige (transport)situatie in de sierteeltketen in de Noordelijke regio. Eerste ideeën over mogelijke verbeteringen zijn opgesteld. Globale berekeningen leerden dat het besparingspotentieel interessant is, hoewel PMC3 logistiek niet interessant genoeg bleek. Gedurende deze periode is ook intensief deelgenomen aan discussies rond stadsdistributie van versproducten in de stad Groningen, om te onderzoeken of Eelde daarin een rol kan nemen.

Fase 2. Toetsing in de markt (april 2004 – oktober 2004)

Vervolgens heeft TNO een gedetailleerd simulatiemodel opgesteld voor de aanvoerlogistiek. Om aan de verbetervoorstellen in deze PMC een objectieve basis te geven, zijn π doorgerekend met de gegevens van FloraHolland als Aalsmeer (alle Noord-Nederlandse kwekers). Zo zijn verschillende alternatieven doorgerekend voor de huidige transportorganisatie (zie onder *Resultaten aanvoerlogistiek*) met Eelde als hub voor een deel van de lading. Parallel hieraan is door HAS Den Bosch uit onder meer enkele interviews een kostenmodel voor het sierteelttransport ontwikkeld, op basis van gedetailleerde kosten- en tijdcomponenten.

Een belangrijke stap in het gehele project waren twee besprekingen in september 2004: één met een groep Noordelijke kwekers en één met de verzamelde Noordelijke sierteeltvervoerders, waarin we steun zochten voor de inmiddels ontwikkelde aanpak. Om de gesprekken met ketenpartners zo goed mogelijk vorm te geven, zijn de alternatieven voor de aanvoerlogistiek weergegeven in aansprekende filmpjes die later ook in diverse presentaties en op de website zijn ingezet. De gesprekken leverden een bevestiging van de bevindingen en een aanscherping van de aanpak. Ten tweede leverden ze een ondersteuning voor voortzetting van het project (zie onder *Resultaten draagvlak*)

In een begeleide pilot met enkele Duitse importeurs (PMC 2) zijn op veilcentrum Eelde aanvullende logistieke diensten uitgevoerd in het verlengde van de bestaande inkooprelatie.

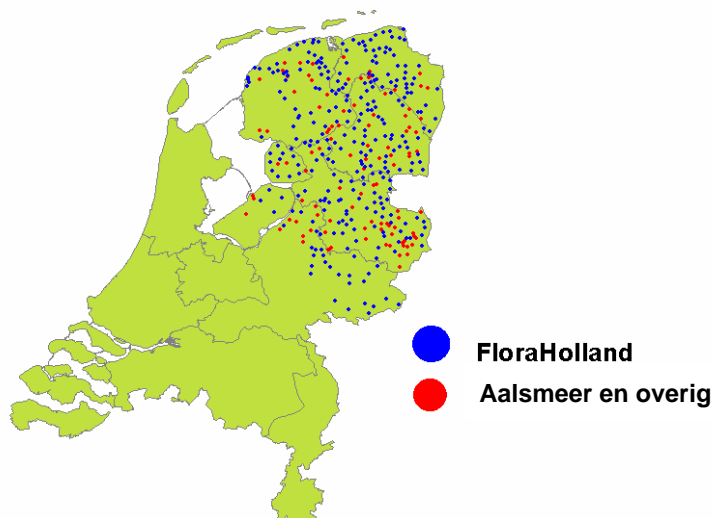
Fase 3. Ontwerp maatregelen (november 2004 – maart 2005)

Tenslotte zijn, als voorbereiding op implementatie, diverse maatregelen globaal uitgewerkt. Deze hadden betrekking op alle kansrijke PMCs. Zo zijn richtlijnen opgesteld voor een gecoördineerde planning van het aanvoertransport en is een pilot project voorbereid. Er zijn hiertoe onder meer enkele gesprekken gevoerd met een dienstverlener, en zijn ICT-leverancier, die in een andere sector een zogeheten 4PL-functie neerzet (voor een verslag zie www.agribusinesspark.nl onder 'Vervoer'). Er is een poging ondernomen om in de sector te komen tot een andere aanpak voor het uitvlakken van fust-onbalansen (zie onder *Overige resultaten*). Tenslotte is een inschatting gemaakt of – en zo ja, welke – aanpassingen aan de gebouwen in Eelde nodig zijn voordat Eelde een rol kan nemen in de logistiek van verse voedingsmiddelen (zie onder *Overige resultaten*).

Resultaat: efficiëntere aanvoerlogistiek (PMC 1)

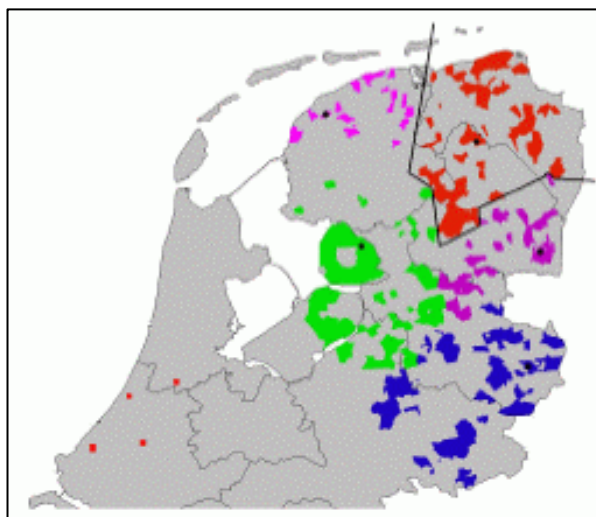
Potentieel aanvoerlogistiek

De in de berekeningen betrokken kwekers zijn ingetekend in het onderstaande kaartje. De Noord-Nederlandse kwekers vervoeren gezamenlijk bijna 525.000 karren per jaar naar de verschillende veilinglocaties van FloraHolland en VBA. In Noord-Nederland zijn meerdere sierteeltvervoerders actief. Daarnaast zijn er kwekers die zelf het vervoer naar de veiling verzorgen. Vervoerders zijn meestal slechts actief binnen een bepaalde regio waarbinnen ze een relatief hoge netwerkdichtheid realiseren.



Figuur: Spreidingsgebied kwekers in de Noordelijke regio's

In een gedetailleerde simulatiestudie zijn verschillende scenario's onderzocht. De berekeningen gingen uit van een 'gemiddelde dag in het hoogseizoen'. Het scenario waarin de collectie in vijf aparte regio's wordt georganiseerd blijkt dan het beste resultaat te geven, zie de volgende figuur.



Figuur: Onderverdeling in vijf collectieregio's met elk een eigen hub (bedieningsgebied Eelde in rood)

Per gebied is een centraal punt ('hub') aangegeven. Het bedieningsgebied van Eelde is in rood aangegeven. Van verschillende opties voor dit bedieningsgebied gaf het ingetekende voorbeeld de beste resultaten. De vrachtwagens uit de andere vier gebieden komen dus niet in Eelde. Er zijn, gebaseerd op deze regionale onderverdeling, twee opties te onderscheiden: met of zonder consolidatie op Eelde (andere regio's wordt niet geconsolideerd). Zonder consolidatie starten de wagens hun rondrit vanuit de 'hub', halen vracht op bij de kwekers en gaan direct door naar de veiling van bestemming. Op deze veiling krijgen ze lege karren die ze

vervolgens in dezelfde rondrit weer terug brengen. Bij het scenario met consolidatie worden sommige ritten op Eelde uitgesorteerd op bestemming en van daaruit uitgereden.

Uit de simulaties is gebleken dat met een regionale onderverdeling met consolidatie een efficiencyverbetering ten opzichte van het huidige scenario van meer dan 15% mogelijk is. Dit is vooral te danken aan slimmere collectie-ritten: waar nu vervoerder A en vervoerder B in dezelfde straat halfleeg rijden, rijdt dan één vrachtwagen vol. Er is alleen rekening gehouden met consolidatie in het bedieningsgebied van Eelde, bij consolidatie in andere collectie-regio's kan de winst nog hoger worden.

De simulaties staan beschreven in het rapport "AgriBusinessPark Eelde en de potentie voor optimalisatie van sierteeltvervoer in Noord-Nederland" (K. Uil, M. Rustenburg en T. Verduijn, TNO Inro, 2004)

Eco-combi

Op dit moment loopt in Nederland een proef met extra lange vrachtwagens: de eco-combi. Vanuit het project zijn door FloraHolland vergunningen voor tien combinaties aangevraagd. Met deze vergunningen zijn alle sierteeltveilingen van FloraHolland en VBA (afgezien van Bleiswijk vanaf de A12) onderling verbonden via alle belangrijke aanrij-routes. Inmiddels hebben twee transporteurs, Faber en te Baerts, eco-combi's ingezet op de routes tussen Eelde, Naaldwijk en Aalsmeer. De ingezette combinaties bestaan uit een bakwagen en een oplegger, verbonden door een zogeheten dolly. Het laadvolume neemt met ongeveer 50% toe terwijl de kosten per combinatie maar marginaal toenemen. De bakwagen en de oplegger kunnen tegelijkertijd op verschillende locaties worden weggezet om te laden en/of te lossen. Foto's van deze combinaties zijn te bewonderen op www.agribusinesspark.nl. De proef met de eco-combi's loopt formeel af in november 2006, en het is onzeker in hoeverre de vergunningen door V&W worden geïnterpreteerd.

In de simulaties is gebleken dat de inzet van eco-combi's tussen Eelde en de grote veilingen nog tussen de 1% en 4% extra kostenbesparing opleveren ten opzichte van het scenario met consolidatie op Eelde. Dit percentage is gerelateerd aan de totale transportkosten voor de gehele regio, terwijl er in de simulaties minder dan vijf eco-combi-ritten per dag werden ingezet. Per rit bespaart een LZV dan ook 40% op transportkosten, afhankelijk van de beladingsgraad. Zo blijkt, door de inzet van innovatief materieel, ook op lange-afstand ritten een aanzienlijke kostenbesparing te realiseren.

Organisatiemodel

De benodigde efficiencyverbetering in de collectie, de toelevering ten behoeve van de eco-combi-pendels, en de toelevering van de zogeheten daghandel (buiten de veilingklok) vanuit de Noordelijke regio vraagt om een nieuwe vorm van samenwerking tussen kwekers, vervoerders en veiling. Voor de nauwere coördinatie van het sierteelttransport zijn in de loop van het onderzoek diverse oplossingen voorgesteld:

- Een centrale partij die de orderplanning en administratie uitvoert. Dit kan gebeuren door één van de vervoerders, door de vervoerders in gezamenlijkheid en door een derde, neutrale partij
- Aanbesteden per regio aan één vervoerder
- Lossere samenwerking tussen vervoerders

Als voorbeeld is gekeken hoe in andere sectoren (met name de olie- en gaswinning) succesvol wordt gewerkt met een zogeheten '4pl-er' of *fourth party logistic service provider*. Een verslag van een bezoek aan een 4pl-er is op www.agribusinesspark.nl te vinden onder 'Vervoer'. De organisatievormen zijn doorgesproken met kwekers en vervoerders (zie onder *Draagvlak*). Enkele specifieke kenmerken van sierteelttransport zijn in de discussies met kwekers en vervoerders naar voren werd gebracht:

- *Servicegericht*
Kwekers waarderen het als op het laatste moment enkele karren extra kunnen worden toegevoegd of als de vervoerder de order snel direct bij de handelaar aflevert. Door de betrokkenheid van Noordelijke vervoerders bij centrale ontvangst en interne distributie op zowel Naaldwijk als Aalsmeer kunnen juist zij hierin goed voorzien. Verder hechten kwekers nog meer belang aan betrouwbare service dan aan een lange relatie met een vervoerder.
- *Uitwisseling slotplaten*
Met slotplaten wordt de huur van veilingkarren geregeld als ze buiten het veilingterrein zijn. Bij onderlinge uitwisseling kan dit tot problemen leiden. Er zijn in principe twee oplossingen voor: nauwkeurige (automatische) registratie en administratie bij alle partijen of: de vervoerders verantwoordelijk maken met een verdeelsleutel voor de kosten.
- *Retourvracht*
De efficiency van een gezamenlijke planning wordt mede bepaald door de betaalde lading op retourritten. Dit is nu de verantwoordelijkheid van individuele vervoerders die hiermee kunnen concurreren, wat wringt

met een gezamenlijke aanpak. Een deel van de retourcapaciteit wordt gebruikt voor leeg retourfust inclusief karren (zie PMC 4). Retourstromen zoals stekken en verpakkingsmateriaal worden aangestuurd door dezelfde kwekers. Vanuit een centrale transparante planning zou ook het wegrijden van fust-onbalansen weer op het sierteeltvervoer kunnen komen.

ICT en communicatie verdienen speciale aandacht. Een pilot met samenwerking tussen vervoerder en kwekers in Noord Nederland hoeft niet te wachten op nieuwe concepten: de standaardisering van orders via de Electronische Aanvoer Brief (met de huidige transportfunctionaliteit die wordt getest in het project SPITS) biedt een goede basis. De kweker en vervoerder hebben op korte termijn alleen te maken met de functionaliteit waarvan de contouren nu al vast staan (wat, hoeveel, waar, hoe laat).

Draagvlak voor samenwerking

De inschatting van het potentieel, de hieraan gekoppelde animaties, de (toen nog) mogelijke inzet van LZVs en de alternatieven voor samenwerking bij aanvoerlogistiek zijn in september 2004 voorgelegd aan een workshop met acht kwekers, van FloraHolland en VBA, en aan een workshop met alle Noordelijke transporteurs.

De kwekers van FloraHolland en VBA reageerden 'positief kritisch' op de getoonde verbeteringsmogelijkheden en onderkenden dat het vervoer door gezamenlijke organisatie kan verbeteren. Het belangrijkste voor een kweker is uiteindelijk dat het product onder de juiste condities op de juiste tijd op de juiste plaats wordt afgevoerd. De winst die hiermee te behalen valt ligt volgens hen niet alleen in een rendementsverbetering van het vervoer, maar ook in een frequentere collectie, minder ruimtebeslag op de tuin en een groter marktaandeel van de Noordelijke producenten in de directe beleving van grote kopers. Qua organisatievorm was een voorkeur voor een model waarin concurrentie tussen vervoerders blijft bestaan, waarmee tenderen per deelregio als optie afvalt. Alle aanwezige kwekers waren benieuwd naar de verdere uitvoering en wilden graag deelnemen in een eventueel vervolg, bijvoorbeeld met een proef.

De meeste vervoerders zien dat de vervoersplanning steeds ingewikkelder wordt (meer bestemmingen, kleinere zendingen, andere timing) en zien daarom op termijn ook de noodzaak van meer samenwerking. De partijen zijn van mening dat het systeem staat of valt met de wijze waarop het ingericht wordt. Vervoerders leveren nu onderscheidende service; goede afspraken en maatwerk is in het georganiseerde model belangrijk. In de relatie tussen kweker en vervoerder is impliciet de servicegraad (betrouwbaarheid en flexibiliteit) ingebouwd. In een nieuwe situatie moet de kwaliteit en verantwoording naar de kweker goed geregeld zijn. Wel willen de vervoerders niet zomaar de in vele jaren opgebouwde klantenkring opgeven. Ze verwachten dat onderling samenwerken moeilijk zal zijn omdat ze toch concurrenten zijn. Een enkeling zag daarom al expliciet een rol voor een neutrale partij die de administratie voert.

De analyses en conclusies ten aanzien van de aanvoerlogistiek staan in het rapport "Project Agribusinesspark Eelde: eindverslag Product Markt Combinatie 1, Aanvoer van sierteeltproducten vanaf de kwekers naar de veilingen" (Deloitte, A&F, TNO Inro, HAS Kennistransfer, februari 2005). Op de website staat de verkorte versie "Project Agribusinesspark Eelde: openbare rapportage Product Markt Combinatie 1, Aanvoer van sierteeltproducten vanaf de kwekers naar de veilingen" (M. Pelt, Deloitte, juni 2005). Een ondersteunend rapport beschrijft de kostenstructuur van het sierteeltvervoer: "Modellering kostenstructuur sierteelttransporteurs regio Eelde" (J. van der Biezen, R. van Lieshout, HAS Kennistransfer, mei 2004).

Resultaat: Value Added Services voor Duitse kopers (PMC 2)

Er is een groep sierteeltkopers die belangstelling heeft voor uitbreiding van de dienstverlening door vestiging Eelde met zogeheten *value added services* (VAS). Het gaat om Noord-Duitse kopers, middengroot, die een deel van hun assortiment in Nederland op veilingen inkopen (veelal via bemiddeling). Een typisch voorbeeld: een telerscoöperatie gericht op potplanten en perkgoed, die in Nederland snijbloemen koopt. Een deel van deze kopers heeft nog geen relatie met Eelde. Voor deze markt heeft Eelde als hub – als het ware als vooruitgeschoven post van de Nederlandse veilingen - enkele *unique selling points*:

- tijdwinst doordat het Westerse product vóór de files wordt opgereden (vis-avis handling in bijv. Naaldwijk),
- beschikbaarheid van gekwalificeerd personeel (vis-a-vis handling door de klant zelf),
- beschikbaarheid van ruimte na de veilperiode,
- flexibiliteit in dienstenniveau en productvolume,
- mogelijk kostenvoordeel door gecombineerd inter-veiling vervoer (afhankelijk van de ontwikkelingen in de andere PMCs).

De belangstelling om Eelde voor dergelijke activiteiten te gebruiken bleek bij Nederlandse kopers – zowel exporteurs met hoofdvestiging op een exportveiling als typische kopers op de Eelde-klok – geringer, hoewel

voor hen dezelfde USPs gelden. In de loop der tijd kunnen individuele exporteurs om deze redenen dan ook alsnog besluiten gebruik te maken van Eelde als hub. De uitbreiding van de dienstverlening door Eelde tekent de diversificatie tot Agribusinesspark, maar betekent ook een mogelijke omzetgroei van de bestaande verkoop-instrumenten zoals de klok en de Groen Groep.

Als startpunt nemen we een klant die een deelassortiment via Kopen op Afstand of bemiddelingskoop bestelt bij FloraHolland. Het product is afkomstig van/via verschillende Nederlandse veilcentra. Wat betekent het concreet dat het veilcentrum in Eelde zogeheten *Value Added Services* gaat aanbieden?

- beschikbare ruimte op de vestiging wordt beter benut
- beschikbare menskracht op de vestiging wordt beter benut
- met deze middelen worden in opdracht van de klant zijn producten ge'handeld', bijv.:
 - verdicht
 - karren samengesteld
 - omgepakt op ander fust
 - overgepakt op Denen
 - gelabeld
- desgewenst kan een rol worden genomen in de aanvoer naar Eelde (met name interveilingvervoer), dan wel het transport naar de klant in Duitsland.

In eerste instantie blijft de uitvoering dicht bij de beschikbare capaciteit. Via nauw omschreven servicecontracten wordt per klant maatwerk geleverd. Uitbesteden van processen op de werkvloer aan een derde dienstverlener is voorlopig dan ook niet aan de orde, hoewel dit bij een doorgroei van deze functie een logische optie lijkt. Aanvoer van Nederlands product kan worden geïntegreerd met oplossingen in andere PMCs. Verder kan een groei van deze PMC ertoe leiden dat de veiling een rol neemt in oplossingen voor het achterland-vervoer, al was het maar door het initiëren van samenwerking.

Gedurende de tweede fase van het project zijn door veilingmedewerkers in Eelde in een pilot VAS-diensten voor enkele Duitse klanten geleverd, naar tevredenheid van alle partijen. Mede naar aanleiding van deze pilot is door A&F een calculatiemodel ontwikkeld dat door FloraHolland kan worden ingezet bij het benaderen van nieuwe klanten voor deze diensten.

De bevindingen ten aanzien van de dienstverlening aan Duitse en Nederlandse kopers staan in het rapport "Agribusinesspark Eelde: eindrapportage project fase 2, PMC 2 & 3" (R.. Caners, M. Duineveld, J. Snels, Agrotechnology and Food Innovations, mei 2005). Een verkorte versie staat op de website: "Agribusinesspark Eelde: openbare rapportage Product-Markt Combinaties 2 & 3" (J. Snels, Agrotechnology and Food Innovations, juni 2005).

Overige resultaten (PMCs 4 en 5)

Fust onbalans

Volgens Sivepo was in 2003 in Eelde een overschot van 3900 pallets aan sierteeltfust. Daarvan zijn 2100 pallets naar FloraHolland vestigingen vervoerd, en 1800 naar Aalsmeer. Daarnaast werd nog 500 pallets met tulpenfust naar Eelde toe gereden. De kosten van dit transport worden geschat op zo'n €42.000. Dit is *na* aanpassing van het oude systeem, waarin de kwekers het fust moesten afleveren waar het product was gekocht. Een verdere reductie van het fustoverschot met 75% kan worden bereikt als kwekers meer fust uit Eelde halen. Op dit moment gebeurt dat om verschillende redenen vaak niet:

- vervoerstechnisch:
 - voertuigen rijden niet altijd langs Eelde en hebben vaak toch ruimte als ze uit het Westen terugrijden,
- administratief:
 - automatische verrekening van fust-statiegeld vindt plaats binnen FloraHolland tussen verschillende vestigingen, maar niet tussen VBA en FloraHolland,
 - transporteurs kennen de fustbeschikbaarheid onvoldoende.

Binnen het project is nog gewerkt aan een oplossing voor het verrekenprobleem. Het idee is dat een vervoerder VBA-fust kan afhalen op Eelde en vervolgens met VBA kan verrekenen. VBA en FloraHolland zouden vervolgens onderling moeten afrekenen. VBA bleek echter om verschillende redenen niet bereid hierover het gesprek aan te gaan. Daarnaast gaven transporteurs aan dat bij fustuitgifte van VBA-fust door Eelde ook een voorraad VBA-veilingkarren beschikbaar moet zijn. Dit doet eventuele besparingen weer deels teniet.

Verder is aanbevolen om de beschikbaarheid van fust van dag tot dag aan kwekers en vervoerders te melden. Dit is een noodzakelijke voorwaarde voor een betere benutting. Het blijkt bovendien een voldoende voorwaarde te

zijn. Nu Eelde dit jaar zijn fustvoorraden meldt is van sommige fusten zelfs een structureel tekort ontstaan! Uitbreiding van het systeem naar een landelijke dekking en met financiële prikkels bleek niet haalbaar.

De rapportage van PMC 4, "Optimalisatie fuststromen Noord Nederland" (T.M. Verduijn, TNO Inro, 19 november 2004), is te vinden op de website.

Overslag van versproducten op Eelde

Door technici van A&F is onderzocht in hoeverre het veilingcomplex in Eelde geschikt is / is te maken als stadsdistributiecentrum voor verse producten. Er is gekeken naar ruimte/tijd, conditionering, wettelijke eisen en verantwoordelijkheden rond op- en overslag van voedingsmiddelen.

Hoewel beschikbaarheid van personeel en ruimte aan tijd gebonden is, zijn de beschikbare faciliteiten in te zetten. Realisatie van pure overslag zonder opslag is zonder veel meerkosten te organiseren. Omdat er echter al gauw opslag noodzakelijk is in een versidistributie-centrum is aanbevolen om de reeds in overweging genomen nieuwbouw te voorzien van de juiste isolatie, deuren en celvoorzieningen en een koeltechnische installatie.

Het rapport "PMC 5: Product-markt combinatie 5, Stadsdistributie Groningen vanuit Bloemenveiling Eelde" (F. van de Geijn, Agrotechnology and Food Innovation, juli 2004) staat op de website.

Stadsdistributie

Binnen de gemeente Groningen heeft in 2003 een heroriëntatie plaatsgevonden op het beleid ten aanzien van het goederenvervoer in de binnenstad, de zogeheten stadsdistributie. Een aanleiding hiervoor lag in de problemen die de horeca en kleinere retail ondervonden bij de aanlevering van versproducten, mede door strengere HACPP-wetgeving. Een van de overwogen aanpassingen was de invoering van een tweede tijdvenster in de middag. Vanuit het project is intensief deelgenomen aan de discussies, waarbij als alternatief is aangedrongen op overslag op Agribusinesspark Eelde, van waaruit met speciaal van vergunningen voorziene voertuigen de Groningse binnenstad kon worden beleverd. Uiteindelijk is door ambtenarij en gemeenteraad na ampel beraad gekozen voor de oplossing met het tweede tijdvenster, waarmee de inzet van Eelde minder opportuun werd.

Citybox

Onder leiding van NDJ is binnen Nederland de laatste jaren gewerkt aan invoering van een nieuw concept voor beleving van stedelijke bestemmingen: de stadsbox of citybox. Het betreft een klein model container dat bij de stadsrand wordt overgeslagen om met kleinere vervoermiddelen de stad te worden ingevoerd. De kernregio Groningen-Assen met Agribusinesspark Eelde als overslagpunt schijnen ideale kenmerken te hebben voor toepassing van dit concept. Door een consequente lobby is Eelde steeds aangemerkt als eerste overslaglocatie voor een pilot van dit concept. Overigens is om organisatorische redenen onduidelijk wat de toekomst is van de citybox.

EVO-opleidingscentrum

Naar aanleiding van de activiteit van Agribusinesspark Eelde in de regio, met name op het punt van de stadsdistributie, is het terrein door de EVO verkozen als de locatie in de regio voor logistieke (praktijk)opleidingen. Het betreft acht opleidingen op jaarbasis.

Vervolgprojecten

Verschillende vervolgprojecten zijn reeds uitgevoerd, in uitvoering of staan op stapel.

Positionering van de Noord-Nederlandse tuinbouw

De resultaten van het project hebben een grote rol gespeeld in de discussies rond de toekomst van de tuinbouw in Noord-Nederland. Deze discussie werd actueel door een negatief advies van de Raad voor het Landelijk Gebied. Na initiëring door FloraHolland is in opdracht van de Stichting Acquisitie Glastuinbouw Noord-Nederland in juni 2005 door Agrologistiek Productions, Van de Geijn Partners en TNO Inro een position paper opgesteld waarin enerzijds de positie van de Noord-Nederlandse tuinbouw in het Nederlandse cluster anno nu en in 2015 helder is gemaakt, en anderzijds een plan van aanpak is gepresenteerd om het beeld in 2015 te realiseren. De presentatie van het resultaat door de Noordelijke Gedeputeerden aan de minister van LNV heeft geleid tot een herbevestiging van het ingezette beleid, waarin aangewezen locaties in Noord-Nederland de steun van het ministerie blijven behouden. Het rapport "Glastuinbouw in Noord Nederland: een glashelder beeld voor 2015" is te bevragen bij S.A.G.N.N..

Pilot samenwerking aanvoerlogistiek

In het najaar van 2005 zal een pilot project starten waarin ervaring zal worden opgedaan met het gezamenlijk plannen van aanvoerlogistiek. De pilot is geconcentreerd op het teeltgebied Hoogezand/Sappemeer/Zuidbroek. In het project werken dertien kwekers samen met FloraHolland en enkele vervoerders, gefaciliteerd door TNO en enkele adviseurs. Het project wordt gefinancierd door SenterNovem en SNN.

Expertisesysteem samenladen versproducten

Al in 2004 is vanuit het project Agribusinesspark Eelde een project gestart om bestaande kennis ten aanzien van fysiologische en andere product-inhoudelijke beperkingen voor gezamenlijk laden en opslaan van verse producten beschikbaar te maken voor een breed publiek. De kennis zal worden gepresenteerd in een breed toegankelijke website die in de loop van 2005 in de lucht komt via www.agribusinesspark.nl. De beschikbaarheid van deze kennis is een voorwaarde voor verdere combinatie van sierteeltproducten met andere verse goederen, zoals groente en fruit, zuivel, vlees en vis, brood en banket etc. Toepassingen liggen zowel in de beleving van de stad Groningen als in de beleving van klanten in Duitsland.

In het project werken FloraHolland, Veiling ZON, Broersma Logistiek, Agrologistiek Productions, Agrotechnology & Food Innovations en SenterNovem samen.

Ontwikkeling van een logistiek centrum in de regio Emmen

Vanuit de huidige en te ontwikkelen tuinbouw in de regio bestaat een duidelijke behoefte aan de facilitering van bepaalde logistieke functies in de regio Emmen. Er zijn discussies gaande met (partijen rond) de gemeente om een dergelijk centrum te realiseren, waarbij de ervaringen in Eelde een belangrijke rol spelen.

Samenladen op hoofdroutes naar Duitsland

Samen met vervoerders van versproducten wordt gewerkt aan een betere transportrelatie met Noord-Duitse marktregio's. Vrijwel alle verse producten hebben te maken met steeds strengere logistieke eisen van de Duitse afnemers. Een van de mogelijke antwoorden is samenwerking tussen verschillende productgroepen. Gefaciliteerd door bovenomschreven expertisesysteem kunnen combinatievrachten worden opgezet met bijvoorbeeld de bestemming Hamburg, Bremen of Berlijn. Betreffende vrachtwagens kunnen dan sierteelt bijladen op Agribusinesspark Eelde.

Biobrandstof in de sierteelt

Momenteel wordt onderzoek gedaan naar de mogelijke inzetbaarheid van biobrandstof in de agrologistiek. Een mogelijke fasering zou zijn om als eerste de eco-combi's op biodiesel te laten rijden, om dit daarna uit te rollen over de gehele Noord-Nederlandse sierteelt, gevolgd door de totale Nederlandse sierteelt en uiteindelijk het gehele agrotransport. Ook het opvolgen van biodiesel door PPO (puur plantaardige olie) is onderdeel van dit mogelijke project.

Communicatie

Platform Agrologistiek

Vanwege de uitgebreide samenhang met de Visie Agrologistiek van de ministeries van Economische Zaken, Verkeer en Waterstaat, Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu, is het project uit Eelde in juni 2003 door het Platform Agrologistiek uitverkozen tot één van de negen landelijke A-projecten, welke op diverse manieren op steun kunnen rekenen van het Platform. Het project is zo onder de aandacht gebracht van ministers en de Tweede Kamer. In de loop van het project zijn diverse politici op bezoek geweest in Eelde om kennis te nemen van de vorderingen in het project:

- Albert-Jan Maat, Europarlementariër CDA,
- Janneke Snijder, Tweede Kamer VVD,
- Gert-Jan Oplaat, Tweede Kamer VVD,
- Jan Mastwijk, Tweede Kamer CDA.

Voorts is het project 'geadopteerd' door de Platformleden:

- Transport en Logistiek Nederland,
- Verenigde Bloemenveilings Nederland
- Nederland Distributieland,

en het is door het Platform gepresenteerd in haar communicatie-uitingen: de website van het Platform (www.agrologistiek.nl), diverse nieuwsbrieven, diverse congressen en de bijeenkomsten van de Community of Practice gericht op agrologistieke expertise.

Website

Het project heeft vanaf september 2003 met de website www.agribusinesspark.nl een buitengewoon succesvol medium gecreëerd waarmee de verschillende doelgroepen op de hoogte zijn gehouden van de vorderingen van het project. Eind 2003 is samen met een schriftelijke enquête een nieuwsbrief verstuurd aan alle kopers van Eelde en alle Noordelijke kwekers, waarin zij mede werden gewezen op het bestaan van de website. Meerdere honderden hits per maand worden gerealiseerd. Op de website zijn bovendien alle andere media-uitingen vanuit het project (diverse presentaties, interviews, persberichten) na te lezen.

Presentaties

Het project is gepresenteerd op

- Congres Agrologistiek te Amsterdam op 5 oktober 2004
- Platform Agrologistiek te Baarn op 10 december 2004
- Community of Practice Agrologistiek te 's-Hertogenbosch op 13 december 2004
- Dag van de Toekomst te Arnhem op 23 maart 2005
- Jaarcongres van de V.B.N. te Noordwijk op 4 april 2005
- Dag van de Transportbesparing te Utrecht op 19 mei 2005

Publikaties in (vak)bladen

De website bevat een uitgebreid overzicht van persuitingen die aandacht hebben besteed aan het project.

Indicator	Doel vooraf	Realisatie
Aantal ondernemers		
o directe deelname	2	17
o kennisname	5	>100
Areaal van betrokken siertelers	15 ha	> 30 ha

Dankbetuiging

Het project "Agribusinesspark Eelde" is een initiatief van FloraHolland vestiging Eelde, ondersteund door het Samenwerkingsverband Noord-Nederland (met subsidies van UILNN/Kompas en EZ/Kompas), het Productschap Tuinbouw en Transport en Logistiek Nederland. Het project is uitgevoerd door Deloitte, TNO Inro, A&F Wageningen en HAS Den Bosch. De projectleiding was in handen van Agrologistiek Productions.

Zonder de medewerking van de Noordelijke kwekers, vervoerders en kopers had dit project nooit kunnen opleveren wat het uiteindelijk heeft opgeleverd.