

Vergaderjaar 2001–2002

**28 141**

**Agrologistiek**

**Nr. 1**

## **BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUURBEHEER EN VISSERIJ**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

's-Gravenhage, 27 november 2001

### **1. Inleiding**

In deze brief informeren wij u over de weg die moet leiden naar een meer duurzame, innoverende en vervoersefficiënte agrologistiek<sup>1</sup>. Deze visie is opgesteld door LNV en V&W gezamenlijk vanuit de gedachte dat door deze samenwerking – met behoud van ieders verantwoordelijkheid – effectievere resultaten kunnen worden geboekt op afzonderlijke beleids-terreinen. Uitvoeriger wordt de achterliggende problematiek geschetst in bijgaande, recentelijk geformuleerde «Visie Agrologistiek». Deze notitie is aangekondigd in zowel de nota Voedsel en Groen<sup>2</sup> als het NVVP<sup>3</sup>.

De belangrijkste ontwikkelingen op agrologistiek terrein worden in deze brief gesignaleerd. Na stil te hebben gestaan bij wat de gevolgen zijn bij ongewijzigd beleid, wordt als oplossing het kansrijk geachte concept «clusteren, verbinden en regisseren» gepresenteerd. De mogelijkheden tot bijsturing die dit concept biedt, liggen met name in de zogeheten «meekoppeling» met de economische dynamiek van de agroketens. Schaalvergroting in deze ketens biedt logistieke winst voor zowel het bedrijfsleven als de samenleving als geheel. Meer concreet gaat het om de voordelen die te behalen zijn voor milieu, ruimte, landschap en infrastructuur. De knelpunten op deze gebieden zijn reeds zichtbaar. In het agrovervoer is sprake van een afnemende betrouwbaarheid wat levering betreft. Versnippering van het landelijk gebied (groene contouren) zet door. De veterinaire risico's verbonden aan onnodig vervoer van dieren worden te groot geacht. De maatschappelijke acceptatie in het Europese achterland voor goederenvervoer slinkt en de CO<sub>2</sub>-uitstoot zal teruggedrongen moeten worden.

De uitwerking van deze visie ligt primair bij het bedrijfsleven. De rijksoverheid en de lagere overheden hebben hierbij echter ook een taak die varieert. In sommige gevallen is hun rol stimulerend (pilots) of faciliterend, in andere regisserend en agenderend.

<sup>1</sup> Transport, opslag, distributie en de logistieke regie van goederen in de agroketens, zowel food als non-food.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, 2000–2001, 27 232.

<sup>3</sup> Tweede Kamer, 2000–2001, 27 455, nrs. 2–3.

De Visie Agrologistiek is zo vormgegeven dat er aansluiting is bij het rijksbeleid zoals dat is neergelegd in het NVVP (deel III), de Vijfde Nota RO en de nota Ruimtelijk Economisch Beleid. Deze visie kan dan ook gezien worden als een specifieke uitwerking van het generieke beleid zoals verwoord in voornoemde nota's. Niet alle vermelde acties zijn op alle onderdelen uitgewerkt. De exercitie zal gestalte krijgen door «*bestuurlijke vernieuwing*»: een intensiever samenwerkingsproces tussen het bedrijfsleven, koepelorganisaties en de betrokken overheden.

## **2. Ontwikkelingen in de agroketens**

Er zijn diverse ontwikkelingen gaande die van belang zijn voor agrologistiek. De belangrijkste daarvan zijn:

### *De consument wordt veeleisender en staat steeds meer centraal*

De consument stelt steeds hogere eisen aan kwaliteit van agroproducten. Er is in toenemende mate behoefte aan een vers en veilig product op praktisch elk moment van de dag. Bovendien verwacht de consument een zeer breed assortiment aan producten. In vergelijking met 15 jaar geleden is er een grote variatie aan producten ontstaan zoals exotische vruchten, kort houdbare producten en kant-en-klaar maaltijden. Had een kruidenier 30 jaar geleden slechts enkele honderden producten in de verkoop, de huidige supermarkten tellen duizenden producten in hun assortiment. Niet uitgesloten wordt dat een ontwikkeling naar grotere supermarkten – «megastores» met zowel food als non-food – een nog groter assortiment met zich mee brengt<sup>1</sup>. Dit staat naast de trend naar meer fijnmazige afzetplaatsen. De consument wil immers op steeds meer plaatsen én tijdstippen over agroproducten kunnen beschikken. De toename van alternatieve verkoopkanalen zoals food bij avondwinkels, benzinstations of bij de stations is daar een voorbeeld van.

### *Van aanbodgestuurde naar vraaggestuurde ketens en de gevolgen voor stedelijke distributie*

Niet langer is het aanbod van producten sturend, maar de vraag van de consument. Agroketens richten zich steeds sterker op de wensen van de consument en werken steeds meer vraaggestuurd. Thans wordt dit o.a. zichtbaar in de vleeskalverketen, de groente- en fruitketen en in de biologische landbouw. De retailer die dichtbij de consument staat, wil minder voorraad hebben en wil daarom hoogfrequent beleverd worden. Hierdoor zullen ketens in de nabije toekomst steeds sneller worden afgewikkeld. Omdat supermarktwinkels voornamelijk in de stedelijke netwerken gevestigd zijn, zal het vrachtvervoer in met name de (binnen)steden een sterke toename te zien geven.

### *Concentratie en schaalvergroting*

Concentratie en schaalvergroting – bewegingen die al sinds de jaren '70 zijn ingezet – hebben ook betrekking op de vestiging van agrodistributie. Eén van de reacties van de verladere en retailers op de verdergaande eisen van de consument is schaalvergroting van agrodistributiecentra. In de nabije toekomst zal het aantal centra afnemen. Daar tegenover staat dat de centra fors in omvang toenemen. TNO geeft in een studie aan dat zelfs moet worden gedacht aan enkele bedrijventerreinen van 800 tot 1600 hectare<sup>2</sup>. De uiteindelijke schaal-grootte zal overigens afhangen van de mate waarin verladende partijen bereid zijn met elkaar samen te werken.

<sup>1</sup> Verbreding van het assortiment naar 50 000–100 000 producten wordt niet uitgesloten, ofschoon ook een tegengestelde beweging zichtbaar wordt naar een minder breed aanbod binnen het traditionele assortiment.

<sup>2</sup> Illustratie en effectinschattingen van agrologistieke concepten, TNO-Inro, 2001.

## *Versnippering landelijk gebied*

Veel onnodig transport ontstaat door verspreid liggende agrob企业igheid. Versnippering van het landschap en groei van terreinen met agrob企业igheid is een proces dat al jaren gaande is. De groei komt onder andere tot uitdrukking in lintbebouwing rond knooppunten langs infrastructuur. Uit onderzoek blijkt dat dit ook geldt voor de vestiging van agrob企业igheid in de verwachte groene en rode contouren zoals beschreven in de 5e Nota Ruimtelijke Ordening. Ongeveer 35% van de agrogerelateerde bedrijven – nog los van de primaire productie – bevindt zich op dit moment in de buitengebieden en de groene contouren<sup>1</sup>.

### *Toename wegvervoer verwacht*

Het vervoer van agrostromen is zeer aanzienlijk: 1 op de 3 vrachtauto's vervoert agrogerelateerde producten, waarvan 10% op de vers-logistiek betrekking heeft. Prognoses geven aan dat het goederenvervoer de snelst groeiende vervoersstroom is welke zal zijn verdubbeld in 2020. Diverse factoren verklaren de groei van het goederenvervoer zoals de wens van de veeleisende consument om beschikbaarheid van producten op elk moment en elke plaats. Internet en e-commerce lijken dit te versterken, maar ook de ontwikkeling naar vraaggestuurde ketens en factoren als globalisering en liberalisering van de handel spelen een dominante rol.

### *Diertransport*

Een specifieke vorm van het vervoer van agrostromen is het diertransport. Het transport van levend vee is aan verandering onderhevig als uitvloeisel van de MKZ-crisis. Gebleken is dat de huidige logistieke organisatie van deze ketens – naast de grote hoeveelheid transport – veterinaire risico's met zich mee brengt en dat verbeteringen mogelijk zijn ten aanzien van dierenwelzijn. Om die reden wordt nader onderzocht in welke mate virtuele systemen van o.a. de veemarkten soelaas kunnen bieden. Deze zouden niet alleen een bijdrage kunnen leveren aan het terugdringen van transport, maar ook veterinaire risico's en problemen op het gebied van dierenwelzijn kunnen doen verminderen.

### *Wens tot verduurzaming van de agroketens in het kader van maatschappelijk verantwoord ondernemen*

Binnen de samenleving is een sterke trend naar «duurzaam en maatschappelijk verantwoord ondernemen» waarneembaar. Agrologistieke activiteiten zoals transport, opslag en distributie van agrostromen kunnen nog verder worden verduurzaamd door activiteiten zo in te richten dat ze zo min mogelijk ten koste gaan van milieu, ruimte en leefbaarheid, landschappelijke kwaliteit en waar mogelijk een bijdrage leveren aan dierenwelzijn (en de voedselveiligheid).

## **3. Gevolgen bij ongewijzigd beleid**

Genoemde ontwikkelingen hebben op diverse onderdelen gevolgen voor het huidige beleid. Knelpunten die nu al voelbaar zijn, zullen in de nabije toekomst sterker worden bij ongewijzigd beleid.

### *Ontwikkelingen in de bereikbaarheid; afnemende voorspelbaarheid en betrouwbaarheid.*

Ofschoon de bereikbaarheid in termen van reistijd, kosten en ongemak de laatste decennia is toegenomen, is de *voorspelbaarheid en betrouwbaarheid* afgenomen<sup>2</sup>. Juist deze elementen zijn voor het agro-goederenver-

<sup>1</sup> Ruimtelijke uitwerking ABP's, Buck/Arcadis, sept. 2001.

<sup>2</sup> De schade voor het bedrijfsleven ten gevolge van het aantal voertuigverliesuren (veroorzaakt door stilstaand of langzaam rijdend verkeer) voor het goederenvervoer is over de periode 1992–1997 toegenomen met circa 45% terwijl het aantal voertuigkilometers over dezelfde periode nagenoeg hetzelfde is gebleven.

voer over de weg essentieel. Gedoeld wordt op onder meer het kunnen functioneren binnen de venstertijden van gemeenten en ontvangende partijen (detailhandel) voor laden en lossen van agroproducten. Zeker wanneer het gaat om bederfelijke goederen waarbij versheid een eerste vereiste is. Prognoses geven aan dat de toekomstige groei van het goederenvervoer aanmerkelijk hoger zal zijn dan die van het personenvervoer. Bij ongewijzigd beleid zal het goederenvervoer over de weg zijn verdubbeld in 2020 (NVVP). Via het NVVP wordt generiek beleid ingezet, maar met name de vers-logistiek en transport van dieren vereisen een specifieke uitwerking.

#### *Geen verbetering van de ruimtelijke en landschappelijke kwaliteit*

De huidige versnippering en lintbebouwing van agrogerelateerde bedrijven zal toenemen als de markt geen initiatieven neemt voor geschikte locaties voor nieuwe – deels grootschalige – ontwikkelingen. Er liggen goede kansen om bedrijven te clusteren, een marktbeveging die nu langzaam op gang komt. Er zijn zeker kansen om op deze clusterlocaties ook de primaire productie te combineren met andere partijen uit de keten. Deze economische kracht, hoger in de agroketens, zal moeten worden benut om aanzienlijke maatschappelijke voordelen veilig te stellen. De grootschaligheid van deze ontwikkelingen in de agrodistributie en de maatschappelijke voordelen hiervan vragen vooral om initiatief van het bedrijfsleven. Dat laat onverlet dat het Rijk en de mede-overheden in de samenspraak met de markt op onderdelen gezamenlijk moeten optrekken, opdat de marktinitiatieven ook maatschappelijk verantwoord worden gerealiseerd. Tot op heden vindt bedoelde interactie nog in onvoldoende mate plaats.

#### *Beperkte vervoersefficiëntie*

Om bedrijven vervoersefficiënter te werk te laten gaan, is bundeling in het wegvervoer noodzakelijk. Daar valt ook de meeste winst te halen: ruim 95% van de agroproducten wordt immers vervoerd over de weg. Daarnaast is ook bundeling nodig voor het optimaal benutten van de capaciteit van binnenvaart, spoor en buisleidingen. Omdat clustering in de agroketens – soms gepaard gaande met multimodale infrastructurele ontsluiting – nog maar zeer beperkt tot stand komt, lijken deze twee vormen van bundeling nog ver weg<sup>1</sup>.

#### *Gevolgen voor dierenwelzijn, veterinaire aangelegenheden en voedselveiligheid*

Bij ongewijzigd beleid zal het transport van dieren waarschijnlijk een stijging vertonen. De daarmee samenhangende problemen rond dierenwelzijn enerzijds en veterinaire risico's anderzijds zullen blijven bestaan. Vanuit consumentenbelangen en de toenemende maatschappelijke betrokkenheid bij het welzijn van dieren zal dit steeds minder aanvaard worden.

In het licht van genoemde knelpunten en ontwikkelingen, staat de agrosector voor een grote uitdaging om zélf nog meer initiatieven te nemen. Voorop staat dat de agrosector de primaire probleemeigenaar is. Niettemin kan ook de overheid een in hoofdzaak stimulerende rol spelen bij het oplossen van gesignaleerde problematiek, waarbij de aandacht voor het proces een belangrijk aandachtspunt vormt. Het hoofddoel van het beleid van de rijksoverheid is erop gericht om bij te dragen aan de verdere ontwikkeling van een duurzame, innoverende en vervoersefficiënte agrologistieke sector.

---

<sup>1</sup> Multimodale ontsluiting: een op meerdere manieren ontsloten bedrijventerrein: door de weg, de binnenvaart en het spoor.

We starten niet vanaf «punt nul». De beleidsontwikkeling vindt ook binnen andere, bredere kaders plaats. Veel knelpunten die ook in de agrologistieke sector spelen op het gebied van ruimte, leefbaarheid, milieu, infrastructuur en bereikbaarheid worden bijvoorbeeld aangepakt in het NVVP, het nieuwe Structuurschema Groene Ruimte, het contourenbeleid uit de Vijfde Nota en het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Ook op het gebied van veterinaire risico's, dierenwelzijn en voedselveiligheid ontwikkelt de rijksoverheid verschillende initiatieven. Maar gezien de knelpunten en ontwikkelingen met betrekking tot agrologistiek kan het Rijk meer doen. Zo kan de overheid inspelen op kansrijke ontwikkelingen die zich in de bedrijfstak zelf voordoen. Hierbij is «*innovatie*» de invalshoek voor beleidsactie en wel gericht op drie pijlers.

#### **4. Visie: «ruimtelijk clusteren, logistiek verbinden en regisseren»**

In deze visie staan drie richtingen, zogeheten «pijlers voor beleid» centraal<sup>1</sup>:

##### *4.1 Pijler 1: «Ruimtelijk clusteren in agribusinessparken»*

Het samenbrengen van productie-, verwerkings- en logistieke activiteiten tot enkele regionaal agro-economische clusters, zogenaamde agribusinessparken, kan – door de aanzuigende werking op versnipperde bedrijvigheid – bijdragen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van Nederland. Een agribusinesspark (ABP) is een locatie waar een groot aantal logistieke functies binnen agroketens (distributie, handel, opslag) wordt gecombineerd met faciliteiten voor productie en verwerking. Het ABP-concept is een opkomend globaal concept, ontwikkeld door bedrijfsleven in samenspraak met de rijksoverheid. Voortschrijdend inzicht kan er uiteraard toe leiden dat ook andere concepten in aanmerking komen voor het samenbrengen van genoemde logistieke activiteiten. Uitgangspunt is de bundeling van kleine goederenstromen tot «dikke stromen».

Voor vrijwel alle agroketens geldt dat niet alleen de eerste en tweede verwerkingsslag maar ook de distributie naar de consument kan plaatsvinden op of via een ABP. De eerste verwerkingsslag zal zo dicht mogelijk bij de primaire productie plaatsvinden; de tweede verwerkingsslag zo dicht mogelijk bij de afzetmarkt<sup>2</sup>. Ieder ABP is door een logistiek netwerk verbonden met andere ABP's.

Een voorbeeld hiervan is het plan om een aansprekende pilot uit te werken voor megaconsolidatiecentra. Op initiatief van het bedrijfsleven wordt op deze manier meer en meer gezocht naar mogelijkheden de (agro)distributie gezamenlijk te organiseren.

##### *4.2. Pijler 2: «Logistiek verbinden: «van «losse» clusters naar multimodaal verbonden clusters»*

Genoemde agribusinessparken zijn geen geïsoleerde vestigingen, maar onderdeel van een netwerk. Dit «ABP-netwerk» bestaat uit knooppunten van productie en consumptie en uit de verbindende infrastructuur voor het transport van goederen tussen die knooppunten. Een knooppunt is een (lucht)haven, inter/multimodale terminal of transportcentrum. Door een juiste locatiekeuze voor de ABP's kunnen deze goederen zoveel mogelijk intermodaal vervoerd worden. Overigens is hierbij uitgangspunt dat de markt initiatieven neemt en de mede-overheden een meer toetsende rol hebben. Deze non-dirigistische benadering sluit aan bij het rijksbeleid zoals dat is geformuleerd in eerdergenoemde rijksnota's en bijvoorbeeld geconcretiseerd in de Subsidieregeling Openbare Inlandterminals. Deze benadering sluit uiteraard niet uit dat de (rijks)overheid desgewenst in contact treedt met de markt om mee te denken.

<sup>1</sup> Concrete kansrijke pilots die in ontwikkeling zijn of nog ontwikkeld worden zijn vermeld in de visie dat aan deze brief als bijlage is toegevoegd.

<sup>2</sup> Primaire verwerking bijv. slachterij voor varkens of pluimvee, tweede verwerking bijv. centrale slagerij.

De markt zal in het vervolg de aandacht niet te zeer moeten richten op infrastructuur alleen. Er valt immers veel winst te behalen op het punt van een meer vervoer efficiënte benadering daar waar het gaat om samenstelling en bundeling van goederenstromen en duurzame vestiging. Concentratie en verbinding van agribusiness-activiteiten in netwerken bieden – doordat zo voldoende massa ontstaat – zicht op het (beter) benutten van hoogfrequente inter- en multimodale verbindingen tussen knooppunten. Deze verschaffen letterlijk de randvoorwaarden om een combinatie van modaliteiten (weg, water, spoor, en evt. buisleidingen) met elkaar te verbinden. Tevens wordt zo efficiency in het gebruik van transportmaterieel en de beladingsgraad (retourlading) gerealiseerd. Beide economische voordelen kunnen leiden tot aanzienlijke milieuvoordelen. Het gaat om netwerken die niet alleen de goederenstromen structureren maar ook een belangrijk ordeningsprincipe kunnen zijn voor de ontwikkeling van (agro)bedrijventerreinen. De netwerkontwikkeling is nog sterk in beweging. Binnenvaart heeft nog een enorme potentie als het gaat om het vervoer van agroproducten. Als voorbeeld kan dienen het initiatief van het bedrijfsleven genaamd «Distrivaart». De eerste pilot zal naar verwachting worden uitgevoerd met enkele belangrijke volumeverladers o.a. op het vlak van biertransport.

#### 4.3 Pijler 3: Regisseren, «Van distributie naar regie»

In de strategische nota Voedsel en Groen wordt «regie» gedefinieerd als het besturen, beheersen en organiseren van stromen. *Daarbij hoeven niet alle stromen per definitie ook door Nederland te lopen.* Deze passage is gevoed door de gedachte dat het concept Nederland Distributieland in het verleden veel aandacht heeft gevraagd voor de fysieke afhandeling van goederenstromen waarbij de maatschappelijke baten de maatschappelijke kosten ruimschoots overtroffen. In de nabije toekomst is dit niet langer een vanzelfsprekendheid. Het is nu zaak om de kennis die is opgebouwd met betrekking tot besturing van fysieke goederenstromen verder uit te bouwen en te benutten voor meer hoogwaardige activiteiten<sup>1</sup>. Hier liggen met name kansen voor de agroketens; ketens die aanzienlijke hoeveelheden agrostromen produceren, importeren en exporteren. De regiefunctie wordt – naast een gedoseerde en gestructureerde distributiefunctie – vanuit maatschappelijk oogpunt dus steeds belangrijker. Recent onderzoek bevestigt dit<sup>2</sup>. De kern van de regiefunctie is dat ICT – het elektronisch aansturen, «tracking and tracing» door de hele keten heen – het mogelijk maakt te garanderen dat agrostromen kunnen worden aangestuurd, gevolgd en veranderd. Dit heeft niet alleen betrekking op de producten maar ook op de vervoerswijzen. De door ICT ondersteunde informatie kan er ook toe bijdragen dat beter kan worden georganiseerd langs welke modaliteit en langs welk netwerk producten worden vervoerd. Dit biedt mogelijkheden om dunnere stromen te bundelen naar dikkere stromen.

Goederenstromen als beschreven in paragraaf 4.2 «logistiek verbinden» kunnen leiden tot het anders inrichten van de integrale logistieke ketens waardoor ook meer maatschappelijke voordelen kunnen worden gerealiseerd zoals betere bundeling van lading, minder ruimtebeslag en versnippering, minder CO<sub>2</sub>-uitstoot, betere bereikbaarheid en transportbesparing<sup>3</sup>. Ook op het gebied van dierwelzijn, voedselveiligheid en veterinaire aangelegenheden valt meer te regisseren. Slimme logistieke innovaties kunnen dit aantonen.

Een voorbeeld is het elektronisch veilen van vee, bijvoorbeeld kalveren («virtualiseren veemarkten»).

#### 4.4. Maatschappelijke voordelen van «clusteren, verbinden en regisseren»

De bovenstaande visie op agrologistiek – tot uitdrukking komend in

<sup>1</sup> Dit wordt ook wel de «brainportfunctie» genoemd.

<sup>2</sup> Illustratie agrologistieke concepten, TNO, 2001.

<sup>3</sup> Transportbesparing is één van de nieuwe beleidsthema's in het NVVP gericht op het verminderen van de behoefte aan transport. Dit thema markeert een verschuiving in het denken over goederenvervoer: niet langer staat alleen de aandacht voor de infrastructuur – weg, binnenvaart en spoor – centraal, het productieproces in en de vestigingslocatie van de fabriek komt nadrukkelijk op de voorgrond omdat dáár de behoefte aan transport ontstaat.



genoemde pijlers van beleid – biedt diverse voordelen. Niet alleen voor de agroketens, maar ook voor de consument en de maatschappij.

#### *Voordelen van ruimtelijke clustering*

De ruimtelijke kwaliteit verbetert door aansluiting bij de rode contouren en doordat efficiënt wordt omgegaan met (agro-)bedrijfsruimte.

- ABP's hebben (op lange termijn) een aanzuigende werking op de niet-grondgebonden landbouw en agrogerelateerde bedrijvigheid;
- Enkele grotere locaties zijn landschappelijk beter in te passen dan meerdere kleine locaties (afzonderlijke bedrijven). Er zijn meer mogelijkheden voor intensief (meervoudig) ruimtegebruik;
- Door agribusiness-activiteiten te bundelen, kunnen voordelen worden behaald op het gebied van stankhinder, energieverbruik, proceswater en benutting van de infrastructuur;
- Clustering door een intelligenter vestigingsbeleid draagt bij aan transportbesparing waardoor de totale transportlast en de daarmee gepaard gaande milieubelasting afnemen;
- Er ontstaan mogelijkheden voor parkmanagement op ABP's. Parkmanagement is het zo optimaal en integraal mogelijk managen van het ontwerp van terrein en gebouwen, de ontwikkeling van het terrein, de uitgifte, het beheer etc.

#### *Voordelen van verbinden via logistieke netwerken*

- De *clustering* van agribusiness-activiteiten maakt het (eerder dan bij afzonderlijke bedrijven) mogelijk om goederen via spoor of binnenvaart aaneen af te voeren. Door het gebruik van binnenvaart en spoor wordt extra vervoersefficiëntie gerealiseerd;
- Door nabijheid tot de markt – door bijvoorbeeld ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie – kan beter worden ingespeeld op de wensen van de consument;
- Minder voorraadvorming door (vrijwel) continue aan- en afvoer, waardoor bijvoorbeeld het binnenvaart-concept «distrivaart» mogelijk wordt;
- De realisatie van nieuwe spoorshuttles en Ongestoord Logistiek Systeem (OLS) leidt tot efficiënter goederenvervoer van met name versproducten.

#### *Voordelen van regisseren*

- Door ICT in relatie met logistiek ontstaan er mogelijkheden om het transport van dieren te beperken, kunnen veterinaire risico's worden verminderd en kan het dierenwelzijn worden verbeterd (o.a. virtualisering van veemarkten);
- ICT leidt tot grotere transparantie van de ketens. Tracking and tracing kan een impuls geven aan voedselveiligheid. Dit biedt mogelijkheden voor optimalisatie van veterinaire en fytosanitaire controles;
- Door regisserende planningssystemen wordt bundeling beter mogelijk en leegrijden tegengegaan.

### **5. Verantwoordelijkheid van de sector en betrokkenheid van de rijksoverheid**

Analoog aan de nota Voedsel en Groen en het NVVP gaat deze visie uit van een sector die zélf verantwoordelijkheid neemt voor concurrerende en duurzame agroketens.

Betrokkenheid van de rijksoverheid om de nodige veranderingen te bewerkstelligen, is zonder twijfel aan de orde wanneer maatschappelijke doelen (voedselveiligheid, duurzaamheid, bereikbaarheid en dierenwelzijn) in het geding zijn, wanneer crisissituaties dit vereisen (voedselveiligheid, veterinaire risico's) of omdat er een overheidsrol ligt in de

instrumentatie, zoals in het ruimtelijk beleid of bij de aanleg en het gebruik van infrastructuur. Ook kan de overheid stimulerend of faciliterend optreden, bijvoorbeeld bij het doorvoeren van systeeminnovaties of in de organisatie van het proces.

## 6. Vervolg

In het voorgaande hebben wij tot uitdrukking willen brengen dat een integrale benadering van agrologistiek een vereiste is. Dit vanuit de overtuiging dat nauwe samenwerking tijdens dit visievormingsproces tussen LNV en V&W gezamenlijk – met behoud van ieders verantwoordelijkheid – kan leiden tot effectievere resultaten op afzonderlijke beleidsterreinen.

De ontwikkelingen op dit terrein gaan zo snel, dat zich bij ongewijzigd beleid tal van knelpunten versterkt zullen aandienen. Tegen die achtergrond moeten betrokken partijen met behulp van bijgaande visie de problemen in de agrologistiek oplossen. In overleg met het Platform Agrologistiek zal begin komend jaar een start worden gemaakt met onderstaande activiteiten<sup>1</sup>. Deze activiteiten zijn deels agenderend, stimulerend en regisserend:

- agendering en uitwerking van de beleidspijlers «clusteren, verbinden en regisseren» in diverse gremia zoals o.a. de reconstructiecommissies, Deltametropool, Freshpark Venlo, Bloemencluster Aalsmeer;
- het ondersteunen – faciliterend en/of stimulerend – door het Rijk van marktinitiatieven die passen binnen haar beleid. Te denken valt aan kansrijke pilots en/of actiepunten als ABP's (waaronder het project megaconsolidationcenters), Distrivaart, Efforrt, medegebruik busbanen en virtuele veemarkten;
- het nog sterker betrekken van innovatoren zoals o.a. Connekt, TRAIL, KLICT en het Innovatienetwerk Groene Ruimte en Agrocluster. Een consortium van organisaties en advies- en onderzoeksbureaus wordt ingesteld om versnippering van kennis te voorkomen.

### *Bestuurlijke vernieuwing bij de realisering van de visie*

Het faciliteren van ruimtelijke clustering, grootschalige infrastructurele ontwikkelingen en het uitbouwen van de regiefunctie vraagt om een veel intensievere samenwerking tussen het bedrijfsleven, koepelorganisaties en gemeentelijke, provinciale en rijksoverheid. Het Rijk zal dit samenwerkingsproces stimuleren. Een dergelijke aanpak ligt in lijn met de bedoelingen van het Bestuurlijk Accoord Nieuwe Stijl.

Het Platform Agrologistiek zal in het agenderen het voortouw nemen. Het ligt in het voornemen het platform uit te breiden met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Interprovinciaal Overlegorgaan en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Waar het gaat om regionale initiatieven ligt uiteraard de verantwoordelijkheid bij regionale overheden en bedrijfsleven.

Elke 2 jaar zal een voortgangsrapportage worden uitgebracht en naar de Tweede Kamer worden verzonden.

Mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat,  
T. Netelenbos

De Minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,  
L. J. Brinkhorst

---

<sup>1</sup> De huidige bezetting bestaat uit o.a. de agribusiness, rijksoverheid (LNV, V&W en EZ) en intermediaire organisaties (KLICT en Connekt).



# Visie Agrologistiek

## Inhoudsopgave

<b>1.</b>	<b>Inleiding</b>	<b>10</b>
1.1	Definitie agrologistiek	10
1.2	Aanleiding	10
1.3	Doel	11
1.4	Beleidskaders	12
<b>2.</b>	<b>Ontwikkelingen in de agrologistiek</b>	<b>14</b>
2.1	Ontwikkelingen van invloed op de agrologistiek	14
2.2	Gevolgen voor de agrologistiek bij huidig beleid	17
<b>3.</b>	<b>Visie op agrologistiek: «clusteren, verbinden en regisseren»</b>	<b>18</b>
3.1	Pijler 1: «Van snippers naar clusters»	19
3.2	Pijler 2: «Clusters multimodaal verbinden»	20
3.3	Pijler 3: «Van distributie naar regie»	21
3.4	Kansen voortkomend uit «clusteren, verbinden en regisseren»	22
3.5	Beleidsintegrale innovaties	23
<b>4.</b>	<b>Vervolg</b>	<b>23</b>
	<b>Samenvatting</b>	<b>24</b>
	<b>Bijlagen</b>	<b>27</b>
1.	Innovaties op het gebied van clusteren, verbinden en regisseren	27
2.	Begrippenlijst	33
3.	Literatuurlijst	36

## 1. Inleiding

Niet alleen het produceren en samenstellen van agrarische producten is in Nederland een zeer succesvolle bezigheid, ook de distributie en de logistiek zijn bloeiende bedrijfstakken, waar veel toegevoegde waarde wordt gerealiseerd. Dat verschaft ons land concurrentiekracht. Eén vijfde van al het goederenvervoer dat van, naar en binnen Nederland plaatsvindt, heeft betrekking op de handel in agroproducten. Behalve een hoog niveau van bedrijfsactiviteiten, kent de sector echter ook knelpunten. Deze doen zich met name voor op het gebied van de ruimtelijke ordening van bedrijfsvestigingen en de bereikbaarheid van de knooppunten van productie, distributie en detailhandel. Ook zijn er problemen op het gebied van veterinaire risico's, dierenwelzijn en voedselveiligheid. Daarbij komt nog de aard van de producten: het gaat om het vervoer van voedsel, vaak verse en bederfelijke producten die tijdkritisch zijn, snel in waarde verminderen en kwetsbaar zijn bij afnemende bereikbaarheid.

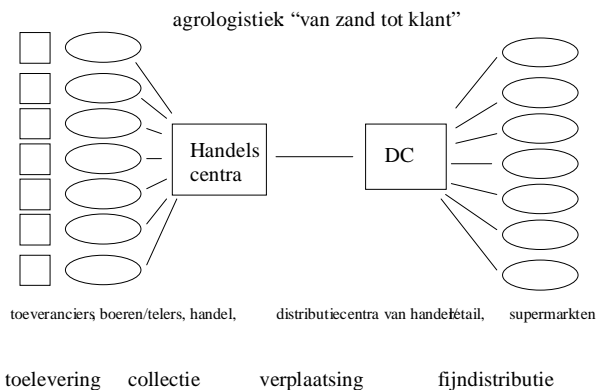
In de nota Voedsel en Groen en in het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan is aangegeven dat het kabinet wil inspelen op ontwikkelingen in de agrologistiek om bij te dragen aan een verdere duurzame ontwikkeling van de bedrijfstak. Hierbij vraagt het kabinet aandacht voor clustering van activiteiten, verbeteren van de bereikbaarheid, ontwikkelen van de regiefunctie van de sector en voor maatschappelijk verantwoord ondernemen. In de voorliggende visie agrologistiek wordt een en ander verder uitgewerkt.

### 1.1 Definitie agrologistiek

In deze visie wordt onder agrologistiek verstaan: het transport, de opslag, de distributie en de regie (besturing, beheersing en organisatie) van de agrostromen – food en non-food – in de gehele agroketen, van grondstoffen tot consument, o.a. op de verssector en het diertransport. Hierbij zijn de volgende voertuigbewegingen te onderscheiden:

- *toelevering* van grondstoffen zoals mengvoeder en meststoffen aan primaire producenten;
- *collectievervoer* van de primaire productie naar de verwerking (bijvoorbeeld de veiling);
- *verplaatsingvervoer* van de veiling naar het distributiecentrum;
- *fijndistributie* van het distributiecentrum naar de winkelier en supermarkt.

#### Agroketen: toelevering, collectie, verplaatsing en fijndistributie



### 1.2 Aanleiding voor een visie op agrologistiek

Naast hetgeen in de inleiding reeds is gesteld, zijn er nog drie

aanleidingen om als rijksoverheid een beleidsvisie op de agrologistiek te ontwikkelen:

- vanuit de agrarische en logistieke sectoren ontvangen de ministeries (EZ, V&W en LNV) via het Platform Agrologistiek en de zogeheten «Agrokentafelgesprekken» signalen over huidige en toekomstige ontwikkelingen, en kansen en bedreigingen op het gebied van de agrologistiek<sup>1</sup>. Eén van de signalen van die zijde is dat de bereikbaarheid van markten sterk onder druk staat door versnellende goederenstromen in de agrokentens.
- vanuit zijn verantwoordelijkheid voor de marktstructuur van de agrokentens, de kwaliteit voor het landelijk gebied, de internationale concurrentiekracht van de agrokentens, de voedselveiligheid en -voorziening en het dierenwelzijn wenst de minister van LNV een visie op agrologistiek te formuleren als nadere uitwerking van dit in de visienota Voedsel en Groen genoemde onderwerp. Tijdens de MKZ-crisis is onlangs ook nog gebleken dat de logistieke organisatie van het diertransport aan herziening toe is.
- de minister van V&W die verantwoordelijk is voor het generieke verkeers- en vervoersbeleid heeft behoefte aan een nadere inkadering, beleidsmatige inbedding, prioritering en uitwerking van het onderwerp agrologistiek. De wens om tot een visie te komen, is verwoord in het NVVP. Het in deze visie aangegeven beleid is een aanvulling op het generieke beleid voor het (goederen)vervoer (NVVP) en bouwt daar direct op voort.

Door intensievere samenwerking tussen beide ministeries kunnen meer effectieve resultaten op afzonderlijke beleidsdoelen worden gerealiseerd.

#### *Belang van een gezamenlijke visie op agrologistiek*

De logistiek van agrostromen vereist extra beleidsaandacht vanwege:

- door een visie op te stellen door samenwerkende departementen (V&W en LNV) ontstaat meer samenhang en derhalve een efficiënter beleid en een scherpere focus op relevante projecten;
- het belang van de agrologistiek voor de concurrentiekracht van de agrokentens en de nadrukkelijke vraag vanuit de markt om betrokkenheid van de overheid;
- de aard van het product: het gaat om het vervoer van voedsel, vaak verse en bederfelijke producten die tijdkritisch zijn, snel in waarde verminderen en kwetsbaar zijn bij afnemende bereikbaarheid;
- de omvang van de agrostromen: één op de drie vrachtauto's vervoert agrogelieerde producten<sup>2</sup>. Van de agroproducten komt 97% via de weg op de bestemming<sup>3</sup>. In de agrologistiek is veel winst in vervoersefficiëntie te behalen door een verschuiving in vervoerswijze;
- de relatie tussen agrologistiek en maatschappelijk verantwoord ondernemen: in de sector spelen essentiële thema's als voedselveiligheid, dierenwelzijn, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en het milieu;
- de ontwikkelingen in de agrokentens: het ontstaan van bijvoorbeeld mega-fresh consolidatiecentra heeft grote invloed op de ruimtelijke ordening en lokt grootschalige infrastructuur uit.

#### *1.3 Doel*

Op basis van het hiervoor gestelde kan het doel van de visie als volgt worden omschreven:

**«een bijdrage te leveren aan het verder ontwikkelen van een duurzame, innoverende en vervoersefficiënte agrologistiek, ten behoeve van het behoud en de versterking van economisch krachtige en maatschappelijk verantwoorde agrokentens».**

<sup>1</sup> In 2000 is een reeks van visievormingsgesprekken over het onderwerp agrologistiek gehouden met specifieke agrokentens, diverse departementen en koepelorganisaties, o.a. de glastuinbouwketen, de bollenketen, de intensieve veehouderij keten, de biologische landbouwketen en de logistieke keten onder leiding van de voorzitter van de Raad van het Landelijk Gebied, de heer Vonhoff.

<sup>2</sup> LEI, Mainports en agrologistiek, 1999.

<sup>3</sup> Adviesdienst Verkeer en Vervoer, Facts and figures agrologistiek, concept-eindrapportage, april 2001.

Daarmee wordt ingespeeld op eerdergenoemde feiten en knelpunten in de sector welke in bijlage 1 en 2 meer in detail zijn weergegeven. Meerwaarde van de visie agrologistiek is dat de afzonderlijke pijlers – *clusters, verbinden en regisseren* – met elkaar in verband worden gebracht. Een dergelijke integratie vraagt om samenwerking tussen markt en overheid. In deze visie wordt hiertoe een eerste aanzet gegeven. Met deze visie wordt de uitvoering van een aantal beleidsvoornemens zoals het NVVP (en de daaraan gekoppelde gespreksagenda goederenvervoer), de Vijfde nota voor de Ruimtelijke Ordening en het Structuurschema Groene Ruimte 2 gestart.

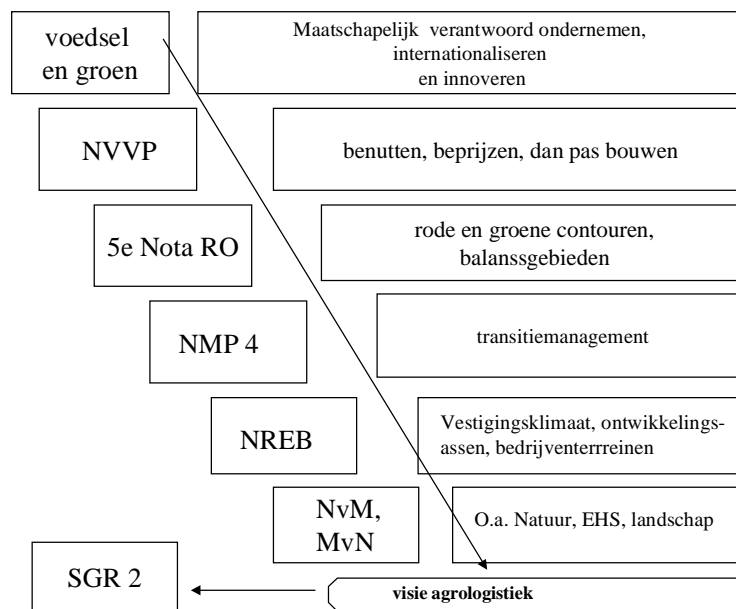
#### 1.4 Beleidskaders

Deze visie agrologistiek is een specifieke uitwerking op de nota Voedsel en Groen en het Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP). Daarnaast is nadrukkelijk rekening gehouden met het beleid uit de Vijfde nota voor de Ruimtelijke Ordening en de Nota Ruimtelijk Economisch Beleid, het Nationaal Milieubeleidsplan 4 en de nota Natuur voor mensen, mensen voor natuur. De visie levert input voor het Structuurschema Groene Ruimte 2. Op deze wijze komt de samenhang tussen ruimtelijk, infrastructureel en ICT-beleid tussen de diverse departementen duidelijker naar voren en wordt de noodzaak benadrukt om te komen tot innovaties die vanuit de verschillende kaders gedragen worden.

*Alfrink (Unilever): «Het bedrijfsleven zoekt steeds meer samenwerking om grootschalige logistieke concepten te ontwikkelen. Vanwege de maatschappelijke voordelen hiervan voor o.a. ruimte, milieu, logistiek, ICT en infrastructuur zouden de departementen ook meer kunnen samenwerken.»*

Hieronder wordt kort ingegaan op de betreffende nota's voor zover relevant voor agrologistiek.

#### Beleidskader visie agrologistiek



#### Nota Voedsel en Groen

Het kabinetsbeleid voor het agrofoodcomplex zoals beschreven in de Nota

Voedsel en Groen gaat uit van een complex dat duurzaam werkt, op eigen kracht internationaal concurreert, middenin de samenleving staat en internationaal toonaangevend is met betrekking tot innovatie en maatschappelijk verantwoord produceren. In de Nota Voedsel en Groen formuleert het kabinet de volgende inzet op het gebied van agrologistiek: Het kabinet wil de bereikbaarheidsproblemen (bijvoorbeeld in de glastuinbouw en veehouderijgebieden) beheersbaar maken, vanuit de optiek dat verkeer en vervoer integrale onderdelen zijn van duurzame agroketens. Inzet is onder meer om bij nieuwe vestigingslocaties (van glastuinbouw en intensieve veehouderijgebieden) nadrukkelijk rekening te houden met ruimtelijke inpassing, goede verkeersafwikkeling en goede ontsluiting. De congestie rond grote bevolkingscentra... «noopt tot vermindering van transport en tot versterking van de logistieke regiefunctie: het organiseren, besturen en beheersen van goederenstromen die niet per definitie ook fysiek via ons land lopen». Dit impliceert het zoeken naar intelligente logistieke oplossingen die minder ruimte vragen, minder milieubelastend zijn en congestie verminderen. Tevens is versterking van de samenwerking in fijnmazig wegvervoer en het stimuleren van intermodaal vervoer van groot belang.

#### *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan (NVVP)*

Het NVVP geeft generieke kaders voor de ontwikkeling van het goederenvervoer. De beleidsstrategie op hoofdlijnen «benutten, beprijzen en bouwen» is gericht op het faciliteren van de forse groei van het goederenvervoer en geeft mogelijkheden om de bereikbaarheidsproblematiek voor agroketens beter hanteerbaar te maken. Meer specifiek betreft het transportbesparing door clustering van bedrijven nabij infrastructurele ontsluitingen, het ontwikkelen van multimodaal vervoer en het zoeken naar slimme logistieke oplossingen. Het NVVP geeft aan dat er een visie agrologistiek moet komen in samenwerking met het Platform Agrologistiek.

#### *Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening*

De Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening (kabinetsvoornemen) geeft de kaders voor het ruimtelijk beleid. De essentie van de beleidsstrategie is intensiveren van het ruimtegebruik en combineren van functies. Belangrijke middelen daarbij zijn het contourenbeleid (rode contouren, groene contouren en het buitengebied), het vernieuwde locatiebeleid en de uitwerking van ontwikkelingsgerichte landschapsstrategie voor de buitengebieden. De contouren geven richting aan de activiteiten die wel of niet kunnen plaatsvinden in de betreffende gebieden. In de nabije toekomst zal door samenwerking van lagere overheden nader bepaald worden hoe de contouren precies getrokken zullen worden. Belangrijk in het nieuwe ruimtelijke beleid is de sterkere regisserende rol van provincies en de samenwerking van gemeenten in de vorm van stedelijke netwerken. Het ABP-concept, dat in deze visie is beschreven, is een verdere uitwerking van de Vijfde Nota RO.

#### *Structuurschema Groene Ruimte 2*

Het SGR-2, dat naar verwachting dit najaar uitkomt, geeft de uitwerking van het ruimtelijk beleid voor het landelijk gebied met bijbehorend instrumentarium. De visie agrologistiek is één van de bouwstenen van het SGR2-concept.

#### *Nota Ruimtelijk Economisch Beleid*

De Nota Ruimtelijk Economisch Beleid geeft de kaders voor het ruimtelijk-economisch beleid. Het kabinet zet daarbij in op een excellent vestigingsklimaat in Nederland en het versterken van bedrijventerreinen. Het gaat om goede bereikbaarheid, intensiever ruimtegebruik, hergebruik van ruimte onder meer via herstructurering van verouderde terreinen en het

benutten van de potentie van economische ontwikkelingsassen. Hierbij wordt aangetekend dat agrarische bedrijven afhankelijk zijn van het eigen economisch netwerk (cluster van toeleverancier en afnemers) en daarom minder makkelijk zijn te verplaatsen.

#### *Natuur voor mensen, mensen voor natuur*

Natuur voor mensen, mensen voor natuur (2000) geeft de randvoorwaarden voor natuur en landschap en zet onder meer in op versterking van de landschappelijke kwaliteit en identiteit. De beleidsaanpak combineert economische groei en versterking van natuur en milieu en zet in op verbetering van de ruimtelijke samenhang en de milieukwaliteit, vermindering van barrières van verkeerswegen, rails of waterwegen die leiden tot versnippering van leefgebieden, en het waar mogelijk terugdringen van gemotoriseerd verkeer.

#### *Nationaal Milieubeleidsplan 4*

Het NMP-4 (2001) geeft de kaders voor het milieubeleid. De nota hanteert de strategie van transitie management: brede maatschappelijke veranderingen waarin technologische, sociale en institutionele verbeteringen samengaan. Dit heeft ook betrekking op de agrologistiek: in het NMP-4 wordt ingezet op een duurzame mobiliteit. Het zal daarbij gaan om ingrijpende systeemveranderingen, zowel aan de voertuigen als aan de te gebruiken brandstoffen met als doel CO<sub>2</sub>- en NO<sub>x</sub>-emissies terug te dringen. De aandacht gaat uit naar meer milieuvriendelijke wijzen van goederenvervoer: van wegvervoer naar spoor, binnenvaart en ondergrondse logistiek.

## **2. Ontwikkelingen in de agrologistiek**

Verschiedende autonome ontwikkelingen, zijn van invloed op het transport, de opslag, de distributie en de regie van agrostromen. Deze hebben betekenis voor gesignaleerde problemen op het gebied van ruimte, milieu en leefbaarheid, bereikbaarheid, veterinaire risico's en dierenwelzijn.

*Dhr. Vonhoff, dagvoorzitter tijdens de eerste agrokentafelgesprekken (dec. 2000): «Het beleid loopt nogal eens achter de markttrends aan: de overheid moet de trends goed kennen.»*

### *2.1 Ontwikkelingen van invloed op de agrologistiek*

#### *Hoge consumenteneisen*

De consument stelt steeds hogere eisen aan de kwaliteit van agroproducten. Men wil een vers en veilig product en een breed assortiment dat op zoveel mogelijk plaatsen en tijdstippen beschikbaar is.

*Roorda (CBL): «Kijk alleen al naar de groei van de afzet van food in bijvoorbeeld benzine-stations maar ook op spoorwegstations. De omzet daarvan is de afgelopen tien jaar enorm gegroeid. Die moeten allemaal beleverd worden.»*

Daarnaast is er een grote variatie aan producten ontstaan. Voorbeelden daarvan zijn de toename van exotische vruchten, kort-houdbare producten en verse kant-en-klaar-producten. De complexiteit van beleving van agroproducten neemt hierdoor toe.

#### *Ketendomkering*

In toenemende mate is niet het aanbod van producten sturend voor de organisatie van de agroketens, maar de vraag van de consument («ketenomkering»). Hierdoor neemt de macht van de retailer over de hele keten



toe. Dit wordt bijvoorbeeld steeds sterker zichtbaar in de vleeskalverketen, de groente- en fruitketen en in de biologische landbouw. Ketenomkering heeft tot gevolg dat hoofdfrequent uitleveren naar de supermarkt steeds belangrijker wordt. Vervoersketens zullen in de nabije toekomst daarom steeds sneller worden afgewikkeld. Omdat supermarktwinkels voornamelijk in de (binnen)steden gevestigd zijn, zal het vrachtvervoer in de (binnen)steden flink toenemen.

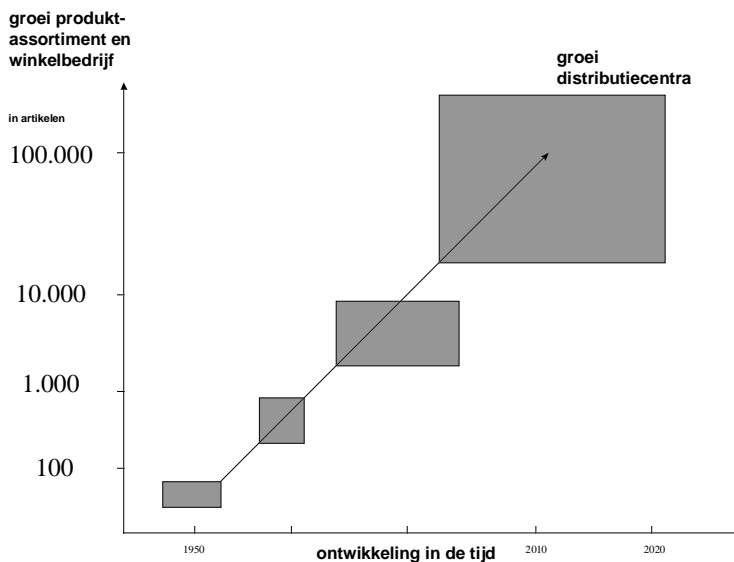
#### *Schaalverfijning*

Fragmentatie en tevens groei van de consumentenvraag leidt tot frequenter leveren aan de retailer en dus tot meer vrachtvervoer. De opkomst van alternatieve verkoopkanalen leidt daarnaast tot een groter aantal afzetpunten dat beleverd moet worden. Doordat het distributienet fijnmaziger wordt, neemt het aantal te rijden kilometers toe, met name binnen en rond de stedelijke gebieden. E-commerce lijkt dit nog te versterken, omdat goederenstromen hierdoor nog verder versnipperd raken.

#### *Schaalvergroting supermarkten*

Naast de ontwikkeling van fijnmazigheid in het afzetkanaal is er al langer een ontwikkeling gaande naar schaalvergroting van de supermarkten. Had een kruidenier 30 jaar geleden nog slechts enkele honderden producten, de eerste generatie supermarkten die daar op volgden hadden al snel 5000 producten. De huidige supermarkten hebben een nog veel groter assortiment. Niet uitgesloten wordt dat een ontwikkeling naar megastores een nog veel groter assortiment met zich mee zal brengen (50 000–100 000 producten). Dit stelt enorme eisen aan de logistiek.

#### **Ontwikkeling van winkelbedrijf en distributiecentra**



Bron: Van de Geijn Partners

#### *Schaalvergroting agrodistributie*

Eén van de reacties van verladers op de omkering van de ketens en de schaalvergroting bij de supermarkt is een schaalvergroting in de distributie. De logistiek wordt dermate grootschalig dat bedrijven genoodzaakt zijn om samen te werken en hun goederenstromen te bundelen. Deze ontwikkeling lijkt over de gehele breedte van de retailsector te spelen.

*Alfrink (Unilever): «Unilever is een te kleine partij om steeds groter wordende logistieke processen alleen goed te kunnen organiseren. We zoeken daarom op logistiek gebied steeds meer samenwerking met o.a. Campina, Sara Lee, Mars etc.»*

Tevens wordt uitbesteding van logistieke activiteiten aan logistieke dienstverleners steeds omvangrijker. Samenwerking door logistieke dienstverleners staat echter nog in de kinderschoenen, al is er reeds door een aantal supermarktketens en Christian Salvesen een consolidatiecentrum voor koel- en vriesvervoer gerealiseerd in Tilburg.

#### *Globalisering en liberalisering*

Concentratie en schaalvergroting is een beweging die – niet alleen op het gebied van agrologistiek – al sinds de jaren '70 is ingezet en nog steeds als gevolg van prijsdalingen doorloopt. Daarnaast leidt globalisering en liberalisering tot een toename van de internationale agrotransportstromen doordat de afstand tussen bron en afzetgebied van agrarische producten groter wordt en het transport langer. De tucht van de markt leidt ertoe dat steeds efficiënter moet worden geproduceerd, wat kan leiden tot een reductie van het aantal productielocaties in diverse agroketens. Door uitruil van dure productiecapaciteit voor goedkope transportactiviteit ontstaan meer import- en exportstromen, en dus transport.

#### *Duurzaam en verantwoord ondernemen*

Binnen de maatschappij is een trend naar «duurzaam en verantwoord ondernemen» waarneembaar. Dit geldt ook voor de agrologistiek. Agrologistieke activiteiten moeten zo ingericht worden dat ze zo min mogelijk ten koste gaan van milieu, ruimte en leefbaarheid en waar mogelijk een bijdrage leveren aan het dierenwelzijn en de voedselveiligheid. De aandacht voor veiligheid neemt toe door ontwikkelingen in de maatschappij, door tragische ongevallen en rampen zoals in de Alpentunnels, en door veranderingen in de fysieke omgeving. Hogere dichtheden van bewoning en verkeersintensieve activiteiten op korte afstand daarvan veroorzaken gevoelens van kwetsbaarheid.

#### *Aangescherpte wet- en regelgeving*

In steden – en soms ook op industrieterreinen – worden steeds vaker verstrekkende maatregelen getroffen om het verkeer te beperken. In opdracht van de regering – besluit naar aanleiding van de MDW-operatiebinnenstadsdistributie (2000) – wordt inmiddels actie ondernomen om beperkingen beter op elkaar af te stemmen. Maar er is nog een lange weg te gaan.

#### *Aandacht voor traceerbaarheid en veiligheid van voedsel*

Mede als gevolg van crises met dierlijke producten neemt de maatschappelijke aandacht voor voedselveiligheid en voor de traceerbaarheid van voedsel toe. De kwaliteit van het voedsel is een belangrijk verkoopargument.

*Mulders (Veiling Zon): «Als Albert Heijn het echt belangrijk vindt op elk moment van de dag te willen weten waar en met welke kwaliteit een tomaat zich in de logistieke keten bevindt? Dan willen we graag met hen in gesprek om hier een nadere uitwerking aan te geven.»*

Grotere bedrijven besteden in toenemende mate aandacht aan kwaliteitsaanduidingen en de traceerbaarheid van producten. De mogelijkheden daarvoor nemen toe door ICT-ontwikkelingen.

De aandacht voor voedselveiligheid stelt ook eisen aan de logistieke organisatie, omdat producten steeds vaker afzonderlijk en gescheiden worden getransporteerd.

#### *Onderbenutting ICT en achterblijvende innovatie*

De feitelijke benutting van ICT-mogelijkheden, zoals bijvoorbeeld het toepassen van e-commerce in de levensmiddelensector, is nog kleinschalig en dat niet alleen door technische belemmeringen. Ook het gebrek aan vertrouwen bij de afnemers en de belemmeringen in de vervoersefficiënte distributie van elektronisch gekochte producten zijn hier debet aan<sup>1</sup>.

Ook andere agrologistieke innovaties, met name systeeminnovaties, komen niet of pas na langere tijd van de grond. Grootschalige logistieke projecten vragen namelijk om samenwerking tussen marktpartijen en overheden, zoals bijvoorbeeld bij ongestoorde (ondergrondse) logistieke systemen, bij trimodale ontsluitingen of bij zeer grote distributiecentra (megaconsolidatiecentra). Bovendien zijn grote investeringen nodig. Ook het strategisch commitment tussen private partijen onderling kost tijd.

#### *2.2 Gevolgen voor de agrologistiek bij huidig beleid*

Genoemde ontwikkelingen hebben, uitgaande van het bestaande beleid, gevolgen voor diverse aspecten van de agrologistiek.

#### *Ruimte, milieu en leefbaarheid*

Versnippering van het landschap en wildgroei van bedrijventerreinen met agrobestedrijvigheid, en daardoor onnodig transport, is een proces dat al jaren aan de gang is. De wildgroei komt bijvoorbeeld tot uitdrukking in lintbebouwing vanuit knooppunten langs infrastructuur<sup>2</sup>. Bijgaande tabellen schetsen de *huidige* ruimtelijke problematiek door de agrogerelateerde bedrijvigheid binnen de vermoedelijke contouren van het pilotgebied uit de Vijfde Nota voor de Ruimtelijke Ordening (Venlo, Eindhoven, Den Bosch, Oss, Venray). Bij de onderzochte ketens (groente en fruit, varkens en pluimvee) blijkt dat ongeveer één op de drie agrogerelateerde bedrijven op dit moment in het landelijk gebied ligt, meer specifiek in de buitengebieden en de groene contouren<sup>3</sup>. Ketenintegratie zal vermoedelijk leiden tot verplaatsing van bedrijfsactiviteiten. Wanneer dat gepaard gaat met ruimtelijke clustering op geschikte locaties, ontstaat er daardoor aanzienlijk voordeel op het gebied van ruimtelijke kwaliteit, milieu en leefbaarheid. Zonder een dergelijk clustering vindt er een aanzienlijke verslechtering plaats.

#### **Agrogerelateerde bedrijvigheid in de contourgebieden (binnen pilotgebied)**

	Groene contouren		Balansgebieden		Rode contouren	
	%	aantal bedrijven	%	aantal bedrijven	%	aantal bedrijven
Groente fruit	7	153	29	605	63	1 314
Varkens	8	165	25	569	67	1 474
Pluimvee	8	166	26	580	66	1 445
Totaal pilot	8	484	27	1 754	65	4 233

<sup>1</sup> E-commerce in de voedingsmiddelensector in Nederland, Beers, e.a., Rathenau Instituut, 2001.

<sup>2</sup> Agroketens en Ruimte, Buck, 2001, p. 45.

<sup>3</sup> Exclusief primaire productie. Indien de primaire productie wordt meegenomen dan valt het cijfer nog veel hoger uit, zie rapport Buck/Arcadis, Ruimtelijke uitwerking ABP's, 2001, p. 37.

### Primaire productie in de contouregebieden (binnen pilotgebied)

	Groene contouren		Balansgebieden		Rode contouren	
	%	aantal bedrijven	%	aantal bedrijven	%	aantal bedrijven
Groente fruit	9	132	73	1 090	18	264
Varkens	17	388	76	1 750	7	162
Pluimvee	17	119	76	518	7	47
Totaal pilot	14	639	75	3 353	11	473

#### *Ontwikkelingen in de bereikbaarheid; afnemende betrouwbaarheid, transporttijd en toename voertuigverliesuren*

Een betere kwaliteit van bereikbaarheid houdt een betere *voorspelbare en betrouwbare* reistijd in. Op die punten zijn de problemen juist toegenomen. Juist deze elementen zijn voor het goederenvervoer over de weg essentieel. Gedoeld wordt op onder meer het kunnen functioneren binnen de venstertijden van gemeenten en ontvangende partijen (detailhandel) voor laden en lossen van agroproducten in de logistieke bevoorrading van winkels. Zeker wanneer het gaat om bederfelijke goederen waarvan versheid immers een vereiste is. Daarnaast zijn korte transporttijden uiteraard ook zeer wenselijk in relatie tot dierenwelzijn.

De schade voor het bedrijfsleven tengevolge van het aantal *voertuigverliesuren* (veroorzaakt door stilstaand of langzaam rijdend verkeer) voor het goederenvervoer is over de periode 1992–1997 toegenomen met circa 45% terwijl het aantal voertuigkilometers over dezelfde periode nagenoeg hetzelfde is gebleven. Prognoses geven aan dat de toekomstige groei van het goederenvervoer aanmerkelijk hoger is dan die van het personenvervoer en dat het goederenvervoer over de weg zal zijn verdubbeld in 2020 (NVVP) bij aangewezen beleid.

#### *Veterinaire risico's, dierenwelzijn en voedselveiligheid*

Bij aangewezen beleid zal het transport van dieren blijven toenemen, evenals de daarmee samenhangende problemen met dierenwelzijn en veterinaire risico's. Zowel vanuit consumentenbelangen als vanwege de maatschappelijke betrokkenheid bij het welzijn van dieren zal dit steeds minder aanvaard worden.

### **3. Visie: «clusteren, verbinden en regisseren»**

In het licht van genoemde knelpunten en ontwikkelingen, staat de agrosector voor een grote uitdaging om zélf nog meer initiatieven te nemen. Voorop staat dat de agrosector de primaire probleemeigenaar is. Niettemin kan ook de overheid een – in hoofdzaak stimulerende – rol spelen bij het pareren van gesignaleerde problemen. Het hoofddoel van het beleid van de rijksoverheid is er op gericht om bij te dragen aan de verdere ontwikkeling van een duurzame, innoverende en vervoersefficiënte agrologistieke sector.

Veel beleid daarvoor wordt al binnen andere, bredere kaders ontwikkeld. Veel knelpunten die ook in de agrologistieke sector spelen op het gebied van ruimte, leefbaarheid, milieu, infrastructuur en bereikbaarheid worden bijvoorbeeld aangepakt in het nieuwe Structuurschema Groene Ruimte, het contourenbeleid uit de Vijfde Nota, het NVVP en het Bereikbaarheidsoffensief Randstad. Ook op het gebied van veterinaire risico's, dierenwelzijn en voedselveiligheid ontwikkelt de rijksoverheid verschillende initiatieven.

Maar gezien de knelpunten en ontwikkelingen met betrekking tot agrologistiek kan het rijk meer doen. Zo kan de overheid inspelen op kansrijke ontwikkelingen die zich in de bedrijfstak zelf voordoen. Hierbij is «*innova-*

tie» de invalshoek is voor beleidsactie. Zo kan het Rijk – binnen het instrumentarium dat het ter beschikking heeft – marktinitiatieven die in lijn zijn met het rijksbeleid terzake (NVVP, Vijfde Nota RO, etc), faciliteren door bijvoorbeeld wetgeving en stimuleren door bijvoorbeeld het ondersteunen van pilots. Aldus kunnen goed gekozen *innovatieve* oplossingen, die maatschappelijke en economische doelen met elkaar verbinden, een belangrijke bijdrage leveren aan een ontwikkeling van de sector die wenselijk is.

In deze visie zijn zogeheten «pijlers voor beleid» benoemd: keuzes van de rijksoverheid die aansluiten bij het streven naar een duurzame bedrijfstak en bij de gesignaleerde ontwikkelingen in de agrologistiek. Telkens zijn hierbij concreet enkele kansrijke innovaties gekozen, waar de rijksoverheid zich bij kan aansluiten. Het gaat om de volgende drie pijlers van beleid:

### *3.1 Pijler 1: «Van snippers naar clusters»*

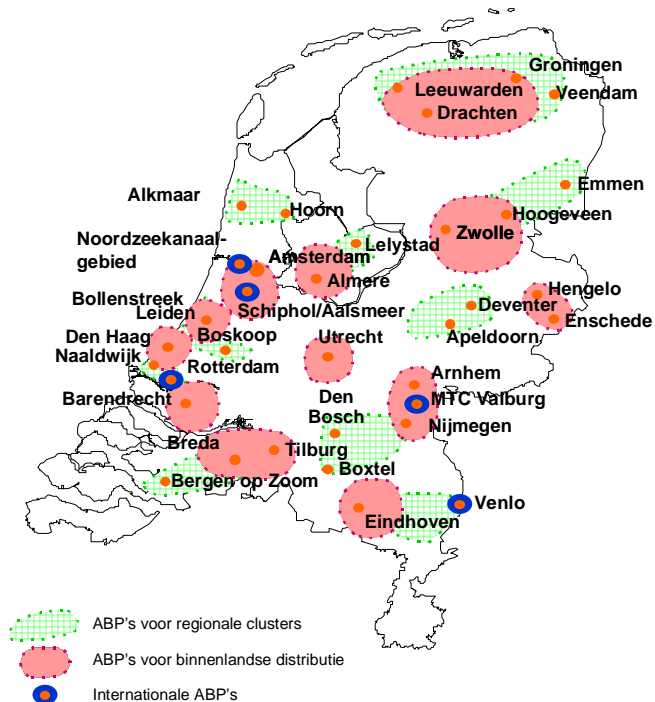
#### *De ruimtelijke laag: agribusinessparken*

Het samenbrengen van productieproductieproductie-, verwerkings- en logistieke activiteiten tot enkele regionaal agro-economische clusters, zogenaamde agribusinessparken, kan bijdragen aan de verbetering van de ruimtelijke kwaliteit van Nederland. Een agribusinesspark (ABP) is een locatie waar een groot aantal logistieke functies binnen agroketens (distributie, handel, opslag) wordt gecombineerd met faciliteiten voor productie en verwerking. De zogeheten ABP's zijn een opkomend concept, maar voortschrijdend inzicht kan er uiteraard toe leiden dat ook andere concepten in aanmerking komen voor het samenbrengen van genoemde logistieke activiteiten. Uitgangspunt is en blijft de bundeling van kleine goederenstromen tot «dikke stromen». Voor vrijwel alle agroketens geldt dat niet alleen de eerste en tweede verwerkingsslag maar ook de distributie naar de consument kan plaatsvinden op of via een ABP. De eerste verwerkingsslag zal zo dicht mogelijk bij de primaire productieproductieproductie plaatsvinden; de tweede verwerkingsslag zo dicht mogelijk bij de afzetmarkt<sup>1</sup>. Ieder ABP is door een logistiek netwerk verbonden met andere ABP's. Er worden drie soorten ABP's onderscheiden: regionale agribusinessparken (1), nationale agribusinessparken (2) en internationale agribusinessparken. In bijlage 3 wordt hier nader op ingegaan. Onderzoekers hebben een kaartje vervaardigd met mogelijke locaties voor ABP's die zouden kunnen voortvloeien uit eerdergenoemd bestuurlijke vernieuwingsproces. Daarbij zij uitdrukkelijk vermeld dat de aangegeven locaties uitsluitend illustratief bedoeld zijn en aldus louter input kunnen zijn van de interactie marktoverheid.

---

<sup>1</sup> Primaire verwerking bijv. slachterij voor melkvee, tweede verwerking bijv. centrale slagerij.

## Mogelijke zoeklocaties ABP's ter illustratie



### 3.2 Pijler 2: «Clusters multimodaal verbinden»

#### *De transportlaag: agrologistieke netwerken*

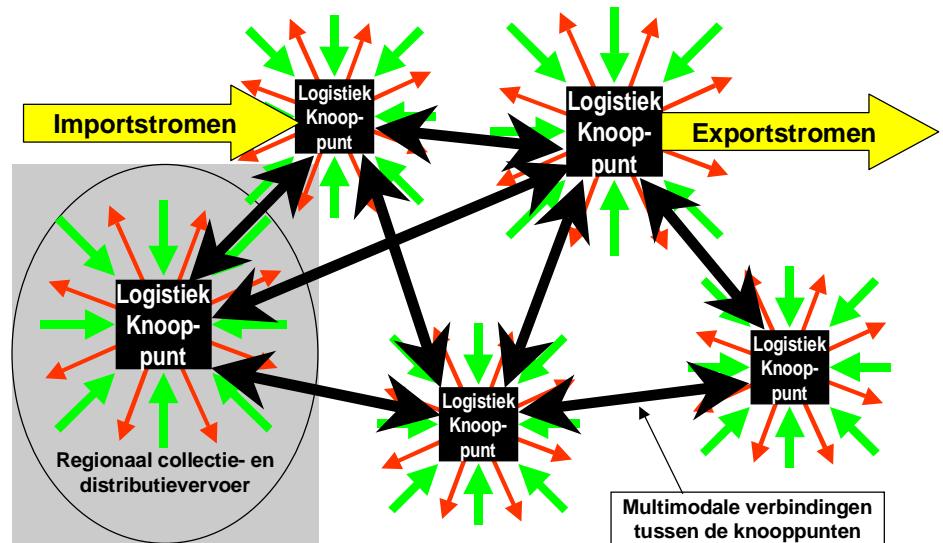
Genoemde agribusinessparken zijn geen geïsoleerde vestigingen, maar onderdeel van een netwerk. Dit «ABP-netwerk» bestaat uit knooppunten van productieproductieproductie en consumptie en uit de verbindende infrastructuur voor het transport van goederen tussen die knooppunten. Een knooppunt is een (lucht)haven, inter/multimodale terminal of transportcentrum. Door een juiste locatiekeuze voor de ABP's kunnen deze goederen zoveel mogelijk intermodaal vervoerd worden. Overigens is hierbij uitgangspunt dat de markt initiatieven neemt en de mede-overheden een meer toetsende rol hebben. Deze non-dirigistische benadering sluit aan bij het Rijksbeleid zoals dat is geformuleerd in eerdergenoemde Rijksnota's en bijvoorbeeld geconcretiseerd is in de Subsidiereregeling Openbare Inlandterminals. Deze benadering sluit uiteraard niet uit dat de (rijks)overheid desgewenst in contact treedt met de markt om van gedachten te wisselen en mee te denken.

Een punt van aandacht bij dit alles is dat de markt in het vervolg de aandacht niet te zeer zou moeten richten op infrastructuur alleen. Er valt immers juist nog veel winst te behalen op het punt van een meer vervoers-efficiënte benadering daar waar het gaat om de samenstelling en bundeling van de goederenstromen en vestiging.

Concentratie en verbinding van agribusiness-activiteiten in netwerken biedt – doordat zo voldoende massa ontstaat – zicht op het (beter) benutten van hoogfrequente inter- en multimodale verbindingen tussen knooppunten. Deze verschaffen letterlijk de randvoorwaarden om een combinatie van modaliteiten (weg, water, spoor, en evt. buisleidingen) met elkaar te verbinden. Tevens wordt zo efficiency in het gebruik van



transportmaterieel en de beladingsgraad (retour)lading gerealiseerd. Beide economische voordelen kunnen leiden tot aanzienlijke milieuvordelen. Het gaat om netwerken die niet alleen de goederenstromen structureren maar ook een belangrijk ordeningsprincipe kunnen zijn voor de ontwikkeling van (agro)bedrijventerreinen.



De netwerkontwikkeling is nog sterk in beweging. Enkele pilots komen thans van de grond. In dit kader zullen innovaties op dat gebied (verder) worden gestimuleerd (o.a. NDV-binnenvaart concept «Distribvaart», nieuwe treinshuttles (Effort), internationale megaconsolidatiecentra en medegebruik busbanen voor bevoorrading van bijv. supermarkten en gespecialiseerde agrologistieke netwerken als Bulknet, Unitnet, Flownet en Homenet<sup>1</sup>.

### 3.3 Pijler 3: «Van distributie naar regie»

#### De virtuele laag: ICT

In de strategische nota Voedsel en Groen wordt «regie» gedefinieerd als *het besturen, beheersen en organiseren van stromen*. Daarbij hoeven niet alle stromen per definitie ook door Nederland vervoerd te worden. Deze passage is gevoerd door de gedachte dat het concept Nederland Distributieland in het verleden veel aandacht heeft gevraagd voor de fysieke afhandeling van stromen waarbij de maatschappelijke baten de maatschappelijk kosten ruimschoots overtroffen. In de nabije toekomst is dit niet langer een vanzelfsprekendheid. Het is nu zaak om vanuit de kennis die is opgebouwd m.b.t. besturing van fysieke stromen verder uit te bouwen en te benutten voor meer hoogwaardige activiteiten<sup>2</sup>. Hier liggen kansen voor de agroketens; ketens die aanzienlijke hoeveelheden agrostromen, produceren, importeren en exporteren. De regiefunctie wordt – naast een gedoseerde en gestructureerde distributiefunctie – vanuit maatschappelijk oogpunt dus steeds belangrijker. De kern van de regiefunctie is dat ICT – het elektronisch aansturen, «tracking and tracing» door de hele keten heen – het mogelijk maakt te garanderen dat agrostromen kunnen worden aangestuurd, gevolgd en veranderd. Dit heeft niet alleen betrekking op de producten maar ook op de vervoerswijzen. De door ICT ondersteunde informatie kan er ook toe bijdragen dat beter kan worden georganiseerd langs welke modaliteit en

<sup>1</sup> Buck Consultants International, Agroketens en ruimte, p. 36.

<sup>2</sup> Dit wordt ook wel de «brainportfunctie» genoemd.

langs welk netwerk producten worden afgewikkeld. Dit biedt mogelijkheden om dunnere stromen te bundelen naar dikkere stromen.

*Vermunt (Nederland Distributieland) «De echte ketenregisseurs zijn diegene die het dichtst bij de consument staan: retailers en verladers. Zij hebben meer en meer behoefte aan een «orchestrator» die de dienstverlening efficiënt voor hen organiseert».*

Goederenstromen als beschreven in paragraaf 3.2 «logistiek verbinden» kunnen kan leiden tot het anders inrichten van de integrale logistieke ketens waardoor ook meer maatschappelijke voordelen kunnen worden gerealiseerd zoals betere bundeling van lading, minder ruimtebeslag en versnippering, minder CO<sub>2</sub> uitstoot, betere bereikbaarheid en transportbesparing.

Ook op het gebied van dierenwelzijn, voedselveiligheid en veterinaire aangelegenheden valt meer te regisseren. Slimme logistieke innovaties kunnen dit aantonen (o.a. virtualisering van de veemarkten, elektronische informatie-uitwisseling ten behoeve van fytosanitaire en veterinaire controle, inzicht in vervoerskilometers op etikettering).

### 3.4 Kansen voortkomend «clusteren, verbinden en regisseren»

#### *Kansen van clusteren:*

- de ruimtelijke kwaliteit verbetert door aansluiting bij de rode contouren en doordat efficiënt wordt omgegaan met (agro-)bedrijfsruimte.
- ABP's hebben (op lange termijn) een aanzuigende werking op de niet-grondgebonden landbouw en agrogerelateerde bedrijvigheid;
- enkele grotere locaties zijn landschappelijk beter in te passen dan meerdere kleine locaties (afzonderlijke bedrijven). Er zijn meer mogelijkheden voor intensief (meervoudig) ruimtegebruik;
- door agribusiness-activiteiten te bundelen kunnen voordelen worden behaald op het gebied van stankhinder, energieverbruik, proceswater en benutting van de infrastructuur;
- clustering door een intelligenter vestigingsbeleid draagt bij aan transportbesparing waardoor de totale transportlast en daarmee gepaard gaande milieubelasting afnemen;
- er ontstaan mogelijkheden voor parkmanagement op ABP's. Parkmanagement is het zo optimaal en integraal mogelijk managen van het ontwerp van terrein en gebouwen, de ontwikkeling van het terrein, de uitgifte, het beheer etc.

#### *Kansen van verbinden:*

- de clustering van agribusiness-activiteiten maakt het (eerder dan bij afzonderlijke bedrijven) mogelijk om goederen via spoor of binnenvaart aan- en af te voeren;
- door nabijheid tot de markt – door bijvoorbeeld ABP's voor secundaire verwerking en binnenlandse distributie – kan beter worden ingespeeld op de wensen van de consument;
- minder voorraadvorming door (vrijwel) continue aan- en afvoer, waardoor bijvoorbeeld het concept van de «distrivaart» mogelijk wordt;
- het opheffen van belemmerende wet- en regelgeving alsmede de realisatie van nieuwe spoorshuttles en Ongestoord Logistiek Systeem (OLS en ILS) leidt tot efficiënter goederenvervoer van met name versproducten.

#### *Kansen van regisseren*

- door ICT in relatie met logistiek ontstaan er mogelijkheden om het transport van dieren te beperken, kunnen veterinaire risico's worden verminderd en kan het dierenwelzijn worden verbeterd (o.a. virtualisering van veemarkten);

- de consument wordt via «food miles» betrokken bij de mobiliteits-effecten van producten;
- ICT leidt tot grotere transparantie van de ketens. Tracking and tracing kan een impuls geven aan voedselveiligheid. Dit biedt mogelijkheden voor optimalisatie van veterinaire en phytosanitaire controles.

### 3.5. Beleidsintegrale innovaties

Zoals aangegeven wil de overheid inspelen op kansrijke ontwikkelingen die zich in de bedrijfstak zelf voordoen. Hierbij is «*innovatie*» de invalshoek voor beleidsactie. Goed gekozen *innovatieve* oplossingen, die maatschappelijke en economische doelen met elkaar verbinden, genieten de voorkeur. Deze innovaties moeten gericht zijn op «clusteren, verbinden en regisseren», zoals hiervoor is aangegeven. Ter oriëntatie daarop is hieronder een overzicht opgenomen van enkele veelbelovende innovatieprojecten waar het rijk bij kan aansluiten. Sommige projecten zijn in het oriënterend stadium, ander lopen al, weer andere projecten zijn nagenoeg afgerond maar vragen om een nadrukkelijk vervolg. Hieronder worden enkele innovaties gepresenteerd. Voor een toelichting zij verwezen naar bijlage 3.

#### Enkele kansrijke beleidsintegrale innovaties

Clusteren	Verbinden	Regisseren
Internationale megaconsolidatiecenters Agribusinessparken en reconstructiegebieden	Distrivaart Effort Ondergrondse logistieke systemen Intelligente logistieke systemen Medegebruik busbanen en dal-urendistributie	Virtuele veemarkten Virtuele controles Foodmiles Tracking & tracing

## 4. Vervolg

In het vorenstaande hebben wij tot uitdrukking willen brengen dat een integrale benadering van agrologistiek een vereiste is. De ontwikkelingen op dit terrein gaan zo snel, dat er zich bij ongewijzigd beleid tal van knelpunten versterkt zullen aandienen. Tegen die achtergrond moeten betrokken partijen met behulp van bijgaande visie de problemen in de agrologistiek pareren.

In overleg met het Platform Agrologistiek zal begin komend jaar een start worden gemaakt met het oppakken van onderstaande activiteiten. Deze activiteiten zijn deels agenderend, deels stimulerend en regisserend:

- agendering en nadere uitwerking van de beleidspijlers «clusteren, verbinden en regisseren» in diverse gremia zoals o.a. de reconstructiecommissies, Deltametropool, Freshpark Venlo, Aalsmeer;
- ondersteunen – faciliterend en/of stimulerend – door het Rijk van marktinitiatieven die passen binnen haar beleid. Te denken valt aan kansrijke pilots en/of actiepunten als ABP's (waaronder het project megaconsolidationcenters), distrivaart, effort, medegebruik busbanen, gespecialiseerde agrologistieke netwerken (bulknet, unitnet, flownet en homenet) en virtuele veehandel<sup>1</sup>;
- nog sterker betrekken van innovatoren zoals o.a. Connekt, TRAIL, KLICT en het Innovatienetwerk Groene Ruimte en Agrocluster. Een consortium van bovenstaande organisaties en advies- en onderzoeksbureaus zal worden ingesteld om versnippering van kennis te voorkomen.

<sup>1</sup> Eén van de projecten binnen het thema transportbesparing van het in ontwikkeling zijnde co-innovatie programma duurzame ketens.

### *Bestuurlijke vernieuwing bij de realisering van de visie*

Het faciliteren van ruimtelijke clustering, grootschalige infrastructurele ontwikkelingen en het uitbouwen van de regiefunctie vraagt om een veel intensievere samenwerking tussen het bedrijfsleven, koepelorganisaties en gemeentelijke-, provinciale- en Rijksoverheid. Het Rijk zal dit samenwerkingsproces stimuleren. Een dergelijke aanpak ligt in lijn met de bedoelingen van het Bestuurlijk Accoord Nieuwe Stijl.

Het Platform Agrologistiek zal in het agenderen het voortouw nemen. Het ligt in het voornemen het platform uit te breiden met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer, het Interprovinciaal Overlegorgaan en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Waar het gaat om regionale initiatieven ligt uiteraard de verantwoordelijkheid bij regionale overheden en bedrijfsleven. Elke 2 jaar zal een voortgangsrapportage worden uitgebracht en naar de Tweede Kamer worden verzonden.

### **Samenvatting**

Doel van de visie op agrologistiek is een bijdrage te leveren aan het verder ontwikkelen van een duurzame, innoverende en vervoer efficiënte agrologistiek, ten behoeve van het behoud en de versterking van economisch krachtige en maatschappelijk verantwoorde agroketens.

In de nota Voedsel en Groen waar agrologistiek is genoemd als thema, geeft het kabinet aan het zoeken te stimuleren naar intelligente logistieke oplossingen die minder ruimte vragen, het milieu minder belasten en de congestie verminderen<sup>1</sup>. Daarnaast draagt de rijksoverheid bij aan het verbeteren van ontsluitingen en zet waar nodig herstructurering en verplaatsing van bedrijven in als instrumenten. In het NVVP deel III is aangegeven dat «samen met het Platform Agrologistiek een visie met actiepunten voor een economisch en maatschappelijk verantwoorde agrologistiek wordt ontwikkeld»<sup>2</sup>.

#### *Wat is agrologistiek?*

Onder agrologistiek wordt verstaan het transport, de opslag, de distributie en de logistieke regie van goederenstromen in de agrarische sector, zowel food als non-food.

#### *Belang van een visie op agrologistiek*

De logistiek van agrostromen vereist extra beleidsaandacht vanwege:

- de aard van het product: het gaat om het vervoer van voedsel en andere verse en bederfelijke producten die tijdkritisch zijn, snel in waarde verminderen en kwetsbaar zijn bij afnemende bereikbaarheid;
- de omvang van de agrostromen: één op de drie vrachtauto's vervoert agrogelieerde producten<sup>3</sup>. Van de agroproducten komt 97% via de weg op de bestemming<sup>4</sup>.
- de relatie tussen agrologistiek en maatschappelijk verantwoord ondernemen: in de sector spelen essentiële thema's als voedselveiligheid, dierenwelzijn, bereikbaarheid, ruimtelijke kwaliteit en het milieu;
- de ontwikkelingen in de agroketens: het ontstaan van bijvoorbeeld megaen fresh consolidatiecentra heeft grote invloed op de ruimtelijke ordening en lokt grootschalige infrastructuur uit die op de juiste plaats gepositioneerd moet worden;
- het belang van de agrologistiek voor de concurrentiekracht van de agroketens.

#### *Ontwikkelingen en knelpunten*

De agrologistieke sector kent een aantal knelpunten. Zo versnelt de doorstroom van goederen in agroketens, terwijl het verkeer- en vervoersysteem lijkt te vertragen. Dit leidt tot moeilijk bereikbare steden en congestie bij ontsluitingen van veilingen. De modaliteiten spoor en

<sup>1</sup> Tweede Kamer, 2000–2001, 27 232.

<sup>2</sup> Tweede Kamer, 2000–2001, 27 455, nrs. 2–3.

<sup>3</sup> LEI, Mainports en agrologistiek, 1999.

<sup>4</sup> Adviesdienst Verkeer en Vervoer, 2001.

binnenvaart spelen in de agrosector nog nauwelijks een rol. Daarnaast heeft tekortschietend ruimtelijk beleid geleid tot versnippering van de bedrijvigheid in de agrosector. Bij het diertransport is duidelijk geworden dat omvangrijke transportstromen met dieren grote veterinaire risico's met zich meebrengen<sup>1</sup>. Uit onderzoek blijkt dat autonome ontwikkelingen, zoals grotere invloed van de detailhandel, e-commerce, globalisering en liberalisering, er naar alle waarschijnlijkheid toe zullen leiden dat het agrotransport langer, fijnmaziger en nog omvangrijker wordt.

*Visie: «ruimtelijk clusteren, logistiek verbinden en regisseren».*

In het licht van genoemde knelpunten en ontwikkelingen, staat de agrosector voor een grote uitdaging om zélf nog meer initiatieven te nemen. Voorop staat dat de agrosector de primaire probleemeigenaar is. Niettemin kan ook de overheid een stimulerende rol spelen bij het pareren van gesignaleerde problemen. Het hoofddoel van het beleid van de rijksoverheid is er op gericht om bij te dragen aan de verdere ontwikkeling van een duurzame, innoverende en vervoersefficiënte agrologistieke sector.

Veel beleid daarvoor wordt al binnen andere, bredere kaders ontwikkeld<sup>2</sup>. Maar gezien de knelpunten en ontwikkelingen met betrekking tot agrologistiek kan het rijk meer doen. Zo kan de overheid inspelen op kansrijke ontwikkelingen die zich in de agroketens zelf voordoen. Hierbij is «*innovatie*» de invalshoek is voor beleidsactie en het proces aanjagen om tot benutting van kansen te komen.

In deze visie zijn zogeheten «pijlers voor beleid» benoemd. Telkens zijn hierbij concreet enkele kansrijke innovaties gekozen, waar de rijksoverheid zich bij kan aansluiten. In hoofdstuk 3 wordt hier nader op ingegaan. Het gaat in hoofdlijnen om de volgende drie pijlers van beleid:

#### 1. *Ruimtelijk clusteren*

«Van agrosnippers naar agroclusters»: minder ruimtelijke versnippering en meer logistieke efficiency (transportbesparing) door clustering van agrobetrijvigheid nabij logistieke ontsluitingen in agrarische bedrijventerreinen, zoals genoemd in de Vijfde Nota RO.

#### 2. *Logistiek verbinden*

Van «losse» clusters naar «multimodaal verbonden clusters»: betere bereikbaarheid door het meer dan nu inzetten van o.a. spoor en binnenvaart voor het vervoer van agrostromen.

#### 3. *Regisseren*

«Van distributie naar regie»: agrostromen besturen, beheersen en organiseren die niet per definitie door Nederland lopen waardoor efficiencywinst, minder veterinaire risico's en verbetering van het dierenwelzijn en de voedselveiligheid kan ontstaan. Dit door inzet van ICT, logistieke innovaties en ketenregie.

#### *Conclusie en vervolg*

In het vorenstaande hebben wij tot uitdrukking willen brengen dat een integrale benadering van agrologistiek een vereiste is. De ontwikkelingen op dit terrein gaan zo snel, dat er zich bij ongewijzigd beleid tal van knelpunten versterkt zullen aandienen. Tegen die achtergrond moeten betrokken partijen met behulp van bijgaande visie de problemen in de agrologistiek pareren. In overleg met het Platform Agrologistiek zal begin komend jaar een start worden gemaakt met het oppakken van onderstaande activiteiten<sup>3</sup>. Deze activiteiten zijn deels agenderend, stimulerend en regisserend<sup>4</sup>:

- agendering en nadere uitwerking van de beleidspijlers «clusteren, verbinden en regisseren» in diverse gremia zoals o.a. de reconstructiecommissies en Deltametropool. Andere gremia zullen in het implementatietraject nader worden ingevuld;

<sup>1</sup> Rapport Cie. Wijffels, 2001.

<sup>2</sup> Structuurschema Groene Ruimte, Voedsel en Groen, de Vijfde Nota, het NVVP en het Bereikbaarheids-offensief Randstad.

<sup>3</sup> Bestaande uit partijen uit o.a. de agribusiness, overheden, en intermediaire organisaties als Klic en Connekt.

<sup>4</sup> Dit is een eerste inventarisatie van mogelijke projecten.

- het ondersteunen – faciliterend en/of stimulerend – door het Rijk van marktinitiatieven die passen binnen haar beleid. Te denken valt aan kansrijke pilots en/of actiepunten als o.a. ABP's – megaconsolidation-centers, freshpark Venlo en het Bloemencluster Aalsmeer, reconstructiegebied intensieve veehouderij –, daarbij behorende infrastructurele projecten – distrivaart, efforrt, medegebruik busbanen en dalurendistributie, het ontwikkelen van een ongestoord logistiek systeem (OLS en ILS) rond Schiphol en het ontwikkelen van specifieke netwerken – en regisserende projecten zoals o.a. virtuele veemarkten, virtuele douanecontroles en kwaliteitsgerichte tracking and tracing in de bloemenketen;
- nog sterker betrekken van innovatoren zoals o.a. Connekt, TRAIL, KLICT en het Innovatienetwerk Groene Ruimte en Agrocluster. Een consortium van bovenstaande organisaties en advies- en onderzoeksbureaus zal worden ingesteld om versnippering van kennis te voorkomen.

*Bestuurlijke vernieuwing bij de realisering van de visie*

Het faciliteren van ruimtelijke clustering, grootschalige infrastructurele ontwikkelingen en het uitbouwen van de regiefunctie vraagt om een veel intensievere samenwerking tussen het bedrijfsleven, koepelorganisaties en gemeentelijke-, provinciale- en Rijksoverheid. Het Rijk zal dit samenwerkingsproces stimuleren. Een dergelijke aanpak ligt in lijn met de bedoelingen van het Bestuurlijk Accoord Nieuwe Stijl.

Het Platform Agrologistiek zal in het agenderen het voortouw nemen. Het ligt in het voornemen het platform uit te breiden met het ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieu-beheer, het Interprovinciaal Overlegorgaan en de Vereniging van Nederlandse Gemeenten. Waar het gaat om regionale initiatieven ligt uiteraard de verantwoordelijkheid bij regionale overheden en bedrijfsleven. Elke 2 jaar zal een voortgangsrapportage worden uitgebracht en naar de Tweede Kamer worden verzonden.



### 3.1 Innovaties op het gebied van clusteren

Voor een ruimtelijke clustering in agribusinessparken kunnen verschillende pilots samen met andere partijen worden opgepakt, uitgebreid of geïntensiveerd. Op deze plaats wordt er één initiatief als voorbeeld naar voren gehaald.

#### *Megaconsolidarity*

Tijdens het opstellen van de visie en vanuit initiatief van het bedrijfsleven hebben het bedrijfsleven en de rijksoverheid zich georiënteerd op welke wijze veel grotere distributiecentra – megaconsolidation-centers (MCC's), die in de nabije toekomst ontwikkeld zullen worden – kunnen worden gefaciliteerd. Voorbereidingen worden inmiddels getroffen om de mogelijkheden te verkennen om te komen tot een beleidsgroep met vertegenwoordigers van het bedrijfsleven en overheden.

## 2 INNOVATIES OP HET GEBIED VAN VERBINDEN

### 2.1 Over het water: Concept Distrivaart

Jaarlijks worden er binnen Nederland bijna 300 miljoen pallets vervoerd. Een groot deel van deze lading bestaat uit consumentenproducten die tussen fabrikanten en distributiecentra van supermarkketens worden getransporteerd. In de meeste gevallen gaat dit vervoer over de weg omdat dit type transport nog altijd een flexibele en relatief snelle manier is om goederen te verplaatsen.

Door congestie op de Nederlandse wegen staat het transport tussen fabrieken en distributiecentra van supermarkten zwaar onder druk. Enerzijds worden de logistieke eisen die aan verladers worden gesteld hoger, terwijl anderzijds de flexibiliteit van het wegtransport terugloopt. Een optie die vaak over het hoofd wordt gezien, is vervoer via de binnenvaarten. Deze infrastructuur voor de inzet van binnenvaart is klaar voor gebruik.

Nederland Distributieland heeft, in samenwerking met Nederlands Instituut voor Maritiem Onderzoek, Bureau Voorlichting Binnenvaart en Connekt, onderzocht hoe de binnenvaart kan worden ingezet voor nationale pallet-transporten van zogenaamde Fast Moving Consumer Goods. Het concept «Distrivaart» is daarbij als zeer kansrijk naar voren gekomen. In het concept «Distrivaart» worden wegtransport en binnenvaart gecombineerd in een flexibel opererend landelijk netwerk van knooppunten. Deze knooppunten worden volgens een vast tijdschema door binnenvaartschepen aangedaan. De besparing die uiteindelijk met een dergelijk netwerk behaald kan worden, is 48 miljoen voertuigkilometers op jaarbasis. Dit heeft positieve gevolgen voor zowel logistieke kosten als het milieu. Daarnaast voldoet «Distrivaart» aan de huidige markteisen op het gebied van betrouwbaarheid en flexibiliteit van transport. Het «Distrivaart»-netwerk heeft in haar optimale samenstelling 10 knooppunten waartussen zo'n 30 schepen varen. Uiteraard wordt zo'n netwerk niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Het concept wordt daarom gefaseerd ingevoerd. Aandachtspunt bij dit vernieuwende concept is dat de markt zich nog meer bewust moet worden van de kansen die Distrivaart kan bieden.

Marktpartijen en de overheid kunnen op instigatie van het bedrijfsleven samen tot een pilotproject komen waarin techniek, samenwerking en ICT

rondom dit netwerk getest en verbeterd worden. Bovendien verhoogt dit de zogeheten «awareness» bij de binnenvaart om zich meer bewust te zijn van de voordelen en tot daadwerkelijke implementatie van dit concept over te gaan.

Een pilot is gepland in 2002. Vanuit de markt is interesse getoond door grote verladers als Unilever Bestfoods, Coca Cola en Heineken. De eerste pilot zal naar verwachting worden uitgevoerd met twee belangrijke volumeverladers: Bavaria en Kimberly-Clark. Daarnaast is nader onderzoek ten aanzien van diverse infrastructurele aspecten wenselijk. Het is van belang dit onderzoek zo spoedig mogelijk uit te voeren.

## **2.2 Over het spoor: nieuwe Effort-initiatieven**

De stuurgroep EFFORRT (European Food and Flower Overland Road and Rail Transport) is een samenwerkingsverband van de grote verladers uit de agribusiness, zoals o.a. Unilever, de bloemenveilingen, The Greenery, Campina en de Rabobank. EFFORRT bestaat sinds 1998. De missie van het samenwerkingsverband is het bewerkstelligen van een raildistributienetwerk voor versproducten. EFFORRT heeft destijds in samenwerking met Railion en NS-Reizigers Internationaal de pilot Amsterdam-Milaan (OverNight Express) ontwikkeld. Dit is een gecombineerde trein voor personen, versproducten en voedingsmiddelen en andere tijdkritische lading. Momenteel rijdt deze combinatietrein ongeveer zes keer per week.

Het unieke aan EFFORRT is dat voor het eerst de vragende partijen uit de markt, de producenten en de handel, het initiatief hebben genomen om een alternatief te ontwikkelen voor het vervoer over de weg van versproducten. Het uiteindelijke doel van EFFORRT is om vanuit de markt een Europees netwerk van snelle frequente en betrouwbare treinverbindingen voor tijdkritische producten op te zetten, waarbij gebruik wordt gemaakt van allerlei vormen van technologie zoals geconditioneerde wissellaadbakken, Roll On an Off-systemen.

Mogelijkerwijs zullen vanaf 1 juni 2002 versshuttles gaan rijden tussen Amsterdam en steden in Duitsland en Zwitserland. Het is van belang dit concept met nauwe betrokkenheid van de rijksoverheid verder te ontwikkelen, mits het bedrijfsleven de levensvatbaarheid van het project blijft inzien.

## **2.3 Ongestoord logistiek systeem (OLS)**

De stichting OLS (met daarin private partijen rond de luchthaven Schiphol en Bloemenveiling Aalsmeer) heeft het project OLS in het leven geroepen. Het project OLS bestaat uit twee projecten die elk ook weer zijn onder te verdelen in deelprojecten. Het gaat daarbij om het aansluiten van de luchthaven Schiphol en de bloemenveiling Aalsmeer – met alle op deze locaties gevestigde bedrijven – op het Europese spoorwegnet spoor via een ongestoorde verbinding (het OLS). Het Rijk staat positief ten opzichte van ontwikkelde initiatieven.

### *2.3.1 Railterminal*

Om ook in de toekomst de Europese bereikbaarheid voor de luchthaven Schiphol aan de landzijde te kunnen waarborgen zal in de omgeving een overslagfaciliteit voor hoogwaardige goederen (o.a. luchtvracht en bloemen) op het spoor moeten worden gerealiseerd. Daartoe zal een railterminal moeten worden gerealiseerd in de omgeving van luchthaven. De locatie van deze terminal hangt af van de verdere ontwikkeling van de luchthaven. Daarbij hoort de keuze voor een nieuwe spooraansluiting in het kader van Redesign Schiphol tot de kansrijke opties.

### 2.3.2 OLS

Bovengenoemde railterminal zal verbonden moeten worden met de belangrijkste goederenlocaties in en rond de mainport Schiphol. Aangezien momenteel het wegvervoer steeds meer stagnatie ondervindt in deze regio, wordt gezocht naar een hoogwaardige verbinding. Daartoe is de ontwikkeling van een ondergronds logistiek systeem ter hand genomen. Dit systeem moet een ongestoorde verbinding waarborgen tussen de verschillende goederenlocaties. Het moet betrouwbaar zijn en just-in-time de goederen afleveren bij een nog te creëren hoogwaardig spoorproduct. Dit project wordt uitgevoerd in drie stappen:

#### 2.3.2.1 Schiphol intern transport (2006)

Omdat momenteel nog geen bruikbaar spoorproduct voor tijdkritische goederen beschikbaar is, wordt eerst voorzien in een intern transportsysteem op de Luchthaven Schiphol. Het gaat hierbij om de verbinding tussen eerste- en tweede-lijns vrachtafhandelaren. Dit transport veroorzaakt momenteel nogal wat problemen. Daarnaast wordt het gebruikt om het systeem te valideren en kinderziekten op te lossen. In deze fase ligt het accent dus vooral op kennis en demonstratie van deze technologie. De bouwtijd wordt geraamd op maximaal 4 jaar. De vrachtafhandelaren hebben zich inmiddels uitgesproken voor het OLS-concept.

#### 2.3.2.2 Verbinding Schiphol – Railterminal (2008)

Deze fase is bedoeld om het Schipholgebied te ontsluiten met het spoor. Afhankelijk van de verdere ontwikkeling van de luchthaven zal een railterminal worden gerealiseerd nabij het huidige opstel terrein in Hoofddorp of op een nieuwe verbinding t.b.v. de verdere groei van de luchthaven.

#### 2.3.2.3 Verbinding Schiphol-Bloemenveiling Aalsmeer (2008)

Tegelijk met de aansluiting op de toekomstige railterminal zal de verbinding met de bloemenveiling en de daar gevestigde 300 exportbedrijven moeten worden gerealiseerd. Of dit geheel of deels via een buissysteem geschiedt hangt nog af van de mogelijkheden tot inpassing van deze verbinding in andere projecten met een infrastructureel karakter. Deze verbinding moet gereed zijn op moment dat spoorproduct beschikbaar komt. De expediteurs zijn alleen gebaat bij een betrouwbaar spoorconcept en een betrouwbaar OLS als schakel in de transportketen. Aanleg tijdens de eerste fase heeft weinig zin omdat vertragingen t.g.v. kinderziekten, gezien het karakter van het te vervoeren product, onacceptabel zijn (een vliegtuig of trein wacht niet).

### 2.3.3 Intelligente (ILS) en ondergrondse logistieke transportsystemen (2001–2005)

De logistieke kennis die in de OLS-ASH projecten is ontwikkeld en het experiment met bovengrondse AGV's op Schiphol moeten leiden tot de ontwikkeling van ILS-toepassingen in een breder kader. Hiervoor is het volgende project opgericht. Het betreft het volgende: bovengrondse toepassing van AGV's, combinatie personen/goederenvervoer, integratie raildistributie met moderne vormen van stadsdistributie (AGV's), bundeling van ladingstromen door intelligente combinatie van ICT, logistiek en transportmiddel en gemeenschappelijk gebruik van de infrastructuur van het openbaar vervoer door toepassing van nieuwe besturingstechnologieën. Bij dit soort projecten wordt voortgebouwd op de kennis die is opgedaan met de ontwikkeling van OLS-ASH en nieuwe logistieke inzichten. Het betreft een verbreding van de toepassingsmogelijkheden van deze technologische ontwikkelingen. De projecten worden thans verder uitgewerkt tot concrete projectvoorstellen. Op korte termijn start een experiment voor de bovengrondse toepassing van AGV's op de west-

tangent bij Schiphol. Deze pilot richt zich op het testen en valideren van de AGV-technologie. Dit project zal duidelijk een afgeleide zijn van het OLS-ASH-project.

## **2.4 Medegebruik busbaan en dal-urendistributie**

Logistiek begint en eindigt bij de klant. Het merendeel van de consumenten, 89%, woont in stedelijk gebied. Stedelijke distributie is noodzakelijke vervoer om te kunnen voldoen aan de vraag van burgers, winkels, bedrijven, instellingen en bouwlocaties naar goederen en diensten in stedelijk gebied. Dit vervoer is op verschillende wijzen georganiseerd, teneinde optimaal aan de vraag naar goederen en diensten te voldoen. Door verschillen in plaatselijke wet- en regelgeving (o.a. venstertijden) is het voor het goederenvervoer, met name de versproducten, niet altijd gemakkelijk efficiënt te leveren.

Verminderen van de mobiliteitsdruk op en milieubelasting in steden is daarom nodig. Dat kan slechts als partijen samenwerken. Het gaat om duurzame distributie, de groene weg, waarbij partijen naar elkaar luisteren en samen problemen oplossen. Zo kan een bijdrage worden geleverd aan bereikbare en vitale, leefbare steden. Het streven is een efficiënt en innovatief goederenvervoer in een 24-uurs cyclus in stedelijk gebied.

De komende jaren heeft het realiseren van uniforme regelgeving in en tussen gemeenten voor snelle, (milieu)veilige en vervoer efficiënte bevoorrading prioriteit. Het gaat hierbij om het optimaal benutten van bestaande tijdvensters en samenwerking tussen gemeenten om goede tijdvensters op te stellen.

Gemeenten kunnen helpen door verkeers- en fysieke maatregelen. Een belangrijke verbetering is het realiseren van mede gebruik van busbanen in steden. In Groningen is hierover een proef gestart die aangeeft dat medegebruik van busbanen prima mogelijk is. Natuurlijk mag dat geen schade opleveren aan openbaar vervoer, verkeersveiligheid en de leefbaarheid van steden. Het rijk wil stimuleren dat meerdere steden deze proef oppakken.

Gemeentelijke tijdvensters kunnen de realisatie van duurzame stedelijke distributie onnodig belemmeren. Daar waar agrologistiek geen hinder aan leefomgeving en het koopklimaat van de binnenstad toebrengt zijn venstertijden ongewenst. Het beperkt de bereikbaarheid van steden onnodig. Om een 24-uurs bevoorrading in steden te realiseren kan worden gedacht aan nacht- dan wel dalurendistributie (06.00u–07.00u en 19.00u–23.00u). Proefondervindelijk zal nagegaan moeten worden in welke steden of steden in regio's nacht- of dalurendistributie van winkels mogelijk is. Hierbij spelen overwegingen van milieu en logistieke operaties een belangrijke rol.

Het initiatief ligt bij de gemeenten. Het platform Stedelijke Distributie speelt een stimulerende rol

## **3 INNOVATIES OP HET GEBIED VAN REGISSEREN**

Op het gebied van logistiek in relatie tot ICT zijn diverse pilots in ontwikkeling of kunnen worden ontwikkeld. Enkele worden hieronder kort genoemd.

### **3.1 Van fysieke markten naar virtuele markten in de kalverketen**

ICT kan helpen bij het duurzamer organiseren van de dierhouderij meer specifiek de kalverketen. Met name de kleinschalige veehandel – collectie en aanvoer – is relevant omdat de veemarkten niet langer kunnen plaatsvinden vanwege veterinaire risico's. Thans komen in de praktijk nog veel stromen bijeen op veemarkten en verzamelplaatsen. Door het virtualiseren van bijvoorbeeld de handel hoeft het niet langer nodig te zijn fysieke plaatsen te hebben waar al deze dieren bij elkaar komen en kunnen wellicht ook selectie en rubricering anders worden georganiseerd. Thans is een haalbaarheidspilot in de kalverketen in ontwikkeling met het oog op het verminderen van het transport, het verminderen van dierenwelzijns-problemen en het verminderen van veterinaire risico's (Stichting AKK). De meerwaarde van deze pilot is vooral gelegen in het innoveren van uit de drie genoemde pijlers van deze visie. Diverse deskundigheden op het gebied van ICT, logistiek, ruimtelijke ordening, dierenwelzijn en veterinaire aangelegenheden zijn reeds bij elkaar gebracht.

### **3.2 Virtuele controles**

Op initiatief van LNV is voorjaar 2001 het programma CLIENT gestart. CLIENT, «Controle op Landbouwgoederen bij Import en Export naar een Nieuwe Toekomst», heeft als doel administratieve en logistieke processen bij binnenkomen en uitgaan van landbouwgoederen bij zowel overheid als bedrijfsleven te verbeteren. Beoogde verbeteringen liggen op het vlak van efficiency (kostenbesparing) en transparantie. LNV werkt hierbij nauw samen met alle betrokken partijen bij overheid (Belastingdienst/Douane, VWS), controle- en keuringsinstellingen en bedrijfsleven (via vertegenwoordigende koepelorganisaties).

Zwaartepunten voor realisatie door de overheid liggen bij optimalisatie van controleprocessen en het nader vorm geven aan het «1-loketsprincipe» bij de overheid met inzet van moderne informatie- en communicatietechnologieën. Verdere digitalisering van informatie speelt daarbij een prominente rol. Ook zal gezocht worden naar aansluiting bij bestaande geschikte buitenlandse initiatieven voor elektronische uitwisseling van certificaatgegevens.

### **3.3 Vermindering diertransport door foodmiles**

Door de problemen met dierziekten (varkenspest en MKZ) is niet alleen de discussie over de wijze waarop dieren worden gehouden in een stroomversnelling gekomen maar ook worden vraagtekens gezet bij het dierentransport en de draaischijffunctie die Nederland hierin vervult, met alle veterinaire gevolgen van dien. In het huidige beleid wordt vanuit LNV gepleit voor vermindering van transport van dieren door inzet in EU- en WTO-kader en het aanscherpen van nationale regelgeving, bijvoorbeeld door het (gedeeltelijk) opheffen van veemarkten en strikte welzijns- en gezondheidseisen, zoals ook bepleit door de commissie Wijffels. Innovatieve oplossingen die de overheid kan stimuleren lijken thans te ontbreken. Deze visie geeft een eerste aanzet om vanuit logistieke optimalisering bij te dragen aan het verminderen van dierenwelzijns- en veterinaire problemen:

#### *3.3.1 Sturing vanuit de consument*

Het verminderen van het transport dient meer via sturing van de consumentvraag te worden ingezet. Het aantal kilometers dat wordt verreden om een voedingsproduct te produceren, is uit te drukken in zogenaamde «food miles» die door benutting van ICT steeds dichterbij

komen. Een laag aantal food miles kan net als voedselveiligheid en dierenwelzijn een kwaliteitskenmerk van producten worden. Door op producten de food miles te vermelden kan de consument dit aspect in de afwegingen laten meespelen. Op dit aspect kan een pilot-project worden ingezet, bijvoorbeeld in de veevoedersector, maar ook andere sectoren zijn uiteraard mogelijk.

### *3.3.2 Logistieke innoveren op gebied van dierenwelzijn en veterinaire aangelegenheden*

Logistieke innovaties kunnen bijdragen om dierenwelzijnsproblemen en veterinaire problemen helpen oplossen. Typisch agrarische problemen worden veelal met typisch agrarische oplossingen aangepakt terwijl slimme innovaties van niet-agrarische aard in verschillende gevallen een nieuwe bijdrage kunnen leveren, zoals ICT en logistieke innovaties. Dit is nog steeds geen gemeengoed. Zo blijkt dat KLICT bijvoorbeeld nog maar weinig projecten organiseert in de dierketens.

## **3.4 Naar kwaliteitsgerichte tracking en tracing in de keten**

Door ICT neemt de mogelijkheden om te traceren toe door de hele keten heen. Logistieke processen worden steeds meer toegesneden op het bieden van veilig voedsel. De traceerbaarheid van producten en de kennis over producten en het productieproces levert informatie op over de (kwaliteit van) producten en over goederenstromen. De uitdaging is om producten op het juiste moment zonder kwaliteitsverlies (vers!) in de schappen te krijgen. Een regievoerende kwaliteitsgerichte tracking & tracing gaat nog een stap verder en is in staat om bijvoorbeeld on-line bewaarcondities en transportsnelheden aan te passen zodat het product met de gewenste kwaliteit en op tijd bij de afnemer arriveert, tegen minimaal energiegebruik

### *3.4.1 Pilot Bloemenketen*

De bloemenketen is uitermate geschikt voor een pilot omdat het om internationaal vervoer gaat van bederfelijke producten waarbij Nederland een belangrijke distributiefunctie vervult. Bekeken wordt hoe tracking en tracing kan worden benut voor optimalisering van kwaliteit en vervoersefficiënte goederenstromen en voor de ontwikkeling van de regiefunctie in de keten.

### *3.4.2 Aanhaken bij pilots vleesketens*

In de vleesketens zijn diverse onderzoeken en pilots in ontwikkeling om de risico's van dierziekten en zoonosen te bekijken. De aanbeveling is om daarbij tevens te bezien of tracking en tracing mogelijkheden biedt voor logistieke optimalisatie.

**ABP (agribusinesspark)**

Een locatie waar een groot aantal logistieke functies binnen agroketens (distributie, handel, opslag) wordt gecombineerd met faciliteiten voor productie en verwerking. ABP's richten zich met name op de verwerking en de distributie van producten. In beperkte mate kan niet-grondgebonden primaire productie plaatsvinden op een ABP (glastuinbouw, intensieve veehouderij en paddenstoelenteelt).

**Agrocluster**

Regionale of grensoverschrijdende netwerken en ketens van toeleveranciers, afnemers, en/of kennisdragers gericht op innovatieve toegevoegde-waarde-creatie.

**Agro-(food)complex**

Het geheel van economische activiteiten die samenhangen met de productie, verwerking en distributie van agrarische food en non-food producten van binnen- en buitenlandse oorsprong, inclusief toeleverende bedrijven.

**Agroketen:** het geheel aan diensten en productieactiviteiten in de agrarische bedrijfskolommen van een agrarisch produkt. Verschillende schakels vormen de keten tot aan de consument zoals o.a. de primaire productie, de verwerkende industrie, de distributie en logistiek en de supermarkten. Er zijn vele soorten ketens zoals o.a. de zuivelketen, de glastuinbouwketen, de bollenketen, intensieve veehouderij etc.

**Agroketentafelgesprekken:** een reeks van visievormingsgesprekken over het onderwerp agrologistiek die in 2000 zijn gehouden met agroketen, diverse departementen en koepelorganisaties. In deze gesprekken zijn o.a. logistieke onderwerpen per keten aan de orde gekomen zoals o.a. de glastuinbouwketen, de bollenketen, de intensieve veehouderij keten, de biologische landbouwketen en de logistieke keten onder leiding van de vz. van de Raad van het Landelijk Gebied, de heer Vonhoff.

**Agrologistiek**

Het transport, de opslag, de distributie en de regie (besturing, beheersing en organisatie) van de agrostromen- food en non-food- in de gehele agroketen, van grondstoffen tot consument.

**AGV**

Automatisch geleid voertuig.

**Bereikbaarheidsoffensief Randstad**

Via het Bereikbaarheidsoffensief Randstad werken rijk, provincies, kaderwetgebieden en gemeenten samen om de bereikbaarheid te verbeteren.

**Bulk**

Veelal wordt op onverpakte en een «grote hoeveelheid van een produkt bedoeld met een relatief lage toegevoegde waarde». Ook wordt wel bedoeld op los gestorte lading van massagoederen.



**Food Miles**

Aantal kilometers dat is gereden om een voedingsproduct te produceren.

**Fresh Consolidation Center**

Manufacturing Consolidation Centre gericht op de consolidatie van versproducten dichtbij de retailer.

**Intermodaal vervoer**

Het vervoer van goederen in standaard laadeenheden (containers, wissellaadbakken of trailers) die worden vervoerd door minimaal twee verschillende transportmiddelen (vrachtauto, binnenvaartschip, trein of kustvaartschip).

**Mainport**

Centrum waar grote goederenstromen samenkomen en vertrekken, zoals de grotere zee- en luchthavens.

**Manufacturing Consolidation Centre**

Distributiecentrum waar eindproducten van verschillende producenten worden verzameld. Voor uitgebreide omschrijving zie rapport «naar een agrologistiek van internationale klasse» van ATO- Klicit.

**Mega Consolidation Centre**

Een consolidatiecentrum voor zowel verschillende producenten als verschillende retailers met een aanzienlijke schaalgrootte.

**Modaliteit**

Vervoerswijze van een laadeenheid o.a. weg, spoor, water, lucht, pijpleiding.

**Multimodaal Transport Centrum**

Logistiek centrum waar meerdere modaliteiten bijeen (kunnen) komen.

**Multimodaal vervoer**

Vervoer dat verschillende modaliteiten benut en niet noodzakelijk van een en dezelfde laadeenheid gebruik maakt.

**Platform Agrologistiek**

Opgericht in maart 2000 op initiatief van de Minister van LNV. Het bestaat uit diverse stakeholders van zowel overheid, bedrijfsleven, kennisinfrastructuur en intermediaire organisaties op dit terrein. Doel en functie van het platform zijn: agenderen, informeren, acties verrichten op het gebied van agrologistiek.

**Platform Stedelijke Distributie**

Het Platform Stedelijke Distributie (PSD) is een netwerkorganisatie van overheid en bedrijfsleven. PSD werkt in opdracht van de regering aan uniforme regels in gemeenten voor binnenstadsdistributie, toegespitst op maatwerk per gemeente.

**Regiefunctie**

Het organiseren, besturen en beheersen van goederenstromen die niet per definitie ook fysiek via ons land lopen.

**Systeeminnovatie**

Bedrijfs- en organisatieoverstijgende vernieuwingen die door uiteenlopende belanghebbenden gezamenlijk gerealiseerd worden, die de inbreng van uiteenlopende soorten van kennis en vaardigheden vergen, en die de verhoudingen tussen belanghebbende partijen ingrijpend veranderen.

**Terminal**

Locatie waar goederen kunnen worden overgeslagen. «Natte»/maritieme terminals zijn gericht op de combinatie water-weg en water-spoor. Continentale/inland/«droge» terminals zijn gericht op weg-spoor.

**Toegevoegde waarde**

De waarde van de productie minus de kosten van de voor die productie aangeschafte goederen en diensten.

**Tracking and tracing**

Letterlijk: volgen en opsporen. Systeem om productieprocessen op kritische kwaliteitsaspecten te kunnen volgen en er zo nodig op in te kunnen grijpen. Kan op verschillende niveaus: zendingniveau, voertuigniveau. Kan door middel van scans (bijvoorbeeld barcodes), proof of delivery (POD), of real-time positiebepaling (telefoon, satelliet).

**Transportbesparing**

Verminderen van de vervoersbehoefte.

**Verlader**

Diegene die lading te vervoeren heeft en daartoe veelal logistieke ondernemers inhuurt.

**Vervoerder**

Logistiek ondernemer die goederen vervoert voor een verlader. De vervoerder is verantwoordelijk voor het fysieke transport.

- ATO-DLO/ KLICT, *Naar een agrologistiek van internationale klasse*, Wageningen, maart 2001
- Buck Consultants International/Arcadis, *Ruimtelijke Uitwerking ABP's*, Den Haag, augustus 2001
- Buck Consultants International, *Agroketens en Ruimte*, Den Haag, juni '01
- Buck Consultants International, *Naar een netwerk van netwerken*, augustus 2000
- Expertise Centrum LNV i.s.m. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, *Beoordelingskader verkeer en vervoer in glastuinbouwgebieden*, Ede, juli 2000
- Informatie en Kenniscentrum Landbouw i.s.m. Adviesdienst Verkeer en Vervoer, *Quick scan Vestigingsgebieden voor de glastuinbouw: aspecten op het gebied van verkeer en vervoer*, Ede, augustus 1999
- Innovatienetwerk Groene Ruimte en Agrocluster, *Agroproductieparken: perspectieven en dilemma's*, Den Haag, oktober 2000
- LEI, *Mainports en agrologistiek*, Den Haag, februari 1999
- LEI/Wageningen Universiteit, *E-commerce in de voedingsmiddelensector in Nederland, een onderzoek naar maatschappelijke aspecten*, Wageningen, april 2001
- LNV (Ministerie van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij), *De Nota Voedsel en Groen: het Nederlandse agro-foodcomplex in perspectief*, Den Haag, juli 2000
- LNV, *Natuur Voor Mensen, Mensen voor Natuur, Nota voor natuur, bos en landschap in de 21e eeuw*, Den Haag, 2000
- LNV/KLICT/IG&H/NDL, *Fresh logistics in Europe*, Den Haag, LNV, 1999
- LNV/KLICT/IG&H/NDL, *Fresh Consolidation Centers*, Den Haag, LNV, mei 2000
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Nationaal Verkeers- en Vervoersplan 2001–2020*, Den Haag, mei 2001
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, *Eindadvies Transportpreventie*, Den Haag, januari 2001
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal Goederenvervoer, *Infravisie goederenvervoer*, Den Haag, december 1999
- Ministerie van Verkeer en Waterstaat, Directoraat Generaal Rijkswaterstaat, Adviesdienst Verkeer en Vervoer, *Bijdrage aan visie op agrologistiek, facts and figures agrologistiek en quick scan inventarisatie van huidige agrologistieke knelpunten*, Rotterdam, april 2001
- Nederland Distributieland/IG&H/i2, *E-marktplaatsen: kansen voor logistieke dienstverleners*, Den Haag, juni 2000
- TNO-Inro, *Illustratie agrologistieke concepten*, Delft, april 2001
- VROM (Ministerie van Volkshuisvesting, Ruimtelijke Ordening en Milieubeheer), *Ruimte maken, Ruimte delen, Vijfde Nota over de Ruimtelijke Ordening*, Den Haag, januari 2001
- VROM, *Een wereld en een wil, Nationaal Milieubeleidsplan 4*, Den Haag, juni 2001
- Vermunt, A. J. M., *Multi Lognet, het intelligente multimodale logistieke netwerk*