

Bijlage 1

Tussentijdse beleidsevaluatie Visie Agrologistiek uitgevoerd door Buck Consultants International in 2007

Samenvatting

Vanuit de Visie Agrologistiek en een Tweede Kamerbehandeling in november 2001 is het Platform Agrologistiek opgericht om de doelstellingen van de Visie Agrologistiek te verwezenlijken. Eind 2006 is Buck Consultants International gevraagd een tussentijdse beleidsevaluatie uit te voeren van de acties uitgevoerd in het kader van de Visie Agrologistiek. In de evaluatie zijn de doelstellingen van de Visie, als ook de ingezette instrumenten en middelen uitgebreid in kaart gebracht en geplaatst in het krachtenveld van het thema Agrologistiek. Uiteindelijk is beoordeeld of de instrumenten en middelen in verhouding staan tot de beoogde en de gerealiseerde resultaten. Kernvraag is daarbij of het Platform met haar middelen en instrumenten voldoende heeft bijgedragen aan de doelstellingen van de Visie Agrologistiek en de Kamerbehandeling. De resultaten zijn tevens geplaatst binnen het beleidsveld Agrologistiek.

Terugkijkend op de jaren 2001-2006 heeft het Platform zich sterk gericht op verspreiding van het gedachtegoed, kennisontwikkeling en op samenwerking tussen verschillende partijen door de organisatie van congressen en bijeenkomsten. Voorbeelden zijn de verspreiding van publicaties, het vormen van een (online) best practices/kennisbank maar ook CoP (Community of Practice) bijeenkomsten waarmee verschillende partijen gezamenlijk tot initiatieven komen door boven het partijbelang uit te stijgen. Het Platform heeft sterk ingezet op benoemen, het stimuleren en het ondersteunen van A-statusprojecten door mediaaandacht, en ondersteuning op cruciale momenten door het opgebouwde netwerk. Naast bovengenoemde activiteiten richt het Platform zich tevens op onderzoek en in mindere mate onderwijs. Kijkend naar de middelen en personele inzet (ongeveer 2 FTE op jaarbasis) dan staan deze in verhouding tot de resultaten.

In het beleidsveld Agrologistiek blijkt dat beslissingen rondom realisatie van projecten vaak worden genomen op regionaal niveau en dat daarmee slechts een beperkt aantal projecten wordt gerealiseerd. Dit komt doordat de trajecten langdurig, complex en vaak afhankelijk zijn van enkele beslissingen op regionaal niveau waarvan de uitkomsten onzeker zijn. De algemene conclusie is dat het Platform een sterke bijdrage heeft geleverd in de periode 2001-2006. Het bestaan van het Platform wordt door verschillende partijen als positief ervaren. De Visie wordt door inzet van een breed pakket aan instrumenten verspreid en men weet veel verschillende partijen te motiveren en aan elkaar te binden. Het thema Agrologistiek staat zeker op de kaart en het Platform heeft daaraan een belangrijke bijdrage geleverd. De A-status projecten die door het Platform worden ondersteund zijn goede voorbeeldprojecten die het thema Agrologistiek breed benaderen. Zo wordt niet enkel gekeken naar bijvoorbeeld transportbesparing maar wordt de problematiek rondom Agrologistiek breed verbonden met ruimtelijke ordening, regionale productie/internationalisering, intermodaal vervoer en horizontale en verticale ketenintegratie in lijn met de Visie Agrologistiek.

De kwantitatieve resultaten blijven, in absolute zin, achter op de verspreiding van het gedachtegoed en bij de te verwachten effecten ligt de nadruk sterk op clusteren.

Zo ligt de taak duidelijk in de opschaling van de effecten. De concrete effecten op gebied van transportbesparing, CO₂-uitstoot en bijvoorbeeld dierenwelzijn zijn sterk verbonden met de A-status projecten en regionaal van aard. Ten opzichte van de landelijke situatie zijn de effecten beperkt. De rol ligt daarbij nadrukkelijk niet bij het Platform alleen. Zo zal er ook landelijk discussie gevoerd moeten worden en vragen beantwoord moeten worden rondom thema's als schaalvergroting, clustering en semi-industrialisering binnen landbouwonwikkelingsgebieden.

De volgende aanbevelingen worden gedaan:

Visie en doelstelling

- Voortzetten van uitgangspunten van de Visie Agrologistiek.
- Concretiseren van meetbare doelstellingen en sturing van deelactiviteiten om de instrumenten en middelen sterk te koppelen aan de beoogde doelstellingen.

Pijlers van de Visie Agrologistiek

- Voortbouwen op de pijler clusteren en uitwerking van deelthema's op gebied van schaalvergroting, clustering etc.
- Meer aandacht voor de pijler verbinden door samenwerking met partijen rondom logistiek en transport (V&W, logistiek dienstverleners) mede om expertise op gebied van bijvoorbeeld intermodaal transport te verbeteren
- Gericht zoeken naar mogelijkheden rond de pijler regisseren en kennis en expertise op dit vlak uit te breiden (bijv. informatievoorziening, ontkoppeling fysieke stromen en handelsstromen). Dit thema is vaak een voorwaarde voor de pijler verbinden, bijvoorbeeld waar het gaat om een efficiënte inzet van meerdere modaliteiten in de logistieke keten.

Naar massa maken

- Voortzetten ondersteuning pilotprojecten maar wel gestructureerde verversing van de pilotprojecten gericht op een thema of specifieke branche.
- Massa maken via samenwerking met andere initiatieven zoals het Programma Duurzame Logistiek van het Ministerie van Verkeer & Waterstaat en het 7e Kaderprogramma, het Marco Polo Programma en initiatieven op gebied van energie - en klimaat.
- Massa maken in de regio door Provincies, LTO -regio's, Gemeenten, etc. te activeren.
- Massa maken met landelijk bestuur en politiek door het thema Agrologistiek ook landelijk op de agenda te zetten en discussies rondom belangrijke thema's (bijv. schaalvergroting) te stimuleren en te ondersteunen met andere organisaties. Zo kan het complexe en onzekere traject voor realisatie van dit type projecten versneld en vereenvoudigd worden.

Bijlage 2

'Monitoringsonderzoek projecten Agrologistiek (BCI, 2007)

Kilometerreductie en CO2-besparing

Een efficiëntere logistieke keten leidt bijna altijd tot een reductie van gereden kilometers over de weg. Dit draagt direct bij aan de doelstellingen van het Platform Agrologistiek doordat hiermee congestie, schadelijke uitstoot en andere hinderlijke effecten worden teruggedrongen of vermeden. Onderstaande tabel geeft voor ieder pilot-project een indicatie van de absolute kilometerreductie en CO2-besparing. Bij ieder pilot-project wordt tevens aangegeven wat de procentuele besparing is, of dit gerealiseerd of potentieel is, en wat de belangrijkste driver voor deze besparing is. De kolom met kwalitatieve inschatting is toegevoegd om ook die pilot-projecten, waarvoor geen besparing te berekenen is, toch deels te kunnen beoordelen.

Tabel 1. Kilometerreductie en CO2 besparing

Project	Besparing (kilometers/jaar)	Besparing (%)	Besparing Ton CO2/jaar	Inschatting kwalitatief	Potentieel of gerealiseerd	Driver(s)
1 Agriport A7	258.000	10%	248	Gemiddeld	Deels gerealiseerd	Transportefficiency
2 Eiwit-corridor A1	86.400	15%	56	Gemiddeld	Deels gerealiseerd	Transportbesparing
3 Kuijpers Kip	550.000	69%	471	Hoog	Potentieel	Transportbesparing
4 Greenport Venlo/Klavertje Vier	NB	NB	NB	Gemiddeld	Potentieel	Transportbesparing Transportefficiency
5 Flora Holland Eelde	205.000	15%	134	Hoog	Potentieel	Transportefficiency
6 Check Trade	NB	NB	NB	Neutraal	NB	Geen
7 Zuivelpark Hoogeveen	NB	5%	5%	Gemiddeld	Gerealiseerd	Transportbesparing
8 Gezinsbedrijf Plus	77.000	60%	49	Gemiddeld	Potentieel	Transportbesparing Transportefficiency
9 Fresh Logistics Network	NB	10%	10%	Gemiddeld	Potentieel	Transportefficiency
10 Nieuw gemengd bedrijf	100.000	7%	96	Gemiddeld	Potentieel	Transportbesparing
11 UnitNet	>20 mln km (weg)	90% (weg)	NB	Hoog	Potentieel	Modal shift
12 Bedrijvencluster Zuid-Groningen	1.200.000	20%	780	Gemiddeld	Gerealiseerd	Transportbesparing
13 Groene Hoed/Ruraal Park	NB	45-60% (binnenlands) Tot 95% internationaal	NB	Hoog	Potentieel	Transportbesparing

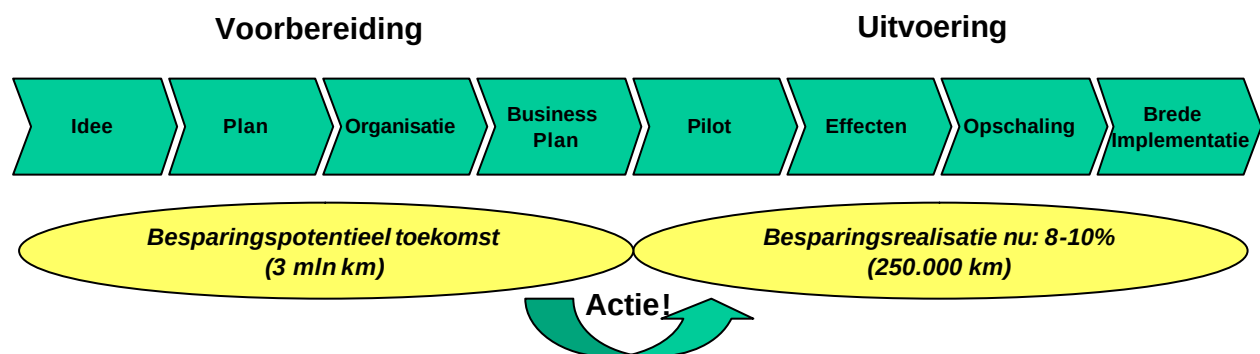
De totale potentiële kilometerreductie van de pilot-projecten van het Platform Agrologistiek is, voor die projecten waarvoor een berekening uitgevoerd is, ca. **2.5 ml. kilometer op jaarbasis**. Dit is exclusief de 20 mln.kilometers van UnitNet, omdat deze worden vervangen door kilometers via short sea. Wel kan worden gesteld dat UnitNet indien succesvol doorgevoerd veel **weg**kilometers weghaalt.

Inclusief de pilot-projecten waarvoor geen berekening kon worden uitgevoerd kan de potentiële kilometerreductie tenminste op **3 mln. kilometer** worden ingeschat. De totale potentiële CO₂-reductie komt hiermee, bij benadering, op **2600 ton CO₂**.

Hierbij dient te worden opgemerkt dat een groot deel van dit potentieel nog niet gerealiseerd is. Veel pilot-projecten zijn nog in ontwikkeling en worden nog niet in de praktijk toegepast. Die pilot-projecten die wel al in de praktijk worden toegepast bevinden zich voor het merendeel nog in een pilotfase of in de vroege opschalingsfase. Een schatting van BCI leert dat de realisatie op dit moment, grotendeels via pilots, ongeveer 10% van het potentieel is. Dit kan in de komende jaren snel gaan groeien, wanneer meer projecten de stap van voorbereiding naar uitvoering gaan maken. Ingeschat wordt dat, wanneer die doorbraak gerealiseerd wordt, de effecten in een periode van 5 jaar voor 80% gerealiseerd moeten kunnen worden.

Hier staat tegenover dat de pilot-projecten vooral een broedplaatsfunctie kennen en na verloop van tijd uitstralingseffecten kunnen hebben op andere bedrijven uit de clusters.

Figuur 1. Potentieel en realisatie



Samengevat:

- **Kwantitatieve effecten van pilot-projecten worden door de projecten niet eenduidig bepaald (in termen van potentieel en realisatie).**
- **Potentiële kilometerbesparing van de A-statusprojecten is ongeveer 3 ml. kilometer. 10% hiervan wordt momenteel gerealiseerd. De overige 90% nog niet. Ingeschat wordt dat tenminste 80% binnen 5 jaar gerealiseerd kan worden.**
- **Potentiële CO₂-reductie is ongeveer 2600 ton CO₂**
- **In veel pilot-projecten is een doorbraak nodig om te komen van voorbereiding tot uitvoering.**
- **Alle pilot-projecten hebben een sterke component van samenwerking (in keten, in regio, tussen bedrijfsleven en overheid) in zich.**
- **In termen van effecten op de omgeving zijn de pilot-projecten in te delen in drie groepen: 1) sterke invloed op regionale economie, 2) sterke invloed op nationale economie, 3) zowel regionaal als nationaal een sterke invloed.**
- **Opschaling is in veel gevallen mogelijk, maar de meeste projecten zijn hier op korte termijn nog niet aan toe.**
- **Door het kopiëren van projecten naar andere regio's / ketens / situaties lijkt een verdubbeling van de effecten haalbaar in een periode van 8 tot 10 jaar. Wel dienen hiervoor nog de nodige inspanningen te worden gepleegd.**