

- > 2 Vervoerders en verladers over toekomst agrologistiek
- > 2/3 Verslag workshops
- > 4 Visie van de overheid
- > 4 Ondernemers aan het woord

PLATFORM
A g r l o g i s t i e k
 clusteren verbinden regisseren

5 OKTOBER 2004 PASSENGER TERMINAL AMSTERDAM MOTTO: 'HET KAN WÉL!'

Agrologistiek in uitvoering 2004

NIEUW

Het Platform Agrologistiek heeft onlangs twee nieuwe projecten mogen verwelkomen: UnitNet en California Streaming.

UnitNet

Vervoerders en verladers die niet opereren als concurrenten, maar als partners die samen de problemen in het goederenvervoer te lijf gaan. Dat is de essentie van UnitNet, een consortium van 10 ondernemers. De eerste pilot heeft al vruchten afgeworpen. Door een uitbreiding van dit experiment wil UnitNet sinaasappels per boot van Spanje naar Rotterdam transporteren, om hiermee zo'n 322.000 vrachtritten te besparen.

Contactpersoon: Klaas de Waardt, tel.: 010-4955923.

California Streaming

Een glasgroenteteler, een varkensbedrijf, een kippenbedrijf, een champignonbedrijf en een grondstoffenbedrijf zijn bezig samen een zeer grootschalig agropark op te zetten, onder de naam California Streaming. Het bijzondere van dit Nieuw Gemengd Bedrijf is dat men schakels van één keten bijeenbrengt, waarbij men zoveel mogelijk gebruik maakt van elkaars reststoffen. De locatie is strategisch: vlak bij Fresh Park ZON, de A67 en de A73 en bovendien dicht bij de Duitse afzetmarkt.

Contactpersoon: Rinus van de Waart, tel.: 077-3981221.



De ruim 400 deelnemers waren getuige van een uniek logistiek experiment: twee ministers die hun speeches geclusterd en met elkaar verbonden hebben.

Ministers Veerman en Peijs zetten greenports op de kaart

'We gaan regelgeving en administratieve lastendruk verminderen en investeren in de bereikbaarheid van economisch belangrijke gebieden, zoals de greenports'. Dat was de centrale boodschap die minister Peijs van Verkeer en Waterstaat en minister Veerman van LNV in een unieke duo-presentatie naar voren brachten. Samenwerking tussen bedrijfsleven, lokale overheden en het rijk is daarbij van groot belang, zo onderstreepten beide ministers. De gezamenlijkheid en de ambitie die de bewindslieden lieten zien, is tekenend voor het belang dat de overheid hecht aan agrologistiek.

Mobiliteitsgroei mogelijk maken

'Het goederenvervoer dreigt vast te lopen en dat kost geld, ook in de agribusiness'. Dit constateerde minister Peijs van Verkeer en Waterstaat. En volgens de prognoses zal het goederenvervoer in de komende 15 jaar met 40 tot 80% groeien. 'Ik wil deze mobiliteitsgroei mogelijk maken, want transport is een voorwaarde voor een gezonde en sterke economie', aldus de minister. De ambitie van de Nota Mobiliteit is een betrouwbaar en veilig vervoerssysteem te realiseren, met concrete streefwaarden voor acceptabele en voorspelbare reistijden. Het rijk kan dit echter niet alleen, zo gaf de minister te kennen. In de Nota Mobiliteit is samenwerking tussen decentrale overheden en het bedrijfsleven een belangrijk punt. De Visie Agrologistiek is hier volgens de minister een goed voorbeeld van: al in 2001 werd hierin aangegeven dat de uitvoering van de Visie primair bij het bedrijfsleven ligt. Echter, behalve nadenken over de rolverdeling, zullen er volgens de minister ook veel concrete zaken aangepakt worden. Zo staan er grootscheepse onderhoudsplannen op de agenda voor de komende jaren. Onder het motto 'eerst houwen, dan pas bouwen' gaat de minister investeren in het wegwerken van de onderhoudsachterstand waar we momenteel mee te

maken hebben. De verbindingen tussen mainports, greenports, brainports en stedelijke centra krijgen voorrang bij de uitvoering van verbeteringen. 'Deze zijn voor de economie het allerbelangrijkst', aldus minister Peijs.

Greenports worden bereikbaarder

Ook volgens minister Veerman is een nieuwe rolverdeling nodig tussen overheid en bedrijfsleven, waarbij hij wil inzetten op forse vermindering van regelgeving en administratieve lastendruk. 'Ik wil hinderlijke, niet-functionele en marktversturende regels afschaffen en administratieve lasten verminderen. En vooral de greenports zullen daarvan profiteren', aldus Veerman. De toegevoegde waarde van bijvoorbeeld de greenport Westland is volgens de minister namelijk even groot als die van Rotterdam als mainport. Evenals zijn collega minister Peijs onderstreepte ook Veerman dat deze centra van economische activiteit goed bereikbaar moeten zijn. Hij wil dan ook, samen met andere overheden en het bedrijfsleven, een infrastructurele agenda opstellen voor de greenports.

Experiment

Om te zorgen dat bestaande regelgeving duurzame initiatieven in de greenports of de landbouwontwikkelingsgebieden niet belemmert, wil minister Veerman gaan experimenteren met een 'status aparte' voor bepaalde gebieden, waarbij bepaalde regels als het ware even tussen haakjes gezet worden. Het project 'Klavertje Vier', waarbij vijf grote tuinbouw-, veeteelt- en grondstoffenbedrijven samen een grootschalig agropark op willen zetten in greenport Venlo, zal hiervoor als proeftuin gaan dienen. Indien dit succesvol blijkt, kunnen ook andere projecten daar in de toekomst van profiteren. 'Dit experiment kan de basis vormen voor een nieuwe, integrale aanpak, waarbij de regels elkaar niet in de wielen rijden, maar juist versterken', aldus Veerman.



Tijdens het congres gaven de ministers Peijs en Veerman samen met prof. Hugo Roos het startsein voor de Nationale Logistiek Week.

www.agrologistiek.nl

Een omgeving waar publiek, leden en projectleiders van agrologistieke projecten van het Platform informatie kunnen opdoen en uitwisselen. Dat is de website Agrologistiek, die tegelijkertijd met het Platform ontstaan is. Hier kan iedereen lezen wat het thema inhoudt en wat de nieuwste ontwikkelingen zijn. Platformleden kunnen, na in te loggen, vergaderstukken nalezen en leden van projecten hebben, ook met een eigen password, toegang tot gegevens over het eigen project.

Het Platform Agrologistiek stimuleert innovatieve projecten van het bedrijfsleven om de logistiek van dieren en agroproducten slimmer en duurzamer te laten verlopen.

Vervoerders en verladers over toekomst agrologistiek



Na anderhalf jaar aan de weg timmeren groeit de bekendheid van het Platform Agrologistiek.

Het tekort aan chauffeurs zou wel eens een groter probleem kunnen worden dan de files, zo verwachten veel vervoerders uit de agro-foodsector. Vervoerders en verladers (producenten) in de agrarische sector lijken echter redelijk optimistisch te zijn over de te verwachten problematiek als gevolg van een groeiende goederenstroom. Andere sectoren zullen hier volgens hen meer problemen mee krijgen dan zichzelf. Dit is een kleine greep uit de resultaten van het kwantitatieve onderzoek dat het Platform Agrologistiek door onderzoeksbureau Mediad liet uitvoeren onder 250 vervoerders en 250 verladers / producenten in de agrarische sector.

Verwachting eigen goederenstromen

De meeste verladers en vervoerders (65% en 49%) zijn van mening dat de eigen goederenstroom of vervoersactiviteiten de komende 15 jaar zullen stijgen en dat dit vooral vervoer over de weg zal betreffen. Veel respondenten denken daarbij zelf de dans te ontspringen: ongeveer tweederde van de deelnemers die groei verwacht, voorziet geen problemen voor het eigen bedrijf. Degenen die dat wel doen, noemen problemen met files, hogere prijzen, regelgeving en heffingen. Voor goederentransport in de agro-industrie in het algemeen verwacht 70% wel belemmeringen. Opmerkelijk is dat 43% van de vervoerders voorziet dat het gebrek aan chauffeurs in 2020 een groter probleem zal zijn dan de fileproblematiek.

De totale binnenlandse goederenstroom zal naar verhouding sterker stijgen dan de goederenstroom van de agro-industrie. Dit denken zowel verladers als vervoerders. Bij de vervoerders zijn het vooral de bedrijven die bloemen en planten vervoeren, koel- en vriestransport of algemeen distributievervoer verzorgen die een sterke stijging van het goederenvervoer verwachten. Vervoerders van levende dieren en melk zien de toekomst echter minder rooskleurig.

Vermindering transportbehoefte

Initiatieven om de groeiende goederenstroom terug te dringen zien we meer bij verladers (26%) dan bij vervoerders (6%). Het zijn met name de grote producenten die initiatieven ontplooiën, zoals het verkleinen van het volume van de producten en het aanpassen van de verpakking. Ook zegt een aantal verladers samenwerking te zoeken om vervoersstromen te bundelen. Het feit dat vervoerders minder initiatief tonen is niet onlogisch, ze

zijn immers voor hun inkomsten direct afhankelijk van de hoeveelheid transport. Bijna alle vervoerders die met projecten bezig zijn, zoeken de oplossing in het vergroten van laadvolume.

Alternatieven

Aan de vervoerders is gevraagd of ze alternatieven zien voor de manier waarop hun bedrijf goederen vervoert. Bijna een kwart verwacht alternatieven te zullen inzetten in de toekomst. Dit kunnen andere vervoersmodaliteiten zijn (bijvoorbeeld boot of spoor) of intermodaal vervoer (afwisseling van transport per boot, over de weg of via het spoor). Ook het aanpassen van de maten van de vrachtwagen werd als optie genoemd.

Rol overheid

Opvallend is dat ongeveer driekwart van de verladers en vervoerders van mening is dat de overheid onvoldoende inspeelt op toekomstige logistieke problemen. Verder wijzen zowel verladers als vervoerders een drastische verhoging van de brandstofaccijns af als mogelijke oplossing voor de fileproblematiek. Op de vraag wat de belangrijkste taak van de overheid is om een goede ontwikkeling van de agrologistiek tot het jaar 2020 te bevorderen, volgde een uitgebreid scala van antwoorden. Versoepeling van de regels werd het vaakst genoemd als belangrijkste taak (ca. 12%). Ook de aanpak van congestieproblemen en het verbeteren van de infrastructuur behoren tot de wensen richting overheid.

Naamsbekendheid Platform Agrologistiek

Op de vraag of men vóór dit onderzoek wel eens van het Platform Agrologistiek gehoord had, antwoordde ruim een kwart van de verladers bevestigend. Bij de vervoerders was dit iets minder (18%). Onder vervoerders bleken vooral de grotere bedrijven het Platform te kennen.

Op www.agrologistiek.nl is het onderzoeksrapport in te zien.



Presentator Bavo Galama nodigt voorzitter Frans Tielrooij uit te reageren op de onderzoeksresultaten. Tielrooij: 'Innovaties ontstaan vooral in de praktijk'.

VERSLAG WORKSHOPS

WORKSHOP 1

Agroparken, een veelvormig concept

'Het concept Agroparken heeft tot doel een aantal problemen op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening, dierenwelzijn, dierziekten en transport in samenhang aan te pakken'.

'Agroparken is een idee dat sprongen voorwaarts op meerdere terreinen mogelijk maakt'. Dit zei Ger Vos van het InnovatieNetwerk Agrocluster en Groene Ruimte in zijn toespraak. 'Maar, grensverleggende vernieuwingen stellen vanzelfsprekendheden op de proef. Dat betekent dat ze vaak ook veel discussie oproepen. En dat geldt zeker voor het concept Agroparken', aldus Vos.



In de daarop aansluitende workshop over Agroparken, met verreweg het grootste aantal deelnemers, werden in gespreksgroepen diverse thema's besproken die de deelnemers zelf aangedragen hadden. 'Regelgeving', 'doemdenkers' en 'grip op kennisgeld', waren enkele van de onderwerpen. Regelgeving is en blijft een heet hangijzer, zo bleek ook weer uit deze workshop. De aanwezigen onderstreepten dat je moet beschikken over een groot uithoudingsvermogen om een project te starten. 'Hoe kun je zorgen dat initiatieven niet verzanden?', was de centrale vraag. Het idee van de minister om te gaan experimenteren met het tussen haakjes plaatsen van bepaalde regels voor geselecteerde projecten op het gebied van Agroparken werd dan ook toegejuicht. Doemdenkers, dat was de benaming die aanwezigen gaven aan mensen die niet willen meedoen aan projecten, maar wel een cruciale rol vervullen. Deze mensen zijn te vinden bij overheden én bedrijven. Een varkenshouder die niet wil vernieuwen, omdat 'de varkenshouderij toch naar het buitenland zal verdwijnen', hoe ga je daarmee om? 'Het is belangrijk om wel het gesprek aan te gaan, maar het project niet van hen afhankelijk te maken', zo werd geconcludeerd. Als ondernemers kennisvragen hebben bij de concrete ontwikkeling van Agroparken waar kunnen ze dan terecht? Het rijk steekt veel geld in onderzoek, bijvoorbeeld bij Wageningen UR, maar ondernemers kunnen daar vaak niet terecht met kennisvragen. Om de interactie tussen wetenschap en praktijk te bevorderen is een tijdelijke organisatie ingesteld - TransForum Agro en Groen - die Agroparken als één van haar speerpunten heeft benoemd.

WORKSHOP 2

Spaanse sinaasappels komen vaker per schip

Spaanse sinaasappels en groente zullen de komende jaren steeds vaker per schip worden aangevoerd in Rotterdam. Verladers, vervoerders en importeurs hebben de handen ineens geslagen in het UnitNet Shortsea project om de problemen in het wegvervoer de baas te worden.

Wekelijks gaan 25.000 vrachtauto's van Spanje via Frankrijk

Het thema agrologistiek leeft bij de gratie van ervaringen uit de praktijk. Om deze uit te wisselen, zijn tijdens het congres zes interactieve workshops georganiseerd. Slim transport van sinaasappels, een zuivelpark dat selfsupporting is in water, het voorkomen van derving van versproducten door de Voedselbank en praktijkervaringen met agroparken, dat is een kleine greep uit de thema's die aan de orde kwamen.

naar Nederland. Alleen al de stroom groente en fruit uit dit land is ruim negen miljoen ton per jaar en deze zal de komende jaren met zeven tot negen procent groeien. Nu is al duidelijk dat het wegvervoer deze groei niet op kan vangen vanwege het tekort aan chauffeurs, het strenge rijtijdenbesluit en de tolheffingen. **'Het is geen vraag meer of wij naar een ander vervoerssysteem toe moeten, maar een noodzaak willen we onze economie gezond houden en onze mainportfunctie niet verliezen'**, aldus Klaas de Waardt, voorzitter van de Vereniging Eigen Rijders Nederland en voorzitter van UnitNet.

Shortsea proefproject In UnitNet werken verladers en vervoerders samen aan oplossingen voor de transportproblemen in Europa, niet als concurrenten, maar als partners. Dit voorjaar is het eerste proefproject van start gegaan, UnitNet Shortsea. In dit project doen een Nederlandse importeur en Spaanse leverancier van fruit mee. Sinaasappels die in Zuid-Spanje worden geoogst gaan direct in koelcontainers en vervolgens per vrachtauto naar één van de havens aan de Spaanse zuidkust. Daar gaan de containers op een schip dat in drie dagen in Rotterdam is. Hier neemt UnitNet Inlandlink het over van Shortsea shipping en gaat de container bijvoorbeeld per binnenvaartschip naar een 'inlandterminal' zoals Oosterhout, Wanssum of Hengelo. Vanuit deze plaatsen kan het wegtransport rendabeler werken, vergeleken met de Randstad, omdat chauffeurs meer ritten per dag kunnen doen. De Waardt verwacht dat dit systeem op termijn tussen de drie- en vierhonderdduizend internationale vrachtwagenritten per jaar kan besparen. Toch gaan er geen vrachtwagens van de weg, want UnitNet loopt vooruit op de sterke groei van de goederenstromen uit Spanje en Marokko. "Short Sea is de oplossing om een deel hiervan op te vangen."



WORKSHOP 3 What's up DOC? Duurzame innovatie in zuivelpark

Toen zuivelcoöperatie en kaasproducent DOC Kaas een aantal jaar geleden uit zijn jasje groeide, kreeg het plan voor Zuivelpark Hoozeveen vorm. 'Het opnieuw opstarten biedt veel voordelen', zo vertelt Jannes Oosterveld, directeur van DOC Kaas. Bij de bouw van Zuivelpark Hoozeveen heeft DOC Kaas het initiatief genomen om de kaasproductie en verwerking van wei op dezelfde locatie samen te brengen. Weiverwerker Volac International heeft zich inmiddels op het zuivelpark gevestigd. Voor de toekomst verwacht Oosterveld dat ook andere bedrijven op het Zuivelpark zullen neerstrijken, zoals kaassnijders, verpakkers en distributiebedrijven. **'Het bundelen van activiteiten heeft diverse voordelen, zoals vermindering van transportkilometers, maar ook borging van de keten: van koe tot consument'**, aldus Oosterveld. Bij de opzet van het park heeft het milieu veel aandacht gekregen. Zo is er, met behulp van de EU-subsidie Life-environment projects, een innovatief concept voor de waterhuishouding toegepast. 'Selfsupporting in water' is de

naam die DOC Kaas het project gegeven heeft. 'Water zal in de toekomst steeds schaarser worden', legt Oosterveld uit. Het water dat bij de productie van kaas en wei vrijkomt, wordt opgevoerd om als proceswater hergebruikt te worden. Daarnaast zal het in de nabije toekomst gebruikt worden als drinkwater voor de productielocatie.

WORKSHOP 4 Hoe om te gaan met derving?

Tijdens deze workshop, voorgezeten door Françoise van den Broek van Nederland Distributieland (NDL) stond de vraag centraal hoe fresh consolidation centra bijdragen aan het voorkomen van derving, ofwel het onverkoopbaar worden van verse producten. Een voorbeeld uit de praktijk werd gegeven door Frank Hessing (directeur van Convenience Holland bv, Hessing Groente bv). Hij illustreerde de dagelijkse vervoersstromen van de producent naar de afnemer, via regionale fresh consolidation centra waar producten bewerkt en stromen gebundeld worden. **'Door de stijgende vraag naar kant- en klaarproducten wordt het matchen van productie en vraag een steeds kritischer succes- of faalfactor en vergt dit continue aanpassing van het logistieke proces'**, aldus Hessing. Terwijl een bedrijf als Hessing Groente wordt gestuurd door prognoses van de afnemers, is de Voedselbank Nederland afhankelijk van hetgeen er aangeboden wordt. Stichting Voedselbank Nederland is een ideële organisatie die partijen voedingsmiddelen krijgt die om één of andere reden niet verkocht kunnen worden, maar kwalitatief nog goed zijn. Hiervan maakt de Voedselbank voedselpakketten voor mensen met financiële problemen. Deze unieke samenwerking tussen een non-profit organisatie en commerciële voedselproducenten illustreert hoe door samenwerking en krachtenbundeling derving gereduceerd wordt.

WORKSHOP 5 Verleggen versgrenzen

De houdbaarheid van verse agroproducten is een harde grens in de logistiek. Of niet? Gerard van den Boogaard en Marco Duineveld, beide onderzoeker bij het Wageningse instituut Agrotechnologie & Food Innovations (A&F) vinden van niet. **Zij vonden in hun onderzoeken dat uitgekend omgaan met temperatuur, verpakking en raskuze de versgrenzen kan verleggen.** Daardoor is het mogelijk geworden om bijvoorbeeld tomaten intercontinentaal te vervoeren per boot in plaats van per vliegtuig. In 2003 zijn er zo'n 2000 zeecontainers met Nederlands glastuinbouwproduct naar de USA geëxporteerd. De combinatie van verlengde houdbaarheid van het versproduct met innovaties in de logistiek biedt nieuwe kansen. Zowel in kostenbeheersing als in vergroting van het afzetgebied. Langer houdbaar betekent een groter achterland, dus grotere concurrentiekracht. Als wenkend perspectief kan dat een groter marktaandeel opleveren. In logistieke innovatie is differentiatie het trefwoord. Mik niet op één vorm van transport, maar zoek naar slimme combinaties. Vervoersnetwerken en centra voor overslag hebben daarin een centrale rol. Het wegvervoer krijgt het door congestie en prijs steeds moeilijker; combinaties kunnen de prijs drukken en meer ruimte geven voor bundeling van goederenstromen. Dit laatste is onder andere van groot belang

vanwege de groeiende vraag naar samengestelde producten en totaaloplossingen. Nederland kan in de visie van de onderzoekers op deze manier uitgroeien tot een knooppunt van internationale versnetwerken. Hier kan overslag plaatsvinden van de ene naar de andere vervoersvorm, kunnen heen- en retourstromen worden geïntegreerd en kan toegevoegde waarde worden geleverd (o.a. samenstellen van producten en/of het bieden van schapoplossingen). Belangrijkste vraag is echter: welke partij in de keten neemt het initiatief?



WORKSHOP 6 Kijk naar verticale samenwerking

Zonder ingrijpen groeit het wegvervoer door. Dan beweegt er over tien jaar niks meer op de Nederlandse wegen. En dat terwijl een deel van de vrachtauto's leeg of halfvol rondrijdt. Dat kan efficiënter, bijvoorbeeld door samenwerking en het bundelen van vervoersstromen. Toch komen dergelijke initiatieven nauwelijks van de grond. Albert Joordens, directeur development en IT van Bakker Logistiek, vertelde waarom tijdens de workshop 'Logistiek is meer dan een oplossing voor transport.' Joordens hekelde de tijdrovende en geldverslindende onderzoeken naar horizontale samenwerking in de transport en logistiek. Onder complex klinkende titels worden projecten gestart, waarin ondernemers vrachtwagen capaciteit of zelfs magazijnruimte delen. De potentiële samenwerkingspartners starten enthousiast, maar naarmate de praktische uitvoering nadert, haken steeds meer bedrijven af. De marges staan toch al onder druk en ze zien op tegen investeren. 'Bovendien houdt samenwerking in dat je een deel van je identiteit en je zeggenschap verliest'. Daarom concludeert Joordens dat het water de sector blijkbaar nog niet hoog genoeg aan de lippen staat. Hij pleit ervoor nuchter na te denken over slimme logistiek: 'Waarom jarenlang onderzoek doen als je in een paar minuten kunt vertellen waar het beter kan en kunt uitrekenen wat dat ongeveer oplevert?' En vooral belangrijk is goed luisteren naar klanten. **'Want vaak werpt verticale integratie méér vruchten af dan alle pogingen tot samenwerking met concullega's bij elkaar'**.



Ruim 15 organisaties en projecten presenteerden zich op de informatiemarkt.

Agrologistiek duurzaam verankerd in overheidsbeleid

'Clusteren, verbinden en regisseren' luidt het motto van de Visie Agrologistiek. En dat is precies wat er op het moment in het overheidsbeleid op het gebied van ruimte, mobiliteit en economie gebeurt. In zowel de Nota Ruimte van het ministerie van VROM, de Nota Agenda Vitaal Platteland van LNV, de beleidsnotitie 'Pieken in de Delta' van EZ en de kersverse Nota Mobiliteit van Verkeer en Waterstaat zijn agrologistiek en de bereikbaarheid van de zes greenports belangrijke thema's.

Een dergelijke afstemming tussen de ministeries is uniek en schept concrete kansen voor ondernemers om een duurzame vorm van agrologistiek te realiseren. Hiermee zijn efficiëntere vervoersstromen, een schoner milieu, een betere samenwerking in de keten en een minder versnipperd platteland een stap dichterbij.

Ruimte

De Nota Ruimte van het ministerie van VROM is het leidende document, waarin de lijnen voor het ruimtelijk beleid tussen nu en 2020 uitgezet zijn. Binnen het kader van deze Nota zijn de drie bovengenoemde beleidsplannen van de andere ministeries uitgewerkt. Het scheppen van ruimte voor verschillende functies op ons beperkte stukje grond is het hoofddoel van het nationaal ruimtelijk beleid. Dit moet volgens de Nota Ruimte onder andere gebeuren door versterking van de economie en concurrentiepositie en bevordering van krachtige steden en een vitaal platteland. Hiertoe heeft het ministerie van VROM economische kerngebieden aangewezen.

Tot de economische kerngebieden worden, op gelijk niveau met de mainports Schiphol en de Rotterdamse haven, ook de

greenports gerekend. De glastuinbouw- en bollenteeltgebieden die deze status hebben verkregen zijn het Zuid-Hollandse glasdistrict (Westland en Oostland), de Bollenstreek, Aalsmeer en omstreken, Boskoop en Venlo. Binnen deze greenports zijn productie, verwerking, handel en distributie op elkaar afgestemd, waardoor de basis voor een efficiënte vervoersstroom gelegd is en een gunstige concurrentiepositie verworven is. De ontwikkeling van deze greenports dient versterkt te worden, zo is bepaald in de Agenda voor een Vitaal Platteland. Ook in de andere genoemde Nota's wordt dit beleid onderschreven.

Mobiliteit

De Nota Mobiliteit heeft, evenals de Nota Ruimte, als één van de kernpunten dat de economische structuur versterkt moet worden om de groeiende concurrentie het hoofd te kunnen bieden. Goed functionerende infrastructuurnetwerken zijn daarvoor een vereiste, aldus het ministerie van Verkeer en Waterstaat. Het rijk, als verantwoordelijke voor de hoofdinfrastructuur, geeft daarom de komende jaren voorrang aan de belangrijkste verbindingroutes tussen de grote steden en de economische kerngebieden, waaronder de greenports

als kerngebieden in de agrofood-sector. Deze moeten zowel nationaal als internationaal goed bereikbaar zijn. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat geeft in de Nota Mobiliteit aan in samenwerking met de sector te willen investeren in innovatieve projecten die de vraag naar vervoer terugdringen. Voorbeelden hiervan zijn het vermijden van onnodig goederenvervoer, aanpassing van verpakkingen en verschijningsvorm en het op een slimme manier herzien van logistieke ketens. Het verbeteren van de samenwerking tussen bedrijfsleven en bestuurders staat hierbij centraal. Samen met de lokale en regionale overheid streeft de rijksoverheid ernaar een agenda op te stellen voor de greenports, waarin bedrijfsleven en bestuurders samenwerken. Een belangrijke motor achter deze samenwerking, aldus de Nota Mobiliteit, is het Platform Agrologistiek.

Klavertje Vier in EZ-topproject

Ook het ministerie van EZ investeert in agrologistiek. In de Nota Pieken in de Delta wijst het ministerie van Economische Zaken vijftig economische topprojecten aan, waar geïnvesteerd zal worden in herstructurering van bestaande en aanleg van nieuwe bedrijventerreinen. De greenport Venlo, waar zich het project Klavertje Vier van het Platform Agrologistiek afspeelt, maakt onderdeel uit van één van deze topprojecten.

De genoemde nota's zijn na te lezen op de websites van de betreffende ministeries: www.minlnv.nl, www.minvenw.nl, www.minez.nl en www.minvrom.nl.

Clusterende en regisserende ondernemers



De stimulerende beschouwingen van de beide ministers zijn natuurlijk prachtig, maar uiteindelijk zijn het de ondernemers die de klus moeten klaren. Hoe doen ze dat in de praktijk? Vier agro-ondernemers presenteerden hoe zij bezig zijn met vernieuwingen in de agrologistiek. Het project Regie Goederenstroom van the Greenery heeft volgens directeur operations Jelte van Kammen voor enorme voordelen gezorgd. Ontstaan uit een fusie van een aantal tuinbouwveilingen en handelsbedrijven had the Greenery te maken met een groot aantal locaties. De tuinders konden zelf bepalen hoe en op welke locatie hun producten moesten worden afgeleverd. Dat kon natuurlijk efficiënter. En dat

bleek ook. Doordat the Greenery de regie en uitvoering van deze vervoersstromen in handen nam, kon men zoveel besparen op transportkilometers, dat er 20% minder wagens nodig waren.

De daardoor gerealiseerde kostenbesparingen berekende men door aan de telers, die daardoor goedkoper uit waren dan in de vorige situatie. Ook in tijd werd aanzienlijke winst geboekt. Clustering betekende hier ketenverkorting. In plaats van drie dagen kost het transport van teler naar afnemer nu nog maar twee dagen. De volgende stap zit er al aan te komen. Vanaf 2005 gaat alle

communicatie tussen telers en the Greenery via internet, op zoek naar nog meer efficiencywinst.

De ideale plek

'Je zet een doos om je interne logistiek'. Zo omschreef Anton Hiemstra, initiatiefnemer van Agropark Wieringermeer, zijn stap om de bestaande gebouwen van zijn bedrijf in vollegrondsgroenten te clusteren op één plek. Maar welke? Hiemstra koos voor het ideaal: ga niet uit van wat er beschikbaar is maar wat je het liefst wil. En dat lukte. De gemeente Wieringermeer toonde zich enthousiast en besloot het gekozen terrein uit te breiden tot agri-bedrijvenpark. Met

alle voordelen van schaal en combinaties die dat met zich meebrengt. Hiemstra schat de besparing in de logistiek op 20%. Een kritische noot bij deze successtory is het vermelden waard. De bestuurlijke procedures bleken, ondanks de positieve grondhouding van de overheden, veel tijdrovender dan men verwachtte. Al met al heeft de aanloop tot de bouw vijf jaar in beslag genomen, terwijl men daar een jaar voor had ingepland.

Dubbel clusteren

Johan Pegge werkt vanuit mengvoederbedrijf ABCTA aan het tot stand komen van Gezinsbedrijven Plus. Niet alleen zijn dit varkensbedrijven met een grotere omvang dan tot nu toe gebruikelijk, met hun 300 zeugen en 2500 vleesvarkens, maar ook is het de bedoeling deze te clusteren en te laten samenwerken. Het voordeel is logistieke winst en lagere kostprijs. Bovendien kan men de veterinaire risico's verkleinen en daardoor de voedselveiligheid vergroten. Ook biedt het uitkomst voor extensiveringsgebieden, wanneer men bedrijven uit die gebieden verplaatst en clusterd in landbouw-ontwikkelingsgebieden. Uitgaande van de huidige gemiddelde gezinsgrootte komt een cluster van vier Gezinsbedrijven Plus overeen met 30 bestaande bedrijven. In samenwerking met de provincie Overijssel wordt nu gewerkt aan het verwerven van grond, waarna de selectie van geïnteresseerde varkenshouders van start kan gaan.

COLOFON

Samenstelling Platform Agrologistiek, Den Haag Teksten en eindredactie Schuttelaar & Partners, adviesbureau voor Maatschappelijke Communicatie, Den Haag Ontwerp Hoogteyling BNO, Schiedam Fotografie Janssen & De Kievith Fotografie, Rotterdam Druk Prints & Proms, Rotterdam

Adresgegevens

Secretariaat Platform Agrologistiek
Per adres ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit
Directie Industrie & Handel, Postbus 20401, 2500 EK Den Haag
Telefoon: 070-3785043; e-mail: j.c.l.wassink@minlnv.nl