

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA 's-GRAVENHAGE

uw brief van	uw kenmerk	ons kenmerk	datum
		INH. 2007/546	17 JULI 2007
onderwerp		doorkiesnummer	bijlagen
Stand van zaken en evaluatie Agrologistiek			2

_____ Geachte Voorzitter,

Hierbij ontvangt u onze jaarlijkse rapportage over de voortgang van de implementatie van de Visie Agrologistiek (2002). Deze rapportage doe ik u toekomen mede namens de minister van Verkeer en Waterstaat. U heeft drie eerdere rapportages gekregen, te weten op 24 juni 2003, 11 november 2004 en 6 maart 2006.

Het doel van de Visie Agrologistiek is het leveren van een bijdrage aan het verder ontwikkelen van een duurzame, innoverende en vervoersefficiënte agrologistiek, ten behoeve van behoud en versterking van economisch krachtige en maatschappelijk verantwoorde agroketens.

Begin 2007 heeft een extern bureau een tussentijdse evaluatie uitgevoerd in het kader van de Visie Agrologistiek. In deze brief ga ik in op de resultaten van de evaluatie van de Visie Agrologistiek en de monitoring van de pilotprojecten agrologistiek.¹

Naar aanleiding van de aanbevelingen uit de evaluatie wordt een actieplan opgesteld, dat ik u dit najaar zal doen toekomen.

Inleiding

Het Platform Agrologistiek is een netwerkorganisatie waarin de ministeries van LNV, V&W, VROM en EZ samenwerken met het bedrijfsleven om de doelstellingen van de Visie Agrologistiek te verwezenlijken.

Het gaat om een nieuwe manier van werken waarbij in opdracht van de Tweede Kamer de nadruk ligt op het ondersteunen van initiatieven en pilotprojecten door het aanbieden van organisatorische netwerken.

¹ In de bijlagen zijn samenvattingen van de rapporten opgenomen. De volledige rapporten zijn op aanvraag te verkrijgen of in te zien via de website www.agrologistiek.nl.

Datum	Kenmerk	Vervolgblad
17 JULI 2007	INH. 2007/546	2

Centrale pijlers van de Visie zijn clusteren, verbinden en regisseren. Door middel van deze pijlers worden veranderingen in de agrologistieke ketens bewerkstelligd, dus maatregelen bij de bron. Met als gevolg: een beter milieu door veel minder transportbewegingen, efficiëntere bedrijfsprocessen en minder kosten voor de ondernemers in de keten. En dat is zowel goed voor het bedrijf, de consument als het milieu.

Het “belang” van agrologistiek kan als volgt worden omschreven:

- Het gaat om efficiëntere logistiek van voedsel en bloemen, goed voor ongeveer 33% van alle vervoerde goederen op Nederlands grondgebied.
- Versheid en kwaliteit gaan hand in hand met betrouwbare levertijden.
- Voorbeeldfunctie voor andere ketens. Op het gebied van voedsel is er een lange traditie in het denken in ketens (supply chain management) en innovaties.
- Het agrocluster (productie, handel en logistiek) is van groot belang voor de Nederlandse economie (10% van de werkgelegenheid, 10% van het Bruto Nationaal Product). In totaal is Nederland het achtste handelsland van de wereld.

Conclusies Evaluatie

Terugkijkend op de jaren 2001-2006 heeft het Platform zich sterk gericht op verspreiding van het gedachtegoed, kennisontwikkeling en op samenwerking tussen verschillende partijen. 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 individuele belang uit te stijgen. De opdracht van de Tweede Kamer in 2001 was om de Visie Agrologistiek te implementeren, met behulp van een tiental innovatieve pilotprojecten. Het Platform heeft daarom sterk ingezet op benoemen, het stimuleren en het ondersteunen van A-statusprojecten door media-aandacht en ondersteuning op cruciale momenten door het opgebouwde netwerk. Naast bovengenoemde activiteiten richt het Platform zich tevens op onderzoek en onderwijs.

De Visie wordt door inzet van een breed pakket aan instrumenten verspreid en het Platform 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 transportbesparing maar wordt de problematiek rondom agrologistiek breed verbonden met ruimtelijke ordening, regionale productie/internationalisering, intermodaal vervoer en horizontale en verticale ketenintegratie.

De projecten en resultaten

De projecten variëren in aard van het project (clusteren, verbinden, regisseren), de betreffende sector (bloemen, vlees, kip, retail, groente, etc.) en ook in de status van de projecten. Een aantal projecten heeft al geleid tot toepassingen in de praktijk. Voorbeelden hiervan zijn Agriport A7, Zuivelpark Hoogeveen, Flora Holland Eelde.

Datum	Kenmerk	Vervolgblad
17 JULI 2007	INH. 2007/546	3

Andere projecten bevinden zich nog in de ontwikkelingsfase waarin implementatie in de praktijk wordt voorbereid.

Ondanks de verschillende aard en status van de projecten is in het onderzoek gestreefd naar het in kaart brengen van (potentiële) effecten van de betreffende projecten, zodanig dat de projecten onderling vergeleken kunnen worden.

In kwalitatieve zin kan worden vastgesteld dat de projecten een bijdrage leveren aan vernieuwing, innovatie en verduurzaming van de Nederlandse agrologistieke sector.

In kwantitatieve zin is in het onderzoek in kaart gebracht hoeveel verreden wegkilometers door de projecten worden vermeden en wat de invloed daarvan is op de uitstoot van CO₂. Geconcludeerd kan worden dat de 13 projecten gezamenlijk tot een directe reductie van ongeveer 3 miljoen kilometer per jaar komen en een CO₂-reductie van ongeveer 2600 ton per jaar. Op langere termijn kan dit potentieel worden verdubbeld door het opschalen van de huidige projecten.

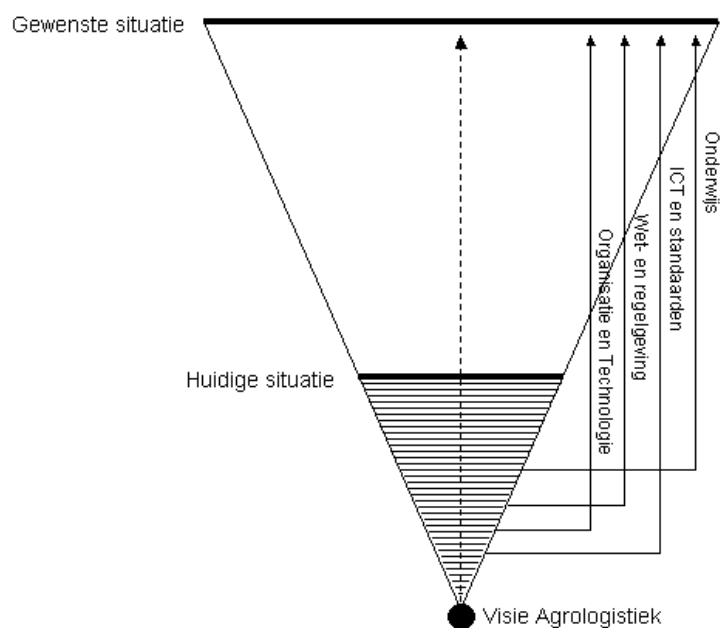
Wanneer op individueel projectniveau wordt gekeken zijn dit mooie resultaten, zeker ook wanneer ook breder wordt gekeken dan alleen directe kilometer- en CO₂-reductie, maar bijvoorbeeld ook naar het gebruik van reststoffen. De pilotprojecten zijn een voorbeeld voor de rest van de Nederlandse agrologistieke sector. Wanneer de concepten uit de 13 projecten zich verspreiden over de sector zullen de potentiële effecten veel groter uitvallen.

Actieplan

Nu de waarde van de Visie Agrologistiek door middel van de pilots voldoende is aangetoond, moet mijns inziens het accent gaan liggen op massa maken, zowel op nationaal als internationaal niveau. Op basis van de aanbevelingen uit het evaluatierapport zal ik u een actieplan Opschaling Agrologistiek doen toekomen, waarin aangegeven wordt welke acties er worden ondernomen en welke kwantitatieve resultaten daarbij behoren. Hieronder schets ik een aantal lijnen die verder zullen worden uitgewerkt in dit actieplan.

In het onderliggende figuur is schematisch weergegeven hoe door middel van opschaling en een systeemsprong de effecten van clusteren, verbinden en regisseren en daarmee op milieu en economie vergroot kunnen worden. Het gearceerde gedeelte geeft de werkwijze tot nu toe aan. De pijlen rechts geven de instrumenten weer die een opschaling mogelijk moeten maken.

System sprong Agrologistiek



Toelichting op de figuur

Wet- en regelgeving

In het algemeen is het lastig om voor grootschalige innovatieve projecten vergunningen te verkrijgen. Ook is het lastig om een locatie te vinden om de nieuwe projecten te vestigen. Een locatie moet onder meer het juiste formaat hebben, weinig overlast veroorzaken voor de omgeving en de wet- en regelgeving moeten voorzien in de ontwikkeling van het bedrijf.

Succesvolle systeeminnovaties vergen een voor langere termijn overeengekomen financiering en continuïteit van de regie.

ICT en standaarden

Om opschaling te bewerkstelligen is samenwerking noodzakelijk en daarmee neemt het belang van goede afstemming, data-uitwisseling en harmonisatie van standaarden toe, zowel nationaal als internationaal.

Technologische systemsprong en organisatie

Er vindt momenteel een technologische revolutie plaats rondom de wereldwijde versstromen. Dit betekent dat de inrichting, organisatie en sturing van deze globale versnetwerken, de zogenaamde orgware structureel gaan wijzigen.

Datum	Kenmerk	Vervolgblad
17 JULI 2007	INH. 2007/546	5

Het bedrijfsleven moet hierop inspelen en bekeken moet worden wat de rol is van de overheid: (inter)nationaal en regionaal. Het gaat om wijzigingen in:

- Verstroombniveau: gezonder, goedkoper, intelligenter. Nieuwe logistieke concepten als “ripe on arrival”, “door-to-door” en nieuwe technologieën als zwavelvrij vervoer van bijvoorbeeld druiven of nieuwe diepvriestechologie waarmee vlees uit verre bestemmingen als beter dan vers kan worden gepositioneerd.
- Versnetwerkniveau: door onder meer vervanging van luchttransport door zeetransport. Er komt sowieso meer zeetransport.

Onderwijs

Het onderwijs moet toegerust zijn op deze systeemspromg. Daartoe zijn al de eerste aanzetten gegeven.

HBO-instellingen en Wageningen UR zijn bezig met een verankering van agrologistiek in het onderwijs. Daarbij is INHOLLAND bezig een lector agrologistiek aan te stellen en een kenniskring van docenten te organiseren. Beide moeten het gedachtegoed van het Platform in het onderwijs verankeren en verder de overeenkomstige kennis en ervaringen bij het bedrijfsleven inbrengen c.q. toepassen. De genoemde lector wordt in een personele unie met TNO aangesteld, waarmee ook hun kennis wordt ontsloten.

Daarnaast loopt er een driejarig project met de Hogere Agrarische School Den Bosch en Fontys Vervoersacademie: Agrologistiek in het MKB, waarin studenten op zoek gaan naar mogelijke agrologistieke innovaties bij ondernemers.

Organiseren van vormen van samenwerking

Nog meer dan voorheen zal samenwerking gezocht worden bij andere overheids-initiatieven op het gebied van logistiek en innovatie.

Met het ministerie van Verkeer en Waterstaat worden vooruitlopend op het hierboven aangekondigde actieplan al een aantal zaken ondernomen.

Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft vorig jaar de Beleidsbrief Logistiek en Supply Chains gepresenteerd. De hoofdboodschap uit deze brief is dat meer maatschappelijk rendement moet worden gehaald uit logistiek, voor het gezond houden van de economie. Met het ministerie van Verkeer en Waterstaat wordt inmiddels in het kader van uitvoering van deze Beleidsbrief een aantal initiatieven ontplooid. Op het terrein van wet- en regelgeving wordt bijvoorbeeld onderzocht waar deze belemmerend werkt in logistieke ketens.

Hiernaast zijn LNV en V&W gezamenlijk voornemens in het najaar van 2007 twee Ronde Tafel bijeenkomsten te organiseren. Verschillende partijen uit bedrijfsleven en overheid stellen daarin vast wat belangrijke logistieke kansen en knelpunten zijn. In deze vernieuwende en unieke setting kan gezamenlijk bepaald worden wat de rol van bedrijfsleven respectievelijk overheid is in het realiseren van deze kansen.

Met het Programma Duurzame Logistiek (Connekt) wordt gewerkt aan een branche-gerichte aanpak.

Datum
17 JULI 2007

Kenmerk
INH. 2007/546

Vervolgblad
6

Met de EU (Europese Commissie en Europees Parlement) zijn verkennende gesprekken gaande over de Europese aanpak van agrologistiek.

Een actieplan waar bovenstaande meer is geconcretiseerd, kunt u dit jaar tegemoet zien.

DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN
VOEDSELKwaliteit,

G. Verburg

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 landbouwontwikkelingsgebieden.

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

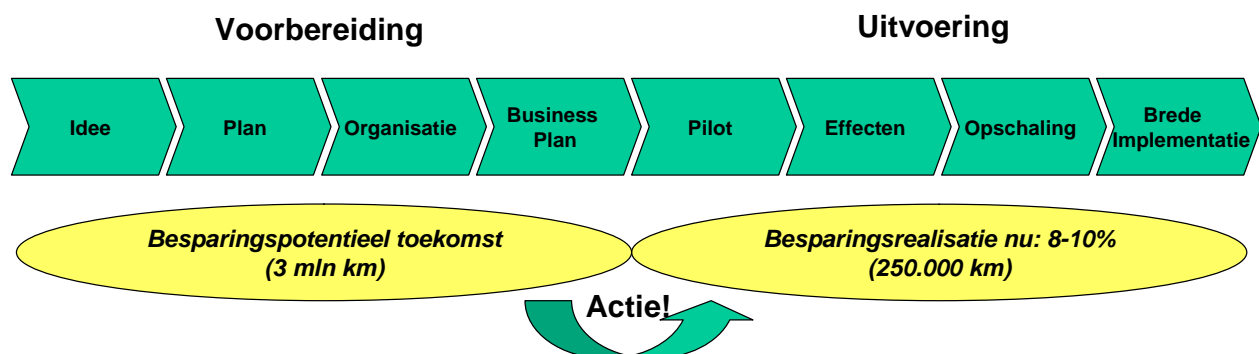
De totale potentiële kilometerreductie van de pilot-projecten van het Platform Agrologistiek is, voor die projecten waarvoor een berekening uitgevoerd is, ca. **2.5 ml. kilometer op jaarbasis**. Dit is exclusief de 20 mln.kilometers van UnitNet, omdat deze worden vervangen door kilometers via short sea.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