

# ***‘Naar een nieuw economisch ruimtelijk versnetwerk’***

## ***- Koersnotitie MIRT Greenports en de samenwerking met de Mainport –***

---

### **Inhoud koersdocument**

#### **Samenvatting en conclusies**

##### **Blok A      Korte toelichting uitkomsten Fase 1**

- A1    Vertrekpunt: versterking van de concurrentiekracht van de Greenports en de Mainports
- A2    Urgentie (waarom doen we dit)
- A3    Uitkomsten 1<sup>ste</sup> Fase : 6 kritische succesfactoren

##### **Blok B      Toetsen en verdiepen van het Greenport 3.0 beleidsconcept**

- B1    Het concept Greenport 3.0: wat behelst het?
  - B2    Toetsing van het concept
  - B3    Verdieping in 2<sup>e</sup> deel MIRT onderzoek
  - B4    Verdere richting geven aan het Greenport 3.0 beleidsconcept
-

## Samenvatting en conclusies

In het MIRT-onderzoek Greenports en de samenwerking met de Mainports wordt bekeken hoe de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse tuinbouw behouden kan blijven, als we de ambitie hebben de grootste draaischijf van Europa te blijven. Het onderzoek richt zich op het achterhalen van kansen daartoe vanuit innovatie, ruimtegebruik en logistiek. In de eerste fase van het onderzoek (uitgevoerd in 2015) is daarvoor het Greenport 3.0 concept opgesteld en zijn 6 kritische succesfactoren opgehaald aan de hand van vele gesprekken met het bedrijfsleven, overheden, de Greenports, de Mainports en overige betrokken stakeholders. In Greenport 3.0 gaat het vooral om het collectief potentieel van de productie, handel, toegevoegde waarde en de logistieke draaischijffunctie van Nederland en de functionele (incl. digitale) en fysieke relaties daartussen. Tezamen leidt dit op hoofdlijnen tot het verder doorzetten van de volgende transitie waarbij de term Greenport uiteindelijk evolueert in een excellent versnetwerk:

Schema 1: schets van de in gang gezette veranderingen

Van		Naar
Eigenstandige clusters	➔	Keten en netwerkkracht
Productie- en handelsgedreven	➔	Kennisgedreven en gericht op toegevoegde waarde
Naast de mainport en de stad	➔	Synergie met de mainport en stad
Greenports in Holland	➔	Netwerk Holland
1000 bloemen bloeien	➔	Kiezen vanuit de meerwaarde voor het netwerk

Uit het eerste deel van het onderzoek zijn samengevat de volgende zes kritische succesfactoren naar voren gekomen (zie ook onderdeel B3):

1. Het bouwen van een samenhangend versnetwerk tussen de 6 Greenports (inclusief de satellietgebieden) en beide Mainports heeft toegevoegde waarde;
2. Het daarbinnen identificeren van de functies van de Greenports in samenhang met de Mainports en andere gebieden als een belangrijk onderdeel;
3. Het uitbreiden van mogelijkheden tot netwerkketens waarbij de inzet van synchro-modaal transport steeds belangrijker wordt (zowel fysiek als digitaal);
4. Het betrekken van de rol van de stad bij innovaties zal aan belang winnen;
5. Het moderniseren en accelereren van de ruimtelijke ontwikkelingen in de tuinbouw door een gebiedsgerichte benadering en in de glastuinbouw in combinatie met de inzet van energie/warmte als 'nieuwe' locatiefactoren moet onverminderd worden doorgezet;
6. Het uitgaan van de ondernemerskracht vanuit de Greenports en Mainports zelf vormt een belangrijke basis.

Op basis van de tussenuitkomsten van het MIRT onderzoek (eerste fase) is besloten om meer richting te geven aan dit concept door het te toetsen, te verdiepen en door te kijken welke projectideeën daar een invulling aan zouden kunnen geven.

## **Aanpak 2<sup>de</sup> fase (voorjaar 2016)**

In eerste instantie heeft het toetsen van het Greenport 3.0 concept centraal gestaan. Het denkmodel gaat uit van zogenaamde 'wiebertjes' (zie figuur aan de rechterzijde). De onderliggende bouwstenen tonen aan dat traditionele tuinbouwgebieden inderdaad steeds meer integrale ontwikkel- en verhandelloccaties zijn geworden met vertakkingen naar andere Greenports, de Mainports en nationale en internationale bestemmingen. Bij het toetsen ging het vooral om het idee zelf, de ruimtelijke implicaties en de effecten op het logistieke systeem.

Bij de verdieping ging het om een beter begrip krijgen van de samenhang van het netwerk en wat er voor nodig is om het ten volle te benutten. Bij het richting geven aan ging het met name om een eerste set aan projecten en maatregelen te bedenken die -vanuit de Greenports en Mainports gevoed- het netwerk kunnen verstevigen.

Het kernteam en de andere betrokkenen hebben zich laten ondersteunen bij het uitwerken van de vraagstelling. Het ging hierbij met name om het toetsen en verdiepen van de kritische succesfactoren (Florpartners), maar ook om het daaropvolgend verbeelden van de resultaten (Posad). Deze toetsing, verdieping en beelden zijn opgenomen in het rapport "Greenport 3.0; Profielschets en ontwikkeling 2006-2016-2026" van Florpartners en Posad.

Het concept van deze onderhavige Koersnotitie is besproken in het bestuurlijke Greenport Holland Overhedenoverleg van 22 juni 2016. Daar is het in deze notitie (nader) uitgewerkte beleidsconcept Greenport 3.0 onderschreven en zijn procesafspraken gemaakt om gezamenlijk te komen tot een uitvoeringsagenda. De tijdens de bespreking gemaakte opmerkingen over deze notitie zijn verwerkt.

## **Conclusies**

### **Toetsing (met name gericht op de kritische succesfactoren 1,2 en 5)**

1. De toetsing van het neergezette 3.0 concept is in een aantal groepsessies met de afzonderlijke Greenports (waarbij leden van het kernteam ondersteund zijn door de adviseurs van Florpartners en Posad) positief verlopen. Alle Greenports bevestigen op hoofdlijnen de veranderingen en richtingen, zoals die in het 3.0 concept worden omschreven. De Greenports veranderen van kleur, dit is een proces dat al langer gaande is en langzamerhand meer structuur krijgt. Het blijkt dat het profiel van de tuinbouwgebieden inderdaad is veranderd (iedere Greenport overigens op haar eigen wijze met een wisselend tempo) tot integrale multifunctionele clusters waar teelt, handel en logistiek zich in een nieuwe ruimtelijke mengvorm manifesteren. Traditionele tuinbouwgebieden veranderen in geïntegreerde economische logistieke draaischrijven, waarbij handel, transport, nieuwe innovaties en toegevoegde waarde activiteiten een steeds belangrijkere rol gaan vervullen.
2. Er is hierbij bovendien steeds meer sprake van een groeiende verwevenheid van de Greenports onderling en met de Mainports. Het Greenport 3.0 concept biedt de mainports toegevoegde waarde. Meer en meer ontstaat onder druk van de internationale concurrentiekracht een netwerk van functionele en fysieke relaties tussen de beide typen ports, maar ook tussen de Greenports onderling. Deze relaties zijn niet altijd hetzelfde in omvang en aard, maar de intensiteit ervan neemt wel toe.

3. Beide typen Ports erkennen dit en hechten er waarde aan om de kansen die deze cross-over biedt uit te werken en in business om te zetten. Het blijkt dat het groeiende belang van het verstevigen van de onderlinge relatie recent pas als een belangrijk strategisch onderwerp is ingezet, hetgeen voorheen niet in dezelfde mate het geval was. De haven van Rotterdam erkent in toenemende mate het belang van de Greenports en is bereid te investeren. Dit geldt ook voor de Mainport Schiphol als preferred flowerhub. Baanbrekende nieuwe projecten als de Coolport (Rotterdam) en de dialoog over een mogelijke Perishable Center (op Schiphol) geven hier een eerste invulling aan.
4. Dit leidt tot transitieën die vragen om andere ruimtelijke en economische strategieën voor vernieuwing. Het herstructureringsbeleid is bijvoorbeeld overgegaan in wat we thans moderniseringsbeleid noemen en wordt in de toekomst steeds meer ingebed in een integrale gebiedsontwikkeling. Hierbij geldt dat steeds meer ruimtelijke functies met elkaar verweven raken en gecombineerd kunnen worden door veranderende verschijningsvormen (bijv. meerlaagstelen in plaats van de enkellaagse (huidige) kassen).  
Daarnaast geldt dat voor de glastuinbouw de beschikbaarheid van afdoende (rest)warmte en energie meer dan voorheen structurerend zal worden als vestigingsplaatsfactor. De groeiende samenwerking met de mainports maakt dat het netwerk van verbindingen en stromen voor import en export ook aan het veranderen is.
5. Belangrijk is ook de conclusie dat deze accentverschuiving al door de markt wordt opgepakt, als we kijken naar de ontwikkelingen tussen 2006 en 2016, dit ook als zodanig herkend en erkend wordt en bovendien een solide uitgangspunt heeft gevormd voor de dialoog met de afzonderlijke Greenports en de Mainports.
6. De toetsing onderschrijft de uitgangspunten van het Greenport 3.0 beleidsconcept. Voor de ruimtelijke uitwerking, de samenhang van het logistieke netwerk (draaischijffuncties) en de rol van de stad, is nog een verdiepingsslag uitgevoerd.

### ***Verdieping van het 3.0 concept (kritische succesfactoren 2 en 3)***

7. De vervlechting tussen de Greenports en de Mainports en tussen de Greenports onderling vraagt om een ander ruimtelijk en logistiek patroon. Er zal in de toekomst geen sprake meer zijn van afzonderlijke ports, maar veel meer van een ingenieus geïntegreerd logistiek netwerk.
8. In dit netwerk spelen alle locaties (Greenports en satellietgebieden), de onderlinge verbindingen en alle vervoersmodaliteiten een rol. Er zijn 3 geledingen te onderscheiden die tezamen het netwerk vormen:

Eigenschappen van de Greenports Westland/Oostland, Aalsmeer en Venlo, gelegen in de directe nabijheid van een Mainport met intercontinentale verbindingen (Westland Oostland en Aalsmeer) of met een grote draaischijffunctie (Venlo)

- Grootschalig en gevarieerde clusters van teelt, handel, toeleverende dienstverlening en logistiek
- Naast 'eigen' productie een hoge import- en exportwaarde
- Dit resulteert in een hoge mate van connectiviteit, met toegang tot intercontinentale verbindingen

- Aandeel toegevoegde diensten waarde is hoog in verhouding tot de eigen productie
- Huisvesten veel beeldbepalende bedrijven en hoofdvestigingen van deze bedrijven. Het gaat vaak om bedrijven met meerdere vestigingen op meerdere locaties, soms in andere Greenports soms in andere gebieden en landen
- Hebben voldoende massa in transportstromen om zelf schaal- en synergievoordelen te behalen en kunnen dat verder versterken via meer samenwerking met andere gebieden

#### Eigenschappen van de Greenports NHN, Duin-en Bollenstreek en Boskoop

- Clusters zijn minder gevarieerd
- Een kleinschaliger cluster van teelt, handel, toeleverende dienstverlening
- Naast eigen productie kleine importstromen en relatief beperkte exportstromen
- Beperkt(er) aantal topspelers aanwezig
- Moeten als het gaat om de logistieke draaischijffunctie 'meeliften' op massa (borrowed size) van collega Greenports voor verdere knooppunt-, netwerkontwikkeling en schaalvergroting

#### Eigenschappen van specifieke teelt- en productiegebieden (satellietgebieden)

- Vaak primair productiegebieden en soms ook sterk gespecialiseerd
- Ruimte voor groei en schaalvergroting in met name de teeltfunctie
- Selectief aantal vervoersrelaties met een of twee grotere Greenports en hoofdzakelijk 'eenrichtingsverkeer'
- Directe export is nihil of loopt via andere Greenport
- Veelal is sprake van dochterbedrijven met moederbedrijven in een grotere Greenport

De opgave wordt om al deze gebieden met hun specifieke eigenschappen te verbinden in een onderling samenhangend netwerk. Van Greenports naar een versnetwerk.

9. De logistieke processen worden hierbij steeds complexer. Greenports dienen voor de afwikkeling van de vervoersstromen (import, productie en uitgaande stromen) maatwerk af te leveren. Dit maatwerk vraagt in toenemende mate om alle modaliteiten optimaal in te zetten. Deze komen bij elkaar in zogenaamde synchronomodale knooppunten en netwerken.
10. In toenemende mate wordt de structuur in en samenwerking tussen de Greenports, ook in relatie tot de Mainports, opgepakt door een select aantal beeldbepalende spelers. Op basis van de huidige consolidatie onder bedrijven wordt geconcludeerd dat deze spelers steeds dominantier zullen gaan worden als het gaat om ruimtelijke investeringen. De ontwikkeling van Greenports is in toenemende mate terug te voeren op de dynamiek vanuit die marktpartijen en maar beperkt op een sturende overheid. Het nieuwe systeem vanuit de netwerkgedachte zal dan ook niet alleen door overheden opgezet kunnen worden. Aandachtspunt daarbij is in welke mate kleinere bedrijven daarbij ook aansluiten of aansluiting kunnen vinden.

11. De processen van internationalisering, verweving en het dominanter worden van enkele partijen leidt in Nederland tot een drietal majeure verschuivingen:
- a. Er wordt in totaal meer toegevoegde waarde gecreëerd (intensiever grondgebruik in combinatie met een hogere eindwaarde), maar de totale ruimtebehoefte zal als het gaat om de teelt niet gaan toenemen. Er lijkt qua teelt en productie wel een verschuiving plaats te vinden naar Greenports met veel ruimte voor grootschalige investeringen (zoals Noord-Holland Noord), alsook de satellietgebieden buiten de 6 Greenports en bedrijfslocaties in het buitenland.
  - b. Het logistieke netwerk zal verder veranderen in al haar geledingen. Dit is uiterst cruciaal en ook noodzakelijk omdat niet alleen de Greenports met de Mainports moeten worden verbonden, maar ook de Greenports onderling en de satellietgebieden. Dit vraagt om meer ruimte voor en integratie met logistieke functies. De omvang hiervan is nu nog moeilijk in te schatten. Op basis van gesprekken met marktpartijen wordt verwacht dat die wel kunnen worden opgevangen in de huidige beschikbare bedrijventerreinen in de Greenports.
  - c. Er zal steeds meer worden samengewerkt tussen de Greenports onderling. Soms om massa te creëren voor bijvoorbeeld synchronodale verbindingen, soms om uitwisseling tussen bedrijven te verbeteren

**C     *Richting geven aan het Greenport 3.0 concept (kritische succesfactor 4 en 6)***

12. Wat is nodig om dit netwerk (verder uit) te bouwen:
- a. Projecten en maatregelen in het ruimtelijke domein moeten meer gepositioneerd worden vanuit het perspectief van het gecombineerde netwerk (denk aan Coolport, Perishable Hub) en een collectieve aanpak, waarbij meer gebruik wordt gemaakt van elkaars krachten en specialisaties.
  - b. Daarbij moeten de continentale draaischijven en specifieke productiegebieden beter worden aangesloten op de intercontinentale draaischijven waar het gaat om substantiële versstromen. Dit vereist samenwerking en bundeling van stromen, het tegengaan van lege transporten en een regisseur die de transporten orkestreert.
  - c. Een overheidsbeleid dat meer samenhang kent voor de Greenports en Mainports ten opzichte van elkaar om de concurrentiekracht te vergroten.
  - d. Een handelingsperspectief dat als vervolgentwikkeling van het eerdere advies 'Vitaal Tuinbouwcluster 2040' uit 2010 meer uitgaat van cross-sectorale en intensieve samenwerking tussen initiërende private partijen met nieuwe initiatieven en overheden die daarvoor goede randvoorwaarden kunnen creëren.
  - e. Daarnaast speelt een drietal aspecten een belangrijke rol voor de toekomstige kracht van de concurrentiepositie van de sectoren in de randvoorwaardelijke sfeer:
    - i. Energie

- Korte termijn (open) warmte/E-netten (icm CO<sub>2</sub>) en op de langere termijn erop inzetten om vraag en aanbod dicht bij elkaar lokaliseren.
    - ii. Innovatie en de stad (zie punt 13)
    - iii. Fytosanitair
      - Er worden al veel zaken opgepakt in lopende onderzoeken en trajecten.
      - Twee punten die aanvullend daarop aandacht vergen: (1) verruiming van openingstijden/beschikbaarheid 24/7 en (2) de mogelijkheid te komen tot een aantal joint inspection centers in het versnetwerk .
13. Het innovatievermogen is van cruciaal belang voor de Greenports om de concurrentiepositie te behouden. Gebleken is dat deze innovatie deels binnen bedrijven plaatsvindt en of op specifieke kennislocaties (bijv. greenport campussen, maar vooral ook in Wageningen). De vraag is echter hoe we dit verder kunnen bevorderen. Hiervoor zijn 5 verschillende typen infrastructuur van belang, te weten:
- a. Fysieke infrastructuur
  - b. Kennis- en onderwijsinfrastructuur
  - c. Sociale infrastructuur
  - d. ICT infrastructuur
  - e. Energie infrastructuur

Op basis van deze 5 typen infrastructuur is er vooralsnog geen eenduidige aanpak naar voren gekomen om innovaties ruimtelijk pro-actief te stimuleren of meer regie te hebben op het laten landen ervan. Dit is afhankelijk van een samenloop van omstandigheden. Het gaat er meer om dat goede initiatieven worden ondersteund en niet worden belemmerd. Omdat de 5 typen infrastructuur vooral samen komen in een stedelijke omgeving, bevestigt dit het beeld dat een goede koppeling met de stad van doorslaggevend belang is. Dit pleit voor meer verwevenheid tussen de Greenports en de stad. De 'traditionele' ruimtelijke indeling tussen stad en Greenports, die vanwege ruimtebeslag en hinder waren uitgeplaatst, verandert daardoor. Strikte scheiding van functies is steeds minder nodig én wenselijk. Hiermee is uiting gegeven aan de uitwerking van kritische succesfactor 4, de rol van de stad.

14. Er wordt al veel ondernomen door de betrokken partijen zo is gebleken. Er wordt in een enorm tempo invulling gegeven aan kritische succesfactor 6 (die inging op de endogene kracht van de Greenports). Er is al een groot aantal projecten en maatregelen gedetecteerd , de komende tijd is vooral behoefte aan het positioneren van de projecten (en zo nodig het bedenken van nieuwe projecten) in dit nieuwe integrale beleidsconcept.

## **Blok A: Korte toelichting uitkomsten Fase 1**

### **A1 Vertrekpunt: versterking van de concurrentiekracht van de Greenports en de mainports**

**Twee topsectoren gebroederlijk naast elkaar.** Nederland en haar positie in de mondiale economie verandert in een hoog tempo en de functies van de Greenports en ook de Mainports veranderen daarin mee. Voor de tuinbouw geldt dat we een wereldspeler zijn en dat willen blijven! Naast het telen van mooie producten zijn de internationale handels en logistieke functies daar steeds meer doorslaggevend. De Nederlandse logistieke sector behoort met de beide Mainports ook al jaren tot de mondiale top 5 van de wereld. De vertakkingen met andere sectoren worden steeds groter maar misschien wel het meest zichtbaar met de brede agrosector (tuinbouw, agrologistiek etc). Versvervoer is integraal onderdeel geworden van internationale waardeketens die steeds meer door de internationale handel, de logistiek en met name de retailbedrijven worden bepaald. Daarom groeien deze twee ports steeds meer naar elkaar toe.

#### **Maar kunnen we ze beter laten renderen?**

*“Het versterken van de mondiale regiefunctie van de Greenports en het verbinden van de Greenports aan de Mainports Rotterdam en Schiphol door een geïntegreerd logistiek netwerk.”* Deze doelstelling is november 2013 vastgesteld in de Adaptieve gebiedsagenda Zuidelijke Randstad (AAZR). De Zuidvleugel huisvest 3 van de 6 Greenports, maar deze doelstelling heeft een nationale relevantie en strekking. Daarom is in het Bestuurlijk Overleg MIRT in 2014 door Rijk en regio besloten om een gezamenlijk onderzoek uit te voeren naar het veranderende (logistiek) ruimtegebruik in de Greenports, met inbegrip van de verwachte tendens tot een steeds innigere samenwerking tussen Greenports en de Mainports Rotterdam en Schiphol binnen (internationale) vers- en sierteeltketens.

Het MIRT-onderzoek richt zich op het detecteren van kansen daartoe vanuit ruimtegebruik, clustering en logistieke netwerken, die kunnen worden vertaald in het beleidsconcept voor de Greenports i.s.m. de Mainports. Vervolgens is de aandacht gericht op het op basis daarvan formuleren van een door overheden en bedrijven gedragen ruimtelijk-economische agenda voor de korte en de middellange termijn (als referentiejaar is gekozen voor 2026). Ook zullen projecten en acties worden benoemd die hierin passen (per regio), die al worden ondernomen door de diverse ketenpartijen en of die op stapel staan en ondersteuning zouden kunnen gebruiken.

#### **De belangrijke positie van de tuinbouw kort geïllustreerd.**

Nederland is het tweede agrarisch exportland in de wereld (land- en tuinbouw samen), achter de VS maar voor Duitsland, Brazilië, Frankrijk en China. In 2015 bedroeg de waarde van de Nederlandse export van agrarische producten €82,4 miljard (bron: diversen, o.a. Provincie Zuid-Holland). Dit is bijna 19 procent van de totale Nederlandse export. De toegevoegde waarde die het totale Nederlandse agrocomplex (productie en de daarmee samenhangende handel en industrie) genereert, bedraagt zo'n 48 miljard per jaar.

De huidige toppositie van Nederland als productie- en handelsland voor vers- en sierproducten is het resultaat van enerzijds groei, schaalvergroting en innovatie waardoor de effi-



ciency van productie hoog is en anderzijds de hoogwaardige kwaliteit van het Nederlandse product dankzij jarenlange inzet op innovatie en vernieuwing. Daarnaast draagt het efficiënte logistieke systeem in Nederland bij aan relatief lage transportkosten. We functioneren onder andere als Europese draaischijf voor de wereldwijde handel en logistieke waardedoelvoeging van versproducten.

### **Veranderingen zijn gaande**

Een steeds groter deel van de activiteiten in de productiekolom is gerelateerd aan de import, doorvoer en export van versstromen. Dit aandeel wordt steeds groter ten opzichte van de eigen productie. Voor de tuinbouw is dat in 2016 ruim 16 miljard exportwaarde (in 2006 ruim 11 mld) ten opzichte van 8 miljard aan eigen productie (in 2006 6,5mld). Van iedere euro toegevoegde waarde is nu 70 tot 73 cent te danken aan opbrengsten uit import en export. De export van bloemen & planten (€8,3 mld.), groenten (€6,2 mld.) en fruit (4,8 mld.) vormt een belangrijke basis voor de Nederlandse toppositie.

De Coalitie Herstructurering en Ontwikkeling Tuinbouw (HOT) zet zich in voor een duurzame herstructurering van de glastuinbouw. Naast fysieke herstructurering neemt coalitie HOT thema's zoals energie, infrastructuur, GMO en mededinging mee in haar aanpak ter vitalisering van de glastuinbouw.

Sinds de Nota Ruimte (2004) zijn in Nederland zes gebieden geïdentificeerd waar deze activiteiten grootschalig plaatsvinden: Westland/Oostland, Noord-Holland-Noord, Venlo, Aalsmeer, Duin- en Bollenstreek en Boskoop. Naar analogie van de term Mainports worden deze regio's Greenports genoemd. Het zijn gespecialiseerde clusters van ondermeer teeltbedrijven, veilingen, handelshuizen, exporteurs, tuinbouwtoeleveranciers en onderzoekscentra. En daarmee knooppunten waar belangrijke verbindingen en stromen van activiteiten samenkomen en weer verspreiden, net als dat bij de Mainports het geval is.

### **Hoe bereiken we meer rendement uit de onderlinge verwevenheid?**

Nederland beschikt met de combinatie van Greenports en twee Mainports over een goede uitgangspositie om haar concurrentiekracht verder te versterken. Maar voor beide sectoren is dit geen automatisme. Voor de tuinbouw geldt dat de toenemende rol van import en export vraagt om blijvend na te denken over wat er nodig is om hier in de toekomst meer rendement uit te halen. Het verbinden via het logistieke kernnet van de Mainports met de Greenports gaat een belangrijke voorwaarde worden en zorgt ervoor dat de Greenports optimaal kunnen profiteren van de sterke mondiale positie van Rotterdam en Schiphol. Voor de logistiek geldt dat concurrenten in West Europa ook niet stil zitten en dat ook andere werelddelen op komen zetten. Nieuwe spelers betreden 'onze' markt en ketens worden steeds complexer.

## **A2 Urgentie: waarom doen we dit?**

### **De concurrentiepositie breder bekeken**

De internationale concurrentie vindt plaats tegen de achtergrond van een aantal brede maatschappelijke ontwikkelingen:

- Bedrijven opereren steeds meer in een mondiaal krachtenveld. Dit vergt ondernemerskracht maar ook het vermogen om door samenwerking innovaties door te voeren en de unieke positie te behouden. De posities van bedrijven veranderen hierdoor omdat ze steeds meer deel uitmaken van een groter internationaal netwerk.
- In relatie tot het voorgaande ontwikkelen ruimtelijk-economische netwerken zich steeds meer door te schakelen tussen enerzijds de schaalniveaus (inter)nationaal-regionaal-lokaal en op gebieden waar (top)sectoren meer met elkaar interacteren (respectievelijk borrowed size en - strenght);
- We zien mede hierdoor steeds meer het toenemende belang ontstaan van publiek-private allianties waarmee overheden de juiste randvoorwaarden aan kunnen leveren waarmee de (heftige) dynamiek van de markt optimaal kan worden ingezet.

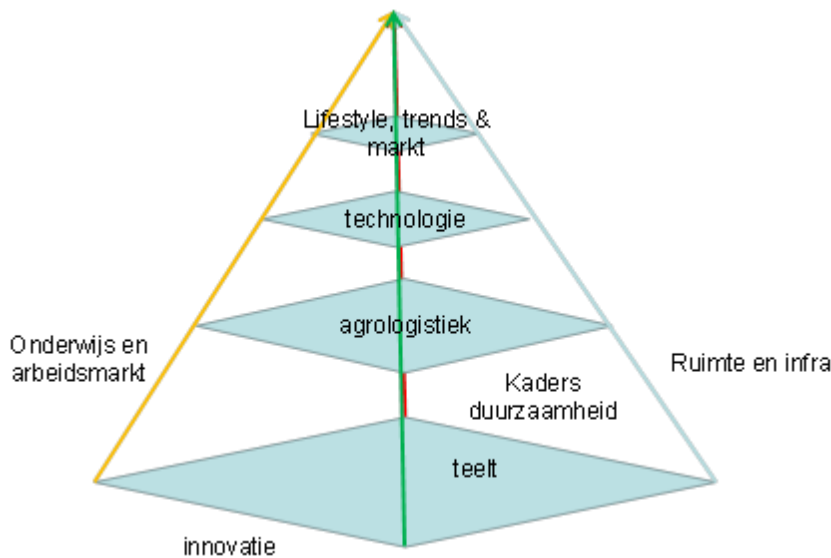
Sectoren die een voorsprong nemen (of gegund krijgen) en kunnen aansluiten bij deze ontwikkelingen zullen een concurrentievoordeel hebben: nieuwe verdienmodellen ontstaan, het handelingsvermogen neemt toe, export van innovaties en aantrekkelijke vestigingsplaatsen voor nieuwe bedrijven/instellingen ontstaan.

### **Wat betekent dit voor de tuinbouw?**

De huidige topositie van Nederland is daarbij geen gegeven. De genoemde trends en ontwikkelingen hebben ingrijpende (bedrijfseconomische) gevolgen voor de Nederlandse versketens. In reactie hierop zijn op individueel bedrijfsniveau drie majeure ontwikkelingen zichtbaar:

- Schaalvergroting en opschaling naar bovenregionale samenwerking en krachtenbundeling. Zo knopen bedrijven relaties aan met partners van buiten de eigen regio en werken zij met nevenvestigingen in andere gebieden;
- Het profiel van bedrijven verandert door andere of aanvullende activiteiten te gaan verrichten. We noemen dit ook wel 'blurring' of ketenintegratie. Telers en kwekers ontwikkelen zich meer tot handelskweker, integrator of toeleverancier. In die nieuwe verdienmodellen is productie nog wel een basisvoorwaarde, maar niet meer het enige doel, meer toegevoegde waarde kunnen realiseren staat voorop;
- Waar voorheen hoofdzakelijk productie maar ook handel de belangrijkste activiteiten waren in Greenports en versketens, zitten nieuwe verdiencapaciteiten hoger in de waarde piramide. Deze zijn meer gericht op nieuwe voedingsconcepten, internationale kennis en kunde op gezondheid, life-style en het welbevinden van mensen.

Onderstaande figuur illustreert dit:



Bron: diversen, bewerkt tijdens het onderzoek MIRT Greenports en de samenwerking met de Mainports Fase 1

Dit leidt tot transitie van ketens en kerngebieden met naast economische ook ruimtelijke en logistieke consequenties. Deze transitie vragen om andere ruimtelijke en economische profielen en strategieën. Zo gaat het in de glastuinbouw niet meer om herstructurering (een oude kas vervangen door een nieuwe), maar om modernisering en integrale gebiedsontwikkeling. Hierbij spelen nieuwe locatiefactoren een rol, zoals kavels met beschikbaarheid van afdoende (rest)warmte en energie en mogelijkheden voor cross-overs met andere (top)sectoren en wetenschapsinstellingen die vooral in steden gevestigd zijn.

Daarnaast spelen er ook opgaven vanuit logistiek perspectief. Dit zijn vraagstukken ten aanzien van het verduurzamen van ketens en de wijze waarop versproducten via een logistiek samenhangend systeem effectief en duurzaam vervoerd kunnen worden. Gelet op de draaischijffunctie spelen de Mainports daarin een cruciale rol via schaalomvang, bundelingsmogelijkheden en mogelijkheden voor modal shift.

### **Naar een nieuw beleidsconcept?**

De genoemde transitie zijn steeds meer zichtbaar bij de grote en/of voorloper bedrijven. Ook de oprichting van een bedrijvenplatform als "Green meets Ports", waarin 30 topondernemers uit diverse sectoren in beide 'ports' met elkaar concrete projecten ontwikkelen, is daar een treffend voorbeeld van. Op beleidsniveau is die transitie nog beperkt waarneembaar.

De beleidsconcepten van Greenport en Mainport staan nog relatief naast elkaar in plaats van dat ze elkaar overlappen en meerwaarde voor elkaar opleveren. De Mainports en Greenports worden vaak, tezamen met de Brainport Eindhoven en nieuwe Digi-port Amsterdam, als opsomming achter elkaar genoemd in plaats van dat ze in verbinding met elkaar worden gebracht. In de strategische documenten van het Havenbedrijf Rotterdam is pas sinds kort aandacht voor de Greenports en dit geldt ook andersom.

Hetzelfde geldt ook voor specifiek het Greenportbeleid. Dit beleid gaat uit 6 individueel benoemde tuinbouwgebieden (clusters), waarvan de afbakening sterk op teeltgebieden is georiënteerd. Daarmee wordt de term geassocieerd met een (beperkte) locatie, nl. Boskoop, de kop van Noord-Holland of het Westland, etc. Dit sluit steeds minder aan bij de opkomende netwerkgedachte achter borrowed size en bij de kritische succesfactoren die naar voren zijn gekomen in de vele gesprekken met het bedrijfsleven.

### **A3    *Uitkomsten uit Fase1: 6 Kritische succesfactoren***

**Kritische succesfactoren.** In de tussentijdse resultaten van het MIRT onderzoek (november 2015) zijn zes kritische succesfactoren geïdentificeerd om op een slimme manier met logistieke/ruimtelijke ontwikkelingen om te gaan. Deze zijn in de tussentijdse rapportage uitgebreid omschreven en worden in deze koersnotitie kort herhaald. Opgemerkt wordt dat deze kritische succesfactoren gebaseerd zijn op een groot aantal interviews en sessies met bedrijven, overheden, Greenportmanagers, de Mainports en overige stakeholders..Daarom hechten we er veel waarde aan:

1. Bouw voor het behoud van de internationale kracht aan een nieuw Greenport concept, een zogenaamd Greenport 3.0, gebaseerd op ketens en netwerken en verweven met de mainports. Het gaat om het gezamenlijk potentieel en niet om individuele clusters. Kortom, één versnetwerk van nationaal belang. Dit betekent concreet dat niet meer gesproken wordt van 6 nationale Greenports, maar van het netwerk "Greenport Holland". Dit bestaat uit een samenstel van Greenports en de verschillende (opkomende) teeltgebieden en Valleys (Food Valley, Seed Valley, etc.).
2. Identificeer en investeer in een aantal speerpuntgebieden voor het versterken van de relatie tussen Greenports en Mainport. Dit zijn locaties waar werk wordt gemaakt van bundeling, innovatie en optimalisering met behulp van ICT en het stroomlijnen van procedures van fytosanitaire controle, toezicht en keuringen.
3. Hieraan gekoppeld: Zet in de toplocaties meer in op een aantal fysieke en virtuele synchronomodale hubs met real life en digitale verbindingen. Vanuit ruimtelijk perspectief betekent dit, dat kerngebieden ten aanzien van de Nederlandse draaischijffunctie gelegen zullen zijn op locaties waar productie- en handelsfuncties elkaar ontmoeten c.q. ruimtelijk overlappen. In het bijzonder Westland/Oostland, Aalsmeer en Venlo hebben deze karakteristiek. In de andere Greenports is de productiefunctie dominant en ligt de focus ten aanzien van ontwikkeling van het vestigingsklimaat op een verbeterde ontsluiting en het zorgdragen van een goede aantakking op het netwerk .
4. Betrek de stad als onderdeel van het nieuwe Greenport netwerk concept. Het winnen van de internationale concurrentiestrijd op productiekosten is voor Nederland op lange termijn geen realistische strategie. Door innovatief en vernieuwend te zijn en in te zetten op hoogwaardige activiteiten zal een onderscheidende marktpositie ontwikkeld moeten worden. De stad speelt hierbij een belangrijke rol als facilitator en aanjager van innovatie.
5. Accelereer herstructurering en modernisering in de glastuinbouw in combinatie met innovatie, energie/warmte en water. De aanwezigheid van de juiste ruimtelijke

randvoorwaarden en een aantrekkelijk innovatieklimaat is essentieel voor krachtige Greenports. Concreet betekent dit onder meer inzet op de realisatie van grotere kavels, aanpak van knelpunten rond verzilting en verdroging en slim gebruik van restwarmte, aardwarmte in combinatie met CO<sub>2</sub> om telers op duurzame wijze te voorzien van deze productie inputs.

6. Maak gebruik van de kracht van ondernemers en de verbeterpunten van de Greenports en de Mainports. Het zijn bedrijven en ondernemers die veranderingen veroorzaken en de vervoersrelaties vormgeven. Door slim gebruik te maken van hun inbreng kunnen Rijk en regio gericht transformeren, faciliteren en stimuleren om de versketens te versterken. Daarbij kan de ruimtelijke ordening concurrentievoordelen opleveren door goede randvoorwaarden te scheppen.

Inzet op deze zes factoren zou moeten leiden tot een samenhangend netwerk Greenports - Mainports waarbij de internationale draaischijffunctie van Nederland ten aanzien van vervoersketens op excellente wijze wordt geborgd, gezamenlijke ketens en netwerken ontstaan, synchromodale locaties beschikbaar zijn voor transport en logistiek en aandacht is voor datadekking middels een informatieplatform.

Het ondernemersplatform Green meets Port waarin topondernemers uit de primaire productie, handel en logistiek plaatsnemen is plaats van discussie over de vele veranderingen die versketens treffen. Deze worden als adviezen doorgegeven aan diverse overlegtafels die bestaan in de 'werelden' van de Greenports en de Mainports. Op deze wijze wordt op slimme wijze gebruik gemaakt van kennis en kracht van ondernemers uit versketens om de Greenports en Mainports te versterken.

## Blok B: Toetsen, verdiepen en richting geven aan het Greenport 3.0 beleidsconcept

### B1 Greenport 3.0: wat behelst het?

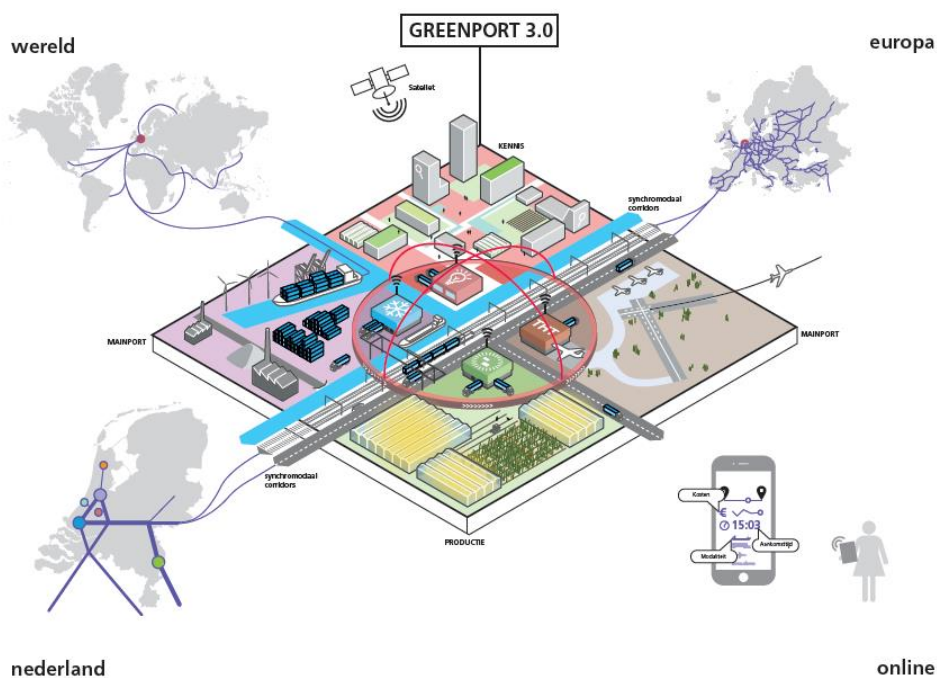
Naar een Greenport 3.0 op basis van de onderlinge samenhang en ook de samenhang met de Mainports. De 2<sup>e</sup> fase van het MIRT onderzoek is gestart met het uiteenraffen en verduidelijken van het Greenport 3.0 concept. Vervolgens heeft een toetsing plaats gevonden.

Een korte uitleg volgt hieronder.

De kracht van de Greenports komt in toenemende mate voort uit ketens en netwerken die de huidige clusters met regionale productiegebieden en toegevoegde waarde activiteiten overstijgen. Naast een schielsprong betekent dit dat een Greenport 3.0 concept moet bestaan uit een logisch samenhangend netwerk van productie, handel, logistiek, dienstverlening en R&D.

De oplopende internationalisering van versketens -zie de groei van import en export van versproducten- maakt bovendien dat de Mainports een steeds belangrijkere schakel vormen in de logistiek van versketens. Om de internationale concurrentiepositie van de Greenports te versterken is gebundelde kracht van de gezamenlijke Greenports, in samenhang met de Mainports Rotterdam en Schiphol essentieel.

Figuur Schematische weergave Greenport 3.0 concept



Bron: Greenports en de wisselwerking met de Mainports: Tussentijdse bevindingen MIRT onderzoek.

### Hoe ziet het netwerk er uit?

In Greenport 3.0 gaat het om het collectief van productielocaties, handelslocaties, logistieke verwerkingslocaties en de functionele en fysieke verbindingen daartussen; het vervoer binnen Nederland, continentaal vervoer binnen Europa en maritiem vervoer intercontinentaal via de haven en luchtvracht intercontinentaal via Schiphol. Vanuit de huidige praktijk leidt dit tot:

Greenport Aalsmeer en de Schiphol Group hebben -mede op basis van drie discussieavonden met ondernemers en experts- gezamenlijk het manifest 'Regio Aalsmeer-Schiphol als Preferred Flower Hub' gepubliceerd waarin acties zijn opgenomen om de (logistieke) sierteeltketen in de regio Aalsmeer-Schiphol te versterken.

Van		Naar
Eigenstandige clusters	➔	Keten en netwerkkracht
Productie- en handelsgedreven	➔	Kennisgedreven en gericht op toegevoegde waarde
Naast de mainport en de stad	➔	Synergie met de mainport en stad
Greenports in Holland	➔	Netwerk Holland
1000 bloemen bloeien	➔	Kiezen vanuit de meerwaarde voor het netwerk

bron: MIRT onderzoek Fase 1 en Fase 2

Daarbij blijft teelt een belangrijke voorwaardelijke pijler (productie begint met telen), maar is het niet meer de enige pijler in het concept. De Nederlandse productie krijgt een steeds hoogwaardiger karakter en de productie intensiteit (waarde) groeit. Kennis en innovatie zullen de komende jaren aan belang winnen. Het besef dat Nederland op lange termijn de internationale concurrentie sec op productiekosten niet gaat winnen, begint steeds breder door te dringen. Door innovatief en vernieuwend te zijn en in te zetten op hoogwaardige activiteiten zal de onderscheidende marktpositie verder ontwikkeld moeten worden. Hierbij speelt de stad in toenemende mate een rol als locatie waar burgers, bedrijven, kennisinstellingen en overheden elkaar ontmoeten en profiteren van elkaars kennis en creativiteit.

Handels- en logistieke activiteiten hebben de afgelopen jaren een stevige groei doorgemaakt en zorgen er voor dat Nederland kan functioneren als internationale draaischijf voor versproducten. Het jaarrond kunnen leveren van een volledig assortiment, door de combinatie eigen product - importproduct, is hiervoor essentieel.

De Mainports Rotterdam en Schiphol zijn de grote logistieke knooppunten voor inkomende en uitgaande stromen versproducten. De Mainports vormen hiermee een belangrijke vestigingsfactor voor het groeiend aantal handels- en logistieke Greenportbedrijven, die in vele gevallen ruimtelijk geclusterd voorkomen in nabijheid van de Mainports.

Synchromodale knooppunten waar verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistieke dienstverlener ingezet kunnen worden zijn essentieel om bun-

deling van (verse) lading -en daarmee efficiënt transport- te kunnen faciliteren. Hierbij is aandacht vereist voor de digitale infrastructuur, omdat complete, eenduidige informatie het mogelijkmaakt om (transport)planningen flexibeler en robuuster te organiseren.

De vervlechting tussen de Greenports en de Mainports en aan de andere kant tussen de Greenports onderling vragen om een ander ruimtelijk en logistiek patroon. Er is geen sprake meer van afzonderlijke ports, maar veel meer van een ingenieus geïntegreerd logistiek netwerk.

In dit netwerk spelen alle locaties (Greenports en satellietgebieden), de onderlinge verbindingen en alle vervoersmodaliteiten een rol. Uit de verdieping die in de tweede fase heeft plaats gevonden blijkt dat het logistieke economische netwerk drie geleidingen kent die met elkaar dit netwerk vormen (zie onderdeel C3).

Met de ontwikkeling van Cool Port wordt een synchromodale hub gerealiseerd voor op-/overslag en distributie van gekoelde lading in reefercontainers. Dit is van groot belang voor de toekomst van de Nederlandse versketens wat wordt onderstreept door commitment van toonaangevende bedrijven zoals Kloosterboer (logistieke dienstverlening voor temperatuur gecontroleerde voedselproducten) en Total Produce (import van overzees fruit).

### En waar zit de winst?

In 3.0 ligt de focus op het gezamenlijk potentieel. De opschaling naar ketens en netwerken overstijgt de huidige regionale clusters. De complementaire eigenschappen van gebieden worden meer leidend in de verdere ruimtelijke ontwikkeling. In dit netwerk spelen alle Greenports een specifieke rol vanuit de eigen kracht en specialisatie. Het is de uitdaging om binnen het netwerk die speerpunten met de andere krachten te verbinden. Maar dit betekent ook dat niet alle plannen en initiatieven overal even veel rendement zullen hebben. Het concurrerend worden op de specialisatie van de buurman levert per saldo minder op dan zorgen dat je daar goed op bent aangehaakt. Delen is het nieuwe ontwikkelen.

In het kader van het project Duurzame Agrologistiek heeft Greenport Boskoop onderzoek verricht naar de kansen voor collectief transport. Daarnaast is gekeken naar andere mogelijkheden om het transport in de regio efficiënter te maken. Op deze wijze werkt Greenport Boskoop stap voor stap aan het verbeteren en verduurzamen van de regionale agrologistiek.

Het Greenport 3.0 concept biedt de volgende toegevoegde waarde aan de Greenports en de Mainports Rotterdam en Schiphol:

- Voor de Greenports: een mogelijkheid om naast de traditionele productieactiviteiten de positie als handels- en logistiek knooppunt voor versproducten verder te ontwikkelen in een internationaal krachtenveld. Gezien de forse groei van import- en exportstromen is dit een essentiële (rand)voorwaarde voor bedrijven om een breed assortiment te kunnen blijven bieden (het zogenaamde “one-stop-ketenarrangement”).
- Voor beide Mainports geldt dat ze hiermee concreet invulling kunnen geven aan de accentverschuiving van de mainports als *doel* naar een meer faciliterende rol (*middel*) in een groter netwerk van sectoren en daarmee hun belang voor de Nederlandse economie als geheel vergroten.



- Voor de Mainport Rotterdam: naast de traditionele focus op bulk- (o.a. ruwe olie en olieproducten) en containeroverslag biedt het Greenport 3.0 concept mogelijkheden om de haven te positioneren als nr.1 versknooppunt van Europa met relatief veel activiteiten met een hogere toegevoegde waarde.
- Voor de Mainport Schiphol: in het bijzonder voor sierteeltproducten speelt Schiphol een belangrijke rol als hub voor inkomende en uitgaande stromen. Met het Greenport 3.0 concept wordt deze positie erkend en daarnaast kan Schiphol zich profileren als Preferred Flower Hub voor Noordwest-Europa. Hiertoe heeft zij samen met Greenport Aalsmeer reeds een manifest opgesteld.

## **B2 Toetsing van het concept**

Gestart is met het toetsen van de 'wiebertjes' gedachte, waarbij traditionele tuinbouwgebieden steeds meer integrale ontwikkel- en verhandellocaties worden met vertakkingen naar andere Greenports, de Mainports en nationale en internationale bestemmingen). Bij het toetsen ging het vooral om het idee zelf, de ruimtelijke implicaties en de effecten op het logistieke systeem. Daarbij is de volgende werkwijze gehanteerd:

- Analyseren van de opbouw en bedrijfsstructuur van afzonderlijke Greenports om daarmee tot een typologie van de Greenports te komen.
- In beeld brengen impact van trends en ontwikkelingen op afzonderlijke Greenports. Wat is bijvoorbeeld de verwachting ten aanzien van de ontwikkeling van het teelt-areaal? Welke bedrijventerreinen zijn naar de toekomst toe goed gepositioneerd en welke minder?
- Verdiepen relaties tussen de verschillende Greenports, tussen Greenports en Mainports en de verhouding Greenport - stad. Hoe omvangrijk zijn bijvoorbeeld de vervoersstromen (volumes) die vervoerd worden tussen de afzonderlijke Greenports en de Mainports?
- Impactanalyse: voortbouwende op voorgaande onderdelen wordt inzicht geboden op de (verwachte) ruimtelijke en infrastructurele vraag.

**Productievolumes zullen gaan groeien.** Op basis van statistieken en gesprekken met de Greenports, de Greenports managers en enkele toonaangevende bedrijven per Greenport wordt voorspeld dat de totale toegevoegde waarde van de Nederlandse Greenports de komende jaren verder zal stijgen. Deels zal dit plaatsvinden door een efficiëntere productie (teelttechnieken) maar ook door een groeiende rol van toegevoegde waarde activiteiten (handel, logistiek, waarde toevoegingen, veredelingsactiviteiten en cross overs). Kortom de toegevoegde waarde per vierkante meter, per eenheid product en aan de geïmporteerde stromen groeit. Nederland functioneert al als draaischijf voor mondiale versstromen en bovenstaande ontwikkelingen zullen die draaischijffunctie vergroten. Onderstaande kaartbeelden laten dit zien voor de huidige situatie (2016) en de verwachtingen voor de toekomst (2026).

## Leeswijzer kaarten volgende pagina's

### De kaart van Nederland

Links: importstromen in euro's. Elke kleur staat voor een productgroep. De iconen geven de modaliteiten van de importstromen weer (weg, lucht, water). De stippelijntjes zijn groeilijnen voor 2016 en 2026. Zie daarvoor ook de kaarten van die jaren. Rechts: exportstromen op dezelfde wijze weergegeven als importstromen. Midden: cirkel geeft per productgroep de productiewaarde weer in euro's van in Nederland geteeld product.

Cijfers: cijfers 1 tot en met 6 staan voor de verschillende Greenports. Omvang van de bol geeft de omvang van de betreffende Greenport weer. Ook de satellietgebieden zijn weergegeven. Per satellietgebied is weergegeven met welke Greenport de belangrijkste relatie is. Voorbeeld bij Zundert staat '4'. Dit geeft aan dat Zundert vooral relatie heeft met Boskoop. Het relatienetwerk wordt weergegeven met de verbindende 'lijnen'.



### Figuren onderaan pagina per Greenport

Per Greenport zijn import, productie- en exportwaarde in euro's weergegeven. Elke kleur staat voor een productgroep. Per Greenport is het relatieve belang van productie, de draaischijf, de beide Mainports en 'de stad' weergegeven.

Bron: onderzoek tweede deel MIRT, prijspeil 2016

# 2016

## WAARDESTROMEN

### WAARDESTROMEN IN EURO

- vruchtgroente
- overige verse groente
- snijbloemen
- potplanten
- bloembollen
- boomkwekerij producten
- fruit
- paddestoelen

### MODALITEIT

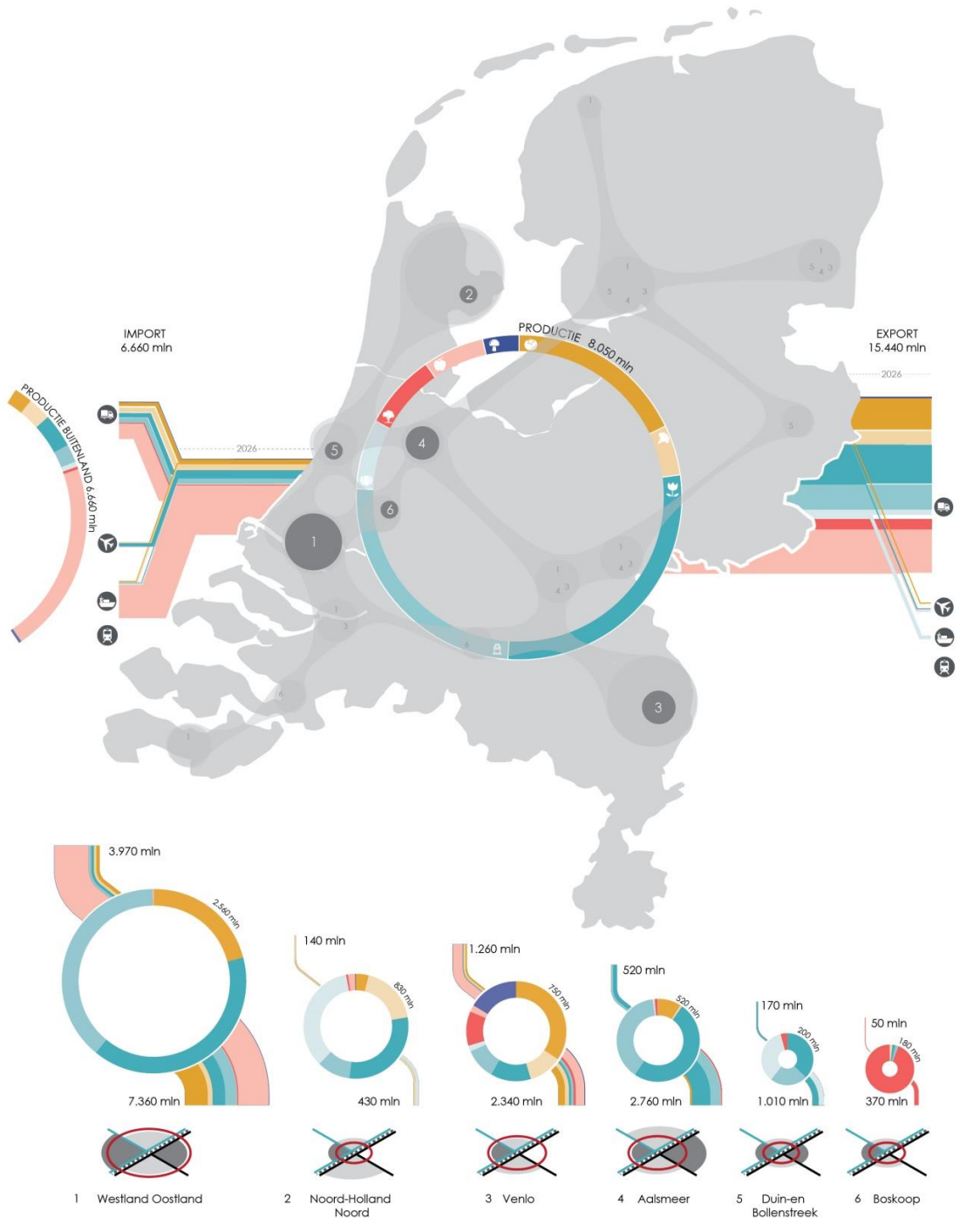
- weg
- lucht
- water(diepzee)
- spoor

### 1 greenport

- productie gebied

### RELATIEVE BELANG VAN:

- mainport zeehaven
- stad
- mainport luchthaven
- draaischijf-functie
- teelt



# 2026

## WAARDESTROMEN

### WAARDESTROMEN IN EURO

- vruchtgroente
- overige verse groente
- snijbloemen
- potplanten
- bloembollen
- boomkwekerij producten
- fruit
- paddestoelen

### MODALITEIT

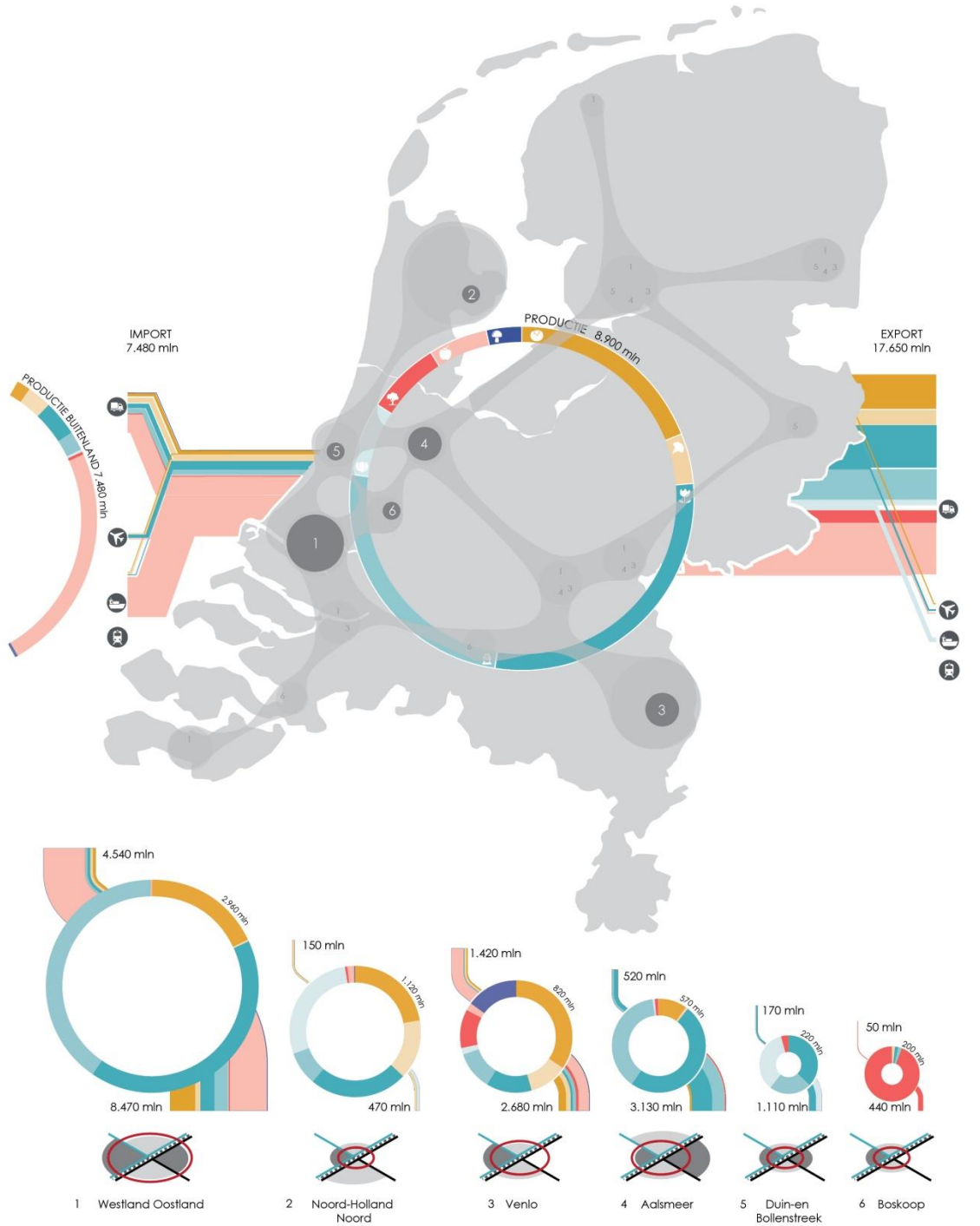
- weg
- lucht
- water(diepzee)
- spoor

### 1 greenport

- productie gebied

### RELATIEVE BELANG VAN:

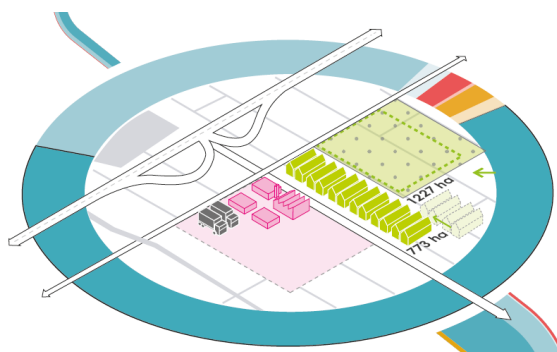
- stad
- mainport zeehaven
- mainport luchthaven
- draaischijf-feelt



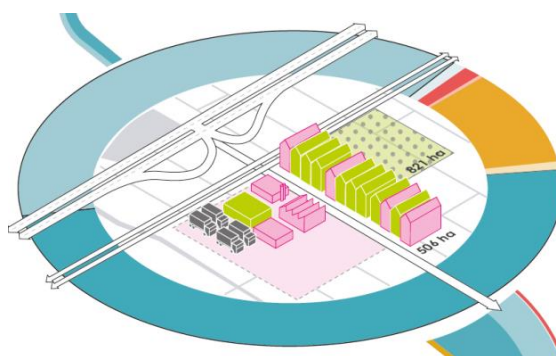
**Dit leidt op nationaal niveau niet tot een groter ruimtebeslag als het gaat om teelt.** Alle partijen zijn het er over eens dat meer volume, meer handel, een grotere import en meer verwerking weliswaar leidt tot meer activiteiten, maar niet noodzakelijkerwijs tot meer behoefte aan bedrijfsruimte. Naast vernieuwende technieken en meer doen met dezelfde ruimte zullen veel spelers ook naar grondposities elders kijken (meer en meer in een internationaal krachtenveld). Dit is een belangrijke conclusie uit het onderzoek van Flor Partners. Er hoeft niet zozeer nog meer ruimte toegevoegd te worden, wel moet er gekeken worden naar een slimme invulling van de bestaande opties.

Onderstaande figuren uit het rapport van Florpartners en Posad ondersteunen dit beeld.

*Situatie in 2006 (indicatief)*



*Verwachte situatie in 2026*



In het rapport van Florpartners en Posad vinden we terug dat partijen verwachten dat een (weliswaar lichte) daling in het totale benodigde teeltareaal zich verder door zal gaan zetten. De toegevoegde waarde zal wel verder stijgen door additionele toegevoegde waarde activiteiten (deels logistiek getint) en meer hoogwaardige productietechnieken. Daarbij wordt steeds meer onder gecontroleerde omstandigheden geteeld; met led-verlichting, gestapelde teeltlagen, via computergestuurde en geautomatiseerde processen en met besturing op afstand. Hiermee krijgt telen op termijn andere ruimtelijke verschijningsvormen die in meer gebouwtypes plaatsvinden dan nu primair in kassen of schermhallen. De toenemende aandacht voor vertical farming is daar een voorbeeld van.

De voedingstuinbouw zoekt soms nog wel ruimte, met name grotere kavels. Noord-Holland Noord en gebieden als Dinteloord en Terneuzen bieden deze ruimte. Voor sierteeltbedrijven is nabijheid van 'afzet' (of via de luchthaven toegang tot de internationale markten) essentieel.

Verder is 'het mogelijk maken van clusterversterkende activiteiten' op de bedrijventerreinen een onderwerp dat de overheden op de agenda zullen moeten plaatsen. Voor de teeltlocaties geldt hetzelfde vraagstuk, omdat daar eveneens meer toegevoegde waarde activiteiten plaatsvinden.

Onder druk van de internationale concurrentie zal een deel van de bedrijven kiezen voor schaalvergroting ter plekke (Noord-Holland Noord en de satellietgebieden bieden hiervoor ook opties), nog meer specialisatie (Boskoop en de Duin en Bollenstreek) of soms met voorstellen komen voor ruimtelijke investeringen in nieuwe locaties. Ook zal de discussie moeten worden gevoerd over een 'verbreding van functionele mogelijkheden' op bestaande terreinen gelet op het feit dat er steeds meer functiemenging gaat plaatsvinden naast de

discussie over het herstructureren en moderniseren van verouderde teeltgebieden (speelt in nagenoeg alle Greenports).

**Een logistiek versnetwerk ontstaat.** Op basis van deze bevindingen is een analyse uitgevoerd naar de vervoersstromen van en naar de Greenports. Hierbij is gekeken naar de totale volumes, de interacties tussen de Greenports onderling en de Greenports en de Mainports. Op basis van toegevoegde waarde cijfers, de vertaalslag naar tonnen en aannames over gemiddelde beladingsgraden hebben Florpartners en Buck een inschatting gemaakt van het aantal 'vrachtwagen equivalenten' per Greenport. Let wel, dit kunnen ook 'containers' zijn het gaat even om de vervoersvraag en -behoefte vanuit een Greenport. Het betreft een inschatting, want de bestaande statistieken geven hierin geen uitsluitel of registreren dit niet zodanig, dat ze op deze vraag antwoord kunnen geven. Op basis van deze analyses kunnen de volgende conclusies worden getrokken ten aanzien van het logistieke netwerk:

Het wegvervoer is en blijft de belangrijkste vervoersmodaliteit. De import laat een stijgend aandeel van de gecontaineriseerde goederen zien. Spoor speelt nauwelijks of geen rol en blijft buiten de statistieken op dit moment.

<b>Tonnage per modaliteit</b>					
<b>Import</b>	totaal	groente	sierteelt	bloembollen	fruit
Lucht	477.608	96.202	350.952	0	30.454
Weg	2.600.547	1.037.038	461.973	0	1.101.536
Water (deepsea)	2.761.843	223.766	62.463	24.000	2.451.614
<b>NL Totaal import</b>	<b>5.839.999</b>	<b>1.357.006</b>	<b>875.389</b>	<b>24.000</b>	<b>3.583.604</b>
<b>Export</b>	totaal	groente	sierteelt	bloembollen	fruit
Lucht	168.912	64.194	56.874	0	47.844
Weg	7.513.248	2.973.135	2.076.300	315.790	2.148.023
Water (deepsea)	240.000	0	0	240.000	0
<b>NL Totaal export</b>	<b>7.922.160</b>	<b>3.037.329</b>	<b>2.133.174</b>	<b>555.790</b>	<b>2.195.867</b>

Bron: FP/BCI (2016)

De Greenports WO en Venlo hebben de meeste vervoersmassa. Venlo onderhoudt al intermodale lijndiensten met Rotterdam, voor de Greenport WO geldt dat de Coolport, maar ook het initiatief in Hoek van Holland deze opties vergroot, overigens nog steeds primair voor de import. Ook de Greenport Aalsmeer heeft voldoende massa. Geredeneerd vanuit het wederzijds behalen van schaal- en synergievoordelen ligt het voor de hand dat andere Greenports vooral zouden moeten aanhaken bij bestaande lijndiensten waar goederen gecombineerd kunnen worden. Dit kan met name voor de groepen groenten en fruit. Voor de typische sierteelt Greenports, die vaak direct op de eindafnemers zijn gericht, is bundeling moeilijker. In alle gevallen geldt, dat ook nadrukkelijk gekeken dient te worden naar bundelingsopties wegvervoer en of bundelingsopties wegvervoer en een gezamenlijke lijndienst.

Voor het transport tussen de Greenports onderling blijft de modaliteit weg verreweg de belangrijkste modaliteit. Dit is goedkoop, snel en flexibel. Als dit ook in de toekomst doorzet vraagt dit mogelijk om daarvoor 'ongestoorde logistiek' mogelijk te maken.

Nieuwe vervoersconcepten (busdiensten, 'milkruns') sterk gestuurd op data zullen ontstaan. Samenwerking tussen partijen is daarbij een voorwaarde en tegelijkertijd een uitdaging. De overheid kan hierin faciliteren. Op knooppunten met veel massa is synchromodaal kansrijk. Rotterdam met Westland-Oostland en Venlo hebben die massa. Ook hier geldt samenwerking met andere Greenports en de Mainports als voorwaarde. De kansen voor synchromodaal vervoer voor Noord-Holland en met de Amsterdamse haven en die van Boskoop/Alphen aan de Rijn zijn nu nog beperkt. Datzelfde geldt nu nog voor Aalsmeer gelet op de omvang van de goederenstromen.

### **Topspelers zijn meer en meer bepalend.**

Greenports zijn van oudsher voornamelijk gekenmerkt door MKB. Echter, uit het onderzoek komt naar voren dat topspelers meer en meer aanwezig en bepalend zijn voor de ruimtelijke investeringen binnen dit cluster. In de huidige trend zien wij dat de structuur en infrastructuur in en tussen Greenports, maar ook in toenemende mate in relatie met de Mainports, steeds meer gedomineerd en bewogen wordt door een select aantal grote spelers. Spelers die zelf voldoende slagkracht hebben om ruimtelijke ontwikkeling mogelijk maken. Dit maakt een verschuiving zichtbaar van ruimtelijke sturing door overheden naar meer projectgericht ontwikkelen door deze kleine groep grote bedrijven. Voor overheden ligt hier wel een belangrijke faciliterende rol weggelegd.

Uit het onderzoek van Florpartners en Posad komt naar voren dat voor de topspelers een vestiging in het cluster voordelig kan zijn: ongestoorde logistiek, goede faciliteiten en een goed vestigingsklimaat zijn belangrijke voorwaarden om vervolgens in het cluster te blijven. Dit geldt met name voor de hoofdvestigingen van bedrijven. Die blijven vaak in de Greenports gevestigd. Specifieke productielocaties en dochterbedrijven vestigen zich steeds vaker elders in Nederland, Europa en zelfs wereldwijd.

De invloed van topspelers op ruimtelijke en logistieke vraagstukken groeit. De overheid zal de samenwerking met deze partijen moeten zoeken en meer een faciliterende rol in plaats van een initiërende rol moeten aannemen. Het adagium 'go with the flow' ontstaat. Overheden richten zich op het wegnemen van belemmeringen in bijvoorbeeld regelgeving en geven ontwikkelingen selectief een steuntje in de rug.

Op grond van deze constatering is het van belang om het bedrijfsleven en overheden aan elkaar gekoppeld te houden om een optimale slagkracht te ontwikkelen. Een gezamenlijk gedeelde strategie betreffende de relatie Greenport-Mainports, bijvoorbeeld als eindresultante van dit MIRT traject, kan hierbij helpen. Zeker, met een platform als Green meets Port dat mogelijkheden biedt voor overheden en bedrijfsleven om steeds meer via triple helix constructies samen op zoek te gaan naar de juiste investeringen en de juiste locaties daarvoor. Mogelijkerwijs kan hierbij naar affiniteit en afhankelijkheid gewerkt worden op basis van projecten/thema's. Als eerder opgemerkt kunnen ontwikkelaars en beleggers hierin ook een grote rol spelen vanwege hun investeringskracht en inzicht in marktontwikkelingen.

### **B3 Verdieping van het concept**

**Naar een verdieping van de uitkomsten.** Op basis van de tussenuitkomsten van het MIRT onderzoek (eerste fase) is besloten om een aantal verdiepingsacties uit te voeren. Daarnaast is ook een aantal andere aspecten aan het licht gekomen, waarbij de richting en koers niet altijd eenduidig konden worden 'vastgesteld'. Ook de effecten op de fysieke omgeving zijn niet altijd helder. Het betreft een viertal thema's:

- Fytosanitair proces in relatie tot de concurrentiepositie van Nederland
- Sychromodaal transport en logistiek vastgoed
- Innovatie in de tuinbouw en de rol van de stad / stedelijke omgeving
- Het ontstaan van een netwerk met draaischijven

Voor het tweede en derde thema zijn werksessies georganiseerd met de direct betrokkenen en een groot aantal experts. Voor het eerste thema is de dialoog aangegaan met het Ministerie van EZ en met het bedrijfsleven, zoals zich dat georganiseerd heeft in Green meets Port.

**Fytosanitair proces in relatie tot de concurrentiepositie van Nederland.** In de tweede fase is een groot aantal vragen naar voren gekomen, die vervolgens zijn beantwoord door experts en vertegenwoordigers van het Ministerie van EZ. De staatssecretaris van Economische Zaken heeft op 10 december 2015 aan de Tweede Kamer toegezegd dat hij zal laten onderzoeken hoe de Nederlandse tarieven voor keuring en toezicht zich verhouden tot de tarieven van de competente autoriteiten in de ons omringende landen Duitsland, België, Frankrijk en Denemarken. Ook heeft hij toegezegd de Nederlandse tarieven voor keuring en toezicht te toetsen aan de afspraken in "Maat Houden". Het rapport "Maat Houden" uit 1996 (en herzien in 2014) is een kader voor doorberekening van toelatings- en handhavingskosten. Het biedt samen met de daarna vastgestelde checklist een Rijksbreed kader, in juni komen de resultaten vrij. Eind april is bovendien de voortgang van de Maatwerk aanpak Regeldruk Logistiek beschikbaar gekomen. In de brief wordt de voortgang aangegeven van de oplossing van ca. 50 knelpunten die op de korte, middellange en lange termijn oplosbaar lijken. Een aantal van de knelpunten heeft betrekking op fytosanitaire zaken. Met name kan worden gedacht aan het:

- Voorkomen van een 'dubbele aanlevering' van aangiftegegevens bij de import fytosanitaire goederen.
- EU breed bepalen van de kosten van fytosanitaire keuringen.

Beide elementen zijn onderwerp van studie. Belangrijk hierbij is de constatering dat het als een knelpunt wordt erkend en herkend, er al veel wordt ondernomen om tot een equal playing field te komen en dat het bedrijfsleven zelf nog eens nagaat waar de schoen nu echt zou kunnen gaan wringen. Uit de regioessies (zie B4) is naar voren gekomen dat twee punten aanvullend aandacht vergen:

- Het verruiming van openingstijden/beschikbaarheid 24/7 van de keuringsdiensten in combinatie met douane;
- De mogelijkheid om te komen tot een aantal joint inspection centers in de draaischijven die een duidelijke plaats in de keten hebben.



**Synchromodaal transport en logistiek vastgoed, een relatie die steeds belangrijker gaat worden.** Er is een uitgebreide kennissessie georganiseerd rondom dit thema. Aangegeven is dat het synchromodale transport aan belang wint en dat er steeds meer bedrijven gebruik van maken. Synchromodaal transport kan overigens ook de inzet van het wegvervoer betekenen, het gaat er vooral om dat verladende partijen alle opties aangeboden krijgen en zij op het laatste moment nog kunnen switchen van vervoersmodus (weg, rail en of binnenvaart en in een enkel geval -maar in belang toenemend- aircargo).

Duidelijk wordt dat hiervoor massa noodzakelijk is (anders kunnen er geen frequente lijndiensten worden aangeboden) en dat locaties die in de onmiddellijke nabijheid hiervan zijn gelegen belangrijke locaties worden, die als grondposities worden benut door vastgoedpartijen, ontwikkelaars en beleggers en uiteindelijk ook de eindgebruikers. Zeker nu dit type vervoer in opkomst is, is een keuze voor een select aantal knooppunten voor de hand liggend. Vastgoedpartijen zullen vooral daar gronden verwerven, soms hele bedrijventerreinen opkopen, waar synchromodale knooppunten kansrijk zijn. Locaties / regio's die in dit opzicht de massa kunnen genereren zijn in relatie tot deze MIRT studie met name het Westland (omvang en ligging ten opzichte van de haven van Rotterdam) en Venlo (omvang en ligging ten opzichte van de Mainports Rotterdam en Antwerpen maar ook de ligging langs de belangrijkste Europese transportcorridor). Deze uitkomsten sluiten nauw aan bij de tussentijdse bevindingen van de eerste fase van het MIRT onderzoek, zij het dat uit de nadere verdieping naar voren komt dat ook Aalsmeer potenties biedt in relatie tot de luchthaven Schiphol maar nu nog onvoldoende massa kan genereren in termen van benodigde volumes, frequenties en dikke stromen.

Tegelijkertijd is in de sessie geconstateerd, dat het uit het niets opbouwen van een synchromodaal knooppunt vaak op knelpunten stuit. Er is vaak nog geen keuzevrijheid tussen de modaliteiten, de massa is vaak te gering en in het aanbieden van de 'vervoersoplossingen' wordt het wegvervoer vaak nog tegenover de andere modaliteiten gezet (als concurrent). Het wegvervoer blijft de belangrijkste vervoersmodaliteit voor versproducten. Synchromodaal transport impliceert ook niet dat dit per definitie 'fout' is, maar wel dat de capaciteit ervan beter benut kan worden.

Wat betreft bundeling is *versnippering van initiatieven* een grote valkuil. In het geval van terminals betekent dit dat op regionaal niveau gekeken moet worden naar het voedingsgebied zodat een terminal verzekerd is van een zeker volume. De aanwezigheid van veel verschillende terminals geeft het risico dat minimale (gebundelde) volumes niet gehaald worden, waardoor gewenste kosten- en duurzaamheidsvoordelen niet behaald worden. Daarnaast is versnippering van aanvoer voor de haven van Rotterdam een probleem. Voor de haven is een situatie van een klein aantal binnenvaartschepen met een hoge beladingsgraad werkzamer.

De relatie versketens en internationaal transport kan geadresseerd worden met een strategie waarbij onderscheid wordt gemaakt in AGF en sierteelt enerzijds en continentaal en maritiem volume anderzijds.

Hierbij geldt dat AGF, dat wordt geëxporteerd vanuit Nederland vooral op warehouse-/depotniveau wordt geleverd terwijl sierteelt primair op het niveau van de eindafnemer (i.e.

bouwmarkten, supermarkten en bloemisten) wordt geleverd. Mede door deze specifieke afzet is bundeling voor de sierteeltsector moeilijker dan in de AGF sector. Daarnaast vraagt lossen bij eindafnemers om andere eigenschappen van de truck-oplegger combinatie dan lossen bij een warehouse/depot (crossdock). Dus hoewel zowel AGF als sierteelt vragen om (gekoeld) vertransport en beide stromen forse volumes omvatten, zijn er ook wezenlijke verschillen tussen AGF- en sierteeltstromen.

Het verwezenlijken van de modal shift voor maritiem volume is eenvoudiger dan voor continentaal volume. De Nederlandse propositie voor continentaal volume per trein is matig ontwikkeld in tegenstelling tot bijvoorbeeld Duitsland en Italië waar deze sterker is. In Nederland lijkt de focus te liggen op het versterken van (container)terminals voor de binnenvaart en lijkt de doorontwikkeling van het continentale spoorvervoer minder in beeld te zijn.

In bestaande synchro-modale knooppunten wordt al veel geïnvesteerd in terminals en lijndiensten. De behoefte ligt vooral op het terrein van het faciliteren van bijbehorende initiatieven uit de markt (Coolport) en het bieden van voldoende -ook nieuwe- posities (bedrijventerreinen).

### **Innovatie in de tuinbouw en de rol van de stad.**

Het thema innovaties en de rol van de stad is in een sessie met een groot aantal betrokkenen en experts verder uitgediept. Duidelijk is geworden, dat dit een belangrijk thema voor de toekomst zal worden, maar dat het duiden van richtingen en het aangeven van ruimtelijke effecten c.q. maatregelen in het ruimtelijke domein nog de nodige aandacht vergt.

Veel bedrijven hebben aangegeven weinig (financiële) ruimte te hebben om te innoveren en vaak volgend te zijn als het gaat om het realiseren van trendbreuken. De Nederlandse bedrijven doen het weliswaar nog steeds goed op het gebied van innovatie, maar er wordt nog immer sterk geleund op de overheid (stimuleringsubsidies) en de rol van de WUR.

Daarnaast is naar voren gekomen, dat vraaggestuurd produceren nog in de kinderschoenen staat. De bedrijven zijn vooral bezig met het verbeteren van de efficiency van de voortbrengingsketen van hun producten. Nieuwe marketingtools, andere verpakkingswijzen en / of nieuwe product marktcombinaties worden vaak door de onzichtbare 'markt' gestuurd.

Zoals vaak met nieuwe innovaties en of nieuwe concepten worden er spontaan pilots en of proeftuinen van de grond getrokken om te bezien of dit de clusterkracht kan verhogen en of de concurrentie positie (aantoonbaar) kan verbeteren. De drie 'grondposities' die in het geding zijn:

Kunnen innovaties plaatsvinden bij bedrijven op de Greenport zelf? Het antwoord is dat veel bedrijven zelf innoveren vooral als het gaat om innovaties die gericht zijn op het reduceren van kosten.

Innovaties die tot doorbraken leiden worden voor een deel centraal 'aangestuurd' waarbij de Universiteit van Wageningen een belangrijke rol vervult. Proeftuinen en pilotprojecten laten zien dat er ook ruimte is voor het bundelen van innovaties in combinatie met het ontwikkelen van startups tot volwaardige bedrijven, de Horti Campus in het Westland (verspreid over meerdere locaties overigens) is hiervan een mooi voorbeeld.

Gevraagd naar de rol van de stad blijkt dat hiervoor een solide basis nog ontbreekt en nader onderzoek nodig is. Zal de stad een centrale rol gaan vervullen in het ontwikkelen van nieuwe producten en zogenaamde cross overs? En moet dat dan noodzakelijkerwijs in een grootstedelijk milieu plaatsvinden gegeven de specifieke markt van tuinbouwproducten en hoe zit de governance dan in elkaar?

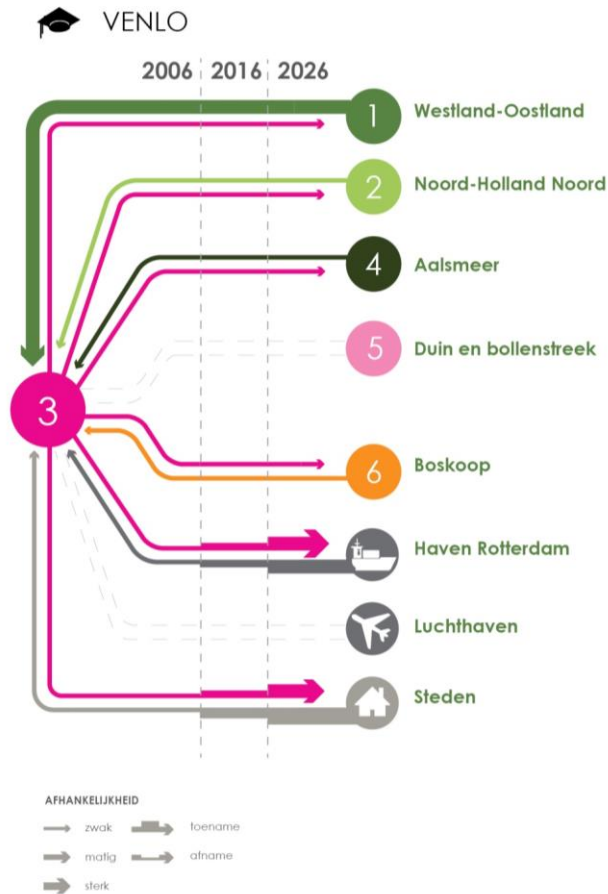
Nabijheid is als belangrijke factor genoemd voor cross-overs, ofwel het belang van face-to-face contacten. Hoe en waar dit ruimtelijk plaats moet vinden is nog niet duidelijk. Moet het in de stad gebeuren? In de Greenports? Er tussenin? Is hier bijvoorbeeld een ruimtelijke ontmoetingsplaats voor nodig? Dit is nog steeds een vraag die nader onderzocht moet worden.

Wetenschappers, experts, bedrijfsleven en overheden zoeken naar antwoorden, maar zijn nog niet in staat deze eenduidig te genereren. Nog niet weten hoe de toekomst er op dit gebied uit ziet is ook een 'antwoord'. Het betekent dat op dit punt een vervolgvraag geadresseerd zal moeten worden, gelet op het feit dat de rol van de stad / stedelijke omgeving zal gaan toenemen. Een onderzoek naar het innovatie ecosysteem van de Greenports onder het bedrijfsleven en de kennisinstellingen helpt het proces beter te begrijpen. Dit brengt in kaart waar de belemmeringen, lacunes en kansen liggen en waar de overheden, kennisinstellingen en bedrijven elkaar kunnen vinden in een triple helix aanpak, zowel op landelijk niveau als op greenport niveau.

Uit het onderzoek van Florpartners en Posad komt naar voren dat meerdere experts verwachten dat de grote innovaties en doorbraken deels van buiten de sector zullen gaan komen. Die liggen o.a. op het vlak van ICT, robotisering, onlineplatforms, etc. Vanuit dat oogpunt zijn kennis 'van buiten' en betere connecties met andere topsectoren essentieel. De bal ligt daarbij vooral bij de spelers zelf om bijvoorbeeld de sociale netwerken met 'de stad' te verbeteren.

Greenport Venlo beschikt over een innovatiecentrum dat ondernemers ondersteunt bij het onderzoeken en ontwikkelen van innovatieve concepten, producten en diensten, primair in agrofood, logistiek en de maakindustrie. Het innovatiecentrum huisvest ondermeer BrightBox. Dit is een expertisecentrum waar bedrijven terecht kunnen om het ideale groeirecept voor een plant te bepalen (i.e. met betrekking tot licht, lucht, temperatuur, voeding, water en substraat). Op deze wijze ondersteunt Greenport Venlo de innovativiteit van het productiecluster.

Een aardige illustratie hiervan vormt onderstaand figuur op de volgende pagina. Hierin worden de kennisrelaties tussen de Greenports en met de Mainports en de stad weergegeven. Daaruit blijkt dat men verwacht dat de kennisrelatie met clusters buiten de sector sterk toe zal nemen, waaronder de stad. In het rapport van Florpartners en Posad zijn deze kennisdiagrammen voor elke Greenport gemaakt en terug te vinden. Deze laten een redelijk vergelijkbaar beeld zien.



Bron: Florpartners / Posad (2016)

Op basis van deze analyse is er vooralsnog geen eenduidige aanpak naar voren gekomen om kennisrelaties en innovaties ruimtelijk pro-actief te stimuleren of meer regie te hebben op het laten landen ervan. Dit is vaak afhankelijk van een (toevallige) samenloop van omstandigheden. Het gaat er nu vooralsnog meer om dat goede initiatieven worden ondersteund en niet worden belemmerd. Dit kan bijvoorbeeld door ruimere definities voor vestiging in een greenport of agri-bedrijventerreinen te hanteren. De overheid kan dit ook faciliteren door het verbeteren van (OV) verbindingen tussen deze gebieden en het creëren van een betere bereikbaarheid en aantrekkelijkheid van de Greenports voor o.a. studenten en kenniswerkers.

## Resumé:

De resultaten van de verdiepingsslagen in drie kernelementen samengevat:

- In een aantal gevallen wordt al veel gedaan en dienen de mogelijkheden beter gecommuniceerd te worden met de markt (denk aan de vraagstukken rondom fytosanitaire keuringen)
- In een aantal gevallen is het maken van keuzes noodzakelijk maar kan deels geleend worden op de markt die de keuzes al min of meer met ruimtelijk gedrag voor-

bereidt (denk aan het ontstaan van een netwerk concept van synchromodale knooppunten in Nederland).

- In een aantal gevallen is nog niet duidelijk we niet hoe de verhoudingen zich in de toekomst zullen manifesteren en wat de ruimtelijke consequenties zijn (denk aan de rol van de stedelijke omgeving bij het achterhalen en door ontwikkelen van nieuwe innovaties).

**Het ontstaan van een netwerk met draaischijven.** Op basis van het verdiepingsonderzoek naar het Greenport 3.0 concept kan de volgende driedelige typologie worden herleid:

In dit netwerk spelen alle locaties (Greenports en satellietgebieden), de onderlinge verbindingen en alle vervoersmodaliteiten een rol. Er zijn 3 geledingen te onderscheiden die tezamen het netwerk vormen:

Eigenschappen van de Greenports Westland/Oostland, Aalsmeer en Venlo, gelegen in de directe nabijheid van een Mainport met intercontinentale verbindingen (Westland Oostland en Aalsmeer) of met een grote draaischijffunctie (Venlo)

- Grootschalig en gevarieerde clusters van teelt, handel, toeleverende dienstverlening en logistiek
- Naast 'eigen' productie een hoge import- en exportwaarde
- Dit resulteert in een hoge mate van connectiviteit, met toegang tot internationale en intercontinentale verbindingen
- Aandeel toegevoegde diensten waarde is hoog in verhouding tot de eigen productie
- Huisvesten veel beeldbepalende bedrijven en hoofdvestigingen van deze bedrijven. Het gaat vaak om bedrijven met meerdere vestigingen op meerdere locaties, soms in andere Greenports soms in andere gebieden en landen
- Hebben voldoende massa in transportstromen om zelf schaal- en synergievoordelen te behalen en kunnen dat verder versterken via meer samenwerking met andere gebieden

#### Eigenschappen van de Greenports NHN, Duin-en Bollenstreek en Boskoop

- Clusters zijn minder gevarieerd
- Een kleinschaliger cluster van teelt, handel, toeleverende dienstverlening
- Naast eigen productie kleine importstromen en relatief beperkte exportstromen
- Beperkt(er) aantal topspelers aanwezig
- Moeten als het gaat om de logistieke draaischijffunctie 'meeliften' op massa (borrowed size) van collega Greenports voor verdere knooppunt-, netwerkontwikkeling en schaalvergroting

#### Eigenschappen van specifieke teelt- en productiegebieden (satellietgebieden)

- Vaak primair productiegebieden en soms ook sterk gespecialiseerd
- Ruimte voor groei en schaalvergroting in met name de teelfunctie
- Selectief aantal vervoersrelaties met een of twee grotere Greenports en hoofdzakelijk 'eenrichtingsverkeer'
- Directe export is nihil of loopt via andere Greenport

- Veelal is sprake van dochterbedrijven met moederbedrijven in een grotere Greenport

De opgave wordt om al deze gebieden met hun specifieke eigenschappen te verbinden in een onderling samenhangend netwerk. Van Greenports naar een versnetwerk

Bij veel van de afzonderlijke Greenports is nog onvoldoende sprake van een samenhangend ruimtelijk-logistiek systeem, dat hieraan tegemoet komt. Reden temeer om hier samen verder aan te gaan werken

#### **B4 Richting geven aan het 3.0 concept**

**Wat is nodig?** Naast overeenkomsten tussen de Greenports zijn er verschillen in de samenstelling nu en in de toekomst, maar ook bijvoorbeeld in de aanwezigheid van structuurbepalende bedrijven. Tijdens de (regio)sessies die in de tweede fase zijn gehouden, zijn de belangrijkste aandachtsvelden per Greenport en Mainport besproken en naar voren gehaald. In het kader van het MIRT project zijn deze regiosessies in alle Greenports georganiseerd met een driedelig doel:

- Het toetsen van de 3.0 gedachte:
  - naar een netwerk in plaats van de port gedachte
  - een 'verkleuring' van de Greenports (meerdere functies, steeds meer internationale ketens etc)
- Het achterhalen van het onderliggende 'systeem' in de fysieke leefomgeving (ruimtebeslag , verkleuring daarbinnen, leidende logistieke systemen van de afzonderlijke Greenports
- Het nagaan waar de behoeftes liggen uitgedrukt in sleutelprojecten. Het achterhalen wat nodig is, wat al plaatsvindt en wat hoog op de agenda zou moeten komen te staan

De gesprekken zijn in een prettige en open sfeer verlopen. De Greenports zijn ook in de eerste fase al betrokken geweest bij de totstandkoming van de 6 kritische succesfactoren en zijn gedurende het hele proces intensief betrokken geweest bij de verdere uitwerking. Dit heeft ertoe geleid dat er een proces tot stand is gebracht waarbij gezamenlijk is gekeken naar de nieuwe ontwikkelingen en de effecten op de afzonderlijke Greenports.

De toetsing van de 3.0 gedachte is positief verlopen. Alle Greenports bevestigen de veranderingen zoals die in de 3.0 worden omschreven. Alle Greenports zien de opkomst van complexe logistieke stromen in een veranderend krachtenveld, alle Greenports hebben te maken met herstructurerings- c.q. moderniseringsvraagstukken, alle Greenports signaleren ook een verschuiving in functies. Uit het onderzoek komt naar voren (zie elders in deze koersnotitie) dat dit zich wel verschillend manifesteert in de afzonderlijke Greenports.

Daar waar Noord Holland Noord vooral grootschalige teelt combineert met veredeling , de duin en bollenstreek en Boskoop een hoge mate van specialisatie ontwikkelen, zien we dat in Aalsmeer, Venlo en het Westland- Oostland de mix van functies steeds verder doorzet.

Wat opvalt is dat er sprake is van een aantal gemeenschappelijke kenmerken:

Bijna altijd gaat het om een zoektocht naar kwalitatieve ruimte (in een aantal gevallen grote kavels, in een aantal andere gevallen een combinatie van meerdere grondposities in combinatie met een logistiek systeem).

Alle Greenports hebben baat bij een verbinding met de mainport, zij het dat het levensbelang daarvan verschilt. Bij Noord-Holland Noord met veel zogenaamde nationale verbindingen is dat minder opportuun dan voor bijvoorbeeld Venlo en Greenport W/O. Een aantal Greenports heeft uit zichzelf te weinig lading en zoekt de meerwaarde in onderlinge verbindingen (bijvoorbeeld binnen de sierteelt driehoek Duin- en Bollenstreek en Boskoop in samenhang met Aalsmeer).

Bij bijna alle Greenports speelt het innovatievraagstuk en of breder, de zoektocht naar het behoud van de toppositie en de maatregelen die daarbij passen. Hiervoor dient een meer genieriek beleid te worden ontwikkeld in samenspraak met het topsectorenbeleid. Dit geldt ook voor de rol van de stad.

Naast het toetsen en verdiepen is in deze tweede fase tot slot ook gekeken naar welke projecten en maatregelen nodig zouden kunnen zijn om het 3.0 concept ten volle te benutten. Niet met het doel om direct al tot een allesomvattende investeringslijst te komen, maar om zo gezamenlijk meer gevoel te krijgen om wat voor typen projecten het dan zou gaan.

Tegen die achtergrond is tijdens elke regioessie in de Greenports (met betrokkenheid van de Mainports) en in de gesprekken met ondernemers gevraagd welke projecten en maatregelen invulling kunnen geven aan de realisatie van het Greenport 3.0 concept. Het resultaat daarvan is in de onderstaande tabel weergegeven. Daarbij zijn de genoemde projecten en maatregelen (rijp en groen) geordend naar wat er per kritische succesfactor nodig zou kunnen zijn en op welk niveau (landelijk of per Greenport/Mainport) dit speelt.

De samenwerkende gemeenten in Greenport Duin- en Bollenstreek hebben in 2016 een Inter-gemeentelijke Structuurvisie opgesteld. Indien gewenst biedt de ISG aanknopingspunten voor het (in het bestemmingsplan) mogelijk maken van verbreding van het assortiment (of het product) dat onder gespecialiseerd glas geteeld mag worden en het verbreden van activiteiten die op een bepaalde locatie verricht mogen worden (i.e. onderzoek en ontwikkeling, klaarmaken van producten voor handel, het bieden van agrogerelateerde opslagcapaciteit). Hiermee komt Greenport Duin- en Bollenstreek tegemoet aan de wens van bedrijven om -waar dat kan- de ruimtelijke randvoorwaarden te verbreden.

Greenport Noord-Holland Noord is het project Evergreen gestart met als doel het regionale agricluster te versterken. Bedrijven en kennisinstellingen werken binnen het project samen aan programmalijnen rond duurzaam bodembeheer, teelt-de-grond-uit en clusterversterking doormiddel van innovatietrajecten en living labs. In het project werken 26 mkb-bedrijven en zes kennisinstellingen met elkaar samen.

Ook hebben bijna alle Greenports nog steeds 'traditionele' wensen in de vorm van een verbeterd onderliggend infrastructuurnetwerk. Het is goed om deze projecten te benoemen, maar tegelijkertijd te onderbouwen waarom en in welke mate deze bijdragen aan de BV Nederland en het Greenport 3.0 netwerk.



Kritische succesfactor (fase 1)	Landelijk netwerk niveau	Specifiek per Greenpoort/Mainport
1. Bouw voor het behoud van de internationale kracht aan een nieuw Greenport 3.0 concept, gebaseerd op ketens en netwerken, en verweven met de Mainports	<p>Bewustwording en beleid (bestuurlijk)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Structureel overleg tussen GP's - MP's</li> <li>• Overkoepelende netwerkstrategie opstellen</li> <li>• GP3.0 verankeren in het strategische ruimtelijk-economisch beleid van overheden</li> </ul> <p>Branding</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• USP's van Greenports (one-stop-shop, optimale logistiek, kwalitatief hoogwaardige producten) beter in het buitenland uitventen</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Uitwerken netwerkfunctie per Greenport, maar ook voor de satellietgebieden</li> </ul>
2. Identificeer en investeer in aantal draaischijfpunten voor het versterken van de relatie tussen Greenports en Mainports	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Benoem het netwerk van knooppunten en de onderlinge verwevenheid</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westland Oostland: verbeteren ongehinderde logistiek naar de Mainport</li> <li>• Aalsmeer/Schiphol: verbeteren relaties met Schiphol maar ook met de andere sierteeltgreenports.</li> <li>• Venlo: Venlo als volwaardig TEN-T knooppunt</li> <li>• NHN: Naast Aalsmeer/Schiphol ook de haven van A'dam als hub beschouwen.</li> <li>• Duin- en Bollen: Een goede personenvervoersverbinding met Schiphol en Amsterdam t.b.v. het bollentoeerisme</li> <li>• Boskoop: aantakken bij en onderdeel worden van sierteeltcluster</li> <li>• Schiphol: Rechtstreekse verbindingen met de belangrijkste productiegebieden in andere werelddelen.</li> </ul>
3. Ontwikkelen fysieke en virtuele synchromodale hubs	<p>Infra/vervoer</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer toepassingsruimte (binnen EU) voor lange zware vrachtwagens, met name voor grensoverschrijdend vervoer</li> <li>• Truckplatooning uitwerken (Nederland is koploper)</li> <li>• Verder ontwikkeling van digitale platforms voor lading/gegevens uitwisseling, maar met een grotere focus op de producenten (keuzevrijheid) ipv primair tussen vervoerders.</li> <li>• Ontwikkeling van reeferstrategie voor meer bundeling en om meer versstromen via de HbR aan NL te binden (NB: gebruik reefer vervoer groeit mondiaal sterk maar is stabiel bij HbR)</li> </ul> <p>Fytosanitair</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Joint Inspection Centra voor draaischijven XL ter verbetering van de doorloopsnelheid, beschikbaarheid en kosten van de Nederlandse keurings- en inspectiediensten.</li> </ul>	<p>Infra</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Aalsmeer: Aansluiting N201 met A4 en A2 verbeteren voor een betere bereikbaarheid van de draaischijffunctie</li> <li>• Aalsmeer: Meehelpen perishable hubs voor bloemen realiseren</li> <li>• Boskoop: onderzoek naar regionale bundeling/opstapplaats van goederenstromen naar grotere draaischijven</li> <li>• Ontwikkelen van 45ft reefercontainer voor de sierteelt</li> <li>• WO/HbR: Verbeteren fysieke relatie greenport en haven: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Corridor A20-veilingroute-A4 Nieuwe Westelijke Oeververbinding bij Rotterdam om de agro-logistieke relaties met de haven te verbeteren.</li> <li>○ C Smart Logistics Systeem: Pilot World Food Parc (regionaal project)</li> <li>○ Inland terminal aan noordkant Nieuwe Waterweg</li> <li>○ Efficiënte reefer afhandeling via Rotterdam</li> </ul> </li> </ul>
4. Betrek de stad als onderdeel van het nieuwe Greenport netwerkconcept	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Meer ruimte voor functiemenging van voor de tuinbouw complementaire/toeleverende clusters en bedrijven</li> <li>• Onderzoek naar nieuwe interactiemili-</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Westland/Oostland maar ook de andere Greenports: <ul style="list-style-type: none"> <li>○ Hotspots voor innovatie en Fieldlabs: pilot Food Innovation Academy (FIA)</li> </ul> </li> </ul>

	eus	<ul style="list-style-type: none"> <li>○ Food/Flower Innovation Fund dat risicodragend investeert in nieuwe businessmodellen en innovatieve bedrijvigheid en cross-overs</li> </ul>
5. Accelereer modernisering i.c.m. innovatie, energie/warmte en water	<ul style="list-style-type: none"> <li>• De Greenport Ontwikkelingsmaatschappij in de Duin- en Bollenstreek als voorbeeld aanpak hanteren voor andere Greenports.</li> <li>• Hulp bij financiering onrendabele top op warmte/CO2 netten. Omwille van de duurzaamheidsdoelstelling en het economisch belang van de Greenports</li> <li>• Collectivering van energie, warmte, CO2 hergebruik van water</li> <li>• Flexibilisering ruimtelijk beleid in productiegebieden voor meer functiemening met andere ruimtelijke functies. Vergemakkelijkt transformatie en maakt verplaatsing van productie makkelijker. Ook om beter/makkelijker warmte, E en CO2 aanbieders tussen de tuinbouw in te passen. Biedt meer ruimte voor een mix van nieuwe verdienmodellen, toeleverende diensten tbv de tuinbouw, cross-over met andere sectoren en campusontwikkeling in de greenports.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aalsmeer: meer flexibiliteit in het LIB voor "rood voor Greenport" om transformaties en verplaatsing mogelijk te maken.</li> <li>• Aalsmeer: Meer uren van RVO kunnen inzetten voor hulp/kennis bij moderniseringsopgaven. Structureel ipv nu alleen op pilotbasis.</li> <li>• NHN: vereenvoudig mogelijkheden/regelgeving om CO2 bij het HVC/Tata Steel af te vangen voor de tuinbouw</li> <li>• WO: Delft Blue Water: vanuit gezuiverd stedelijk water gietwater maken van een superieure kwaliteit leveren aan de glastuinbouw. Jaarrond, klimaatadaptief, sluiten van de waterkringloop en minder brijn</li> <li>• Duin en bollen: naar een betere ruimtelijke structurering van de bedrijven (lopend onderzoek)</li> </ul>
6. Maak gebruik van de kracht van de diversiteit aan Greenports en hun ondernemers.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Creëer experimenteerterruimte om vlot om nieuwe initiatieven te kunnen inspelen (gevaar:kans op verrommeling)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aalsmeer: Meer ruimte voor productie in de buurt van de veilig FH</li> <li>• Westland/Oostland: Agrologistieke bedrijventerrein van de toekomst</li> <li>• Venlo: krachtige combinatie met logistiek uitbreiden</li> <li>• Boskoop: maak gebruik van de ondernemerskrachten</li> <li>• NHN: Evergreen verder optuigen</li> <li>• Duin en bollenstreek: sterke USP's benutten en meer integreren in netwerk</li> </ul>

Opgemerkt wordt dat er in het vervolg in overleg met de Greenports en Mainports een nadere beschouwing op deze projecten dient plaats te vinden met de volgende aanvliegroutes:

- Welke bijdragen leveren deze projecten aan het netwerk?
- ;
- Welke projecten betreffen laag hangend fruit en welke hebben een langere aanloop- en realisatietijd nodig?;
- Welke projecten kunnen met relatief weinig (financiële en organisatorische) middelen worden bewerkstelligd en welke projecten vergen forse investeringen?;
- Welke projecten kunnen door het bedrijfsleven worden opgepakt en bij welke projecten is een joint effort van bedrijfsleven en overheden wenselijk c.q. noodzakelijk?

Tot slot wordt geconstateerd dat er meer samenhang aan te brengen is tussen de verschillende maatregelen en projecten die nu nog vooral per 'port' individueel zijn ingebracht.