

## **'Green Meets Port' Manifest ondernemers**



**Opgesteld door:**  
Ondernemers uit handel en logistiek in Fresh Port Rotterdam

Rotterdam, oktober 2014

# Inhoudsopgave

	Blz.
Ten geleide	1
1 Samenvatting	2
2 Manifest door ondernemers	6
2.1 Inleiding	6
2.2 De overall Ambitie	8
3 Tien ambities, twintig acties	9
4 Tot slot	23
Bijlage 1 Deelnemers Tafels	24

# Ten geleide

Ondernemers uit de Mainports en de Greenports vertegenwoordigen sterke en innovatieve versketens die op wereldschaal concurreren. Om deze sterke internationale positie te handhaven is het zaak dat knelpunten en kansen, waar de ondernemers en bedrijven niet zelf uitkomen, geïdentificeerd worden en dat waar mogelijk overheden aan de oplossingen bijdragen.

Om dit in beeld te krijgen hebben het Ministerie van Economische Zaken, het Ministerie van Infrastructuur en Milieu, de Provincie Zuid-Holland met hulp van VNO-NCW West-Nederland vijf tafels georganiseerd: "Green meets Port". Tijdens deze tafels hebben ondernemers uit de Zuidvleugel van de Randstad input gegeven over de problemen waar men tegen aan loopt, welke kansen men ziet en wat men hier zelf aan doet en waar hulp van de overheid gewenst is. Voorliggend document is het Manifest "Green meets Port" als resultaat van deze tafels en bevat de **visie van de ondernemers**. Het manifest wordt op 13 oktober aangeboden aan de overheden.

Hoofdstuk 1 bevat de samenvatting met de belangrijkste dilemma's en acties en maatregelen die op korte termijn genomen moeten worden, waarbij ondernemers uit de sector het voortouw nemen en een ondersteunende rol van de overheden wordt gevraagd.

In hoofdstuk 2 zijn de aanleiding en het ambitieniveau van het manifest kort geschetst. Dit manifest is de weergave van de vijf tafels en de input die de ondernemers daar geleverd hebben. Het is een stuk van de zijde van de ondernemers uit de versketens. In hoofdstuk 3 wordt de hoofdambitie uitgewerkt in tien deelambities en twintig acties. In het laatste hoofdstuk zijn enkele vervolgstappen geschetst voor de komende periode 2014/2015.

# 1 Samenvatting

**Strategisch overleg tussen Greenports en Mainport Rotterdam in de Zuidvleugel** is van groot belang om de volgende redenen.

- 1 Het belang van het verbinden van Greenports en Mainport Rotterdam (zoals benoemd in de adaptieve agenda Zuidvleugel) is zo wezenlijk voor de ruimtelijk-economische ontwikkeling van de Zuidvleugel van de Randstad dat het door ondernemers opgestelde Manifest 'Green needs Port' doorwerking zou moeten krijgen in ondersteunende inspanningen van de overheden in de Zuidvleugel.
- 2 Het publiek belang (economische betekenis en de bijdrage van versketens aan het verdienvermogen van ons land) is dermate groot dat op kansen en bedreigingen in die ketens ingespeeld moet worden. De exportwaarde van de 14 versketens die Nederland telt is tezamen €19 miljard. De Rotterdamse regio is een belangrijke internationale draaischijf voor handel in versproducten die zowel in Nederland geproduceerd zijn als van elders worden ingevoerd. Aan die draaischijffunctie van de Rotterdamse regio (in het Manifest betiteld als Fresh Port Rotterdam) zijn in de regio veel toegevoegde waarde activiteiten verbonden (zoals rijpen, warehousing, verpakken, marketing, distributie, etc.)
- 3 In het Manifest wordt geconstateerd dat veel initiatieven en acties door ondernemers zelf buiten de directe bedrijfsvoering worden opgepakt, maar dat voor zaken zoals bereikbaarheid, regelgeving, innovatiebeleid en samenwerking (in regionaal en nationaal en internationaal verband) ondernemers het niet alleen kunnen en overheden in het BO MIRT een actieve en ondersteunende rol kunnen vervullen.
- 4 Het realiseren van het behoud van de sterke concurrentiepositie van Fresh Port Rotterdam vraagt niet om een eenmalige inspanning maar om een langer commitment en samenwerking tussen markt en overheden met inzet van relatief beperkte middelen.

Het Manifest van de ondernemers leidt tot de volgende **onderwerpen die aan de overheden in de Zuidvleugel (bijkomend in het BO MIRT<sup>1</sup>) ter beoordeling worden voorgelegd:**

Overwegende dat:

- de vernieuwing van het MIRT meer ruimte wil bieden aan marktinitiatief en de energieke samenleving;

---

<sup>1</sup> Bestuurlijk Overleg Meerjaren Investeringsprogramma Ruimte en Transport, waar gemeenten, provincie en Rijk vertegenwoordigd zijn en voorgezeten wordt door de Minister van Infrastructuur en Milieu

- ondernemers uit de Greenport en Mainport (te noemen Fresh Port Rotterdam) een beweging zijn gestart 'Manifest Green needs Port' waarbij zij een beroep doen op de overheden tot samenwerking en ondersteuning;
- een totaalaanpak van versketens in de Fresh Port Rotterdam (en NL) ontbreekt en cruciaal is voor het handhaven van de draaischijffunctie die deze regio inneemt in de versdistributie in Europa;
- daarmee veel toegevoegde waarde, bijdrage aan de Nederlandse handelsbalans en werkgelegenheid gemoeid is;

vragen ondernemers aandacht en uitwerking van de volgende zeven onderwerpen:

- 1 Het **continueren** van een **overleg** tussen **ondernemers en overheden** om de (20) acties uit het Manifest 'Green meets Port' daadkrachtig op te pakken. Uit de tafelsessies met ondernemers is gebleken dat verschillende schakels in de ketens (bijv. stuwadoors, rederijen, handelsbedrijven, vervoerders) nog onvoldoende een gedeeld beeld hebben van hun problemen en uitdagingen. Operationele samenwerking en overleg loont, zoals in de afgelopen jaren is gebleken in het platform Fresh Corridor, maar is niet vanzelfsprekend. Dat overleg heeft eind vorig jaar ophouden te bestaan, maar waarvan ondernemers vinden dat het voortgezet moet worden, maar dan wel met aanpassingen in de opzet en 'bemensing'. Er wordt daarom gepleit voor een doorstart van dit overleg, **Fresh Corridor II**, maar dan specifiek voor Fresh Port Rotterdam. Voor dit overleg zouden de overheden in het BO MIRT een bedrag van 300.000 euro beschikbaar kunnen stellen voor de komende twee jaren (2014/2015 en 2016). Deze middelen worden besteed voor het organiseren van bijeenkomsten (door Fresh Port Rotterdam) om bedrijven en organisaties te informeren over vorderingen rond het Manifest en om de (20) acties het Manifest uit te werken en gereed te maken voor uitvoering. Bedrijven zullen hun bijdrage leveren door het beschikbaar stellen van experts voor overleggen en projecten, (co)financiering van bedrijfsgerichte projecten en beschikbaar stellen van faciliteiten voor bijeenkomsten.
- 2 Het concreet verkennen met elkaar van de realisatie van **één synchromodale draaischijf** voor **versproducten** in de Rotterdamse haven. Het is de locatie waar alle modaliteiten (zeevaart, shortsea, spoor, binnenvaart en weg) bij elkaar komen: oftewel de realisatie van het investeringsproject **Coolport** in Waal/Eemhaven. Enkele bedrijven hebben hiertoe al het initiatief genomen, maar er is door ondernemers ook gewezen op het openbare of toegankelijke karakter van deze draaischijf. Er moet nog een aantal stappen worden gezet om te komen tot een hoogwaardige en toegankelijke draaischijf. Het Havenbedrijf Rotterdam zou hier een sterkere regierol op zich kunnen nemen en overheden kunnen de daarvoor al gereserveerde middelen (voor de bereikbaarheid van het gebied) ook daadwerkelijk gaan inzetten voor dit project.
- 3 Er voor te zorgen dat alle **belangrijke handelsgebieden** (buiten de haven) in het werkgebied van Fresh Port Rotterdam over een **intermodaal opstappunt** kunnen beschikken (binnenvaart). Het meest urgent is een opstappunt (binnenvaart containerterminal) aan de **noordzijde van de Nieuwe Waterweg** in of nabij het Westland. Na een voortvarende aanpak van de handels en logistieke partijen in het Westland zijn er op het laatste moment toch problemen ontstaan die tot gevolg hebben dat de terminal in Hoek van

Holland nog niet is gerealiseerd. Voorkomen dient te worden dat er nu een versnippering van initiatieven ontstaat. Op korte termijn dient één locatie door bedrijven en overheden (wellicht onder regie van de provincie?) te worden bepaald en zullen bedrijven het overgrote deel van de investeringen voor hun rekening nemen en kan een deel van de aanloopkosten gedekt worden door reeds beschikbare middelen van de overheden (provincie).

- 4 Om de draaischijffunctie van Fresh Port Rotterdam te versterken, zal ook een **hoogwaardig spoorproduct** moeten worden aangeboden. Dit mede om op termijn te kunnen blijven voldoen aan de duurzaamheidseisen van vooral de retail. Voor het versterken van het spoorvervoer (van versproducten) naar het buitenland zouden de daarvoor beschikbare middelen (TEN-T en Interreg) en (bestuurlijke) contacten kunnen worden benut. Enerzijds gaat het om de ondersteuning van een groep bedrijven die een spoorverbinding met Spanje willen opzetten. Anderzijds zal aan een versshuttle met enkele Duitse steden/regio's gewerkt moeten worden, beseffend dat daarbij nog de nodige hobbels genomen moeten worden (bijv. capaciteit op spoor, doorlooptijden, regelgeving en kosten). In verkennende publiek/private pilots kan ervaring opgedaan worden met deze shuttles als opmaat naar goed renderende business cases. In de toekomst kan bij voldoende vraag uit het bedrijfsleven door middel van een railterminal in Bleiswijk (zoals genoemd in de Visie Ruimte en Mobiliteit van de provincie) ook de sierteelt nog beter aan dit netwerk gekoppeld kunnen worden.
- 5 Bestaande programma's (bijv. Topsectoren en Beter Benutten) worden volgens ondernemers onvoldoende ingezet voor **pragmatische innovaties** door bedrijven in de versketens. Een **business developer**, die contacten tussen bedrijven en tussen bedrijven en kennisinstellingen gaat intensiveren, zou hierin een belangrijke schakelfunctie kunnen vervullen. Deze business developer zou bijvoorbeeld vanuit de Regionale Ontwikkelings Maatschappij Innovation Quarter werkzaam kunnen zijn. De overheden, vertegenwoordigd in het BO MIRT, voor zover aandeelhouder van IQ, kunnen hierover een voorstel inbrengen. In het Manifest zijn voorbeelden genoemd van dergelijke pragmatische innovaties.
- 6 Hoewel in het recente verleden studies op diverse knelpunten hebben gewezen als het gaat om de **fyto-sanitaire keuringsdiensten** in Nederland, hebben ondernemers in de tafelsessies een genuanceerder beeld geschetst. Heel veel zaken lopen nu goed, hebben een prijskaartje en dat is ook nodig om als Nederland voorop te lopen met innovaties en het goed toepassen van regelgeving, omdat dit past bij de status van ons land als '**Fresh Hub (Holland)**' in Europa. Maar ondernemers hebben vooral gewezen op het concurrentieverstorend effect van de toepassing van enkele EU verordeningen in Nederland en op een betere afstemming van verschillende keuringsinstanties en de douane. Ondernemers vragen om meer aandacht van het Rijk voor de in het manifest aangegeven knelpunten. Het voortbestaan van het KCB, als zelfstandig ZBO, is van cruciaal belang voor de sectoren groenten en fruit en sierteelt producten. Efficiency, effectiviteit en flexibiliteit zijn de pijlers voor het optimaal functioneren van de agrologistiek.
- 7 Een **MIRT-onderzoek naar ruimte en logistiek** voor de Greenports en Mainport in de Zuidvleugel van de Randstad, maar dan wel op een pragmatische en vernieuwende manier. MIRT-onderzoeken worden gekenmerkt door lange termijn visies en ambities,

hiervoor bestaan al ramingen en visies van verschillende overheden en bedrijven (zoals de Greenports en Mainport Rotterdam). Ondernemers hebben echter overduidelijk aangegeven dat lange termijn ramingen hoogst onzeker zijn, maar ook dat zij ervan overtuigd zijn dat er zeker niet meer fysieke ruimte nodig is in de regio voor de versketens, zowel als het gaat om de primaire productie als om handel, verwerking en toelevering.

Er is behoefte aan een gezamenlijke aanpak/visie waarin ondernemers en overheden gezamenlijk formuleren wat de ruimtelijke neerslag wordt van de onzekere toekomst in **veranderend ruimtegebruik** (bijv. transitie veilingterreinen en handelsgebieden en transities in het areaal glas en boomteelt). Die visie geeft ondernemers kaders voor hun eigen investeringsplannen en geeft overheden een duidelijker beeld om bijv. gerichte besluiten te kunnen nemen over gerichte (kleinere) investeringen in infrastructuur en ruimte in relatie tot de effectiviteit van die investeringen in de hele keten. In de nieuwe aanpak in het MIRT onderzoek gaat het dus veel meer om het fijnmaziger monitoring van goederenstromen in versketens, te weten welke (typen) bedrijven willen investeren en realtime gegevens van bedrijven te benutten over de congestie in het vervoer (op de hoofdwegen, maar ook in het onderliggend wegennet). Bedrijven willen daarmee niet enkel reactief zijn bij problemen (verlate levertijden etc.) maar juist ook pro-actief zijn in het benutten van deze gegevens richting klanten (service) en het verbeteren van de productkwaliteit in de keten (ready to eat, verminderen voedselverliezen etc.). Adaptief plannen en investeren vraagt om meer maatwerk en andere benaderingswijzen. Daarmee willen ondernemers en overheden in Fresh Port Rotterdam graag met elkaar de verdiepingsslag maken.

Op basis van de discussies in het BO MIRT van 13 oktober 2014 bieden de twee ambassadeurs (Michel Jansen en Henk Salome) aan, om met ondersteuning van een kernteam vanuit de bedrijven, overheden en het VNO/NCW West, bovengenoemde onderwerpen uit te werken in een concreet uitvoeringsprogramma (onder de naam Fresh Port Rotterdam). Bovendien zal concreet worden aangegeven hoe (in een later stadium) met de andere actiepunten uit het Manifest in de komende jaren wordt omgegaan. Dit uitvoeringsplan zal nog dit jaar ter goedkeuring worden voorgelegd aan het bedrijfsleven en de overheden.

## 2 Manifest door ondernemers

### 2.1 Inleiding

In het rapport 'Toegevoegde waarde Netwerk Greenports en Mainports' (november 2013) is geconstateerd dat de economische betekenis van de handel in veertien versketens (exportwaarde 19 miljard euro, 2011) veel omvangrijker is dan breed in de samenleving wordt verondersteld. De beeldvorming over versketens wordt gedomineerd door de primaire sector (met een productiewaarde van 9 miljard euro). Het onderzoek, in opdracht van de provincie Zuid-Holland en de Ministeries van Economische Zaken en Infrastructuur en Milieu geeft een adequate beschrijving van de kansen en bedreigingen in de verssector. Aanvullend hierop gaat er ook nog in aanverwante ketens veel toegevoegde waarde en volume om. Voorbeelden hiervan zijn vlees, zoals kip en rund dat uit Zuid-Amerika geïmporteerd wordt, en geneesmiddelen uit diverse werelddelen. Ook deze ketens maken gebruik van temperatuur gecontroleerd vervoer en zijn daarmee verweven met de 14 versketens.

De Mainports en de Greenports hebben elkaar nodig om de draaischijffunctie van Nederland in internationale versstromen goed uit te kunnen voeren. In november werd er nog gesproken over het ontdekken van het wederzijds belang: '**Green meets Port**'. Inmiddels hebben de vervolggesprekken met bedrijven een veel scherper beeld opgeleverd, namelijk bedrijven in de haven en in de Greenports hebben elkaar nog veel sterker nodig oftewel '**Green needs Port**'.

Ondernemers uit de versketen zijn zelf aan de slag gegaan met de aanbevelingen uit het rapport. Er zijn diverse bijeenkomsten geweest met ondernemers, maar specifiek voor het opstellen van dit Manifest hebben eind augustus/begin september vijf tafelgesprekken met ondernemers plaatsgevonden (voor de deelnemers wordt verwezen naar de Bijlage van dit Manifest).

Dat de bereidheid van ondernemers uit de verssector groot is om met overheden samen aan de slag te gaan is in de afgelopen maanden alleen maar bevestigd. Het accent heeft daarbij gelegen op het versterken van ketens in het gebied rond de Haven van Rotterdam. **Fresh Port Rotterdam** is dus niet iets van de (bedrijven in de) haven alleen, maar het gebied met een cirkel van ongeveer 30 kilometer om de Euromast (de haven, de Greenports Westland, Oostland en Boskoop en het handelsgebied Barendrecht). Dit is het handelsgebied voor groente, fruit en sierteeltproducten.



Figuur 1 Reefercontainers op een binnenvaartschip in de Julianasluis in Gouda



Zowel overheden als bedrijfsleven zijn zich er terdege van bewust dat momenteel in de meeste van de versketens de rendementen onder druk staan. Maar wetende dat de markt-omstandigheden onzeker zijn, is het des te belangrijker om binnen de beschikbare ruimte (fysiek en financieel) met elkaar de juiste keuzes te maken. Dat geldt voor de hele 'Greenport Holland', maar zeker ook voor de Rotterdamse regio waar naast eigen productie de internationale handel sterk vertegenwoordigd is. De interactie tussen mainport Rotterdam en direct omliggende productie- en handelsgebieden is duidelijk aanwezig. In die onderlinge relaties en het verbeteren van de efficiëntie en duurzaamheid in de versketens is nog veel te verbeteren. Het is goed om te constateren dat in andere belangrijke draaischijven (zoals Venlo en Aalsmeer, etc.) ook soortgelijke processen tot stand zijn gekomen.

De forse groei met name in de handel van versproducten in de veertien ketens in de periode 2000 tot en met 2011 (bijna een verdubbeling over alle ketens heen), zal in de komende decennia niet in diezelfde mate en op dezelfde manier doorgaan. De huidige crisis met Rusland is daar een goed voorbeeld van, maar ook andere landen (concurrenten) zitten niet stil. Ook de vraag van consumenten in Europa zal niet meer zo snel groeien als in het afgelopen decennium. Dat laat onverlet dat de ambitie overeind moet blijven dat Nederland de Fresh Hub van Europa is en blijft en dat voortgaande containerisatie van internationale versstromen extra kansen kan bieden. Het behouden van de positie als land en regio als Fresh Hub van Europa vraagt om innovaties en investeringen van bedrijven, maar ook dat bedrijven (en overheden) op meerdere fronten beter samen werken. Daarvoor zijn nieuwe impulsen nodig en dan niet alleen in de primaire sector, maar ook in de handel, die vaak nog wel eens vergeten wordt. De tuinbouw weet bijvoorbeeld (terecht) het podium te vinden vanwege de Rusland crisis, maar ook in de handel vallen op onderdelen harde klappen. Daarvoor is te weinig oog en oor.

Dit Manifest richt zicht dus op de **handel en logistiek van versproducten** in de **Fresh Port Rotterdam**. De conclusies en lessen die uit de gesprekken met ondernemers uit dit gebied zijn weliswaar regiospecifiek, maar ook van belang voor andere regio's. Het gaat om een nationaal belang. Dat laatste is dan ook de reden dat Fresh Port Rotterdam hoog op de agenda staat van het overleg tussen partners uit de regio en het Rijk. Dit Manifest zal daar-

om 13 oktober door enkele ondernemers worden toegelicht en aangeboden aan de deelnemers van het Bestuurlijk Overleg MIRT (Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport) Zuidvleugel van de Randstad, onder voorzitterschap van de Minister van Infrastructuur en Milieu, mevrouw Melanie Schultz.

## 2.2 De overall Ambitie

In het recente verleden zijn door de sector, bijv. in het kader van Fresh Corridor, al doelstellingen geformuleerd. (bijv. verdubbeling van het (handels)volume en reductie van de CO<sub>2</sub>-footprint met 50%). Het herhalen van deze doelstellingen heeft momenteel, door de veranderde omstandigheden in Europa en in de wereld, weinig zin. **Verduurzaming** van primaire productie maar ook van vervoer van versproducten blijft onveranderd hoog op de agenda staan, omdat klanten in de keten (bijv. retail en out of home) daarom vragen, maar ook omdat het bedrijfseconomisch loont. Dus die reductie van externe effecten in de vervoersketen (minder vervoer, schoner vervoer, synchromodaal vervoer, beter bundelen, anders verpakken, duurzame energie in warehouses, etc.) is een onomkeerbaar proces en het is ook een harde randvoorwaarde om 'leading' in Europa te blijven. Het is momenteel niet mogelijk om een voorspelling te doen over de ontwikkeling van de omvang van de primaire productie en het handelsvolume in de versketens, omdat economische en geopolitieke omstandigheden voorspellingen onmogelijk maken. Een beperkte jaarlijkse groei van de handel in de komende 10 jaar moet wel het streven en uitgangspunt blijven, oftewel een groei van de exportwaarde in de richting van de 25 miljard over 10 jaar. Dat is nodig om **als Nederland de Fresh Hub van Europa** te blijven. Daarbij zijn er ongetwijfeld segmenten met sterke groei, maar ook met stagnatie, maar dat was in de afgelopen 10 jaar ook al het geval. Net zoals in de primaire productie, doet ook in de handel en logistiek de situatie zich voor dat schaalvergroting zich doorzet, dat sommige bedrijven het moeilijk hebben terwijl andere bedrijven in hetzelfde segment sterk groeien. De versketens zijn dus volop in beweging.

Naast de gebruikelijke ambities over groei en duurzaamheid is er door ondernemers vooral gepleit om in gesprek te blijven over onderlinge **samenwerking**, minder versnippering van initiatieven, maar ook voor een overheid die haar instrumenten gericht gaat inzetten op die kansen en knelpunten die door bedrijven worden onderkend. Het is goed om regionaal bij elkaar te komen omdat de draaischijffunctie (bestaand uit eigen primaire productie en internationale handel) om regionale samenwerkingsverbanden vraagt, maar dat tegelijkertijd geschakeld moet worden met andere belangrijke draaischijven elders in Nederland en het buitenland. Het idee van het rapport van eind vorig jaar, dat we in Nederland moeten werken aan een Netwerk van Greenports en Mainports, staat onveranderd overeind. Misschien moet nu ook maar eens expliciet worden vermeld dat het in de praktijk over drie Nederlandse draaischijven gaat: Fresh Port Rotterdam, Sierteelthub Schiphol–Aalsmeer en Greenport Venlo. Bovendien zal er nog veel nadrukkelijker naar steunpunten, draaischijven in het buitenlands achterland gekeken moeten worden om de positie van Nederlandse bedrijven (in die buitenlandse regio's) te versterken.

Deze overall ambities omtrent te behalen doelstellingen en de manier van samenwerken zijn vertaald in 10 concrete ambities en acties.

### 3 Tien ambities, twintig acties

#### **Ambitie 1: Echt samenwerken**

In alle bijeenkomsten is naar voren gekomen dat, logischerwijs, iedereen met zijn eigen bedrijf bezig is en er te weinig met andere partners in de keten wordt gesproken. Waarom ontstaat er momenteel zoveel vertraging over de afhandeling van (reefer)containers op de zeeterminals? Waarom gaan de keuringen voor bepaalde goederen zo omslachtig? Waarom zijn er versnipperde initiatieven in de regio om intermodale verbindingen op te starten? Hoe komt het dat na de succesvolle samenwerking binnen Fresh Corridor dit platform ophoudt te bestaan, terwijl er nog zoveel ambities en uitdagingen bestaan? Waarom is het niet mogelijk om in de Waal/Eemhaven eindelijk het Coolport project, dat van nationaal belang is, van de grond te krijgen? Waarom is het Havenbedrijf Rotterdam zo weinig in beeld als het gaat om de versketens en reeferers? Hoe komt het dat de stad Rotterdam wel volop gaat voor Food (en voor iconoprojecten zoals de Markthal en de stadslandbouw), maar dat er geen aandacht is voor de main stream in het Freshcluster in de hele regio?

Bovenstaande vragen en constatering benadrukken dat de behoefte groot is aan een hernieuwde opstart, met aanpassingen in samenstelling en agenda, voor Fresh Corridor, een overlegplatform van overheden en bedrijven: met als voorlopige werktitel Fresh Corridor II. Om de agenda concreet in te kunnen vullen, stellen ondernemers voor om het werkgebied te concentreren op het Fresh Port gebied omdat hier de grootste volumes worden behandeld en dit gebied de belangrijkste hub is in versketens. Het is aan de twee andere draaischijven om hun eigen netwerken op te bouwen (zoals de Schiphol/Aalsmeer en Venlo).

**Actie 1:** Doorstart van **Fresh Corridor II Platform**. De twee ambassadeurs van 'Green meets Port', nodigen namens de ondernemers en de gedeputeerde van Zuid-Holland de partners hiertoe uit. In totaal zullen ongeveer 10 ondernemers zitting hebben in Fresh Corridor II. Kennisinstanties, Provincie Zuid-Holland, VNO NCW, FrugiVenta, Havenbedrijf Rotterdam en het Rijk faciliteren dit ondernemerscollectief in menskracht en budget, maar ook door hun netwerken te benutten.

#### **Ambitie 2: Fresh Port Rotterdam, het hoefijzer rondom de Euromast**

Het feit dat het rapport van november 2013, met name bij overheden, veel heeft los gemaakt, geeft ook aan dat de beeldvorming over de versketens bij overheden en bij het publiek nodig bijgesteld moet worden. In de publieke opinie zijn het vooral de boeren en tuinders en de grote verwerkende concerns (zoals Friesland Campina, VION, etc.) die het nieuws bepalen. Het onderzoek van november gaf aan dat de handel en logistiek in vers-

producten een omvangrijke sector is en van groot belang is voor de Rotterdamse regio, in en buiten de haven. Niet voor niets is bijv. de A20 de verscorridor voor de internationale handel, zit langs de A12 vooral de binnenlandse distributie en heeft Barendrecht aan de A16 haar eigen positie ontwikkeld voor handel in groente en fruit. Nu zien we met regelmaat LTO voormannen een pleidooi houden voor compensatie van boeren en tuinders vanwege boycot maatregelen of vanwege onverwachte weersomstandigheden. De handel in versproducten krijgt dan net zo harde klappen, maar die geluiden worden onvoldoende gehoord, laat staan gehonoreerd.

**Actie 2:** De voorzitter van VNO/NCW gaat, in aanvulling op de LTO-lobby, **zichtbaar maken** dat de **vershandel** van **groot belang** is voor de **nationale economie** en hoe die sector steeds weer nieuwe wegen weet te vinden om nieuwe afzetkanalen te vinden, maar ook dat zij door eenzijdige boycots hard getroffen worden en eigenlijk ook recht op compensatie zouden moeten hebben en gelet op haar essentiële positie in de keten, in geval van compenserende maatregelen, ook recht op haar aandeel verdient.

Ondernemers uit de verssector hebben het idee dat het belang van reefercontainers en versketens nog onvoldoende hoog op de agenda staan van het Havenbedrijf Rotterdam. Volgens ondernemers in de vershandel lijkt het door dat de ontwikkeling van een reeferstrategie slechts als kennisvraag is opgenomen in het Werkprogramma Zeehavens van de havenbeheerders en het Rijk, alsof er onvoldoende kennis over de vershandel en het belang van reeferers is. Die kennis is er al lang en vraagt op korte termijn om concrete acties van bedrijven en overheden. Die actie moet op twee fronten plaatsvinden.

Allereerst moet de Fresh Port Rotterdam in de Rotterdamse haven over **één synchromodale hub** beschikken, waar alle modaliteiten bij elkaar komen (zeevaart, shortsea, binnenvaart, spoor en weg). Voor deze synchromodale hub is al enkele jaren het project **Coolport** in ontwikkeling. Reeferers en versstromen zijn voor de haven van groot belang. Naar schatting gaan 600.000 reefercontainers van en naar de Rotterdamse haven (excl. Tranist). Dit volume groeit nog steeds en reeferers zijn ook bepalend voor de keuze van rederijen om een haven aan te lopen. Bovendien is het een containerstroom waarin de toegevoegde waarde wel grotendeels in de regio plaatsvindt! Het overgrote deel van de reefercontainers (met versproducten) wordt door handelsbedrijven in de regio gelost en er vindt een reeks waarde toegevoegde activiteiten plaats (rijpen, verpakken, combineren, distribueren, vermarkten, etc.). Aan een reefer wordt daarom een veelvoud keer zo veel verdiend in de regio als aan een gewone container. De synchromodale hub is in dit verband van groot belang om de doorvoer en de toegevoegde waarde aan die containerstromen te kunnen optimaliseren, zodat uiteindelijk de concurrentiekracht van Rotterdam ten opzichte van bijv. Antwerpen en Hamburg wordt verstevigd.

Het verder brengen van het al jaren bestaande idee van een Coolport in de Waal/Eemhaven zou dan ook 'Chefsache' moeten zijn van de havendirectie en aangespoord door het bestuurlijk overleg MIRT onder leiding van de Minister van I&M. Ondernemers blijven de wenselijkheid van een voor alle bedrijven toegankelijke Coolport onderschrijven. Het is van belang investeringen in ruimte en infrastructuur in en rond de Waal/Eemhaven hiermee in overeenstemming te brengen en de daarvoor reeds geserveerde middelen aan te wenden. De overheid heeft een duidelijke rol in het stimuleren, faciliteren en waar mogelijk drempels wegnemen maar dat kan pas als ondernemers een plan hebben.

Figuur 2 RSC Waal Eemhaven met koeltrailer



**Actie 3:** Topoverleg Ministerie I&M, provincie Zuid-Holland en delegatie van ondernemers met Havenbedrijf Rotterdam over versnelling van de plannen omtrent **Coolport**.

Ten Tweede, het gebied van 30 km. om de Euromast moet veel meer als één functioneel geheel worden gezien. Het Westland en bijv. Barendrecht hebben verschillende posities in de ketens. Waar nu nog bedrijven en organisaties in die gebieden zich soms nog tegen elkaar afzetten, moet de blik meer op de complementariteit worden gericht. Daarbij is de rol van grote broer Rotterdam (haven en gemeente) van groot belang. Het gehele gebied van Fresh Port Rotterdam kan een overtuigende bijdrage leveren aan het realiseren van de Rotterdamse ambities op het gebied van Food en Fresh.

**Actie 4:** Het Havenbedrijf en de gemeente Rotterdam gaan samen met de buurgemeenten en de provincie een **ruimtelijk economische kaart** maken om de omvang en diversiteit van versbedrijven (handel, logistiek en primaire productie) in de ruime regio zichtbaar te maken, maar ook om de acties vanuit dit Manifest (en eventueel andere punten) gezamenlijk te omarmen, waardoor ze ook een duidelijker aanspreekpunt te creëren voor de ondernemers.

### **Ambitie 3: echt monitoren**

Er is bij ondernemers behoefte aan meer actuele en juiste informatie over de volgende aspecten:

- De getallen uit het onderzoek van november 2013, moeten jaarlijks ge-update worden, want de situatie verandert snel. Van de aanbeveling uit het onderzoek om dit op te pakken (de monitoring) is tot op heden niets terecht gekomen. Gebleken is dat coördinatie door overheden (Rijk en regio) een effectieve benadering is, waarbij ondernemers graag mee investeren in de vorm van tijd en data. Probeer in die (nationale) monitoring ook de belangrijke draaischijfregio's een belangrijkere plaats te geven (Fresh Port Rotterdam, Sierteelthub Aalsmeer/Schiphol en Greenport Venlo).

- De versketens leveren voor het overgrote deel hun producten aan de retail in binnen- en buitenland. Diverse bedrijven hebben uiteraard hun eigen contacten met hun klanten, maar er is behoefte aan scenarioverkenningen hoe de ontwikkelingen in de retail gaan, zowel in Nederland, maar vooral ook in Duitsland, UK en Frankrijk. De voorraden in de ketens van de retail gaan nog verder omlaag en de beleveringsfrequenties op de retail DC's gaan omhoog. Wat betekent dat voor de rest van de keten en kunnen opgedane ervaringen in Nederland (met de fijnmazige distributie) ook ingebracht worden in het overleg met de buitenlandse retail. Bedrijven willen daarmee niet enkel reactief zijn bij problemen (verlate levertijden etc.) maar juist ook pro-actief zijn in het benutten van deze gegevens richting klanten (service) en het verbeteren van de productkwaliteit in de keten (ready to eat, verminderen voedselverliezen etc.).
- Logistieke ondernemers uit versketens worden zelfs een beetje boos als overheden maar blijven roepen dat de beladingsgraden van vrachtwagens te laag zijn. Uiteraard verandert de beladingsgraad van een vrachtwagen tijdens een rit als er al afleveradressen bezocht zijn. Er zijn ongetwijfeld nog meer successen met bundeling van lading te behalen, maar een goede nulmeting van de huidige situatie ontbreekt.

**Actie 5: Monitoring dynamiek in goederenstromen in de versketens** in Fresh Port Rotterdam: trekkers provincie Zuid-Holland, Havenbedrijf Rotterdam en Ministeries I&M en EZ, ondersteund door vier bedrijven.

**Actie 6:** Branche-organisaties en enkele bedrijven willen (in Fresh Corridor II verband) enkele **scenario's** voor de toekomstige beleving van de **retail** (in binnen- en buitenland) uitwerken, met ook oog voor het opzetten van eventuele draaischijven (met Nederlandse partners) in het buitenland om de buitenlandse retail in de toekomst goed te kunnen blijven bedienen.

**Actie 7: Nulmeting beladingsgraad** versvervoer en aanbevelingen voor effectieve samenwerkingsvormen in de keten in het programma Beter Benutten (2015)

#### **Ambitie 4: Fresh Hub Holland vraagt om juiste IT platforms en IT tools**

Zowel binnen bedrijven als overheden zijn vele voorbeelden bekend van automatiseringsprojecten en IT platforms die mislukken, omdat ze te groots en meeslepend zijn opgezet of omdat de te bereiken doelen niet helder waren. Fresh Hub Holland (dus nationaal) moet voor de versketens de standaard zetten in Europa en misschien wel mondiaal. Er bestaat bij bedrijven verschil van inzicht over wat nu de juiste route is. Enerzijds onderschrijft men de ambitie dat als je als land ketenregisseur wilt zijn (ambitie Topsector Logistiek) er ook geïnvesteerd moet worden in nationale platforms zoals het Nationaal Logistiek Informatie Punt (NLIP), met Portbase, GS1, Frug I Com en Cargonaut als dragende systemen. Maar zijn die systemen wel open en flexibel genoeg om met bedrijven en platforms in binnen- en buitenland te communiceren?. Moeten we ook niet rekening houden dat juist slimme decentrale systemen, met weinig overhead, de toekomst zijn in de logistieke planning, waarin gebruikersvriendelijkheid en het makkelijk contacten leggen met andere platforms en databases centraal staat? Kortom wat is een verstandige aanpak?



Daarnaast is door ondernemers aandacht gevraagd voor in ontwikkeling zijnde systemen/tools die bundeling van lading optimaliseren. De neiging in Nederland is om steeds nieuwe pilots te starten (met subsidie) om vervolgens daar ondernemers bij te gaan zoeken. Logistieke ondernemers uit de Fresh Port Rotterdam pleiten er voor om enkele bestaande systemen (Hubways, planningstool van Wayz uit IDVV), waaraan al bedrijven uit de regio deelnemen door te ontwikkelen in plaats van nieuwe initiatieven te starten. De Topsector Logistiek moet het voortouw nemen hier een gebalanceerde samenwerking rond te organiseren.

**Actie 8:** De Topsector Logistiek komt in samenspraak met Fresh Corridor II met een helder plan hoe, **centraal en decentraal, versketens het best ondersteund kunnen worden** door IT-systemen, waarbij (vier) bedrijven uit de regio en het Havenbedrijf als actieve sparringpartner zullen optreden. Er zijn zorgen over de functionaliteit en beheersbaarheid van initiatieven zoals NLIP en Portbase, waarbij tegelijkertijd decentrale systemen wel goed aansluiten op de systemen van bedrijven en ook in staat zijn te communiceren met andere platforms.

**Actie 9:** Twee **concrete projecten** projecten voor het programma **Beter Benutten 2**. Partners in het samenwerkingsverband Greenports Logistics (logistieke dienstverleners die lading verzamelen en uitwisselen tussen veilingen/handelsterreinen) nemen de uitdaging aan om hun bundelingskansen verder te vergroten door enkele modules van het IT platform Hubways verder in de praktijk uit te werken. Verladere en vervoerders in de regio's Barendrecht en Westland benutten bij voorkeur bestaande systemen om meer reefercontainers aan en af te voeren met binnenvaart en soms ook rail.

#### **Ambitie 5: Synchronodaal moet**

De tijden dat het stimuleren van multimodaal vervoer nog vooral uitging van overheden, is al lang voorbij. Bedrijven in versketens zijn volop overtuigd van de noodzaak om hierop in te spelen. De congestie op wegen en containerterminals in Rotterdam is een ieder bekend. Maar ook klanten in de keten vragen om andere vervoersoplossingen. Iedereen is ervan overtuigd dat er nog veel meer multimodaal kan dan nu het geval. Er zijn de volgende problemen te onderscheiden:

- Er is op sommige (huidige) zeeterminals onvoldoende kaderuimte voor binnenvaart om containers aan en af te voeren.
- Er is voor aan/ en afvoer van containers via de binnenvaart nog steeds onvoldoende samenwerking tussen barge operators.
- Er zijn nog steeds enkele witte vlekken zijn in het aanbod van containerterminals in de regio (m.n. Westland en wellicht ook omgeving Waddinxveen).
- De planning van aanleveren of ophalen van containers nog veel te verbeteren valt, zodat er meer gebundeld kan worden in voor- en natransport (binnenvaart) (zie ook acties 8 en 9).
- Versvervoer per spoor al plaatsvindt op gecombineerde shuttles richting Noord-Italië en Polen, maar er voorlopig ook niet veel extra groei verwacht mag worden vanwege de

capaciteitsproblemen op het spoor, vooral door aanpassing Betuweroute op traject Emmerich – Oberhausen.

- Er ontbreekt één centrale draaischijf voor reeferen en vers (Coolport, zie actie 3).
- Diverse spelers in de intermodale keten praten vooral over elkaar en onvoldoende met elkaar (zie actie 1).

Met het afstoten van de locatie Bleiswijk door Flora Holland valt enerzijds een verbindende schakel weg, maar anderzijds biedt dit op termijn kansen voor de ontwikkeling van een Greenrail terminal op deze plek

Voor synchromodaal vervoer zijn enkele (aanvullende) acties aan de orde:

**Actie 10:** Bestaande shuttles naar Noord-Italië en Polen (met ongeveer 15% versproducten met reeferen of trailers) kunnen verder benut en uitgebouwd worden. Een **nieuwe verbinding** is die met **Spanje** in het kader van TEN-T waarvoor inzet gepleegd moet worden om de juiste keuzes te maken in het vervoermaterieel (containers of trailers), om treinpaden beschikbaar te krijgen, laatste oneffenheden in regelgeving op te lossen en om een solide business case te kunnen afronden. Trekkers, in de vorm van bedrijven die voldoende lading in kunnen brengen zijn al aanwezig, en die bedrijven willen dit initiatief dan ook trekken. Het gaat nu om de juiste ondersteuning door overheden.

Figuur 3 Locomotief van de European Railways Shuttle in Venlo



**Actie 11:** Versshuttles per spoor naar onze belangrijkste klant, Duitsland, zullen niet met een morgen gaan rijden, vanwege doorlooptijden en capaciteitsproblemen op het spoor. Maar we moeten nu al de **'Frau Antje shuttle'** voorbereiden om over enkele jaren daarvoor gereed te zijn. Dat vraagt om innovaties (sneller beladen van treinen), om goede afspraken met terminals in Duitsland (Berlijn, Frankfurt, München), maar ook veranderingen aanlever-tijden en voorraadvorming bij de Duitse retail. De Versshuttles Duitsland vormen een mooi instrument om met de Duitse retail het gesprek aan te gaan. Nu blijkt dat die retailbedrijven



weinig ruimte bieden om de aanlevertijden in hun DC's wat op te rekken, waardoor een versshuttle niet aan de verwachtingen kan voldoen. Het is ook van belang dat in de scenario analyses ( zie actie 6) er ook met de Duitse retail wordt gesproken over van het relaxter maken van de keten (zie onderstaande box).

*Op dit moment doet de situatie zich voor dat bijv. de handel enerzijds gebonden is (voor import producten) aan rederijen en stuwadoors om hun reefercontainers beschikbaar te krijgen. Pas vanaf het moment dat de container beschikbaar is (en de inspecties hebben plaatsgevonden), kan de planning van de distributie richting klanten (retail) plaatsvinden. De handelsbedrijven en hun logistieke dienstverleners hebben dan vervolgens weinig doorlooptijd om aan de wensen van de klant (retail) te voldoen, waarbij er weinig flexibiliteit is van de zijde van de klant omdat de goederen op vastgestelde tijden geleverd moeten worden aan de distributiecentra. Dus de verslogistiek is aan de voorkant en aan de achterkant gebonden aan processen waar ze zelf nauwelijks invloed op hebben. Dit leidt tot veel stress in de keten, maar ook tot minder duurzame oplossingen. Kortom de 'Frau Antje Shuttle' is een metafoor voor het beter en relaxter regisseren van de keten richting de Duitse klanten.*

Deze actie zou moeten worden getrokken door enkele overkoepelende organisaties (zoals FrugiVenta, VGB, etc. omdat handelsbedrijven hun eigen contacten en belangen hebben) samen met het Ministerie van I en M, met ondernemers als klankbord op de achtergrond. Uiteraard is dit ook voor overheden een mooi traject in de corridor aanpak met de burens (Interreg) of in TEN-T verband.

**Actie 12:** Nu onlangs gebleken is dat een **binnenvaart containerterminal** in Hoek van Holland niet mogelijk is, blijft onveranderd de urgentie voor een nieuwe locatie overeind aan de noordzijde van de Nieuwe Waterweg in of nabij het Westland. Het aanbod van lading is meer dan voldoende. Voorkomen moet worden dat nu er veel 'gesteggel' plaats vindt over alternatieve locaties. De provincie zou de regie kunnen nemen door ondernemers op te roepen met een gedragen alternatief te komen zodat beschikbare, ondersteunende financiële middelen effectief kunnen worden ingezet. Dit kan mogelijk in samenwerking met Stichting Coolport Westland. Met die naam geven ondernemers het belang van intermodale verbindingen met de haven (en met Coolport Rotterdam) aan.

### **Ambitie 6: Overheidsdiensten beter integreren**

In de overleggen met de bedrijven is een genuanceerd beeld naar voren gekomen over de kwaliteit, flexibiliteit en beschikbaarheid van douane en keuringsdiensten. In tegenstellingen tot diverse rapporten van LEI (2010), ACTAL (2013) en HvA (2013) is men van mening dat de kwaliteit van de beampten als goed wordt beoordeeld. Ook het prijsverschil met het buitenland lijkt relatief, wat het ministerie overigens in een benchmark gaat onderzoeken. Mocht hieruit blijken dat de verschillen concurrentieverstorend werken, dan verwachten ondernemers maatregelen van de overheid om de concurrentiepositie van Nederlandse bedrijven te waarborgen

Er zijn echter vijf zaken waar ondernemers van mening zijn dat hiervoor meer aandacht en inspanningen nodig zijn:

- De afstemming van inspecties van douane en keuringsinstanties kan nog steeds beter, zowel in de tijd als in de selectie van containers die gecontroleerd moeten worden (reduced checks).
- Echt concurrentieverstorend is de manier waarop de VWA omgaat met EU verordening 669, waar bijvoorbeeld voor producten met een veiligheidsrisico labtests in het Nationaal Referentielaboratorium in Wageningen moeten worden gedaan, terwijl dat in het buitenland terplekke door private instituten wordt gedaan. Dit levert onnodige vertraging en kosten op (zie ook de box op de volgende pagina).
- De herziening van EU verordening 882 is volop in procedure in Brussel. Het Rijk zal er op toe moeten zien dat deze herziening ook daadwerkelijk wordt doorgevoerd. De herziening moet namelijk handhaven dat niet alle keuringen moeten plaatsvinden op punt van aanlanding in de haven, maar dat dit ook kan bij handelsbedrijven buiten de haven. Dit punt is een belangrijk zorgpunt voor de Greenports. Rotterdam moet groter gezien worden dan alleen de havenkades. Het gehele gebied om Rotterdam is de logistieke draaischijf van Nederland voor groente en fruit (Greenport Westland, Barendrecht, Ridderkerk, Waddinxveen). Wanneer alle importzendingen allemaal aan de buitengrens geïnspecteerd moeten worden zal dit tot enorme logistieke problemen leiden. Inzet van Nederland is zeer belangrijk dat in de basistekst van de Controleverordening de mogelijkheid blijft bestaan om de fytosanitaire importinspectie op de plaats van bestemming uit te voeren
- De gebruikersvriendelijkheid van het informatiesysteem van de KCB (CLIENT) kan voor exportladingen vergroot worden. Doorvoeren van gewenste, al lang bekende en besproken verbeteringen duurt zeer lang. Dit is vreemd gezien het feit dat de sector deze verbetering zelf moet betalen, hier zit het dus kennelijk in onderbezetting bij de NVWA.
- Belangrijk voor het bedrijfsleven is dat de KCB als ZBO blijft bestaan. Wanneer de keuringen door een ambtenaar van de NVWA gedaan moeten worden zal dit leiden tot veel hogere kosten en langere wachttijden. Met de 24-uurs economie is het ook belangrijk dat ondernemers de KCB altijd kunnen bestellen wanneer nodig, dus ook op zaterdag en eventueel op zondag, dit is nu mogelijk en zal met het eventueel verdwijnen van de KCB niet meer mogelijk zijn.

*Figuur 4 Fytosanitaire inspecties*



*EU Verordening 669/2009 regelt het toezicht op hoogrisico producten en heeft sinds haar invoering al veel discussie voortgebracht. Vanuit het Nederlandse bedrijfsleven en de brancheverenigingen is richting de overheid en de toezichthouders vele malen gewezen op gewenste verbetering van een aantal EU geregelde zaken:*

- 1 Een heldere beslisstructuur waarlangs product-land combinaties aan de bijlage worden toegevoegd of verwijderd (**EU issue**) De huidige situatie heeft op zijn minst de schijn tegen zich dat te gemakkelijk combinaties worden toegevoegd zodat deze onder retribueerbare inspecties vallen.*
- 2 Gewenst is een ruimere mogelijkheid om goederen binnen te brengen, hetzij een grotere regio voor BIP's of de mogelijkheid tot het verleggen van goederen, zoals dat voor andere toepassingen nu evengoed onder logische voorwaarden, voor de toezichthouder en de lidstaten risicoloos kan. (**deels EU / deels nationale inregeling**)*
- 3 Een risico based regeling waarbij in het inspectiepercentage rekening wordt gehouden met inspanningen en prestaties van marktpartijen (**EU issue, NL wil graag een pilot doen met bv Egypte**).*
- 4 Dat aangifte uit de fytosanitair georiënteerde keten in dit kader kan plaatsvinden middels het sector eigen Client Import systeem en niet in een veterinaire systeem, waardoor extra investeringen en handelingen plaats moeten vinden. Door de steeds wijzigende (iedere 3 maanden een update / Verordening) product – land combi's worden nog steeds nieuwe bedrijven met deze situatie geconfronteerd. (**Nationale inregeling**)*
- 5 Een snelle afhandeling van fysieke monsternamen en analyse. In het bijzonder bij kwetsbare goederen (<24uur, nu vaak 3 werkdagen). Dit kan bijvoorbeeld door samen te werken met (geaccrediteerde) commerciële labs. De wetgeving biedt hier ruimte voor en wordt in bv België toegepast, met nota bene inzet van Nederlandse commerciële labs). Monsternamen kan geoptimaliseerd worden door samenwerking met het KCB, een ZBO waarbinnen de medewerkers zijn aangesteld als onbezoldigd ambtenaar in functie van de NVWA. (**Nationale inregeling**)*
- 6 Operationele kostenstructuur en informatievoorziening blijven aandachtspunten. Privaat kan dit sneller, effectiever en tegen lagere kosten. (**Nationale inregeling**)*

Maar er zijn ook suggesties gedaan om als Fresh Hub Holland voorop te blijven lopen, waarbij ook het Rijk (Min EZ) een belangrijke rol kan spelen:

- Laten we nu al proeven gaan doen om keuringen nog meer te automatiseren. Er zijn nu al camerasystemen beschikbaar om snel grote hoeveelheden bloemen, groentes of fruit te controleren op aanwezigheid van insecten of stoffen. De camera ziet het zelfs beter soms dan het menselijk oog.
- (Nog) meer gebruik te maken van beschikbare technologie (RFID) om zendingen tijdens transporten te kunnen controleren (zoals bijvoorbeeld al gebeurt bij GS1 of Frug I Com).
- Al in het land van oorsprong telers helpen bij voorbereiden van producten of daar ook controles uit te voeren. Hiervoor zouden gelden van het Ministerie van Buitenlandse zaken ingezet kunnen worden om ook lokaal tot gerichte kennisoverdracht en innovatie over te gaan.

Ondernemers gaven ook zelf aan dat meer samenwerking onderling er ook toe zou kunnen leiden dat bedrijven op hetzelfde bedrijventerrein gezamenlijk capaciteit van de KCB gaan inkopen, zodat inspecteurs sneller en flexibeler inzetbaar zijn.

**Actie 13: Gerichte aanpassingen in systeem van inspecties** (verordeningen 669 en 882 en betere integratie overheidsdiensten). Trekkers zijn Ministerie van EZ en enkele branche organisaties

### **Ambitie 7: Verduurzamen waar het kan**

In de voorafgaande ambities is al ingegaan op bundelen van lading en benutten kansen voor synchroonaal vervoer. Daarop aanvullende acties hebben betrekking op onder meer de volgende zaken:

- Verduurzaming van gebouwen, door bijv. restwarmte uit de tuinbouw te benutten of door aardwarmtebronnen te benutten voor de benodigde energie voor koeling van de vele geconditioneerde warehouses in de regio.
- Samenwerking door logistieke bedrijven en tuinbouw om regenwater gezamenlijk op te vangen en schoon aan te leveren als bijv. gietwater voor de tuinbouw.
- De opzet van een warmterotonde met voorrang voor het verbinden van de procesindustrie in de Rotterdamse haven met de tuinbouw in het Westland en als energiebron voor geconditioneerde warehouses;
- Voorbeelden van elders (bijv. Venlo) te benutten om duurzaamheidsbedrijven op te richten die juist die koppeling gaan leggen tussen vragers en aanbieders van duurzame energie.
- Biogasproductie in de regio te benutten voor Bio LNG voor vrachtverkeer voor regionale en binnenlandse distributie.
- Bestaande terreinen en gebouwen benutten voor nieuwe activiteiten, oftewel het aanpassen van bestemmingsplannen van veilingterreinen en handelsterreinen om die locaties beter te benutten.
- Het gebruiken van minder en ander verpakkingsmateriaal en geleidelijk introduceren van biobased verpakkingen in enkele ketens.

Kortom: ook buiten de kassen en bundeling van vervoer zijn diverse duurzaamheidsinnovaties mogelijk.

**Actie 14:** een klein duurzaamheidsteam vanuit provincie en Ministerie I&M gaat met (vijf) ondernemers aan de slag om bovenstaande projecten, of soms nog ideeën, uit te werken tot **concrete investeringsprojecten duurzaamheid**. We moeten af van subsidies en beleidsprogramma's die op zoek zijn naar gebruikers. Laat bestaande programma's mede ontwikkeld worden door ondernemers. Vanuit enkele brancheorganisaties bestaat de bereidheid hier menskracht voor vrij te maken.

## **Ambitie 8: Handelsgebieden verbinden en investeren**

De ruimtelijk economische kaart van de regio (zie actie 4) geeft ook de meest concrete en logische onderbouwing waarom bijvoorbeeld bepaalde verbindingen in het Westland, ondanks de nu lopende investeringen, nog steeds voor verbetering vatbaar zijn, mede ondersteund door monitoring gegevens, ook van vervoersbewegingen (actie 5). Het is ook te overwegen of bedrijven uit diverse deelgebieden van Fresh Port Rotterdam ook hun eigen mobiliteitsgegevens (via de boordcomputers) gaan inbrengen, om concreet te kunnen onderbouwen waar zich regelmatig knelpunten voordoen. Op deze manier komt actuele informatie beschikbaar over betrouwbaarheid en reistijdverlies op ketenniveau en op wegvakniveau. Zo worden overheden in staat gesteld betere afwegingen te maken in het prioriteren en oplossen van bereikbaarheidsknelpunten op basis van het belang van (de vele) bedrijven in Fresh Port Rotterdam. Dit kan aanleiding zijn voor een vernieuwende aanpak om de nog beschikbare middelen van de samenwerkende overheden gericht in te zetten voor relatief kleinschalige investeringen in N-wegen of aanpassing van infrastructuur in de omgeving van de haven.

Voor de handelsgebieden geldt verder dat de vraag naar nieuwe terreinen terugloopt en dat er meer directe stromen zijn van kwekers naar kopers, waardoor voor een deel de gebouwen en terreinen anders moeten ingericht worden (gericht op cross docking i.p.v. op kloklogistiek). Daarnaast maken de gebieden een transitie door van **van handelscentrum naar kennis-/clustercentrum**. Hiervoor is een faciliterende overheid nodig die de verbreding van functie (van veilingterrein naar greenport terrein) ondersteunt.

**Actie 15: Integraal actieprogramma Greenport Boskoop.** Voor de regio Boskoop geldt dat de versnippering en moeizame infrastructuur een rem op de ontwikkeling leggen. Om hier het hoofd aan te bieden wil het bedrijfsleven in de regio zich verdergaand gaan organiseren en de samenwerking onderling en met de overheden opschalen. Parallel hieraan is een **integraal actieprogramma** met de eigen ondernemers opgesteld. Dit bevat de volgende punten:

- Digitale en fysieke bereikbaarheid in de regio Boskoop verbeteren.
- Sierteeltproducten worden vrijwel alleen per weg vervoerd. Om een duurzame agrologistieke keten te realiseren voor de sierteelt is het vervoer van deze producten over het water en/of per trein een kans. Greenport Boskoop wil een pilot export boomkwekerijproducten via containers starten om de mogelijkheden en knelpunten te verkennen. Mogelijke markten zijn Scandinavië, Rusland, Zuid-Duitsland, maar ook bijvoorbeeld verder gelegen klanten.
- In de provinciale 'Visie Ruimte en Mobiliteit' wordt Boskoop benoemd tot een centrale logistieke schijf op het PCT-terrein. Het PCT-terrein biedt goede mogelijkheden om een verbindende schakel te zijn tussen de drie grote hubs (Mainport, Schiphol/Aalsmeer en Venlo). Greenport Boskoop zet in op een strategie om het PCT-terrein een niche speler te maken voor het realiseren van toegevoegde waarde binnen de Fresh Corridor. Daarnaast zal ook worden nagegaan of op die locatie ook andere (dienstverlenende) activiteiten gevestigd kunnen worden (douane, keuringsinstatnies, kenniscentra). Om dit goed op te starten is een haalbaarheidsstudie nodig. Doel van de studie is om tot een concreet stappenplan voor het realiseren van een agrologistiek park met hoge toege-

voegde waarde gevestigd op het PCT-terrein te komen en de publiek-private samenwerking vorm te geven, inclusief voorgenomen investeringen per partij.

**Actie 16:** Provincie, gemeenten en bedrijfsleven in de regio geven op deze **vernieuwende en geïntegreerde manier knelpunten** aan die niet zozeer betrekking hebben op wegvakken van de hoofdinfrastructuur, maar op vertragingen in ketens en kleinere investeringen c.q. doorstromingsmaatregelen met een grote impact op de **versketens**. Dit vraagt om een gezamenlijke aanpak van Rijk, provincie en gemeenten, gericht op ketens en minder gericht op alleen de ‘eigen’ infrastructuur. Een goed voorbeeld hiervan is de het optimaliseren van het vervoer van het (onderliggend) wegennet in het Westland, oftewel de zogenaamde vlinderstructuur in het Westland.

Figuur 5 Vlinderstructuur Westland



Ondernemers in diverse sessies hebben aan gegeven dat er voldoende ruimte beschikbaar is (op bedrijventerreinen) voor de doorontwikkeling van het verscluster. Sterker nog op de veilingterreinen is nog ruimte aanwezig die alleen gevuld kan worden als de bestemmingen voor die terreinen worden verruimd. Ondernemers willen ook graag met overheden aan tafel om met elkaar de verbreding te concretiseren op een aantal locaties: van logistieke en handelsterreinen naar clusterterreinen, met bredere activiteiten (dan alleen handel en logistiek). Naast bestaande terreinen zijn er ook nog enkele nieuwe handelsterreinen beschikbaar, verdeeld over de regio. Dat biedt bedrijven kansen om op een nieuwe locatie door te ontwikkelen. Naast de kaart met belangrijke handelsgebieden (actie 3) is het ook van belang dat inzicht wordt verkregen in de dynamiek van bedrijven in het verscluster. Er vinden nog steeds uitbreidingen en nieuwvestigingen plaats, alleen het totaal beeld voor Fresh Port Rotterdam ontbreekt.

**Actie 17:** Inventariseren en bijhouden **waar nieuwe investeringen** in handelsbedrijven en logistieke bedrijven (in verscluster) plaatsvinden. Trekker Provincie Zuid-Holland, samen met de eigenaren/terreinbeheerders van enkele grote handelsterreinen in de regio.



### **Ambitie 9: Verslogistiek als voorbeeld voor topsector eigen stijl**

Verslogistiek is natuurlijk geen nieuwe topsector. Maar verslogistiek raakt natuurlijk wel de kern van de topsectoren Agro & Food, Tuinbouw & Uitgangsmaterialen en Logistiek. Sterker nog de economisch belangen van versketens domineren zelfs voor een belangrijk deel die topsectoren. Toch blijft het gat groot tussen enerzijds de programma's van de topsectoren en de manier waarop bedrijven in de logistieke en handelsbedrijven in de versketens innoveren. Verslogistiek is MKB in optima forma, concreet, actiegericht en gewend aan internationale tegenwind. Behoorlijk wat anders dan wat nu zichtbaar is in een aantal topinstellingen en programma's. Voor het topsectoren beleid blijft het een uitdaging om het MKB erbij te betrekken. In de vershandel en logistiek is het probleem niet om bedrijven hiervoor te vinden, maar ligt de uitdaging in het opschalen en verbeteren van lopende projecten (zie actie 9), maar ook in het voeden van programma's met ondernemersbloed en het vertalen van ambities van programma's naar de mogelijkheden van de MKB bedrijven.

**Actie 18:** Ondernemers uit de verslogistiek denken mee over de (concretere) invulling enkele tenders van programma's van de topsectoren en kennisinstellingen. Dat kan plaatsvinden onder de vlag van Fresh Corridor II. De omgekeerde 'keten' zoals het nu gaat. Nu gaan kennisinstellingen met hun programma's en ideeën de boer op om bedrijven erbij te betrekken om de beschikbare gelden van overheden (bijv. TKI gelden) te benutten. De ondernemers zouden bijvoorbeeld projectideeën willen inbrengen over nieuwe inrichting van versketens (scenario's retail), de inzet van camera technologie, het benutten van data (op een geanonimiseerde manier) van boordcomputers, het opzetten van datasystemen voor gerichte ketenregie, serious gaming in warehouses, etc. Om tot goede werkbare programma's te komen is een business developer nodig die de werelden van kennis en praktijk weet te vertalen in concrete projecten. De **business developer** zou ondergebracht kunnen worden bij de regionale ontwikkelingsmaatschappij Innovation Quarter.

Ondernemers vinden ook dat ze te gemakkelijk zich laten verleiden tot het oprichten, samen met overheden en kennisinstellingen, tot weer een instituut of stichting. Ondernemers roepen de andere partners op om meer dan de helft van overleggen en innovatieprogramma's te schrappen. Dat is heel goed mogelijk. Een voorbeeld uit het Westland. Hier wordt tegelijkertijd gewerkt aan de Horticulture Campus, de demonstratiekas, het Innovatie Demonstratie Centrum, het Experience Centre voor de Sierteelt, het Biobased Westland, etc. Dat kan echt wel minder en dat geldt ook voor de andere deelgebieden waar min of meer soortgelijke initiatieven lopen.

**Actie 19:** Overzicht krijgen van **stichtingen en platforms**, daar meer samenwerking en synergie uit te halen, maar ook te snijden in het aantal organisaties. Trekkers VNO/NCW en provincie.

## **Ambitie 10: Niet praten maar doen**

Dit is in feite het motto van de bedrijven en mensen die werkzaam zijn in de vershandel en logistiek. Het is opvallend hoe snel ondernemers in de afgelopen weken hebben gereageerd op een uitnodiging om mee te denken, maar ook om meteen te schakelen naar acties.

Het Rijk (Ministeries IenM en EZ), de provincie Zuid-Holland en VNO/NCW hebben de handen ineen geslagen om de conclusies en aanbevelingen uit het onderzoek 'Toegevoegde waarde Netwerk Mainports en Greenports' een stap verder te brengen door bedrijven in vijf ondernemers tafels bijeen te brengen. De ondernemers hebben vervolgens zelf concrete acties met elkaar benoemd en verwoord in dit Manifest. In de komende maand zal aan bedrijven ook nog worden gevraagd om onderstaand **statement** te onderschrijven, zodat het opstellen van dit Manifest het begin is van een beweging die in de komende jaren gecontinueerd zal worden. In het statement zeggen de (deelnemende) bedrijven het volgende toe:

- *Wij werken mee aan de uitwerking van de ambities en acties van het Manifest 'Green meets Port'.*
- *Wij nemen deel aan de werkgroepen die onder het Platform Fresh Corridor II gaan functioneren om de verschillende acties van het Manifest tot uitvoering te brengen.*
- *Wij zijn bereid om nieuwe interessante ontwikkelingen in ons bedrijf aan collega's en andere bedrijven te tonen.*
- *Wij zijn bereid om de business developer 1 of 2 keer per jaar in ons bedrijf uit te nodigen om te laten zien waar kansen voor samenwerking liggen.*
- *Wij nemen jaarlijks enkele stagiaires aan van de kennisinstellingen in de regio.*
- *Wij staan open voor innovatieprojecten die vanuit Fresh Corridor of andere wijze aan ons voorgelegd worden.*

Met deze gedragscode wordt een bredere basis gelegd onder de beweging Fresh Port Rotterdam die we met dit Manifest willen inzetten. Het streven is om eind 2014 dit statement door minimaal 40 bedrijven te laten ondertekenen.

**Actie 20:** VNO/NCW gaat met haar drie afdelingen in het gebied de 'handtekeningen' ophalen van minimaal 40 bedrijven uit de verssector om dit Manifest **zichtbaar te maken en uitgevoerd te krijgen**.



Voor het omzetten van de inhoud van het Manifest in een echte ondernemersbeweging Fresh Port Rotterdam stellen ondernemers voor dat de deelnemende partijen in het BO MIRT en VNO/NCW een kernteam samenstellen en een werkbudget beschikbaar stellen voor 2014/2015 om de twee ambassadeurs (Michel Jansen en Henk Salome) en de ondernemers in de versketens te ondersteunen om een concreet werkplan op te stellen voor 2015/2016 en om de in dit Manifest genoemde acties ook te laten resulteren in uitvoeringsgerede projecten. Dit werkplan zal eind 2014 ter besluitvorming worden voorgelegd aan de ondernemers (die met statement ondertekend hebben) en aan de overheden vertegenwoordigd in het BO MIRT.

Maar niet alle 20 acties kunnen tegelijk worden opgepakt. In 2014/2015 zal het accent worden gelegd op de volgende punten:

- Het onderkennen van de noodzaak tot het opnieuw opstarten van Fresh Corridor, maar dan wel in een andere opzet en met een andere bemensing.
- De noodzaak te onderkennen van de realisatie van Coolport in de Waal/Eemhaven.
- Het completeren van de intermodale opstappunten in de regio van Fresh Port Rotterdam, met een bargeterminal in of nabij het Westland als hoogste prioriteit.
- Het blijven verkennen van nieuwe spoorverbindingen (richting Spanje en Duitsland) en de daarvoor beschikbare Europese instrumenten te benutten (TEN-T en Interreg).
- De pragmatische innovatiedrang in de versketens te benutten en te verknopen door een business developer aan de slag te laten gaan bij Innovation Quarter om beter gebruik te maken van middelen die hiervoor beschikbaar zijn (via de Topsectoren en via Beter Benutten).
- Het kritisch blijven volgen van de kwaliteit, kosten en flexibiliteit van de inzet van keuringsdiensten (met een accent op EU-verordening 669).
- Het gericht en concreet invullen van monitoring van dynamiek (investeringen van bedrijven, goederenstromen, congestie, etc.) om gerichte investeringen in locaties en infrastructuur te kunnen onderbouwen, en zo op een pragmatische manier met het adaptief programmeren in het kader van MIRT aan de slag te kunnen gaan.

Dit Manifest vraagt dus maar om beperkt extra geld, voor de opstart van dit uitvoeringsprogramma, dat ondergebracht wordt bij Fresh Corridor II. Voor de overige acties wordt aangesloten op bestaande programma's en gereserveerde budgetten, om die ook daadwerkelijk aan te spreken. De uitdaging ligt in het bundelen van de aanwezige energie bij ondernemers en overheden en organisaties op het schaalniveau van Fresh Port Rotterdam. Dit Manifest is van de ondernemers. Dat betekent dat bedrijven ook het voortouw nemen bij de meeste acties, of daar al mee bezig zijn. Van de overheden wordt een ondersteunende rol verwacht.

# Bijlage 1 Deelnemers Tafels

• Jan Haarman	Amsterdam Consultants
• Paul van der Lande	Amsterdam Consultants
• Raymond Haesackers	Bakker Barendrecht
• Willem Baljeu	Best Fresh Group
• George Karras	Contargo
• Jacqueline de Bruijn	Cool Company
• Sander Zandbergen	Cool Company
• Barry Mulder	Cool Control
• Eric de Winter	De Winter Transport
• Marianne de Winter	De Winter Transport
• Paul Ham	ECT
• John van den Broeke	ERS Railways
• Wesley Hartman	ERS Railways
• Fred Lessing	Europool System
• Dominique Willems	Fenex
• Robin van Leijen	Fenex
• Christo van der Meer	Flora Holland
• Coen Meijeraan	Flora Holland
• Peter Verbaas	FrugiVenta
• Paul Bremmer	Greenport Boskoop
• Edwin van Lenthe	Greenport Boskoop
• Hans van den Ende	Hillenraad Partners
• Henny van Hamersveld	Hubways N.V.
• Walter Bliet	Kuehne & Nagel
• Leon Postma	Kuehne & Nagel
• Koos Broers	Nature's Pride
• Steven van Erven	Nature's Pride
• Rogier Rook	Nature's Pride
• Dirk Post	Post Kogeko
• Peter van Dee	Sea-Invest
• Fred Krijnen	Sea-Invest
• Rob Haesackers	Thermotrafic Holland B.V.
• Michel Jansen	Total Produce
• André Voskamp	Trans-Peat
• Aris van Daalen	Van Daalen
• Adri Visbeen	Visbeen
• Alberdine van Velzen	Wayz
• Frans-Peter Scheer	Wageningen UR/Food & Biobased Research

***Niet aanwezig, wel betrokken***

- Karla Peijs
  - Hans Mulder
  - Henk Salome
  - Derk van Mackelenbergh
  - Sofie Tolk
  - Michel Gadron
  - Theo van Ravesteyn
  - Herman de Knijf
- Agrologistiek Cluster Westland
  - Dutch Flower Group
  - Dutch Flower Group
  - Eurofrigo
  - Havenbedrijf Rotterdam
  - Maersk
  - MSC
  - Zelfstandige

## **Colofon**

***Opgesteld door ondernemers uit handel en logistiek in Fresh Port Rotterdam, in nauwe samenwerking met VNO-NCW***

***Samenstelling tekst en leiding Ondernemerstafels***  
Buck Consultants International