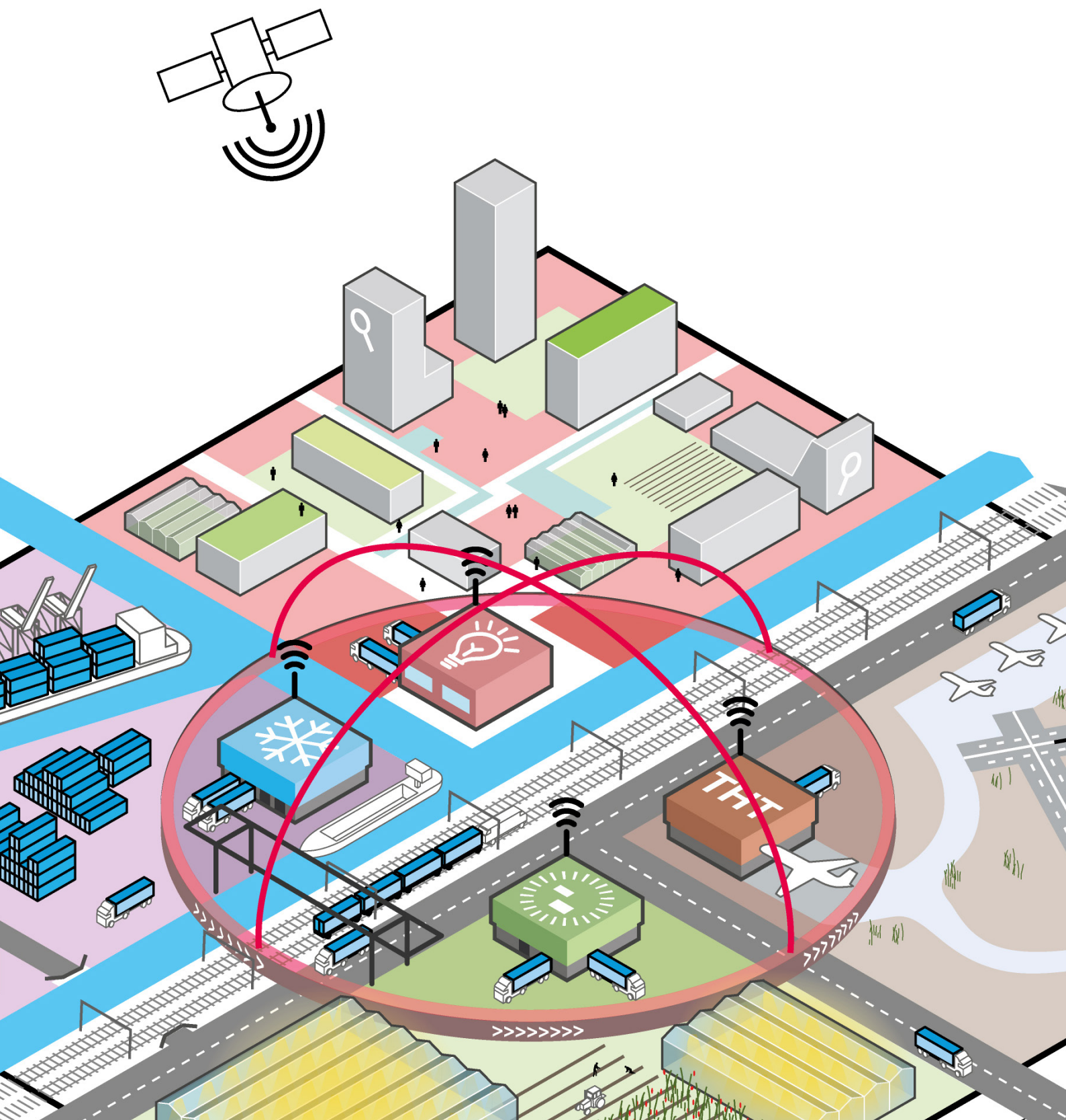


Greenports en de wisselwerking met de Mainports

Tussentijdse bevindingen MIRT onderzoek



Colofon:

Opgesteld door: kernteam Greenports en de samenwerking met de Mainports
Dit kernteam bestaat uit: vertegenwoordigers van de ministeries van EZ en IenM,
de provincie Zuid-Holland en voor deze eerste fase Buck Consultants International
en MUST stedenbouw.

November 2015



**Buck
Consultants
International**



De kern van het verhaal

Aanleiding

Om de internationale concurrentiepositie te versterken is in het Bestuurlijk Overleg (BO) MIRT Zuidvleugel in 2014 afgesproken dat Rijk en regio een gezamenlijke studie uitvoeren naar het veranderend (logistieke) ruimtegebruik in de Greenports en in samenhang met de Mainports Rotterdam en Schiphol. Aanleiding was het besef dat de internationale concurrentiepositie van Nederland in de diverse ketens van verse producten (onder meer sierteelt, groente en fruit) alleen intact blijft als zowel de primaire productie voor Nederland behouden blijft en als Nederland de grootste Europese draaischijf^(*) blijft in de wereldwijde handel en logistieke waardetoevoegingen van producten. Uit eerder onderzoek is gebleken dat een meer gestructureerde en geïnternaliseerde samenwerking tussen de Greenports en de Mainports hiervoor de basis lijkt te vormen. Geconstateerd werd dat deze basis nog smal was (in relatieve omvang) maar dat er wel kansen aanwezig zijn. Dit MIRT-onderzoek richt zich op het detecteren van deze kansen, met als resultaat een opsomming van door de betrokken organisaties, instanties en bedrijven breed gedragen kritische succesfactoren.

Doorlooptijd

Het onderzoek bestaat uit twee delen. In het eerste deel (maart 2015 - november 2015) zijn de factoren in beeld gebracht die volgens de betrokkenen in de toekomst invloed zullen hebben op het (logistiek) ruimtegebruik van de sierteelt- en vollegrondsketens. Daarnaast zijn de kansen voor mogelijke versterking van de wisselwerking met de Mainports in beeld gebracht. Het gehele onderzoek wordt in begin 2017 afgerond met in 2016 het BO-MIRT als tussenstap in de besluitvorming. Voorliggend document geeft de

(*) Een 'draaischijffunctie' (ook wel 'hub functie') duidt op een concentratie van logistieke functies, waarbij goederen vanuit de regio en bestemd voor de regio vermengd worden met goederen voor andere regio's. Dit vindt plaats op een zodanige wijze dat vanuit de draaischijf vele andere bestemmingen frequent worden bediend met meerdere vervoersmodaliteiten.

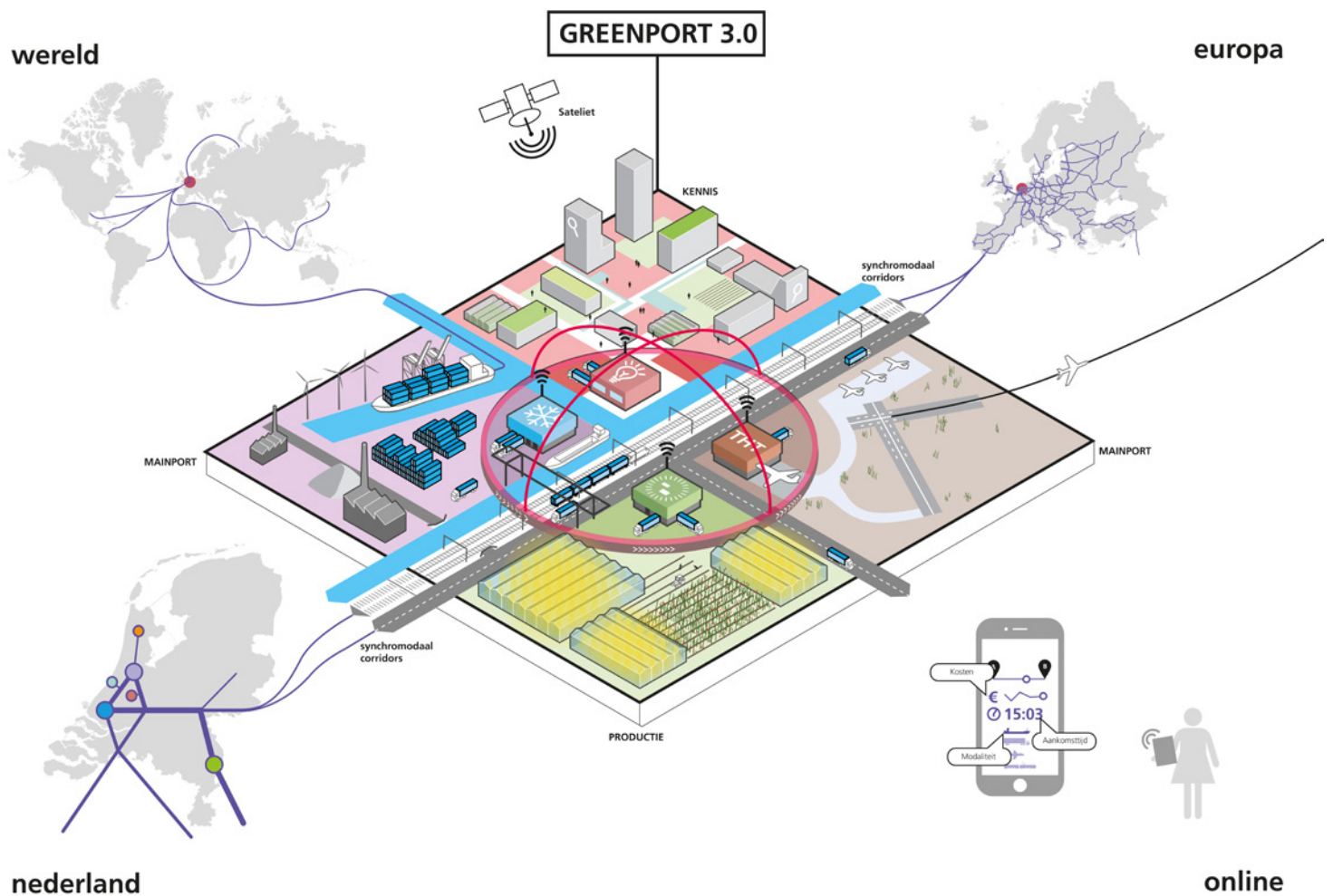
resultaten van het eerste deel weer op basis van het analyseren van bestaande onderzoeken en trendstudies, zes regiosessies met vertegenwoordigers van de Greenports, expertsessies en interviews met (top)ondernemers, bestuurders en hoogleraren, evenals het betrekken van het (bedrijven)netwerk 'Green meets Port'. In bijlage 1 treft u een overzicht van alle gesprekspartners. De onderbouwing is wat betreft kerncijfers en -gegevens voorts vastgelegd in een onderliggend Inspiratieboek, dat als onderliggend document bij deze rapportage kan worden verkregen.

Tussenuitkomsten

De belangrijkste zes kritische succesfactoren op basis van de eerste fase van het onderzoek kunnen als volgt worden samengevat:

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

De internationale concurrentiekracht van de Greenports kan worden vergroot door de gebundelde kracht van de gezamenlijke Greenports, in samenhang met de Mainports Rotterdam en Schiphol, beter te laten renderen. Hiervoor moeten de relaties tussen de nu nog vaak afzonderlijk opererende Greenports worden opgeschaald naar een geïntegreerd netwerk. Dit betekent dat een Greenport 3.0 concept zal moeten bestaan uit een logisch samenhangend netwerk van productie, handel, logistiek, toegevoegde waarde, dienstverlening en R&D. Dat overstijgt de huidige clusters met regionale productiegebieden en toegevoegde waarde activiteiten. Op bedrijfsniveau wordt deze opschaling naar bovenregionale samenwerking al zichtbaar om



internationaal 'massa' te maken en een breed assortiment te kunnen aanbieden: de 'one-stop-ketenarrangement' gedachte. Het Greenport 3.0 concept heeft ook ruimtelijke consequenties, waarbij kerngebieden gelegen zullen zijn op strategische locaties rondom de haven van Rotterdam, de luchthaven Schiphol en een select aantal strategische achterlandlocaties. Vooral Venlo heeft hiertoe de papieren in huis als gecombineerd productiegebied en logistieke hotspot.

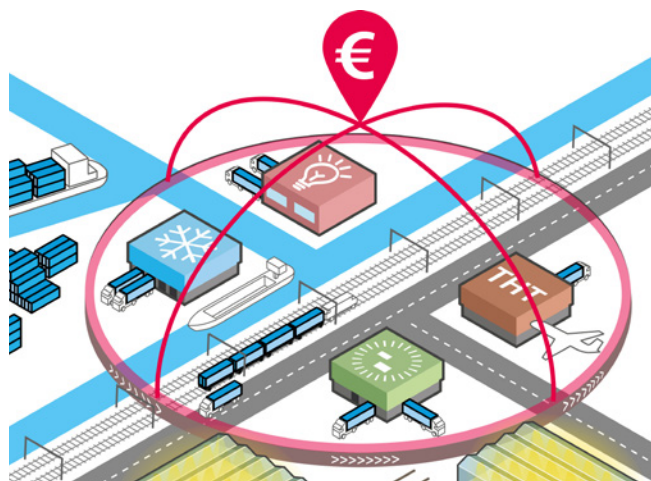
De winst voor de huidige Greenports is dat zij hun positie als handels- en logistiek knooppunt (naast teelt) kunnen vergroten. Dit is nodig, omdat de import en doorvoer harder groeien dan de eigen productie. Dit versterkt de internationale draaischijffunctie van Nederland. Het is daarmee ook een essentiële randvoorwaarde voor het eerder genoemde 'one-stop-ketenarran-

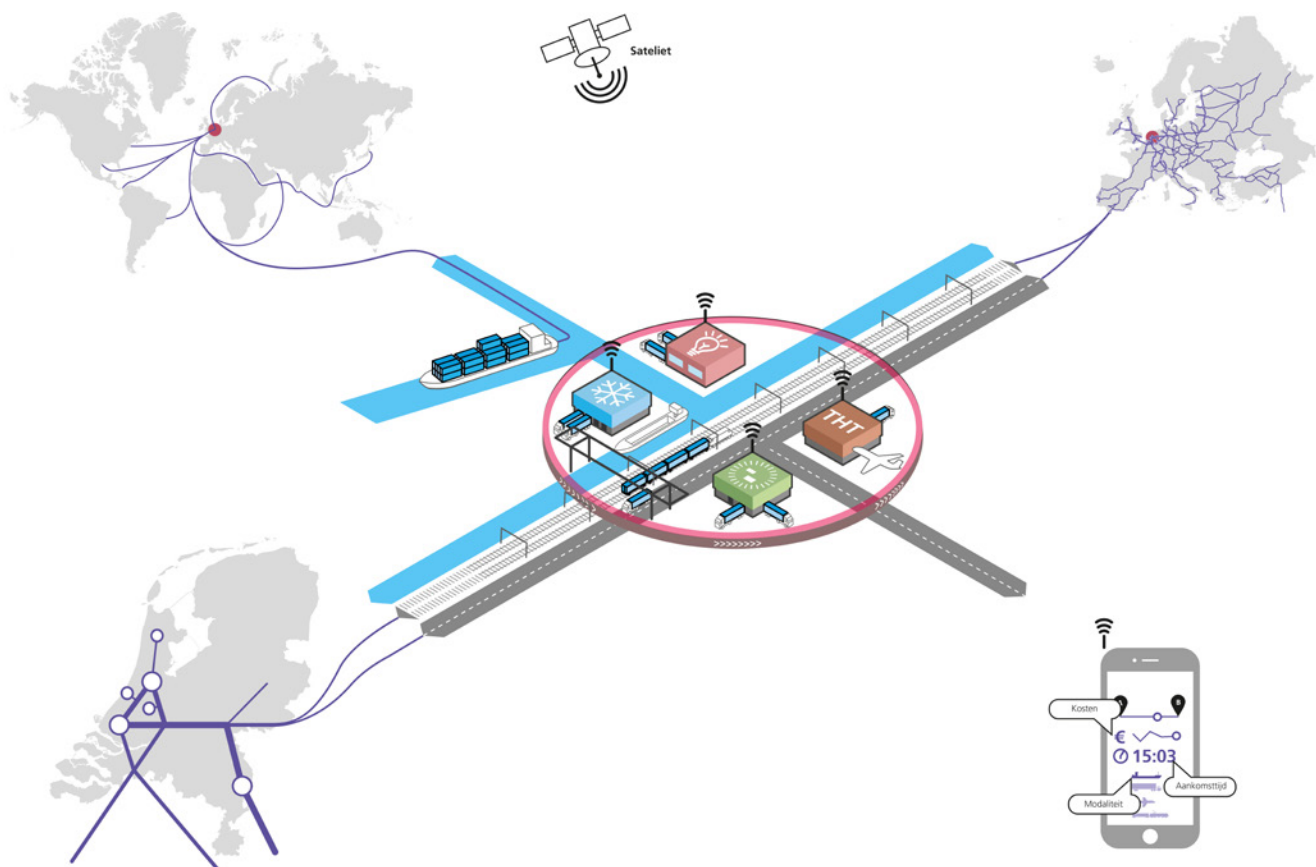
gement'. De winst voor de Mainport Rotterdam is dat de haven naast de aandacht voor bulk en containers zichzelf kan profileren als 'number one' versknooppunt van Europa met relatief veel toegevoegde waarde activiteiten. Reefers met versproducten kunnen ook met andere productstromen worden gecombineerd, bijvoorbeeld voor de Zuid-Duitse markt, voor beide typen ports een belangrijk afzetgebied. Schiphol kan voor een aantal sierteeltproducten ook een belangrijke rol vervullen en heeft hiertoe een manifest opgesteld, samen met de Greenport Aalsmeer. Hierbij horen ook rechtstreekse verbindingen vanuit de Mainports naar de kerngebieden in andere werelddelen.

2. Identificeer en investeer in een aantal locaties als de speerpunten voor het versterken van de relatie tussen Greenports en Mainports

Onze internationale positie kan alleen worden verstevigd als beide portketens beter samenwerken en elkaars krachten benutten (borrowed strenght). Nieuwe ondersteunende investeringen (infrastructuur, suprastructuur^(*), business sites, ontsluitingen etc.) dienen daarom bij voorkeur daar plaats te vinden waar een draaischijffunctie wordt gecreëerd door de Mainports en productie- en handelsfuncties van de Greenports samen.

(*) Onder suprastructuur wordt verstaan het geheel aan 'bewegende' voorzieningen binnen een logistiek knooppunt ten behoeve van de uitvoering van de logistieke operatie, zoals kranen en transportmaterieel.





Op de draaischijf dienen economische en logistieke activiteiten fysiek naadloos in elkaar te kunnen overlopen en ook ruimtelijk te kunnen overlappen. Dit is met name het geval in de regio's Westland/Oostland, Aalsmeer en Venlo. Hier liggen de functies van beide ports in een relatief compact gebied bij elkaar. In deze gebieden moet dan ook naar een excellent en breed georiënteerd vestigingsklimaat toegewerkt worden. De andere huidige Greenports dienen als productiegebied ook goed ontsloten te blijven (soms ook via weginfrastructuur) om de aantakking met de Mainports niet te verliezen.

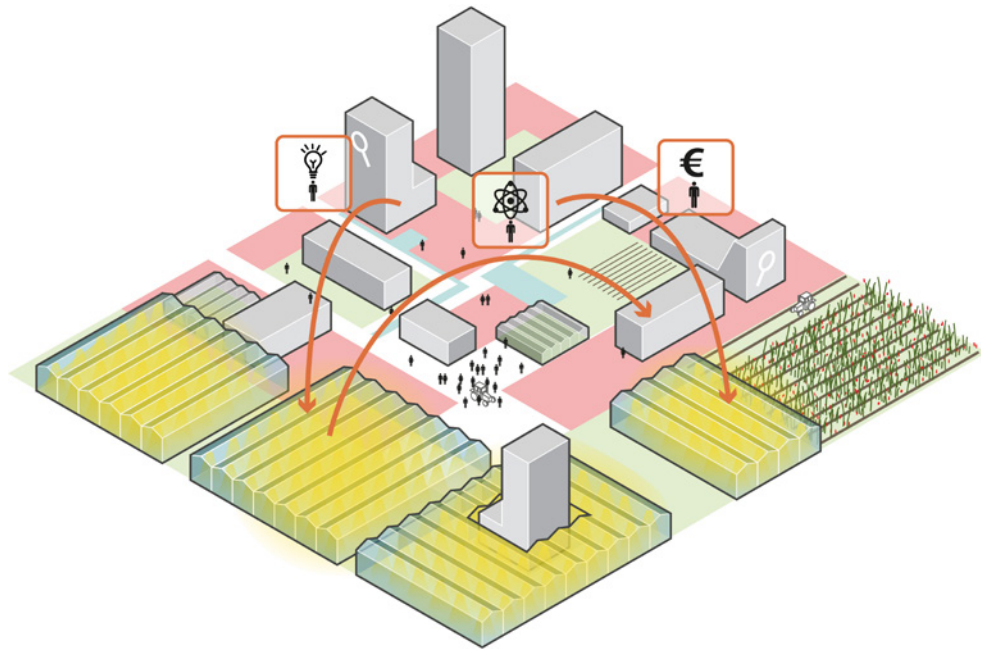
3. Ontwikkel in de toplocaties een aantal fysieke en virtuele synchromodale hubs met real life en digitale verbindingen

Hieraan gekoppeld wordt ingezet op een aanpak, waarbij de ontwikkeling van een select aantal synchromodale knooppunten centraal staat. Synchromodaliteit is het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistieke

dienstverlener, met voldoende lead time, zodat de klant (verlader of expediteur) een geïntegreerde oplossing voor zijn (achterland)vervoer krijgt aangeboden (bron: topsector Logistiek 2015).

Voor de Mainports is bundeling van lading een vereiste om versstromen goed en vooral efficiënt te kunnen faciliteren. Dit uit zich bijvoorbeeld in fysieke investeringen in een aantal structuurbepalende elementen in de eerder genoemde toplocaties, zoals de Coolport in Rotterdam, het mogelijke perishables centrum op Schiphol, een mogelijk op- en afstappunt in Hoek van Holland, maar ook in het verbeteren van verbindingen met belangrijke knooppunten in het achterland, zoals Venlo. Dit netwerk heeft ook behoefte aan knooppunten die ondersteunend vanuit meer nationaal perspectief hieraan bijdragen: denk aan een mogelijk intermodaal opstappunt in de haven van Amsterdam voor de bedrijven in Noord-Holland Noord.

Nadrukkelijk wordt aandacht gevraagd voor het samengaan van een fysieke infrastructuur met een digitale infrastructuur. Er zijn veel signalen ontvangen van bedrijven die aangeven rechtstreeks te leveren, maar ook graag de mogelijkheid open willen houden andere distributiekkanalen aan te kunnen boren om schaalvoordelen met collega bedrijven -die dezelfde logistieke patronen hebben- te realiseren. De combinaties van al deze vervoerspatronen vraagt om een digitale netwerkondersteuning waarbij logistieke informatie tijdig vrij komt. Oftewel fysieke investeringen moeten hand in hand gaan met het ontwikkelen van een open en onafhankelijk logistiek dataplatform. Tijdige, complete en eenduidige real-time informatie maken dat logistieke ketens flexibeler en robuuster worden. Samenwerking tussen meerdere topsectoren is hierin een belangrijk aandachtspunt.



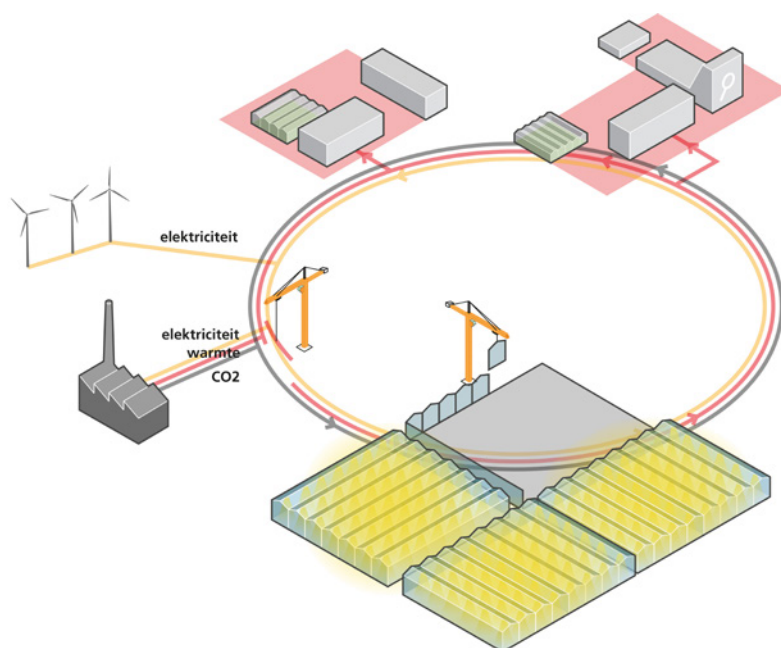
4. Betrek de stad als onderdeel van het nieuwe Greenport netwerkconcept

Daarnaast zal de stad als incubatieomgeving voor nieuwe innovaties steeds belangrijker worden. De Greenport 3.0 ligt niet meer als een afzonderlijk 'gesloten' bedrijventerrein 'naast de stad' of bewaart omwille van ruimtedruk afstand van de stad. Het nieuwe concept gaat juist uit van een actief netwerk, waarbij de stad met haar kennisinstellingen en dynamiek een belangrijkere rol gaat spelen. Nieuwe innovaties gebaseerd op kostenreducties zullen naar verwachting nog steeds primair plaatsvinden in de Greenports zelf. Nieuwe innovaties gericht op systeemdoorbraken daarentegen zouden goed samen met de kennisinstututen en andere bedrijven in de stedelijke omgeving kunnen worden opgepakt. Het thema innovatie en stedelijke netwerken (ook onderwerp van een studie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag -MRDH-) herbergt elementen zoals de aanwezigheid van arbeid en hogescholen in de grootstedelijke omgeving. Voorbeelden kunnen zijn de Rotterdam Science Tower, het Amsterdam Green Campus project of local for local produceren bij bijvoorbeeld vruchtgroenten en sierteelt. De stad trekt

investeerders en bedrijven, maakt cross-overs (*) mogelijk zoals met de creatieve industrie, vormt een vestigingsklimaat voor studenten en expats met vernieuwende ideeën, etc. Daarnaast zien we stromingen als waterberging in steden, stadslandbouw en de koppeling met zorg en welzijn.

Het zijn juist deze concepten die aansluiten op de wereldwijde ontwikkeling van urbanisering die als concept ook een sterke exportwaarde hebben zowel voor de steden zelf als de daarbinnen functionerende kennisinstellingen en bedrijven.

(*) Onder cross-overs wordt verstaan het combineren van toepassingen van producten uit twee of meerdere economische sectoren, waarbij de oorspronkelijke toepassing wordt losgelaten en het vernieuwende en verrassende element een belangrijke rol speelt. Voorbeelden zijn het gebruik van mais als vulmateriaal bij pakketzendingen en het gebruik van kleding in de meubelindustrie.



5. Accelereer herstructurering in de glastuinbouw in combinatie met innovatie, energie/warmte en water

Specifiek voor glas geldt dat binnen de onderscheiden toplocaties (met name in het Westen van het land) tot herstructurering en vernieuwing moet worden gekomen zoals ook blijkt uit de aandachtspunten uit het topsectorenbe-

leid. Alles wijst erop dat het totale productieareaal aan glas zal afnemen, maar dit geldt niet voor alle segmenten binnen de Greenports en voor alle locaties. Er blijft behoefte aan groei en schaalvergroting op de locaties met goede vestigingsplaatsfactoren.

Herstructurering is urgent, maar kan in onze optiek slechts op een select aantal (top)locaties succesvol gerealiseerd worden, mits het gecombineerd wordt met een proces van energietransitie. De hoofdassen voor duurzame warmte en energienetten moeten in de toekomst de belangrijkste productiegebieden beter ontsluiten dan waar de herstructurering en modernisering minder van de grond komt. We roepen de partners op aandacht hieraan te besteden, omdat de herstructurering anders niet in afdoende mate van de grond komt. Beschikbaarheid van voldoende zoet water van de juiste kwaliteit is cruciaal voor de Greenports. Sommige producten en de toenemende productie-efficiëntie, in bijvoorbeeld de sierteelt, stellen hoge eisen aan de kwaliteit van het water. Door toenemende verzilting wordt het steeds moeilijker om voldoende water van de juiste kwaliteit altijd te blijven garanderen tegen dezelfde kosten. Bovendien heeft het Ministerie van IenM aangekondigd dat bedrijven vanaf 2018 een zuiveringsplicht gaat gelden voor gewasbeschermingsmiddelen. Collectieve zuivering, die ruimtelijk ingepast moet worden, is naar verwachting goedkoper dan individuele zuivering.

Deze ingrijpende maatregelen en verschuivingen in ruimtelijke patronen vragen ook om de nodige innovatiekracht, niet alleen om de zoektocht naar nieuwe product marktcombinaties mogelijk te maken, maar ook om samen na te gaan waar welke typen innovaties zouden kunnen landen, waarbij op

het moment van in productie nemen de juiste combinaties met warmte, water en beschikbare ruimte worden gevonden.

6. Maak gebruik van de kracht van ondernemers en de verbeterpunten van de Greenports en de Mainports.

Tijdens de gesprekken met vertegenwoordigers van de diverse Greenports bleek eens te meer dat alle Greenports verschillende kwaliteiten en waarden toevoegen aan de rol die wij internationaal spelen. Het zijn gebieden met een eigen kwaliteit, specialisatie en functies in de logistieke ketens. Hoewel wij hier primair focussen op de speerpunten van de Greenport 3.0, kunnen die speerpunten niet goed functioneren zonder de ondernemerskracht vanuit het hele netwerk. Beide kunnen daarom niet los van elkaar gezien worden. Dit vraagt eveneens om een goede ruimtelijke en logistieke ontwikkeling van het totale netwerk. In het onderstaande overzicht wordt per Greenport en Mainport de top drie van aandachts- en verbeterpunten weergegeven waarmee zij binnen het Greenport 3.0 netwerk hun positie kunnen versterken.

Vervolg

De zes kritische succesfactoren hangen met elkaar samen: het zijn bouwstenen voor de Greenport 3.0 die elkaar versterken. De tweede fase van het onderzoek zal worden benut om de tussenuitkomsten verder te onderbouwen en resterende vragen te beantwoorden. Het gaat daarbij onder andere om het verder uitdiepen van de meerwaarde van de samenwerking voor de Mainports. Hetzelfde geldt voor de samenwerking tussen de Greenports onderling.

De eindproducten van het MIRT-onderzoek kunnen als volgt worden omschreven:

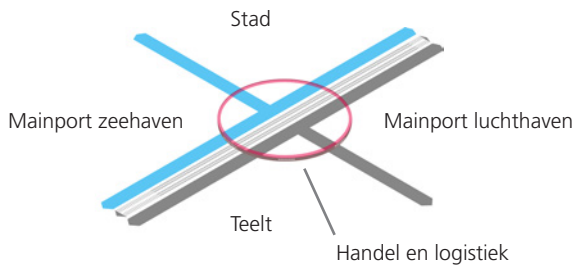
A. Beleidsontwikkeling voor Greenport – Mainport

- Beleidsinzet voor de toekomstige nationale en provinciale omgevingsvisies
- Presentatie resultaten aan de MIRT-tafel en besluitvorming daarover (proces en beleidsmatig).

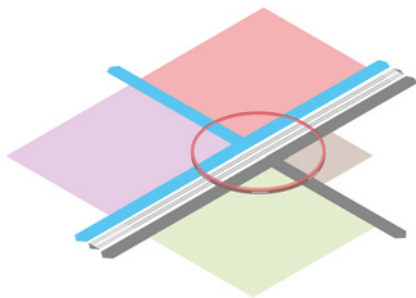
B. Ruimtelijk-economische agenda (begin 2017 gereed)

- Het verkennen van mogelijke allianties tussen overheden en marktpartijen en projecten die samenwerking vergen.
- Actieplan voor de korte en middellange termijn, inclusief een investeringsagenda.
- Afspraken tussen overheden en bedrijfsleven: concrete afspraken en beschikbaarheid van financiële middelen.

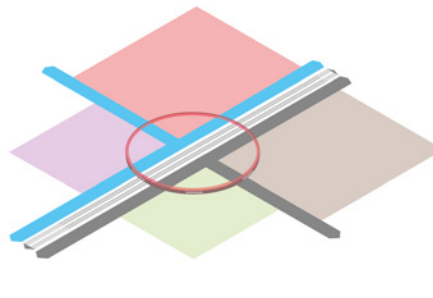
Op deze manier ontstaat er een concreet en gezamenlijk handelingsperspectief voor de korte en langere termijn.



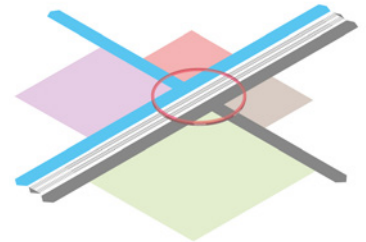
Schematische weergave van de mate waarin de bouwstenen van de Greenport 3.0 in de verschillende individuele nationale Greenports aanwezig zijn.



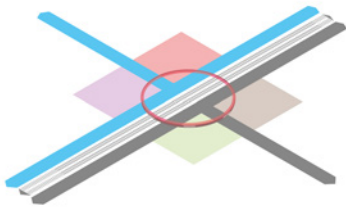
Westland / Oostland



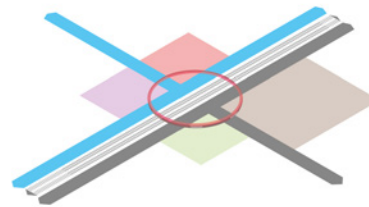
Aalsmeer



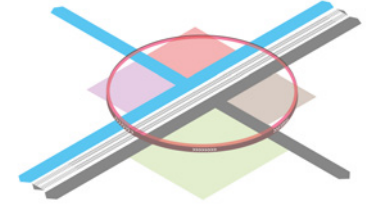
Noord-Holland Noord



Boskoop



Duin- en bollenstreek



Venlo



Westland/Oostland

- > Herstructurering en transformatie
- > Warmtenet
- > Verbinding Greenport met Rotterdamse haven en stedelijke netwerken



Aalsmeer

- > Versterken positie Aalsmeer-Schiphol als Preferred FlowerHub voor luchtvracht-stromen sierteelt
- > Herstructurering en transformatie
- > Inhoudsstoffen*



Noord-Holland Noord

- > Bundeling dikke ladingstromen
- > Aantakken op ketens en netwerken
- > Internationale topregio voor verdelaars



Boskoop

- > Logistieke optimalisatie (o.a. Deense karren)
- > Ruimtelijke transitie
- > Interne bereikbaarheid



Duin-en bollenstreek

- > Nieuwe USP's**
- > Inhoudsstoffen* uit bloembollen
- > Nieuwe product-markt combinaties



Venlo

- > Van commodity naar toegevoegde waarde
- > Inhoudsstoffen* uit vruchtgroenten
- > Schaalgrootte en agglomeratie-effecten

* Inhoudsstoffen: hoogwaardige stoffen met een plantkundige basis geschikt voor o.a. farmaceutische producten, voedingssupplementen, medicijnen, cosmetische producten en verpakkingsmaterialen.

** USP: Unique Selling Point

Samenwerkend netwerk Greenports–Mainports

- > Internationale draaischijffunctie
- > Opbouw gezamenlijke ketens en netwerken
- > Synchromodale locaties
- > Infomatieplatform



Schiphol

- > Rechtstreekse verbindingen met de belangrijkste productiegebieden in andere werelddelen
- > Het verbeteren en versnellen van de douane activiteiten in combinatie met fytosanitaire keuringen
- > Een neutraal perishables centrum voor de export stromen op Schiphol (bron: Flower Hub onderzoek)

Rotterdam

- > Efficiënte reefer afhandeling via Rotterdam
- > Groei intermodale reeferlading via Rotterdam
- > Het verbeteren en versnellen van de douane activiteiten in combinatie met fytosanitaire keuringen

wereld

GREENP

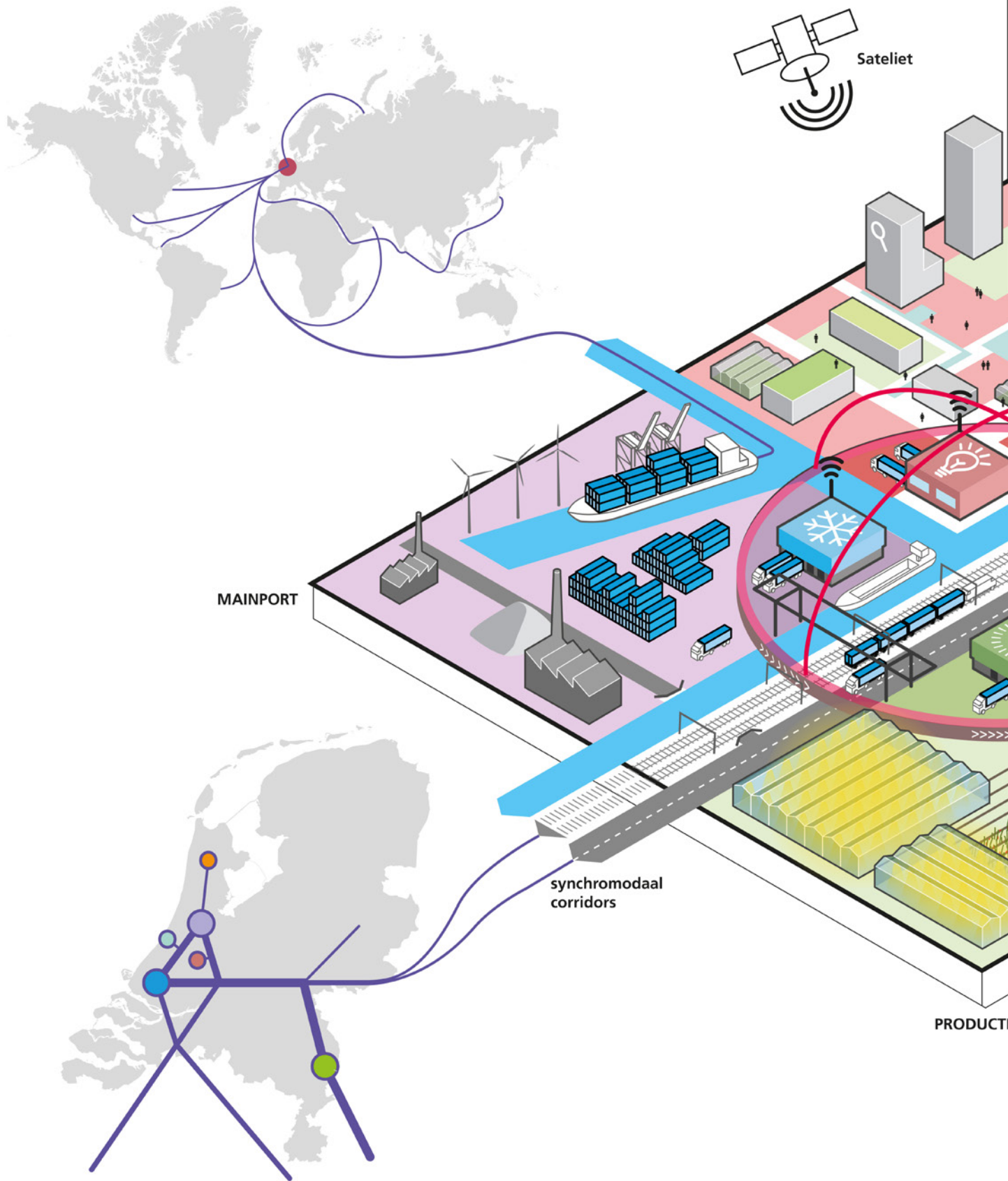


MAINPORT

synchromodaal
corridors

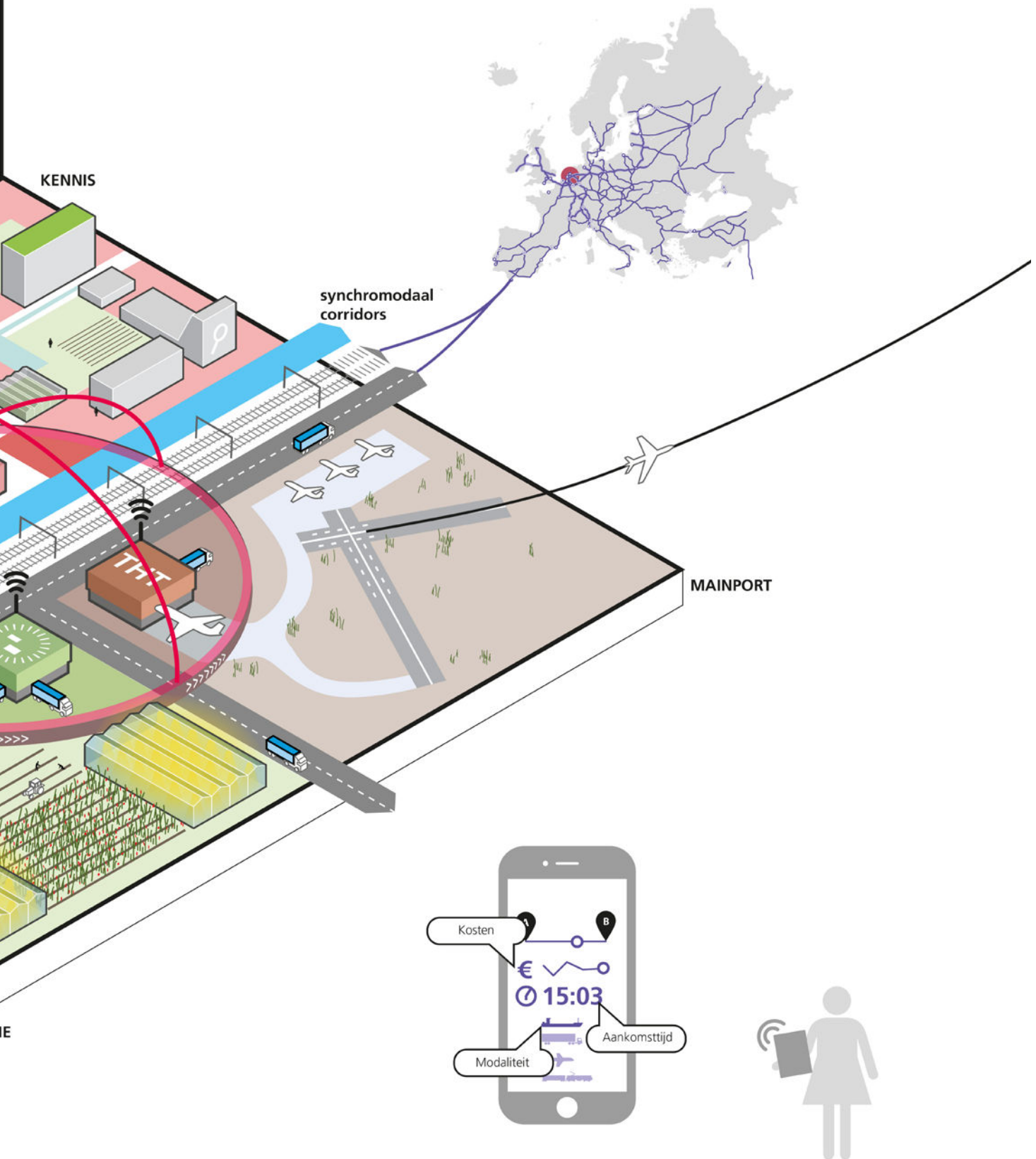
PRODUCT

nederland



PORT 3.0

europa



Greenports en de wisselwerking met de Mainports

Tussentijdse bevindingen MIRT onderzoek

Onderbouwingen en opbouw van de redeneerlijn

1. Achtergrond	21
2. Doel, aanpak en stand van zaken	22
3. Factoren / agendapunten	23
4. Ontwikkelrichtingen	27
5. Tussenuitkomsten	31
6. Vervolg	35
Bijlage 1 - Gesprekspartners	37
Bijlage 2 - Leden Platform Green meets Port	39

1. Achtergrond

De grote Greenports in Nederland zijn ontwikkeld als ruimtelijk-economische kerngebieden gefocust op de kapitaalintensieve sier-, bomen-, planten-, bollen-, fruit- en groenteteelt en de hierbij behorende handel. Het aantal hectaren bestemd voor deze voor de BV Nederland zo belangrijke (top)sector is de afgelopen 'decennia' maar liefst verviervoudigd, maar een kentering in het ruimtegebruik is thans gaande.

Het aandeel van importproducten in het totale handelsvolume van Nederlandse bedrijven neemt nog steeds toe en daarmee worden de oorspronkelijke Greenports steeds meer een integraal onderdeel van internationale waardeketens. Er wordt veel aan deze keten verdiend: tegenover elk Euro product uit Nederland staan 2 Euro handelswaar van elders. De rol van de handel en de logistieke diensten neemt toe.

De kerngebieden staan sinds het begin van deze eeuw ook voor steeds meer (nieuwe) technologische uitdagingen om een leider op het wereldtoneel te blijven. Ze maken een transitie door die naast economische gevolgen ook ruimtelijke en logistieke gevolgen heeft. "Waar landen welke activiteiten in de toekomst" is een vraag die ons allen bezig houdt.

GREENPORTS IN NEDERLAND



De markttrends in de versketens volgen elkaar snel op en de internationale concurrentie wordt steviger. Dit biedt kansen voor Nederlandse bedrijven in de Greenports en Mainports, maar daarvoor zullen nieuwe samenwerkingsconcepten ontwikkeld moeten worden die ook ruimtelijke consequenties zullen hebben. Waar vinden activiteiten plaats nu en in de toekomst en op welke wijze kunnen de kerngebieden van weleer samen met de (logistieke) knooppunten van de toekomst integreren in een samenhangend en goed functionerend netwerk?

“De oorspronkelijke Greenports worden steeds meer integraal onderdeel van internationale waardeketens”

In de afgelopen jaren is de aandacht voor deze samenhang en samenwerking tussen de Nederlandse Greenports en de Mainports Rotterdam en Schiphol gegroeid. Uit de studie 'Toegevoegde Waarde Netwerk Greenport Mainport', uitgevoerd door onder meer Buck Consultants International (2013), blijkt dat de 14 belangrijkste verssectoren in de Greenports gezamenlijk een productiewaarde kennen van ruim 9 miljard euro per jaar (primaire productie) en een exportwaarde van 19 miljard euro per jaar (handel) vertegenwoordigen. De beide Mainports spelen bij de import en export een belangrijke rol. Zo worden in Rotterdam 600.000 tot 900.000 reefercontainers behandeld met veel toegevoegde waarde (inpakken, verpakken, combineren producten, verzendklaar maken naar retail, etc.) in heel Nederland, maar vooral in Zuid-Holland. Voor Schiphol geldt dat 25% van het totale luchtvrachtvolume (gewicht) gerelateerd is aan perishables (overwegend sierteelt, maar ook groente en fruit).

Hoewel uit deze en verschillende andere studies is gebleken dat er kansen zijn voor extra synergie en samenwerking in de activiteiten van bedrijven in de Greenports en Mainports, is die vervlechting op dit moment nog te beperkt praktisch waarneembaar in netwerken van bedrijven, organisatievormen, innovaties en ruimtelijke investeringen. De feitelijke vervlechting is nog een niche markt, maar heeft steeds meer de aandacht van de Mainports en de Greenports.

Alle reden om dit nader te onderzoeken op kansen, mogelijkheden en draagvlak ervoor. Dit is belangrijk voor de positie van de Greenports, voor de rol van de Mainports hierbinnen en daarmee voor de internationale concurrentiekracht.

2. Doel, aanpak en stand van zaken

Het (eind)doel van dit onderzoek is het formuleren van zowel door overheden als door ondernemers gedragen kansrijke ruimtelijke en logistieke perspectieven. Deze moeten de internationale economische kracht van de Greenports versterken en een effectievere samenwerking met de Mainports bewerkstelligen. Een gedeeld beeld van de perspectieven daarop zal leiden tot betere en meer gerichte investeringen van bedrijfsleven en overheden in de ontwikkeling van een krachtig 'Greenport-Mainport' concept.

Het onderzoek is in volle gang. De afgelopen 7 maanden is ingezet op het in beeld brengen van de factoren die invloed zullen hebben op het (logistiek) ruimtegebruik van de Greenports in de toekomst en de mogelijke versterking van de wisselwerking met de Mainports.

De volgende stappen zijn gezet:

1. Het identificeren van factoren (agendapunten), die naar verwachting voor een brede groep betrokkenen zullen leiden tot structurele veranderingen en andere constellaties in de toekomstige ruimtelijke en logistieke ontwikkeling van de Greenports en samenwerking met de Mainports. Binnen het project hebben wij die ook wel 'game changers' genoemd.
2. Het voor deze factoren benoemen van kansrijke perspectieven en ontwikkelingsrichtingen voor het verbeteren van de internationale concurrentiekracht van de tuinbouw.
3. Op basis van die mogelijke perspectieven en ontwikkelingsrichtingen zijn in deze fase een aantal tussenuitskomsten geformuleerd ten aanzien van de benodigde inzet van overheid en bedrijfsleven.

De stappen 1 tot en met 3 zijn samen met het bedrijfsleven, vertegenwoordigers van Rijk en regio, de Mainports en de Greenports en meerdere experts doorlopen. Bij aanvang van het onderzoek werd vanuit het Manifest Green meets Port meegegeven dat het een pragmatisch en vernieuwend MIRT-onderzoek moest zijn, waarbij ondernemers dan makkelijker kunnen aanhaken en betrokken willen zijn. In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van alle betrokkenen die bij dit onderzoek betrokken zijn geweest of wij daarvoor hebben gesproken.

Daarnaast is er ook desk- en bronresearch gedaan. Dit is vastgelegd in een Inspiratieboek. Dit boek moet niet gezien worden als een alles omvattend boek, maar een bondige verzameling van gegevens, cijfermateriaal en feiten die deze rapportage mede ondersteunt (naast alle interviews).

Er is naar aanleiding van alle gehouden interviews, sessies en research een hoge mate van overeenstemming geconstateerd en bereikt over de aard van de oplossingsrichtingen c.q. aan te pakken verbetermogelijkheden.

3. Factoren / agendapunten

Uit bestaande onderzoeksrapporten, trendstudies, expertsessies en interviews komt een aantal cruciale factoren naar voren. Factoren, die in de toekomst bepalen hoe de Greenports zich in ruimtelijke zin zouden kunnen ontwikkelen en hoe de wisselwerking, samenhang en samenwerking met de Mainports er uit kan zien. Deze factoren zijn opgeschreven in de vorm van 'agendapunten', omdat ze agenderend zijn voor zowel overheden als bedrijfsleven. Binnen het project zijn dit 'game changers' genoemd. Strategische onderwerpen die in de toekomst structuur en beeld bepalend zijn.

De factoren / agendapunten betreffen aandachtspunten, waarvan de betrokkenen in het veld aangeven dat hier actie op moet worden ondernomen als het gaat om het behoud van de internationale concurrentiepositie van de Nederlandse tuinbouw en de samenwerking met de Mainports.

Onderscheid wordt gemaakt in agendapunten die:

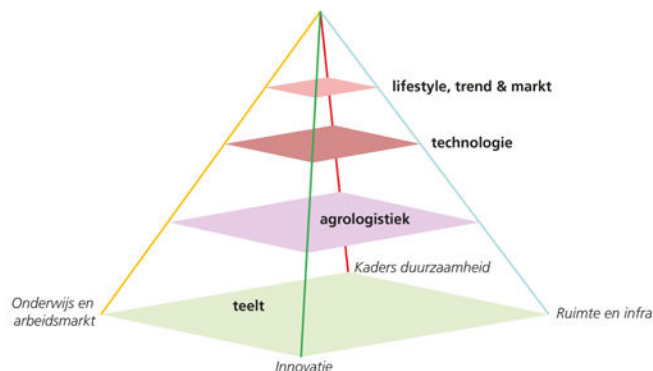
- A. De relatie tussen de Greenports en de Mainports benadrukken;
- B. Specifiek gelden voor de Greenports;
- C. Daarbinnen specifiek gelden voor glastuinbouw.

A. De relatie Greenports en de Mainports

1. Van clusterkracht naar ketenkracht?

Is de zogenaamde clusterkracht ook in de toekomst het leidende ruimtelijke principe voor de ontwikkeling van Greenports en versketens? En zo ja, welke schakel(s) uit de versketen wordt daarbij doorslaggevend? Nu is dat nog steeds grotendeels de teelt als de basis van de versketen. De huidige Greenports zijn vooral ontstaan en gericht op de kerngebieden van productie. Andere ketenspelers echter, zoals handelaren, retailers, toeleveranciers en logistieke dienstverleners, drukken een steeds grotere stempel op productieprocessen, de toegevoegde waarde creatie en de procesinrichting binnen de versketens. Zijn de huidige kerngebieden die voor die spelers interessant zijn straks de hotspots voor de toekomst? En spelen de Mainports hierbij in de toekomst een belangrijker rol i.r.t. de toenemende kracht van de draaischijffunctie?

De betrokkenen hebben de stellige overtuiging dat patronen gaan veranderen, waarbij de traditionele kerngebieden andere posities gaan innemen (soms ook in omvang afnemen) en er deels 'nieuwe' kerngebieden zullen ontstaan juist in en rond de Mainports en de belangrijke synchro-modale achterlandlocaties. Het bouwen van Coolport Rotterdam en de mogelijke toekomstige Perishables Hub Schiphol vormen illustraties hiervan. Daarbij blijft de productiefunctie de basis voor het telen en kweken van vers- en sierproducten, waarbij die rol wel meer in het teken van de gehele waardeketen/piramide komt te staan.



Bron: provincie Zuid-Holland

In het bovenstaande denkmodel zijn de verdiepingen de onderscheidende domeinen van het bedrijfsleven en de activiteiten van de ondernemers. Kenmerkend en beeldbepalend is de onderste laag: de teelt. Het gezicht van de Greenport wordt thans nog bepaald door het gemaakte product: sier-, bomen-, planten-, bollen-, fruit- en groenteteelt. Op de tweede laag is de verslogistiek weergegeven: een immer belangrijker wordende dienst zonder welke het gehele teeltproces niet zou kunnen functioneren: het vervoer naar markt en klant. Op de derde laag zit de toelevering van alle diensten. Technologie is hier heel belangrijk, omdat die de 'state of the art' van de tuinbouwsector bepaalt. We hebben het dan over klimaatbeheersing, water- en energiesystemen, veredeling, robotisering, uitgangsmateriaalontwikkeling, etc. Maar het gaat ook om de gespecialiseerde toelevering van diensten, zoals sector-specifieke advisering, bank en verzekeringswezen, etc. Op de vierde laag vinden we het bedrijfsleven dat zich bezig houdt met de markt als zodanig. Het oppikken van en inspelen op trends uit lifestyle, maar ook uit lifescience, en die doorvertalen naar ontwikkeling van nieuwe producten, productpakketten en verkoopformules.

Op de assen vinden we de uiteenlopende verantwoordelijkheden van de publieke sector: dat kan het Rijk, Provincie, Waterschap of gemeente zijn, of de EU. Er is een as ruimte en infra: hierin vindt de planning, afstemming, voorwaardenbepaling en realisering van het fysieke domein plaats: planologische zekerheid, aanwijzing teeltareaal, aanleg van wegen, pijpleidingen, elektravoorziening, watergangen etc. Voorts is er een as kaderstelling duurzaamheid: milieuregels, vergunningen, normen, etc. Een as onderwijs-arbeidsmarkt, waar opleidingsvoorwaarden, -eisen en mogelijkheden worden geregeld, het kader voor de inzet van flexarbeid wordt geregeld, de kaderstelling voor arbeidsvoorwaarden plaatsvindt. En tot slot een as

VAN EEN SPAGHETTI AAN STROMEN...



innovatie, waarbinnen de bevordering van nieuwe technieken en werkwijzen, van nieuwe verdienmodellen, van transitie en van valorisatie van innovatieve diensten en producten plaats vindt, al dan niet met behulp van subsidies en investeringen door overheidspartijen.

Elke bevestiging van een verdieping aan een as levert een logisch punt van kaderstelling, onderhandeling, afstemming en samenwerking op tussen overheden en ondernemers. De aard daarvan hangt af van de taken en bevoegdheden van de betreffende overheid en de noden en wensen van de ondernemersgroepen.

Als hierbij nog een centrale liftkoker wordt bedacht is dat de plek van de ketenfunctie, waarbij de afnemer helemaal in de top van de piramide zit – de klant is immers koning.

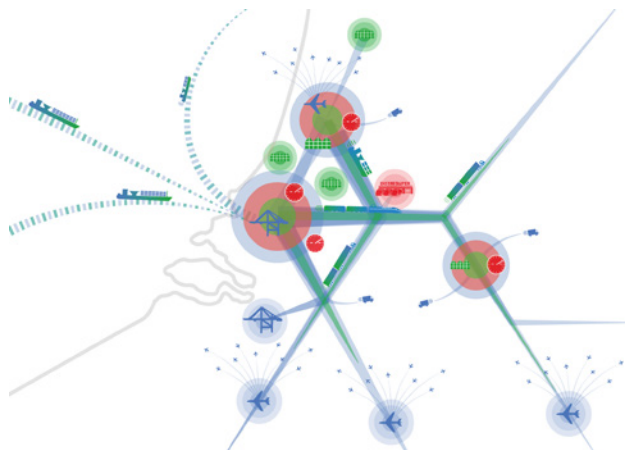
De piramide symboliseert de Greenport 3.0. Een samenhangend netwerk, waarbij de afzonderlijke Greenports een specifieke rol kunnen spelen maar te allen tijde aangehaakt dienen te zijn aan het netwerk.

2. Stroommodellen voor de toekomst (nieuwe inrichtingen van ketens)

Onder invloed van ontwikkelingen als;

- de teruglopende productie in Nederland in relatie tot de toenemende sourcing van versproducten in het buitenland;
- de veranderende rollen en verhoudingen tussen de ketenspelers;
- de groei van digitale marktplaatsen waarin handelsrelaties en fysieke stromen vaker los van elkaar gekoppeld worden door rechtstreekse beleving;
- de innovaties in enerzijds het verbeteren van het trans-

...NAAR EEN BUNDELING VAN STROMEN



portgemak van versproducten (langer houdbaar en gemakkelijker om te vervoeren) en anderzijds in de technologie van het transport zelf (reefercontainers, real-time transportdata, etc.)

is het waarschijnlijk dat ruimtelijke patronen zullen gaan veranderen. Dit stelt de Greenports en Mainports voor nieuwe uitdagingen en heeft ook invloed op de samenwerking tussen beide typen 'porten'. De Greenports zullen voor een deel dichter tegen de Mainports aan gaan kruipen in ruimtelijke zin en de Mainport kan een rol op zich nemen als first port of call voor versproducten waarbij deze producten ofwel in de onmiddellijke nabijheid van de Mainports verwerkt en verhandeld worden, ofwel langs de grote synchromodale assen en knooppunten.

De huidige patronen waarbij nog steeds veel sprake is van kras vervoer omdat grote delen van de versketen korte en snelle lijnen naar de tussenhandel behoeft zullen deels blijven bestaan; vooral op nationaal niveau. Maar voor de internationale draaischijffunctie zullen ook grote delen van de keten worden gebundeld in grotere knooppunten.

B. Specifieke agendapunten voor de Greenports

1. Verkleiving tussen de Greenports: verstevigen systeem, samenwerking, schaalvergroting

Naast schaalvergroting op bedrijfsniveau, blijkt ook dat de grondposities die bedrijven binnen ketens innemen aan schaalvergroting onderhevig te zijn. Het aantal bedrijven dat vestigingen heeft, of zaken doet, of gebruik maakt van steunpunten voor primaire productie en distributie van goederen in meer dan één Greenport groeit. Voorbeelden

hiervan zijn Combivliet en Red Harvest (meerdere vestigingen op meerdere Greenports) en Kesgro en Agrocare (verplaatst vanuit Westland naar Noord-Holland Noord).

Een belangrijke gedachte hierbij is dat alle huidige Greenports wel een eigen economisch zwaartepunt hebben, maar door de eerder beschreven toenemende samenwerking (zie de vorige paragraaf) tussen bedrijven en de keten- en procesverweving de relaties tussen de Greenports onderling steeds belangrijker worden. Op deze wijze kan optimaal van agglomeratievoordelen worden geprofiteerd, zij het niet altijd vanuit 1 locatie of cluster. Het gaat daarbij niet alleen om de macht van het getal (het optellen van statistieken van dezelfde branches), maar het gaat vooral om fusies en overnames in branches en om investeringen in R&D en innovatie die steeds meer bovenregionaal worden afgestemd. Hierbij kan worden gedacht aan de cross-over tuinbouw, handel en logistiek maar ook toeleverende bedrijven, kassenbouwers, specifieke dienstverlening en de opkomende biobased economy.

2. Innovatie en nieuwe businessmodellen versterken de internationale concurrentiepositie en het onderscheidend vermogen van de Nederlandse tuinbouw

Hierbij staat de vraag centraal welke ontwikkelrichting tot een versterking van de toegevoegde waarde voor onze tuinbouw en verslogistiek leidt. Dit vraagt om bezinning over de verspreiden, diensten en businessmodellen die internationaal

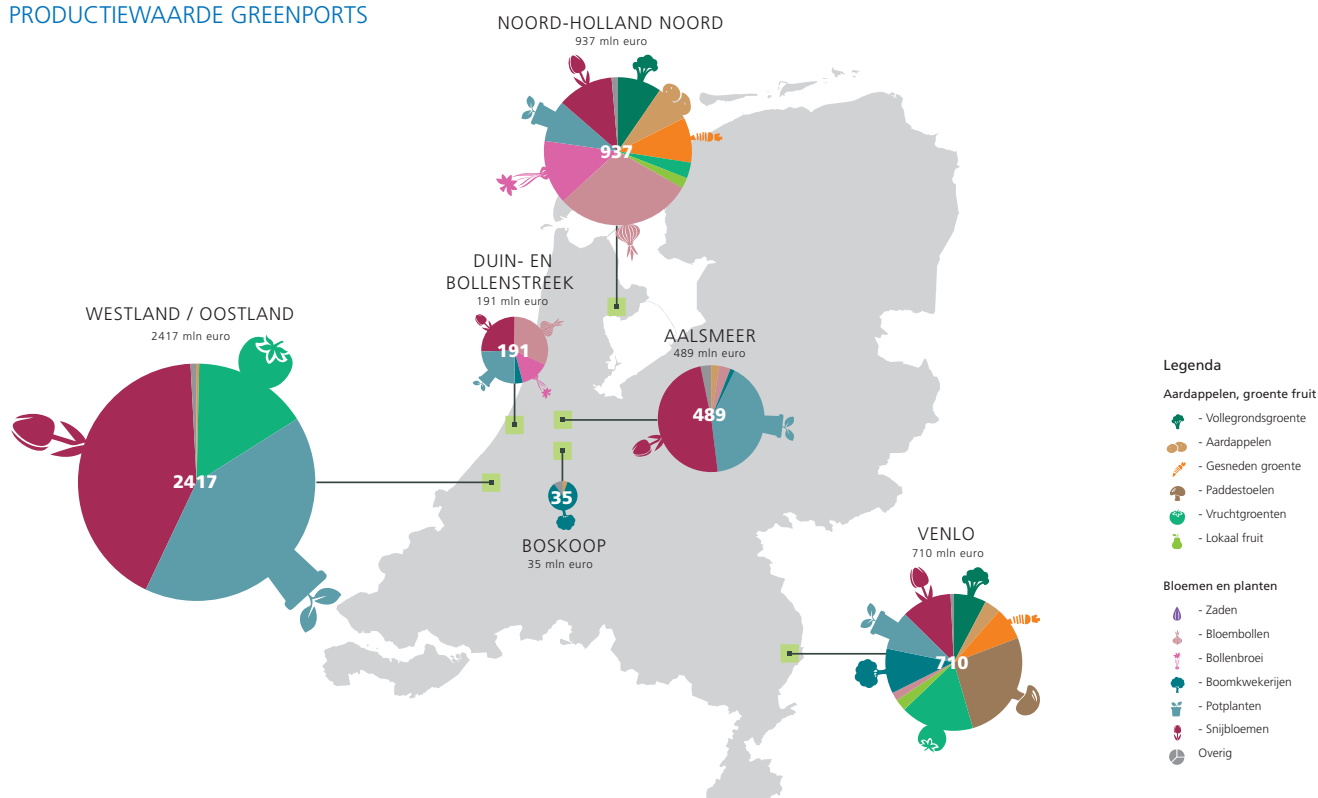
concurrerend zijn, waarmee de hoogste toegevoegde waarde kan worden gecreëerd en welke ruimtelijke en logistieke push en pull factoren daarbij een rol spelen. Speciale aandacht hierbij is de rol van de stad. Veel partijen geven aan dat de Greenports in de toekomst niet meer 'naast of verderaf van de stad' liggen maar er een onderdeel van uitmaken, doordat nieuwe technologische vondsten ook in het stedelijke klimaat vorm kunnen krijgen. Hierbij wordt onderscheid gemaakt tussen innovaties gericht op kostenreductie (deze vinden ook in de toekomst grotendeels binnen de Greenports plaats, denk aan meer telen op minder ruimte, nieuwe verpakkingen, marketing e.d.) en innovaties die systeembreken veroorzaken (nieuwe producten, nieuwe productlijnen, nieuwe teelttechnieken, etc.). Het samenspel tussen Greenports, Mainports en de kennisinstellingen wordt hiermee intenser en van grotere betekenis om de sterke uitgangspositie ook voor de toekomst te borgen.

C. Specifiek voor glas

1. Financiering en ruimtebehoefte

De focus ligt bij dit agendapunt op de ruimtelijke neerslag van de financieringsproblematiek van teeltlocaties en Greenportclusters. Wanneer financiering verwerven lastig blijkt en in het uiterste geval kan leiden tot het faillissement van een substantieel aantal bedrijven in de Greenports, kan dat ertoe

PRODUCTIEWAARDE GREENPORTS



leiden dat er grote oppervlakten productieareaal vrijkomen. Maar voor het zover is, leidt de financieringsdruk bij bedrijven ook tot het zoeken naar nieuwe en meer winstgevendere verdienmodellen. Dit kan verschuivingen geven in de (oorspronkelijke) core business (blurring / branche vervaging) die een ander ruimtelijk en logistiek profiel met zich kunnen meebrengen. We weten nog niet precies de exacte locaties van alle arealen waar zich knelpunten voordoen, wel weten we dat de oudste arealen (veelal kleine kavels, familiebedrijfjes zonder opvolger) de grootste knelpunten ondervinden.

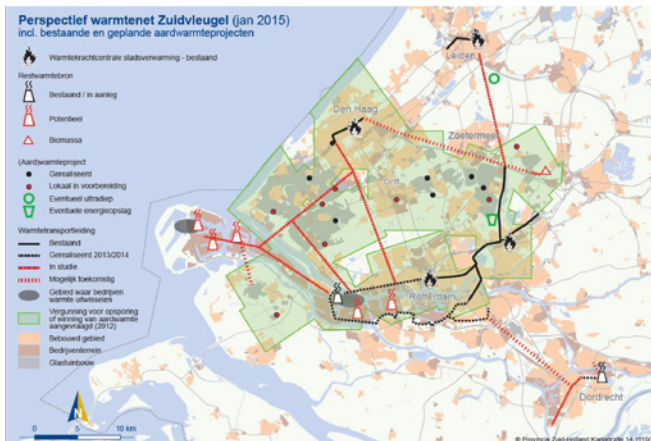
Ook kan een samenhang worden gezocht met het vraagstuk van energietransitie (zie volgende agendapunt).

2. Warmte, CO₂ en water als bepalende locatiefactoren

Glastuinbouwgebieden kunnen in de toekomst concurrerend blijven wanneer zij gebruik kunnen maken van restwarmte en / of aardwarmte in combinatie met CO₂. Duurzame warmte is hiermee een belangrijke randvoorwaarde voor dit economische cluster. Een succesvolle introductie van warmte, CO₂ en de mogelijkheden voor geothermie zullen naar alle verwachting structurerende factoren worden voor de ontwikkeling en vestiging van (nieuwe) tuinbouwbedrijven. Bedrijven zullen zich

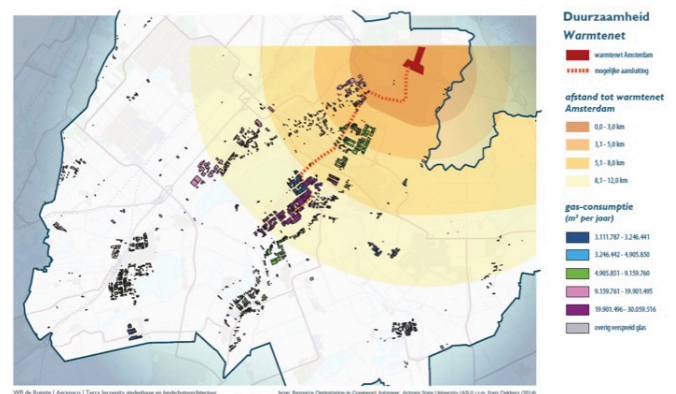
naar verwachting (verder) gaan clusteren rond die netwerken. De kosten van warmte en CO₂ zijn voorsnog hoog, waardoor de investeringsbereidheid hoger is. Hier kan een belangrijke taak voor de overheid liggen in het sturen van het energienetwerk.

Ook water is een structurerend element voor de Greenports, voldoende zoet water van de juiste kwaliteit is een randvoorwaarde voor teelt. Voor water geldt dat dit nu nog erg goedkoop is voor de teler, waardoor de prikkel om te innoveren en maatregelen te nemen laag is. Maar de toenemende productie-efficiency stelt steeds hogere eisen aan water. Ook de eisen op het gebied van zuivering worden steeds hoger en door zoute kwel treedt er in de toekomst meer verzilting op. Wellicht kunnen overheden en waterschappen in de toekomst niet meer overal tegen de huidige kosten kwalitatief en kwantitatief voldoende zoet water garanderen. Dit vraagt om bewustwording en om een transitie van het huidige (productie) systeem.



WARMTENET ZUIDVLEUGEL

Bron: Provincie Zuid-Holland, 2015



KANSEN WARMTENET GREENPORT AALSMEER

Bron: Ruimtelijke visie Greenport Aalsmeer 2015-2025

4. Ontwikkelrichtingen

Naast het benoemen van voor de betrokkenen belangrijke aandachtspunten (factoren / agendapunten) is het van belang de achterliggende ontwikkelrichtingen beter te begrijpen.

Dit verhoogt het begrip voor te nemen maatregelen in de toekomst. Halverwege het onderzoek is nog niet voor elke factor c.q. ontwikkelrichting even helder op welke manier deze invloed heeft op de toekomstige ruimtelijke ontwikkeling van de Greenports en op de wisselwerking met de Mainports. Dit zal in het vervolg van het onderzoek, maar ook in de verdere toekomst nader ingevuld moeten worden. Wel zijn aan de hand van de factoren en uit de literatuur, expertsessies en interviews, kansrijke ontwikkelingsrichtingen duidelijk geworden die daarin meegenomen kunnen worden.

Ook hier wordt het onderscheid gemaakt in ontwikkelrichtingen die:

- A. De relatie tussen de Greenports en de Mainports benadrukken (Greenport 3.0).
- B. Specifiek gelden voor de huidige Greenports.
- C. Daarbinnen specifiek gelden voor glas.

A. De rol van de Mainports voor de Greenports neemt toe en vice versa.

- De internationale kracht van het Nederlandse tuinbouwcluster is gelegen in het optimaal combineren van de productie in eigen land met de toenemende import- en export van versproducten uit/naar het buitenland. De faciliteiten die de Mainports hiervoor bieden zijn voor de Greenports van cruciaal belang. De aanwezigheid van teelt in Nederland borgt dat deze draaischijf van handel en logistiek aan ons land gebonden blijft. Dit maakt dat beide "porten" in de Greenport 3.0 gedachte niet los van elkaar gezien kunnen worden. Met andere woorden: het succesvolle concept van de Greenports kan worden vergroot en verbreed met de logistieke hubs die de Mainports bieden.
- Echter, in de Rotterdamse haven is de huidige toegevoegde waarde van de versstromen uit de Nederlandse productie relatief gezien nog beperkt. Zo groeit wereldwijd gezien het aantal koelcontainers (reefers) waarin vers- en sierproducten worden vervoerd, maar groeit dit aantal niet in Rotterdam. Het stagneert de laatste jaren rond de 8 miljoen ton. De containeroverslag in zijn totaliteit in Rotterdam nam in 2014 overigens met 6 procent (5,8) toe terwijl de overslag in Hamburg en Antwerpen toenam met 5,1 respectievelijk 4,7 procent.
- De aanwezigheid van deze stromen, gecombineerd met

de sterke groei van import- en export (vers)stromen maken dat Rotterdam bij een slimme en efficiënte afhandeling ervan haar "first port of call" ambitie verder kan versterken. Het betreffen vaak tijd kritische logistieke processen, wat de uitdaging groter maakt. Bovendien kan de haven een rol spelen in het mogelijk maken van nieuwe verdienmodellen in de Greenports, gebaseerd op de bundeling van productie en importstromen.

- De Mainports Rotterdam en Schiphol kennen ieder een eigen dynamiek in hun positie ten opzichte van vershandel en de Greenports. De rol van Rotterdam groeit door de toenemende containerisatie van versstromen, die van Schiphol blijft weliswaar belangrijk maar komt vanwege deze containerisatie wel meer onder druk te staan wat versvervoer via luchtvracht betreft. Zo bestaat in de (logistieke) sierteeltsector het beeld dat de luchtvrachtcapaciteit op belangrijke verbindingen onvoldoende is of onvoldoende wordt door veranderingen in de keten. Het gaat daarbij om opgaven in de luchtvracht, de ketenkwaliteit, de inspecties en logistiek. Hierbij horen ook rechtstreekse verbindingen vanuit de Mainports naar de kerngebieden in andere werelddelen, bijvoorbeeld voor sierteelt. Hiertoe is een manifest opgesteld dat aan de hand van diverse actiepunten uitvoering geeft aan het verstevigen van de relatie tussen de Mainport Schiphol en de Greenport (Aalsmeer). Gedacht kan worden aan het verbeteren van douane faciliteiten, het versnellen en verbeteren van fytosanitaire keuringen en het opzetten van een neutraal gestuurd Perishables Centrum. Geconcludeerd wordt dat de partners samen meer naar buiten moeten treden om samen met het Strategisch Platform Logistiek Nederland het 'sea air regio' concept over de Bühne te brengen.
- Greenportondernemers zien het belang van het bundelen van versstromen. Voor de Mainports is bundeling een vereiste om versstromen goed en vooral efficiënt te kunnen faciliteren. In de dagelijkse werkelijkheid komt bundeling echter nog onvoldoende van de grond, omdat de logistieke processen van versstromen nog zeer gefragmenteerd (vaak per tuinbouw- of handelsbedrijf) worden ingevuld.

Conclusie: de vervlechting is er wel, maar is aan de andere kant nog niet 'substantieel' qua volume. Tegelijkertijd zien beide ports aanknopingspunten voor een innigere samenwerking en er ontstaat een 'cross-over' samenwerkingsconcept (logistiek en handel versus tuinbouw). Dit wordt ook ondersteund door het netwerk Green meets Port, waarin beeldbepalende spelers uit het bedrijfsleven zich hebben verenigd.

B. De huidige Greenports veranderen qua schaalgrootte en positie

- De internationale concurrentie rondom versstromen neemt toe. Nederland heeft daarin een sterke positie opgebouwd. Maar deze kracht is geen gegeven voor de toekomst. Daarbij blijft de internationale concurrentie sterk kostprijs en efficiency gedreven. Dit maakt dat de noodzaak tot schaalvergroting in de tuinbouw doorzet. Naast het feit dat er ook nicheproducten zullen blijven, leidt dit tot een toename van het aantal grote producenten die op meerdere locaties in het binnen- en buitenland opereren. Daarnaast zitten ook de andere producerende landen niet stil.
- Om in dit perspectief onze rol te behouden en te kunnen versterken is het noodzakelijk dat in de Greenports steeds meer in internationaal perspectief wordt ontwikkeld. Daarbij valt op dat, hoewel de individuele Greenports in regionaal of nationaal perspectief enige omvang hebben, de clusters in internationaal perspectief qua omvang relatief klein zijn. Willen de huidige Greenports in de toekomst ons dezelfde mate van of meer agglomeratiekracht en -voordelen kunnen bieden, zullen zij zich gezamenlijk in een netwerkconcept moeten positioneren en minder als afzonderlijke en onderling concurrerende Greenports.
- De kracht van het Nederlandse tuinbouwcluster is ontstaan door de intensieve interactie tussen ketenpartijen, kennisinstellingen en gelieerde toeleverende en dienstverlenende bedrijven, gericht op het verbeteren en faciliteren van de primaire productie van versproducten. Maar in vergelijking met andere (top)sectoren in binnen- en buitenland zijn die nog relatief monofunctioneel

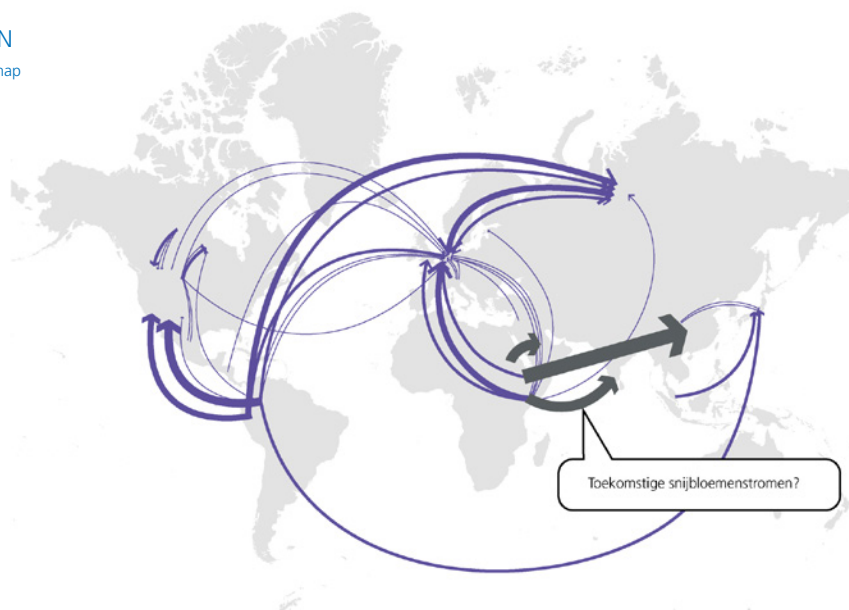
opgezet. Een deel van de Greenports staat nog overwegend in het teken van de productie en producten. Maar naast investeren in je eigen bedrijf en in internationaal koploperschap, is het steeds belangrijker om tot innovaties en nieuwe business modellen te komen op basis van cross-overs met andere sectoren, diensten en bedrijvigheid.

- Het feit dat de teelt niet meer de enige basis is voor het Greenportcluster en het feit dat importstromen een steeds groter deel van de toegevoegde waarde voor zowel de Greenports als de Mainports vormen, leiden tot de conclusie dat er behoefte ontstaat aan flexibele ruimtelijke inrichting voor Greenportlocaties die ten goede komt van de ontwikkeling van clusterkracht en ketenkracht.
- Dit kan ook de samenwerking bevorderen zowel binnen ketens als via cross-overs: de schaalvergroting zal in een aantal gevallen op meerdere locaties plaatsvinden en/of via samenwerkingsverbanden worden georganiseerd.

Conclusie: de huidige Greenports zullen deels omgevoerd worden tot ketenbrede ontwikkelgebieden met een juiste mix van productie, handel, logistiek, cross-overs, R&D en kennisvalorisatie. De toekomst ligt in een 'breed' georiënteerde Greenportnetwerk dat zich in de nabijheid van de Mainports en/of langs de synchromodale assen naar het achterland (de toplocaties) in één samenhangend netwerk zal ontwikkelen, voorzien van synchromodale overslag- en vervoersvoorzieningen. Daarnaast zal de rol van de stad toenemen als incubator milieu. De tuinbouwgebieden en Greenports die zich te veel 'stand-alone', perifeer en/of enkelvoudig (blijven) oriënteren, missen op termijn de schaal- en agglomeratievoordelen van het netwerk.

MONDIALE STROMEN

bewerking van; World flower map



	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2004-2014
Nederland	10.486	10.540	10.381	10.374	10.165	10.324	10.307	10.249	9.962	9.817	9.488	-998
Zuid-Holland	5.618	5.615	5.428	5.337	5.186	5.268	5.297	5.324	5.171	4.992	4.830	-778
Noord-Holland	986	984	980	917	932	969	918	881	920	956	922	-64
Noord-Brabant	1.256	1.306	1.279	1.371	1.369	1.430	1.451	1.415	1.356	1.373	1.366	110
Limburg	846	864	914	917	933	944	927	920	893	914	855	9

OPPERVLAKTE TUINBOUW ONDER GLAS (ha.)

bron: CBS

C. Glas: afname areaal, nieuwe locatiefactoren en financieringsvraagstukken

Uit de statistieken, trends en gesprekken met deskundigen wordt geconcludeerd dat het totaal aan areaal glas zal afnemen.

- Op sommige locaties blijft echter de behoefte aan groei op bedrijfsniveau aanwezig. Het betreft dan locaties met gunstige vestigingsplaatsfactoren zoals toeleverende bedrijvigheid (bijvoorbeeld de kasbouw en -onderhoudssector), mogelijkheden voor collectieve voorzieningen op het gebied van energie en water en voor nieuwe toegevoegde waarde creatie). De gewenste herstructurering en modernisering van teeltgebieden is niet eenvoudig te realiseren door:
 - > een gebrek aan financiële investeringsruimte;
 - > soms te veel (kleine) bedrijven op een kluitje.
- Hiervoor is naar verwachting (schuif)ruimte nodig om als een soort van 'expansievat' de groei ruimtelijk te kunnen faciliteren (zie de afbeelding op pagina 30). Deze schuifruimte is niet in alle bestaande concentratiegebieden aanwezig, zodat telers soms second best options verkiezen bijvoorbeeld meer perifeer gelegen glastuinbouwgebieden. Om dit in de toekomst te voorkomen, moet er voldoende ruimte beschikbaar komen op de toplocaties.

Financiering

- De hele sector is in beweging en overall, en met name in de basis van de keten bij de teelt, moet hard gewerkt worden om een positief rendement te behalen. De knelpunten om financiering te verwerven voor uitbreiding, bedrijfsopvolging en zeker ook modernisering en herstructurering zal blijven. Dit draagt niet in positieve zin bij aan de toch noodzakelijke schaalvergroting en modernisering die nodig is om de draaischijffunctie verder te versterken.

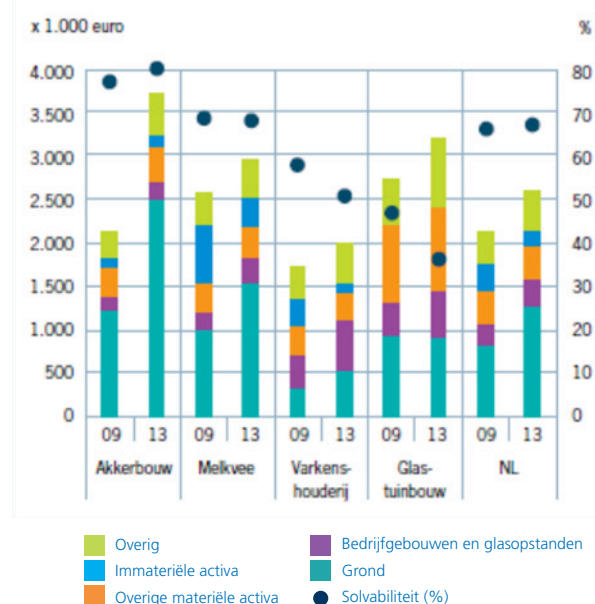
Warmte + CO₂ en water randvoorwaardelijk

- Glastuinbouwgebieden kunnen in de toekomst alleen concurrerend blijven wanneer zij gebruik kunnen maken

van restwarmte en/of aardwarmte. Duurzame warmte in combinatie met CO₂ is hiermee een belangrijke randvoorwaarde voor dit economische cluster waarbij de overheid als partner kan optreden. Op relatief korte termijn kunnen warmtenetten voor bestaande productiegebieden helpen aanbod en vraag naar warmte, met in achtneming van de huidige ruimtelijke spreiding ervan, met elkaar te verbinden. Voorwaarde daarbij is dat de hoofdtransportleiding van een warmtenet zo wordt ingepast dat deze in de toekomst de belangrijkste productiegebieden direct en beter ontsluit dan gebieden waar de ontwikkeling van de productie door herstructurering en modernisering van kassen minder van de grond komt. Op de langere termijn kunnen ook nieuwe kansen voor benutting van restwarmte en andere vormen van hernieuwbare warmte worden gecreëerd, door in het ruimtelijk beleid hier meer op te sturen en dit mee te wegen als vestigingsplaatsfactor voor individuele vragers en aanbieders.

Gemiddelde balans (euro/bedrijf) land- en tuinbouwbedrijven naar type, 2009 en 2013.

Bron: LEI (2014) o.b.v. informatie



Warmte-uitwisseling wordt daarmee in toenemende mate een integraal onderdeel van het ruimtelijk beleid en draagt zo meer bij aan de gewenste energietransitie. Het nieuwe warmte- en energielandschap is daarmee niet alleen een maatschappelijke en economische, maar ook een ruimtelijke opgave. Met het oog op:

- > de toekomstige ruimtelijke herstructurering en modernisering in een deel van de kassengebieden; en
- > het gegeven dat de moderne kassentuinbouw in de toekomst steeds meer een producent van warmte kan worden en ook goede faciliteiten heeft om warmte op te slaan,

is het wenselijk en duurzaam om het aanbod en de vraag naar warmte in nieuw te ontwikkelen gebieden op relatief korte afstand van elkaar te lokaliseren. Ook de (geschiktheid van) locaties voor geothermie speelt daarbij een rol.

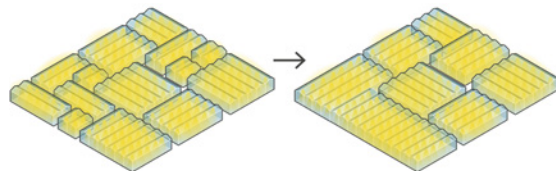
- Beschikbaarheid van voldoende zoet water van de juiste kwaliteit is cruciaal voor de Greenports. Sommige producten en de toenemende productie-efficiency, in bijvoorbeeld de sierteelt, stellen hoge eisen aan de kwaliteit van het water. Door toenemende verzilting wordt het steeds moeilijker om voldoende water van de juiste kwaliteit altijd te blijven garanderen tegen dezelfde kosten.
- Realisatie van voldoende regenwateropvang en -opslag is niet overal mogelijk. Door het gebrek aan opvangcapaciteit gebruiken tuinders (brak) grondwater wat via omgekeerde osmose wordt ontzilt. Door dit ontzilt water ontstaat een afvalstroom, het zogenaamde brijn. Brijn is water dat een hoge concentratie zout bevat. Aan opgepompt brak grondwater kan om het bruikbaar te maken door middel van omgekeerde osmose zout worden onttrokken. Het zoute concentraat dat daarbij geproduceerd wordt heet brijnwater. Bedrijven met een bestaande ontheffing mogen tot 1 juli 2022 deze afvalstroom lozen in de bodem. Via alternatieve vormen van gietwatervoorziening wordt gezocht naar een duurzame oplossing van deze problematiek. Geschiktheid van de ondergrond en een goede beschikbaarheid van bronnen van gezuiverd effluent zijn relevante vestigingsfactoren.
- Daarnaast zorgt het gebruik van bestrijdingsmiddelen en nutriënten door telers voor vervuiling. In diverse oppervlaktewateren is sprake van regelmatige overschrijding van de normen voor gewasbeschermingsmiddelen. Het Ministerie van IenM heeft aangekondigd dat voor bedrijven vanaf 2018 een zuiveringsplicht gaat gelden voor gewasbeschermingsmiddelen. Collectieve zuivering, die ruimtelijk ingepast moet worden, is naar verwachting goedkoper dan individuele zuivering.

Conclusie: het glas zit in een transitiefase waarbij er drie opties zijn:

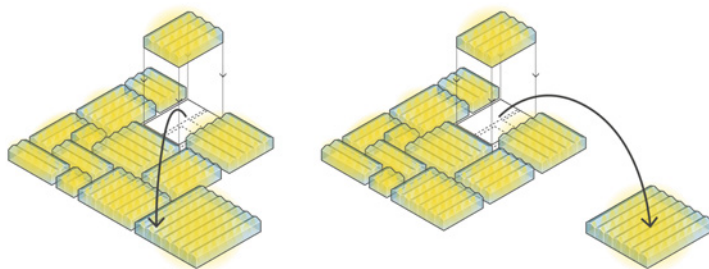
- **Wel investeren indien de ruimte er is maar dan soms op andere locaties waarvoor (tijdelijke en of permanente) 'schuifruimte' benodigd is**
- **Niet investeren en de tijd uitzitten (wat over het algemeen geen gunstige variant is)**
- **Investeren in nieuwe technieken en producten (ongeacht de locatie, maar hier liggen vanwege een ander karakter van de omvang kansen om dit wel op het huidige areaal te kunnen uitvoeren)**

Uiteraard vraagt dit om investeringsruimte bij bedrijven en investeringsbereidheid bij financiers en daarnaast om een ruimtelijk beleid waarbij nieuw (schuifruimte) en oud (herstructureren, transformeren) hand in hand moeten gaan. Het is duidelijk dat de aanwezigheid van CO₂, warmte en water hierbij steeds meer randvoorwaardelijk zullen zijn.

De genoemde agendapunten en richtingen die in de eerste helft van het onderzoek naar voren zijn gekomen, leiden tot tussentijdse uitkomsten en vervolgvragen.



Herstructurering door intensivering



Schuifruimte creëren door uitbreiding of verplaatsing naar andere Greenport

RUIMTE CREËREN VOOR HERSTRUCTURERING EN MODERNISERING

5. Tussenuitkomsten

Het onderzoek heeft zich primair gericht op de ruimtelijk-economische en logistieke beïnvloedingsmogelijkheden, waarbij markt en overheden samen moeten optrekken. Daarbij zullen overheden vooral voorwaarden scheppen waarmee de markt in staat wordt gesteld de Nederlandse koppositie te behouden en waar mogelijk verder uit te bouwen. Gebaseerd op de voorgaande kansrijke ontwikkelingsrichtingen kan een aantal kritische succesfactoren vanuit het perspectief van de overheid worden gedistilleerd. Deze zes kritische succesfactoren hangen stapsgewijs met elkaar samen. Het zijn bouwstenen die elkaar versterken.

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

De internationale concurrentiekracht van de Greenports kan worden vergroot door de gebundelde kracht van de gezamenlijke Greenports in samenhang met de Mainport Rotterdam en Schiphol beter te laten renderen. Hiervoor moeten enerzijds de relaties tussen de nu nog vaak afzonderlijk opererende Greenports worden opgeschaald. Dit betekent dat een Greenport 3.0 concept zal moeten bestaan uit een logisch samenhangend netwerk van productie, handel, logistiek, toegevoegde waarde, dienstverlening en R&D. Dat overstijgt de huidige clusters met regionale productiegebieden en toegevoegde waarde activiteiten. Op bedrijfsniveau wordt deze opschaling naar bovenregionale samenwerking al zichtbaar om internationaal 'massa' te maken en een breed assortiment te kunnen aanbieden: de "one-stop-ketenarrangement" gedachte.

Het Greenport 3.0 concept heeft ook ruimtelijke consequenties waarbij kerngebieden gelegen zullen zijn op strategische locaties rondom de havens (met name Rotterdam maar voor Noord-Holland Noord ook Amsterdam), de luchthaven Schiphol en een select aantal strategische achterlandlocaties. Vooral Venlo heeft hiertoe de papieren in huis als gecombineerd productiegebied en logistieke hotspot.

De winst voor de huidige Greenports is dat zij hun positie als handels- en logistieke knooppunt (naast teelt) kunnen vergroten. Omdat de import en doorvoer harder groeien dan de eigen productie versterkt dit de internationale draaischijffunctie van Nederland. Het is daarmee ook een essentiële randvoorwaarde voor het eerder genoemde one-stop-ketenarrangement. De winst voor de Mainport Rotterdam is dat de haven, naast de aandacht voor bulk en containers, zichzelf kan profileren als 'number one' versknooppunt van Europa met relatief veel toegevoegde waarde activiteiten. Reefers met versproducten kunnen ook met andere productenstromen

worden gecombineerd bijvoorbeeld voor de Zuid-Duitse markt, voor beide typen ports een belangrijk afzetgebied. Schiphol kan voor een aantal sierteeltproducten ook een belangrijke rol vervullen en heeft hiertoe een manifest opgesteld, samen met de Greenport Aalsmeer. Het verbeteren en versnellen van de douane activiteiten in combinatie met fytosanitaire keuringen vormen hierbij een belangrijk onderdeel.

Samenwerking tussen de Bollenstreek en het bollenteeltcluster in Noord-Holland Noord lijkt voor de hand te liggen. Ook lijken de Bollenstreek, Boskoop en Aalsmeer samen een siercluster te vormen. Er zitten op een hoger abstractieniveau gezien hetzelfde type bedrijven met een vergelijkbare doelstelling: gericht op sierteelt, innovatie en niches. Dit geldt ook voor de manier hoe het Westland/Oostland en het glascluster in Noord-Holland Noord elkaar aanvullen. Samen met ook nog andere gebieden bieden zij een compleet aanbod van groente en fruit aan en hebben zijn R&D-activiteiten die dit aanbod kunnen versterken. Nader onderzoek is nodig naar deze samenwerkingsrelaties en de kansen die dit biedt voor de Greenports.

2. Identificeer en Investeer in een aantal locaties als de speerpunten voor het versterken van de relatie tussen Greenports en Mainports

Onze internationale positie kan alleen worden verstevigd als beide port-ketens beter samenwerken en elkaars krachten benutten (borrowed strenght). Nieuwe ondersteunende investeringen (infrastructuur, suprastructuur, business sites, ontsluitingen etc.) dienen daarom bij voorkeur daar plaats te vinden waar een draaischijffunctie wordt gecreëerd door de Mainports en productie- en handelsfuncties van de Greenports samen. Op de draaischijf dienen economische en logistieke activiteiten fysiek naadloos in elkaar te kunnen overlopen en ook ruimtelijk overlappen. Dit is met name het geval in de regio's Westland/Oostland, Aalsmeer en Venlo. Hier zijn de functies van beide ports in een relatief compact gebied gelegen. In deze gebieden moet dan ook naar een excellent en breed georiënteerd vestigingsklimaat toegewerkt worden samen met het bedrijfsleven. De andere huidige Greenports dienen ook goed ontsloten te blijven (soms ook via weginfrastructuur) om de aantakking met de Mainports niet te verliezen.

Hier moet specifiek ruimte worden gereserveerd en geboden voor:

- synchromodale logistieke hubs/netwerken met (koel en warehousing)faciliteiten voor vers;
- herstructurering en modernisering ten behoeve van

schaalvergroting en intensivering van de productiefunctie in combinatie met de beschikbaarheid van collectieve voorzieningen als (rest)warmte (en geothermie)/ CO₂, energie en water;

- voldoende ruimte voor nieuwe ketenversterkende activiteiten en extra toegevoegde waardecreatie door cross-overs met bedrijven en kennisinstellingen uit andere sectoren.

De gebieden Bollenstreek, Boskoop en Noord-Holland Noord zijn ook belangrijk voor productie en handel. Daar moeten de partners (bedrijfsleven en overheden) op zoek gaan naar verbetermogelijkheden om deze gebieden vanuit hun eigen specifieke rol voor het netwerk verder te ontwikkelen.

3. Ontwikkel in de toplocaties een aantal fysieke en virtuele synchromodale hubs met real life en digitale verbindingen

Hieraan gekoppeld wordt ingezet op een aanpak, waarbij de ontwikkeling van een select aantal synchromodale knooppunten centraal staat. Synchromodaliteit is het optimaal flexibel en duurzaam inzetten van verschillende transportmodaliteiten in een netwerk onder regie van een logistieke dienstverlener, met voldoende lead time, zodat de klant (verlader of expediteur) een geïntegreerde oplossing voor zijn (achterland)vervoer krijgt aangeboden (bron: topsector Logistiek 2015).

Voor de Mainports is bundeling van lading een vereiste om versstromen goed en vooral efficiënt te kunnen faciliteren. Dit uit zich bijvoorbeeld in fysieke investeringen in een aantal structuurbepalende elementen in de eerder genoemde toplocaties, zoals de Coolport in Rotterdam, het perishables centrum op Schiphol, een mogelijk op- en afstappunt in Hoek van Holland, maar ook in het verbeteren van verbindingen met belangrijke knooppunten in het achterland, zoals Venlo. Dit netwerk heeft ook behoefte aan knooppunten die ondersteunend vanuit meer nationaal perspectief hieraan bijdragen: denk aan een mogelijk intermodaal opstappunt in de haven van Amsterdam voor de bedrijven in Noord-Holland Noord

Nadrukkelijk wordt aandacht gevraagd voor het samengaan van de fysieke infrastructuur met een meer digitale infrastructuur. Er zijn veel signalen ontvangen van bedrijven die aangeven ook rechtstreeks te leveren en andere distributieketens aan te boren en hierin schaalgrootte zoeken met collega bedrijven in het netwerk of bedrijven met de zelfde logistiek patronen. Het is juist op dit vlak dat de Mainports en de Greenports elkaar zouden kunnen versterken.

Ofwel fysieke investeringen moeten hand in hand gaan met het ontwikkelen van een open en onafhankelijk logistiek dataplatform. Tijdige, complete en eenduidige real-time informatie maken dat logistieke ketens flexibeler en robuuster worden. Samenwerking tussen de topsectoren is hierin een belangrijk aandachtspunt.

Vervolgonderzoek is nodig naar de randvoorwaarden waaronder bundeling van versstromen mogelijk en rendabel wordt. De komst van reebers biedt hier nieuwe mogelijkheden voor. De ontwikkelingen in verlenging van houdbaarheid en gecontroleerde rijping ook. Dit biedt openingen voor een (ruimtelijk) netwerk van logistieke hubs waarbij bundeling van meerdere producten en het aanhouden van voorraden kan worden geoptimaliseerd.

4. Betrek de stad als onderdeel van het nieuwe Greenport netwerkconcept

Daarnaast zal de stad als incubatieomgeving voor nieuwe innovaties steeds belangrijker worden. De Greenport 3.0 ligt niet meer als een afzonderlijk 'gesloten' bedrijventerrein 'naast de stad' of bewaart omwille van ruimtedruk afstand van de stad. Het nieuwe concept gaat juist uit van een actief netwerk waarbij de stad met haar kennisinstellingen een belangrijkere rol gaat spelen. Nieuwe innovaties gebaseerd op kostenreducties zullen naar verwachting nog steeds primair plaatsvinden in de Greenports zelf. Nieuwe innovaties gericht op systeemdorbraken daarentegen zouden goed samen met de kennisinstututen in de stedelijke omgeving kunnen worden opgepakt. Het thema innovatie en stedelijke netwerken (ook onderwerp van een studie van de Metropoolregio Rotterdam Den Haag -MRDH-) herbergt elementen zoals de aanwezigheid van arbeid en hogescholen in de grootstedelijke omgeving (bv Amsterdam Green Campus project), local for local produceren bij bijvoorbeeld vruchtgroenten en sierteelt. De stad trekt investeerders en bedrijven, maakt cross-overs mogelijk zoals met de creatieve industrie, vormt een vestigingsklimaat voor expats, etc. Daarnaast zien we stromingen als waterberging in steden, stadslandbouw en de koppeling met zorg en welzijn.

Het zijn juist deze concepten die aansluiten op de wereldwijde ontwikkeling van Urbanisering die als concept ook een sterke exportwaarde hebben zowel voor de steden zelf als de daarbinnen functionerende kennisinstellingen en bedrijven.

5. Accelereer herstructurering in de glastuinbouw in combinatie met innovatie en energie/warmte

Specifiek voor glas geldt dat binnen de onderscheiden toplocaties (uit punt 2) tot herstructurering en vernieuwing moet worden gekomen zoals ook blijkt uit de aandachtspunten uit het topsectorenbeleid. Alles wijst erop dat het totale productieareaal aan glas zal afnemen, maar dit geldt niet voor alle segmenten binnen de Greenports en voor alle locaties. Er blijft behoefte aan groei en schaalvergroting op de locaties met goede vestigingsplaatsfactoren.

Herstructurering is urgent, maar kan in onze optiek slechts op een select aantal (top)locaties succesvol gerealiseerd worden, mits het gecombineerd wordt met een proces van energietransitie. De hoofddassen voor duurzame warmte en energienetten moeten in de toekomst de belangrijkste productiegebieden beter ontsluiten dan waar de herstructurering en modernisering minder van de grond komt. We roepen de partners op middelen hiervoor vrij te maken en in te grijpen omdat de herstructurering anders niet in afdoende mate van de grond komt.

Koppel herstructurering en modernisering aan de mogelijkheden om tot een hogere toegevoegde (grond)waarde te komen. Hierdoor ontstaat financiële ruimte om te kunnen bewegen. Ontwikkel daarvoor een ruimtelijk kader dat à la de bekende en succesvolle ruimte voor ruimte aanpak mogelijkheden biedt. Hiermee wordt het mogelijk om de potenties op ontwikkelingsmogelijkheden voor herstructurering en modernisering op diverse locaties tegen elkaar uit te ruilen ten behoeve van het vergroten van een nieuwe economische activiteit waarvoor (elders) gesaneerd wordt.

Ook het instrument van ruilverkaveling zou hier ingezet kunnen worden. Hierbij is er meer centrale sturing vanuit de ruimtelijke ordening en de overheid ten opzichte van ruimte voor ruimte.

Overweeg een flexibele grondprijs om de investeringsbereidheid van bedrijven te bundelen met investeringen in warmte, infra en andere aantrekkelijke pull factoren om de herstructurering los te trekken.

Ontwikkel een ruimtelijk kader dat, naast het stimuleren van herstructurering en modernisering in de bestaande locaties, ook schuifruimte biedt in nieuwe locaties voor ketenspelers met vernieuwingsplannen die niet (makkelijk) op bestaande locaties gerealiseerd kunnen worden. Dit voorkomt dat de ruimtedruk die kan voortvloeien uit een tegenvallend tempo van herstructurering en modernisering een bottleneck gaat

worden voor nieuwe gewenste investeringen. Deze schuifruimte zou zo moeten worden ingericht dat deze op termijn de rol van verouderde tuinbouwgebieden kan overnemen en worden gepositioneerd in de nabijheid van de Mainports als onderdeel van het netwerk van toplocaties.

De signalering dat in gebieden en clusters die meer multifunctioneel dan monofunctioneel zijn ingericht, er meer kansen zijn voor innovatie en nieuwe businessmodellen, vergt dat het ruimtelijke beleid daar ook voldoende vrijheidsgraden voor moet bieden in de Greenports-Mainports gebieden. Daarvoor zouden, in samenhang met de noodzakelijke herstructurering en modernisering, nieuwe open ruimtes in teeltgebieden gevonden kunnen worden zonder dat dat ten koste gaat van ruimte voor de teelt zelf. Deze nieuwe open ruimtes zouden moeten kunnen worden gebruikt niet alleen voor primaire teelt maar ook voor aanpalende functies en cross-overs die de toegevoegde waarde van de Greenports kunnen versterken. Een voorbeeld hiervan is het ruimtelijk regime van provincie en gemeenten in de Greenport Westland-Oostland.

Beschikbaarheid van voldoende zoet water van de juiste kwaliteit is cruciaal voor de Greenports. Sommige producten en de toenemende productie-efficiency, in bijvoorbeeld de sierteelt, stellen hoge eisen aan de kwaliteit van het water. Door toenemende verzilting wordt het steeds moeilijker om voldoende water van de juiste kwaliteit altijd te blijven garanderen tegen dezelfde kosten. Bovendien heeft het Ministerie van IenM aangekondigd dat voor bedrijven vanaf 2018 een zuiveringsplicht gaat gelden voor gewasbeschermingsmiddelen. Collectieve zuivering, die ruimtelijk ingepast moet worden, is naar verwachting goedkoper dan individuele zuivering.

Deze ingrijpende maatregelen en verschuivingen in ruimtelijke patronen vragen ook om de nodige innovatiekracht, niet alleen om de zoektocht naar nieuwe product marktcombinaties mogelijk te maken maar ook om samen na te gaan waar welke typen innovaties zouden kunnen landen waarbij op het moment van in productie nemen de juiste combinaties met warmte water en beschikbare ruimte worden gevonden.

6. Maak gebruik van de kracht van ondernemers en de verbeterpunten van de Greenports en de Mainports.

Tijdens de gesprekken met vertegenwoordigers van de diverse Greenports bleek eens te meer dat alle 6 Greenports verschillende kwaliteiten en waarden toevoegen aan de rol die wij internationaal spelen. Het zijn gebieden met een eigen kwaliteit, specialisatie en functies in de logistieke ketens.

Hoewel wij hier primair focussen op de speerpunten van de Greenport 3.0, kunnen die speerpunten niet goed functioneren zonder de ondernemerskracht vanuit het hele netwerk. Beide kunnen daarom niet los van elkaar gezien worden. Dit vraagt eveneens om een goede ruimtelijke en logistieke ontwikkeling van het totale netwerk. In het overzicht op pagina 14 wordt per Greenport en Mainport de top 3 van aandachts- en verbeterpunten weergegeven waarmee zij binnen het Greenport 3.0 netwerk hun positie kunnen versterken.

6. Vervolg

Het tweede deel van het onderzoek bestaat uit een drietal onderdelen en bijbehorende producten en mijlpalen:

A. Beleidsontwikkeling voor Greenport – Mainport (het BO-MIRT 2016 is daarbij een mijlpaal)

- Beleidsinzet voor de toekomstige nationale en provinciale omgevingsvisies.
- Presentatie resultaten aan de MIRT-tafel en besluitvorming daarover (proces en beleidsmatig).

Uit het eerste deel van het onderzoek komt een aantal vervolgvragen naar voren. Een deel van deze vragen zal in de tweede fase van het onderzoek worden opgepakt alvorens er beleidsvoorstellen en -keuzes kunnen worden gemaakt. De volgende vervolg- en verdiepingsvragen worden meegenomen naar de Tweede Fase:

- Verdieping van de toekomstige samenwerkingsrelaties tussen Greenports en een nadere analyse naar meer grondgebonden Greenports.
- Cross-overs en nieuwe verdienmodellen concreter en ruimtelijk in beeld brengen.
- Verkennen van de logistieke voorwaarden voor meer bundeling van versstromen t.b.v. de betere samenwerking met de Mainports, zowel qua ketenregie als voorzieningen.
- De ruimtelijke clustering van warmte en andere collectieve voorzieningen (bijv. voor water).
- Wat zijn de knoppen waaraan overheden kunnen draaien?

B. Ruimtelijk-economische agenda (begin 2017 gereed)

Een ondernemer alleen of een overheid alleen gaat het in de toekomst benodigde verschil niet maken. Daarom kan het bovenstaande niet los worden gezien van een intensieve samenwerking tussen overheden en ondernemers. Alle betrokkenen hebben daarbij hun eigen rol en functie om aan deze vernieuwing bij te dragen. We hebben daarbij niet de ambitie om parallelle trajecten te creëren als er al goede samenwerkingstrajecten zijn waarbij aangesloten kan worden. In de tweede fase van het onderzoek zullen we ons daarom ook richten op het verkennen van mogelijke en aanvullende allianties tussen overheden en marktpartijen. Uiteindelijk moet dit leiden tot:

- Een actieplan voor de korte en middellange termijn, inclusief een investeringsagenda.
- Afspraken tussen overheden en bedrijfsleven: concrete afspraken en beschikbaarheid van financiële middelen.

Op deze manier ontstaat er een concreet en gezamenlijk handelingsperspectief voor de korte en langere termijn. Daarbij is het van belang om de volgende driehoek te onderscheiden voor wat betreft het handelingsperspectief op korte termijn. Er

wordt in dit kader nog niet gesproken over investeringen door Rijk en regio omdat hiervoor nog een nadere onderbouwing noodzakelijk is. Wel kunnen we activeren, agenderen en adresseren:

- Bij activeren gaat het om de vraag welke resterende vragen er in het tweede deel van het MIRT-onderzoek beantwoord zullen gaan worden.
- Bij agenderen gaat het om het eventueel doorschuiven van openstaande vragen naar het vervolg MIRT-onderzoek.
- Bij adresseren gaat het om vragen die we in lopende trajecten kunnen onderbrengen.

Tot slot: er is grote overeenstemming over de te volgen koers als het gaat om het verkennen en verdiepen van samenwerkingsopties tussen de Greenports en de Mainports. Beide typen ports zien meerwaarde en zijn bereid hun nek uit te steken. We moeten snel aan de slag met de alliantievorming en de eerste projecten dienen zich spontaan aan (denk aan Coolport in Rotterdam, maar ook het mogelijke Perishables Centrum op Greenport Aalsmeer). We moeten de gesignaleerde kansen omzetten in concrete business en samen op zoek naar de meerwaarde van de samenwerking. Op deze wijze bouwen we samen aan een Greenport 3.0 concept: samen met ketens en netwerken van bedrijven, niet 'naast' de stad en de haven en luchthaven, maar 'met' de Mainports en de steden. Met in het achterhoofd een gezonde uitgangspositie, maar beducht op het behouden hiervan door de bereidheid te tonen te willen investeren in nieuwe activiteiten. Soms op nieuwe locaties nabij de Mainports of de synchro-modale achterlandlocaties, soms in verouderde gebieden als het gaat om herstructurering en soms in de stad als het gaat om vernieuwende innovaties.

Bijlage 1 - Gesprekpartners

Lijst met gesprekspartners MIRT onderzoek

Namens opdrachtgevers

1	Donné Slangen (Ministerie van IenM)
2	Gemma Smid (Provincie Zuid-Holland)
3	Yvonne van der Laan (Ministerie van IenM)
4	Hans Goossensen (Provincie Zuid-Holland)

Kernteam

5	Bram du Saar (Ministerie van IenM)
6	Hanneke van Nistelrooij (Provincie Zuid-Holland)
7	Gerard Wesselink (Provincie Zuid-Holland)
8	Willem Teerink (Ministerie van EZ)
9	Martin Leuvenink (Ministerie van IenM)
10	Marije Groen (Provincie Zuid-Holland)
11	Erik Duijsman (Ministerie van IenM)
12	Marcel Michon (Buck Consultants International)
13	Pieter Jannink (MUST Stedebouw)
14	Peter Verbon (Provincie Zuid-Holland)

Begeleidingsgroep

15	Cees Deelen (HBR)
16	Sigurt Hauwert (Provincie Zuid-Holland)
17	Elske Janssens (MRDH)
18	Onno Zwart (Greenport Ontwikkelingsmaatschappij BV)
19	Didier Barrois (Gemeente Venlo)
20	Bart Pouwels (Schiphol Groep)
21	Wiesje Hofstede (Gemeente Westland)
22	Pepijn Koops (Ministerie van IenM)
23	Marloes Claassens (Ministerie van IenM)
24	Rian van Dam (Greenport Noord-Holland Noord)
25	Sander van Voorn (Greenport Aalsmeer)
26	Peter Graven (Provincie Noord-Holland)
27	Jolanda Heistek (Greenport Westland Oostland)
28	Ron Kervezee (Gemeente Alphen aan de Rijn)

Regiosessies

Aalsmeer

29	Moniek van de Put (adviseur)
30	Herman de Boon (VGB)

Venlo

31	Annemiek Canjels (Provincie Limburg)
32	Harm Waterborg (Provincie Limburg, Campus Greenport Venlo)
33	Frans van Leijden (Campus Greenport Venlo)
34	Annemie Hermans (LLTB)
35	Leon Litjens (Zon Veiling)
36	Ron de Greeff (Staay Food Group)

Noord-Holland Noord

37	Gerard Korse (Tolpoort)
38	Martin Bosch (de Laar en adviseur Greenport NHN)
39	Han ter Heegde (Gemeente Heerhugowaard)
40	Jan Willem Breukink (Seed Valley en Raad van Advies INCOTEC)
41	Nico Verduin (LTO Noord Noord-Holland)
42	Hans Boshuizen (Vezet)
43	Roelof de Haan (Het Grootslag BV)
44	Leo Barendse (Agriport)
45	Peter Raven (KAVB)
46	Gerard Geus (Royal Zap)
47	Bert Cozijnsen (Ontwikkelingsbedrijf Noord-Holland Noord NV)
48	Niels Zuurbier (Ursem-Zuurbier CV)

Bollen

49	Richard van Merwe (directeur Rabobank Bollenstreek)
50	Coen Meijeraan (Flora Holland)

Boskoop

51	Daan van der Hoorn (Gemeente Alphen aan de Rijn)
52	Gerard Casteleijn (Gemeente Alphen aan de Rijn)
53	Michel Oldenburg (Smart Id Services)
54	Carla Prins (Programmamanager Greenport Boskoop)
55	Carina Lammers (Gemeente Alphen aan de Rijn)
56	Bas Niesing (Heesterkwekerij J.C. Niesing)
57	Michel van der Werf (Clematiskwekerij Van der Werf)
58	Jan Willem Bakhuyzen (Kwekerij Janwillem Bakhuyzen)
59	Siem Hoogeveen (Hoogeveen Plants)
60	Jan Zekveld (Boomkwekerij Ronald Roos B.V.)
61	Corianne Oudijk (Boomkwekerij Arend Oudijk)
62	Erik de Boer (V.o.f. Erik De Boer)
63	Jaco van der Hoek (Kwekerij Jacobshoek)

Westland- Oostland

Hierbij is aangesloten bij twee bredere bijeenkomsten waar het MIRT-onderzoek mede gepresenteerd en besproken is. Derhalve zijn hier geen specifieke namen genoemd.

Discussie met EZ topsectoren

64	Jeroen Heijs (Ministerie van EZ, directie topsectoren en industriebeleid)
65	Rik Zweers (Ministerie van EZ, regionaal beleid)
66	Lieve Römkes (Ministerie van EZ, topsector Tuinbouw en Uitgangsmaterialen)

- 67 Marcel de Groot (Ministerie van EZ, Topsector Agri & Food)
- 68 Sjors Rozemeijer (Ministerie van EZ, Topsector Logistiek)
- 69 Timo Staal (Ministerie van EZ, team Mainports)
- 70 Bea van Golen (Ministerie van EZ, team Mainports)
- 71 Jacques de Win (Ministerie van EZ, team Ruimte en Water)
- 72 André Nieuwenhuijse (Ministerie van EZ, plantaardige agroketens)

Geïnterviewde personen

- 73 Nico van Ruiten (LTO Glaskracht Nederland)
- 74 Marcel Brans (NAK Tuinbouw)
- 75 Johan van Ruiten (NAK Tuinbouw)
- 76 Rudy Rabbinge (WUR)
- 77 Robert Ossevoort ((DaVinc3i en WUR)
- 78 Kees van Rooij (Burgemeester Horst aan de Maas)
- 79 Jan Jonker (RUN)
- 80 Taaf Rosbergen (Groen-Direkt)
- 81 Gert Koert (Groen- Direkt)
- 82 Robert Tieman (Deltalinqs)
- 83 Hans van 't Noordende (Deltalinqs)
- 84 Peter Oei (Stichting Innovatie Glastuinbouw Nederland)
- 85 Otto Raspe (PBL)
- 86 Maya van der Steenhoven (programmabureau Warmte Koude Zuid-Holland)
- 87 Stefan de Frankrijker (Gebr. Van der Salm B.V.)

Gesproken met vertegenwoordigers van

- 88 Platform Green meets Port (Paul Bleumink en Jeroen Kraaij*)
- 89 Omgevingsvisie Westland (José Kools, Jolanda Heistek, Karen Raap en Peter Verbon)
- 90 MIRT corridor Trajecten (Zuhal Gül en Dicky Sijpkens)
- 91 Holland Rijnland (Claudia de Kort, Edwin Roos en Aad Rustenhoven)
- 92 LTO Glaskracht Nederland (Henk de Ruiter)

*) De leden van het Platform Green meest Port worden in bijlage 2 genoemd.

Bijlage 2 - Leden Platform Green meets Port

Naam

Jack Kloosterboer
Kees van Veen
Emile Hoogsteden
Jonas Stekelenburg
Theo van Vliet
Jan-Willem Peppink
Shawn Harris
Adrie Visbeen
Fred van Heyningen
Paul Ham
Jan Maarten van Noort
Jaap-Jan Uittenbogaard
Theo Koning
Michiel van Ginkel
Jouke Schaap
Ben Maelissa
Ron de Greeff
Coen Meijeraan
Marco van Zijverden
Michel Jansen
Wim van der Wiel
Gerben Ravensbergen
Mart Valstar
Marianne de Winter

Bedrijf

Kloosterboer Veembedrijven
Directie Agro Care
Commercieel directeur Havenbedrijf Rotterdam
Directeur Schiphol Vracht
Algemeen directeur CombiVliet
Directeur logistiek Bakker Barendrecht
Directeur Nature's Pride
Managing Director Visbeen Transport Group
Rabobank Nederland
General manager Business Development ECT
Directeur Mooy Logistics
Directeur Jac. Uittenbogaard & Zonen (JUB)
Algemeen directeur Frankort & Koning
Algemeen directeur Veiling ZON
Head of Commercial APM Terminals Europe
Danser Group
Managing director Staay-van Rijn
Flora Holland
Directeur Dutch Flower Group
Managing director Total Produce
Algemeen directeur Greenery
Lilies for Life
Directeur Best Fresh Group
De Winter Logistiek

