

Vergaderjaar 2001–2002

28 141

Agrologistiek

Nr. 3

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 25 februari 2002

De vaste commissie voor Landbouw, Natuurbeheer en Visserij¹ en de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat² hebben op 6 februari 2002 overleg gevoerd met minister Brinkhorst van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij over **de brief d.d. 27 november 2001 van de minister van LNV inzake Visie Agrologistiek «Clusteren, verbinden, registreren» (28 141, nr. 1).**

Van dit overleg brengen de commissies bijgaand beknopt verslag uit.

Vragen en opmerkingen uit de commissies

De heer **Feenstra** (PvdA) constateert dat de agroproducten grotendeels over de weg worden vervoerd en dat één op de drie vrachtwagens agroproducten vervoert. Hij refereert aan de in de nota genoemde mobiliteitsproblemen, de sectorspecifieke problemen en de veterinaire problemen. Vanwege deze problemen moest de sector wel met initiatieven komen. Daarbij horen echter ook beleid, zowel nationaal als vanuit Brussel; marktdruk, ook vanuit de vraagzijde, en eerlijke prijzen, dus internalisering van externe effecten. De combinatie van deze factoren kan leiden tot innovatie en efficiencyverbetering en als zodanig tot transportpreventie.

De Visie Agrologistiek is een actualisering van de nota uit 1997. In 1998 is een congres gehouden over agrologistiek. Kan de minister aangeven wat het resultaat daarvan is geweest?

De heer Feenstra verzoekt de minister om met een actieplan te komen voor een top-tien van concreet te benoemen projecten, die de Kamer van jaar tot jaar kan volgen. Als projecten vastlopen, moet men kunnen nagaan welke knelpunten er zijn en hoe men die kan oplossen. De heer Feenstra denkt daarbij aan de volgende elementen:

¹ Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Swildens-Rozendaal (PvdA), Ter Veer (D66), voorzitter, Witteveen-Hevinga (PvdA), Feenstra (PvdA), Poppe (SP), Van Ardenne-van der Hoeven (CDA), Stellingwerf (ChristenUnie), M. B. Vos (GroenLinks), Augusteijn-Esser (D66), Klein Molekamp (VVD), Passtoors (VVD), Th. A. M. Meijer (CDA), Hermann (GroenLinks), Geluk (VVD), Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), Ross-van Dorp (CDA), Oplaat (VVD), Schoenmakers (PvdA), Waalkens (PvdA), Udo (VVD), Herrebrugh (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD) en Dijsselbloem (PvdA).

Plv. leden: Van Vliet (D66), Depla (PvdA), Ravestein (D66), Zijlstra (PvdA), Albayrak (PvdA), Kant (SP), Mosterd (CDA), Van Middelkoop (ChristenUnie), Van der Steenhoven (GroenLinks), Scheltema-de Nie (D66), Verbugt (VVD), Cornielje (VVD), Rietkerk (CDA), Pitstra (GroenLinks), Kamp (VVD), De Pater-van der Meer (CDA), Van Wijmen (CDA), Buijs (CDA), Weekers (VVD), Dijkema (PvdA), Bolhuis (PvdA), O. P. G. Vos (VVD), Te Veldhuis (VVD) en Duivesteyn (PvdA).

² Samenstelling:

Leden: Blaauw (VVD), voorzitter, Van den Berg (SGP), Biesheuvel (CDA), Rosenmöller (GroenLinks), Valk (PvdA), Feenstra (PvdA), Van Heemst (PvdA), Verbugt (VVD), Giskes (D66), Stellingwerf (ChristenUnie), Klein Molekamp (VVD), Hofstra (VVD), Wagenaar (PvdA), Van der Knaap (CDA), Ravestein (D66), Van der Steenhoven (GroenLinks), Niederer (VVD), Van Bommel (SP), Eurlings (CDA), Herrebrugh (PvdA), Ten Hoopen (CDA), Hindriks (PvdA) en De Swart (VVD).

Plv. leden: Te Veldhuis (VVD), Bakker (D66), Stroeken (CDA), Halsema (GroenLinks), Waalkens (PvdA), Duivesteyn (PvdA), Witteveen-Hevinga (PvdA), Voûte-Droste (VVD), Augusteijn-Esser (D66), Slob (ChristenUnie), Geluk (VVD), Luchtenveld (VVD), Spoelman

(PvdA), Buijs (CDA), Van Walsem (D66), Vendrik (GroenLinks), Weekers (VVD), Poppe (SP), De Pater-van der Meer (CDA), Depla (PvdA), Th. A. M. Meijer (CDA), Dijsselbloem (PvdA), Nicolai (VVD), Atsma (CDA) en Crone (PvdA).

1. Voor de binnenvaart met zijn enorme potenties is nodig het benoemen van concrete projecten voor vooral volumeverladers. Te denken valt aan veevoeders, mest en bier, maar ook aan producten waarbij de binnenvaart passende aflevertijden realiseert.
2. Vanaf 2006 moeten in het kader van het EU-Witboek de spoornetten wederzijds worden opengesteld. Nederland heeft voldoende capaciteit, naar het oosten via de Betuwelijn en mogelijk de HSL-Oost en naar het zuiden via de restcapaciteit op de HSL-Zuid en mogelijk straks bij de aanleg van de VERA-lijn. Helaas is het project met de verstrein naar Milaan beëindigd. De heer Feenstra verwijst in dat verband naar vragen van hem en mevrouw Van Ardenne over de OverNight Express. LNV en Verkeer en Waterstaat hadden de diverse partijen hierop steviger mogen aanspreken om oplossingen te vinden. Nodig is een sterkere regie om het internationale TEN-net, maar ook nationale netwerken maximaal te kunnen gebruiken en vraag en aanbod zo op elkaar af te stemmen dat vanaf 2006 of zoveel eerder, zeker binnenlands, een vliegende start mogelijk is.
3. In het van-deur-tot-deurtransport zal de dominantie van de weg groot blijven. Ten gunste van efficiency, milieu en transportpreventie zullen concrete projecten moeten worden benoemd die de overlast in woongebieden kunnen verminderen.
4. Het is nodig om passende lokaties aan te wijzen waar logistieke functies gecombineerd kunnen worden. Kan met ruimtelijk clusteren regionale dienstverlening op strategisch passende lokaties worden gerealiseerd? Zijn provinciale en gemeentelijke regelingen daarop voldoende toegesneden en staat dit voldoende in het NVVP en de Vijfde nota?
5. Het is ook nodig om concrete projecten te benoemen voor innovatie in de stedelijke distributie. Kan het OLS (Ongestoord Logistiek Systeem) tussen Schiphol en Aalsmeer eens in stedelijke centra worden uitgete probeerd? In grote steden met grachten zou ook water kunnen worden gebruikt voor een fijnmazige distributie binnen de stad.
6. ICT veroorzaakt enerzijds extra mobiliteit door de fijndistributie die daarmee mogelijk wordt gemaakt, maar ICT is ook een deel van de oplossing als je mainports verrijkt met het concept van brainports. Op dit punt is een efficiëncyslag denkbaar. Een virtuele veemarkt vermindert de mobiliteit en draagt bij aan de reductie van veterinaire risico's.
7. Nodig is ook regie. Dat is geen vrijblijvende zaak, maar voor de PvdA-fractie zelfs een verplichtende zaak. Het is de functie van het Rijk om publieke belangen veilig te stellen, ook in deze economisch belangrijke sector. Regie is nodig op rijksniveau tussen de verschillende departementen, LNV, Verkeer en Waterstaat en EZ, maar ook tussen de provincies en gemeenten omdat de agrologistieke keten voor een belangrijk deel regionaal is. Regie is ook nodig op het internationale vlak. De PvdA-fractie vraagt ten slotte een jaarlijkse rapportage om de Kamer in staat te stellen het proces te volgen, bij te stellen en de implementatie rondom maatschappelijk wenselijke ontwikkelingen zeker te kunnen stellen.

De heer **Geluk** (VVD) vindt het jammer dat de minister van Verkeer en Waterstaat niet aanwezig is, gezien de enorme invloed van de agrologistiek op het verkeer.

Landbouw is niet meer alleen een zaak van productie, maar ook een zaak van afzet geworden. Verwerking, transport, handel en vooral export zijn een grotere rol gaan spelen. De heer Geluk vindt de export, die een enorme impact heeft op de agrologistiek, in de nota onderbelicht. De mainports spelen daarbij een belangrijke rol. Hij constateert verder dat de ontwikkelingen op de markt en in het vervoer niet parallel lopen met het beleid van de overheid, dat is gericht op een verdikking van de logistieke stromen. De huidige ontwikkelingen in Nederland leiden tot extra transport en dus extra logistiek. Dit vereist een krachtige ketenbesturing.

De overheid is tot nu toe tekortgeschoten in de regiefunctie. Zij heeft alleen een faciliterende, aansturende en integrerende functie. Het bedrijfsleven volgt natuurlijk de markt, maar zou best iets actiever mogen zijn. Wie voert de regie in dit geheel? Het is misschien beter om hiervoor één persoon aan te wijzen in plaats van één of twee departementen. Die persoon zou daaraan dan moeten trekken en aanspreekpunt moeten zijn. De heer Geluk constateert dat veel via het internet kan, maar dat de uitlevering van producten veel transport zal vragen. Veranderingen in de demografische opbouw van de bevolking in Nederland zullen ook tot veranderingen in de logistiek leiden. Voorts zal de afname van de agroproductie effect hebben op de agrologistiek. Deze zaken blijven in de nota onderbelicht. Bij dit alles speelt ook de verduurzaming een rol.

In de nota wordt gesteld dat een regiefunctie voor Nederland mogelijk is, zonder dat het product fysiek via Nederland gaat. De VVD-fractie is van mening dat Nederland alleen een regiefunctie kan voeren, als het product ook fysiek de grenzen van Nederland passeert.

De heer Geluk constateert dat de logistiek van agroproductie in vooral het westen van Nederland sterk zal toenemen en daarmee dus ook de problemen in die grote stedelijke agglomeraties. Dat betekent doortrekken van de A20 en een versnelde aanleg van de A4. Ook de verbinding Venlo-Kaldenkirchen moet worden verbeterd. Tevens moet de bloemenroute worden doorgetrokken. Daarbij moet sprake zijn van een en/en-benadering. Men moet ook doorgaan met nieuwe ontwikkelingen, zoals ondergronds vervoer, snelle treinverbindingen en vervoer over water. Dat zijn echter concepten voor de langere termijn.

De heer Geluk vindt het jammer dat de snelle treinverbinding, onder andere de verstrein naar Milaan, op dit moment niet verder tot ontwikkeling komt. Hem is ter ore gekomen dat dit in belangrijke mate ook te wijten is aan de niet commerciële houding van de spoorwegen, die vinden dat de markt zich aan hen moet aanpassen.

Er is sprake van verschillende controlerende instanties, zoals de PD (Plantenziektenkundige dienst), de KCB, de AID (de Algemene inspectiedienst) en de Keuringsdienst van Waren. In een ICT-samenleving zou je toch verwachten dat LNV hierin wat meer stroomlijning weet te brengen door één controlesysteem. In het kader van de deregulering ligt hier een belangrijke taak voor het ministerie. In de agrologistieke sfeer kan dit belangrijke voordelen opleveren. Daar komt nog bij dat in de 24-uurseconomie de loketten op vrijdagmiddag om 16.00 uur dichtgaan.

In overleg met VROM en lokale en provinciale overheden heeft LNV lokaties gekozen voor de agribusinessparken. Zijn grote bedrijfsverplaatsingen wel handig en wordt dit niet erg duur? Wat vindt het bedrijfsleven hiervan? Is een inventarisatie gemaakt en komt er een consultatietraject? Dit alles heeft ook gevolgen voor de mensen die op die parken moeten werken. Een bemoedigingsbeleid om in de keten aan elkaar verbonden bedrijven bij elkaar te krijgen is een goede zaak. Dit kan door bepaalde lokaties logistiek aantrekkelijk te maken voor die bedrijven. Is het een goed idee om in te zetten op innovatief en alternatief vervoer, zoals pijpleidingen en ondergrondse logistieke systemen, om het bestaande wegennet te ontlasten? Kunnen de studies hiernaar wat meer op de voorgrond komen? Het is van belang dat ook het ministerie van Economische Zaken hierbij wordt betrokken. Zijn de conceptbusinessplannen voor de lokaties voor de agribusinessparken al geschreven en, zo ja, is dit afgestemd met de ministeries van Economische Zaken en van Verkeer en Waterstaat? Kan de minister ook nadere informatie geven over pilots en ervaringen in het buitenland?

Ten slotte stelt de heer Geluk voor om de Kamer twee keer per jaar te informeren over de ontwikkelingen op dit gebied.

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA) constateert dat agrologistiek de komende jaren een belangrijk onderwerp zal blijven. In deze

nota worden vooral de grote lijnen geschetst en is nog weinig concreet. Er moet dus nog een actieplan komen waarin de maatregelen op korte termijn en de maatregelen op lange termijn worden uitgewerkt. Over de A20, de A4 en de verbinding Venlo-Kaldenkirchen wordt al heel lang gesproken. Na acht jaar Paars ligt dit asfalt er nog steeds niet. Het wordt het nu echt de hoogste tijd dat deze wegen worden gerealiseerd. Bij agrologistiek gaat het ook om internationaal beleid. Producten komen tegenwoordig uit vele landen over de gehele wereld. Die verschillende vervoersstromen vragen om een goede regie, die niet kan worden beperkt tot de Nederlandse situatie. In Nederland zijn de Rotterdamse haven en de luchthaven Schiphol sterk in het bundelen van vervoersstromen. Op productiegebied is de Greenport sterk in het bundelen van vervoersstromen. Bij de veiling ZON in Limburg heeft men de slag gemaakt naar een handels- en distributiecentrum. Ook het transportcentrum Valburg zou succesvol zijn. De gedachte is helder: je moet vervoersstromen samenbrengen, omdat je dan pas de regie kunt voeren. De vraag is of men daarvoor nieuwe distributiecentra moet creëren. Waar de financiële middelen schaars zijn, vindt de CDA-fractie het van belang om de bestaande agridistributiecentra te versterken en te bezien hoe je daar de regie krijgt over de vervoersstromen. Het kan efficiënter en moderner. Daar moet de winst behaald worden. Het is ook waar dat het ICT-tijdperk meer vervoersstromen bevordert, maar op dat gebied zijn er ook mogelijkheden zoals virtuele markten en veilingen.

Mevrouw Van Ardenne is van mening dat nog te weinig wordt geïnvesteerd in de echte vernieuwing van transport. Het pilotproject op het gebied van OLS is er nog steeds niet. Het wordt tijd dat dit er komt. Misschien moet daarvoor de railterminal bij Hoofddorp worden aangelegd en de Schiphol tunnel voor vervoerbewegingen geschikt worden gemaakt. Men kan ook beide tegelijk doen, want van zo'n logistiek systeem is veel te leren. Verder kan worden gedacht aan de aanleg van een strook langs tweebaanswegen die bestemd is voor onbemande voertuigen met agroprodukten. Dit moet te doen zijn. Daar is winst te behalen. Mevrouw Van Ardenne heeft begrepen dat de ICES-impuls in eerste instantie niet voor OLS is bedoeld. Waarom is dit toch wel kansrijke project weggeschoven? Mevrouw Van Ardenne constateert dat een paragraaf over de financiën ontbreekt. Dat heeft waarschijnlijk te maken met de onduidelijkheid over de vraag wie de regie voert. Er moet wat dat betreft een agrologistiek platform komen, waarin de ministeries en de sector vertegenwoordigd zijn.

De uitgebreide administratie bij in- en uitvoer van producten werkt ook heel frustrerend. Dit moet toch elektronisch kunnen. Is de minister bereid om dit onderwerp bij de Europese Commissie aan de orde te stellen? Het is ook een Brusselse aangelegenheid om een elektronisch systeem voor vrachtcontroles te ontwikkelen.

Mevrouw Van Ardenne sluit zich aan bij de opmerkingen over de bundeling van controlediensten. Dat is een belangrijk en urgent actiepunt. Het is jammer dat het project met de verstrein naar Milaan is mislukt, maar misschien was het traject niet goed. Zou men niet veel meer naar de oostkant moeten, met andere spelers dan er tot nu toe vanuit de spoorwegen bij waren? Als er positieve signalen komen vanuit de sector, het bedrijfsleven of een vervoersorganisatie, is de regering dan bereid om zich daarvoor in te spannen, opdat een dergelijk project kansrijk kan beginnen en ook kan worden voortgezet?

Het voorstel is om eens in de twee jaar de Kamer te rapporteren. Twee keer per jaar een rapportage naar de Kamer is misschien iets te vaak. Het platform moet snel aan de slag kunnen. Mevrouw Van Ardenne heeft er wel vertrouwen in dat dit lukt. Haar lijkt een rapportage één keer per jaar voldoende.

De heer **Ter Veer** (D66) vindt het ook jammer dat minister Netelenbos niet aanwezig kan zijn in dit overleg.

Bij agrologistiek gaat het om de imput naar het boerenbedrijf en de output vanaf het boerenbedrijf, hetzij via de voedingsmiddelen- en agrarische industrie via een tussenstap dan wel rechtstreeks naar de consument in Nederland of in het buitenland. Het gaat om volume, om kwaliteit en op tijd afgestemde levering. Daarbij heeft men Europees te maken met een interne markt en mondiaal met een toenemende globalisering. Verder is sprake van allerlei nieuwe ontwikkelingen. Met de zinsnede «van distributie naar regie» wordt de trend goed verwoord. Het mag echter geen modeterm worden. Naast een goede regie blijft distributie van belang. De heer Ter Veer constateert dat in de nota de positie van Rotterdam als grote invoer- en doorvoerhaven onderbelicht blijft, vooral voor de producten veevoer en graan.

Vindt vanuit het ministerie voldoende terugkoppeling plaats naar provincies en gemeenten? Moeten provincies en gemeenten niet actiever worden betrokken bij plannen voor agribusinessparken? Is het nodig dat producten uit de glastuinbouw in Emmen en IJsselmuiden, die zich steeds verder uitbreidt, naar de veilingen in het westen van het land worden vervoerd, daar worden gedistribueerd om vervolgens voor een groot deel weer langs Emmen en IJsselmuiden te worden vervoerd naar Noord-Duitsland en de Scandinavische landen? Het ligt toch meer in de rede dat dit in het noorden van het land gebeurt. Waar zou zo'n centrum dan moeten komen: in Emmen of IJsselmuiden of misschien er tussenin, in Hogeveen?

De Kamer heeft van de regering het rapport van de commissie-Wijffels over diertransport ontvangen. Daarin staat onder andere: afmesten waar ze geboren worden en slachten waar ze afgemest zijn. Zijn er al concrete resultaten op dit gebied te melden?

Misschien is het goed om nog eens stil te staan bij de mislukking van de verstrein naar Milaan en om te leren van de fouten daarbij. De heer Ter Veer is het niet eens met de opmerking dat het misschien niet het goede traject was. De misère met de tunnels brengt toch mee dat elke mogelijkheid om vervoer van de weg af te krijgen moet worden aangegrepen. Is het mislukt omdat er op het spoor nog steeds geen sprake is van een interne markt en de localo's nog steeds heersen op het spoor?

Meer overheid betekent ook meer regie. In deze sectoren is veel geld aanwezig, maar de regie ontbreekt. Op dit punt is dus nog heel veel te winnen.

Kan de minister ingaan op het thema meer markt, meer overheid?

Antwoord van de minister

De **minister** constateert dat de minister van Verkeer en Waterstaat andere verplichtingen in deze Kamer heeft op dit moment. De regering spreekt echter met één mond. Geconstateerd is dat de problemen op dit gebied toenemen. De ministers hebben daarom een gezamenlijke visie uitgebracht, omdat men anders blijft vervallen in deeloplossingen.

Het resultaat van de nota van 1997 en de congressen in 1998 is geweest, dat men aan het denken is gezet en dat het bedrijfsleven initiatieven heeft genomen. In deze nota is een integrale benadering gekozen, die moet uitmonden in een aantal concrete afspraken. De minister constateert dat de leden van de commissie zich in het algemeen kunnen vinden in de visie die aan de nota ten grondslag ligt.

In de nota is sprake van een vooral nationale benadering, omdat de knelpunten heel sterk nationaal zijn. De ministers hebben geprobeerd die te inventariseren en nationale visies te ontwikkelen. Die moeten uiteindelijk in een breder Europees verband worden ingebracht. De internationale dimensie is dus ook sterk aanwezig. Nederland is een belangrijke agrodis-tributeur en speelt een belangrijke rol in het internationale vervoer. Die

twee gegevens dwingen tot meer originaliteit dan in andere landen het geval is. Het is zaak om een pragmatische aanpak te koppelen aan een globale visie op de toekomst van de agroketen.

De minister constateert dat bij crises meteen grote logistieke problemen in het diertransport ontstaan, omdat allerlei maatregelen moeten worden getroffen om veterinaire risico's tegen te gaan. Bij de commissie-Wijffels speelt in dit verband ook de internationale dimensie een rol. De Europese Commissie is bezig met het ontwikkelen van voorstellen. Door minder vee en meer vlees te transporteren kan het aantal uren transport worden beperkt. Het verkorten van de aanvoerlijnen is essentieel.

Er is ook een relatie markt-overheid. Oplossingen die niet marktgericht zijn, zijn geen oplossingen. Als er geen markt is en als er geen vraag is, zijn er eigenlijk ook geen concrete oplossingen. Zonder een regiefunctie zou men nergens komen.

Wat de regiefunctie van de overheid betreft wijst de minister op het bestaan van het Platform Agrologistiek. Hij neemt graag de suggestie over om de provincies en gemeenten daarbij te betrekken. Het platform wordt voorgezeten door de heer Bol van LNV. Verder zitten daarin de ministeries van Verkeer en Waterstaat en van Economische Zaken, Nederland Distributieland, de EVO, de groente- en fruitsector, de vereniging van bloemenveilingen, Unilever, Campina, de Greenery, de stichting AgroKetenKenniss, KLICT, het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, de Amsterdam Airport Group, Effort (European Food and Flower Overland Road and Rail Transport), en het productschap tuinbouw, het CBL, de veiling ZON, Schuitema, Ahold, het innovatienetwerk en Cap Gemini. Het platform is dus breed samengesteld, maar het moet niet te groot worden. Het nadeel daarvan is dat een nieuwe polder wordt opgetuigd. De minister neemt graag de suggestie over om het platform te vragen om medio dit jaar met een actieplan voor maximaal tien concrete projecten te komen. Dat houdt dus in een prioritering en daardoor dus ook concurrentie. Het gaat er nu om tot een concrete taakstelling te komen.

De minister vindt het ook belangrijk dat nu tempo wordt gemaakt. Daarom steunt hij de suggestie om over een jaar met een rapportage te komen. Het uitgangspunt in deze nota is dat de innovatieve concepten zowel maatschappelijke doelen als de doelen van het bedrijfsleven moeten dienen. Vaak gaan zaken verkeerd, omdat de nadruk te eenzijdig op het één of op het andere wordt gelegd. Zo moet een drijfveer ontstaan om reducties in de logistieke kosten en transportbesparing door het bedrijfsleven tot stand te brengen.

De visie bestaat uit drie pijlers. De eerste is ruimtelijk clusteren in ABP's (agribusinessparken). De Bloemenveiling Aalsmeer, de Bollenstreek en het Westland bestaan al. Er komt nog een Oostland. De minister verwacht dat hiervan een sterke stimulans zal uitgaan. Er zijn een aantal ABP's in ontwikkeling. Bij Tilburg is er een gezamenlijk distributiecentrum voor vriesproducten van supermarkten, verladere en logistieke dienstverleners. In Culemborg, dat aan een rivier ligt, is er het Centraal Boekhuis. Daar zijn er mogelijkheden via de binnenvaart. Er is ook een pilotproject megaconsolidarity. De minister is het ermee eens dat het IPO en de VNG erbij betrokken moeten worden; anders leidt dit tot niets. De rol van de overheid hierin is eerder om te faciliteren dan om te financieren.

De tweede pijler is logistiek verbinden. Het concept Distrivaart is in ontwikkeling. De binnenvaart kan heel goed gebruikt worden voor bulkstructuren waar snelheid of versheid geen belangrijke eis is. De minister wil wat dat betreft de suggestie van de heer Feenstra graag meenemen. De derde pijler is regisseren. De minister is van mening dat de regiefunctie wel degelijk een taak van de overheid is. Hij wil de suggestie om een politieke bestuurder aan te stellen om dat platform te ondersteunen, bespreken. Indertijd is dat ook gedaan bij de tien lokaties voor de glastuinbouw. Men zal daarvoor wel een dynamische persoonlijkheid moeten kunnen vinden.

Het is bij dit onderwerp in eerste instantie geen kwestie van zakken met geld vanuit de overheid. In deze sector die zeer marktconform werkt, is veel geld aanwezig. Het gaat vooral om een systeeminnovatie, die meer inhoudt dan een paar wegen aanleggen. Bezien moet worden hoe de concurrentiekracht van de gehele agroketen kan worden bevorderd binnen de maatschappelijke randvoorwaarden. Op de begrotingen van LNV en Verkeer en Waterstaat staan voldoende middelen. Ook kan een beroep worden gedaan op bestaande subsidie-instrumenten. Geld bepaalt echter niet alles. Zie het project Effortt. Dat is niet mislukt door financiële problemen, maar omdat de structuur geen goede was.

Desgevraagd is de minister het ermee eens dat de overheid zich niet te snel moet terugtrekken en misschien meer een regiefunctie moet vervullen. Wat Effortt betreft is men met een aantal partijen bezig om tot een herstart te komen van het concept OverNight Express. Men probeert de knelpunten aan te pakken. De ministeries van LNV en Verkeer en Waterstaat zullen dit belangrijke initiatief steunen. De overheid zal een financiële bijdrage geven aan de stuurgroep Effortt en andere Europese overheden benaderen over de knelpunten. Verder is er nog het reguliere subsidie-instrumentarium. Subsidie op exploitatietekorten is echter niet mogelijk. Wat de betrokkenheid van de vleessector betreft antwoordt de minister dat hij van de heer Bol, voorzitter van het Platform Agrologistiek, heeft vernomen dat het voorstel is om het platform betrekkelijk klein te houden, maar om daaromheen een aantal satellieten te creëren waarin iedereen kan participeren en om dit te koppelen aan een virtueel netwerk, zodat informatie-uitwisseling goed mogelijk is en partijen elkaar kunnen opzoeken. Op die manier kan ook de vleessector worden betrokken bij de projecten en ontstaat ook onderlinge concurrentie wie het meest innovatief is.

Er zullen een aantal nieuwe financieringsinstrumenten komen bij LNV en Verkeer en Waterstaat. Op de begroting van LNV staat in artikel 4.11 een versterking van de concurrentiekracht agrofoodcomplex. De minister wil geld beschikbaar stellen om die pilots mede te financieren. In de innovatiebrief staan een garantieregeling risicovolle innovatietrajecten en een voorstel voor ondersteuning van de voortrajecten. Eind maart zal ook een agroketen-kennisprogramma duurzame ketens van start gaan. Daarin zijn middelen gereserveerd voor transportbesparing. Verkeer en Waterstaat kan zorgdragen voor de aansluiting van agribusinessparken op de infrastructuur. Verder zijn er subsidiebudgetten voor intermodaal vervoer, zoals de subsidieregeling openbare inland terminals en het budget voor transportbesparing. Het Platform Agrologistiek kan daarbij van nut zijn. De minister acht het verstandig dat Verkeer en Waterstaat en LNV dit straks bij de concrete projecten gaan benoemen. Dan weet de Kamer welke projecten gefaciliteerd kunnen worden.

De minister deelt mee dat op het gebied van de Greenport dit jaar een paar pilots zullen starten.

Wat OLS en ILS (intelligente logistieke systemen) betreft wil de stichting OLS ondanks het negatieve advies van het CPB doorgaan. Men wil de komende tijd gebruiken om een realistisch spoorproduct te realiseren, onder andere samen met Effortt. De minister hoopt op een Effortt 2, op een eerste snelle treinverbinding tussen Schiphol en Frankfurt. De minister van Verkeer en Waterstaat wil de activiteiten voor de realisatie van dat hoogwaardige railproduct betrekken bij de strategievorming voor railvervoer. Hij hoopt de Kamer daarover dit voorjaar te informeren. Of het Rijk financiële steun geeft aan deze plannen hangt af van het te overleggen businessplan en de aantoonbare kans dat dit leidt tot een definitieve oplossing voor de terminal. Het gaat dan weer om Redesign Schiphol. Natuurlijk kan dit worden bekeken in het kader van de subsidieregeling openbare inland terminals (SOIT). Voor OLS zijn verder initiatieven in ontwikkeling in Twente en Tilburg. Daarnaast wordt gedacht aan experimenten voor de zuidtangent bij Haarlem en eventueel de Noord-

Zuidlijn in Amsterdam. Deze elementen worden in het actieplan meegenomen. Eind oktober heeft het kabinet de Kamer een eindrapportage gestuurd over ondergrondse logistieke systemen. Daaruit bleek dat het draagvlak bij het bedrijfsleven nog beperkt is, ook vanwege de kosten. De minister wil dit verder laten meenemen door het platform.

Voor de verbinding tussen de A73 bij Venlo en de Duitse BAB 61 is het tracébesluit gepland in 2002. Met de realisatie wordt gestart in 2003 en de oplevering zal in 2007 plaatsvinden.

Een goede aansluiting op het exportnetwerk is belangrijk. Daarom zal bij de ABP's een onderscheid moeten worden gemaakt in internationale ABP's, waarvoor de aansluiting op het exportnetwerk belangrijk is, nationale ABP's en regionale ABP's. Dit betekent een differentiatie en tegelijkertijd een prioritering in ABP's.

De minister constateert dat in de praktijk bepaalde stromen agroproducten al worden gestuurd zonder dat zij fysiek via Nederland lopen. In de bloemensector gebeurt dat al. Natuurlijk kun je met één koe, één kas en één varkensstal niet het tweede agroland in Europa zijn. Fysiek transport is een essentieel element hierin. Nederlandse bedrijven zitten echter in toenemende mate in een netwerkstructuur. De netwerkfunctie van de Nederlandse landbouw kan wel degelijk de logistieke functie van Nederland bevorderen. Echter niet onder alle omstandigheden behoeft het transport per se via Nederland plaats te vinden. Misschien moet in een pilot worden gezien in hoeverre hoogwaardige activiteiten kunnen worden gestimuleerd. Voor het agrovervoer moeten geen andere restricties gelden dan voor andere sectoren. Wat dit betreft staat men nog maar aan het begin van een ontwikkeling. Het is belangrijk om de ketenregisseursfunctie van Nederland te blijven bevorderen, ook als de fysieke stromen niet via Nederland gaan. De minister erkent dat op dit terrein echter ook beperkingen aanwezig zijn.

Met de kwestie van de administratieve lasten is men op het ministerie volop bezig. Mevrouw Sorgdrager is aangetrokken voor de administratieve deregulering in de mestsector en de veterinaire sector. Op het bredere terrein van de administratieve lasten is er het project Cliënt. Dat houdt in controle op landbouwgoederen bij import en export naar een nieuwe toekomst. De opdracht bij Cliënt is om de buitengrenscontroles op veterinaire en phyto-sanitaire goederen en controle aan de grens op de handel in de bedreigde, uitheemse dier- en plantensoorten zo efficiënt en effectief mogelijk te laten verlopen. Men probeert de Europese buitengrens zodanig te laten aansluiten op de Nederlandse buitengrens dat geen extra controles behoeven plaats te vinden. De Belastingdienst en de douane spelen daarin een rol, evenals de RVV, de Plantenziektekundige Dienst en de AID. Voor het bedrijfsleven is het belangrijk dat er één elektronisch loket komt, waarop de douane en de diensten van LNV zijn aan te sluiten. Dat overheidsloket zal begin 2003 gerealiseerd moeten zijn. Dat hangt echter wel af van de invoering van het Europese systeem Sagitta. Het voordeel van één elektronisch loket is ook dat het veel sneller duidelijk is dat dingen niet goed gaan.

Desgevraagd antwoordt de minister dat door de steeds grotere industriële dimensie kwaliteitscontrole bij het bedrijfsleven zelf noodzakelijk is. Uit een oogpunt van voedselveiligheid en integriteit van de overheid zal daarop echter toch een Nederlandse of uiteindelijk misschien Europese controle moeten blijven. In dat verband verwijst naar minister naar een probleem in België met een Nederlands bedrijf met betrekking tot vetten in diermeel. De Belgische wetgeving gaat op dat punt verder dan de Nederlandse wetgeving. Er is geen Europese wetgeving. In Nederland is er een systeem van bovenwettelijke controle. Iets wat in België niet is toegestaan, is in Nederland wettelijk wel toegestaan. Het probleem is dat het betrokken bedrijf door het productschap het certificaat is ontnomen, omdat het niet voldeed aan die bovenwettelijke eisen. Aangezien het om

een publiekrechtelijke bedrijfsorganisatie gaat, is de minister niet in staat om iets aan dat probleem te doen.

Nadere gedachtewisseling

De heer **Feenstra** (PvdA) constateert dat de problemen bij de agrologistiek niet alleen een zaak van de politiek is. Wil men tot een oplossing komen, dan zullen vooral de actoren in de sector het debat met de samenleving moeten aangaan en tijdig goede oplossingen moeten formuleren. Er zal nieuwe infrastructuur moeten worden aangelegd, maar er zal ook sprake moeten zijn van een regulerend beleid. De toename van het vervoer kan niet alleen via de weg plaatsvinden en zelfs niet alleen via de intelligente weg. Binnenvaart en spoor zijn nodig om tot innovaties te komen.

De relevante actoren moeten bij elkaar worden gezet. Een groen poldermodel kan tot resultaten leiden als de regie van dien aard is dat binnen de gestelde termijnen en binnen de gestelde eisen oplossingen op tafel komen. Zo niet, dan moet de politiek het overnemen. Het Platform Agrologistiek zou hierin een goede bijdrage kunnen leveren. Een beperking tot tien projecten maakt het overzichtelijk. Dan is het voor de Kamer ook bij te sturen. De heer Feenstra is het eens met de conclusie van de minister dat dit leidt tot prioritering en dus tot concurrentie. Het is goed om daarbij voort te bouwen op wat er al is, maar ook om te proberen projecten te realiseren die er op eigen kracht niet kwamen. Verder mogen er ook innovaties in zitten, die misschien nu nog niet reëel lijken, maar dat over tien of twintig jaar wel blijken te zijn. Het mag dus een mix zijn van net niet reëel, maar toch wel wat innovatief.

Bij die regiefunctie hoort ook de internationale kant. De heer Feenstra hoopt ook dat de samenwerking tussen LNV, EZ, VROM en Verkeer en Waterstaat zo intensief is dat ook de Nederlandse opstelling in de Europese arena eensgezind is.

De heer Feenstra is blij met de herstart van Effort en de genoemde uitbreidingen. Hij hoopt dat het mogelijk is de verschillende potentiële partners te bundelen en op die manier extra capaciteit te realiseren.

De heer **Geluk** (VVD) kan zich op veel punten aansluiten bij de woorden van de heer Feenstra.

Het is een goede zaak dat er een concreet actieplan met niet meer dan tien punten komt. Daarbij hoort inderdaad ook een politieke regisseur.

Tempo blijven maken kan ook door steeds met een rapportage naar de Kamer te komen. Dat moet minimaal één keer per jaar gebeuren om een bepaalde druk erop te houden. Vaststaat dat het vastloopt in het verkeer en dat er iets moet gebeuren.

Wat de deregulering betreft wordt elke keer gezegd dat de resultaten komen, maar de heer Geluk heeft er nog niet zoveel van gezien. Kan de minister zo spoedig mogelijk – nog voordat de nieuwe Kamer is geïnstalleerd – een rapportage naar de Kamer sturen, waarin hij aangeeft welke resultaten zijn geboekt?

Mevrouw **Van Ardenne-van der Hoeven** (CDA) heeft de indruk dat zij en de minister op dezelfde lijn zitten. Het tijdpad dat de minister heeft geschetst, is voor haar voldoende.

Als de vervoersstromen verdubbelen en als de maatschappelijke acceptatie afneemt, is er een zekere mate van urgentie als het gaat om het product zelf. Het transport hoort in feite bij het product. Gezamenlijk moet ervoor gezorgd worden dat de kwaliteit daarvan optimaal is. Mevrouw Van Ardenne verwijst naar de futuristisch ogende trams die in Straatsburg rijden. Niemand vindt het leuk dat trams in de stad rijden, maar op deze manier wordt het geaccepteerd. Op een dergelijke manier moet men ook voor de agribusiness bereiken dat het aardig is, dat het vernieuwend is en

dat men het accepteert. Het gaat om informatisering, internationaliseren en innoveren. Aan die drie elementen zal mevrouw Van Ardenne het actieplan toetsen. Dat behoeft overigens niet precies uit tien punten te bestaan; het kunnen er ook negen of twaalf zijn. Het gaat uiteindelijk om de systeeminnovatie.

Kan de minister informatie geven over pilots op het gebied van de Greenport?

Mevrouw Van Ardenne constateert dat men het in de sector niet heeft begrepen, als daarin te weinig draagvlak is voor OLS. Dan heeft men niet begrepen dat dergelijke innoverende ontwikkelingen het draagvlak in de maatschappij voor de agrologistiek kunnen versterken.

Het is goed dat de vervoersstromen van agroproducten niet altijd via Nederland zullen verlopen, maar er is een spanning in het agrologistieke platform als zowel Nederland Distributieland als agrobusiness daarin zitten. Die kunnen dan beter in de satellieten zitten, zodat zij met elkaar kunnen concurreren over het beste plan. Als alle partijen om de tafel zitten, blijft de patstelling bestaan.

Wat het probleem in België betreft is het op zichzelf niet verkeerd dat de controle door een publiekrechtelijke organisatie wordt gedaan. Je moet wel nadenken over gevallen zoals de minister heeft geschetst. Een productschap kent ook beperkingen, want het kan leden niet buiten de deur zetten en bijna geen straffen of sancties opleggen. Daarvoor moeten oplossingen worden gevonden, want dit zal zich vaker gaan voordoen. Ten slotte constateert mevrouw Van Ardenne dat de winst van één elektronisch systeem aan de grens de bundeling van controlediensten is. Dat is goedkoper, efficiënter en effectiever.

De heer **Stellingwerf** (ChristenUnie) constateert dat het vooral gaat om een gemeenschappelijk gevoel van urgentie en de richting waarin men moet gaan. Centraal staat de integraliteit. Het is daarom goed dat er verschillende ministeries bij betrokken zijn. In hoeverre speelt het ministerie van EZ hierin ook een rol?

De integraliteit blijft relatief. De agroketen ondervindt last van het toenemende woon-werkverkeer. Ook op dat gebied moet dus iets gebeuren. Het verzet tegen de kilometerheffing als instrument en het besluit om de HSL-Oost op twee sporen te houden, levert toch spanning op met dat pleidooi voor integraliteit.

Bij het Platform Agrologistiek zullen ook de lagere overheden betrokken worden. Zal er op het punt van de distributie ook een beweging komen naar de daluren, naar nachttransport en dergelijke of is dit nog niet aan de orde? Wat zal de individuele boer en tuinder van dit alles merken?

Het proces dat in de nota is beschreven, geeft aan dat er een omslag is van het mainport-denken naar het brainport-denken. Daarmee wordt voor een deel uitvoering gegeven aan de motie-Stellingwerf/Van den Berg uit 1998 om het concept van Nederland Distributieland te heroverwegen, zodat meer sprake is van een duurzaam goederentransport en duurzame distributie. Van volume, massa en alleen maar verplaatsen gaat men over naar meer maatwerk en toegevoegde waarde. De heer Stellingwerf is blij met dat proces.

De heer **Ter Veer** (D66) verwacht niet per se dat de minister nu een antwoord geeft op de vraag over IJsselmuiden, Emmen of Hoogeveen. De minister kan wel laten blijken dat vanuit de overheid wordt meegedacht. De gemeenten en de betrokken provincies weten dan dat ook van hun kant handelend optreden wordt gewaardeerd.

De heer Ter Veer constateert dat de participatie van de haven Rotterdam in het platform niet betekent dat de sectoren graan en veevoedergrondstoffen participeren. Ook de sector dierlijke productie is niet nadrukkelijk in het platform aanwezig. Gezien de omvang van die sector, is het verstandig

dat ook die sector is vertegenwoordigd, zodat zij ook kan meedenken en oplossingen kan aandragen.

De **minister** constateert dat men het over de urgentie eens is en dat de volgende stappen voldoende zijn geconcretiseerd. Het is van groot belang dat inhoud wordt gegeven aan de top-tien. Het hoeven niet precies tien projecten te zijn, maar het moet een beperkt aantal zijn. De concurrentie is in dat opzicht van belang.

In het dilemma polder versus politiek zal een integrale benadering moeten worden gekozen, omdat men elkaar anders in de weg zit met verschillende voorstellen. De politiek moet echter sanctioneren. Wanneer de economische of maatschappelijke dimensie onvoldoende naar voren komt, is het aan de Kamer om te corrigeren.

De minister is het ermee eens dat ook van niet te realiseren projecten geleerd kan worden, bijvoorbeeld hoe het op een andere manier wel had gekund.

De minister constateert dat deregulering wel degelijk prioriteit heeft. Hij heeft al toegezegd dat hij voor de verkiezingen het plan van aanpak voor de administratieve deregulering in de mestsector en de veterinaire sector naar de Kamer zal sturen. De afgelopen jaren moest de prioriteit worden gelegd bij een harde benadering van de mestproblematiek. Er was meer regeling nodig; anders was het absoluut niet gelukt. Voorlopig zijn de signalen positief. Voor de veterinaire sector geldt ook dat het mogelijk is om tot minder administratieve lasten te komen, als het I&R-systeem goed functioneert en als men de lessen leert uit de voorbije crises. Uit de eerste rapportage van de RVV over de lessen die de sector van de MKZ-crisis heeft geleerd op het gebied van identificatie en registratie, blijkt echter dat er nog van alles mis is. Die rapportage zal binnenkort naar de Kamer worden gestuurd. De minister is ook blij dat hij de verantwoordelijkheid daarvoor bij het productschap heeft weggehaald en bij de overheid heeft gelegd.

Wat de controle betreft is er ook een zekere spanning. Wanneer je commerciële en bedrijfsmatige overwegingen mengt met algemene publiekrechtelijke overwegingen is het bijna ondenkbaar dat je tot optimale oplossingen komt. In bepaalde situaties behoren zaken tot de overheid. In die zin heeft de minister geprobeerd een scheiding aan te brengen. De minister zet sterk in op het marktelement, omdat hij het van groot belang vindt dat de gehele keten meewerkt. Het gaat daarbij eerder om het bevorderen van initiatieven dan om het controleren of reguleren. Daarom noemde hij het voorbeeld van het bedrijf dat in België op problemen is gestuit.

Misschien moet het voorbeeld van de trams in Straatsburg worden uitgewerkt als opgave voor het platform. Die trams zijn een voorbeeld van innovatie. Hopelijk is vandaag een start gemaakt met het innovatieve denken in de agroketen.

De minister zal de Kamer spoedig informeren over de concrete pilots voor de Greenport.

Het lijkt de minister ook goed dat er bij het actieplan een financieel plan komt en dat inzichtelijk wordt binnen welke termijnen die actieplannen kunnen worden verwezenlijkt.

Ten slotte constateert dat minister dat hij dit alles heeft gezegd, met in het achterhoofd dat nog uitvoering moet worden gegeven aan de motie-Stellingwerf/Van den Berg uit 1998.

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,
Ter Veer

De voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer en Waterstaat,
Blaauw

De griffier van de vaste commissie voor Landbouw, Natuurbeheer en Visserij,
De Lange