

'DIGITALISERING EN VERDUURZAMING ZIJN DE GAME CHANGERS'

Toonaangevend zijn als tuinbouwproducent is één ding, je producten van A naar B krijgen een belangrijke tweede. Zonder transport staat alles stil. Bereikbaarheid is dan ook een speerpunt voor de Greenport West-Holland. Met verschillende projecten wordt aan een 'State of the art logistiek' gewerkt. Coördinator Coen Meijeraan: "Snelheid, kwaliteit en betrouwbaarheid zijn cruciaal."

Tekst: Jeannet Pennings, Fotografie: Linda Straathof

Over het belang van een goede bereikbaarheid van de regio West-Holland voor de tuinbouwsector bestaat geen discussie. "Maar liefst 85% van onze productie gaat naar het buitenland", benadrukt Coen Meijeraan. "Bovendien komt 30 à 40% van onze tuinbouwproducten uit het buitenland. Het mag duidelijk zijn dat zonder een goede agrologistiek deze export en import niet zou bestaan. Onze regio vormt de 'Gateway to Europe'." Meijeraan, manager Public Affairs bij Royal FloraHolland, is als bestuurslid van Greenport West-Holland verantwoordelijk voor het thema logistiek. Twee dingen hebben volgens hem prioriteit. "De regio heeft voldoende ruimte nodig voor agrologistieke bedrijven én voldoende goede transportverbindingen. Het laatste betreft niet alleen het wegennet, maar gaat ook over transport via spoor, water en lucht."

Bovenlokaal

Dat leidt tot vraagstukken die verder reiken dan individuele bedrijven. Meijeraan noemt als voorbeeld investeringen in het wegennet. "Daarvoor ben je afhankelijk van de overheid dus dat kun je als bedrijf nooit alleen oppakken." Daarnaast vraagt het creëren van voldoende ruimte voor agrologistieke bedrijven om een bovenlokale aanpak. "Dat moet je met veel verschillende partijen, zoals bedrijfsleven, gemeenten en de provincie, gezamenlijk afstemmen. Hetzelfde geldt voor railinitiatieven waar draagvlak voor nodig is. Als Greenport West-Holland zijn we in staat een gezamenlijke vraag neer te leggen."



CONNECTED TRANSPORT CORRIDORS

In samenwerking met Rijkswaterstaat worden dit jaar slimme verkeerslichten in gebruik genomen. Deze zogenaamde iVRI's kun je opdracht geven bepaald verkeer voorrang te verlenen. Vrachtwagens zullen op bepaalde corridors voorrang krijgen op het andere wegverkeer. Dat biedt een oplossing voor het remmen en optrekken van vrachtwagens wat niet bevorderlijk is voor de totale verkeersdoorstroming en het milieu. De bedoeling is dat vrachtwagens worden uitgerust met een kastje die chauffeurs tevens een adviesnelheid meegeeft voor groen licht. De proef is gestart in de regio Oostland-Westland samen met transporteurs. Daaruit bleek al dat zij 15% op brandstof kunnen besparen. De verwachting is dat dit komende zomer grootschalig uitgerold kan worden in de regio Naaldwijk-Aalsmeer, waarbij het gaat om verkeersstromen buiten de spits om.

HOLLAND RAIL TERMINAL

Afgelopen jaar is de business case voor de Holland Rail Terminal uitgewerkt. Het concept is volledig uitgedacht: in Bleiswijk moet een duurzame railterminal gerealiseerd worden waar de overslag van goederen plaatsvindt van weg naar spoor. Vrachtwagens koppelen hun trailers los en plaatsen deze op de trein. Alle handelingen zijn elektrisch aangedreven, waardoor 'zero emission' transport ontstaat. Voorwaarden voor realisatie van de Holland Rail Terminal is dat voldoende bedrijven zich committeren en dat de overheid wil financieren. Daar richt het project zich nu op.

Een voorbeeld daarvan is de ontwikkeling van de Holland Rail Terminal (zie kader). Het idee is even eenvoudig als complex: in Bleiswijk wordt een terminal gerealiseerd waar vrachtwagens hun trailers loskoppelen en op de trein plaatsen. Hierna worden goederen via het bestaande railnetwerk vervoerd naar bestemmingen binnen en buiten Europa. Dat alles elektrisch, zonder emissies. "Een interessant project als je nagaat dat wegen steeds meer dichtslibben", zegt Meijeraan. "Bovendien zien we een toename in de wegenheffingen, onder ander in Duitsland, is er sprake van een chauffeurstekort en wordt de vraag naar duurzaamheid steeds groter." Volgens Meijeraan functioneert de Greenport West-Holland als een internationale draaischijf.

Dat is mede te danken aan de logistieke locaties: Barendrecht/Ridderkerk, Westland en de A12-zone. "Deze gebieden functioneren als hubs. Goederen komen als bulk binnen en worden gedistribueerd naar kleinere zendingen", zegt Meijeraan. Het belang van dit soort logistieke hubs neemt volgens hem alleen maar toe. "Alles moet steeds vaker, steeds vlugger en steeds verser. Mede door de verkoop via internet groeit de vraag naar flexibiliteit en moeten winkels vaker beleverd worden, meestal meerdere keren per dag."

Aanpak knelpunten

Naast snelheid is betrouwbaarheid van groot belang. Het maakt de logistiek in de regio West-Holland, waar het hoofdzakelijk gaat om

versproducten als bloemen, planten, groenten en fruit, extra complex. Daar waar er knelpunten (dreigen te) ontstaan, worden die vanuit de Greenport opgepakt. Zo zijn er afgelopen jaren al veel bereikbaarheidsmaatregelen genomen en staan er nog diverse investeringen op stapel, met name in het Westland. Er is onder meer geïnvesteerd in verschillende wegen, zoals de verbreding van de N213 en de Veilingroute. Verder is de Dutch Fresh Port opgericht (voor de agrologistieke bedrijventerreinen in Ridderkerk en Barendrecht) en ondergebracht bij de Greenport. Dit zorgt voor een betere afstemming tussen de verschillende regio's binnen de Greenport en betere regulering van de uitgifte van bedrijfterreinen. Tot slot is een mooi voorbeeld de realisatie van de zogenaamde Connected

Transport Corridors (zie kader). "Het zijn allemaal projecten die je als individueel bedrijf nooit kunt realiseren."

'On demand' uitleveren

Kijkend naar de toekomstige agrologistiek in de regio, ziet Meijeraan nog een aantal grote uitdagingen als het gaat om efficiency en duurzaamheid. Ontwikkelingen op gebied van digitalisering, data en slimme technieken bieden volgens hem kansen. "Over enkele jaren zijn we veel beter in staat om vooraf te bepalen wat de transportbehoefte is, waardoor we vrachtwagens efficiënter kunnen inzetten. 'On demand' uitleveren wordt gemeengoed en door de koppeling van teeltcomputers op afzetplatforms kan het nog te oogsten product als voorraad ingezet worden." Daarnaast denkt Meijeraan dat de komende

jaren een grote slag gemaakt wordt in de verduurzaming van het transport. Dat betekent onder meer een oplossing voor het brandstofgebruik van vrachtwagens en duurzame alternatieven voor plastic verpakkingen. Maar ook het luchttransport blijft niet achter. "Door palletisering kan er, dankzij de ontwikkeling van een uniforme doos, nu al tot 15% meer product per vrachtvliegtuig mee. De overstap op biobrandstof is wellicht een volgende stap."

Eén ding is zeker, besluit Meijeraan: "Als we niets doen, dan komen we in de toekomst voor grote problemen te staan. We moeten continu blijven kijken naar een goede balans tussen intensiteit en capaciteit van onze agrologistiek en schakelen waar nodig."