

Europees kampioen agrologistiek

Nederland verdient jaarlijks ruim twaalf miljard euro aan agrologistiek, de handel en het transport van land- en tuinbouwproducten. Dertig procent van de grensoverschrijdende handel in Europa is in handen van Nederlandse handelaren en distributeurs. De komende jaren moeten trein en schip de dure vrachtwagen steeds meer vervangen.

Het heen en weer rijden met vrachtwagens vol bananen, potplanten of komkommers mag dan niet erg innovatief klinken, schijn bedriegt, zegt Joost Snels van Wageningen UR Food and Biobased Research (FBR). 'Het zijn geen doosjes met nietjes. Er komt veel meer bij kijken dan bij de logistiek van andere producten.' Kan een doosje nietjes probleemloos naast een stapel boeken in een container, bij groenten en fruit is dat vaak geen optie. Komkommers kunnen bijvoorbeeld niet samen met bananen in een container, omdat bananen het gas ethyleen afgeven. Dat planten-hormoon zorgt ervoor dat de komkommers te snel rijpen. En zo zijn er meer transportomstandigheden die de houdbaarheid en de kwaliteit van het product beïnvloeden en die de logistiek complex maken. Worden tomaten vervoerd bij dertien graden, druiven vervoer je het best rond het vriespunt; die twee

kunnen dus niet samen in een vrachtwagen of container.

Grootmacht

In Europa is Nederland dé agrologistieke grootmacht. De combinatie van Schiphol, de havens van Rotterdam en Amsterdam en een sterke agrarische sector zorgde voor die positie, en doet dat nog altijd. Binnen wat het LEI het agrocomplex noemt, is distributie het sterkst groeiende onderdeel. In 1995 verdienen Nederlandse bedrijven 5,5 miljard euro met de distributie van agroproducten en voeding, in 2008 was dat twaalf miljard. Meer dan een verdubbeling, terwijl in dezelfde periode de toegevoegde waarde van de Nederlandse landbouw gelijk bleef.

Die groei komt niet doordat distributeurs steeds meer verdienen aan Nederlands product, maar doordat de stroom landbouw-

producten van andere continenten die wordt doorgevoerd naar andere Europese landen nog steeds aanzwelt. Van de omzet van distributeurs komt 72 procent inmiddels voor rekening van buitenlandse agrarische producten. Ook de verwerkende industrie verdient al meer aan de verwerking van producten die van over de grens komen dan aan de verwerking van Nederlandse landbouwproducten.

Dat wil volgens Arjen Simons, net als Snels ketenonderzoeker bij FBR, niet zeggen dat Nederland ook zonder de eigen boeren en tuinders haar positie wel zou kunnen handhaven. 'Je hebt een eigen productie nodig. Kijk naar Flowers Dubai. Daar hadden ze het plan om Aalsmeer naar de kroon te steken als distributiecentrum van bloemen. Maar dat lukt niet omdat ze zelf geen bloemen produceren. Met alleen rozen uit Kenia kom je er niet.' Nederlandse telers profiteren van de sterke logistieke sector. Op het gebied van fruit is ons land bijvoorbeeld maar een kleine speler; Nederlandse fruittelers produceren nog niet een derde van het fruit dat wij Nederlanders eten. Toch vind je Nederlandse appels in



De omzet van Nederlandse distributeurs komt voor 72 procent van buitenlandse agrarische producten.

Duitse supermarkten. De grote stroom bananen en sinaasappels die in Rotterdam aan land komt, wordt geëxporteerd naar Duitse supermarkten, en de Nederlandse appels liften op die stroom mee. Een teler in de Betuwe krijgt zo meer voor zijn appels dan een Franse teler, dankzij de haven van Rotterdam. Door het goede distributienetwerk krijgen volgens Simons ook groente- en fruittelers rond Venlo vijf tot tien procent meer voor hun product. De havens zijn volgens Snels en Simons niet de enige reden voor de sterke agrologistiek in Nederland. Nederlandse bedrijven maken slim gebruik van nieuwe technieken, zoals chips voor tracking and tracing en uitgekiende klimaatbeheersing van producten onderweg en in opslag. De Wageningse innovatie waar de twee onderzoekers het meest trots op zijn is de nieuwe gekoelde container die FBR samen met de Deense reder Maersk ontwikkelen. De eerste stappen werden dertien jaar geleden gezet. Het leidde tot een container die slim-

mer ventileert en daarmee vijftig procent energie bespaart. Door minder te ventileren verdamt er ook minder water uit de producten, zoals fruit, waardoor ze een betere kwaliteit houden. Simons: 'Vroeger verdampte vijf procent van het water, nu nog twee procent op een zeetransport van tien tot twaalf dagen.' Trotse onderzoekers dus. Tegelijkertijd zijn voor veel mensen appels uit Nieuw-Zeeland, bonen uit Egypte, rozen uit Kenia, juist dé voorbeelden van verspilling door de voedselketen. 'Dat is lang niet altijd terecht', reageert Simons. 'Het is veel te simpel om alleen naar het aantal kilometers te kijken. Die appels uit Nieuw-Zeeland hebben waarschijnlijk een kleinere CO₂-voetafdruk dan Nederlandse appels die maanden in een koelcel hebben gelegen. Of het transport veel bijdraagt aan de voetafdruk hangt af van de manier van transporteren. Langzaam transport via schip of trein is iets heel anders dan snel transport per vliegtuig.' Een vliegtuig gebruikt al snel dertig keer

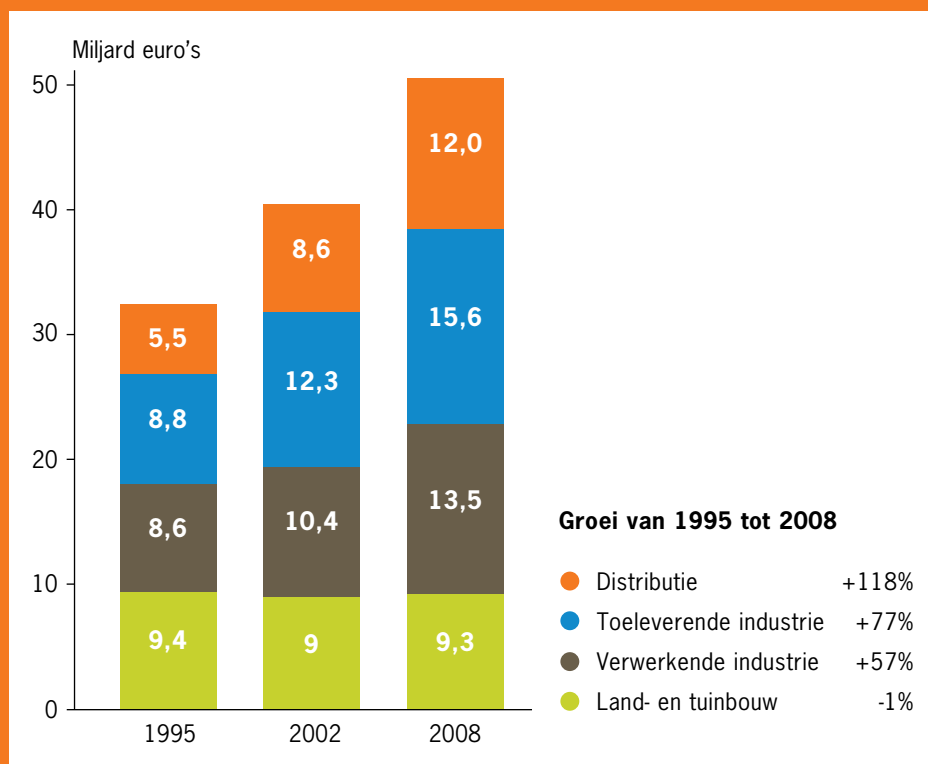
meer energie per kilometer dan een schip. De internationale handel kan ook juist goed zijn voor de planeet, stelt Simons. Door op plekken te produceren waar de gewassen optimaal groeien, spaar je ruimte en grondstoffen. 'De Wageningse hoogleraar Rudy Rabbinge heeft wel eens berekend dat je de Europese landbouwproductie kunt realiseren op dertig procent van het huidige landbouwareaal, als je alle productie grootschalig verricht op de meest geschikte plekken.'

Filedruk

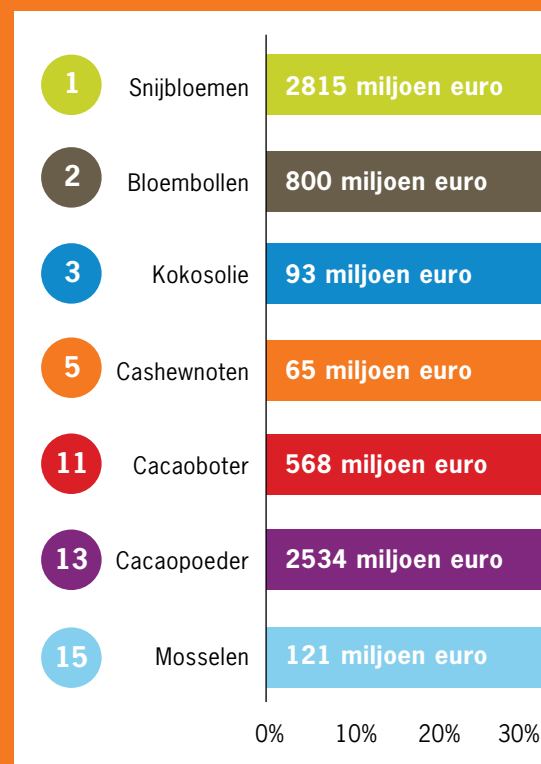
Investeren in langzaam vervoer, per schip of trein, kan in Nederland ook de filedruk verder verminderen. Van alle vrachtwagens op de Nederlandse wegen is dertig procent geladen met voedsel en andere landbouwproducten. Hun aandeel in de files kost de Nederlandse economie nu naar schatting 300 miljoen euro. De planeet is dus niet per se gebaat bij minder vervoer, maar wel bij slimmer vervoer.

Feiten en cijfers

Opbrengst distributie groeit



Veel agroproducten in export



Agrologistiek levert jaarlijks bijna 10 miljard euro aan toegevoegde waarde op.

Bron: LEI 2009. Agrarische producten scoren hoog in top-15 Nederlandse

Door meer gebruik te maken van treinen en schepen kunnen de milieubelasting en de distributiekosten voor agro-food producten verder omlaag. Simons: 'We zouden moeten toewerken naar een distributiesysteem waarbij tachtig procent via langzaam vervoer gaat en twintig procent snel via vrachtwagen en vliegtuig.'

Die verhouding sluit aan bij de praktijk van de supermarkt: tachtig procent van het versortiment wordt altijd wel verkocht, twintig procent is sterker afhankelijk van het weer en het seizoen, zoals barbecuevlees en ijs. Om meer langzaam transport mogelijk te maken, zouden bedrijven en overheden volgens Simons moeten investeren in multimodale knooppunten: logistieke centra waar vracht van het schip en de trein op de vrachtwagen en vice versa geladen kan worden.

Naast een nieuwe infrastructuur vraagt dit volgens Snels ook nieuwe kennis. 'Een container op een trein zetten is wat anders dan een

container verschepen. Op een trein staat hij misschien uren in de zon, op een schip zitten de meeste containers ingepakt in een stapel andere. We weten niet wat zo'n verschil betekent voor de temperatuurverdeling.'

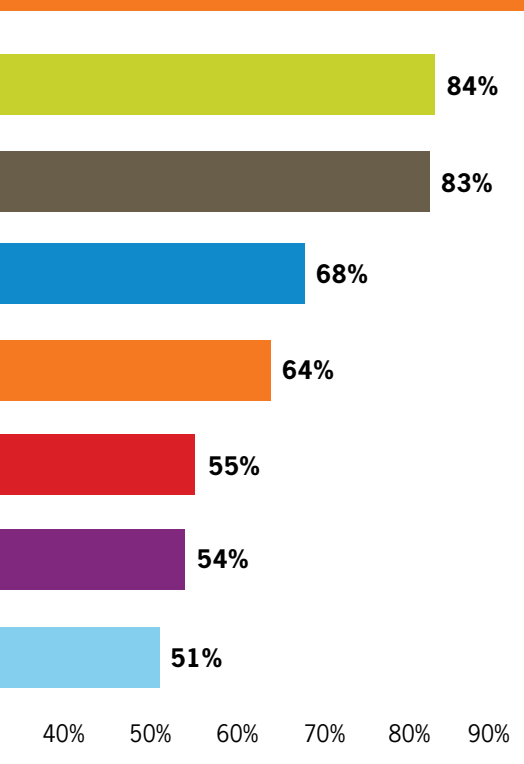
Greenports

Knooppunten spelen ook een belangrijke rol in het advies dat het platform Agrologistiek dit jaar uitbracht aan de rijksoverheid. Het platform hield daarin een pleidooi voor meer aandacht van de overheid voor de sector. Kern van het advies was dat Nederland zijn sterke positie in de agrologistiek moet handhaven door te investeren in 'bundelen en clusteren'. Er moet onder andere een 'achterlandstrategie' komen, waarbij ook in andere Europese landen greenports zouden moeten ontstaan, naar analogie van de vijf Nederlandse greenports. De haven van Rotterdam bracht eerder al de Havenvisie 2030 uit over de toekomst van de haven. Daarin staan vergelijkbare plan-

nen voor alle goederen. Nederland zou volgens die toekomstplannen moeten veranderen van 'draaischijf' naar 'ketenregisseur'. Simons en Snels zien voorlopig nog geen grote concurrent opduiken in Europa. Tien, vijftien jaar geleden werd verwacht dat de productie zou verhuizen naar Zuid-Europa en Noord-Afrika, maar dat ziet er nu weer heel anders uit. Noord-Afrika zou door de bevolkingsgroei en de toenemende droogte door het broeikas-effect juist wel eens een exportmarkt voor Nederland kunnen worden. Simons: 'Nee, ik zie geen landen die Nederland snel naar de kroon zullen gaan steken. Al kan die situatie natuurlijk snel veranderen. Het is dus wel nodig om te blijven investeren.'

Contact: arjen.simons@wur.nl
0317 - 48 00 77

top 15



De kosten van een paprika

