

## Coolboxx

### **Van pallets naar gesloten koelketens in de internationale verslogistiek**

Deze analyse is uitgevoerd door:

*Drs. W.E. van de Geijn*

*Ing. P. Koet*

*Drs.ing. H. Prins*

*Van de Geijn Partners, Houten*

Initiatiefnemer voor deze verkennende studie was Frugi Venta (Handelsplatform Groenten en Fruit Nederland) te Den Haag.

De analyse is gefinancierd door het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam, Productschap Tuinbouw, InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster en Stichting Innovatie Glastuinbouw Nederland (SIGN)

Frugi Venta (Handelsplatform Groenten en Fruit Nederland)

Postbus 90410

2509 LK Den Haag

tel.: 070 335 50 10

internet: <http://www.frugiventa.nl>

InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster      Stichting Innovatie Glastuinbouw

Postbus 20401

Postbus 29773

2500 EK Den Haag

2502 LT Den Haag

tel.: 070 378 56 53

tel.: 070 338 27 57

internet: <http://www.agro.nl/innovatienetwerk/>      internet: <http://www.lto.nl/>

ISBN: 90 - 5059 - 200 - 7

Overname van tekstdelen is toegestaan, mits met bronvermelding.

Rapportnr. 03.2.056 (serie achtergrondrapporten), Den Haag, november 2003

## Ten geleide

In het najaar van 2002 heeft Frugi Venta (Handelsplatform Groenten en Fruit Nederland) na oriënterend overleg met een aantal marktpartijen het initiatief genomen voor Coolboxx: analyse van de kansen, bedreigingen en effecten van geconditioneerde transporteenheden voor de internationale verslogistiek.

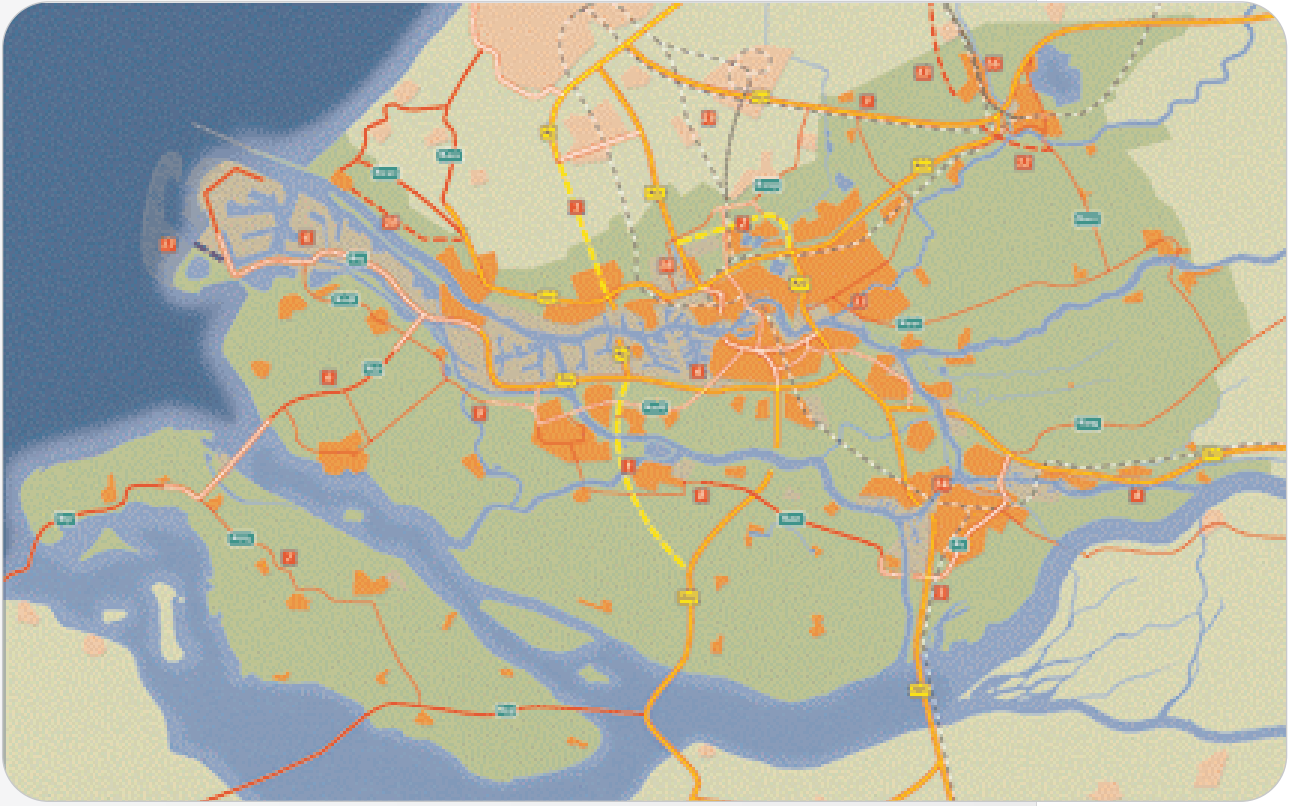
Een Stuurgroep is geformeerd met Seabrex, Kloosterboer, Citronas, FTK, Pacific Produce (the Greenery), Visbeen/Daily Fresh, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster/SIGN onder voorzitterschap van Frugi Venta. InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster en de Stichting Innovatie Glastuinbouw (SIGN) hebben steun gegeven aan dit Coolboxx-project omdat het illustratief kan zijn voor structuurveranderingen in het internationale handelsnetwerk voor verse producten en in het regionale Nederlandse (glas)tuinbouwcluster.

De Stuurgroep heeft op basis van cijfermateriaal en bevindingen uit interviews enkele intensieve discussies gevoerd over de impact van Coolboxx voor de Rotterdamse haven, voor de handel in groente en fruit en de teelt van groenten onder glas. Bevindingen, conclusies en aanbevelingen zijn in voorliggend rapport samengevat. Daarin zijn tevens enkele waarnemingen opgenomen voor de sierteelt.

De analyse illustreert dat toepassing van Coolboxx voor internationaal transport van versproducten tussen productiegebieden en afzetmarkt grote consequenties kan hebben voor de positie van Rotterdam, de handel en de productie. De conclusies in het rapport zullen naar verwachting leiden tot een levendig debat. Naar we vertrouwen zullen de aanbevelingen aanleiding geven tot actie en innovatie door direct betrokken marktpartijen.

# Inhoudsopgave

Ten geleide	i
Managementsamenvatting	1
1. Inleiding en vraagstelling	7
2. Coolboxx zet door	9
3. Oogstkwaliteit op de markt	11
4. Effecten op de positie van de Rotterdamse haven	13
4.1. Palletlogistiek en containerlogistiek	13
4.2. Overslag van overzees fruit naar de zuidoever	14
4.3. Import van groente naar de zuidoever; short sea	14
4.4. Volume	15
4.5. Verschuiving naar zuidoever heeft ingrijpende gevolgen	15
5. Effecten op de positie van de Nederlandse sector	17
5.1. Positie van handel	17
5.2. Export naar Engeland beweegt in zuidelijke richting	17
5.3. Beweegt ook de primaire sector verder naar het zuiden?	18
5.4. Waardestrategie voor de primaire sector in Nederland	18
6. Naar een duurzaam servicenetwerk	19
7. Controles; EU-richtlijn 2000/29	21
8. Kansen en bedreigingen	23
8.1. Kansen voor de haven	23
8.2. Kansen voor de verssector	23
8.3. Knooppunt in volume- en waardenetwerken	24
8.4. Coolpool	25
8.5. Wet- en regelgeving voor controles	26
Bijlage 1: Overzicht van geïnterviewden	27
Referenties	29



# Managementsamenvatting

## Conclusies

### Coolboxx zet door

Coolboxx – reefer containers en pallet-wide geconditioneerde wisselbare laadeenheden voor continentaal vervoer over de weg, met short sea (internationale kustvaart) en per spoor – wordt al volop toegepast. Voor intercontinentale export wordt ook reeds gebruikgemaakt van controlled atmosphere (CA), waardoor producten langere tijd over zee vervoerd kunnen worden, met behoud van oogstkwaliteit.

Coolboxx zet door. Deze conclusie wordt ondersteund door onderzoek van onder meer Drewry en unaniem onderschreven door de Stuurgroep. Fruit komt al in grote hoeveelheden met koelschepen en in koelcontainers – reefers - binnen in de Rotterdamse haven. Groente wordt al met CA-containers vanuit Nederland geëxporteerd naar de Verenigde Staten. Voor sierteelt worden de mogelijkheden onderzocht om CA toe te passen voor vervoer over zee, waardoor het exportbereik toeneemt. Door toepassing van Coolboxx nemen de mogelijkheden toe voor toepassing van short sea (Zuid-Europa, Verenigd Koninkrijk), spoor en binnenvaart (Oost-Europa).

### Ingrijpende veranderingen vergen scherpe keuzes

De algemene mening in de vele gevoerde gesprekken – ook binnen de sierteelt - luidt dat brede toepassing van Coolboxx ingrijpende gevolgen heeft voor de positie en de structuur van de verssector. Het begrip vers krijgt een nieuwe betekenis in het schap (supervers, oogstkwaliteit, transparant en constant, zoals bij merkproducten) en in de logistieke keten: *vers* is niet langer een ander woord voor *snel*. *Service en kwaliteit* worden belangrijk als bij toepassing van Coolboxx *snelheid* niet langer de doorslag geeft in de markt.

Op langere termijn heeft Coolboxx een ingrijpende invloed op de inrichting van ketens en netwerken in de verssector. In gesprekken is gewezen op de betekenis van Coolboxx voor handelsstromen (direct tussen productielanden en afzetmarkten, voor de positie van veilingen (in de sierteelt) en voor de positie van de primaire sector in Nederland.

Zoals elke structuurverandering biedt de ontwikkeling kansen én bedreigingen. Sommige partijen voorzien de impact, zijn waakzaam maar wachten af omdat ze zelf geen invloed kunnen uitoefenen op het tempo. Voor de positie van de sector en ook voor de haven is het niettemin essentieel de impact van de ontwikkeling te kennen en scherpe keuzes te maken.

Combinaties van partijen - binnen en buiten de sector - kunnen op basis van de analyse initiatieven nemen en afzonderlijke partijen kunnen daarop hun strategie enten. Aanbevelingen die later besproken worden, hebben daarop betrekking.

## Europese netwerklogistiek

De mogelijkheden nemen toe voor netwerklogistiek, waarbij Coolboxx gesloten blijft vanaf het oogstmoment tot op knooppunten (versparken) vlak voor de markt, waar combinatie en herverdeling plaatsheeft. Dat vergroot de mogelijkheden voor marktgerichte service, met hoge responsiviteit en productkwaliteit. Daarmee wordt tegemoetgekomen aan de behoefte van de retail om te beschikken over versproducten met hoge kwaliteit, constante beschikbaarheid en lage voorraden in de keten. Tevens wordt daarmee antwoord gegeven op de steeds hogere frequenties en de afname van de grootte van zendingen.

De beweging en de impact daarvan op de verslogistiek is tot op zekere hoogte vergelijkbaar met de stap van koeriersdiensten naar netwerklogistiek voor pakketpost. Dat heeft niet alleen impact op de tarieven (ongeveer een factor 10 goedkoper voor pakketpost) maar ook op service (bezorging, beschikbaarheid) en duurzaamheid (bundeling).

Coolboxx is op te vatten als een reizend koelhuis of een reizende gascel. Overslag en opslag kunnen plaatshebben op dezelfde wijze als voor droge lading, zonder specifieke voorzieningen zoals koelhuizen, zolang de boxx gesloten kan en mag blijven. Het eerste – kán de boxx gesloten blijven - heeft te maken met de logistiek. Bij toepassing van netwerklogistiek nemen de mogelijkheden aanzienlijk toe, door het bundelen van stromen op de hoofdassen. De tweede vraag – mág het – heeft te maken met controles. En daarmee heeft de wet- en regelgeving voor controles grote invloed op het totstandkomen van netwerklogistiek voor versproducten.

## Import- en exportpositie

De combinatie van koeling en CA in gesloten koelketens heeft grote gevolgen voor de import- en exportpositie van de verssector en daarmee ook voor de primaire sector in Nederland. Door toepassing van Coolboxx in gesloten ketens, vanaf het oogstmoment tot vlak voor de markt, komen producten met oogstkwaliteit uit uiteenlopende productiegebieden beschikbaar in de schappen. Daarmee ontstaat voor import, export en productie van versproducten een situatie die vergelijkbaar is met droge lading, met global sourcing en global afzet.

De huidige koelschepen worden vooral toegepast voor volumeproducten uit grote, overzeese productiegebieden. Door toepassing van Coolboxx kunnen import en export meer gedoseerd en daarmee ook voor kleinere producten plaatshebben. Door de continue beschikbaarheid van producten met oogstkwaliteit ontstaan nieuwe kansen voor de Nederlandse handel.

### **Primaire sector**

Coolboxx verruimt de mogelijkheden voor export van hoogwaardige specialties en innovatieve producten naar verre markten, waarin de Nederlandse primaire sector excelleert. Dat schept nieuwe kansen.

Import van versproducten uit productiegebieden in Zuid-Europa en elders in de wereld komt met oogstkwiteit binnen in de Rotterdamse haven, niet alleen fruit, maar ook groente en later wellicht sierteelt. Daardoor neemt de druk op volumeproducten verder toe en neemt voor de primaire sector de noodzaak toe om zich toe te leggen op specialties.

Voor de volumeproductie van groenten en fruit is een trek naar de zuidzijde van de Rotterdamse haven gaande; naar de Hoeksewaard, de Zuid-Hollandse eilanden tot in Zeeland toe. Daardoor kan ruimte beschikbaar komen voor sierteelt in het Westland, dichtbij de veilingen. Deze mening wordt in veel gesprekken onderschreven als kansrijk, vanwege win-win effecten voor sierteelt, groente en ruimtelijke inrichting. Voor individuele bedrijven gaat het niettemin om ingrijpende veranderingen die een zorgvuldige afweging vergen.

### **Impact op de haven**

De impact op de logistiek en de inrichting van de haven is tot op zekere hoogte vergelijkbaar met de omslag van stukgoed naar containerisatie voor droge lading. Versproducten alleen laten geen schepen varen of treinen rijden. In de combinatie met droge lading ligt de grote kracht van de Rotterdamse haven. De bestaande netwerken voor droge lading (deepsea, short sea, spoor, binnenvaart en wegvervoer) worden bij gebruik van Coolboxx geschikt voor versproducten, waardoor de concurrentiepositie van de haven, zeker op lange termijn, zal versterken.

Zoals bij containerisatie de behoefte aan veemruimte in de haven afnam, zal door Coolboxx ook de behoefte aan gekoelde warehouses in het havengebied afnemen. Voor palletlogistiek – die zeker blijft bestaan – zullen gekoelde warehouses overigens onverminderd belangrijk blijven.

### **Trek naar de zuidoever**

Het zwaartepunt van de multimodale containerlogistiek (short sea, spoor, binnenvaart, deepsea) ligt op de *zuidoever* van de Maas. Toepassing van Coolboxx leidt ertoe dat ook het zwaartepunt voor verslogistiek verder naar de *zuidoever* verschuift:

Gecontaineriseerde fruitoverslag die thans plaatsheeft bij Fruitport bij de Merwehaven, op de noordoever, verschuift naar de *zuidoever*.

Gecontaineriseerde deepsea en import wordt grotendeels overgeslagen via de containerterminals die zijn gesitueerd op de *zuidoever* (Maasvlakte, Waalhaven).

Importstromen van groente verschuiven (voor een deel) van het huidige wegvervoer, direct op de handelsgebieden naar short sea en/of spoor op de *zuidoever*.

Voorzover continentale export van groente en fruit die thans met wegvervoer vanaf de handelsgebieden gebeurt, verschuift naar spoor en/of binnenvaart, heeft dat plaats vanaf de *zuidoever*.

Voor de export naar het Verenigd Koninkrijk, die thans geschiedt vanuit de handelsgebieden in het Westland via de ferry's van Scheveningen en Hoek van Holland, wordt de *zuidoever* aantrekkelijker, omdat daar import met short sea binnenkomt.

Deze verschuiving naar de zuidoever geldt in het bijzonder voor *overslag* van fruit en groente en is in veel gesprekken onderschreven. Dat maakt een trek aantrekkelijk naar de Zuid-Hollandse eilanden voor de handel en ook voor de teelt van glasgroente. Daardoor zal de druk op de ruimte en de infrastructuur (wegen, bedrijfsterrainen) in het Westland en op de ferry's van Hoek van Holland kunnen verlichten, ten gunste van de ruimte voor sierteelt die is aangewezen op de noordoever.

Sierteelt is veel sterker locatiegebonden en aangewezen op de veilingen en handelsgebieden. De 'natuurlijke' verschuiving van de groentecoluster naar de zuidoever geeft lucht aan de sierteelt aan de noordzijde van de Maas. Dat neemt niet weg dat bij toepassing van Coolboxx voor sierteelt het belang van de zuidoever eveneens sterk toeneemt, omdat daar de knooppunten liggen voor multimodaal vervoer.

## Aanbevelingen

De Stuurgroep Coolboxx heeft de opdracht nadrukkelijk beperkt tot een analyse. Vervolgstappen kunnen op grond van de analyse worden gezet door (combinaties van) partijen die daaraan belang hechten. Daartoe worden hierna enkele aanbevelingen in overweging gegeven:

1. **Internationale verslogistiek.** Breng een samenwerkingsverband (onderneming) tot stand (importeurs/exporteurs, logistieke dienstverleners en rederijen) met als doel het inrichten van een pool van containers die efficiënt wordt geëxploiteerd voor short sea, deep sea en later mogelijk andere modaliteiten. Zoek aansluiting bij de inrichting van distributieknooppunten (bijv. in Verspark Venlo, "versparken" in Duitsland en verder in Oost- en Zuid-Europa) als steunpunt voor marktgerichte service en waarbij multimodaal vervoer plaatsheeft op de hoofdassen met Coolboxx.
2. **Inrichting haven.** Ontwikkel, in overleg tussen de sector en partijen uit de haven, de meest geschikte inrichting voor overslag en opslagactiviteiten, zowel voor conventionele als voor containerlading. Bij de beoordeling is de ligging ten opzichte van de aanwezige logistieke infrastructuur en ten opzichte van de locaties voor waardeactiviteiten een cruciale factor.
3. **Waardestrategie primaire sector.** Intensiveer de inspanningen om de Nederlandse primaire sector te richten op specialties en hoogwaardige, innovatieve producten, enerzijds om een antwoord te hebben op de oogstkwiteit die uit andere gebieden beschikbaar komt, anderzijds om optimaal te profiteren van de unieke positie in de internationale versnetwerken die door Coolboxx aan kracht wint.



4. **Ruimtelijke inrichting.** Onderzoek de effecten van Coolboxx voor de trek naar het zuiden van fruit en groente, zowel voor overslag als handel en primaire productie, en de betekenis daarvan voor de ruimtevrage van sierteelt.
5. **Controles.** Neem, in samenwerking tussen de haven en de sector, invloed op de besluitvorming over de uitvoering van controles. Versnel de invoering van “Client”. Bespoedig het beschikbaar komen van elektronische productinformatie met het oog op stroomlijning en een hogere efficiency en effectiviteit van de controles (reduced checks), waardoor Coolboxx uitsluitend geopend hoeft te worden als de lading of de logistiek daar aanleiding toe geeft.
6. **Keteninrichting.** Onderzoek de inrichting van ketens voor versproducten met het oog op kwaliteit in het schap, voedselveiligheid en service voor de markten: zo vroeg mogelijk sluiten en zo laat mogelijk openen van de Coolboxx, waar welke voorraden, hoe zorgdragen voor conditionering door de keten heen, tracking en tracing van oogst tot aflevering, maatregelen bij primaire bedrijven, handel en transport.

De aanbevelingen dienen het belang van de import, export en primaire productie voor de Nederlandse tuinbouwcluster in Nederland en van de Rotterdamse haven. Daarom is het wenselijk het debat over de effecten tijdig met alle betrokkenen te voeren, zodat maatregelen in de juiste samenhang kunnen worden opgepakt:

7. **Inzicht vergroten.** Start een gedachtewisseling met handel, primaire sector, haven en overheid om de systeeminnovatie in verband met Coolboxx vorm te geven en te bezien wat de consequenties zijn voor de tuinbouwcluster in Nederland, zodat de sector zich daarop tijdig kan inrichten.

In de Stuurgroep Coolboxx is erop gewezen dat voor de Tuinbouwcluster Academie een rol is weggelegd bij het organiseren van het debat in de sector. De formele aanbieding van Coolboxx is een goed moment om binnen en buiten de sector – ook op politiek/bestuurlijk niveau – aandacht te vragen voor de structurele gevolgen van Coolboxx voor het tuinbouwcluster, de verslogistiek en daarmee voor de Rotterdamse haven.

## 1. Inleiding en vraagstelling

In het najaar van 2002 is het initiatief genomen voor een analyse van de impact van Coolboxx op de Nederlandse verssector voor groenten en fruit en de positie en inrichting van de Rotterdamse Haven.

Coolboxx is de verzamelnaam voor reefer-containers voor overzees transport en pallet-wide wisselbare laadeenheden voor continentaal vervoer over de weg, met short sea, per spoor en binnenvaart. Naast koeling kan Coolboxx voorzien zijn van controlled atmosphere (CA). Door toepassing van CA kan het rijpingsproces van producten tijdelijk tot stilstand worden gebracht. Koeling en atmosfeer kunnen - al dan niet op afstand - bestuurbaar zijn, waardoor het rijpingsproces onderweg kan worden versneld of vertraagd. Producten kunnen op deze wijze met de juiste en constante rijping op de markt worden gebracht.

Met steun en instemming van Frugi Venta is door Van de Geijn Partners een verkennende ronde gemaakt bij importeurs, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en andere betrokkenen om de behoefte aan en het draagvlak voor analyse van de impact van Coolboxx vast te stellen.

De bevindingen hebben aanleiding gegeven tot het laten uitvoeren van de analyse. Toepassing van Coolboxx zal naar verwachting van velen ingrijpende gevolgen hebben voor de structuur van de verssector (fruit en groenten), en dus gevolgen hebben voor de internationale handel, de Rotterdamse haven én de productie in Nederland. Coolboxx kan ook in de sierteelt effecten hebben, al is dit niet in deze analyse meegenomen.

Het Productschap Tuinbouw, het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam en InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster/Stichting Innovatie Glastuinbouw Nederland (SIGN) hebben om bovengenoemde redenen de financiering op zich genomen. Er is een stuurgroep ingesteld met de volgende samenstelling:

- Hr. W. Baljeu, Directeur Frugi Venta (voorzitter)
- Hr. L. Bol, Pacific Produce
- Hr. G.J. Duyndam, Commercial Manager, Kloosterboer
- Hr. M. Jansen, Managing Director, Citronas B.V.
- Hr. H.J.A. de Knijf, Seabrex
- Hr. M. de Naeyer, Managing Director, FTK Holland BV
- Hr. A. Visbeen, Visbeen Transport
- Hr. J. van der Zande, Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam
- Hr. H.J. van Oosten, InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster/Stichting Innovatie Glastuinbouw

Coolboxx wordt door InnovatieNetwerk en SIGN gezien als illustratieproject in het speerpunt 'Logistiek en distributie in het internationale speelveld' van het programma Glastuinbouw 2020.

De Stuurgroep heeft de opdracht beperkt tot een analyse van de ontwikkeling en de impact op de bedrijvigheid en infrastructuur in de regio (handel, haven, primaire sector). De uitdrukkelijke beperking van de opdracht tot een analyse van de impact geeft afzonderlijke (combinaties van) partijen, binnen en buiten de Stuurgroep, de mogelijkheid vanuit hun zakelijk belang vervolgstappen te zetten.

## 2. Coolboxx zet door

Het gebruik van geconditioneerde containers (maritieme afmetingen) en wissellaadbakken (45 ft, palletwide) voor verslogistiek, hierna te noemen onder de verzamelnaam "Coolboxx", zet door.

Voor de huidige aan- en afvoerstromen naar/van de regio Rotterdam worden de volgende hoeveelheden geraamd:

Productstromen	Volume
Deep sea aanvoer (conventionele schepen)	ca. 800.000 pallets, fruit
deep sea aanvoer containers	ca. 10.000 containers, fruit
deep sea afvoer containers	ca. 2.000 containers, groente
Aanvoer per vrachtwagen	ca. 4 miljoen pallets, ca. 175.000 vrachtwagens
Afvoer per vrachtwagen	ca. 4 miljoen pallets, ca. 175.000 vrachtwagens
Afvoer via de ferry's	ca. 600.000 pallets, ca 25.000 vrachtwagens

In de aanvoer van overzees fruit uit productiegebieden zoals Zuid-Afrika, Nieuw-Zeeland en Zuid-Amerika naar verwachting tot 40-50% of meer van het huidig volume, tot ca. 25.000 reefer-containers. Deze stroom komt als deklading mee met de bestaande koelschepen en in toenemende mate met de containerlijndiensten die Rotterdam aandoen.

% containers	2000	2010
maritiem vervoer		
Citrus	27%	38%
Deciduous	28%	39%
Exotics	53%	69%
Total	31%	43%

Drewry, Reefer Shipping and logistics, Re-engineering the Cold Chain, March 2003<sup>1</sup>

Daarnaast wordt voorzien dat een short sea stroom op gang komt vanuit productiegebieden in Zuid-Europa (naar schatting tot 20.000 "groot volume containers": 45 ft, palletwide), als alternatief voor het huidige wegvervoer voor groente en fruit. De Rotterdamse haven kwalificeert door de combinatie met overzeese stromen bij uitstek voor short sea, al zullen ook andere, directe verbindingen ontstaan tussen productiegebieden en afzetmarkten, onder meer naar Engeland.

<sup>1</sup> Voor de vermelding van de cijfers heeft het Gemeentelijk Havenbedrijf Rotterdam als mede-opdrachtgever instemming verkregen van Drewry.

Ook in de export van producten naar overzeese markten wordt een toename verwacht, gebruikmakend van de containerlijndiensten, tot ca. 10.000 eenheden. Thans is er een exportstroom van enkele duizenden eenheden naar de VS. De bereikbaarheid van verre markten zal door toepassing van Coolboxx verbeteren, ten gunste van import én export.

Voor continentale export ontstaan door gebruik van Coolboxx betere mogelijkheden voor intermodaal vervoer per spoor en op termijn wellicht binnenvaart. Dat is haalbaar (concurrerend) door het gebruik van 45 ft, palletwide containers (producten van eigen bodem en doorvoer van import met short sea) en de doorvoer van overzeese producten, voor zover de Coolboxx gesloten kan blijven.

Naarmate het gebruik van Coolboxx voor deepsea en short sea meer gemeengoed wordt, wordt het aantrekkelijker om Coolboxx ongeopend toe te passen voor doorvoer naar verre continentale markten, ook met wegvervoer. De oogstkwaliteit blijft immers behouden zolang de boxx gesloten blijft. Op den duur zal dat een kwaliteitseis van de markt worden waarnaar de logistiek zich zal voegen.

Het gebruik van containers heeft naast logistieke voordelen (kosten, tracking & tracing, opslag vlakbij de markt) een gunstig effect op de voedselveiligheid en productkwaliteit en biedt kansen voor versterking van de positie van de haven en de sector.

De stromen zullen, afhankelijk van de mate waarin de haven en de sector zich daarop inrichten, per saldo toenemen. Voor verre markten zal een groot deel ongeopend worden doorgevoerd, waar mogelijk gebruikmakend van multimodaal vervoer.

De uitbreiding van de EU in oostelijke richting zal dit proces bevorderen, omdat de opbrengsten van bundeling van stromen toenemen en de effecten op productkwaliteit en service groter worden.

### 3. Oogstkwaliteit op de markt

Toepassing van Coolboxx betekent dat verskwaliteit (beter en langduriger) behouden blijft in de logistieke keten. Producten kunnen rijper worden geoogst en de verskwaliteit (geur, smaak, versheid) blijft beter bewaard en kan beter worden bestuurd en beheerst. De keten kan worden gesloten op het moment en de plek van de oogst tot het openen van de boxx vlak voor de markt. Dat schept nieuwe mogelijkheden om oogstkwaliteit in de schappen te brengen, ook voor verre markten. Dat is gunstig voor de import én de export.

De hogere, constante en voorspelbare productkwaliteit en de nieuwe logistieke netwerkconcepten die mogelijk worden door toepassing van Coolboxx, zullen de positie en aantrekkingskracht van het versproduct in de schappen vergroten. De positie van versproducten ten opzichte van bewerkte en verwerkte producten zal daardoor worden versterkt.

Belangrijker dan de vraag wat de invloed is van Coolboxx op de concurrentiepositie van Nederland ten opzichte van andere productiegebieden, is dan ook de invloed van Coolboxx op de kwaliteit van het versproduct. Kwaliteit is bepalend voor de omvang van de markt die vervolgens door concurrenten wordt bevochten en verdeeld.

## 4. Effecten op de positie van de Rotterdamse haven

### 4.1. Palletlogistiek en containerlogistiek

De positie van de Rotterdamse haven voor verslogistiek wint door deze ontwikkeling aan kracht. Door er pro-actief op in te spelen kunnen de haven en de sector hun internationale marktpositie versterken ten opzichte van andere “delta’s”, in volume en vooral in service voor de markten en toegevoegde waarde in de regio.

Een koelschip (palletlogistiek) kan in beginsel elke zeehaven met voldoende koelcapaciteit aandoen. Coolboxx zal voor een toenemend deel meekomen met containerlijndiensten die in hoofdzaak droge lading vervoeren, en daarin neemt Rotterdam een unieke positie in. Weliswaar kan Coolboxx overal (als reizend koelhuis) worden neergezet waar een aansluiting aanwezig is, maar de logistieke stroom van containers wordt bepaald door het netwerk van lijndiensten en containerterminals.

De meerwaarde van het gebruik van Coolboxx neemt toe als de eenheid zo lang mogelijk gesloten blijft. Dit heeft een gunstig effect op de kwaliteit en de houdbaarheid van de producten. Directe (ongeoopende) doorvoer tot in de markt kan daardoor aantrekkelijk zijn. Het moet gaan om producten die geen behandeling in het havengebied of de regio nodig hebben, er moet zekerheid zijn over de kwaliteit (zodat controle overbodig is) en de afnemer moet het volume aankunnen.

De haven heeft een sterke positie voor de doorvoerstromen van versproducten, die kunnen “meeliften” met bestaande containerstromen, gebruikmakend van de vele frequente verbindingen met de Europese markten per weg, rail en rivier voor droge lading vanaf de *zuidoever*.

Voor de haven betekenen de verschuiving van het zwaartepunt van “palletlogistiek” (conventioneel vervoer) naar “containerlogistiek” en het ontstaan van nieuwe vervoersstromen (naast deep sea ook continentaal vervoer met short sea en per spoor) dat productstromen met verschillende karakteristieken geacommodeerd moeten worden:

- Deep sea containers, aan- en afgevoerd door containerlijndiensten;
- Deep sea containers, aangevoerd als deklading op conventionele reefer-schepen;
- Conventionele lading in koelschepen;
- Short sea lading, een nieuwe stroom, aangevoerd door short sea operators;
- Intermodale aan- en afvoerstromen (rail, mogelijk op termijn ook binnenvaart);
- Wegvervoer.

## 4.2. Overslag van overzees fruit naar de zuidoever

Op dit moment kunnen conventionele reefer-schepen (eventueel met de containers die zij als deklading vervoeren) terecht in Fruitport aan de Merwehaven. Short sea operators kunnen terecht op de Maasvlakte, in de Waalhaven en de Eemhaven. Containerlijndiensten maken gebruik van de terminals op de Maasvlakte. De spoorinfrastructuur en de binnenvaart zijn geconcentreerd aan de zuidzijde van de Maas.

Bij toename van het gebruik van Coolboxx voor short sea, deep sea en in het verlengde daarvan ook vervoer per spoor en wellicht ook binnenvaart, verschuift het zwaartepunt van de import en export van fruit naar de zuidoever van de Maas: de overslag volgt immers de modaliteiten. Containerlijndiensten zijn aangewezen op de Maasvlakte. Voor shortsea en koelschepen met Coolboxx als deklading kwalificeren (ook) Waalhaven of Eemhaven, oostelijk van de Beneluxtunnel.

Op de lange termijn staan door toenemend gebruik van Coolboxx de overslag-activiteiten in de Merwehaven derhalve onder druk. De Merwehaven is niet ingericht voor het afhandelen van containerschepen. De ligging van de fruitterminal aan de noordoever van de Maas is ongunstig ten opzichte van de (hoofd)railinfrastructuur en de dienstverlening voor binnenvaart en railvervoer die zijn geconcentreerd op de zuidoever van de Maas. De hoofd-railinfrastructuur en de “opritten” van de Betuwelijn bevinden zich op de zuidoever, waar wekelijks ca. 300 shuttletreinen aankomen en vertrekken naar de belangrijke Europese markten.

## 4.3. Import van groente naar de zuidoever; short sea

Naast de import van overzees fruit betekent toepassing van short sea en wellicht spoor ook dat de import van groente en fruit uit Zuid-Europa binnenkomt via de haven, eveneens op de zuidoever. Het gaat daarbij immers altijd om combinatie van droge lading met seizoensgebonden vers. En droge lading komt binnen via de zuidoever.

Ook bij vervoer van versproducten per spoor is combinatie met droge lading noodzakelijk voor een frequente dienstregeling met de seizoenen mee. Versproducten alleen laten geen schepen varen of treinen rijden. In de combinatie met droge lading ligt de grote kracht van de Rotterdamse haven ten opzichte van andere regio's. Als grootste haven ter wereld beschikt Rotterdam over een enorm ladingaanbod. De betekenis daarvan neemt toe naarmate voor continentale bestemmingen een sterker beroep wordt gedaan op multimodale verbindingen.

Door de uitbreiding van de EU groeit het belang van verder afgelegen tuinbouw-productiegebieden en afzetmarkten, waarvoor multimodaal vervoer (raildistributie) een aantrekkelijke optie kan worden. In combinatie met het toenemende gebruik van containerlijndiensten voor intercontinentale verbindingen geeft dat Rotterdam in de verdere toekomst een sterke positie.



#### 4.4. Volume

Voor de haven betekent de ontwikkeling van Coolboxx een toename van de overslag tot ca. 50.000 containers (nu ruim 10.000), waarvan 25.000 deep sea, en een geleidelijke afname van de conventionele overslag, absoluut en relatief. Conventionele ladingpakketten zullen niettemin nog lange tijd blijven voorkomen als in Rotterdam op grote schaal gecontaineriseerd fruit wordt overgeslagen.

Bij de containerstuwadoors is ruim voldoende capaciteit voor handen voor de overslag van gecontaineriseerd fruit; de voorzieningen om de conditionering tijdens de opslag (stacking) op de terminal in stand te houden zijn aanwezig en worden uitgebreid.

#### 4.5. Verschuiving naar zuidoever heeft ingrijpende gevolgen

Voor Seabrex, met name sterk in de conventionele overslag, komen bij ongewijzigd beleid grote delen van het gecontaineriseerd aangevoerde fruitpakket buiten bereik. De Merwehaven en de opslagfaciliteiten van Seabrex zijn niet geschikt voor het ontvangen van containerschepen en voor de opslag van grote hoeveelheden containers.

Ook voor cross docking (het snel uitwisselen van lading tussen vrachtwagens, waarna distributie volgt) ontbreken bij Fruitport overigens de voorzieningen, ruimtelijk (ruimte rond de gebouwen), facilitair (dockshelters, verhoogde vloeren) en qua ligging (bereikbaarheid voor de toenemende stroom vrachtauto's). Door de beweging naar steeds kleinere zendingen met een steeds hogere frequentie en toenemende markteisen komen deze problemen steeds sterker op de voorgrond.

Deze praktische omstandigheden gevoegd bij de voorziene toename van het gebruik van Coolboxx en de druk van de stedelijke ontwikkeling op het gebied van de Merwehaven, leiden tot verschuiving naar en herinrichting van de fruitoverslag op (een) nader te bepalen locatie(s) op de zuidoever. Niet alleen het zwaartepunt voor de import van overzees fruit, maar ook van de import van fruit én groente uit continentale productiegebieden verschuift door de combinatie van factoren naar de haven en zoekt de zuidoever op.

De verschuiving naar de zuidoever en (gedeeltelijk) naar de Maasvlakte heeft ingrijpende gevolgen voor de overslag van fruit én groente. De gevolgen zijn door de grote afstand naar de Maasvlakte (meer dan 70 km) in het bijzonder ingrijpend voor de handelsgebieden in het Westland.

Eventuele aanleg van een westelijke oeververbinding (Oranjetunnel) heft deze nadelige effecten op, omdat de afstand tussen de handelsgebieden in het Westland en de Maasvlakte daardoor sterk wordt teruggebracht. Dat zal evenwel aanzienlijk

langer op zich laten wachten dan het tempo waarin Coolboxx en short sea zich ontwikkelen. In die tussenliggende periode zal de markt zich zonder twijfel zetten naar de werkelijkheid.

Tijdige beoordeling is gewenst van de inrichting van de haven voor verslogistiek in verband met toepassing van Coolboxx, zodat de afhandeling niet alleen efficiënt en tegen lage kosten kan plaatshebben, maar ook het vermogen van de sector behouden blijft en toeneemt om te excelleren in marktgerichte services. De sector en de haven hebben daarin een gemeenschappelijk belang.

## 5. Effecten op de positie van de Nederlandse sector

### 5.1. Positie van handel

De toepassing van Coolboxx heeft belangrijke gevolgen voor de handel en distributie in de regio en in Nederland.

Importstromen komen bij toepassing van Coolboxx met oogstkwaliteit en controleerbaar (kwaliteit, voedselveiligheid) beschikbaar. Dat versterkt de perspectieven voor de handel. Coolboxx biedt mogelijkheden voor de ontwikkeling van logistieke netwerken in Europa, waarbij de boxx ongeopend blijft tot vlak voor de markt. Dat vergroot de mogelijkheden voor serviceverlening en verhoging van kwaliteit.

Een belangrijke voorwaarde om de kansen te benutten is dat de handel zich organiseert voor netwerklogistiek: dienstverlening aan de markt op basis van een netwerk van knooppunten in de afzetmarkt. De Rotterdamse regio neemt in dit netwerk een unieke positie in, door de gecombineerde kracht van de haven, de handelsgebieden in de regio en de primaire (glas)tuinbouw.

Voorzien mag worden dat een steeds grotere stroom versproducten met oogstkwaliteit door de regio naar de markt gaat. Anderzijds komen de Verenigde Staten en andere overzeese en verre continentale markten dichterbij voor de afzet van hoogwaardige producten met oogstkwaliteit uit Nederland.

Coolboxx is gunstig om jaarrond een assortiment te kunnen leveren met constante verskwaliteit en opent verre markten voor hoogwaardige producten. Coolboxx dient daarmee de belangen van de handel én de primaire productie.

### 5.2. Export naar Engeland beweegt in zuidelijke richting

De export van groente en fruit (en ook sierteelt) naar het Verenigd Koninkrijk is geconcentreerd in de handelsgebieden in het Westland. Voor de export wordt gebruikgemaakt van de ferry's in Hoek van Holland en Scheveningen, beide aan de noordzijde van de Maas.

Bij verdergaande toepassing van Coolboxx voor import (overzees fruit, import van groente en fruit met short sea) en de daarmee samenhangende verschuiving van het zwaartepunt van de import en export naar de zuidoever, wordt ook de export naar Engeland rechtstreeks vanaf de zuidoever aantrekkelijker. Een groot deel van de stromen komt daar immers binnen. Ook de aantrekkelijkheid om Coolboxx toe te passen voor het verkeer op Engeland neemt daardoor toe. Het is niet waarschijnlijk

dat daarvoor de ferry's in Hoek van Holland en Scheveningen worden ingericht. Waarschijnlijker is dat daarvoor de zuidoever wordt gekozen, direct aansluitend bij het zwaartepunt van de import en export.

Deze ontwikkeling leidt tot een beweging naar het zuiden voor de import en export van groente en fruit. Dat wordt nog versterkt door onzekerheid over de positie van Scheveningen op langere termijn. Zoals eerder aangegeven is de eventuele aanleg van een westelijke oeververbinding (Oranjetunnel) van grote invloed op de scenario's en de positie van de handelsgebieden in het Westland.

### **5.3. Beweegt ook de primaire sector verder naar het zuiden?**

De beweging van het zwaartepunt van de import en export (overslag en handel) in zuidelijke richting, die onder meer samenhangt met de toepassing van Coolboxx, heeft ook betekenis voor de primaire sector.

De overwegingen zijn verder uitgewerkt in de themastudie "*Wat hebben Westland en de Rotterdamse haven met elkaar*"<sup>2</sup>. De aantrekkelijkheid voor glastuinbouw voor groenteteelt ten zuiden van de Maas neemt toe, door de nabijheid van de handelscentra. De voordelen voor vestiging van groenteteelt ten noorden van de Maas nemen om dezelfde reden af.

Sierteelt is sterker locatiegebonden, door de centrumfunctie van de veilingen en handelsgebieden. Door de trek naar het zuiden voor groente krijgt de sierteelt meer ruimte, voor kassen, voor handelsgebieden, op de wegen in het Westland en op de ferry's.

### **5.4. Waardestrategie voor de primaire sector in Nederland**

De verschillende factoren vergroten de noodzaak én de mogelijkheden voor de Nederlandse (primaire) sector om een onderscheidende positie op te bouwen met hoogwaardige, innovatieve producten en producten met hoge toegevoegde waarde en een hoge logistieke responsiviteit.

In de marktvisie Groentesector<sup>3</sup> wordt daarop in algemene zin ingegaan. Coolboxx versterkt de noodzaak (druk van volumestromen met oogstkwiteit) én de mogelijkheden (bereikbaarheid van verre markten) voor specialties en innovatieve producten.

<sup>2</sup> Wat hebben Westland en de Rotterdamse haven met elkaar, Themastudie 2003 van De Kracht van het Westland, Kamer van Koophandel Haaglanden en Rotterdam en Rabobanken Westland

<sup>3</sup> Marktvisie groentesector, luisteren naar consument en burger (2003)

## 6. Naar een duurzaam servicenetwerk

De toepassing van Coolboxx is van grote betekenis voor de ontwikkeling van een duurzaam servicenetwerk in Europa. Omgekeerd is clustering van handelsactiviteiten op versparken in de afzetmarkten van grote invloed op de toepassing van Coolboxx op de hoofdassen. Uitbreiding van de EU met nieuwe toetreders (Oost- en Zuidoost-Europa) vergroot het belang om op deze ontwikkeling in te spelen omdat afstanden sterk toenemen en de omvang van de markt als geheel aanzienlijk groeit.

Bij clustering in “versparken” in de grote afzetgebieden ontstaan dikke stromen met een grotendeels voorspelbare afzet. Dat vergroot de mogelijkheden om Coolboxx toe te passen, als een passende schaalgrootte en samenwerking in de keten kan worden gevonden. De organisatie van de inland-terminals voor containerstromen met droge lading kan daarbij als voorbeeld gelden.

In het netwerk kunnen dikke, voorspelbare stromen (doorvoer van short sea en deepsea, producten van eigen bodem), in beginsel ongeopend doorgaan naar de markt, waar marktgericht services worden toegevoegd. Daardoor komt oogstkwiteit beschikbaar in de markt en kan een hoge servicegraad (responsiviteit) worden geboden.

Dunnere, minder voorspelbare stromen (specialties, groepage, fluctuaties in de afzet door acties of weersinvloeden) kunnen daaraan worden toegevoegd. De Rotterdamse regio kan daarin een belangrijke positie innemen door de geografische ligging, de beschikbaarheid van het volledige assortiment met de seizoenen mee, de hoogwaardige productie van eigen bodem en de marktgerichte service.

Dat vergt een bewuste strategie van de haven, de handelspartijen en de primaire sector:

- Enerzijds de dikke stromen (goed voorspelbaar, snellopend<sup>4</sup>, basisproducten) efficiënt en tegen lage kosten afhandelen. Voor zover het doorvoer betreft, gaat deze stroom liefst ongeopend door, zodat de kwaliteit behouden blijft tot vlak voor de markt. Omdat de kwaliteit behouden blijft, kunnen voor deze stroom naast wegvervoer andere modaliteiten worden toegepast.

Anderszijds de dunnere stromen (minder voorspelbaar, langzaamlopend<sup>5</sup>, producten en services met hoge toegevoegde waarde) organiseren die in de markt worden toegevoegd aan de volumestromen. In het algemeen zullen aan deze stroom hogere eisen worden gesteld voor responsiviteit (snel reageren op markt-vragen) en gaat het om hogere toegevoegde waarde (specialities, hoogwaardige services).

Deze strategie sluit aan op ontwikkelingen die op langere termijn worden voorzien voor de sector<sup>6</sup>.

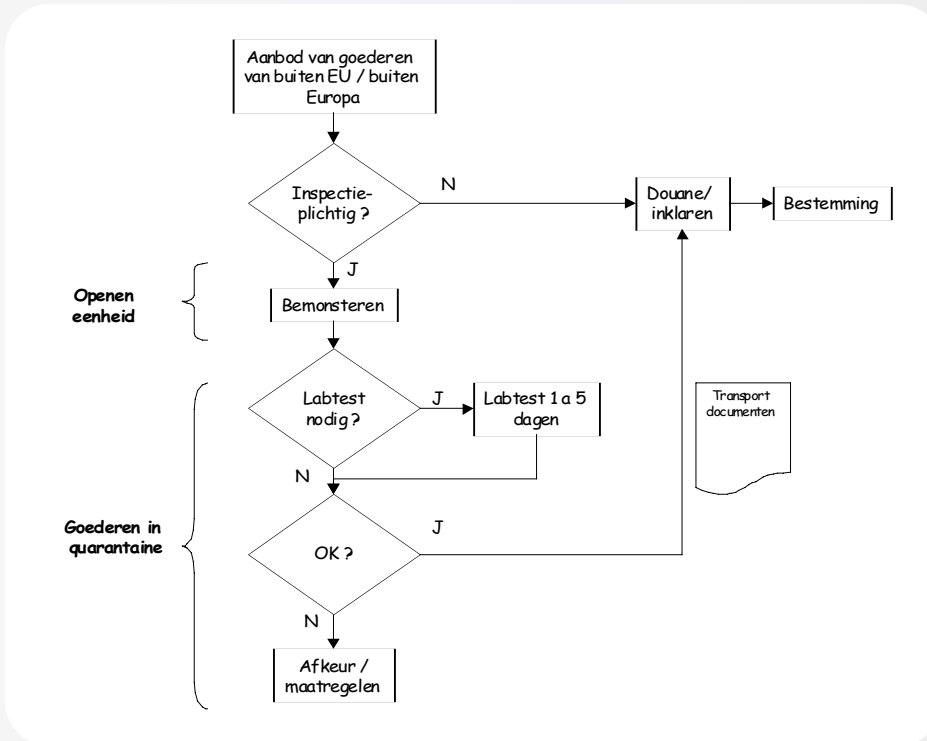
<sup>4</sup> Onder snellopend wordt verstaan: producten met een hoge schapsnelheid (veel gekocht) die door hun constante, voorspelbare afzet juist langzaam mogen bewegen onderweg naar de markt, in een constante flow.

<sup>5</sup> Onder langzaamlopend wordt verstaan: producten met een lage schapsnelheid (weinig gekocht), die door hun minder voorspelbare afzet en lage voorraden juist een hoge responsiviteit vergen en snel moeten bewegen onderweg.

<sup>6</sup> Van logistieke draaischijf naar duurzaam servicenetwerk, de Nederlandse Tuinbouwcluster in het Europa van 2020, InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster/SIGN.

## 7. Controles; EU-richtlijn 2000/29

Binnen de context van “Gesloten Eenheden” zijn, naast de douanecontroles, vooral controles op het gebied van kwaliteitsnormering en fyto-sanitaire controles van belang met name voor producten die ingevoerd worden in de EU uit landen buiten de EU.



Gesignaleerd is dat met name de fyto-sanitaire richtlijnen (EU-richtlijn 2000/29) strenger gaan worden in die zin dat controles aan de buitengrenzen van de EU dienen plaats te vinden. Concreet betekent dit op of nabij de kade of in een entrepot binnen een beperkte straal.

De controles betekenen een kostenpost voor de sector en compliceren de logistieke processen. Vanuit de sector wordt daarom aangedrongen op efficiency, het beperken van het aantal controles en betere afstemming tussen de controlerende instanties. De efficiency kan vergroot worden als de controles op een beperkt aantal locaties uitgevoerd kunnen worden, zodat inefficiëntie en tijdverlies kunnen worden vermeden. Dit pleit voor clustering van agrologistieke activiteiten in het havengebied of in de markt (bijv. in “versparken” nabij de belangrijke afzetmarkten). Ook afstemming en betere communicatie tussen de betrokken partijen (zoals in het project “Client” op Schiphol, dat betrekking heeft op de import van sierteeltproducten) leidt tot een hogere efficiency.

Een andere bijdrage aan de oplossing is het ontwikkelen van een systeem voor “reduced checks”: het beperken van het aantal controles op basis van het risicoprofiel van de producten.

Voor short sea-stromen van binnen de EU, waar de grootste toename in volume te verwachten is, speelt dit probleem minder. Dat heeft een gunstig effect op de haalbaarheid.

Gelet op het directe financiële belang en de toekomstige strategische positie van de sector is het noodzakelijk grip te krijgen op de diverse initiatieven met betrekking tot controles, een gecoördineerde aanpak overeen te komen met alle betrokkenen en duidelijkheid te creëren over de eindverantwoordelijkheid.

## 8. Kansen en bedreigingen

Een toename van het gebruik van containers brengt nieuwe mogelijkheden met zich mee om de positie van de sector en de haven te ondersteunen en te versterken. Tegelijkertijd noopt deze ontwikkeling tot actie, om kansen te benutten.

### 8.1. Kansen voor de haven

De kansen voor de haven overheersen, al is de bedreiging aanwezig dat met name short sea voor andere havens zal kiezen, met een gunstigere ligging ten opzichte van afzetmarkten in Noordwest-Europa en het Verenigd Koninkrijk. De aansluiting bij het ritme van de markten is daarbij vooralsnog de bepalende factor. Naarmate Coolboxx het vervoer minder tijdkritisch maakt (omdat kwaliteit behouden blijft) en markten daarmee vertrouwd raken, zal dat effect minder worden en neemt de kracht van Rotterdam als knooppunt van containerstromen toe.

- Voor de haven zal het marktaandeel en het overslagvolume fors toenemen onder invloed van de containerisatie; Door efficiency, de beschikbaarheid van vele en frequente achterlandverbindingen en de aanwezige logistieke infrastructuur voor containers, kunnen doorvoerstromen aangetrokken worden.
- Ook zal de aanvoer van producten door middel van short sea een grote vlucht nemen, als duurzaam alternatief voor wegvervoer.
- Inzetten op efficiënte inzet van Coolboxx voor internationale versstromen (Coolpool als 'long distance carrier' die gebruikmaakt van bestaande containerlijndiensten en shortsea diensten) is van strategisch belang voor de positie van de haven én van de sector.

Voor initiatieven om hieraan invulling te geven en deze ontwikkelingen te bespoedigen, is in de stuurgroep concrete belangstelling gebleken.

### 8.2. Kansen voor de verssector

Voor de sector is vooral van belang niet alleen in te zetten op efficiënte afhandeling van volumestromen die – naar verwachting – in toenemende mate door de haven komen. Naarmate Coolboxx meer wordt toegepast, krijgt de doorvoer sterker het karakter van de gangbare containerlogistiek, met lage marges, beperkte werkgelegenheid en beperkte toegevoegde waarde voor de regio.

Voor de sector liggen er vooral kansen:

- Coolboxx vergroot de mogelijkheden om service en oogstkwaliteit op de markt te brengen, de kwaliteit en de rijping onderweg te besturen en te beheersen en voedselveiligheid te garanderen. Dat biedt kansen voor de sector om het vertrouwen en de appreciatie voor het versproduct te vergroten, ten gunste van de marktpositie.



- Verderaf gelegen markten blijven duurzaam bereikbaar en het marktgebied (continentaal en intercontinentaal) neemt toe bij gebruik van Coolboxx. Dat schept mogelijkheden voor export van hoogwaardige producten naar verre markten.  
Voor de sector zijn er daarom kansen om in te zetten op hoogwaardige producten en services met een groot marktgebied;
- Coolboxx helpt de stap te zetten naar een duurzaam servicenetwerk met oogst-kwaliteit tot vlak voor de markt. Dat schept kansen voor hoogwaardige markt-gerichte services.  
Voor de sector zijn er daarom kansen om in te zetten op een positie als markt-gerichte serviceverlener, gebruikmakend van het servicenetwerk. Dat vereist schaalgrootte en samenwerking.
- Coolboxx vergroot de mogelijkheden om naast wegvervoer ook andere modaliteiten toe te passen op de hoofdassen: short sea, spoorvervoer, mogelijk ook binnenvaart en intercontinentaal ook deepsea. Dat schept mogelijkheden voor (een) logistieke netwerk operator(s) voor de stromen op lange afstanden.
- Coolboxx maakt het aantrekkelijk om een internationale pool (Coolpool) van eenheden in te richten die efficiënt (lage kosten, hoge omloopsnelheid, hoge beladingsgraad) wordt ingezet, zorgdraagt voor inkoop van vervoerscapaciteit (short sea, deepsea, spoor, wegvervoer) en diensten verleent aan gebruikers (tracking en tracing, besturing van kwaliteit en rijping, enzovoorts).

### 8.3. Knooppunt in volume- en waardenetwerken

De kansen voor de sector en voor de haven versterken elkaar op een aantal terreinen. Maatregelen in de haven zijn van invloed op de positie van de sector, en omgekeerd. Daarom is het belangrijk de handen ineen te slaan bij het nemen van maatregelen. Inrichting voor efficiënte afhandeling van volumestromen én hoogwaardige service is van groot belang om de kansen te benutten.

- Voor volumestromen die met Coolboxx binnenkomen (deepsea, shortsea) en gesloten naar afzetmarkten of bestemmingen in de omgeving gaan, biedt de ontwikkeling door de ligging en positie van Rotterdam veel kansen. De eisen aan de inrichting van de haven (locaties van overslag voor groente en fruit) voor deze doorvoerstromen wijken niet wezenlijk af van de eisen die aan de inrichting van de haven worden gesteld voor de doorvoer van containers met droge lading.
- Voor stromen waarbij de Coolboxx geopend moet worden of bij conventionele (pallet)lading is de inrichting van de haven van veel grotere betekenis. Ter illustratie: als de kleine, frequente zendingen (enkele pallets en soms dozen) voor een deel (overzees fruit) moeten worden opgehaald bij Fruitport, voor een ander deel (groente uit Zuid-Europa) in de Waalhaven en op de Maasvlakte, om vervolgens met producten uit Barendrecht via Poeldijk naar de Engelse markt te gaan of via Bleiswijk naar Duitsland, dan betekent dat een verslechtering ten

opzichte van de huidige situatie. Spreiding van de overslag in de haven kan dus de servicecapaciteit (groupage, waardetoevoeging) van de cluster nadelig beïnvloeden.

Daar kunnen verschillende oplossingen voor worden gevonden, onder meer:

- In de haven (samenhang van de locaties voor overslag voor de verschillende modaliteiten, voor pallet- en containerlogistiek en voor fruit en groente). De vrijheidsgraden daarvoor worden grotendeels bepaald door de inrichting van de haven voor droge containerlading.
- Op de handelsgebieden, die bijvoorbeeld als herverdeelcentrum optreden voor groupage-activiteiten en palletlogistiek. De haven is dan (anders dan thans bij Fruitport) het domein van de gesloten Coolboxx en de handelsgebieden zijn het domein van de palletlogistiek.

De keuzes op dit terrein zijn – net als de beweging naar de zuidoever – van grote invloed op de servicecapaciteit van de groente- en fruitcluster, en daarmee voor de concurrentiekracht van Rotterdam en de sector voor productstromen met hoge toegevoegde waarde.

Het is daarom wenselijk de consequenties en alternatieven in beeld te brengen voor de inrichting voor de afhandeling van volumestromen en vooral voor de afhandeling van stromen met hoge toegevoegde waarde.

#### **8.4. Coolpool**

Effectief beheer van Coolboxx voor de internationale verslogistiek kan sterk bijdragen aan de verlaging van kosten en verhoging van servicegraad. Uit de kring van de Stuurgroep is de wenselijkheid naar voren gebracht de handen ineen te slaan voor de ontwikkeling van een onderneming – Coolpool – die zich daarop richt, met het oog op versterking van de concurrentiekracht van de sector en de haven.

De in het maritieme verkeer gebruikte geconditioneerde containers zijn wereldwijd voorhanden, maar worden verre van optimaal ingezet, soms maar voor één of twee ladingen per jaar. Ze zijn duur: een reefer-container kost € 20.000,- versus circa € 4.000,- voor een standaardcontainer, en toch worden ze – juist omdat ze duur zijn en de standaardcontainer overal voorhanden is – weinig gebruikt.

Eenzelfde lot kan de 45-ft, pallet wide geconditioneerde container voor continentaal vervoer (short sea, rail, wegvervoer, binnenvaart) treffen, die 26 pallets (100\*120) kan bevatten en aansluit op de Europese standaard voor wegvervoer. Ook hier kunnen de duurte van de container in combinatie met de beschikbaarheid van een goedkoop alternatief leiden tot een lage gebruiksfrequentie.

Tegelijk vragen de dure, kwetsbare en bederfelijke producten om services voor de markt: tracking en tracing, ketenmanagement, klimaatregeling onderweg, enzovoorts, afhankelijk van het product.

Door effectieve exploitatie van Coolpool en combinatie van ladingaanbod ontstaan aanzienlijke voordelen: hoge bezettingsgraad, lage kosten, hoge service. Coolpool kan nieuwe import- en exportstromen voor de Nederlandse sector en de Rotterdamse haven aantrekken, met daarmee verband houdende bedrijvigheid.

Coolpool heeft overeenkomsten met de Europese containercentrale in de sierteelt, die van grote betekenis is voor de Nederlandse positie. Navolging van dit voorbeeld met Coolpool kan aanzienlijk bijdragen aan de concurrentiekracht van Nederland voor groente en fruit.

### **8.5. Wet- en regelgeving voor controles**

De veranderende wetgeving ten aanzien van controles vormt een bedreiging, voor doorvoerstromen van buiten de EU, omdat zij ertoe kunnen leiden dat containers op een ongewenst tijdstip en een ongewenste plaats geopend moeten worden.

Om de aanzienlijke voordelen van Coolboxx voor productkwaliteit, voedselveiligheid en duurzaamheid ten volle te kunnen benutten, is het van groot belang passende structuren te ontwikkelen voor controles en informatieoverdracht in de keten. Coolboxx schept daarvoor mogelijkheden omdat de boxx gesloten kan blijven van bron tot bestemming. En omgekeerd: door effectieve maatregelen te nemen voor controles en informatieoverdracht in de keten, kan Coolboxx langer en vaker gesloten blijven.

## Bijlage 1: Overzicht van geïnterviewden

- Hr. J. den Arend, General Manager, Maersk Transport
- Hr. R.C. Bagchus, Plv. Directeur, Deltalinqs
- Hr. Boevé, Director Marketing & Sales, ECT
- Mevr. I. Clavaux, KCB
- Hr. M.L. Gijzel, District Manager, Plantenziektenkundige Dienst
- Hr. P. Ham, General Manager Business Development, ECT
- Hr. J.A. van den Heuvel, Managing Director, HAGE International BV
- Hr. C. Janmaat, Coördinator handel, import en export, PD
- Hr. C. van Leeuwen, Productschap Tuinbouw
- Hr. N.A. van Opstal, Hoofd Internationale Fytosanitaire Aangelegenheden, PD
- Hr. C. Overkamp, Douane
- Hr. A.C.R. van Schaik, Programme Coordinator Fruit & Vegetables, ATO
- Hr. Schut, Del Monte (telefonisch)
- Hr. Wildoër, manager Parcel/Liner services, Seatrade Reefer Chartering
- Hr. Dick van Zanten, Manager Reefer Sales, Maersk Sealand

## Referenties

- Containerisation in North Europe to 2015, Ocean Shipping Consultants, july 2002;
- International Trade by Commodity Statistics, 1996-2001, OECD;
- Maritime Trade Growth and the Liner Trades, Ocean Shipping Consultants, september 2001;
- Reefer Shipping and Logistics, Re-engineering the cold chain, Drewry Shipping Consultants LTD, March 2003;
- Van logistieke draaischijf naar duurzaam servicenetwerk, InnovatieNetwerk Groene Ruimte en Agrocluster, Stichting Innovatie Glastuinbouw, februari 2002;
- Marktvisie groenten, Productschap Tuinbouw, maart 2003;
- De Kracht van het Westland, Kamer van Koophandel Haaglanden, Rabobanken Westland, juni 2003;
- World Reefer Ports, Competition in the Global Cool Chain, Drewry Shipping Consultants, march 1998;
- [www.agriholland.nl](http://www.agriholland.nl)
- [www.agf.nl](http://www.agf.nl)
- [www.agridesk.com](http://www.agridesk.com)
- [www.frugiventa.nl](http://www.frugiventa.nl)
- [www.lauritzencool.co](http://www.lauritzencool.co)
- [www.maersksealand.com](http://www.maersksealand.com)
- [www.tuinbouw.nl](http://www.tuinbouw.nl)