

Vollere vrachtwagens door samenwerking

Reflectie

Nederland verdient goed aan agrologistiek. Maar dat hoeft niet zo te blijven. Bedrijven en overheden moeten er voor gaan zorgen dat de wet van de remmende voorsprong nu eens niet opgaat. Meer samenwerking en het opzetten van marktplaatsen in het Oosten kunnen de voorsprong op peil houden, zegt hoogleraar logistiek Jack van der Vorst.



'Een duidelijk coderingssysteem kan het volgen van ladingen vergemakkelijken.'

Jack van der Vorst, hoogleraar Logistiek en operations research aan Wageningen University:

'De belangrijkste verandering voor de agrologistiek is de verschuiving van het zwaartepunt in de vraag van Europa naar het oosten. Dat Nederland een sterke positie heeft in de Europese handel danken we voor een groot deel aan onze centrale ligging en excellente logistieke infrastructuur. Tussen Duitsland, Frankrijk en Engeland ligt Nederland in het hart van West-Europa.

Maar dat verandert. Nu er een steeds krachtiger vraag is in Polen, de Baltische

staten en Rusland, is Nederland voor veel markten niet langer het logische centrum. We zijn vanuit Nederland misschien in staat om de westelijke helft van Polen te bedienen, maar voor Rusland en andere Oost-Europese landen zouden we marktplaatsen moeten organiseren in de regio zelf. Zo kunnen Nederlandse bedrijven toch de coördinatie houden over handelsstromen in andere delen van Europa en lokale stromen combineren met globale stromen.'

Het mkb

'Ik heb gemerkt dat het belang van de agrologistiek een paar jaar geleden lang niet door

iedereen werd onderkend. De reden daarvoor is denk ik dat het gaat om een groot aantal middelgrote en kleine bedrijven. Pas toen we met cijfers het belang van de tuinbouwsector aantoonde, begon door te dringen dat het gaat om een heel interessante sector die wereldleider is op zijn gebied. Zo is de jaarlijkse exportwaarde van de tuinbouw bijvoorbeeld 14 miljard euro.

Nederlandse bedrijven lopen voorop, maar dat wil niet zeggen dat er geen ruimte is voor verbetering. Het ontbreken van heel grote spelers zorgt voor versnippering. Maar er zijn wel stappen te maken. Waar supermarkten en grote voedingsbedrijven bijvoorbeeld gebruik maken van het GS1-systeem (een soort streepjescode waar een database aan productinfo achter hangt, red.), is er voor verse onverpakte producten nog geen standaardsysteem. Het is ook lastiger om verse producten te coderen. Een pak Brinta is een pak Brinta, maar de ene roos is de andere niet. Zelfs niet als hij van hetzelfde ras is. We zijn nu in het Dinalog-onderzoeksprogramma DaVinc3i onder meer bezig om te zien welke variabelen we kunnen gebruiken om toch tot een zinvolle codering te komen in de sierteeltsector. Lengte, kleur, dat soort dingen. Een duidelijk coderingssysteem moet het volgen van ladingen en de administratieve afhandeling ervan vergemakkelijken. Dit kan vervolgens weer innovatieve logistieke besturingsconcepten mogelijk maken in het internationale ketennetwerk.'

Samenwerking

'Ook een betere samenwerking tussen de verschillende partijen op andere terreinen kan de kosten naar beneden brengen. Een gemiddelde vrachtwagen heeft nu een beladingsgraad van 45 procent. Daar zit ruimte voor verbetering. Zo hebben FrieslandCampina en Heinz al afspraken gemaakt om samen vrachtwagens te vullen. Dat scheelt. Autofabrikanten BMW en Fiat doen dat al langer. Vroeger ging er een vrachtwagen BMW's naar Italië en één met Fiats naar Duitsland, die allebei weer leeg terugreden. Nu nemen ze elkaars auto's mee. Ook in de agrologistiek kan de beladingsgraad omhoog door samen te werken. De noodzaak ervoor is eigenlijk nog groter dan bij auto's. Op de prijs van een BMW vallen de transportkosten in het niet, bij voeding bepaalt de logistiek tot achten procent van de prijs.'