



Volg live de pilot railtransport Polen

Maandag 26 september vertrok vanaf Rotterdam, PCC terminal een container met groene planten van exporteur Waterdrinker via de trein naar het Poolse Kutno, waar een gloednieuwe terminal in gebruik wordt genomen. Deze pilot is georganiseerd vanuit het VGB project Greenrail 2. Het Transport wordt uitgevoerd door H.Z. Transport B.V. Vanaf Kutno organiseert HZ het transport naar de verschillende DC's van de retail keten Biedronka.

Voor het transport wordt gebruik gemaakt van een bestaande spoorverbinding. In de container, een geconditioneerde diesel elektrische Unit 45 container passen precies evenveel euro CC karren als in een vrachtwagen. **Volg de container live op de Thermoking website.**

Gebruikersnaam : pilot2
Password : pilot07

Onder de optie 'dashboard' wordt een totaal overzicht gegeven (positie, temperatuur, brandstof etc.). Op het hoofdscherm kan ook de + in de 1e kolom worden aangeklikt waarna gedetailleerde informatie volgt. Indien dan op de aardbol in de 6e kolom wordt geklikt is de huidige positie goed te zien. Deze versie geeft alleen 'read' toegang dus jullie kunnen naar behoeven de verschillende menuopties bekijken.

GreenRail 2, een initiatief van de VGB in samenwerking met drie plantenhandelaren en FloraHolland, is een vervolg op Greenrail I en organiseert spoorvervoer van sierteeltproducten via conventionele spoorverbindingen. Behalve Waterdrinker zijn ook de exporteurs Ciccolella en Vida Verde betrokken bij Greenrail 2.

Kijk voor meer informatie op www.greenrail.nu



P1611
Aalsmeer, 30 september 2011

Postbus 1104
1430 BC Aalsmeer
Turfstekerstraat 63
1431 GD Aalsmeer
Telefoon: 0297 - 38 02 02
Fax: 0297 - 36 03 09
Website: www.vgb.nl
E-mail: info@vgb.nl

Eerste 'plantentrein' naar Polen

KUTNO, Polen – Voor het eerst kwam vrijdag 30 september in Polen per trein een container vol planten uit Nederland aan. Ze zijn bestemd voor een klant van exporteur Waterdrinker in Aalsmeer, een grote supermarktketen. De zending is een belangrijk resultaat van het project 'Greenrail 2', een initiatief van de brancheorganisatie voor de bloemen- en plantenexport VGB. De trein arriveerde in de Poolse stad Kutno, op de dag waarop de gloednieuwe terminal officieel werd geopend.

Er was geladen in Rotterdam en gebruik gemaakt van de PCT terminal van Nijhof Wassink en PCC Rail, de Poolse spoorwegen. Eerder al startte railvervoer van planten naar Milaan, Italië. Dat traject is inmiddels de proeffase voorbij en draait op volle toeren. Een proef in oostelijke richting lag vervolgens voor de hand. Een stuurgroep van handelaren, vertegenwoordigers van het PT, bloemenveiling FloraHolland en de VGB droomt ervan het traject later te verlengen naar Moskou. Maar daarmee zijn meer douane- en andere formaliteiten gemoeid, omdat Rusland niet tot de EU behoort.

Bloemen en planten worden in Europa vrijwel uitsluitend met vrachtwagens vervoerd, afgezien van een enkele vliegending naar Oost-Europa. Maar onder meer toenemende files, stijgende brandstofprijzen, de roep uit de samenleving om vermindering van CO₂-uitstoot en het feit dat steeds meer landen tol voor vrachtwagens invoeren (zogenaamde Lwk-Maut) doen de sector naar andere transportoplossingen zoeken. De trein, in combinatie met korte aan- en afvoerlijnen per auto, biedt volgens de Vereniging van Groothandelaren in Bloemkwekerijproducten (VGB) perspectieven. Het project wordt gesubsidieerd door het Productschap Tuinbouw. Exporteur Waterdrinker moest voor een reclameactie van de Poolse supermarktketen tientallen vrachtwagens naar Polen sturen, maar verving één ervan door een geconditioneerde Unit 45 container, met dezelfde inhoud, om aan de proef mee te werken.

Volgens projectleider Joke Moenis is zorgvuldig gezocht naar welk gebied de meeste exportstromen gaan en wanneer. Men kwam terecht in de regio rond Warschau, maar het relatief dichtbij gelegen Kutno bleek, mede door de nieuwe terminal, logistiek efficiënter. "We hebben ook gekeken voor welk volume Polen de eindbestemming is en in hoeverre er sprake kan zijn van doorvoer naar vooral Rusland," zegt Moenis. "Een brede groep exporteurs naar Polen heeft meegedaan aan een enquête om die gegevens boven tafel te krijgen. Op basis daarvan is een analyse gemaakt."

De logistieke coördinatie van het hele traject, inclusief voor- en natransport, was in handen van H.Z. Transport BV, een onderneming met al veel ervaring en een vestiging in Polen. Het bedrijf Unit 45 leverde de geconditioneerde Flora container, waarin de planten op de zogenoemde Euro Containers waren geladen, de bij de internationale bloemenhandel gebruikelijke ladingdrager. Behalve Waterdrinker werken de plantenexporteurs Vida Verde en Ciccolella actief mee aan het project.

De VGB is de brancheorganisatie van de binnenlandse, importerende en exporterende groothandel in bloemen en planten. Haar leden vertegenwoordiger 65 procent van de omzet in die bedrijfstak.

(Einde bericht)

NOOT VOOR DE REDACTIE /niet voor publicatie: een foto van het vertrek van de geconditioneerde container, kan opgevraagd worden via info@vgb.nl. Voor meer informatie kunt u contact opnemen Anton Bril bij de VGB, telefoon 0297 380202.

naar Polen

'Plantentrein'



Van links naar rechts: Joke Moenis (projectleider), Bert Broekhof (Waterdrinker) en Hans van Kempen (logistiek adviseur).

Met een container planten van exporteur Waterdrinker startte 26 september een pilot voor project Greenrail 2. Daarmee wordt voortgeborduurd op ervaring die inmiddels met de 'plantentrein' naar Milaan (Greenrail 1) is opgedaan. Enkele dagen voor aankomst in het Poolse Kutno, niet ver van Warschau, was daar een gloednieuwe terminal in gebruik genomen.

"Het is goed gegaan naar Milaan, nu gaan we dat concept doortrekken naar Oost Europa," zegt manager supply-chain & logistics Bob Ijelaar van Waterdrinker. Behalve dat bedrijf al enkele jaren aanjager van treintransport in de sector, zijn ook handelshuizen Vida Verde en Ciccolella daarbij betrokken, maar die stuurden nog geen vracht mee op de eerste rit. Evenals naar Milaan wordt in de Poolse variant een bestaande spoorverbinding gebruikt. Logistiek is het hele traject, inclusief voor- en natransport, in handen van H.Z. Transport BV, een onderneming met al veel ervaring en een vestiging in Polen. Er werd geladen in Rotterdam en gebruik gemaakt van PCC Rail, de Poolse spoorwegen. Behalve H.Z. exporteurs, VGB en FloraHolland zijn nog andere partijen bij het project betrokken.

Unit 45 is de leverancier van de geconditioneerde Flora container waar de planten op CC karren in worden geladen. Anton Brill, manager van VGB Trade Services (TS), vertelt dat het bedrijf voor de pilot met een

Goedkoper is treinvervoer, waarbij altijd nog voor- en natransport nodig is per vrachtwagen, volgens deskundigen niet. Sneller ook niet. Maar Brill constateert een financiële kanteling en verwacht dat op korte termijn het kostenverschil nihil zal zijn. Mogelijk wordt de trein voor de brede stromen zelfs voordeliger. Volgens Van der Veer is dat op het traject naar Italië nu al het geval.

Ijelaar: "Bijna niets is zo snel als de vrachtwagen. De trein kwam ook wat later aan dan de vrachtwagens. Dat is oorspronkelijk wel eens een struikelblok geweest. Je moet zeker als het om versproducten gaat, het vertrouwen van de klant winnen."

Verzekering

"Dit is een soort verzekering voor de toekomst," zegt Brill. Hij doet op toenemend dichtheid van wegen, groeiend verzet tegen uitstoot van CO₂- en fijnstof en stijgende brandstofkosten. Bovendien gaan steeds meer landen trajectafhankelijke tol (Lkw-Maut) vragen voor vrachtwagens. Ook Polen heeft die heffing ingevoerd. Nu nog nemen de transporteurs dat verlies, op de toch al krappe marge, voor hun rekening, maar van januari wordt die doorbrekend aan exporteurs in verband met vaste prijsafspraken, legt Van der Veer uit.

Ijelaar: "Je kunt twee dingen doen: vasthouden aan wat traditie is of wat op ons afkomt onder ogen zien en daarop anticiperen. Er komt een tijd dat wie achterover hebben gezeten en alles bij het oude lieten, zeggen: die

jongeren waren niet zo gek. Je kunt beter allen nu onderzoeken, want we moeten op tijd klaar zijn voor wat er op ons afkomt. Je moet als bedrijf gewoon klaar zijn voor de toekomst. Door intermodal transport, dus met trein en voor- en natransport met de auto, wordt de CO₂ uitstoot gehalveerd, als de reductie al niet groter is. Maar we moeten het allemaal zo doen dat het product niet duurder wordt."

Dikke stromen

Met de vrachtwagen moet naar de klant van Waterdrinker in Polen nog minder dan tweehonderd kilometer worden gereden. Het stadje Kutno is met zorg gekozen, vertelt projectleider Joke Moenis. "We hebben onderzocht welk afgegebied het meest interessant is voor de handel, waarheen ze precies exporteren en wanneer. Het ging ons dus om de dikke stromen, met het meeste volume. En we hebben ook gekeken voor welk volume Polen de eindbestemming is en in hoeverre er sprake zou zijn van doorvoer naar vooral Rusland. Met andere woorden: waar zit logistiek de grootste gemene deler? We kwamen in Warschau terecht, maar daar zit niet de geschikte spoorwegterminal. Kutno is de dichtst bij gelegen ideale losplaats, vooral ook door die nieuwe terminal. Een brede groep exporteurs naar Polen heeft meegedaan aan een enquête om die gegevens boven tafel te krijgen. Op basis daarvan is een analyse gemaakt door de logistieke specialist Hans van Kempen namens Unit 45." 

Foto midden: Bob Ijelaar en Marco van der Veer van Waterdrinker bij laden van de container.



'Regelen luchtvochtigheid in containers onvoldoende'

Dat bloemen en planten in containers per schip en trein zijn te vervoeren is nu bekend. Maar hoe valt de kwaliteit goed te beheersen tijdens die transportketens? Project 'Q co-trans', geïnitieerd door VGB projectbureau Trade Services (TS), moet daarop antwoord geven. Behalve op nauwkeurig meten en regelen van luchtvochtigheid in containers en vrachtwagens, richt het onderzoek zich op de 'startkwaliteit' van de producten. Intensieve kennisoverdracht – aan kwekers en handelaren – over na-oogstmaatregelen is de derde pijler van het project.



Kwaliteitsborging in de co-modale transportketen, luidt de projectomschrijving. Het eerdere CoCos project (Containerisatie en Conditionering in de Sierteeltketen) wordt ermee voortgezet. Om de producten beter gegarandeerd goed langer (in afstand en tijd) te vervoeren, is beheersing van de luchtvochtigheid en grip op productkwaliteit aan het begin van de productie- en handelsketen noodzakelijk, legt Henry Boerrigter van Wageningen UR uit. Daarnaast blijkt opgedane kennis over het onderwerp veel handelaren en telers niet te hebben bereikt. Boerrigter: "Daarvoor bieden wij kennisseminars en workshops en verspreiden wij informatie via vakbladen, internet en op



Inregelen temperatuur bij containers.

beurzen. Door alle logistieke projecten missen veel bedrijven het overzicht van wat bekend werd. En zij vinden het vaak lastig dat uit allerlei deelrapporten te halen."

Doorlichten

Boerrigter is ketenexpert van Wageningen UR Food & Biobased Research, de groep die het onderzoek uitvoert. Over luchtvochtigheid komen binnenkort de eerste resultaten op tafel. Het onderzoek naar de noodzakelijke definitie voor 'beginkwaliteit' vergt meer tijd. Het project loopt drie jaar. "Wij willen de meet- en regeltechniek van luchtvochtigheid in containers en vrachtwagens goed doorlichten. Die is onvoldoende betrouwbaar. Daardoor ontstaat kennisleemte. Als je een luchtvochtigheid instelt van tachtig procent, bij een bepaalde temperatuur, is de vraag of die überhaupt wordt gehaald en niet verandert door bloemen op water, hoeven, vochtige plantenaarde enzovoort," zegt Boerrigter. "Daar willen bedrijven beter zicht op hebben."

Voorbeeldbedrijf

Wat de geschikte beginkwaliteit voor contain-

nervervoer moet zijn, is ingewikkelder. Veel factoren kunnen een rol spelen. "Is de genetische potentie bepalend, de groene vingers van de kweker, het jaargetijde waarin wordt geoogst? Enzovoort. Wij weten niet of een zending van een bepaalde rozensoort wel of niet goed door het transport komt. Ook daar moeten we greep op krijgen. Het gaat er ook om in welke termen de handel de kwaliteit wel of niet goed vindt verwoord. Wij gaan alles in de praktijk testen en zijn bezig met het selecteren van een voorbeeldbedrijf, een bloemenimporteur." Tijdens een workshop bij FleuraMetz voor kwaliteitsmedewerkers en inkopers legde hij onlangs de opzet van het project uit, samen met projectleider Eelke Westra (ook van Wageningen UR). Er komen ook workshops voor andere bedrijven. Behalve FleuraMetz werken Intergreen, Dutch Flower Group, IBH, Wesseling Export, De Gooijer International en Ciccollella aan het project mee. "Uit een oogpunt van kwaliteitszorg moet een zo breed mogelijke groep kwaliteitsmanagers erbij worden betrokken," zegt Peter Gaarhuis, kwaliteitsmanager bij FleuraMetz.

Uw sector investeert in deze activiteit via het Productschap  Tuinbouw

Sierteeltketen op weg naar consument van morgen

Hoe koopt de consument van morgen bloemen en planten, nu virtualisering razendsnel toeneemt, en wat zijn de gevolgen voor de ketenlogistiek? Antwoord daarop vinden, is de essentie van het door VGB en FloraHolland gestarte project DAVINCI3, gefinancierd door het logistiek topinstituut Dinalog en het PT. Tijdens een workshop op 9 november verplaatsten handelaren, kwekers en transporteurs zich in de rol van verschillende typen consumenten.



DAVINCI

"Het is een logistiek project, maar je moet beginnen bij de snelle veranderingen in de markt," zegt projectleider Jack van der Vorst, hoogleraar Logistics and Operations Research aan Wageningen UR. Deelnemers aan de workshop bij service provider Baas Plantenservice – druk doende met implementeren van RFID in bedrijfsprocessen – verplaatsten zich in de rol van de consument anno 2020, vertelt VGB projectmedewerker Robbert van Willegen. "Waar en hoe koopt die dan bloemen en planten? En hoe komen die fysiek bij hem?

Door onder meer sociale media verandert de consument. Hij praat bijvoorbeeld op facebook over producten en kan zo onbewust aan promotie ervoor doen. De term prosument viel." Op de ontwikkelingen in de keten kunnen individuele ondernemers inspelen met eigen business cases. Studenten van diverse universiteiten (Wageningen Universiteit, TU Eindhoven en VU Amsterdam) staan klaar om daarbij te helpen en die te toetsen. Van der Vorst: "De wereld verandert en er moeten nieuwe business concepten komen om de Nederlandse positie op de Europese markt te behouden en uit te breiden. Er komen bijvoorbeeld steeds meer webshops, waarmee ook nieuwe partijen in de sector komen. We doen strategisch onderzoek naar de invloed van virtualisatie op de sierteelt. Dat moet uitmonden in concrete business cases." Daarvoor zijn ondernemingen in alle schakels van de keten nodig. Een aantal meldde zich al en was ook vertegenwoordigd tijdens de workshop. Het mogen er meer worden, meldt Van der Vorst. Sierteeltketens veranderen pas als het pijn gaat doen, constateerde men tijdens de workshop. Van Willegen: "De vraag is niet of maar wanneer dat gebeurt." In het rollenspel manifesteerden zich verschillende typen consumenten, met eigen aankooppatronen. Een Russische huisvrouw van 57, getrouwd met een computerprogrammeur, doet het anders dan de Britse expat in Amsterdam, met vrouw en twee kinderen, of het voormalige Kamerlid voor GroenLinks, tegenwoordig directeur van Greenpeace. Om maar wat te noemen. Elk segment moet een gerichte benadering krijgen. Daarin gaat ook de strategie van Bloemenbureau Holland, dat de totale markt in zes consumententypen verdeelde, een rol spelen, denkt Van Willegen.



Uw sector investeert in deze activiteit via het Productschap  Tuinbouw



Mini seminar GreenRail II

Volop kansen per spoor naar Polen

Niets staat een duurzame logistieke railverbinding tussen Nederland en Polen in de weg. Naast de milieuvoordelen, waaronder een reductie van de CO2 uitstoot en de invloed die op de productkwaliteit kan worden uitgeoefend tijdens het transport, zijn ook de prijzen vergelijkbaar of zelfs voordeliger dan het wegtransport. Dat blijkt uit het project Greenrail II, het onderzoek naar railverbindingen tussen Nederlandse exporteurs en hun Poolse klanten. De eindresultaten worden gepresenteerd op:

Woensdag 7 december 2011
van 13.00 - 15.00 uur
Terminal van Rail Service Center Rotterdam

Wilt u meer weten over het intermodale transport richting Polen en de mogelijkheden die dit kan bieden voor doortransport naar de Russische markt. Meld u dan aan via info@vgb.nl

Kijk voor meer informatie op www.greenrail.nu of neem contact op met Anton Bril via abrill@vgb.nl of telefoon 0297 380202.

Uw sector investeert in deze activiteit via het Productschap  Tuinbouw