

Special Agri & Food Logistiek Congres

AGRI & FOOD

Logistiek Congres

20 APRIL 2023 CO3 CAMPUS TERNEUZEN





VOORWOORD

Agri & Food Logistiek Congres

U leest de Agri & Food special. Deze uitgave is met zorg samengesteld om alvast een inkijkje te geven in de aankomende editie van het Agri & Food Logistiek Congres dat plaats vindt op 20 april vanuit de CO3 Campus in Terneuzen. Tijdens dit evenement gaan we met topsprekers in op slimme oplossingen in de verslogistiek. Daarnaast biedt het congres de gelegenheid om bij te praten met de sector tijdens een heerlijke lunch en een afsluitende netwerkbordel.

De verhalen in deze editie zijn onlangs verschenen in Nieuwsblad Transport en nemen u mee door actuele onderwerpen uit Agri & Food Logistieke sector.

Lees mee en ontmoet ons op het Agri & Food Logistiek Congres. Registreer via events.nt.nl/agri-en-food-logistiek-congres/aanmelden/

Tot dan!



Zoey Leigh Hendrickx
Programma & Marketing Manager
Agri & Food Logistiek Congres



FOTO: SHUTTERSTOCK, FAHRONI

INZET SEIZOENSPRODUCTEN

AH volgt voorbeeld Lidl en stopt met het invliegen van groente en fruit.

Supermarkt Albert Heijn stopt met het invliegen van onbewerkte groente en fruit. Vanaf 1 juni 2023 worden onder meer sugarsnaps, haricots verts en passiefruit alleen nog via zeecontainer- of wegtransport vervoerd.

Luchttransport is vanuit klimaatimpact geen duurzaam transportmiddel', stelt Albert Heijn in een persbericht. De supermarkt kijkt daarom zoekt daarom naar eigen zeggen continu manieren om producten van dichterbij te halen of naar 'duurzamere manieren van transport'. Henk van Harn, directeur merchandising en sourcing bij Albert Heijn, legt uit dat de omschakeling veel voeten in de aarde heeft gehad. 'We hebben ook een verantwoordelijkheid richting onze leveranciers waar we tientallen jaren mee samenwerken.' Eerder al kondigde supermarkt Lidl aan te stoppen met het invliegen van groente en fruit vanuit klimaatoverwegingen. Bij de retailer komen nu vrijwel alle producten

van de groente- en fruitafdeling van Nederlandse bodem.

Seizoensproducten

Bij Albert Heijn ligt dat percentage op ongeveer 50%. Dit aandeel moet verder groeien door bijvoorbeeld in te zetten op seizoensproducten en door gebruik te maken van nieuwe teelt- en bewaarstechnieken. De laatste jaren heeft Albert Heijn meer dan 40 miljoen producten meer uit Nederland verkocht, zoals aardbeien in het zomerseizoen of vroege Elstar-appels. Andere producten die al jaarrond uit Nederland komen zijn peren en aardappelen. Op kleine schaal test Albert Heijn momenteel teelt van Nederlandse gember, waar het gebruikelijk is dit te importeren uit China of Zuid-Amerika. ■



HELFT INVOER NU VIA BELGISCHE LUCHTHAVENS

Schiphol steeds meer buitenspel bij bloemenimport FloraHolland

Schiphol dreigt door de voorgenomen krimpplannen (-12%) van het kabinet naar jaarlijks 440.000 vliegbewegingen steeds minder belangrijk te worden voor de import van bloemen via veilingbedrijf Royal FloraHolland. Door de capaciteitsproblemen van de laatste jaren op Schiphol wordt nu al 'ongeveer de helft' van de totale bloemenimport van FloraHolland uit Oost-Afrika en Zuid-Amerika met vrachtluchten via de Belgische luchthavens van Brussel en Luik afgewikkeld, stelt logistiek projectmanager Eline van den Berg van FloraHolland.

Nog eens 10% verloopt via het Limburgse Maastricht Aachen Airport (MAA), waardoor het marktaandeel van Schiphol in de bloemenimport is geslonken naar zo'n 40%. Een verdere afname van het aantal vrachtluchten op de mainport door de krimpplannen zal dat marktaandeel verder onder druk zetten, voorziet zij.

Voorkeursluchthaven

Schiphol blijft ondanks de tanende rol als bloemendraaischijf nog wel de 'voorkeursluchthaven' voor de internationale bloemenveiling, onderstreept Van den Berg. Daarbij gaat het vooral om de gunstige strategische ligging van de luchthaven, 'op

een steenworp afstand' van de Aalsmeerse veiling, en het feit dat de luchthaven beschikt over een goed geoliede logistieke keten voor de aan-en afvoer van bloemen. 'Het zou dan ook logisch zijn dat de meeste bloemenvluchten via Schiphol binnenkomen. Dat geeft ook minder druk op het wegtransport, want die bloemen moeten uiteindelijk nog wel vanuit de Belgische luchthavens en MAA naar Aalsmeer worden getrukt.'

Dat dit niet gebeurt heeft volgens de manager verschillende redenen. Zij noemt daarbij onder meer het nijpend gebrek aan vrachtruimte gedurende de coronapandemie op Schiphol, maar ook het 'instabiele beeld' dat er rond de vrachtpositie van de nationale luchthaven bij airlines de laatste

FOTO: SHUTTERSTOCK



jaren is ontstaan. 'Dat heeft natuurlijk niet geholpen. Voor de internationale luchtvrachtmarkt is stabiliteit en perspectief op Schiphol voor de lange termijn heel belangrijk', voegt zij eraan toe.

Vrachtpool

Dat sluit ook aan op de ideeën voor een vrachtpool van Nederlandse luchtvrachtkoepel ACN op Schiphol, aldus Van de Berg. 'Daarmee stel je toch een bepaald deel van de vrachtluchten veilig. Dat kan zeker een

oplossing zijn. Is het meer, dan zou dat heel mooi zijn, maar je moet ook reëel zijn gezien de plannen van de overheid.'

Zij heeft niet de indruk dat de politiek in Den Haag met de nieuwe plannen de belangen van de vrachtsector uit het oog heeft verloren, 'maar het kan natuurlijk altijd beter.' Zij wijst ook op de grote economische belangen die op het spel staan voor de Nederlandse economie. 'Zo heeft de jaarlijkse vrachtmonitor van de belangenbehartigers ACN en Evofenedex het be-

lang van de branche, 20% van de toegevoegde waarde van Schiphol tegen 3% van het totaal aantal vluchten, inzichtelijk gemaakt. Daarnaast is de sierteelt natuurlijk de derde exportsector van Nederland en dat is mede toe te schrijven aan de luchtvrachtpositie van Schiphol.' ■

Hoe ziet de toekomst van de Nederlandse luchtvracht eruit? Kom op 13 oktober naar de Air Freight Conference in Den Haag: airfreightconference.com



PROJECT TOPSECTOR LOGISTIEK

‘Algoritmes Farm Frites verlichten workload voor planners’

Software robots die voor de planners van Farm Frites elke nacht het internet afstruinen op zoek naar stukjes informatie die real-time inzicht geven in de verschepingen. Door integratie in het Control Tower Platform worden updates automatisch verwerkt, wat de workload voor planners drastisch doet dalen. Dat is volgens Niels Agatz, wetenschappelijk directeur TKI Dinalog, een typisch voorbeeld van waar de Topsector Logistiek zich de afgelopen periode mee bezig hield.

In het project voor Farm Frites is vervolgens door onderzoekers en studenten van de Universiteit Twente een KPI Dashboard ontwikkeld om de prestatie van rederijen te monitoren en te visualiseren. Hierdoor ontstaat inzicht in probleemroutes zodat planners er rekening mee kunnen houden. Ook is een machine learning algoritme geïmplementeerd om de verwachte aankomstdatum te voorspellen op basis van historische data. Agatz: ‘De resultaten van dit project zijn openbaar. De algoritmes kunnen dus ook weer gebruikt worden in ketens van andere bedrijven.’

Resultatenboek

De Topsector Logistiek publiceerde onlangs het resultatenboek waarin enkele van de wetenschappelijke projecten uitgelicht werden, zoals die van Farm Frites. ‘Het is lastig om te benoemen welk project het meeste impact heeft gehad of nog gaat hebben. Uiteindelijk moet het totale portfolio

aan projecten bijdragen aan het concurrerend vermogen van de logistiek in Nederland’, vertelt Agatz. Een ander belangrijk onderzoeksveld van de huidige periode is voor TKI de zero emissie stadsdistributie. ‘Het gaat namelijk niet alleen om het aanschaffen van het materieel maar ook om nieuwe manieren van werken. Dat programma bekijkt hoe de hele keten mee kan worden genomen in de energietransitie. Dit zijn trajecten waar we pas op lange termijn de impact kunnen gaan zien.’

Bouwlogistiek

Toch zijn er al concrete resultaten te zien, zoals projecten en onderzoeken op het gebied van bouwlogistiek. Agatz: ‘TKI Dinalog en de Topsector Logistiek hebben onder meer gekeken naar de toepassing van control tower modellen in de bouwlogistiek. Control towers worden in de logistiek al lang gebruikt, maar nog niet veel in de bouwketens. Dus we moeten de ervaringen en lessen van control towers vertalen naar bouwlogistieke vraagstukken, zoals bij



FOTO: TKI

grootschalige binnenstedelijke bouwopgaves in zero emissie zones. Daar doen we nu onderzoek naar en we experimenteren op kleine schaal. Een principe als een bouwhub is misschien niet nieuw, maar de vraag is hoe we dat kunnen opschalen.’ Het huidige onderzoeksprogramma loopt dit jaar af, maar wat TKI nu uitzet aan onderzoek loopt nog tot eind 2026 door. ‘Daarvoor hebben we nieuwe calls uitgezet, die richten zich op vier thema’s. De eerste is Gezondheid en Zorg, daarbij kijken we hoe nieuwe vormen van zorg in de leefomgeving op een verstandige manier georganiseerd kunnen worden. Logistiek

en Veiligheid richt zich op de logistiek van veiligheidsdiensten en de veiligheid van logistieke stromen in de context van calamiteiten en het voorkomen van illegale handel. Bouwlogistiek onderzoekt hoe we nieuwe en slimme vormen van schone en emissiearme bouwlogistiek kunnen organiseren. Het vierde thema gaat over ‘Duurzame en veerkrachtige samenleving door slimme logistiek’ en bekijkt de aansturing en betrouwbaarheid van ketens door inzet van nieuwe – digitale – technologie’, kondigt Agatz aan. ‘We roepen nu onderzoekers en consortia op om zich te melden bij ons met onder-

zoeksvoorstellen die binnen die vier thema’s vallen. Ook helpen we om partijen bij elkaar te brengen. De samenwerking die we in Nederland hebben tussen het bedrijfsleven en kennisinstellingen is behoorlijk uniek. Zij komen samen tot onderzoeksvoorstellen, waarbij er altijd cofinanciering van de betrokken ondernemingen is. Daardoor kunnen we de onderzoeksagenda afstemmen op datgene wat het bedrijfsleven nodig heeft, zij investeren immers ook mee. Als die afstemming er niet is, loop je het risico dat de wetenschap zich niet richt op belangrijke vragen uit de praktijk.’ ■



FOTO: SHUTTERSTOCK/BUREAU OMA

PRODUCTEN PER SCHIP EN VAN EIGEN BODEM

Lidl stopt met invliegen groente en fruit

Supermarktconcern Lidl stopt in Nederland met het invliegen van groente en fruit. De prijsvechter wil de impact op het klimaat verminderen en zet daarom naar eigen zeggen als eerste grote landelijke supermarkt in Nederland deze stap.

Producten die van elders werden ingevlogen, zijn volgens een woordvoerder bijvoorbeeld peulvruchten, sperziebonen en aspergetips. Deze zullen straks nog wel bij Lidl beschikbaar zijn, maar worden dan bijvoorbeeld per boot naar Nederland getransporteerd. Momenteel wordt nog gekeken naar andere manieren van transport. Lidl bevestigt dat pas vanaf maart 2023 het transport per vliegtuig daadwerkelijk stopt, omdat er nu nog contracten met vervoerders lopen.

De zegsvrouw van Lidl benadrukt dat klanten nauwelijks iets van de verandering zullen merken. Bij Lidl komen,

afhankelijk van het seizoen, bijna alle producten van de groente- en fruit afdeling van Nederlandse bodem, zo legt het concern uit. De keten heeft in Nederland zo'n 440 filialen.

Impact

Ook in Oostenrijk en Zweden is Lidl voornemens 'dit jaar' te stoppen met invliegen van voedsel vanwege de impact van luchtvracht op het klimaat en vanwege het aandeel van het fruit dat na transport niet meer verkocht kon worden. 'In combinatie met transportemissies is dit bepalend geweest voor de beslissing van Lidl Zweden', laat het concern weten. In Zweden werden alleen de honingmango's nog per vliegtuig vervoerd, andere producten kwa-

men al per spoor of water.

De persvoorlichting geeft geen antwoord op de vraag of in andere landen waar de keten is gevestigd nog steeds groente en fruit wordt ingevlogen.

Lidl gaat er prat op de 'duurzaamste supermarkt van Nederland' te zijn. In juli 2021 werd een CO₂- en energie-neutrale winkellocatie geopend in Almere. Energie voor het filiaal wordt opgewekt met zo'n 1500 zonnepanelen. In Almere staat ook het duurzaamste distributiecentrum van Lidl, en pand van 54.000 vierkante meter met 7.000 panelen op het dak.

Lidl is in Nederland een discountsupermarkt. Samen met Aldi heeft het concern een marktaandeel van 16,3%. ■



AGRI & FOOD LOGISTIEK CONGRES

‘Verslogistiek moet vertragen om duurzaam te worden’

Om het transport van versproducten te verduurzamen moet het vooral langzamer gaan. Met meer tijdspeling kunnen producten bijvoorbeeld met een andere modaliteit worden vervoerd of ladingen in het wegvervoer worden samengevoegd. Voor retailers en ook voor de consument moet dan wel transparant zijn waaróm een versproduct langer onderweg is.

Dat is een van de conclusies van het Agri en Food Logistiek Congres 2022 in Breda. Het congres werd gelijktijdig met de beurs Multi-modaal gehouden op 22 april. Het economisch belang van versketens voor Nederland is groot, het maatschappelijk belang van verduurzaming van het vervoer is misschien nog wel groter. De centrale vraag op het congres was hoe het transport zowel vers en snel kan als duurzaam.

Uitersten

Snelheid en duurzaamheid lijken twee uitersten die maar moeilijk bij elkaar in de buurt te brengen zijn. Sander de Leeuw, professor in Supply Chain Management in Wageningen, vat de problematiek samen. ‘Er gebeurt nu van alles. Er woedt een oorlog, er is een chauffeurstekort, de energieprijzen stijgen, retailers wensen hun producten terecht of onterecht zo snel mogelijk in de schappen te hebben liggen, en tegelijkertijd zijn er de overheidseisen

rondom verduurzaming.’

Om tot oplossingen te komen is samenwerking in de sector noodzaak. Dat concludeert hij aan de hand van de presentaties en interviews van de middag. Door ladingen samen te voegen hoeven er simpelweg minder wagens de weg op. ‘Langzamer transport gaat helpen om een verduurzamingsslag te maken.’

Haal de snelheid eruit

Paul Bleumink van Buck Consultancy pleit er in zijn sessie voor om de snelheid uit de versketen te halen door af te stappen van het wegvervoer. ‘De verduurzaming van wegtransport gaat te langzaam, bovendien is er te weinig netcapaciteit om het wegvervoer te elektrificeren’, redeneert hij. De modal shift biedt uitkomst, er moet meer per spoor en binnenvaart. ‘Om dat mogelijk te maken zijn forse investeringen nodig en samenwerkingen tussen allerlei logistieke partijen.’ Wie dat gaat betalen? ‘Overheid en bedrijfsleven samen.’

Als versproducten langer onderweg zijn, is er ook ander vervoer nodig, bijvoorbeeld meer via reeferers. In de sessie van Anne Sa-

ris van Port of Rotterdam wordt duidelijk hoe hier in de haven aan wordt gewerkt. Saris is manager agrofood en distributie. In Rotterdam wordt gebouwd aan een food hub, onder meer sapproducent Innocent is hier te vinden. De hub ligt rondom een kade waar juist schepen met reeferers terecht kunnen. ‘Om de producten vervolgens verder te vervoeren zijn in Rotterdam meerdere modaliteiten aanwezig. Intermodale connecties zijn de sleutel voor een duurzame en toekomstbestendige keten’, zegt ze.

Druk vanuit de supermarkten

Dirk Desoete is operations manager bij Northfreeze, een specialist in transport van gekoelde en bevroren versproducten. Uit zijn sessie blijkt dat die stap naar transparantie nog niet zo snel gezet is. Northfreeze levert onder meer aan supermarkten. Desoete legt uit dat supermarkten veel druk neerleggen bij transporteurs om zo snel mogelijk te leveren. Staat een lading gepland voor 22:00 uur en is de chauffeur te laat? Dan volgt een boete.

Prof.dr.ir. Sander de Leeuw

Operations Research & Logistics group / Wageningen University



FOTO: NT

Professor De Leeuw benadrukt dat uit onderzoek blijkt dat de consument vatbaarder is voor goedkope producten dan voor snel geleverde producten. ‘Hoe kunnen we de klant triggeren om voor langere leverings tijden te kiezen?’ De oplossing ligt volgens hem in het transparant maken van de transportkeuzes. ‘Maak het zichtbaar, leg het uit. En zoek daarin samenwerking met de retailers, bijvoorbeeld door op verpakkingen informatie te geven.’

Dicht bij elkaar

Toch lijkt meer samenwerking volgens de meeste sprekers een manier te zijn om te komen tot duurzamere transportoplossingen. Pieter Lok is manager van het Hines Fresh Park in Venlo, waar zo’n 100 bedrijven in de verssector bij elkaar te vinden zijn. Venlo heeft meerdere modaliteiten (spoor, luchtvracht, water) in de buurt en bovendien is de plaats centraal gelegen om

een grote groep consumenten te bereiken. ‘Juist door fysiek dicht bij elkaar te liggen, zijn faciliteiten te delen en ontstaan er nieuwe samenwerkingen’, meent hij. Digitalisering kan ook een rol spelen in zowel de tijdsdruk van transport als het duurzaamheidsvraagstuk. Saris legt uit wat er mogelijk is in de haven. ‘Doordat inzichtelijk is wat de locatie, inhoud, temperatuur en bestemming van een container is, zijn er andere transportkeuzes te maken van alleen via de weg.’

Krimp

De Leeuw ziet een oplossing in het anders inrichten van de transportketens. ‘Als we naar meer lokale productie gaan, of naar lokale bewerking van producten, is er minder transport nodig.’ Hij haalt een voorbeeld aan van het transport van suikerbieten. Door niet de bieten te vervoeren, maar de suiker die hiervan kan worden ge-

maakt, is een stuk minder vervoer nodig. De verandering in de keten zit weliswaar niet in de transporthoek, maar de impact is groot. De Leeuw verwacht dat onder invloed van andere voedingskeuzes van de consument de transportketen mee moet veranderen. Hij beaamt dat het soms simpelweg betekent dat er minder te vervoeren valt en dat de transportsector op termijn wellicht moet krimpen. De grootste uitdaging voor de verslogistiek ligt wellicht in het bereikbaar maken van duurzame logistiek voor een grote groep mensen – want duurzaam betekent in het huidige landschap vaak nog dat het kostbaarder is. ‘Maar daar is wel begrip voor’, meent De Leeuw. ‘De biologische spekkjes zijn duurder dan de reguliere en de consument snapt dat. Opnieuw: leg uit waarom, dat een product van ver komt of dat het per spoor is vervoerd.’ Een eco-score op versproducten is zo gek nog niet. ■

AGRI & FOOD

Logistiek Congres

20 APRIL 2023 CO3 CAMPUS TERNEUZEN

AGRI & FOOD LOGISTIEK CONGRES

Op **20 april** is het zover: het Agri & Food Logistiek Congres. Georganiseerd vanuit de CO₃ Campus in Terneuzen. Met topsprekers uit de sector gaan we in op **slimme oplossingen in verslogistiek**.

INSPIRATIESESSIES

Na een heerlijke lunch starten we het inhoudelijke middagprogramma om 13:00 uur. Waar we door middel van panelgesprekken, 1-op-1 interviews en stellingen ingaan op de actualiteiten, knelpunten en innovaties in de sector. Met onder meer:


- Bierboten en biertanktrucks: de groene keten van Heineken
- Hoe Dachser in één klap de grootste speler is in de Nederlandse koel- en vrieslogistiek
- Niet snel, wel supervers: spoor als duurzame oplossing in verslogistiek
- Trucks van Renewi rijden nu op vruchtensappen

Dat wilt u toch niet missen? Wees er snel bij en schrijf u in via de website.

events.nt.nl/agri-en-food-logistiek-congres

TOT DAN!

 donderdag 20 april 2023

 12:00 - 18:00

 CO₃ Campus Terneuzen