

Diepte-interview Annual Outlook hinterland: GroentenFruit Huis

Met : GroentenFruit Huis
Datum : 14/03/2018, 15:00 uur
Locatie : Zoetermeer
Aanwezig : Peter Verbaas (GroentenFruit Huis)
Eelco den Boer (CE Delft), Paul van de Lande (TNO)

TNO en CE Delft lichten kort de Outlook toe, de eerste resultaten en het doel van de verdiepings-interviews. De belangrijkste gespreksonderwerpen (uitdagingen, onzekerheden, 'hete aardappels') zijn:

- De ontwikkeling van de vers-stromen: rol van de havens, modaliteiten en routes.
- Veranderende consumptie- en productiepatronen en de gevolgen voor de logistiek.
- De beschikbaarheid en duurzaamheid van biobrandstoffen.
- Nieuwe technologische ontwikkelingen, circulaire economie.

Tijdens het gesprek kwamen de volgende zaken naar voren:

- De sterke positie van Nederland in de import- en exportstromen van AGF is te danken aan de combinatie van grote import- en exportstromen via de haven en grote lokale productie. Hierdoor kunnen klanten (retail) in Europa snel en volledig beleverd worden.
- De consumptie van groenten en fruit zal, als de gezondheidstrends toenemen, nog sterk kunnen stijgen in de komende decennia. De mensen eten nog steeds te weinig groenten en fruit, een verdubbeling van de consumptie is qua gezondheid aanbevolen.
- Biobrandstoffen moeten worden gezien als een 'sneller paard' (in tegenstelling tot een nieuwe uitvinding). Dit is geen goede optie omdat er sterke (prijs)concurrentie met voedsel is op de wereld en er straks 10 miljard monden gevoed moeten worden.
- Local sourcing is een deel van de oplossing. Het is vanuit logistiek en duurzaamheidsoogpunt niet logisch dat we tomaten naar Duitsland sturen en dat wij ananas en avocado importeren. Een Nederlandse kas kan produceren zonder gasgebruik. Het is dus mogelijk om dat hier duurzaam te doen.
- Het spoor wordt nog nauwelijks gebruikt door het segment vers. Dat komt door de te beperkte fijnmazigheid en een te beperkt aanbod van diensten. Het gebrek aan een goede achterlandvisie voor spoor en binnenvaart in Rotterdam is hierbij een probleem. De haven van Rotterdam verliest zijn positie als draaischijf voor vers. Er moet serieus werk geleverd worden om de congestie in de haven op te lossen.
- Er is eigenlijk een Deltaplan nodig om het potentieel voor duurzamer transport te benutten, waarbij een 'achterlandbedrijf' als initiatiefnemer en risicodrager zou kunnen worden aangesteld. Momenteel gaat er lading naar het buitenland, om daar op de trein te gaan. Als het aanbod verbetert (frequentie, snelheid, reeferaansluitingen) is een modal shift mogelijk, maar het potentieel is niet heel groot.
- De zijderoute is nu geen optie voor export omdat het te lang duurt voor veel producten (16-20 dagen is te lang voor een tomaat of paprika), terwijl die producten die daar tegen kunnen ook per deepsea kunnen worden vervoerd.
- Door de circulaire economie komen er meer verkeersbewegingen, voor de internationale stromen zal dit geen grote impact hebben. Voedselverspilling is wel een issue, maar dit speelt vooral aan het begin van de keten (in bijv. Afrika) en bij de consument.
- Optimalisatie door ICT gebruik (open platform) is de grootste besparingsoptie.
- Het toenemende denken in hokjes (handelsbarrières) is een probleem voor de sector. Er is meer samenwerking nodig.