

Vitale potplanten in lange (multi-modale) distributieketens

Auteur(s)
H.A.M. Boerrigter

Rapport nr.

Colofon

Titel	Vitale potplanten in lange (multi-modale) distributieketens
Auteur(s)	H.A.M. Boerrigter
AFSG nummer	AFSG nummer
ISBN-nummer	ISBN nummer
Publicatiedatum	Publicatiedatum
Vertrouwelijk	Nee
OPD-code	OPD-code
Goedgekeurd door	H. Peppelenbos

Agrotechnology and Food Sciences Group
P.O. Box 17
NL-6700 AA Wageningen
Tel: +31 (0)317 475 024
E-mail: info.afsg@wur.nl
Internet: www.afsg.wur.nl

© Agrotechnology and Food Innovations b.v.

Alle rechten voorbehouden. Niets uit deze uitgave mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand of openbaar gemaakt in enige vorm of op enige wijze, hetzij elektronisch, hetzij mechanisch, door fotokopieën, opnamen of enige andere manier, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de uitgever. De uitgever aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele fouten of onvolkomenheden.

All rights reserved. No part of this publication may be reproduced, stored in a retrieval system of any nature, or transmitted, in any form or by any means, electronic, mechanical, photocopying, recording or otherwise, without the prior permission of the publisher. The publisher does not accept any liability for inaccuracies in this report.



Het kwaliteitsmanagementsysteem van Agrotechnology and Food Innovations b.v. is gecertificeerd door SGS International Certification Services EESV op basis van ISO 9001:2000.

Inhoudsopgave

1 Inleiding	4
2 Doel	5
3 Methoden	6
4 Resultaten	7
4.1 De aanvoerketen.	7
4.1.1 Conclusies aanvoerketen	12
4.2 De exportketen	13
4.2.1 Conclusies exportketen	16
5 Algemene conclusies	17

1 Inleiding

Zowel in de potplantenvoorzieningsketen als in de logistiek zijn verschuivingen gaande. Steeds meer worden in zuidelijke landen (Centraal Amerika, Verre Oosten) zogenaamde “pre-finished products” geproduceerd. Na (zeecontainer)vervoer naar Nederland worden deze planten in Nederlandse kassen verder geteeld tot ze aan de gestelde specifieke markteisen voldoen (waardetoevoeging). Deze werkwijze levert (kosten)voordelen op voor alle betrokken ketendeelnemers en is bovendien duurzaam door de verkorte teeltperiode.

Uit korte gesprekken met o.a. veiling FloraHolland, enkele telers, handelsbedrijven, transporteurs en andere techniekleveranciers, volgend op AFSG presentaties in bijeenkomsten, werd gesteld dat de sterke volumegroei te vaak gepaard gaat met onacceptabel kwaliteitsverlies (bladval, knopval, bloemval, gele bladen, vitaliteitsverlies, rot e.d.). Ook vermoedt men dat de herstelperiode na transport veel korter kan zijn als tijdens of voor transport de planten de juiste condities en/of de juiste voor- of teeltbehandelingen ondergaan. Doordat de duur van deze herstelperiode onvoorspelbaar is, wordt de planning op Nederlandse teeltbedrijven bemoeilijkt.

Een beperkte screening van literatuurbronnen laat zien dat er een grote kennisleemte is ten aanzien van specifieke transportcondities en behandelingen voor allerlei soorten potplanten. Wel beschikbare gegevens zijn veelal verouderd en missen de effecten van relatief nieuwe transporttechnieken als: CA, MA, 1-mcp, led-licht ed. (lit.1: Sprenger) of ontberen gegevens van langdurige transporten.

De betrokken ketenactoren hebben door de verschuivingen naar halfgerede producten behoefte aan meer praktische (product)kennis. De ketenperformance moet daarmee worden verbeterd. Deze kennis is niet alleen waardevol voor de importketens, maar is ook nodig om beter aan te kunnen haken bij allerlei zojuist gestarte logistieke initiatieven. Dit zijn projecten die ondersteund worden door het Productschap Tuinbouw en zich richten op multimodale vervoersopties vanuit Nederland (zoals Freshcorridor¹, CoCoS² en Florilog). Voor de relatief volumineuze potplanten kan terugdringing van truckvervoer binnen Europa van groot belang zijn. Belangrijke randvoorwaarde hierbij is dat de kwaliteit bij meer langdurige transportvormen als trein, binnenvaartschip en/of het benutten van hubs in het achterland wel gewaarborgd moet zijn. De vergroting van de afstand tot de markt (Oost-Europa) vanuit Nederland is eveneens een argument voor kennisverbreding voor potplantentransport.

¹ Project rondom mainport Rotterdam, waar meerdere bedrijven/partijen multimodale vervoersoplossingen (trein- en binnenvaart) ontwikkelen naar het achterland.

² Project in regio Aalsmeer (VGB, FloraHolland, WUR) om zeetransportmogelijkheden van snijbloemen verder te ontwikkelen.

2 Doel

Het doel van deze inventariserende studie is om vast te stellen

- o of bedrijven inderdaad problemen ondervinden bij de distributie van potplanten
- o wat de aard van deze problemen is
- o bij welke productsoorten en distributiekkanalen dit aan de orde is.

Tevens wordt gevraagd of men verder onderzoek naar verbetering van de distributiecondities voor potplanten noodzakelijk/gewenst acht en in welke mate de bedrijven in dat eventuele onderzoek willen participeren.

3 Methoden

De inventarisatie is uitgevoerd door middel van gesprekken met directeuren of (kwaliteits)managers van gezichtsbepalende bedrijven, die opereren in de hier bedoelde handelsstroom. Door het interviewen van deze sleutelfunctionarissen werd een goed beeld van de problematiek geschetst. De bezochte bedrijven en personen waren bovendien een goede afspiegeling van de sector. Een redelijke hoeveelheid “captains of industry” zijn bevraagd was de heersende opvatting.

Het beoogde gebruik van een logistieke tool (Foodprint) om logistieke grondvormen, informatiestromen en fysieke goederenstroom in detail in kaart te brengen bleek te hoog gegrepen en kon binnen de beschikbare tijd van de geïnterviewden niet worden toegepast.

Bedrijven gaven aan liever niet letterlijk geciteerd te willen worden in de rapportage. Dat zou bevestiging van teksten vooraf vereisen. Omwille van eenvoud en doelmatigheid is afgesproken dat niet te doen: wel gingen allen akkoord met het vermelden van namen in de lijst van geïnterviewde bedrijven.

Alle gesprekken zijn gevoerd door H. Boerrigter van AFSG, deskundige op het gebied van container transporten van bederfelijke producten, inclusief bloemen en planten.

4 Resultaten

Tijdens de eerste gesprekken bleek dat er 2 ketentypes onderscheiden moeten worden. Deze ketens vertonen weinig overeenkomsten. De eerste keten is de (qua volume) sterk groeiende aanvoerketen van gereed en half gereed product naar de Nederlandse teler, veiling en handel (i.v.m. een dominante draaischijffunctie van Nederland). De tweede keten is de Europese exportketen vanuit Nederland, die steeds langer dreigt te worden door groei van de Oost-Europese markt. Gesteld wordt dat deze ketens een eigen afzonderlijke problematiek kennen v.w.b. de sourcing, de transportomstandigheden, de bijbehorende logistiek, de kwaliteitsopvattingen en de in die keten optredende kwaliteitsproblemen. In de exportketen zien we bovendien een geheel ander plantenassortiment in een lading dan in de aanvoerketen. De exportketenlading kenmerkt zich door een relatief groot aandeel bloeiende planten, evt. perkplanten en seizoensplanten als Poinsettia. Bloeiende planten in de aanvoerketen komen sporadisch voor. In de exportketen wordt een afstand van 800 km als een uiterste (veilige) transportafstand gezien. Om Nederlands product met goede kwaliteitsgarantie (ver) voorbij die afstand te vervoeren is noodzakelijk om de slag met lokaal geteeld product aan te kunnen gaan. In dit verslag zullen daarom deze beide ketentypes los van elkaar worden behandeld. We beschrijven achtereenvolgens de aanvoerketen en de exportketen.

4.1 De aanvoerketen.

Bedrijven en personen

Met de volgende “aanvoerketen” bedrijven en personen werden gesprekken gevoerd. Er is gesproken met: 3 handelsbedrijven, 2 telers en met 2 representanten van de importafdeling van veiling FloraHolland.

Deze waren:

1. Oriëntal Group: H. Treurniet en D. Erkens (inkoper en teeltverantwoordelijke)
2. Van den Akker: C. van den Akker (directeur)
3. Las Palmas: B. van Alderden (directeur)
4. Importafdeling FloraHolland: M. Vooren, R. Smits (areamanagers Midden- en Zuid-Amerika).

Daarnaast is er contact geweest via telefoon en email met de kwekerijen Sjaloom (W. van der Voort - directeur) en Reijm-Nieuwerkerk (P-J Reijm - directeur).

Bedrijven benadrukken dat men niet de indruk wil wekken, dat er alleen maar problemen zijn en men nauwelijks een acceptabele kwaliteit ontvangt/verhandelt. Veel gaat gewoon goed, maar de missers, die vooral in specifieke periodes voorkomen (m.n. in het natte seizoen) veroorzaken veel consternatie, nazorg, claims, een te lange niet planbare herstelperiode, declassering e.d. Door deze missers moet men soms klanten teleurstellen of elders bijkopen, omdat men niet aan afspraken kan voldoen.

De productie

Er is een trend gaande dat een steeds groter volume half- en gereed product (jargon: (pre)finished products) i.p.v. startmateriaal vanuit de diverse productielanden naar Nederland komt en de verwachting is dat dit volume nog zal toenemen. Dit wordt door iedereen bevestigd. Landen, waarvoor dit met name geldt zijn: Costa Rica, Honduras, Guatemala, Israel en China.

De aard van de productiefarms in de diverse landen varieert sterk v.w.b. de omvang, het gebruikte startmateriaal, de faciliteiten en de teeltdeskundigheid. Nederlandse exploitatie van farms, bedoeld voor de eigen handel is een bedrijfsvorm die ook actueel is. Afhankelijk van de locatie, het product en de teler wordt de teelt in meer of mindere mate beschermd uitgevoerd (van open teelt tot plastic kassen). Veel meer dan in Nederlandse (gestookte en belichte) kassen heeft daardoor het klimaat (weer- en seizoen) invloed op de uiteindelijke geleverde productkwaliteit.

Alle handelsbedrijven hebben goede, langjarige cont(r)acten met specifieke en geselecteerde leveranciers. Door deze goede en intensieve contacten tussen producenten, handel en de logistieke service providers kunnen bedrijven snel en marktgericht innoveren, kwaliteitsslagen maken, proefzendingen verzorgen e.d.. Dit wordt als een van de belangrijkste succesfactoren gezien voor inbedding van een eventueel onderzoek naar optimalisatie van transportcondities in deze keten. Productiefarms kunnen, aangestuurd door de bedrijven en onderzoekers, gewenste testbehandelingen en -variëaties uitvoeren en via regulier transport naar Nederland versturen. Dit is een belangrijke randvoorwaarde voor praktisch onderzoek; hierdoor kan zowel bij aankomst als na ketensimulaties naar de aankomstkwaliteit en de verdere kwaliteitsontwikkeling gekeken worden.

Behandelingen tussen teelt en transport

Planten worden niet afgehard voor transport. De bedrijven realiseren zich dat dit een goede maatregel zou zijn om transportschade c.q. donkerstress te voorkomen. Het wordt echter om meerdere redenen onuitvoerbaar geacht om te eisen of te regelen dat er wel een afhardingsfase voor de oogst en een goede planning daarvan wordt ingelast. Dit heeft ook te maken met lokale situaties. Planten worden dus vanuit vaak vochtige en warme teeltomstandigheden, samen met zeer hoge lichtintensiteiten in een periode van enkele dagen transportklaar gemaakt. De abrupte overgang van het tropische klimaat naar een langdurige relatief koude en vooral donkerperiode wordt als een onvermijdbare realiteit gezien.

De zee-transportfase

Planten worden in (verschillende) op maat gemaakte ladingdragers geplaatst: houten, dan wel stalen rekken, CCC karren, eigen systemen etc. en vervolgens naar diverse Europese havens verscheept (m.n. Rotterdam). Ook los in containers geladen (geen verpakking) wordt wel toegepast. Het voordeel van deze laatste laadmethode is 30% meer lading; het nadeel meer kwaliteitsrisico's en meer handling bij aankomst.

Kenmerk van alle ladingen is de zeer hoge verpakkingsdichtheid. Deze wordt toegepast om de relatief hoge transportkosten binnen de perken te houden. Zeer compact beladen en stapelen heeft wel tot gevolg dat er een vochtgradiënt optreedt vanaf de kern van de gebruikte ladingdrager richting de buitenkant van de stapels. Daardoor kunnen binnenste planten te nat zijn/blijven en de buitenste eventueel te droog worden. Beide situaties zijn niet optimaal.

De bedrijven hebben in de afgelopen jaren veel geëxperimenteerd met luchtverversingsinstellingen om vochtproblemen beter onder de knie te krijgen, maar geven tegelijkertijd aan er niet zeker van te zijn wat de impact is van meer of minder ventilatie (luchtverversing) in bepaalde (regen)periodes en regio's. Dit is nooit systematisch bekeken.

De transportduur

Vanuit Midden-Amerika naar Europa is de transportduur ca. 14 dagen. Transport vanuit het Verre Oosten duurt langer en kan 20 tot 30 dagen duren. Niet alle rederijen bieden dezelfde service. Het aanbod aan lijndiensten kan op de diverse websites eenvoudig worden opgezocht. Door het grote aantal, het regelmatig veranderen van deze lijnen en de services is het weinig zinvol om in dit verslag een actueel en goed overzicht te produceren. Handelsbedrijven zoeken eerst naar de kortst mogelijke verbinding (qua tijd); in tweede instantie wordt ook bekeken wat de service, de kosten en de deskundigheid is van de in de regio opererende "shipping line" met dit specifieke product om te bepalen wie de transportopdracht krijgt. Beschikbaarheid van Reefer (koel) containers op de juiste tijd en op de goede plaats is een knelpunt in sommige gebieden en is een belangrijke logistieke factor.

De huidige crisis in de transportwereld kan hierin lucht brengen maar kan tevens juist oorzaak zijn van verdere stagnaties: koelcontainers zullen weliswaar meer en gemakkelijker beschikbaar zijn, maar onrendabele lijnen worden door rederijen snel aangepast, vertraagd of soms zelfs opgebeven. Voor landen met grote volumes fruitexport (m.n. bananen) speelt dit vrijwel niet. (HB)

Speciale containertechnologie, zoals CA, MA of RH-control ed, is niet bij alle transporteurs voorhanden. Als het er wel is zijn er grote verschillen in technische kwaliteit. Toch speelt dit nu geen rol in deze keten: bijzondere technologieën worden momenteel bij potplantentransport niet toegepast. Men weet namelijk niet of deze relatief dure transportoptie (1500 \$ extra) toegevoegde waarde kan bieden. Bovendien is er vaak sprake van een menglading: verschillende soorten planten worden in een container samen geladen.

NB: uit (vaak sterk gedateerde) literatuur komt het beeld naar voren dat soorten een eigen CA optimum kennen: sommige soorten zijn CO₂ tolerant, anderen ondervinden van hogere CO₂-concentraties juist schade. Bij mengladingen is dit dus een probleem (HB).

De producten

Een uitgebreide opgave en rangorde van producten met de meeste problemen werd nog niet gegeven. De reden hiervoor is dat er op dit punt terughoudendheid was bij de geïnterviewden om al in zo'n eerste oriënterend gesprek met een buitenstaander, die ook nog met de concurrent gaat praten, al heel expliciet te zijn (i.v.m. bedrijfsbelangen). Uitzondering hierop vormt de Areca palm; deze plant wordt door allen zeer problematisch genoemd. Ook bij diverse Bonzai types is er ruimte voor verbetering. Andere soorten met problemen die vaker genoemd werden zijn: *Dracaena* (*Marginata* en *Deremensis*), *Rubellini*, *Ficus B.* en *Yucca*. Ook *Phalaenopsis* kan interessant zijn om als (pre)finished product te transporteren.

De doelstelling van een onderzoeksproject moet volgens de bedrijven zich dan ook vooral richten op het verminderen van risico's op transportschade c.q. uitval, te beginnen met de meest gevoelige soorten. Als deze planten na een verbeterd of een geoptimaliseerd transport een kortere herstelperiode nodig hebben dan bij de huidige werkwijze het geval is, dan is zo'n protocol waarschijnlijk voor alle, dus ook voor de sterkere planten interessant. De categorie planten met minimale directe transportschade en uitval kan dan ook profiteren van zo'n transportprotocol. De ultieme droom is dat men gereed product geheel zonder herstelperiode direct zou kunnen doorvoeren naar de klant. Dit wordt vooralsnog als weinig realistisch gezien.

Kwaliteitsproblemen

De meeste planten in deze aanvoerketen zijn groene planten (geen bloemen of –knoppen). De in hoofdzaak optredende problemen voor deze categorie zijn bederfproblemen c.q. rotverschijnselen. Het vaststellen welk organisme de problemen veroorzaakte is wel eens geprobeerd (determinatie door PD); echter omdat hier meestal sprake is van secundair bederf levert kennis van het gevonden bederfor organisme geen oplossingsroute op. Verondersteld wordt dat het meeste bederf veroorzaakt wordt door *Botrytis*. In welke fase (pre- of post-harvest, transport, nabewaring) bestrijding daarvan het meest effectief is, is onbekend. Bekend is wel dat zwakke planten veel vatbaarder zijn voor dit type infecties. De kwaliteit van het wortelstelsel wordt direct hieraan gekoppeld en wordt zeer belangrijk gevonden.

Ethyleengerelateerde problemen (vergeling, bladval, knopval) worden m.u.v. Bonzai niet gezien als meest prioritaire aandachtspunt. Wel is men benieuwd of secundair bederf door donkerstress/ethyleen versterkt wordt en verlaging van ethyleengevoeligheid daar (indirect) een gunstig effect op heeft.

Bonzai verliest blad tijdens en direct na het transport in allerlei gradaties: niet, deels, volledig of zelfs uitgesteld. Dit laatste fenomeen veroorzaakt de meeste problemen: bij aankomst zijn de planten relatief goed, maar na enkele weken kan plotselinge volledige bladval optreden en moet een volledige tweede herstelperiode worden ingelast. Dat dit allerlei problemen in teelt en handel veroorzaakt is evident

NB: verlaging van ethyleengevoeligheid kan met STS, Ethylbloc, CO₂ (CA), temperatuur, planthormonen en licht of combinaties van deze. (HB)

Men wil dus voor de meeste gevoelige planten eerst uitgezocht zien hoe de totale vochtsituatie in de keten goed beheerst kan worden. Geopperde ideeën/vragen waren: wel/niet veel vocht meegeven, verdamping tijdens transport laag/hoog bijv. door met folies of sleeves te werken, ventilatie van containers optimaliseren, RH-control zinvol? e.d.

Met vallen en opstaan heeft men in de loop van de jaren steeds beter geleerd wat de beste instelling van de Reefer container moet zijn, waarbij soms rekening gehouden wordt met lokale klimaatverschijnselen. Ook laat men zich wel adviseren door rederijen die ervaring hebben met het transporteren van dit product. Echter al deze (waardevolle) bedrijfskennis is niet op systematische wijze verkregen en is niet gedocumenteerd. Het systematisch nagaan of de huidige werkwijze wel de beste is wordt dan ook zeer belangrijk gevonden.

De optie dat men in moderne Reefer containers i.p.v. een vaste temperatuur ook temperatuurprogramma's kan instellen is bij de bedrijven niet bekend en het geopperde idee om tijdens transport planten stapsgewijs naar lagere dan gebruikelijke transporttemperatuur te brengen (adaptatie) om op die wijze bederf en ethyleeneffecten te remmen wordt als een zeer interessant en in ieder geval haalbaar idee betiteld (HB).

Ondersteund wordt ook de gedachte om nieuwe technologie, ook al is die economisch nog niet rendabel, te testen op eventuele toegevoegde waarde. Dit geldt vooral voor toepassing van licht tijdens transport. Door de hoge lading- en pakkingdichtheid in de huidige situatie kan (LED)licht tijdens transport niet op alle planten(groene delen) schijnen en lijkt deze applicatie vooral daardoor beperkte mogelijkheden te bieden. Echter meer kennis van de uitwerking van transportlicht (geen groeilicht!!) op plantkwaliteit ook met gedeeltelijk beschonen bladoppervlak is gewenst. Met deze kennis kunnen daarna adequate lichtsystemen ontwikkeld worden.

Participatie in onderzoeksproject

Alle benaderde bedrijven vinden deze verkenning een goed initiatief. Allen hebben dan ook toegezegd de ontwikkeling van een onderzoeksproject te willen steunen en tevens toegezegd in principe, in natura te willen bijdragen aan zo'n onderzoeksproject. Meefinancieren is voor de bedrijven geen optie in een openbaar en gezamenlijk PT-project. Men betaalt immers vakheffing en niet deelnemers krijgen ook zicht op de resultaten.

Als mogelijke bijdrage werd genoemd: het leveren van geormerkte planten voor laboratoriumproeven; het bij reguliere zendingen mee laten sturen van planten die op verschillende wijze verpakt of (voor)behandeld zijn, het meten van condities tijdens transport, het mede beoordelen van kwaliteit, het verder op/afkweken van behandelde partijen etc.

Bedrijven willen allen participeren in een onderzoeksbegeleidingscommissie om het onderzoek de juiste pragmatische richting te geven, de voortgang te controleren, maar willen ook al direct

tijdens de uitvoering de resultaten ontvangen/benutten om een informatievoorsprong t.o.v. niet-deelnemers te hebben.

Deze toezeggingen worden in bepaalde gevallen afhankelijk gemaakt van het definitieve werkplan en de andere partijen die aan tafel komen. Soms zijn onderlinge verhoudingen daarin blokkerend.

Ook werd gesteld dat het introduceren/uitvoeren van onderzoek bij en met producenten niet alleen tot betere ketensamenwerking leidt, maar onderzoek ook een goed vehikel kan zijn voor betere handelsrelaties.

4.1.1 *Conclusies aanvoerketen*

- Het volume van per zeecontainer aangevoerde half- en gereede potplanten naar Nederland neemt toe.
- Bedrijven constateren te vaak kwaliteitsproblemen en uitval. Dit betreft vooral bepaalde producten, herkomsten en seizoenen. Het totale beeld is dat men meestal wel een goede kwaliteit ziet arriveren. Overzeese producenten werken vaak al jarenlang goed samen met de handel.
- De meest voorkomende problemen betreffen bederfproblemen: rot!
- De benaderde bedrijven hebben allemaal behoefte aan meer kennis ten aanzien van optimale transportcondities voor (de meest gevoelige) maar wel economisch belangrijke potplanten.
- Een onderzoek moet gericht zijn op het verminderen van transportrisico's in lange zeetransportketens (15-30dgn.). Een tweede doelstelling is het verkorten van de teelt- of herstelperiode in Nederland na transport.
- Het bereiken van deze doelen kan naar de mening van de deelnemers het beste bereikt worden door het beter beheersen van de vochtsituatie in de aanvoerketen.
- Het verkennen van de optie om tijdens transport planten stapsgewijs naar lagere dan gebruikelijke transporttemperatuur te brengen (adaptatie) om op die wijze bederf en ethyleneeffecten te remmen wordt als een zeer interessant idee betiteld.
- Het testen van nieuwe, niet toegepaste technologie in de huidige keten, om daar de waarde van te kunnen beoordelen, wordt als innovatief gezien: testen van CA, MAP, Ethylbloc, lichtsystemen, temperatuursprogramma's, rv-regeling, luchtontsmetters e.d.
- Bedrijven zijn bereid actief te participeren in een onderzoeksproject, sommigen onder voorbehoud.
- Bedrijven zijn bereid in natura aan onderzoek bij te dragen: dwz in uren, producten en/of middelen.
- Selectie van soorten, herkomsten en specifieke ketens die met voorrang onderzocht zouden moeten worden is op basis van de interviews niet voldoende beargumenteerd te doen. In een vervolgstap kan dat samen met de in te stellen begeleidingscommissie als een 0-fase in een project alsnog definitief worden bepaald.

4.2 De exportketen

Bedrijven en personen

Bedrijven die actief zijn in de exportketen en aan deze inventarisatie deelnamen zijn:

1. FloraHolland: E. Wenink (hoofd supply chain management)
2. Waterdrinker: B. Broekhof (hoofd transport) en K.E. van Egmond (logistiek)
3. A. Baas: Gebr. Baas (directeuren)
4. Peter van den Plas: P. den Toom (bedrijfsleider)
5. Lemkes groep: C. van der Meij (directeur)
6. KP Holland: S. den Brejen (kwaliteitsmanager)

Verder is de deelname aan de strategische sessie Poinsettia op 22 januari jl bij FloraHolland relevant voor dit verslag.

De productie

De exportketen betreft zijn producten vanuit alle denkbare bronnen: via veilingklok, bemiddeling, directe aankoop (nationaal en internationaal). Handelskwekers vermarkten het product dat ze produceren grotendeels zelf. Één bezocht bedrijf produceert uitsluitend product, dat via de veiling de keten ingaat. Dit bedrijf kent de eindbestemming van haar producten dus niet.

De transportfase

Het exporteren van pot- en perkplanten vanuit Nederland is beperkt tot Europa en vindt nu nog uitsluitend plaats door middel van truckvervoer. De trucklading bestaat veelal uit planten die in trays op laadborden van karren (CCC, eigen, eurokar) worden gezet en vervolgens met kar en al in de vrachtwagen worden gereden. Op deze wijze zijn vrachtwagens, als de orders klaarstaan, snel te beladen. De arbeidskosten voor belading zijn daardoor laag. Lading is soms vastgezet op de karren, middels netten of folie die rondom de kar wordt aangebracht c.q. gewikkeld. Kenmerk van deze lading is een (zeer) lage beladingsgraad en veel verschillende bloeiende en groene planten in één lading. Als de gebruikte kar als display in bouwmarkten, tuincentra e.d. moet functioneren, dan is die lage beladingsgraad daardoor onvermijdelijk. Potplanten worden veelal vervoerd bij 15°C of zelfs hoger.

Allen zijn van mening, dat vooral de congestie maar ook andere zaken die bij truckvervoer een rol spelen (tol, brandstofkosten, duurzaamheid, rijtijden, personeel, planning) de sector dwingen andere, alternatieve vervoersopties te ontwikkelen. Ook het inrichten van een hub of een consolidatie/distributie centrum ergens op een afstand van 800 – 1000 km van de Randstad wordt als een alternatieve logistieke oplossing gezien. Men is van mening dat er multimodale vervoersoplossingen ontwikkeld moeten worden. Er zijn daartoe in de sector al diverse

treininitiatieven gestart, maar deze zijn nog niet operationeel: (Aalsmeer; Bleiswijk). Vervoer per binnenvaartschip is een ander idee, maar nog ver weg van realisatie voor dit product en deze ketens.

Men is van mening dat alternatieve vervoersopties altijd de vraag zullen oproepen of de kwaliteit niet in het geding zal komen, zowel bij de verzenders, de ontvangers als bij de service providers. Dit is vooral in de opstartfase van afzetketens een kritische factor voor succes. Er moeten waarborgen komen c.q. transportprotocollen worden opgesteld waardoor de risico's op kwaliteitsverlies, uitval en schade minimaal blijven: vergelijkbaar zijn met risico's die ook bij truckvervoer aan de orde zijn. Het is gewenst dat dit type protocollen vooraf ontwikkeld, getest en opgesteld worden en niet tijdens de eerste pilots pas aan de orde komen. De heersende mening is wel dat treinvervoer of het incorporeren van een hub in theorie geen extra grote kwaliteitsproblemen op zich hoeft op te leveren. Vooral in de opstart- en transitiefase van nieuwe logistieke opties moet een systeem van bewaakte transportcondities operationeel zijn:

- temperatuur binnen bepaalde grenzen
- donkerperiodes zo kort mogelijk

temperatuurschommelingen (condens!) bij overslag moeten voorkomen worden

Onderzoek in deze keten naar optimale condities voor allerlei planten is hier niet de eerste prioriteit cq de juiste aanpak. Het kunnen vertalen/ beoordelen van effecten van afwijkingen van optimale of gebruikelijke condities is meer noodzakelijk. Een transportprotocol zou de toleranties in tijd, temperatuur, evt vocht, licht moeten aangeven en waarschuwen als toleranties zijn overschreden. Toegankelijkheid van meetgegevens (on line) voor de gehele (betreffende) keten kan doorslaggevend zijn voor het invoeren cq het vertrouwen in een nieuw logistiek middel of concept. (HB)

De transportduur

Veel producten zijn binnen 24 uur vanuit de kas op plaats van bestemming (ca. 75%). Voor deze hoofdstroom is het verbeteren van transportcondities niet nodig . Potplantenexport per vrachtwagen kan echter ook 3-4 dagen duren. Dat betreft m.n. transporten naar Oost Europa, een markt die zich sterk ontwikkelt. De totale maximale donkerperiode inclusief verzamelen, laden evt. overslag wordt op ca. 5 dagen geschat. Met een trein en aansluitend goed geregelde fijndistributie is de verwachting dat deze totale transportduur niet of nauwelijks zal toenemen. E.e.a. is wel afhankelijk van het traject en de bestemmingen. Ook het verzamelen van producten in een vooruitgeschoven hub of greenport en deze van daaruit verder transporteren hoeft in principe niet een grote vertraging op te leveren. Bedrijven willen van bepaalde producten wel graag onderzocht zien of deze langer of beter getransporteerd kunnen worden dan nu het geval is. Men wil graag uitgezocht zien wat de optimale transportcondities zijn c.q. met welke (technische) middelen de transportafstand kan worden vergroot.

De producten

Producten, die qua transportproblemen vaker genoemd werden zijn: Poinsettia, Phalaenopsis, Hibiscus, Begonia, Kalanchoe, Pothyacint. Ook hier is er terughoudendheid om heel expliciet te zijn (ivm bedrijfsgevoelige informatie). Die terughoudendheid geldt niet voor perkplanten. De stelling daar is dat alle economisch belangrijk soorten bijzonder teer en kwetsbaar zijn en in feite niet goed de Oost-europese markt bereiken, terwijl daar goede kansen liggen die anders door lokale producenten zal worden ingevuld.

Kwaliteitsproblemen

Om kwaliteit te borgen wordt geproduceerd volgens Florimark protocollen en eventueel andere certificeringschema's. Desalniettemin komen bepaalde problemen regelmatig voor en treedt derving op. Dit zijn meestal ethyleengerelateerde problemen. Omwille van verdere uitbouw van de relaties met grootwinkelbedrijven die grote volumes afnemen dient dit ten allen tijde te worden voorkomen. Vooral bloeiende planten zijn kwetsbaar als gevolg van knop- en bloemval. In de categorie perkplanten is de opgave van kwaliteitsproblemen het meest expliciet. Door deze problemen is het bereiken van verre markten (> 800km) met voldoende kwaliteit nauwelijks haalbaar. De noodzaak tot het uitzoeken van optimale transportcondities voor deze categorie wordt zeer nadrukkelijk ondersteund. De top 5 meest interessante soorten i.v.m. economisch belang zijn: Begonia, Impatiens, Lobelia, Petunia en Tagetes. Hetzelfde geldt voor het seizoensproduct Poinsettia. Een van de conclusies van de op 22 januari jl gehouden "strategische sessie Poinsettia" was dat de transportstresstolerantie van deze soort moet worden verhoogd: via veredeling op langere termijn, maar ook door optimale transportcondities en beschermende verpakkingen op korte termijn.

Participatie in onderzoeksproject

Bedrijven hebben aangegeven in onderzoek te willen participeren, als het programma aansluit bij de behoeftes. In een enkel geval werd dit ook afhankelijk gesteld van de samenstelling van de begeleidingscommissie: daarin moeten mensen deelnemen die vooruit willen en inspireren. In deze (export)categorie zijn er geen blokkades vanuit concurrentieoverwegingen. Ook hier zijn bedrijven bereid in natura een bijdrage te leveren daar waar het producten betreft uit eigen productie of handel. Ook expertise, kasruimte ed zijn genoemd als mogelijke inbreng.

4.2.1 *Conclusies exportketen*

- Er is behoefte aan kwaliteitsgerichte transportprotocollen voor alternatieve logistieke mogelijkheden; m.n. treinvervoer staat daarbij centraal. Op termijn kan binnenvaart daar bij komen.
- Deze protocollen moeten naast de instelwaardes ook aangeven bij welke afwijkingen van deze instelwaardes kwaliteitsproblemen verwacht kunnen worden c.q. welke afwijkingen getolereerd kunnen worden
- Voor seizoensproducten (perkplanten en poinsettia) is meer en nieuwe kennis tav optimale transportcondities naar verre markten dringend gewenst.
- Bedrijven geven allen in principe steun aan een onderzoekproject. Sommigen onder voorwaarden

5 Algemene conclusies

- Voor het grootste deel van alle potplantentransporten geldt dat een goede kwaliteit wordt bereikt. Dat geldt met name voor de potplanten die binnen 24 uur plaats van bestemming bereiken.
- De wel optredende problemen en vraagstellingen in de aanvoerketen en exportketen van potplanten zijn niet hetzelfde.
- Opvallend is de wens en steun voor onderzoek naar optimale transportcondities voor pot- en perkplanten bij vrijwel alle bezochte bedrijven.
- Het onderzoek moet zich vooral richten op de gevoelige producten en langere afstanden.
- Om voor perkplanten kwaliteitsgaranties te kunnen afgeven voor Oost Europese markten is veel meer kennis nodig van optimale transportcondities.
- Het beoordelen testen van nieuwe technologie die toepasbaar is bij vooral Reefer container vervoer wordt innovatief en interessant genoemd, ondanks het risico op aanvankelijk hogere kosten. Gedoeld wordt hier op temperatuurprogramma's, CA en vochtregulering.
- Nieuwe transportopties als treintransport zullen bij de opstart, qua performance extra kritisch worden bekeken. Dit geldt voor alle ketenspelers inclusief de ontvangende partijen. Om deze initiatieven te ondersteunen moeten transportprotocollen worden ontwikkeld die risico's voor uitval minimaliseren cq vroegtijdig aangeven dat er risico's zijn. Een en ander kan via simulaties aangetoond en later middels pilots gechecked worden
- De toegezegde (wijze van) deelname van de bedrijven maakt het aannemelijk dat gegenereerde kennis direct op bedrijfsniveau zal worden geïmplementeerd.