

Met GreenRail bewijzen dat transport per spoor werkt

Bewijzen dat containertransport van planten naar Italië, Roemenië en Polen werkt. Dat is de inzet van het pilotproject GreenRail van FloraHolland, de VGB en een consortium van meer dan dertig bedrijven en instanties die bij het project betrokken zijn.



Het vertrek van de eerste container met planten met bestemming Milaan vanuit het Rail Service Center in Rotterdam op 23 juni, werd bescheiden gevierd. Na jaren van praten binnen de sector was er eindelijk de zo gewenste actie. Edwin Wenink, manager ketenontwikkeling van FloraHolland: “We willen graag dat de sector merkt dat vervoer per spoor werkt. Met deze pilot heeft FloraHolland haar verantwoordelijkheid als voortrekker genomen.

Alleen al naar Milaan vertrekken er per dag tien treinen. Dat betekent dat de huidige bedrijfsvoering van exporteurs niet aangepast hoeft te worden op de dienstregeling.” Wenink en Van Veen werkten beiden - voordat ze bij FloraHolland aan de slag gingen – in de vervoerssector. Met GreenRail hebben ze vooral gebruikge maakt van bestaande diensten en technologie. Wenink: “Keep it simple. We focussen op betrouwbaarheid.

minimaal drie op de trein zou zetten, dan dalen de transportkosten al merkbaar.” Er zijn negen exporteurs bij GreenRail betrokken. Voorlopig voornamelijk de directies, maar later in het project zullen ook verkopers van exporteurs aanhaken. Van Veen: “Voor een retail-actie die lang van tevoren bekend is, wordt vaak met inkopen toch tot het laatste moment gewacht om een klein inkoopvoordeel te behalen. Als men zich bewust zou zijn van



Wij maken als het ware een blauwdruk die de sector straks kan gaan invullen.” Een bestemming zoals Milaan en sierteeltransport per spoor in een adem noemen, levert bij veel mensen op z'n minst enig gefrons op. “Er is veel scepsis als het gaat over transport per spoor. Wij zijn er echter van overtuigd dat het voor afzetgebieden verder dan zevenhonderd kilometer werkt”, aldus Michiel van Veen. Als adviseur ketenlogistiek bij FloraHolland is Van Veen de afgelopen maanden fulltime met het project, dat de naam GreenRail kreeg, bezig geweest.

Betrouwbaarheid

Waarom werkt, volgens Van Veen, containertransport nu wel en pakweg tien jaar geleden niet? “Het railvervoer in de goederensector is sterk verbeterd. Er is geen monopoliepositie meer op het spoor en het netwerk is sterk vergroot. Er zijn vanuit Rotterdam enorm veel rechtstreekse verbindingen tot Oost-Europa aan toe. Daarnaast is de frequentie sterk vergroot.

‘Als sector moeten we kritischer zijn op de transportkosten’

Daarmee overwinnen we de scepsis.” FloraHolland heeft voor het project een subsidie van zevenhonderdduizend euro aangevraagd, waarmee het grootste deel van de 1 miljoen euro die GreenRail kost, moet worden betaald.

Transportkosten

In de visie van GreenRail gaan vervoer per spoor en over de weg samen. Van Veen: “Wegtransport gaat al decennia lang goed. Vooral voor bloemen zal dat voorlopig ook nog wel even zo blijven. Planbare handel, vooral planten, en het spoor gaan bij uitstek samen. Ik ken in Italië een bedrijf dat iedere dag tussen de vier en tien Deense containers Kalanchoe vanuit Nederland laat transporteren. Als je er daarvan iedere dag

de besparing op transportkosten bij railvervoer, dan is er misschien wel meer te verdienen dan dat inkoopvoordeel. Als sector moeten we kritischer zijn op de transportkosten. Dat komt de Nederlandse concurrentiepositie in Europa ten goede.” Vervoer per spoor is daarnaast niet alleen milieuvriendelijker, ook de tijd lijkt in het voordeel te werken van het transport per spoor in geconditioneerde containers. Van Veen: “De wegen in Europa slibben dicht, de kosten stijgen vanwege heffingen en de rij- en rusttijden voor chauffeurs worden er niet soepeler op.” Als GreenRail succesvol blijkt te zijn, komen er zelfs plannen uit de kast voor een eigen terminal in Bleiswijk. Hier kan het vervoer per spoor, samen met de groente- en fruithandel, dan verder uitgroeien. Wenink: “Maar eerst dit maar eens van de grond zien te krijgen. Positief is dat we inmiddels door exporteurs benaderd worden die steeds meer in vervoer per spoor zien. De markt moet het straks na deze pilot gaan overnemen en dat lijkt nu al te gebeuren.”