



Een schip geladen met reefercontainers op de Agrifood+ Express. Foto: Honkoop Barging.



Op de CTU-terminal worden de reefercontainers van het schip op de truck geladen, en andersom. Foto: CTU.



Fred Compeer, Ronald Dees en Grant Pinkney:  
“Het is voor geïnteresseerde bedrijven nu wel heel makkelijk om mee te doen. Ze kunnen instappen in een bestaand iets, zonder te hoeven investeren.”



DUURZAAM BINNENVAARTTRAJECT IN ONTWIKKELING

# AGRIFOOD+ EXPRESS VERBINDT VERLADERS

*Er komt steeds meer aandacht voor duurzaam goederentransport. Zo maken de ondernemingen Waterman Onions en McCain gebruik van de binnenvaart voor de aan- en afvoer van hun producten. Wat de twee bedrijven aan elkaar verbindt? Een waterweg tussen Vlissingen, Rotterdam en Lelystad.*



Tekst Louise Wagenaar

“McCain is steeds op zoek naar mogelijkheden om de CO<sub>2</sub>-uitstoot te reduceren, en dit was een mooie gelegenheid om door te pakken op onze *carbon footprint*”, zegt Ronald Dees, logistic director van McCain Europa. Sinds ongeveer een jaar is deze wereldleider in aardappeldiepvriesproducten aangesloten bij de Joint Corridor Agrifood+ Express: een transportverbinding over water tussen Vlissingen, Rotterdam en Lelystad. Ook voor Waterman Onions, uienexporteur in de Noordoostpolder, was de mogelijkheid om de CO<sub>2</sub>-uitstoot op een efficiënte manier te reduceren een belangrijke reden om zich aan te sluiten. Directeur Erik Waterman: “Maar niet alleen duurzaamheidsdoelstellingen gaven voor ons de doorslag. Ook de beperktheid

van het wegtransport speelde voor ons mee in de beslissing om ons te verbinden aan het binnenvaartproject.”

Andere partijen die tot nu toe bij de Joint Corridor Agrifood+ Express betrokken zijn, zijn logistiek dienstverlener Kloosterboer en containerterminal CTU Flevokust.

### Ladingstromen koppelen

Het idee van de Agrifood+ Express is dat zoveel mogelijk ladingstromen over het traject aan elkaar worden gekoppeld. De transporten van McCain en Waterman Onions lenen zich daar heel goed voor, want ze gaan in feite in tegengestelde richting. De fabriek van McCain staat in Lewedorp in Zeeland, vlak bij Vlissingen. Voorheen ging een groot volume



over de weg naar het centraal vrieshuis van Kloosterboer in Lelystad. Vandaaruit wordt de Noord-Europese markt bediend. Nu gaat het transport van Vlissingen naar Lelystad via de binnenvaart. Dat gaat als volgt. Een met diepvriesproducten geladen container wordt, na een kleine vijf kilometer per truck vervoerd te zijn, in Vlissingen op een schip van Kloosterboer geladen. Drie keer per week vaart een binnenvaartschip naar de CTU-terminal in Lelystad. Vervolgens gaat het laatste stukje naar het vrieshuis weer over de weg.

De transporten van Waterman Onions gaan precies de andere kant op. De fabriek van dit bedrijf staat in Emmeloord, zodat de containers met uien op het schip in Lelystad geladen

naam geeft aan dat ook andere (non-)foodproducenten welkom zijn. “Het draait echt om samenwerking en een open verbinding waarbij iedereen kan aanhaken”, zegt Fred Compeer, manager Sales & Development bij Kloosterboer. “Hoe meer we kunnen opschaalen in volume, hoe meer we de frequentie kunnen opschroeven en dus de betrouwbaarheid garanderen.”

### Diepgevroren lading

Een extra uitdaging bij de transporten van McCain en Waterman Onions is dat de producten tijdens het transport gekoeld of zelfs diepgevroren moeten blijven. Daartoe heeft Kloosterboer twee van zijn schepen laten ombouwen en voorzien van *reefer plugs*. Dit zijn stroomaansluitingen om te zorgen dat de *reefer*containers (gekoelde containers) tijdens het transport op temperatuur blijven. McCain en Kloosterboer besloten begin vorig jaar dit systeem eerst te testen met één *reefer*container. En met succes: de producten ble-

ven op de juiste temperatuur.

Deze investering van Kloosterboer maakt het echter wel noodzakelijk dat er meer klanten aangetrokken worden, bijvoorbeeld vanuit de regio Lelystad. In de polder zitten ook andere uien- en aardappelproducenten, die hier volgens Compeer (Kloosterboer) prima gebruik van zouden kunnen maken. Daarnaast heeft Kloosterboer een klant in Vlissingen die importeur van bananen is; die zou het traject van Rotterdam naar Vlissingen kunnen gebruiken. “Zo proberen we op verschillende plekken een hub te creëren waar ladingen gebundeld kunnen worden. In dit geval zou het schip op de heenweg gevuld kunnen worden met bananen, en op de terugweg met frites van McCain. Zo kunnen we mooi een import- en een exportstroom aan elkaar koppelen”, aldus Compeer.

### Betrouwbaarder

Dees (Mc Cain) is heel blij met de switch naar de waterweg: “De binnenvaart is een heel betrouwbare modaliteit: een schip vaart, terwijl een vrachtauto stil kan komen te staan. Dat



geeft rust in onze transportplanning. En misschien wel het belangrijkste: we sparen hiermee ongeveer 7000 vrachtautoritten per jaar uit.” Waterman vult aan: “Flexibiliteit en betrouwbaarheid van de binnenvaart zijn ook voor ons de uitgangspunten. Zeker als zich in de nabije toekomst meer verladers bij het project aansluiten, kan er een dagelijkse dienstregeling tussen de Flevokust Haven en de grotere havens komen. Regelmaat is hierbij doorslaggevend.”

De nieuwe transportwijze heeft wel enige impact gehad op het logistieke proces van McCain. “Een schip is natuurlijk wat langer onderweg dan een vrachtauto, dus we moeten nu iets grotere voorraden aanleggen. Daarnaast vervoerden we onze producten voorheen in een trailer, en daar kunnen meer pallets in dan in een container. We hebben ook iets meer *handling* nodig: we moeten zelf de pallets in de container laden, terwijl de chauffeur vroeger de vrachtauto laadde. Maar nu we dit zo ingericht hebben, is het geen probleem. Gelukkig heeft het milieu de doorslag gegeven”, legt Dees uit. Voor Waterman veranderde voornamelijk het tijdsbestek waarin de orders worden doorgevoerd: “We moeten nu verder vooruitdenken en plannen. De *closing time* is sneller dan bij het wegtransport.” Zoals altijd draait het ook hier om de kosten, erkennen de stakeholders van de Joint Corridor

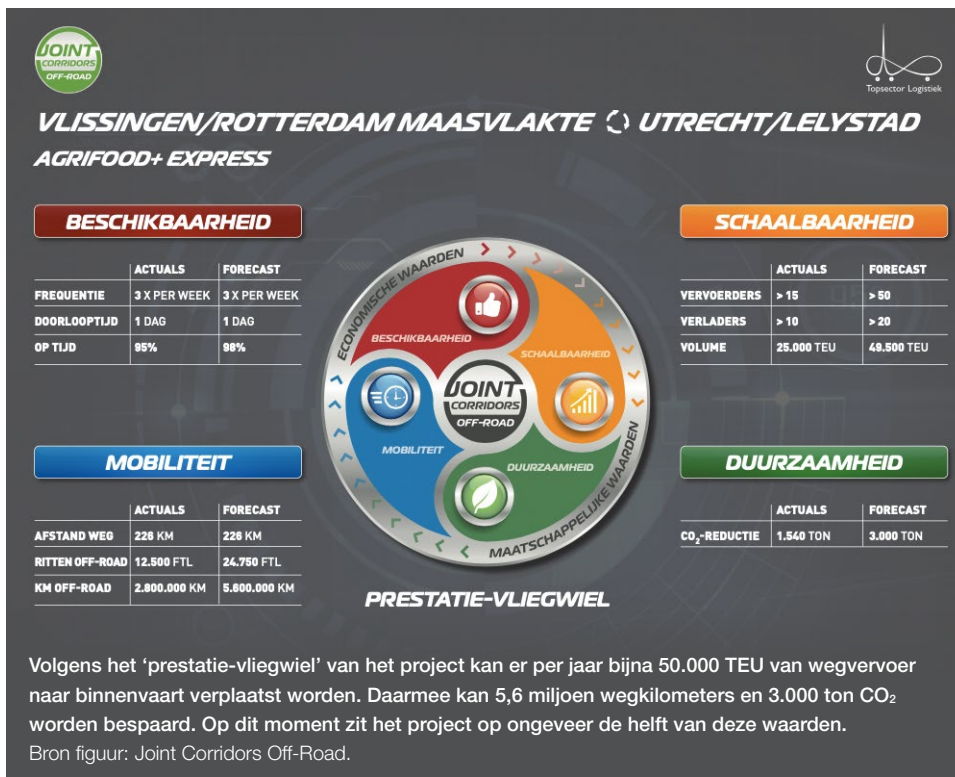
## “We sparen hiermee ongeveer 7000 vrachtautoritten per jaar uit”

kunnen worden waar het McCain-transport mee aankwam. Dit schip vaart vervolgens terug naar Rotterdam en Vlissingen, om de lading te lossen voor export naar andere werelddelen. “Het grootste deel gaat naar Rotterdam, maar vanuit Vlissingen wordt er ook richting West-Afrika en Zuid-Amerika gevaren. Daarom is ook het traject naar Zeeland interessant voor ons”, aldus directeur Waterman.

### Samenwerking

De Corridor Agrifood+ Express is in feite een uitbreiding van de zogenoemde Frites Express van McCain en Kloosterboer: begin 2020 besloten de twee partijen hun transporten naar Lelystad over te zetten van wegvervoer op binnenvaart. “En toen benaderde Kloosterboer ons”, zegt Grant Pinkney, commerciële manager bij CTU. “De vraag was: jullie varen toch die kant op, en wij hebben extra lading, dus kunnen we daarin niet samenwerken?”

Inmiddels zijn een paar fabrikanten van agrarische producten ook bij het initiatief aangesloten, waaronder Waterman Onions. Vandaar de nieuwe naam. Het ‘plusje’ in de



Agrifood+ Express. Pinkney (CTU) durft wel te zeggen dat bedrijven met het transport per binnenvaart goedkoper uit zijn dan met wegvervoer. Compeer vult aan: "En vergeet niet de indirecte kosten van je warehouseplanning. Als de terminal dicht bij je locatie zit, kun je de containers afroepen wanneer je ze nodig hebt. Dat levert een besparing op en creëert rust in de tent!"

### Corridor volledig benutten

Het streven van de partijen van de Agrifood+ Express is 50.000 TEU per jaar te verplaatsen van wegvervoer naar binnenvaart. Uitgangspunt daarbij is dat de corridor volledig benut wordt. "Zover is het nog niet", zegt Compeer. "Bovendien zijn de transporten in beide richtingen niet helemaal met elkaar in balans: er wordt meer vervoerd vanuit Lewedorp dan vanuit Lelystad. Er zitten verschillende grote producenten van aardappelen en uien in de Noordoostpolder. Dus de volgende uitdaging wordt om die markt te benaderen." Ook Pinkney ziet uitbreidingsmogelijkheden voor de nabije toekomst: "Achter onze terminal ligt 120 hectare grond. Dat hele stuk is zo goed als verkocht aan allerlei verschillende bedrijven. Daar gaan wij zeker ook profijt van hebben."

De heren zijn het erover eens dat het voor geïnteresseerde bedrijven nu wel heel makkelijk is om mee te doen. Dees: "Ze kunnen in-

stappen in een bestaand iets: er wordt sowieso gevaren tussen Lelystad, Rotterdam en Vlissingen. Daarvoor hoeven ze niks meer te investeren of te testen."

Compeer vult aan: "Gelukkig zien we dat onder druk van de klimaatdoelstellingen de mindset langzaam aan het veranderen is. En we hebben in Waterman een goede ambassadeur." Waterman beaamt dit: "Hoe meer verladers zich verbinden aan het project, des te sneller kan er op dagelijkse basis gevaren worden. Dan kunnen er nog meer kilometers over de weg bespaard worden."

### Begeleiding van evofenedex

Ook evofenedex houdt zich bezig met stimulering van de *modal shift*, vertelt bedrijfsadvi-

seur Ton Mooren. "Joint Corridors Off-Road streeft naar samenwerking tussen partijen en corridors, om deze steeds verder te verster-

## Het 'plusje' in de naam geeft aan dat ook andere (non-)foodproducenten welkom zijn

ken. evofenedex richt zich op individuele bedrijven en begeleidt die in de overstap van weg naar binnenvaart of spoor. Maar als er partijen bij zitten die gebruik zouden kunnen maken van een corridor die nog niet bestaat, kunnen we die mooi naar de Joint Corridors doorsluizen." ●●●

### TESTCONTAINER AGRIFOOD+ EXPRESS

Bedrijven die overwegen mee te doen aan het project Agrifood+ Express, kunnen ervaren hoe het werkt: ze kunnen als test één container over het traject laten vervoeren. Op deze manier is dit initiatief ook bereikbaar voor kleinere mkb-bedrijven. Meer informatie via e-mail: [instappen@CTU.nl](mailto:instappen@CTU.nl).

Wie geïnteresseerd is in de mogelijkheden van *modal shift* voor zijn bedrijf, kan de Modal Shift Quickscan van evofenedex aanvragen: [www.modalshift.nl](http://www.modalshift.nl).