

Transfrigoroute Holland

Winst behalen op logistieke efficiëntie

De energietransitie vormt de komende jaren de grootste uitdaging voor de transport- en logistieksector, ook in food. De automatisering en robotisering binnen de branche is in volle gang. Toch zal het nog jaren duren voordat de eerste zelfrijdende vrachtwagens hun intrede zullen doen, denkt Sjel Wijngaards, voorzitter van Transfrigoroute Holland, een organisatie die zich vooral richt op de belangen van het geconditioneerd vervoer. Voor het zover is, valt nog veel winst te behalen in het efficiënter maken van de keten.

Voor foodlogistiek gelden veelal dezelfde uitdagingen als voor regulier vervoer. Producten moeten binnen een afgesproken tijd worden afgeleverd bij de klant. Voor het vervoer over de weg wordt daarom geprobeerd files zoveel mogelijk te vermijden. Bij het geconditioneerd vervoeren van voedsel of medicijnen is tijd nog een meer kritieke factor. Verse producten moeten zo snel mogelijk op de plaats van bestemming zijn om verder verwerkt te worden of direct de verkoop in te kunnen gaan. "Dat levert weleens spanningen op. Enerzijds wil de klant in de supermarkt graag meerdere soorten sla om uit te kiezen. Ook om 9 uur 's morgens. Daarvoor moeten tijdig nieuwe producten worden aangeleverd. Vanwege de drukte op de weg gebeurt dat het liefst 's ochtends zo vroeg mogelijk. Omwonenden van een supermarkt zien dat liever anders. Door het lossen worden zij soms gewekt. Dankzij de fluistertruck kan de overlast echter tot een minimum worden beperkt."

Voedselveiligheid

Voor alle voedseltransporteurs, of het nu om geconditioneerd transport gaat of niet, geldt het belang van voedselveiligheid. Om deze veiligheid te garanderen, zijn Europese regels en richtlijnen opgesteld. "De ATP-regelgeving, wat staat voor Accord Transport Perishables, geldt voor internationaal vervoer van diepgevroren, gekoelde en verwarmde producten. Het maakt niet uit of dit vervoer plaatsvindt over de weg, per spoor, door de lucht of over water." Naast de Europese regels voor voedselveiligheid, vastgelegd in de General Foodlaw, zijn er aanvullende kwaliteitsstandaarden en -voorschriften die de grote retailers voorschrijven. Bij het vervoer van medicatie, dat soms zelfs verwarmd moet worden tijdens transport, gelden de GDP-regels. "Grotendeels liggen deze richtlijnen in elkaars verlengde, maar er zijn toch een aantal verschillen," aldus Wijngaards. "Ook in Duitsland en Engeland worden door die grote retailers andere regels gehanteerd. Dat is op zich geen probleem, maar als je naar beide landen exporteert, moet je vervoer op beide systemen zijn ingesteld."

Zelfs binnen een land kunnen regels verschillen. Vaak heeft dat niet zozeer te maken met voedselveiligheid als wel met milieubelasting. Grote steden willen dieselauto's en vrachtwagens zoveel mogelijk uit de binnenstad weren. "Transport en Logistiek Nederland (TLN) zet zich in om deze steden op één lijn te krijgen qua regels. Zodat je met dezelfde vracht-



In de transport- en logistieksector wordt volop geautomatiseerd, maar de zelfrijdende vrachtwagen gaan we de komende jaren nog niet op grote schaal zien.

wagen zowel in Amsterdam als in Rotterdam bedrijven kunt bevoorraden."

In Amsterdam wordt door Heineken geëxperimenteerd met elektrisch vrachtvervoer. "Transporteurs kunnen op dit moment simpelweg de volledige overstap naar elektrische vrachtwagens nog niet maken. Als er geen elektrische vrachtwagens worden gemaakt, kunnen transporteurs ze niet aanschaffen. Ook moeten andere zaken geregeld worden, denk bijvoorbeeld aan de aanleg van snelle oplaadpunten. Voor het gekoeld transport geldt dat tevens aanpassingen moeten worden gemaakt aan de koelmotoren: deze moeten ook elektrisch worden."

Rijden op waterstof

Wijngaards ziet naast elektrisch vervoer ook andere mogelijkheden. "Rijden op LNG (vloeibaar aardgas) kan ook, al ben je dan nog steeds afhankelijk van een fossiele brandstof. Ook vinden proeven plaats met rijden op waterstof. Maar deze techniek bevindt zich nog in de kinderschoenen. Voor transporteurs is de energietransitie een kostbare aangelegenheid. Duurzaamheid is belangrijk, maar transporteurs moeten wel de tijd krijgen om zich aan te passen. We moeten niet te snel vervoerders dwingen om over te stappen. Vooral niet wanneer de techniek nog niet helemaal uitgedokterd is. Bovendien geldt dat onze dieselvechtwagens steeds schoner en zuiniger worden. Dat wordt nog weleens vergeten."

Automatisering

In de transport- en logistieksector wordt volop geautomatiseerd. Zo wordt order picking steeds vaker met behulp van robots gedaan. De ultieme vorm van automatisering, de zelfrijdende vrachtwagen, gaan we de komende jaren nog niet op grote schaal zien. "Dat heeft onder meer te maken met wet- en regelgeving. Wanneer de techniek er klaar voor is, duurt het nog jaren voordat wetten en regels hier op zijn aangepast. Voordat de vrachtwagens de weg op gaan, moeten de juridische kanten zijn geregeld. Hoe zit het bijvoorbeeld met aansprakelijkheid wanneer er onderweg iets gebeurt met de vrachtwagen of lading?"

Efficiëntie

Voor het zover is, valt volgens Wijngaards veel winst te behalen op gebied van efficiëntie. "Op dit moment zijn de beladingsgraden van veel vrachtwagens voor verbetering vatbaar. Vrachtruimte blijft nu onbenut. Door ladingbundeling kan enorm op vervoersbewegingen worden bespaard. Gelukkig worden ook op dit gebied vorderingen gemaakt: zo kan het huidige materiaal makkelijk voor meerdere doeleinden worden ingezet, de laadruimte is redelijk universeel. Dankzij multitemp opleggers, opleggers met compartimenten die een verschillende temperatuur kunnen hebben, kunnen tot wel drie soorten producten worden vervoerd. Ook wordt steeds efficiënter samengewerkt met voedselproducenten en eindklanten, zodat de koelketen zo kort mogelijk is en producten zo lang mogelijk vers blijven. Tegenwoordig kun je met behulp van big data genoeg informatie verzamelen om het systeem verder te stroomlijnen."

Personeelstekort

Nu de economie weer aantrekt, is het lastig voor de sector om voldoende gekwalificeerd personeel te vinden. Veel chauffeurs gaan de komende jaren met pensioen. Tegelijkertijd is de instroom van nieuwe medewerkers laag. TLN spant zich via het Sectorinstituut Transport & Logistiek in om mensen te interesseren voor het vak. Onder meer via het zij-instroom project '2.600 chauffeurs gezocht'. "Die zijn inmiddels gevonden, vandaar dat er een tweede traject is opgestart om nog eens zo'n 1.500 nieuwe chauffeurs te enthousiasmeren. Het halen van een groot rijbewijs kan best kostbaar zijn: daarom betaalden tijdens het eerste traject werknemer en werkgever ieder 10 procent van de opleidingskosten, de rest werd gesubsidieerd. In het tweede traject zijn die percentages iets bijgesteld. Aan het vak van chauffeur kleefte helaas een minder positief imago. Deels terecht. De druk op de chauffeurs is best hoog, want de klant eist leverbetrouwbaarheid, terwijl het steeds drukker wordt op de weg. Files zijn geen pretje en er is steeds meer agressie in het verkeer. Anderzijds is het een prachtig vak, vooral dankzij de vrijheid die je hebt. Veel chauffeurs hebben het gevoel eigen baas te zijn."

Meer weten? Kijk op [Transfrigorouteholland.nl](https://www.transfrigorouteholland.nl) of [TLN.nl/levensmiddelen](https://www.tln.nl/levensmiddelen) ■