



FOTO: FERRY NOORDAM

Zeetransport is nog geen gelopen koers

Transport van bloemen over zee neemt hand over hand toe. De voordelen kunnen legio zijn. Toch is de dominantie van zeetransport over luchtvracht nog ver weg. Oorzaak? Er zijn te veel gelukszoekers die er een zootje van maken. Kopers hebben daarom momenteel weinig fiducia in 'zeebloemen'.

Arie-Frans Middelburg
afmiddelburg@hortipoint.nl

Zeetransport. Het lijkt het ei van Columbus om de alsmar stijgende brandstofkosten te pareren. Geen kerosineslurpende vliegtuigen om bloemen van pakweg Columbia naar Nederland te vervoeren, maar een veel energiezuinigere boot. Het drukt de kosten – de besparing hangt af van olieprijs, afstand en soort bloemen – voor teler, exporteur of importeur aanzienlijk. En het foeffe is ogenschijnlijk niet al te moeilijk. Na het oogsten dienen de omstandigheden rond de bloemen volledig beheerst te worden tot het moment dat ze aan de andere kant van de oceaan van eigenaar verwisselen. Verse, goede bloemen, de juiste cultivars, de juiste manier van inpakken, een constante lage temperatuur, voldoende volume en een soepel meewerkende douane vormen de belangrijkste voorwaarden. Zeetransport zou zelfs betere resultaten kunnen opleveren dan vervoer per vliegtuig. In een zeecontainer kan namelijk een constante temperatuur aangehouden worden en dat is beter voor de houdbaarheid; de temperatuur bij luchtvracht fluctueert nog al eens. Tot zover het rooskleurige perspectief.

Interesse is groot

De laatste jaren is het transport per zee flink toegenomen. Voor veel bloemen uit Israël is het inmiddels gemeengoed dat ze de reis naar Nederland deels per boot afleggen. Eén keer per week vaart er een boot van exporteur Agrexco naar Marseille, Pireaus of Slovenië en vandaaruit gaat het per vrachtwagen verder naar Nederland. De hoofdmoot (85%) is snijgroen. De andere passagiers zijn onder meer solidago, waxflower, helianthus, gips en phlox. Volgens Ishai Sharon van Agrexco ging het vorig jaar om 370

miljoen stelen. Dat waren er 70 miljoen meer dan het jaar ervoor. De besparing per steel is aanzienlijk: 2 tot 5 cent, afhankelijk van de zwaarte van de bloemen. Sharon: „De mogelijkheid van zeetransport bepaalt of sommige bloemen in Israël geteeld kunnen worden of niet.”

Ook verder weg is de interesse voor zeetransport groot. Telers in Ecuador en Colombia lijken voor hun voortbestaan er sterk van afhankelijk te worden. De activiteiten van Hans Vonk van TFG, een van de spelers van het eerste uur, namen daardoor sterk toe afgelopen jaar. Met name in Ecuador. De afgelopen vier maanden voer er ook wat roos mee. „Dat ging beangstigend goed. We zullen de aantallen langzaam opvoeren”, zegt Vonk hierover.

Tot nu toe is Afrika een lastige voor zeetransport. Vanuit Zuid-Amerika is het zo'n 23 dagen varen naar Nederland; vanuit Kenia is het een paar dagen langer. Tel daarbij op dat de haven van Mombassa vorig jaar lange tijd gestremd was als gevolg van de onlusten na de verkiezingen in januari. Bovendien is de douane onberekenbaar. Ethiopië heeft zelfs helemaal geen haven; de bloemen moeten eerst de landgrens over naar Djibouti. Dat is een belemmering. Daarom en vanwege de reisduur is menigeen sceptisch over zeetransport vanuit Afrika. Zeker omdat roos, het voornaamste gewas aldaar, vanwege botrytisgevaar een van de lastigste bloemen is om per boot te vervoeren. Toch zijn er de nodige initiatieven in Afrika van telers, vervoerders, veiling en onderzoekers. Niet veel mensen willen daar al wat over kwijt. Feit is wel dat de initiatieven nog in de kinderschoenen staan.

FloraHolland ook actief

FloraHolland is ook bezig met zeetransport om telers en transporteurs in de hele wereld een transportoplossing te bieden. Dit doet ze onder de naam Fresh Flower Solutions (FFS) samen met Transfresh, een bedrijf dat jaarlijks 500.000 ton aan groente en fruit verscheept. Na testen in 2007 was het in 2008 actief in Ecuador, Colombia en Kenia met vijf producten: roos, gips, hypericum, anjer en chrysanthe. Het verscheept 125 containers. De reistijden variëren van acht dagen (van Ecuador naar de VS)

tot 29 dagen (van Kenia naar Engeland). Komend jaar verwacht projectleider containertransport FloraHolland Martin de Ruiter dat er 250 containers vervoerd gaan worden door FFS.

Naast de veiling zijn er nog veel partijen in zee gegaan met de relatief nieuwe vorm van bloemen-transport. Van het eerste uur zijn er de Oudendijk Groep, Hoxel (vervoert met name tulp per boot naar de VS) en Green Wings. Maar er zijn er nog meer. Anton Bril, namens VGB betrokken bij het onderzoeksproject CoCos, is ondertussen het overzicht kwijt. „Ik hoor minder dan er gebeurt en er zijn veel importeurs bezig die dat liever niet aan de grote klok hangen.” Steeds meer productgroepen worden per boot vervoerd naar of vanuit Nederland. Anjer, tulp, hyacint, narcis, hypericum, gips en snijgroen zijn de belangrijkste. Er is volgens Bril ook een importeur die vergevorderd is met chrysanthe. Hij geeft verder aan dat zeetransport nog geen 'business as usual' is. Het hangt ook een beetje van roos af. „Gaat dat lukken of niet.”

Gezichtsverlies door wildgroei

Hans Oudendijk van de Oudendijk Groep, die vanaf de kwekerijen in Zuid-Afrika, Portugal en Ecuador hypericum en leucadendron per schip naar Nederland vervoert, constateert dat iedereen in de branche op eigen houtje bezig is. Hij wijst deze wildgroei een slechte zaak. „Je kunt niet zeggen: we stoppen de bloemen in een boot en we zien wel. Zeetransport lijkt momenteel veel gezichtsverlies. Er zou op dit gebied veel meer gezamenlijk ontwikkeld moeten worden en er zou meer geld van het PT hiervoor beschikbaar gesteld moeten worden.” Hij wijst op de groentesector, waar dit is gebeurd. Oudendijk dicht met name de veredelaars een actievere rol toe. „Groenteveredelaars testen paprika's of ze geschikt zijn voor zeetransport. In de bloemen zijn we niet zover.” Gelukszoekers hebben volgens hem zeetransport de afgelopen tijd een slecht imago bezorgd. Dit wordt door anderen bevestigd. Directeur Loui Hooyman geeft aan dat Esmeralda Farms daarom gestopt is met het transport over zee naar Europa. Twee jaar geleden verscheeptte het nog vijftien containers. Het

bedrijf neemt nog wel de boot van de Filipijnen naar Japan. „Als een koper tegenwoordig hoort dat het om zeetransport gaat, dan hoeft hij de bloemen niet meer.” Vooral de veiling heeft er volgens hem een zootje van gemaakt. Kwekers werden niet goed begeleid en rotte bloemen werden toch geveild. „Het is doodzonde. Dat verpest het voor iedereen. Ik ben er pijnlijk over. Het imago van zeetransport is in 'no time' de grond ingeboord.”

Colombiaanse telers die tot voor kort het zeetransport met FloraHolland deden, trokken onlangs bij Hans Vonk aan de bel. En Hans Oudendijk zegt: „Kwekers moeten begeleid worden. Het is nu te veel van 'stuur maar, we zetten het voor de klok en we zien wel wat het opbrengt.’” In een reactie laat Martin de Ruiter weten zich met uitzondering van een lading gips in december niet in de kritiek te herkennen. „Van de producten die door FFS worden verscheept, worden zowel voor de verscheping als bij aankomst uitgebreide bloeiproeven gedaan. Bovendien worden de betreffende kwekers op de kwekerij en in Nederland intensief begeleid door experts. Daarnaast keuren we de bloemen volgens de normale kwaliteitsstandaarden.” Hij wijst er ook op dat de veiling in het project CoCos gezamenlijk met de handel optrekt.

Zeetransport op klokfront?

Het wantrouwen van de handel jegens zeetransport heeft er inmiddels toe geleid dat kopers op het klokfront willen zien als het om 'zeebloemen' gaat. Bril gaat dit verzoek namens de VGB in een commissievergadering begin februari bij de veiling neerleggen.

Oudendijk betreurt dit. „Het is belachelijk als 'zeetransport' op het klokfront komt. De kwaliteit heeft met de leverancier te maken en niet met de manier waarop het product vervoerd is. Zo worden ook degenen die het wel goed doen slachtoffer. Maar het is wel zo dat er nu te veel zijn die het niet goed doen. Dat is heel jammer. Als zeetransport niet slaagt, dan is het over met de BV Nederland. Dan wordt het te duur om bloemen via de Nederlandse markt te verhandelen.” <

Samenvatting

Zeetransport van bloemen neemt nog altijd toe. Met name vanuit Ecuador en Colombia komt steeds meer per schip. Niet iedereen is daar gelukkig mee. Volgens een aantal betrokkenen gaat het vaak fout. Het imago van 'zeebloemen' is momenteel slecht.