

Resultaten ketenonderzoek diervoeder

Transport en Logistiek Nederland
Juni 2019



Jaarlijks voert TLN een aantal onderzoeken uit naar de trends en ontwikkelingen in specifieke ketens, vooral in de agrarische sector en de bouwsector. In deze twee sectoren zijn de meeste leden van TLN actief, zowel direct als indirect.

De ketenonderzoeken hebben twee doelen. Door kennis aan te reiken kunnen leden gedegen en verantwoorde keuzes maken in hun ondernemerschap. Het tweede doel is de waarde van transport en logistiek in de keten te versterken en partijen bewust te maken van de cruciale rol van transport en logistiek als verbinding tussen de schakels in de keten. Transport en logistiek moet niet gezien worden als noodzakelijk kwaad, maar als activiteit die waarde toevoegt. Dit kunnen we bereiken door uit ons 'transporthokje' te stappen en ketenuitdagingen te bepalen die gezamenlijk worden opgepakt met andere ketenspelers.

Diervoeder (feed)

In 2018 is uitgebreid onderzoek gedaan in de diervoedersector. In dit rapport vindt u de resultaten van dit onderzoek. De resultaten zijn begin 2019 gedeeld met een groep

vervoerders in een expertsessie die een rol spelen in de keten. Met deze groep is geïnventariseerd waar de uitdagingen voor de toekomst liggen, welke uitdagingen op ondernemersniveau liggen en welke uitdagingen buiten de invloedssfeer van individuele bedrijven liggen. In het laatste geval heeft TLN een belangrijke rol te spelen als deze uitdagingen beïnvloedbaar, realistisch en haalbaar zijn.

Vervolg

De inhoudelijke kennis in dit rapport is een momentopname, maar is tegelijkertijd ook de start voor de betrokken deelmarkten om een aanpak op te stellen en uit te voeren voor de collectieve uitdagingen.

In het vakblad Transport & Logistiek uit november 2018 is in de serie 'Ketenonderzoeken' al een eerste artikel gepubliceerd over het ketenonderzoek Diervoeder. Dit artikel vindt u op de volgende pagina.

Inhoudsopgave

↘	ARTIKEL 'TLN doet ketenonderzoek'	3
↘	RESULTATEN KETENONDERZOEK	7
	1. Analyse diervoederketen	7
	2. Knelpunten en kansen	21
	3. Conclusies, aanbevelingen	29
↘	VERSLAG EXPERTSESSIE	31



De logistieke wereld van diervoeder

TLN DOET KETENONDERZOEK (2)



De komende jaren doet TLN uitgebreid marktonderzoek in een groot aantal ketens waarin haar leden actief zijn. In een serie artikelen wordt hier per keten nader op ingegaan. Deel 2 in deze serie: de wereld van de diervoeders (feed).

Food en feed. Slechts twee letters verschil, maar een wereld van verschil in transport en logistiek. Food staat voor voedingsmiddelen voor menselijke consumptie en feed voor diervoeder, meestal mengvoeder. Food en feed zijn in de praktijk heel nauw aan elkaar verwant, maar door complexe wetgeving zijn de vervoersstromen strikt van elkaar gescheiden. Deze scheiding wordt ingegeven door strenge regels rond voedselveiligheid, wat de efficiency in het wegtransport verlaagt en duurzaamheid en circulariteit bemoeilijkt. TLN denkt dat het anders kan en moet.

Nederlandse diervoederketen

Het productieproces van diervoeder is in principe eenvoudig: grondstoffen uit Europa, Zuid-Amerika en Nederland

worden – eventueel na overslag in de haven – veelal met binnenschepen aangevoerd. Ze worden vervolgens gemengd met andere grondstoffen, mineralen en oliën en vetten, gestoomd, geperst en tot brokken gemalen en zo geschikt gemaakt voor de doelgroep als rundvee of varkens. Een en ander gebeurt onder strenge kwaliteitscontroles. Leveringen vinden in bulk plaats aan de boerderijen of fokkerijen. In Nederland zijn er volgens branchevereniging Nevedi zo'n 120 mengvoederbedrijven; twintig grote en honderd kleine. Nederland speelt internationaal een belangrijke rol en staat mede dankzij vier grote, internationaal opererende diervoedingsproducenten op nummer vijf van de Europese producenten van mengvoeder. Tijdens het productieproces blijkt al het aanknopingspunt met de foodindustrie: bijna 51 procent van de diervoedergrondstoffen betreft zogenoemde 'coproducten'. Dat zijn producten uit de voedingsmiddelenindustrie (zoals suikerverwerking, bakkerij en zoetwaren en aardappelverwerkende industrie) die in diervoeding verwerkt worden. Zo worden bijvoorbeeld in het productieproces van bier de bijproducten bierbostel en biergist gevormd, die ingrediënten zijn voor varkens- en veevoer. [Figuur 1](#) geeft de diervoederketen



Diervoeder in cijfers

In 2016 werd er 23 miljoen ton diervoeder via het wegtransport vervoerd. Diervoeder stond daarmee op de vierde plaats binnen het binnenlands wegtransport van landbouwproducten en andere voedingsproducten; het kent met 58 procent een verhoudingsgewijs laag aandeel van beroepsvervoerders. De invoer van diervoeders had in 2017 een waarde van € 3 miljard waarvan 45 procent uit niet-EU-landen afkomstig was. De Nederlandse uitvoer van diervoeders had een waarde van € 4,3 miljard; 82 procent ging daarvan naar EU-landen.

weer, met de aanbod en vraag en vervoersrelaties tussen diervoederindustrie, voedingsmiddelenindustrie, landbouw en veehouderij. Ze vormen daarmee onderdeel van de agrologistiek. De diervoederindustrie is uiteraard toelevancier in elk van de agrarische ketens waarin dieren een rol spelen, zoals de zuivel-, vleeskuiken-, kalfsvlees- en varkensvleesketen.

Strikte wetgeving

De wetgeving over food en feed is bijzonder complex. Uitgangspunt daarbij is dat bij het bulkvervoer van vloeibare, gegranuleerde of poedervormige levensmiddelen (food) op de wegtransportmiddelen de tekst 'Alleen voor levensmiddelen' zijn aangebracht en deze wegtransportmiddelen mogen niet voor het vervoer van diervoeders (feed) of dierlijke bijproducten of andere stoffen (zoals chemicaliën) worden ingezet, ook niet na reiniging/ontsmetting van de laadruimte. Hoewel bijproducten uit de levensmiddelenindustrie afkomstig zijn, worden ze voor de wet beschouwd als diervoeder(ingrediënt)/feed.

Voor de handhaving is de NVWA (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit) aangewezen. Deze partij handhaaft de wetgeving zeer strikt: vervoerders die niet toegestane lading vervoeren worden zwaar beboet (met minimaal € 1.500), los van de vraag of de transporten wel of niet de voedselveiligheid bedreigen. Het zal meteen duidelijk zijn dat dat vele lege retourritten met zich meebrengt. Maar ook andere gevolgen: meer ritten, dus meer verkeers-

drukke, uitstoot, complexere planning, uiteindelijk hogere prijzen voor de consument én het ontbreken van een bijdrage aan de circulaire economie. Immers, waardevolle bijproducten uit de voedingsmiddelenindustrie kunnen niet efficiënt vervoerd en gebruikt worden.

Aanknopingspunten

Diervoederproducenten hebben hun logistiek voor een deel uitbesteed aan (multimodale) transporteurs. Volgens de CBS-statistieken wordt nog 42 procent van omvangrijke goederenstroom diervoeder (vierde plaats qua omvang) met eigen vervoer getransporteerd. Dat biedt wellicht mogelijkheden tot verhoging van de logistieke efficiency. Ook het internationale karakter van de goederenstromen kan mogelijkheden bieden voor ketenregie. Alle leidende diervoederbedrijven kennen duurzaamheidsinitiatieven. Daarnaast bestaan er branchebrede of zelfs brancheoverstijgende initiatieven zoals energiebesparing, Carbon Footprint Dierenvoeding, Alliantie Verduurzaming Voedsel, Voorkomen voedselverspilling en Nederland



Circulair in 2030. Daarnaast hebben individuele diervoederproducenten en brancheorganisaties het Grondstoffenakkoord ondertekend. Daarbij zou – gegeven de nauwe relatie tussen food en feed – misschien aansluiting mogelijk zijn met de Federatie Nederlandse Levensmiddelen Industrie (FNLI), de koepelorganisatie en belangenbehartiger voor

Uitgebreid ketenonderzoek

De ambities van TLN staan in het Strategisch Meerjaren Plan (SMP). Hierin is een prominente plaats ingeruimd voor ketenonderzoek en het bijeenbrengen van ketenpartijen. Het doel hiervan is de waarde van transport- en logistieke activiteiten in ketens te versterken en leden kennis aan te reiken, zodat zij betere keuzes kunnen maken voor hun onderneming. Maar het geeft ook onderbouwing aan de lobby van TLN voor betere en efficiëntere regelgeving. De komende jaren zal TLN uitgebreid onderzoek doen in een groot aantal ketens, waarin haar leden actief zijn. TLN zal dit doen vanuit twee grote speelvelden: de bouw en de agrarische sector. Hierin is direct of indirect ruim 65 procent van de leden in actief.

verwerkende en importerende bedrijven en branches in de Nederlandse levensmiddelenindustrie, waarvan de leden een rol spelen in de diervoederketen. FNLI heeft namelijk aangegeven de levensmiddelenindustrie spil te laten zijn van de circulaire economie.

Duurzaamheid en ondersteunen van circulariteit zijn ook thema's die sterk leven bij de partij die de schakels van de keten fysiek verbindt, de ingeschakelde beroepswegvervoerders. Die zijn vooral te vinden in de TLN-deelmarkten 'Agrarisch vervoer' en 'Tank- en silovervoer'. Als alle partijen in de diervoederketen samenwerken, kan de transportefficiency verhoogd worden en kunnen belangrijke bijdragen aan duurzaamheid en de circulaire economie geleverd worden.

Vervolg

Het eindigt niet bij de resultaten van het marktonderzoek, die in een fraai rapport beschikbaar zullen komen. Individuele ondernemers in transport en logistiek kunnen deze resultaten gebruiken om te bepalen hoe zij als onderne-

ming in de wedstrijd zitten. Zijn ze klaar voor de toekomst? Er komt meer. Binnenkort gaat TLN met een groep vervoerders in gesprek om te kijken of en zo ja hoe de positie in de keten kan worden verbeterd.

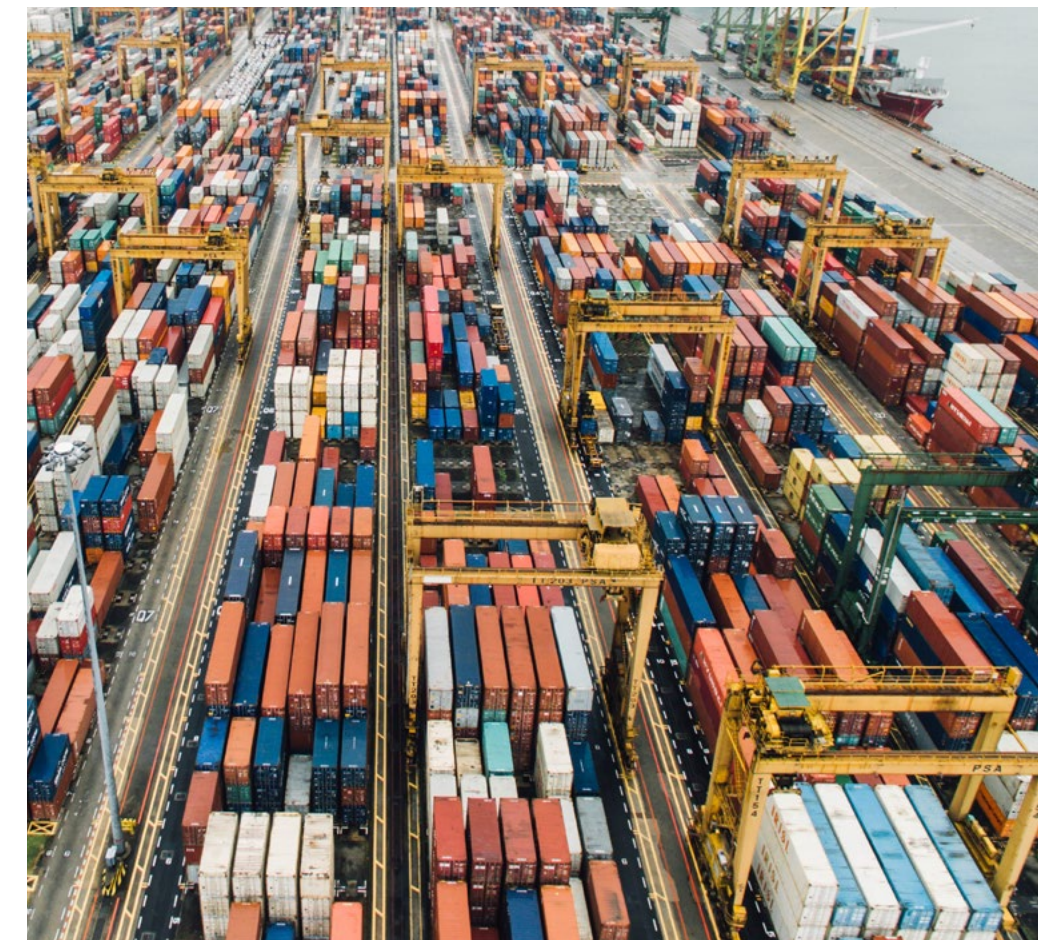
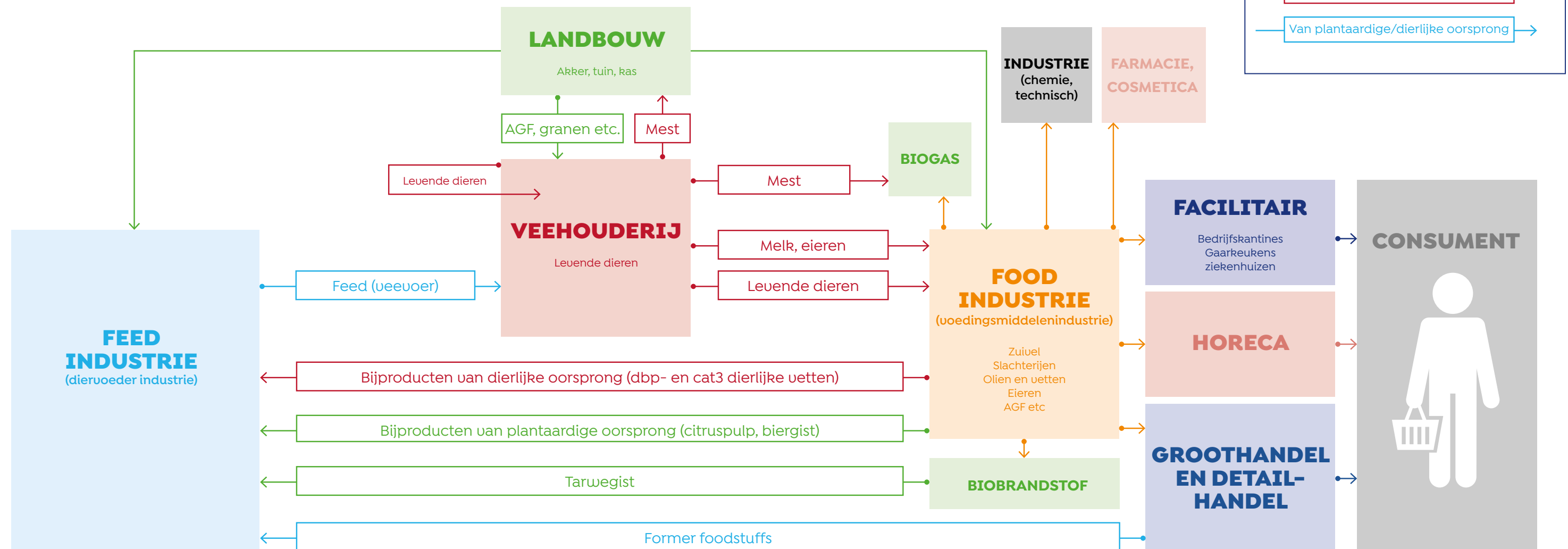




Fig. 1 Vereenvoudigde weergave diervoederketen

Sterke relatie food-industrie met feed-industrie, landbouw en veehouderij





Begrippen en onderverdeling diervoeder

Begrippen

- Aanvullende diervoeders
- Afgeleide producten uit dierlijke bijproducten (AP)
- Afvalstoffen
- Animal food, feed
- Boerderijdieren/huisdieren/vee
- Bijvoeders
- Co-producten
- Diervoer/Dierenvoeding
- Dierlijke bijproducten (DBP)
- Feed, feedstuffs
- Food
- Humaan voedsel, voeding
- Toevoegingsmiddelen
- Veevoeder/veevoer
- Voeder/voer
- Voormengels
- ...

- ▶ Onderverdelingen diervoeder o.b.v. ‘doelgroep’;

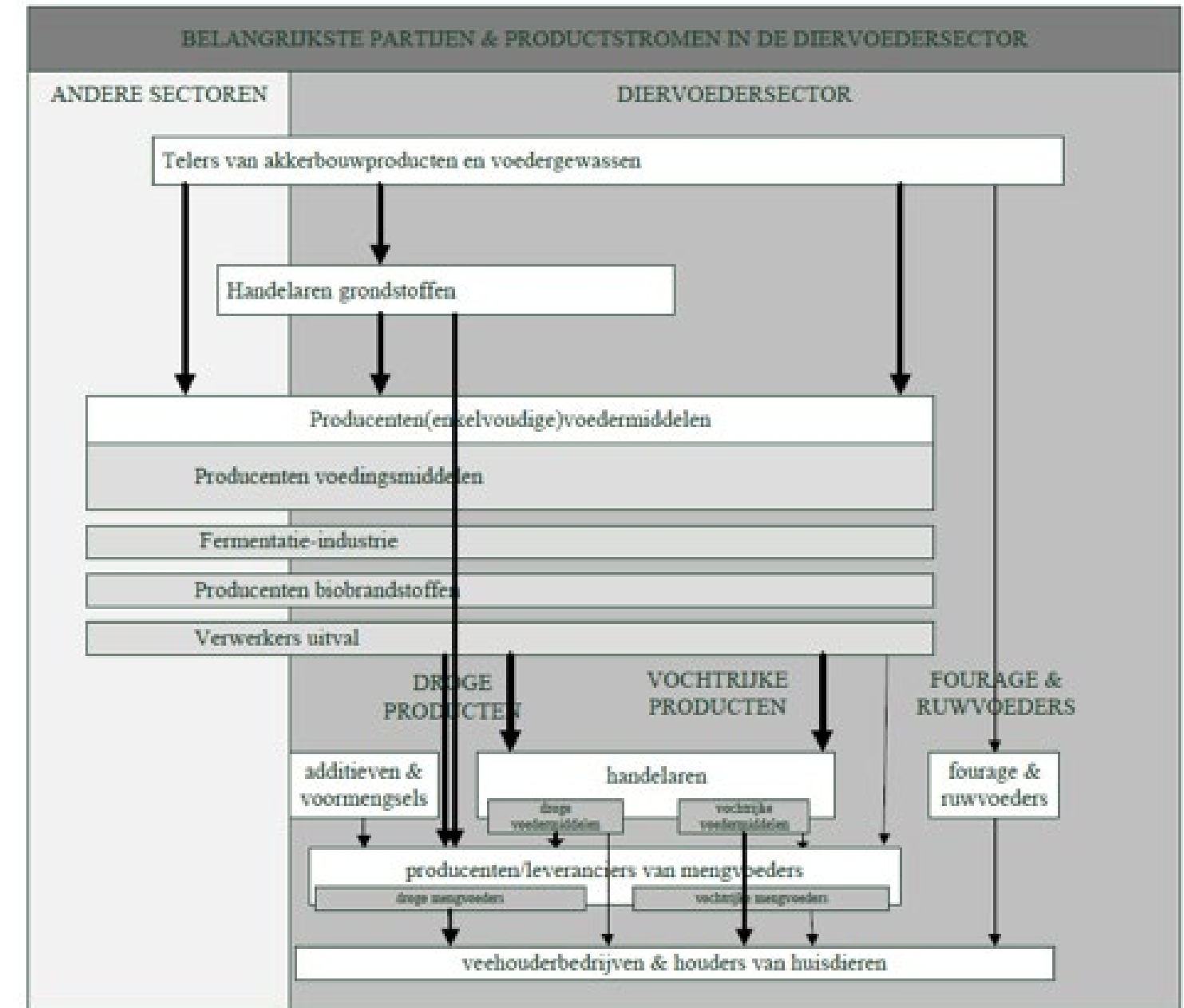
verschillende stromen:

- Melkvee/vleesvee
- Geiten
- Schapen
- Varkens
- Leg- en vleespluimvee
- Overige mengvoeders

NB: Voeding voor huisdieren is niet meegenomen in het onderzoek.



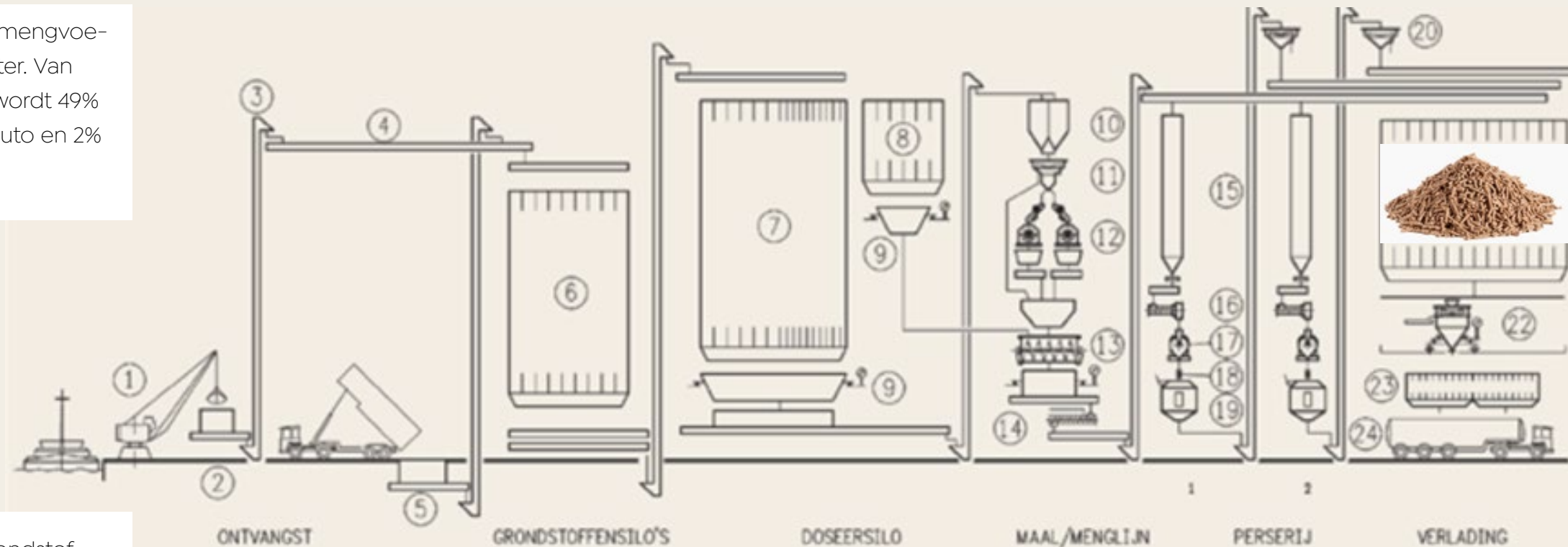
Diervoeder wordt onderverdeeld in droge en vochtrijke voedermiddelen, mengvoerders



Bron: (www.opnv.nl / www.pdv.nl)

Vereenvoudigde weergave productieproces mengvoeder

Productielocatie van veel mengvoederfabrikanten ligt aan water. Van benodigde grondstoffen wordt 49% per schip, 49% per vrachtauto en 2% per spoor aangevoerd.



Per schip aangevoerde grondstoffen worden met een mechanische of pneumatische losinstallatie naar opslagsilo's verplaatst. Vrachtauto's lossen via de stortput (macro) en via blaasleidingen (micro).

Van de totale mengvoederproductie wordt ongeveer 70% in geperste vorm (pellets) afgeleverd. Persen (ofwel verdichten) is een combinatie van twee basisprocessen: toevoegen van warmte en vocht (stoom), wat een bindend effect veroorzaakt en toevoegen van mechanische energie voor het vormen en verdichten

Aflevering kan verpakt of in bulk plaatsvinden. Ongeveer 97% van de productie wordt in bulk afgeleverd, de rest in zakken.

Mengvoederindustrie in Nederland in 2016



- ▶ +/- 120 mengvoederbedrijven: 100 kleine en 20 grote.
- ▶ Productie per bedrijf van enkele duizenden tot vele honderdduizenden tonnen per jaar.
- ▶ 20 grote bedrijven produceren 88% totale productie.
- ▶ Mengvoederproductie: 13,5 miljoen ton.
- ▶ Bestemming productie:
 - varkens (ca. 40%)
 - rundvee (ca. 30%)
 - pluimvee (ca. 25%)
 - diversen (ca. 5%)
- ▶ Nevedi (Nederlandse Vereniging Diervoederindustrie) is brancheorganisatie.

Bron: www.nevedi.nl, nov. 2018



Internationale diervoederstromen belangrijk

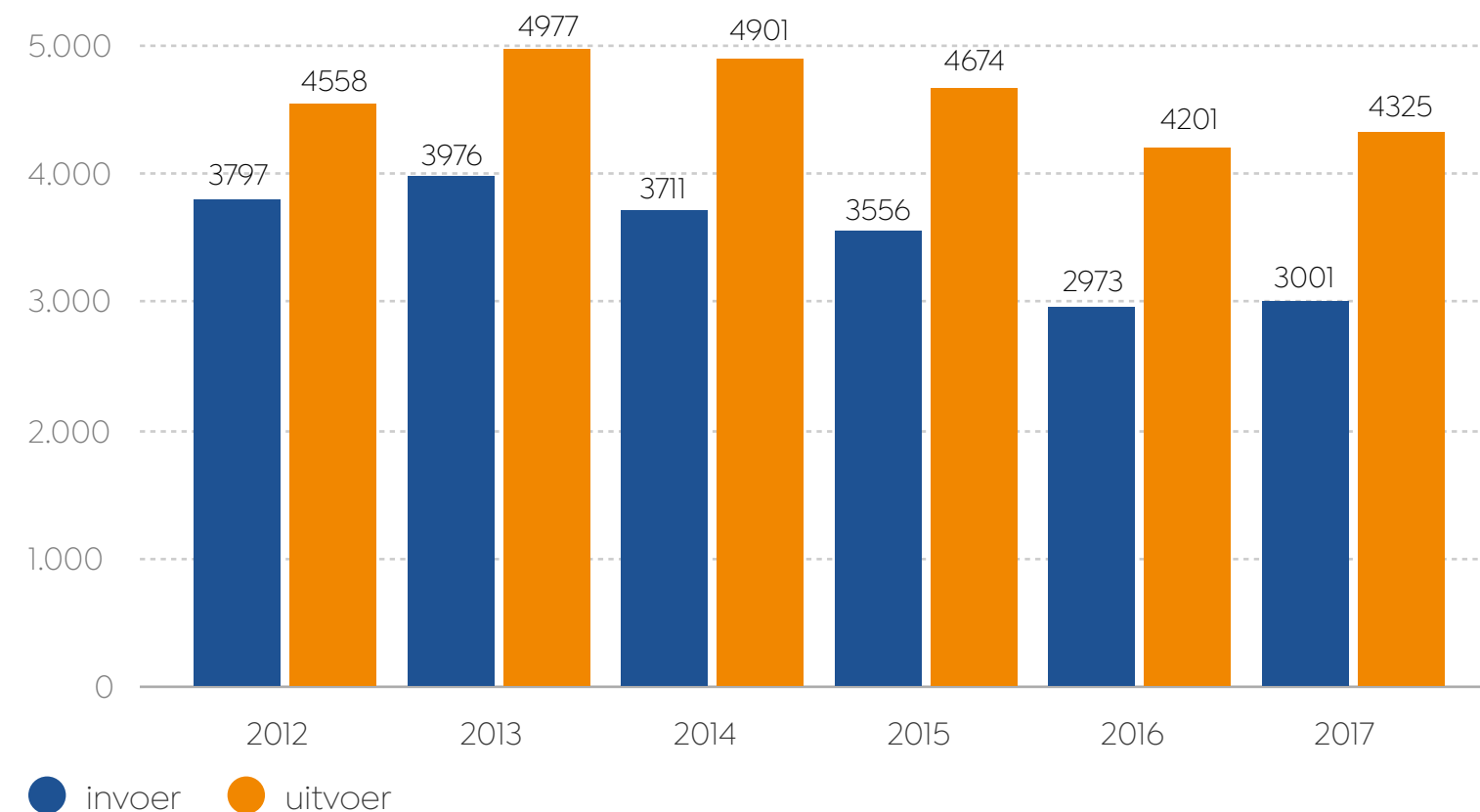
NL op 5^e plaats Europese diervoederproducenten (x1.000 euro)

Country	Total compound feed production (x1000 tonnes, 2015)
1 Germany	23,345
2 Spain	22,273
3 France	21,092
4 UK	15,449
5 The Netherlands	14,283
6 Italy	13,665
7 Poland	9,308
8 Belgium	6,650
9 Denmark	4,190
10 Ireland	3,966

Source: FEFAC, WattagNet company reports, Rabobank 2017

Aantal Nederlandse bedrijven produceert ook in het buitenland, deels om in te spelen op veranderende afzetmarkten.

Nederland heeft uitvoeroverschot in omvangrijke NL in- en uitvoer van diervoeder (x1.000 euro)

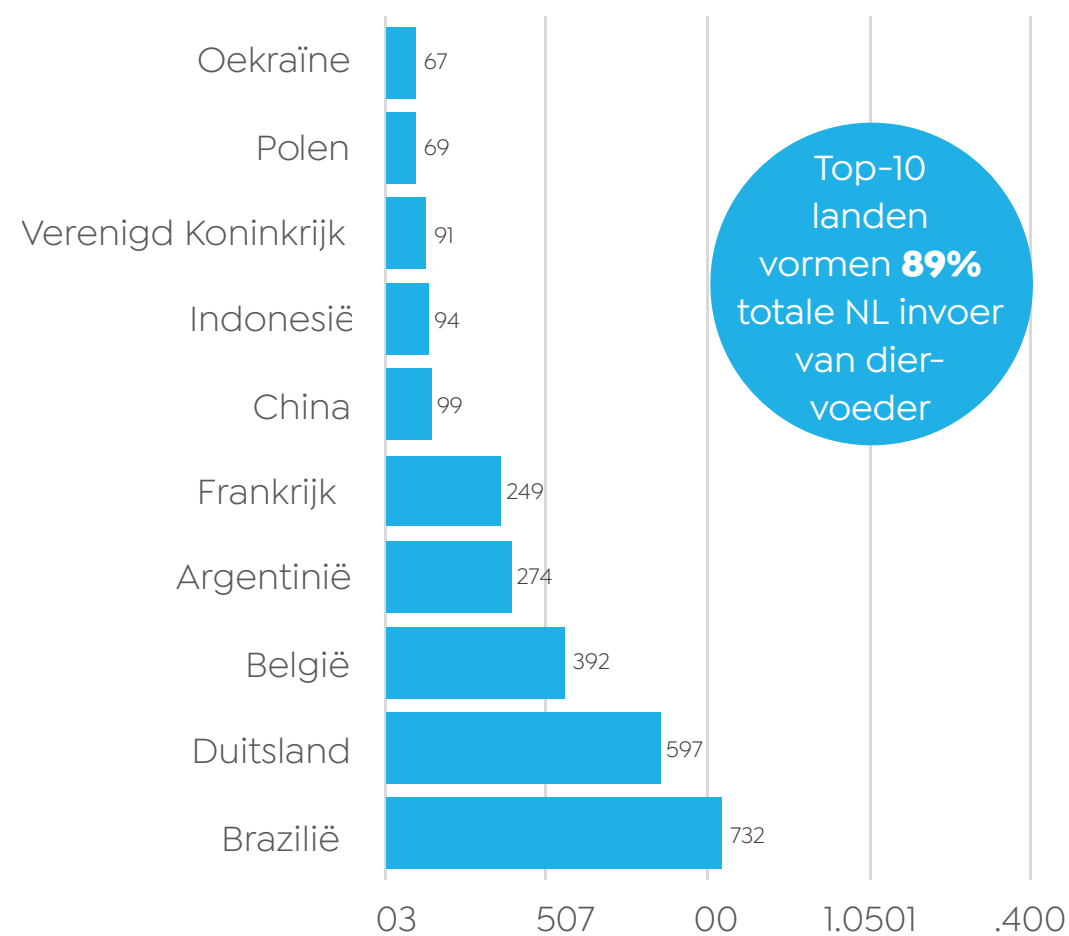


SITC goederengroep 081 veevoeder (m.u.v. niet gemalen granen). Bron: CBS

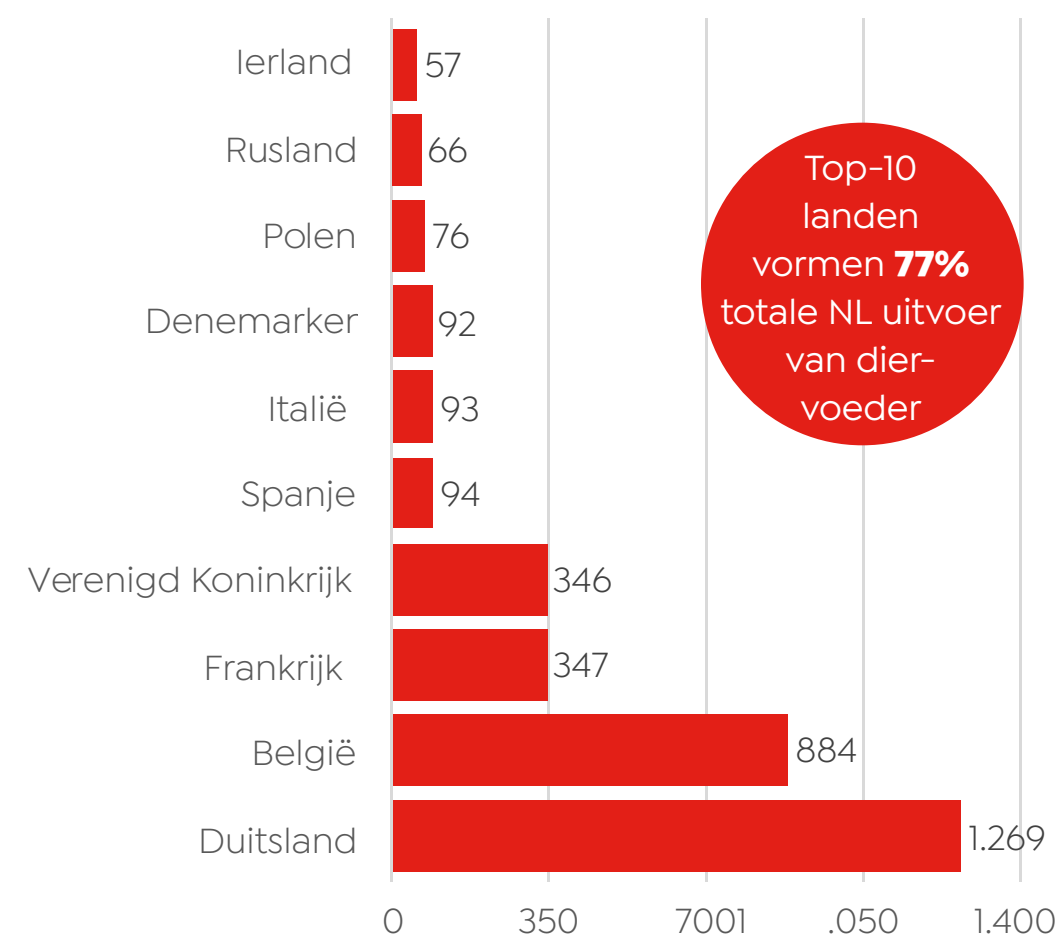


Nederlandse invoer en uitvoer diervoeder verschillen qua omvang en qua geografische samenstelling

Top-10 landen NL invoer veevoeder, 2017, mln euro



Top-10 landen NL uitvoer veevoeder, 2017, mln euro

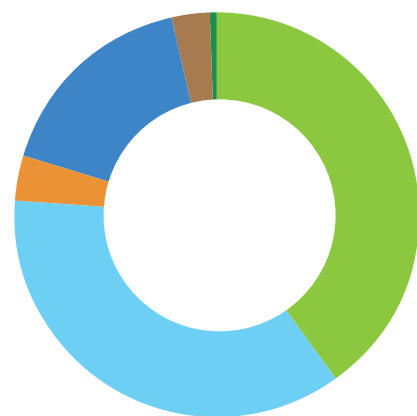




Herkomst en samenstelling diervoedergrondstoffen

Grondstoffen vooral uit Europa

Herkomst diervoedergrondstoffen

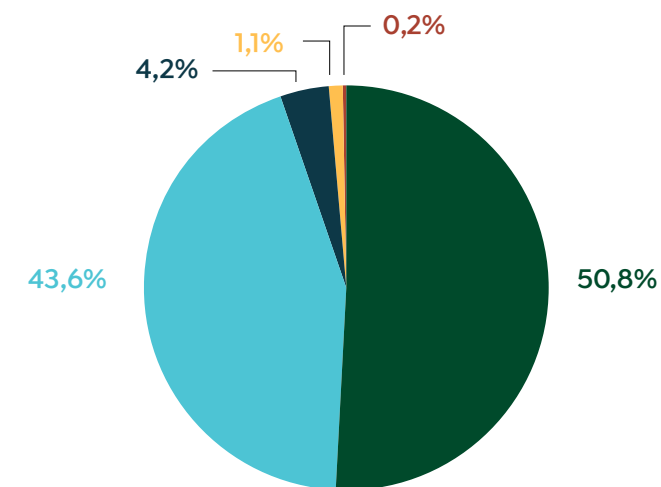


- Nederland
- Europa
- Noord-Amerika
- Zuid-Amerika
- Azië
- Overig

(Bron: CBS/LEI, cijfers feed en food, gemiddeld over 2012 - 2014)

Vooraf co-producten en primaire grondstoffen

Diervoedergrondstoffen



- Co-producten
- Primaire grondstoffen
- Mineralen, toevoegingsmiddelen en premixen
- Vetten en oliën
- Andere grondstoffen

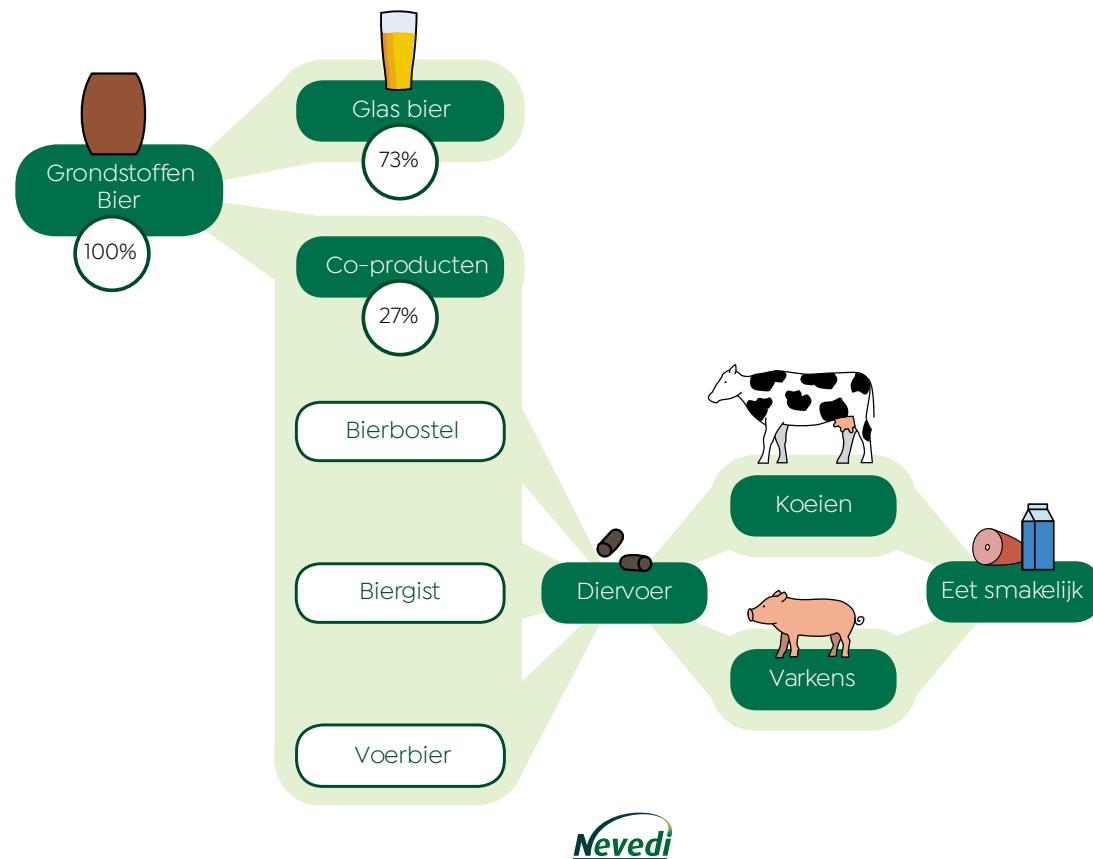
Het totale volume bedraagt 19 miljoen ton, op basis van 88% droge stof (voor mengvoerproductie en levering enkelvoudige voeders).

(Bron: SecureFeed, 2015)



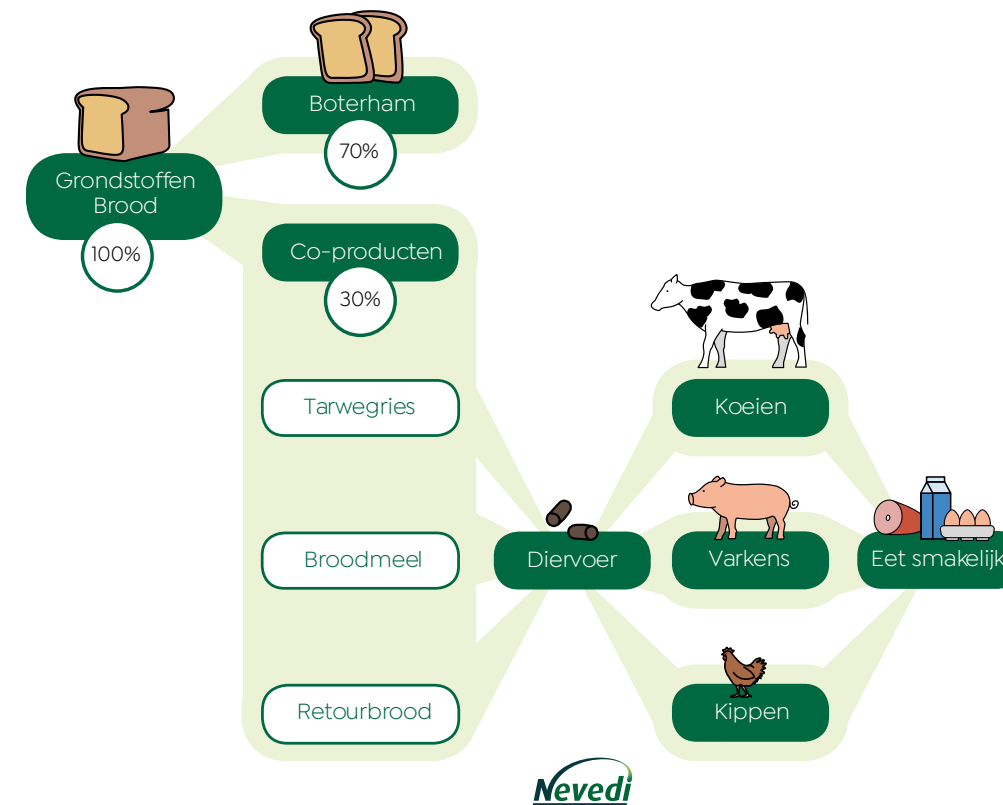
Co-producten: producten uit voedingsmiddelenindustrie die in diervoeding verwerkt worden

Van biertje tot vlees en zuivel



VOORBEELDEN

Van boterham tot vlees, zuivel en eieren





Nauwe relatie food en feed blijkt al tijdens productieproces diervoeder



- ▶ [Nevedi video](#) over productieproces diervoeding:
 - Diervoeder: de basis voor gezonde dieren en gezonde mensen.
 - Diervoerproducenten dragen bij aan veilig en verantwoord vlees, zuivel en eieren op uw bord.
 - In totaal is 70% van de grondstoffen die we verwerken niet meer bruikbaar voor menselijke consumptie.
 - Door het recyclen van al deze voedzame grondstoffen werken diervoederproducenten mee aan een groene economie.



Relevante spelers (1): betrokken overheid en branches

SELECTIE





Relevante spelers (2): bij de Federatie Nederlands Diervoederketen (FND) verenigde partijen (www.diervoederketen.nl)



Nederlandse Vereniging van Handelaren in Stro, Fourages en Aanverwante Producten



Overleggroep Producenten Natte Veevoerders



Nederlandse Voedingsindustrie Gezelschapsdieren



Vereniging van Nederlandse Glucosefabrieken



Brancheorganisatie voor ondernemers in de gehele gezelschapsdierensector



Land- en Tuinbouw Organisatie Nederland



Vereniging Diervoederspecialiteiten Diergezondheidsproducten Nederland



Koninklijke Vereniging Het Comité van Graanhandelaren



MVO de ketenorganisatie voor oliën en vetten



Relevante spelers (3): ‘vier grootste diervoederproducenten zijn Nederlands’

Table 1: the top-ten European feed-producing countries and companies

Country	Total compound feed production (x1000 tonnes, 2015)	Company	Total feed volume, ind. ingredients (x1000 tonnes, 2015)
1 Germany	23,345	ForFarmers (NL)	9,100
2 Spain	22,273	Agrifirm Group (NL)	7,056
3 France	21,092	De Heus (NL)	5,950
4 UK	15,449	Nutreco (NL)	5,900
5 The Netherlands	14,283	DLG Group (DK)	4,140
6 Italy	13,665	Agravis Raiffeisen (DE)	4,060
7 Poland	9,308	Avril Group (FR)	3,400
8 Belgium	6,650	Veronesi (IT)	3,150
9 Denmark	4,190	DTC (DE)	2,800
10 Ireland	3,966	Neovia (FR)	2,650

Source: FEFAC, WattagNet company reports, Rabobank 2017

De vier grootste Nederlandse producenten gaan verschillend met hun logistiek om



1. ForFarmers:

ondergebracht in dochterbedrijf FF Logistics



2. Agrifirm:

uitbesteed aan logistiek dienstverleners

SELECTIE



3. de Heus:

eigen vervoer



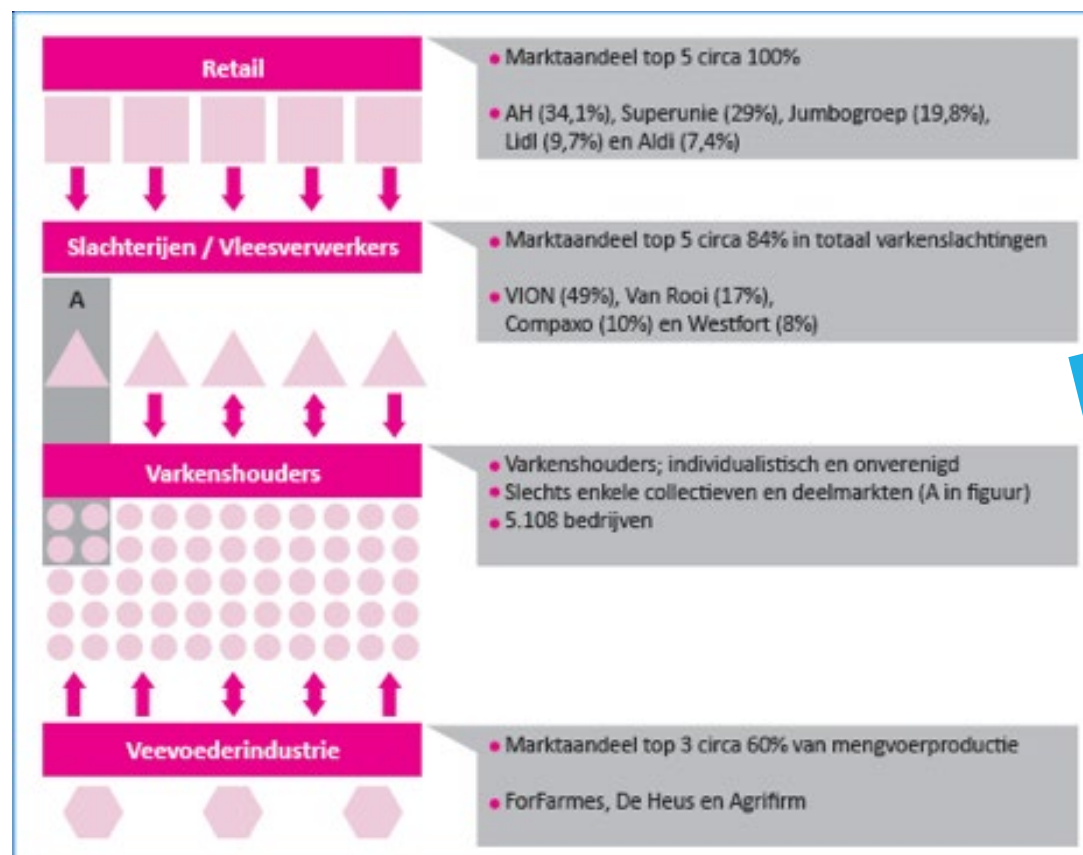
4. Nutreco:

eigen vrachtauto's, ook multimodale aanvoer



Verschillende trends in subketens

Diervoedervervoerders vormen schakel in keten tussen producenten en afnemers in (pluim)veehouderij.



**VOORBEELD
VARKENSKETEN**

Trends kunnen verschillen in subketens (zoals rundvee-, varkens- en pluimveehouderij). Dit is afhankelijk van factoren als:

- Aantal boerderijen
- Aantal dieren
- Conversie diervoeder
- Prijzen diervoeder
- Alternatieve diervoeder
- Maatschappelijke en politieke ontwikkelingen en voorkeuren
- Regelgeving



Wetgeving ‘foodstuffs only’ vormt knelpunt



- Tankauto's met ‘foodstuffs only’ uitsluitend inzetten voor vervoer van levensmiddelen.
- Hoewel bijproducten van de levensmiddelenindustrie afkomstig zijn, worden ze voor de wet beschouwd als diervoeder (ingrediënt).
- NVWA bestraft vervoerders die diervoeder met ‘for foodstuffs only’ tankauto's vervoeren, los van de vraag of de transporten wel of niet de voedselveiligheid bedreigen.



Wetgeving ‘foodstuffs only’ heeft grote gevolgen



► Gevolgen vooral in het internationaal transport:

- Ingewikkelder planning met meer in te zetten auto's en chauffeurs.
- Meer leeg rijden, dus meer (echt) lege kilometers; overall beladingsgraad daalt.
- Meer ritten en km, dus extra verkeersdrukke en uitstoot.
- Hogere kosten (personeel, materieel, brandstof) omdat er meer ritten en kilometers gemaakt worden.
- Verlies van Nederlandse transporten aan goedkopere buitenlandse vervoerders?

- Duurdere producten diervoedersector komen als extra kosten in kostprijs.
 - Draagt niet bij aan circulaire economie: waardevolle bijproducten kunnen niet efficiënt nuttig toegepast worden.
- Hanteert/interpreteert NVWA zelfde criteria als buitenlandse organisaties? Level playing field?



Informatieblad food- en feedwetgeving



Nederlandse Voedsel- en
Warenautoriteit
Ministerie van Economische Zaken

Informatieblad Transport van levensmiddelen, diervoeders en dierlijke bijproducten.

Nadere uitwerking van de Hygiëncode Transport Opslag en Distributie en de Hygiëncode Diervoedersector Wegtransport Diervoeders.

Opgesteld door de NVWA in samenwerking met TLN en EVO

19 november 2014

Inleiding

Op het transport van de productgroepen food, feed, dierlijke bijproducten en afgeleide producten hiervan zijn verschillende wettelijke eisen van toepassing. Met name voor bedrijven die twee of meer van deze productgroepen vervoeren kan dit tot verwarring leiden.

Food	Feed	Dierlijke bijproducten (DBP)
Betreft: grondstoffen, levensmiddelen en ingrediënten bestemd voor menselijke consumptie	Betreft: diervoeders (voedermiddelen, additieven, voormengsels, aanvullende en volledige diervoeders)	Betreft: producten van dierlijke oorsprong en afgeleide producten die niet (meer) voor menselijke consumptie zijn bestemd



Weinig VAL/VAS*; nadruk op transport met specialistisch materieel en chauffeurs



▶ Voorbeelden van VAL/VAS-activiteiten:

- Verpakken
- Opslaan
- Verbulken
- Administratie, inclusief douanevrijgave voor import en export
- Reinigen van bulkopleggers
- Vendor Managed Inventory (VMI): sensor boven in silo meet inhoud en regelt het bestelmoment

* VAL = Value Added Logistics, VAS = Value Added Services



Meer of efficiënter transport van diervoeder?



- ▶ Binnenlands vervoer van diervoeder meer dan in andere bedrijfstakken met eigen vervoer (42% aandeel). Kans voor beroepsvervoer?
- ▶ ‘Diervoeder en voedingsmiddelen afval’ op plaats 4 qua omvang vervoersstromen.
- ▶ Multimodale aanvoer (zeevaart, binnenvaart) van primaire grondstoffen en diervoeders. Regiefunctie?



Duurzaamheidsinitiatieven bieden kansen



GRONDSTOFFENAKKOORD

Intentieovereenkomst om te komen tot transitieagenda's voor de Circulaire Economie

- ▶ Elk leidend diervoederbedrijf heeft al duurzaamheidsinitiatieven.
- ▶ Branchebrede of overstijgende initiatieven:
 - Carbon Footprint Diervoeding
 - Alliantie Verduurzaming Voedsel
 - Voorkomen voedselverspilling
 - Nederland Circulair in 2050



Verwante begrippen duurzaamheid, MVO en circulariteit, met gemeenschappelijke elementen

Duurzaamheid is een breed begrip, maar duurzame ontwikkeling is een ontwikkeling die tegemoet komt aan de noden van het heden zonder de behoeftevoorziening van de toekomstige generaties in het gedrang te brengen.

Maatschappelijk verantwoord ondernemen betekent dat bedrijven verantwoordelijkheid (willen) dragen voor maatschappelijke problemen zoals luchtvervuiling, klimaatverandering, arbeidsomstandigheden of vergrijzing. MVO begint met dat bedrijven proberen deze problemen niet groter te maken en mens (people), milieu (planet) en economie (profit) met elkaar in evenwicht proberen te brengen.

Gemeenschappelijk doel:

voorkomen van:

- Lege kilometers
- Onnodige kosten maatschappij
- Onnodig brandstofverbruik
- Onnodige reiniging
- Verspilling schaarse grondstoffen
- CO₂-uitstoot
- Voedselverspilling

Circulariteit De Nederlandse overheid heeft als doel om in 2050 een 100% circulaire economie te zijn. In een circulaire economie behouden grondstoffen, onderdelen en producten hun waarde. Het circulaire model gaat er namelijk vanuit dat de producten van nu, de grondstoffen zijn voor later: na gebruik kunnen de materialen waaruit een product bestaat opnieuw worden gebruikt. Afval bestaat hierdoor niet (of nauwelijks).



OPNV, Brouwers, FNLI en Agrifirm hebben Grondstoffenakkoord ondertekend

Biomassa en Voedsel

Biomassa wordt voor voedsel en veevoer gebruikt en dient als grondstof voor karton, bouwmaterialen, chemicaliën en kunststoffen. Biomassa is een onmisbaar onderdeel van de circulaire economie en essentieel voor de afname van CO₂-uitstoot. Dit betekent dat omgaan met biomassa, we voedsel op een duurzame manier moeten produceren en tegengaan.

In het Rijksbrede programma [Nederland Circulair in 2050](#) worden drie strategieën voor Biomassa en voedsel:

1. Optimaal benutten van biomassa en voedsel door het sluiten van kringlopen
2. Verminderen van het gebruik en vervangen van fossiele grondstoffen door biomassa
3. Ontwikkelen en invoeren van nieuwe manieren van produceren en consumeren van biomassa en voedsel.

FNLI wil in grondstoffenakkoord Agrifoodketen optrekken met diervoederproducenten

OPNV



Nederlandse Brouwers



FNLI

En wil graag

Ambitie en inzet

Bier is een belangrijke

Wat draagt u over

Wim T

Wat draagt u over

Wat draagt u over

Wat draagt u over

Wat draagt u over

Wat draagt u over

Agrifirm Group B.V.

Ja, ik onderschrijf het Grondstoffenakkoord.

En wil graag betrokken zijn bij de volgende transitieagenda('s):

Biomassa en voedsel

Ambitie en inzet voor de totstandkoming en de uitvoering van deze transitieagenda('s):

Duurzame grondstoffen, het verder sluiten van kringlopen en het bijdragen aan een agrarisch systeem dat volhoudbaar is voor onze huidige en toekomstige generaties staat hoog op de agenda van Agrifirm. Op de gebieden, waarin Agrifirm een impactvolle bijdrage kan leveren, zal zij zich inzetten om de transitieagenda te ondersteunen, in te vullen of te helpen realiseren. Dit betreft enerzijds in de

GRONDSTOFFENAKKOORD

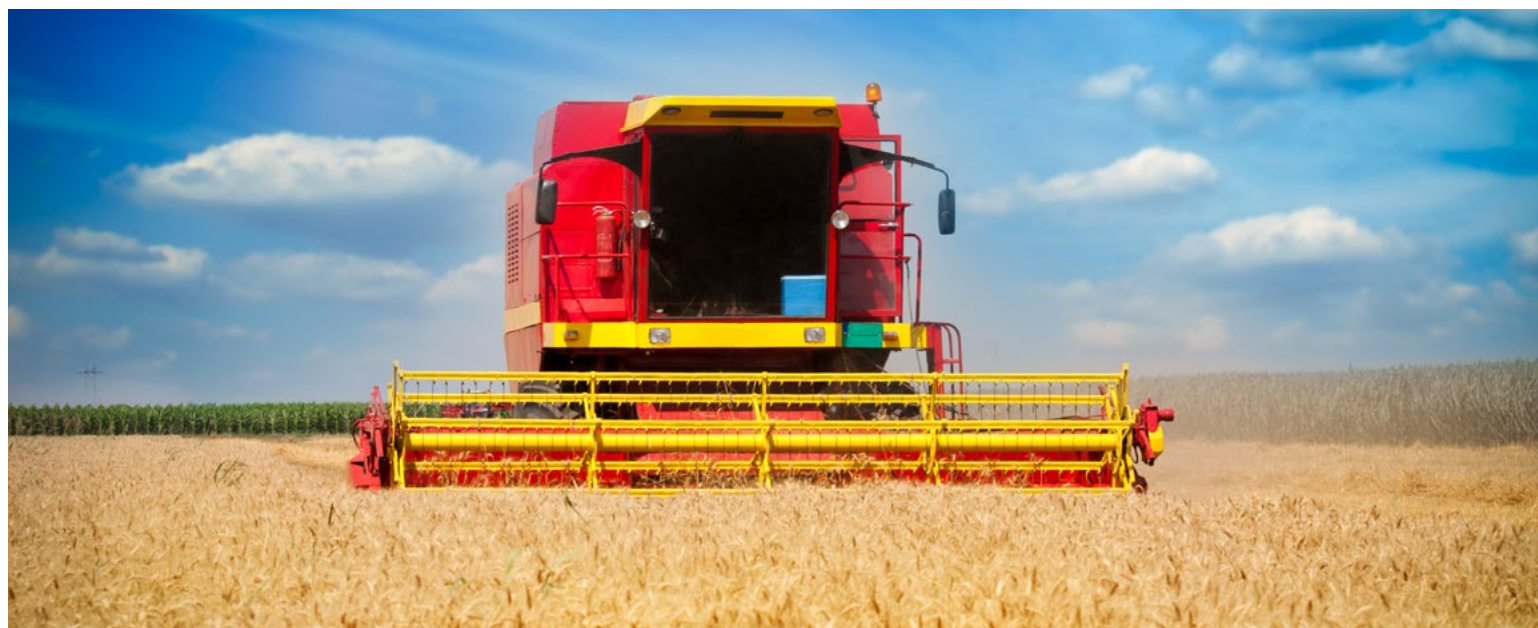
Intentieovereenkomst om te komen tot transitieagenda's voor de Circulaire Economie



Uitkomsten deskresearch (1)

- ▶ Diervoeder en [humaan voedsel](#) sterk onderling verbonden.
- ▶ Diervoederindustrie belangrijke leverancier in diverse dierlijke ketens.
- ▶ Transport is ook in deze keten onontbeerlijke schakel, maar wordt niet prominent genoemd.
- ▶ Biedt diervoederproductieproces mogelijkheden voor VAL/VAS? Korte keten met weinig stappen, geconcentreerd en simpel productieproces. Criteria VAL/VAS?
- ▶ Diervoeder en voedingsmiddelenafval is omvangrijke stroom in binnenlands beroepswegvervoer (4e plaats).
- ▶ Multimodaal vervoer grondstoffen (zeevaart, binnenvaart) naar fabrieken, wegtransport voor afvoer. Kans synchromodaal of regie over totale keten?
- ▶ In vergelijking met andere productgroepen veel eigen vervoer (42,2%). Kans voor beroepsvervoer bij 100 producenten? Hogere efficiency, lagere transportkosten, andere balansverhoudingen?
- ▶ Diervoeder verdeeld over meerdere deelmarkten binnen TLN. Bescheiden aandeel in totaal vervoer van die deelmarkten.
- ▶ Duurzaamheid leeft bij producenten: individueel en branchebreed. Aanknopingspunt?

Uitkomsten deskresearch (2)



- ▶ Food en feed lopen door elkaar, maar wetgeving houdt de twee strikt gescheiden met inefficiënties in transport tot gevolg.
- ▶ Afgedwongen inefficiënties in food/feed vervoer leiden tot vermijdbare kosten voor vervoerders en maatschappelijke kosten

(extra uitstoot, verkeersdrukte etc.) en lijkt strijdig met circulaire economie en voorkomen voedselverspilling.

- ▶ FNLI, OPNV en Bierbrouwers hebben Grondstoffenakkoord in kader van ‘Nederland Circulair in 2050’ ondertekend. Aanknopingspunt?
- ▶ NVWA controles (deels) gebaseerd op EG verordening; moet dialoog humane voeding/dierenvoeding i.p.v. nationaal misschien binnen EU gevoerd worden? Of met FEFAC i.p.v. Nevedi? Het betreft ook internationale stromen.
- ▶ Nader onderzoek is nodig: hoe is de handhaving in het buitenland in vergelijking met Nederland?



Verslag expertsessie: Samen sterker in de diervoederketen



Inleiding

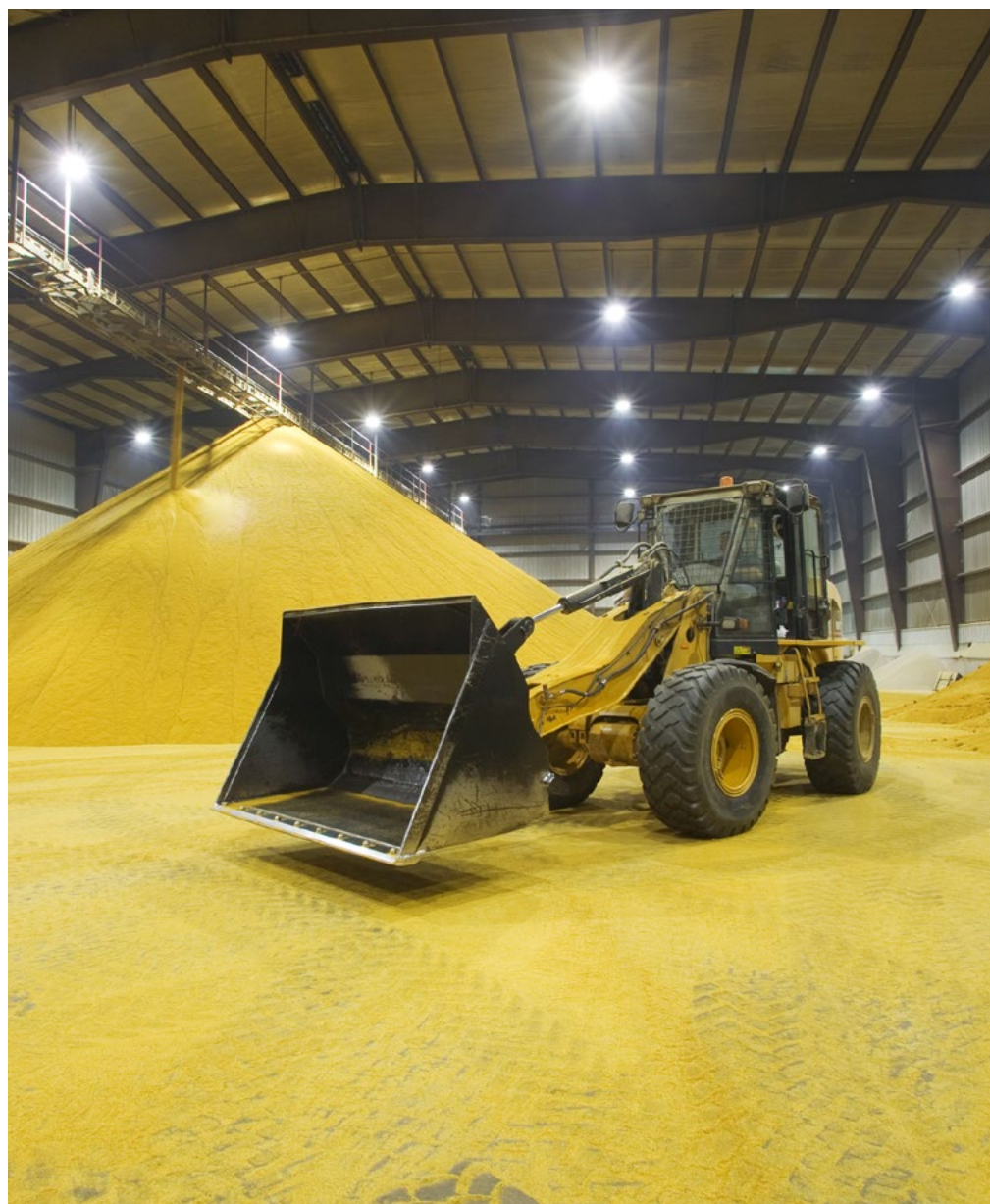
TLN heeft in haar Strategisch Meerjarenplan het onderwerp 'ketenonderzoek en ketensamenwerking' hoog op de agenda staan. Enerzijds, om met kwalitatief ketenonderzoek de transportondernemer te helpen in het nemen van de juiste ondernemerskeuzes. Anderzijds, om het belang van logistiek in de keten te vergroten en hiermee de positie van de transport en logistieke bedrijven binnen ketens, in dit geval de diervoederketen, te versterken.

TLN heeft uitgebreid onderzoek gedaan naar de diervoederketen waarbij onder meer gekeken is naar de relevante kansen en bedreigingen, de spelers in de keten, de kracht/macht van die spelers (krachtenveldanalyse) en naar het belang van transport en logistiek in de keten.

Begin dit jaar is dit onderzoek gedeeld en besproken met een aantal TLN-leden die actief zijn in de diervoederketen. Tijdens deze bijeenkomst is gesproken over de mogelijke kansen en bedreigingen voor de ketenspelers in de diervoederketen en met name of zij die eveneens zo ervaren en zien en is nagedacht over de gewenste rol en taakopvatting van TLN in het Diervoeder-dossier.

Samenvatting

Nederlandse diervoedertransporteurs zijn er zeker van dat de logistiek van diervoederstromen anders en beter kan. Tegelijkertijd constateren vervoerders dat er onzekerheid bestaat rondom de lange termijn ontwikkeling van de veehouderij; deze is in beweging -zowel in Nederland als ver daar buiten- en gaat onherroepelijk ook effect hebben op de logistiek van diervoeders.



Samenvattend zien transporteurs van diervoeders twee belangrijke ontwikkelingen met daarbij de volgende vraagstukken/mogelijke acties:

Onderwerpen

- Leeg rijden voorkomen
 - via wet- en regelgeving
 - voor duurzaamheid
 - door beter plannen (door vervoerder i.p.v. verlader)
 - door samenwerking

- Trends verschuiving dierlijke sector.

Vraagstukken/mogelijke acties

- Inventarisatie van voor NL relevante (diervoeder) stromen (van waar naar waar, hoe, krachtenveld, ...).
- Stroomlijning wet- en regelgeving (levensmiddelen, diervoeder, dierlijke bijproducten, ...).
- Kwantificeren 'onduurzaamheid' van regelgeving (€, CO₂,).
- Strategische sessies beleggen.
- Oplossingen aanreiken om inefficiënties op te lossen.
- Lobby (Brussel) vanuit duurzaamheids-/circulariteitsframe
- Is samenwerking organiseren tussen transport en logistieke bedrijven organiseren nodig/wenselijk?

- Veranderende stromen t.g.v. (mondiale, EU, NL) ontwikkelingen in beeld brengen.
Markt-strategische sessies organiseren rondom vraagstukken zoals 'Wat gebeurt er bij krimp en verschuivingen van Nederlandse diervoederstromen?', 'Welke kansen en bedreigingen zien we op ons afkomen?'

Typering diervoedertransport

Diversiteit binnen keten

Transport van diervoeder (feed) is een diverse ‘markt’ waarin verschillende stromen landbouwproducten, hooi en stro, reststromen (van levensmiddelenindustrie), mineralen, kant en klare diervoeder, e.d. vervoerd worden van en naar verschillende bestemmingen zoals landbouwbedrijven, havens, levensmiddelenindustrie (food), diervoederproducenten, veehouderijen, e.d.).

Iedere stroom kent heeft zijn specifieke kenmerken in de vorm van verschillende typen gebruikt materieel (walking floor, tankauto's, platte wagens, containers, e.d.), reinigingsregimes, ‘dedicated diervoedertransport’ of het combineren met niet-diervoeder retourvrachten.

Rol binnen keten

Transport vormt een onmisbare schakel in de diervoederketen, maar desondanks missen vervoerders die ‘erkenning’ vanuit hun klanten en is de beleving dat transport een ondergeschoven kindje is in het hele logistieke proces.



De logistieke expertise van de sector wordt onvoldoende erkend door grote verladende partijen met als gevolg dat kansen om die expertise in te brengen onbenut blijven en het diervoedertransport ‘beperkt’ blijft tot ‘uitvoerende’ business met onvoldoende toegevoegde waarde activiteiten.

In de ogen van transportondernemers in de diervoederketen wordt het transport door andere ketenspelers teveel als een vanzelfsprekendheid beschouwd. Verklaring hiervoor wordt gezocht in het gegeven dat transportkosten nauwelijks meewegen in de kostenstructuur van diervoeder. Anderzijds vormen ze juist wel een significant deel van het budget van de inkoper van de klant. Er is derhalve vooral sprake van prijsconcurrentie en te weinig oog voor andere thema's om bijvoorbeeld duurzaamheid in de diervoederketen te vergroten.



Ondernemen - Alledaagse hectiek

‘De waan van de dag’ regeert; veel bedrijven opereren vraag gestuurd (“je bent gewoon bezig met ritten”) en relatief weinig vervoerders hebben goed zicht op het totaalplaatje van de stromen die ze verzetten (waar komen producten vandaan, wat voor soort producten zijn het).

Diervoedertransport levert meer hersenkrakers op dan op het eerste gezicht zou lijken; complexe EU regelgeving (levensmiddelen, diervoeder, dierlijke bijproducten, afval, ...) en verschillen in handhaving tussen EU landen leiden tot onzekerheid bij vervoerders over de juiste wijze van transport (voorschriften). Hiernaast moeten vervoerders die (veel) wisselende vrachten vervoeren (m.n. stroom naar diervoederproducenten) continu alert zijn wat wel en niet vervoerd mag worden en hoe bijvoorbeeld reiniging en ontsmetting van voertuigen/laadeenheden moeten worden uitgevoerd. Dit speelt afwisselend bij diervoeder en niet-diervoeder vervoer, maar ook bij het afwisselend vervoer van verschillende soorten diervoeder(ingrediënten)

waar het type product – plantaardig, van dierlijke oorsprong, eiwitrijk, vet product, etc. – verschillende eisen stelt.

Efficiënt rijden/plannen is een sport ‘an sich’. Vervoerders menen dat transport veel efficiënter uitgevoerd kan worden – “wij komen elkaar allemaal leeg tegen” –, maar veel klanten laten de planning niet over aan vervoerders en/of wetgeving (food/feed-safety) belemmert de efficiency.



Knelpunten en kansen

Ondanks de alledaagse hectiek kijken ondernemers ook vooruit. Ontwikkelingen die ze aan zien komen liggen met name op het vlak van het groeiende belang van ‘duurzaamheid’ in politiek en maatschappij en daarmee ook bij partijen in de feed- en foodketen, en ontwikkelingen rondom de (omvang van de) Nederlandse veehouderij.

Duurzaamheid

Het toenemend belang van duurzaamheid heeft in de diervoederketen verschillende aanknopingspunten die aansluiten bij en bijdragen aan efficiënter diervoedertransport (minder leeg rijden). Duurzaamheid in relatie tot diervoeder(transporten) laat zich snel vertalen in het beperken van het aantal kilometers (CO₂-reductie) en het optimaal benutten van reststromen van de levensmiddelensector in diervoeders (circulariteit).

Het bevorderen van duurzaamheid in de diervoederketen wordt in belangrijke mate gehinderd door te ver doorgeschoten ‘voedselveiligheidsangst’ in de maatschappij en

politiek en meer en meer belemmerd door voedselveiligheidswet- en regelgeving en/of certificeringseisen die het vervoer van bepaalde producten beperken. Vervoerders zien kansen om op dit vlak duurzamer en efficiënter te werken, mits de regels aangepast worden en er terzake een gelijk speelveld in de EU wordt gecreëerd.

Ondernemers stellen overigens vast dat duurzaamheid steeds belangrijker gevonden wordt, maar dat ze dat niet vertaald zien in een specifieke vraag en ook financiële ‘beloning’; vanuit de klant; ‘ze vinden milieu belangrijk, maar ze hebben er niets voor over’, is een veel gehoorde klacht.

Transportondernemers zien momenteel ook technische oplossingen voorbij komen zoals ‘flexibele laadzakken/-compartimenten’ waardoor ze (mogelijk) minder beperkt worden in restricties ten aanzien van wisselende vrachten. De meningen over de toepasbaarheid (praktisch, financieel, mate van duurzaamheid) zijn hierover nog wel verdeeld. De toepasbaarheid hangt mede samen met het type transporten dat een ondernemer in zijn orderportefeuille heeft.

Samenwerking in de keten wordt ook gezien als een manier om efficiënter en daarmee duurzamer te ondernemen. Samenwerking is van alle tijden en daarmee geen nieuwe ontwikkeling, maar is in de praktijk altijd een moeilijk punt gebleken. Wel maakt technologie het mogelijk ‘samenwerking’ naar een ander niveau te brengen. Is een ‘feed-Uber’ mogelijk al in ontwikkeling? Misschien is samenwerking daardoor urgenter. Ook hier verschillen de meningen; enerzijds is samenwerking een middel om efficiënter te werken, anderzijds leiden centraal aangestuurde systemen waarschijnlijk tot verdere uitholling van marges (“concurreren we elkaar straks de tent uit”? “Wie doet als laatste het licht uit”). Voorts spelen ook mededingingsregels mogelijk een beperkende rol bij samenwerking.



Veranderende markt

De vraag naar transport is voor Nederlandse diervoedertransporteurs een afgeleide van consumptie- en productie-omvang: hoe ontwikkelt de vraag (consumptie) naar dierlijke producten zich en in welke mate voorziet de Nederlandse veehouderij (productie) hier in?

Aan de consumptiekant is een tendens zichtbaar naar minder vlees eten door de Nederlandse consument. Gaat de productie en consumptie van kweekvlees een vlucht nemen? De impact hiervan wordt nu klein geacht, omdat het (nog) een klein aandeel vormt en omdat een groot aandeel van de Nederlandse veehouderij feitelijk voor export produceert (vlees, zuivel, etc.).

Door naar de vraag vanuit het buitenland te kijken – waar een belangrijk deel van de Nederlandse veehouderij van afhankelijk is – worden ontwikkelingen gezien, die een grote impact kunnen hebben op de omvang van de Nederlandse veehouderij. Wat als de Nederlandse veehouderij krimpt als gevolg van terugvallende vraag vanuit China (als die

zelfvoorzienend kan produceren)? En wat als (in combinatie hiermee) er een verschuiving zal plaatsvinden van productie in Nederland naar productie in goedkopere Europese landen?

Hoe ongewis de impact van deze ontwikkelingen ook is, het is voor ondernemers van belang om kennis te hebben over en in gesprek te blijven met de klant over dit soort ontwikkelingen. Veel ondernemers beseffen dat, maar zijn er – in de waan van de dag – niet mee bezig.



Conclusie expertsessie

De logistiek van diervoederstromen kan efficiënter en duurzamer. Aanpassing van wet- en regelgeving speelt hier deels een rol. Anderzijds draagt ook een slimmere planning hier aan bij. Op beide vlakken zijn ontwikkelingen gaande. Deze ontwikkelingen verlopen niet vanzelf en vragen actieve aandacht van de sector.

Op de korte en lange termijn spelen hiernaast ontwikkelingen in de veehouderij waar de sector wel min of meer weet van heeft, maar waarvan de uitkomsten onzeker zijn. In de aanloop van de dag zijn de meeste ondernemers hier niet actief mee bezig. Toch beseft men dat het nodig is om deze trends te volgen, omdat ontwikkelingen op de wereldmarkt en/of regelgeving plots en ingrijpend kunnen uitpakken. Tijdens de bijeenkomst zijn rondom deze twee onderwerpen [meerdere vraagstukken en mogelijke oplossingen](#) in kaart gebracht waar TLN keuzes in gaat maken met haar leden.

