

////////////////////////////////////

# VOEDSELDISTRIBUTIE- PLATFORMEN EN LOGISTIEK

TWOL-studie in opdracht van OVAM en  
Departement Omgeving – 01/06/2019

////////////////////////////////////

## INHOUD

<b>1</b>	<b>Inleiding.....</b>	<b>4</b>
1.1	Achtergrond	4
1.2	Doelstelling	4
<b>2</b>	<b>In kaart brengen van de logistieke stromen van voedseloverschotten.....</b>	<b>5</b>
2.1	Inzichtelijk maken van de huidige situatie	5
2.1.1	Methodiek	5
2.1.2	Belangrijkste conclusies uit diepte-interviews met relevante gesprekspartners	6
2.1.3	De voedseldistributieplatformen vanuit logistiek oogpunt	7
2.1.4	Het potentieel aanwezig in Vlaanderen	11
2.2	Logistieke profielen	14
<b>3</b>	<b>Inzicht in de aanbodzijde van transport.....</b>	<b>16</b>
3.1	Resultaten van de enquête	16
3.2	Belangrijkste conclusies uit de diepte-interviews met transporteurs	20
3.2.1	Poolers	20
3.2.2	Transporteurs	20
3.3	Belangrijkste randvoorwaarden	21
3.3.1	Vergunningen	21
3.3.2	Planbaarheid	21
3.3.3	Voedselveiligheid	22
3.3.4	Bereikbaarheid	22
<b>4</b>	<b>Praktijktoets .....</b>	<b>23</b>
4.1	Transportplatform Vengo	23
4.2	Scenario's - proeftransporten	24
<b>5</b>	<b>Conclusie .....</b>	<b>27</b>
	Bijlage 1 - Beschrijving van 5 scenario's .....	29
	Bijlage 2 - Vengo : legale status deeleconomie .....	36
	Bijlage 3 – Conclusions (FR) .....	37
	Bijlage 4 – Conclusions (EN) .....	39



## Lijst van tabellen

Tabel 1: Overzicht betrokken actoren in de logistiek van voedseloverschotten, Rebel-VIL, 2018. ....	5
Tabel 2: Potentieel voor uitbesteding transport per logistiek profiel, VIL, 2018. ....	15
Tabel 3: Vloot van respondenten voor gekoeld transport, enquête VIL, 2018. ....	16
Tabel 4: Vloot van respondenten voor niet-gekoeld transport, enquête VIL, 2018. ....	17
Tabel 5: Type distributie en ladingdragers voor gekoeld transport, enquête VIL, 2018. ....	17
Tabel 6: Type distributie en ladingdragers voor niet-gekoeld transport, enquête VIL, 2018. ....	18
Tabel 7: Geografische spreiding voornaamste activiteiten, enquête VIL, 2018. ....	18
Tabel 8: Potentieel voor samenwerking en combineerbare lading voor gekoeld transport, enquête VIL, 2018. ....	19
Tabel 9: Potentieel voor samenwerking en combineerbare lading voor niet-gekoeld transport, enquête VIL, 2018. ....	19
Tabel 10: Prijsbepaling van de transporten, enquête VIL, 2018. ....	19
Tabel 11: Voornaamste inputs scenario 1, Rebel, 2018. ....	29
Tabel 12: Resultaat kostenvergelijking scenario 1, Rebel, 2018. ....	29
Tabel 13: Voornaamste inputs scenario 2, Rebel, 2018. ....	30
Tabel 14: Resultaat kostenvergelijking scenario 2, Rebel, 2018. ....	31
Tabel 15: Voornaamste inputs scenario 3, Rebel, 2018. ....	31
Tabel 16: Resultaat kostenvergelijking scenario 3, Rebel, 2018. ....	32
Tabel 17: Voornaamste inputs scenario 4, Rebel, 2018. ....	33
Tabel 18: Resultaat kostenvergelijking scenario 4, Rebel, 2018. ....	33
Tabel 19: Voornaamste inputs scenario 5, Rebel, 2018. ....	36
Tabel 20: Resultaat kostenvergelijking scenario 5, Rebel, 2018. ....	35

## Lijst van figuren

Figuur 1: Huidige logistieke stromen via de voedseldistributieplatformen (situatie maart 2018), visualisatietool Rebel, 2018. ....	9
Figuur 2: Quick wins via samenwerking tussen partijen actief in verdeling van voedseloverschotten, visualisatietool Rebel, 2018. ....	12
Figuur 3: Overzicht van organisaties in Vlaanderen die over voedseloverschotten beschikken, visualisatietool Rebel, 2018. ....	13
Figuur 4: Match tussen vraag en aanbod, VIL-Rebel, 2018. ....	16



# 1 INLEIDING

## 1.1 ACHTERGROND

De afgelopen jaren ontvingen sociale organisaties actief in de herverdeling van voedseloverschotten alsmaar meer giften vanuit de voedingsindustrie en -distributie. Dit kan toegeschreven worden aan de grotere sensibilisering bij bedrijven dankzij de druk vanuit de media, de publieke opinie en het beleid van de Vlaamse overheid om minder voedsel te verspillen. Dit is zowel vanuit sociaal oogpunt, vanuit afvalvermindering als vanuit het oogpunt om verspilling van grondstoffen, water, energie, etc. te vermijden een positieve evolutie. Organisatorisch wordt het er, gezien de volumestijging en het groeiende aantal schenkers, uiteraard niet gemakkelijker op. Het kanaliseren van de overschotten is een complexe uitdaging geworden.

Tegen deze achtergrond zijn her en der in Vlaanderen lokale voedseldistributieplatformen ontstaan met als doel de stromen efficiënter te gaan organiseren en lokaal te stroomlijnen. Logistiek is echter nog steeds het grote knelpunt. Met dit onderzoek willen de OVAM en het departement Omgeving van de Vlaamse overheid een aanzet geven om dit knelpunt op te lossen door de logistiek van voedseloverschotten verder te professionaliseren. Het onderzoek werd uitgevoerd door:

- VIL, speerpuntcluster logistiek;
- Rebel, financieel-economisch adviesbureau;
- Vengo, deelplatform voor de transportsectoreconomie;
- Herwin (het vroegere Komosie), de koepel van de milieuondernemers in de sociale economie.

## 1.2 DOELSTELLING

Met de lokale voedseldistributieplatformen nemen lokale besturen een coördinerende en faciliterende rol op om schenkingen van voedseloverschotten te stimuleren. Dit onderzoek heeft als doelstellingen:

- om de voornaamste actoren die in aanraking komen met overschotten in kaart te brengen;
- het transportaanbod voor stromen van voedseloverschotten in kaart te brengen;
- nagaan of en hoe er met de transportsector een match kan worden gevonden tussen de vraag naar en het aanbod van transport van voedseloverschotten.

Meer specifiek is het onderzoek gericht op een tool waarmee men online transportcapaciteit voor voedseloverschotten kan reserveren tegen een betaalbare prijs. Deze tool moet zich lenen tot een uitrol over heel Vlaanderen én moet aanvullend kunnen werken op bestaande instrumenten in de sector, zoals de Schenkingsbeurs.



## 2 IN KAART BRENGEN VAN DE LOGISTIEKE STROMEN VAN VOEDSELOVERSCHOTTEN

Een eerste fase van deze studie omvat het in kaart brengen van de huidige logistieke stromen van voedseloverschotten in Vlaanderen. Op die manier kunnen de karakteristieken, die gepaard gaan met de logistiek en die belangrijk zijn om te kunnen bestuderen of er voldoende relevante transportcapaciteit beschikbaar is, worden bepaald.

Tot de scope van deze oefening behoren zowel de partijen die de voedseloverschotten schenken, distribueren als ontvangen. **Tabel 1** geeft hiervan een overzicht.

Oorsprong/bestemming	Actoren
<b>Oorsprong</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Visserij- en landbouwbedrijven</li><li>• Veiling</li><li>• Voedselverwerkende industrie</li><li>• Horeca &amp; cateraars</li><li>• Retail</li><li>• Grootkeukens</li></ul>
<b>Distributie</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Voedseldistributieplatformen</li><li>• Voedselbanken</li></ul>
<b>Bestemming</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Erkende caritatieve verenigingen</li><li>• Sociale kruideniers</li><li>• Sociale restaurants &amp; andere verwerkers</li><li>• ...</li></ul>

Tabel 1: Overzicht betrokken actoren in de logistiek van voedseloverschotten, Rebel-VIL, 2018.

### 2.1 INZICHTELIJK MAKEN VAN DE HUIDIGE SITUATIE

#### 2.1.1 Methodiek

De huidige situatie werd in kaart gebracht aan de hand van desk research alsook het capteren van informatie via verschillende diepte-interviews met relevante gesprekspartners.

De desk research diende voornamelijk om een inzicht te krijgen in de totale volumes aan voedseloverschotten in Vlaanderen, welke de voornaamste bronnen hiervan zijn en welk patroon (of geografische spreiding) de bronnen en afnemers tekenen in Vlaanderen. Hieruit werd al snel duidelijk dat er voor vele schakels in de voedselketen slechts een beperkt zicht is op de hoeveelheid voedseloverschotten die er wordt gegenereerd.



Er is voor deze studie dan ook gekozen om slechts met indicaties van volumes te werken die, omwille van de beperkte hoeveelheid beschikbare data in verband met voedseloverschotten, een onderschatting zijn van de werkelijke hoeveelheid.

Er werd een inleidend gesprek gevoerd met Herwin (het vroegere Komosie), de koepel voor sociale economie, aangezien zij reeds ervaring hebben met de werking van de organisaties die zich richten op voedseloverschotten. Aan de hand van de gesprekken met 5 voedseldistributieplatformen werd voeling gecreëerd met hun werking en kenmerken. Bovendien konden ook de volumes voedseloverschotten die zij momenteel distribueren naar sociale organisaties (in al hun soorten) worden verkregen.

## 2.1.2 Belangrijkste conclusies uit diepte-interviews met relevante gesprekspartners

### 2.1.2.1 Gesprekken met voedseldistributieplatformen (Depot Margo / Voedsaam / FoodAct Kortrijk / Foodsavers Gent / ODC Antwerpen)

#### **1 Kenmerken logistieke activiteiten**

De logistieke activiteiten van de voedseldistributieplatformen overstijgen louter de opslag en het transport van voedseloverschotten. Aangezien het gaat om voeding, moet er voldaan worden aan de FAVV-wetgeving<sup>1</sup> die een zware administratie met zich meebrengt. Naast voedseloverschotten worden er ook FEAD<sup>2</sup>-producten door de platformen gedistribueerd naar de sociale organisaties. Aangezien deze producten speciaal worden geproduceerd voor mensen in armoede, moet hier ook een strenge administratie rond worden bijgehouden.

De voedseldistributieplatformen nemen ook het accountmanagement (onderhoud met bestaande partners) en acquisitie rond nieuwe samenwerkingsmogelijkheden op zich. Dit houdt onder andere de matchmaking tussen vraag en aanbod in. De voedseldistributieplatformen hechten dan ook bijzonder veel belang aan persoonlijke contacten met huidige en potentiële schenkers én ze doen de kwaliteitscontrole op de producten die ze ontvangen.

Sommige voedseldistributieplatformen doen momenteel al extra activiteiten in de verwerking van de overschotten (bvb. groenten tot soep of appels tot appelmoes), anderen zien hier in de toekomst ook een bijzonder potentieel. Ook de selectie van producten is een taak die sommigen op zich nemen aangezien ze voldoende variëteit willen aanbieden aan de mensen in armoede.

#### **2 Behoeftes aan administratieve vereenvoudiging**

De administratie - zoals het voorraadbeheer en het bijhouden van de THT informatie - gebeurt bij de meeste voedseldistributieplatformen nog niet digitaal. Dit maakt dat er sneller fouten kunnen opduiken bij controles

<sup>1</sup> De FAVV-wetgeving die hier van toepassing is, kan u terug vinden via volgende link: <http://www.favv.be/professionelen/autocontrole/>

<sup>2</sup> FEAD: Fonds voor Europese hulp aan de meest behoeftigen.



door het FAVV. Digitalisering zou al een enorme verbetering zijn, waarbij de producten niet langer manueel moeten worden aangegeven.

### 3 **Het speelveld wordt gekenmerkt door een grote 'diversiteit'**

Er kan een duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen de verschillende voedseldistributieplatformen op een aantal vlakken:

- Verschil in drijfveren om voedseloverschotten te capteren en te distribueren:
  - Uit liefdadigheid / om strijd tegen armoede te voeren;
  - Om de nefaste ecologische gevolgen van voedselverspilling te beperken;
  - Zorgen voor tewerkstelling van mensen die niet op de reguliere arbeidsmarkt terecht kunnen (sociale economie).
- Verschillen in type producten die de verschillende platformen distribueren : sommigen focussen zich voornamelijk op verse voeding, anderen op droge voeding of een combinatie van beide. Daarnaast zijn sommige distributieplatformen ook verantwoordelijk voor de distributie van de FEAD-producten.
- Verschil in de maturiteit van de verschillende distributieplatformen : sommigen bestaan al iets langer en hebben hun manier van werken gevonden, anderen zijn eerder nog zoekende naar de beste formule om hun werking optimaal te organiseren.
- Verschil in de logistieke organisatie: in de volgende paragraaf wordt hier dieper op ingegaan.

#### 2.1.2.2 Gesprekken met Fevia en Flanders Food

Uit de gesprekken met Fevia en Flanders Food konden een aantal redenen worden afgeleid waarom voedseloverschotten bij voedingsbedrijven vaak gevaloriseerd worden naar toepassingen die niet voor menselijke consumptie zijn bestemd. Het merendeel van rest- en nevenstromen wordt verwerkt als veevoeding. Het is belangrijk om te begrijpen dat de voedingsindustrie een verdringingsmarkt<sup>3</sup> is, waar de marges erg laag zijn. Veevoedingsbedrijven geven een financiële vergoeding voor de overschotten die voortvloeien uit de voedingsindustrie. Bovendien nemen de bedrijven die veevoeding produceren de logistiek van de overschotten op zich. Daarnaast is de logistiek van voedseloverschotten vaak moeilijk te organiseren. Alle producten moeten immers vóór een bepaalde datum tot bij de eindconsument geraken. Gekoeld transport maakt dit nog lastiger, aangezien de koude keten niet te lang mag onderbroken zijn.

#### 2.1.3 De voedseldistributieplatformen vanuit logistiek oogpunt

Aan de hand van de gesprekken en desk research werd een visualisatie gemaakt om de bestaande situatie anschouwelijk te kunnen weergeven<sup>4</sup>. Hierdoor worden de verschillen in de werking van de bestaande voedseldistributieplatformen duidelijk zichtbaar. **Figuur 1** geeft de huidige situatie weer van de organisaties die actief zijn in de verdeling van voedseloverschotten in Vlaanderen (afnemers) en daarbij samenwerken met de

---

<sup>3</sup> Een verdringingsmarkt is een markt waarin het marktaandeel van het ene bedrijf enkel kan groeien door het wegconcurreren van andere bedrijven.

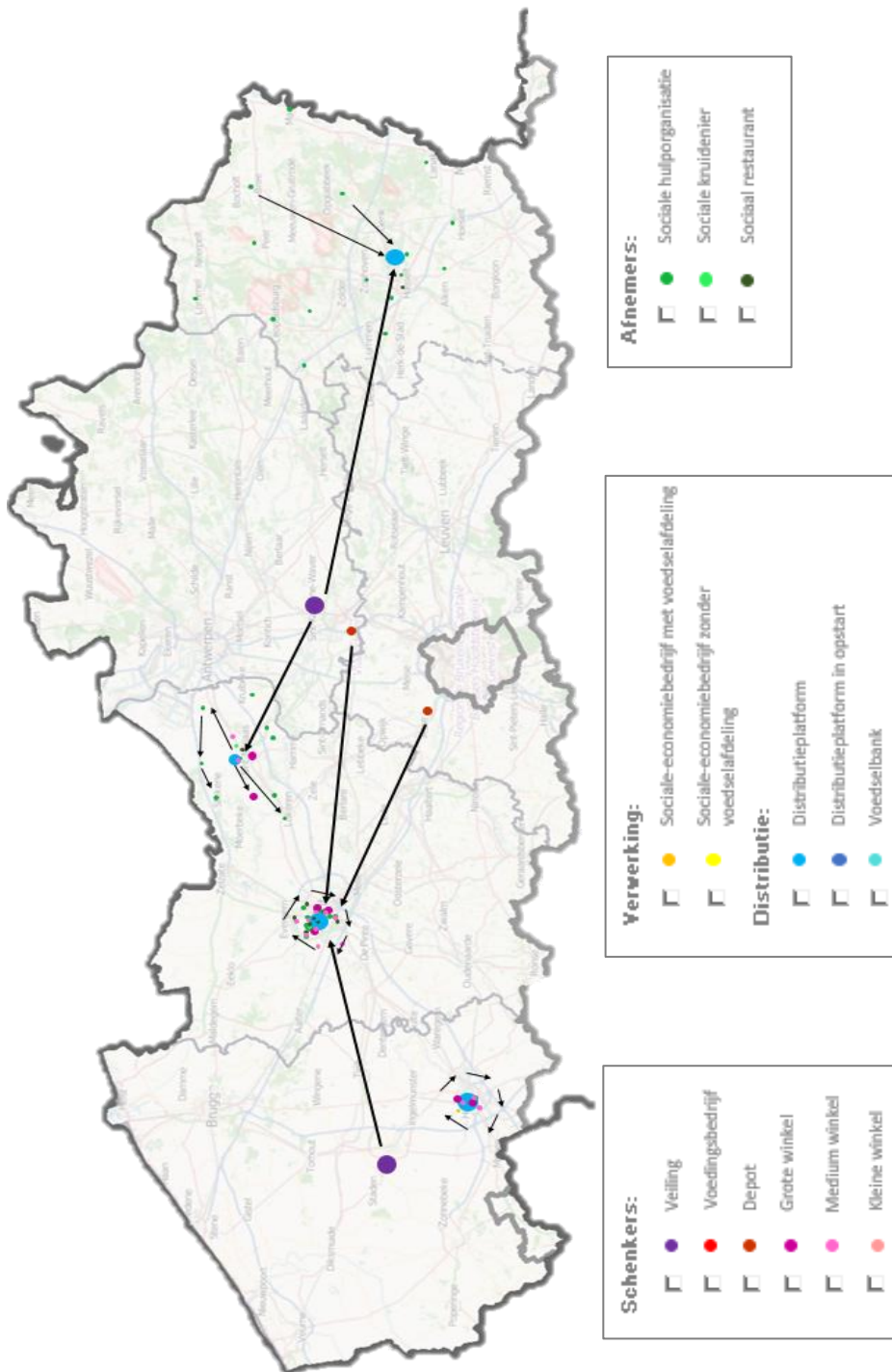
<sup>4</sup> In dit rapport worden enkel een aantal screenshots uit het model getoond met de voornaamste resultaten van de visualisaties. Voor het volledige model, inclusief databank en inputs kan het model worden geraadpleegd.



distributieplatformen. Ook de schenkers van overschotten die vandaag al samenwerken met de platformen worden weergegeven op de kaart.







Figuur 1: Huidige logistieke stromen via de voedseldistributieplatformen (situatie maart 2018), visualisatietool Rebel, 2018.



De grootte van de bollen is bepaald aan de hand van indicaties van volumes die door deze spelers worden verdeeld. Uit deze visuele weergave kan al meteen worden afgeleid dat de logistieke stromen wel degelijk anders zijn voor elk voedseldistributieplatform. De voornaamste verschillen worden hierna meer in detail toegelicht en zullen uiteraard bepalend zijn of er voldoende relevante en beschikbare transportcapaciteit aanwezig is in Vlaanderen om dit type stromen tegen een haalbare prijs te transporteren.

### **1 Landelijk gebied versus stedelijk gebied**

Depot Margo (Limburg) en Voedsaam (Waasland) zijn distributieplatformen die zich eerder in landelijk gebied bevinden. FoodAct Kortrijk, Foodsavers Gent en ODC Antwerpen zijn actief in stedelijk gebied.

### **2 Afstanden van en naar de schenkers en afnemers**

Voor Depot Margo, met als voornaamste schenker de BelOrta veiling in Sint-Katelijne-Waver, zijn de afstanden ten opzichte van de schenker redelijk groot. Maar ook de afnemers zijn Limburg-breed gevestigd. Terwijl FoodAct Kortrijk zich eerder richt op schenkers en afnemers in de buurt van Kortrijk. Foodsavers Gent heeft dan weer een deel schenkers uit een andere provincie, maar de afzet is echt gefocust binnen stad Gent. Voedsaam werkt eerder regionaal, waarbij ze voedseloverschotten verdelen naar organisaties over het volledige Waasland.

### **3 Milk run versus hub-systeem**

Sommige voedseldistributieplatformen halen op bij de schenker en voeren een “melkronde” uit om de producten rond te brengen bij de verschillende sociale hulporganisaties. Anderen zullen de voedingsproducten die ze ontvangen van de schenkers eerst verzamelen in een fysiek distributiecentrum (hub). Op deze manier kunnen hier grote volumes worden gestockeerd en van daaruit kan er transport worden georganiseerd naar de hulporganisaties.

### **4 Volumes**

Ook de volumes zijn verschillend voor de actieve voedseldistributieplatformen. Waar Depot Margo enkel voedseloverschotten capteert van de veiling, betreft Foodsavers Gent ook een aantal grote depots van retailers. Dit maakt dat zij automatisch meer volumes aantrekken. FoodAct Kortrijk en Voedsaam werken voornamelijk samen met een aantal winkelpunten van de retailers. Bovendien variëren de volumes van dag tot dag en zijn ze sterk afhankelijk van de hoeveelheid die men op die dag kan of mag meenemen.

### **5 Structurele versus ad hoc leveringen**

Het verschil tussen structurele en ad hoc leveringen is bepalend voor de logistieke organisatie. Daar waar structurele contacten zijn opgebouwd met bepaalde schenkers en afnemers, zullen de platformen steeds proberen om deze stromen zo goed mogelijk te organiseren. Maar ze ontvangen ook vaak aanvragen van bepaalde schenkers die erg ad hoc beschikken over overschotten waar ze op dat moment niet vanaf geraken. Deze zijn voor de platformen erg moeilijk om georganiseerd te krijgen. Dit heeft onder andere te maken met het beperkte beschikbaarheid van vrijwilligers op het moment dat de aanvraag binnenkomt. Anderzijds kan het ook zijn dat men niet beschikt over een bestelwagen die geschikt is om de producten te gaan ophalen.



## 6 **Gekoeld versus niet-gekoeld transport**

Het type producten dat de distributieplatformen verdelen zijn vaak verschillend, waarbij ook combinaties van verschillende producten kunnen voorkomen. Wanneer ze verse voeding distribueren, mag de koude keten niet onderbroken worden. Dit wil zeggen dat ze gekoeld transport nodig hebben. Op dit moment vangen ze dit op door de aankoop van een koelwagen of door gebruik te maken van isothermoboxen. Aangezien men steeds meer belang hecht aan het kunnen aanbieden van gevarieerde en gezonde maaltijden, zal er steeds vaker een combinatie van verse en droge voeding nodig zijn.

## 7 **Scope van de dienstverlening**

Het aantal activiteiten dat een voedseldistributieplatform uitvoert bij de distributie van de overschotten kan van zeer beperkt naar zeer uitgebreid variëren. Depot Margo doet de selectie van de groenten en fruit op de veiling, transporteert ze naar het Depot in Diepenbeek en zorgt daar voor gekoelde opslag in het magazijn. Bij Voedsaam doet men op voorhand de selectie van de producten, alsook de opslag en distributie naar de hulporganisaties, maar zij voeren ook een kwaliteitscontrole uit. Bovendien verzorgt Voedsaam ook het contact met de schenkers. FoodAct Kortrijk haalt weer op tot ze volledig beladen zijn en distribueren de producten rechtstreeks naar de hulporganisaties. Foodsavers Gent voorziet alle activiteiten, van contact met de schenker, ophaling, selectie, kwaliteitscontrole, opslag tot verdeling naar de hulporganisaties.

## 8 **Middelen voor structurele werking**

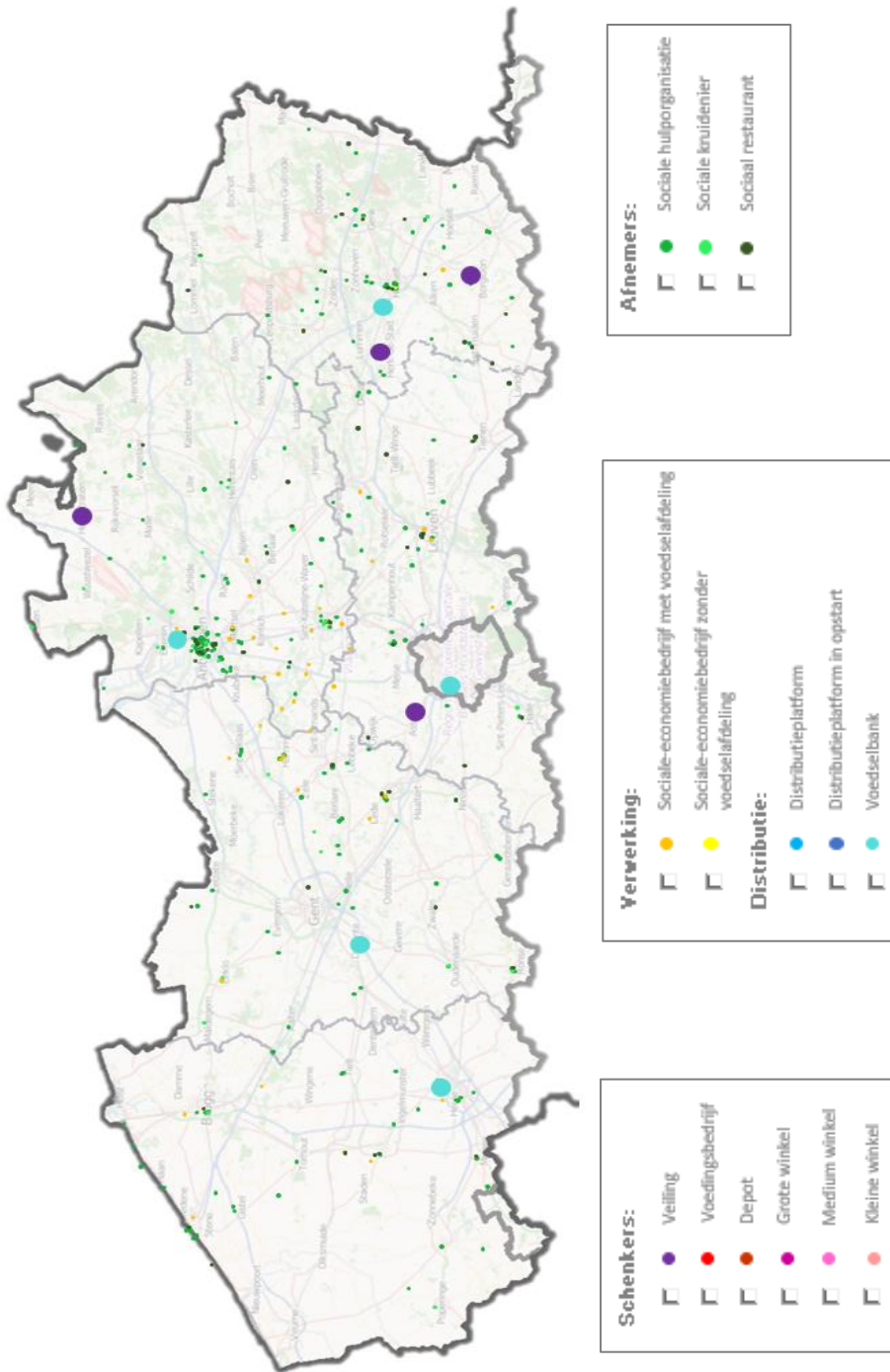
De financiële middelen van sommige platformen zijn opgenomen in de begroting van het OCMW of van de stad waar ze actief zijn. Anderen zijn genooddaakt om projectbudgetten binnen te halen om hun werking te kunnen bekostigen. Depot Margo heeft een bijzondere regeling, waarbij de steden betalen afhankelijk van het volume producten dat daar wordt afgenomen.

### 2.1.4 **Het potentieel aanwezig in Vlaanderen**

Naast de huidige werking van de voedseldistributieplatformen en de volumes aan overschotten die zij reeds verdelen naar mensen in armoede, zit er nog bijzonder veel potentieel in het capteren van nog meer volumes aan voedseloverschotten. Er zijn immers nog veel bronnen zonder (geoptimaliseerde) afzet. Dit is ook de voornaamste motivatie waarom de platformen het transport van deze overschotten zouden uitbesteden aan professionele transporteurs. Aangezien de eigen transportmiddelen vaak te beperkt zijn, maar het aanbod aan overschotten nog aanzienlijk is, kunnen ze best samenwerken met de transportsector.

Daarbij is het belangrijk om een onderscheid te maken tussen de “quick win” stromen en potentiële toekomstige stromen. **Figuur 2** geeft een overzicht van de organisaties die vandaag reeds voedseloverschotten schenken, verdelen of ontvangen, zoals sociale hulporganisaties, sociale kruideniers, sociale restaurants en sociale-economiebedrijven die individueel en lokaal te werken gaan. Dit zijn de quick wins, aangezien ze reeds bezig zijn met voedseloverschotten maar momenteel nog niet werken via de voedseldistributieplatformen. Op korte termijn kunnen er nieuwe samenwerkingsverbanden worden opgestart.

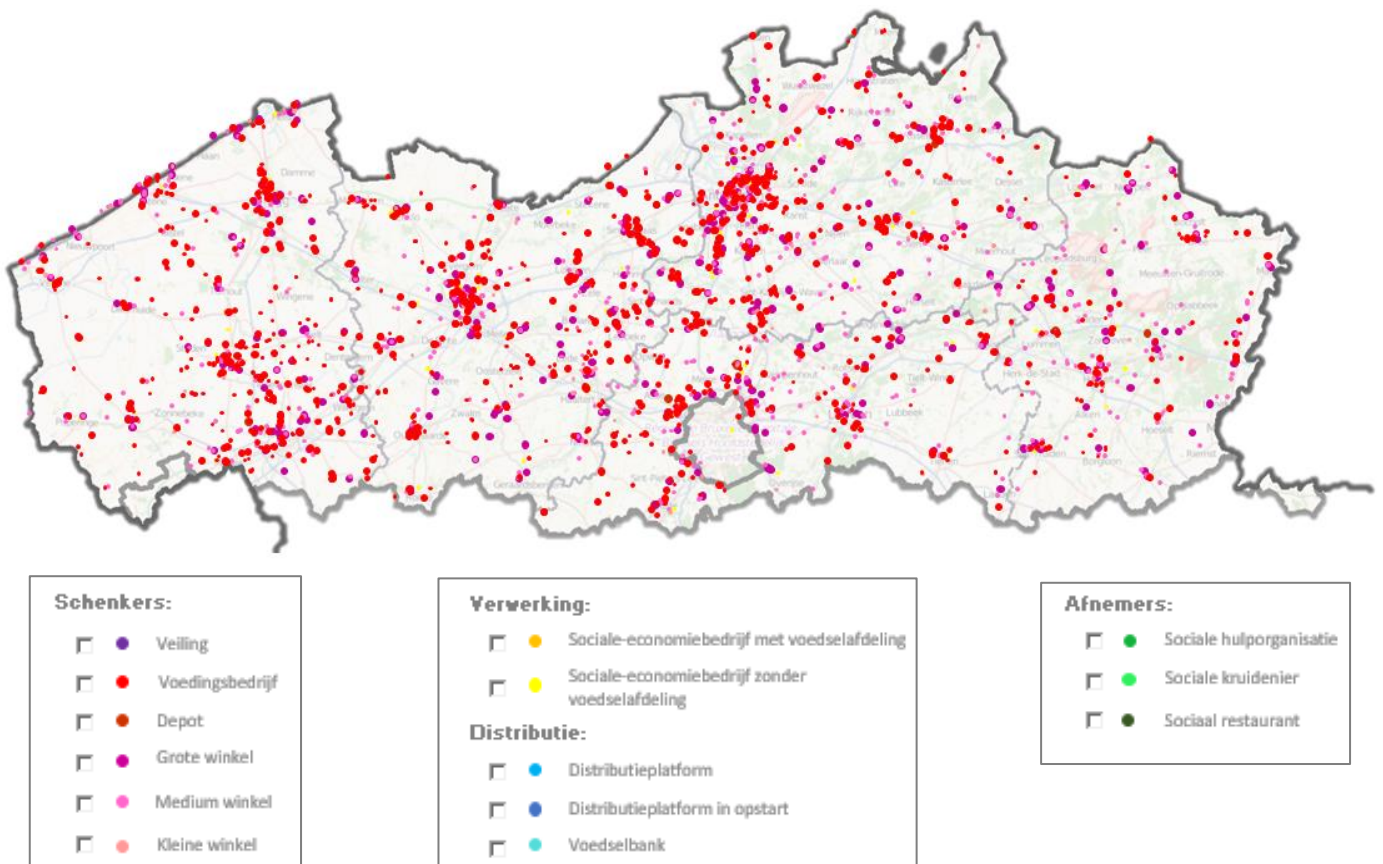




Figuur 2: Quick wins via samenwerking tussen partijen actief in verdeling van voedseloverschotten, visualisatietool Rebel, 2018.



Naast de quick wins voor samenwerking tussen voedseldistributieplatformen en organisaties die reeds werken met voedseloverschotten, is er in Vlaanderen nog een erg groot toekomstig potentieel om meer voedseloverschotten te capteren voor menselijke consumptie. Immers zijn er bijzonder veel organisaties die beschikken over voedseloverschotten. Deze overschotten worden momenteel ofwel gevaloriseerd als veevoeding of als bron voor energieopwekking ofwel worden ze als voedselverlies en dus afval beschouwd. **Figuur 3** geeft alle organisaties weer die ook met overschotten te kampen hebben, maar die deze nog niet schenken. De selectie van de bedrijven is gebaseerd op de KBO-databank, waaruit alle bedrijven in de voedingsector werd opgenomen. Het potentieel voor de sociale-economiebedrijven werd verkregen uit informatie die werd verkregen via Maatwerk en Samen Sociaal Tewerkstellen (SST).



Figuur 3: Overzicht van organisaties in Vlaanderen die over voedseloverschotten beschikken, visualisatietool Rebel, 2018.

Daarom zou het dus erg interessant zijn dat de voedseldistributieplatformen meer inzetten op het leggen van contacten met de retailers (de grootwarenhuizen) alsook de voedingverwerkende bedrijven. Daarnaast nemen de platformen nu soms geen ad hoc vragen aan van bedrijven die overschotten hebben, omdat dit teveel is voor de huidige afzetmarkt van de platformen. Het opzetten van samenwerkingsverbanden tussen de distributieplatformen is daarom ook iets dat in de toekomst tot vele opportuniteiten kan leiden.



## 2.2 LOGISTIEKE PROFIELEN

Zoals in de vorige hoofdstukken reeds duidelijk werd, is de logistieke werking van de verschillende organisaties die actief zijn in de verdeling van voedseloverschotten zeer divers en vereist ze daarom ook verschillende transportoplossingen. De diverse stromen zullen vertaald worden in logistieke profielen, waardoor in een latere fase kan onderzocht worden of er in Vlaanderen voldoende relevante beschikbare transportcapaciteit aanwezig is.

Om ervaring uit de praktijk te kunnen raadplegen, werden doorheen het traject een aantal klankbordgroepen georganiseerd met de verschillende voedseldistributieplatformen. Daar werden de inzichten die werden opgedaan gedeeld en werd hun feedback gevraagd. Een belangrijk onderdeel van de discussie was onder andere het potentieel dat zij zagen voor uitbesteding van transporten. Daarbij gaven zij meteen al een aantal belangrijke voorwaarden om tot een samenwerking met de transportsector te komen. Bovendien werd ook meteen duidelijk dat ook zij ervan overtuigd zijn dat sommige ritten zich hier beter toe lenen dan andere.

Dit wil zeggen dat in de toekomst de voedseldistributieplatformen nog steeds veel ritten zelf zullen doen, door het optimaal inschakelen van de sociale economie

Daarnaast gaf men aan dat het interessant zou zijn om samenwerking op te zetten met de retailers voor wat betreft afhalingen bij hun grote supermarkten en depots. Hier kan de transportsector zeker een rol vervullen, aangezien de volumes die hier kunnen worden opgehaald vaak groot zijn. Voor kleinere supermarkten en buurtwinkels lijkt hen dit minder interessant. Ook ritten tussen distributieplatformen lijkt een interessante piste, daar zij momenteel soms aanvragen moeten weigeren omdat ze de verzamelde volumes binnen hun eigen netwerk niet kwijt geraken.

Afhalingen van voedseloverschotten bij de veilingen uitbesteden, is vandaag niet zo vanzelfsprekend. Wanneer een vrachtwagen van een transporteur aankomt om hier de overschotten te komen ophalen, lijkt dat concurrentie voor de andere groothandelaren en dat ligt bijzonder gevoelig.

Indien een samenwerking wordt aangegaan met transporteurs, is het belangrijk om goede afspraken te maken. Het gaat namelijk over bederfbare goederen, waardoor de stiptheid van afhalingen erg belangrijk is.

De voedseldistributieplatformen benadrukken het belang van het persoonlijk contact met de schenkers, maar geven ook toe dat deze persoonlijke contacten ook kunnen worden opgebouwd zonder dat men telkens bij de afhalingen van de schenkingen aanwezig moet zijn. Er zijn nog bijzonder veel potentiële schenkers in Vlaanderen, dus zal het onmogelijk worden om bij opschaling dit allemaal nog zelf te blijven doen.

Er werden drie logistieke profielen onderscheiden. Een eerste zijn de stromen tussen de voedseldistributieplatformen onderling, een tweede de stromen tussen schenker en distributieplatform of tussen schenker en afnemer (sociale organisaties) en een derde de distributie vanaf het platform naar een afnemer.



	Tussen distributie- platformen	Ophaling bij schenker naar distributieplatform of naar sociale organisatie	Distributie vanaf het platform naar sociale organisatie
<b>Afstand</b>			
Ver	x	x	
Kortbij		x	x
<b>Type distributie</b>			
Punt-naar-punt	x	x	x
Melkronde		x	x
<b>Volume / Gewicht</b>			
Groot (bvb. depot, veiling)	x	x	
Middelgroot (bvb. supermarkt)		x	x
Klein (bvb. buurtwinkel)		x	x
<b>Gekoeld transport</b>			
Ja	x	x	x
Nee	x	x	x
<b>Terugkerend karakter</b>			
Structureel	x	x	x
Ad hoc	x	x	
<b>Extra vereisten</b>			
Persoonlijk contact		x	
Selectie		x	
QLT controle		x	
<b>Laadeenheid</b>			
Pallet	x	x	x
Colli		x	x
EPS kist veiling	x	x	x

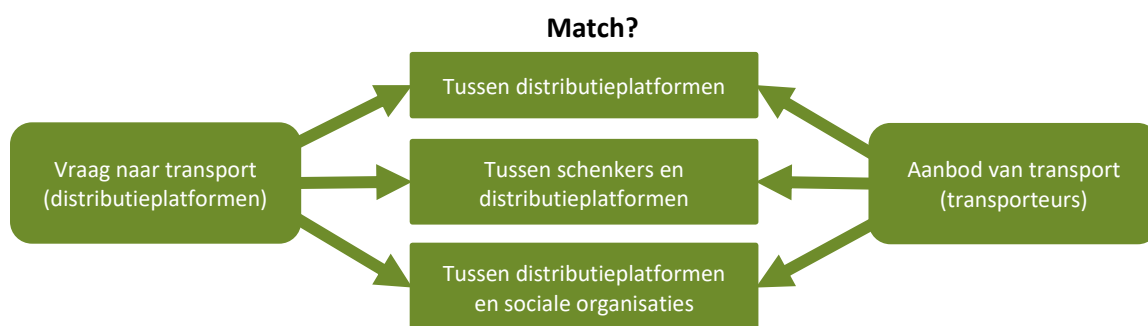
Tabel 2: Potentieel voor uitbesteding transport per logistiek profiel, VIL, 2018.

**Tabel 2** geeft een overzicht van het potentieel om dit type stromen uit te besteden aan de transportsector. De vakjes met een x geven de mogelijke kenmerken voor het respectievelijke type stromen weer. Zo kunnen bv. ophalingen bij een schenker naar een distributieplatform zowel een verre afstand, als korte afstand hebben. Transporten tussen distributieplatformen kennen een relatief verre afstand. De kleur van de vakjes geeft een inschatting weer van het potentieel voor uitbesteding voor een bepaald type rit op basis van de aangeduide kenmerken. De groene vakjes geven ritten met hoog potentieel voor uitbesteding weer, de oranje vakjes zijn ritten die deels of beperkt potentieel hebben en de rode vakjes zorgen voor een laag potentieel. Zoals kan afgeleid worden zijn deze rode vakjes voornamelijk te vinden bij ritten waar extra services (bovenop het transport) moeten geleverd worden, zoals de selectie en kwaliteitscontrole van de producten.



### 3 INZICHT IN DE AANBODZIJDE VAN TRANSPORT

De bedoeling is om het transportaanbod in kaart te brengen voor stromen van voedseloverschotten volgens hun logistieke noden (zie vorige hoofdstuk). Er wordt met andere woorden onderzocht of er een match kan worden gevonden tussen de vraag naar en het aanbod van transport voor voedseloverschotten.



Figuur 4: Match tussen vraag en aanbod, VIL-Rebel, 2018.

#### 3.1 RESULTATEN VAN DE ENQUÊTE

Er werd door VIL een beknopte enquête met een invultijd van 5' opgemaakt, die gericht werd verspreid binnen het netwerk van VIL, Rebel en Vengo naar zowel grote, middelgrote als kleine transportondernemingen. Deze enquête werd ook via sociale media kenbaar gemaakt. Van de 85 aangeschreven partijen hebben er 17 de enquête ingevuld. Een aantal respondenten vulden dit niet in, maar gaven wel feedback over de reden.

De eerste vraag ging over het laadvermogen van de vloot van de respondenten. Voor gekoeld transport wordt het resultaat weergegeven in **Tabel 3** en voor niet-gekoeld transport in **Tabel 4**.

	# >0	TOTAAL	MIN	MAX
Aantal trekker-oplegger combinaties (MTM <sup>5</sup> > 12T)	10 <sup>6</sup>	1755	1	1500
Aantal distributiewagens (MTM 3,5T-12T)	5	219	1	120
Aantal bestelwagens (MTM <3,5T)	3	20	1	15

Tabel 3: Vloot van respondenten voor gekoeld transport, enquête VIL, 2018.

<sup>5</sup> Maximaal Toegelaten Massa

<sup>6</sup> Dit getal betekent dat 10 van de 17 transporteurs, die de enquête hebben ingevuld, beschikken over trekker-opleggercombinaties met MTM > 12T voor gekoeld transport.





Om het verschil tussen de 3 types voertuigen te visualiseren is hieronder een voorbeeldfoto weergegeven van elk :



MTM > 12T	MTM 3,5T-12T	MTM < 3,5T
-----------	--------------	------------

	# >0	TOTAAL	MIN	MAX
Aantal trekker-oplegger combinaties (MTM > 12T)	15	2135	2	397
Aantal distributiewagens (MTM 3,5T-12T)	9	315	1	120
Aantal bestelwagens (MTM <3,5T)	5	47	1	25

Tabel 4: Vloot van respondenten voor niet-gekoeld transport, enquête VIL, 2018.

Uit deze tabellen kan worden geconcludeerd dat van de bevroegde transporteurs er meer beschikken over transportmiddelen voor niet-gekoeld transport. Elk transportmiddel is interessant, afhankelijk van het type stroom. Het merendeel van de bevroegde transporteurs beschikken over trekker-oplegger combinaties (10 v.d. 17 voor gekoeld transport, 15 v.d. 17 voor niet-gekoeld transport), maar ook de andere types zijn vertegenwoordigd.

**Tabel 5** geeft het type distributie aan waarin men actief is en de ladingdragers die daarbij vervoerd worden weer voor gekoeld transport.

	Palletten	EPS-bak <sup>7</sup>	Colli's
Nationale distributie	7	5	4
Regionale distributie	5	2	3
Stadsdistributie	1	2	2

Tabel 5: Type distributie en ladingdragers voor gekoeld transport, enquête VIL, 2018.

<sup>7</sup> Euro Pool Systems, de Europese marktleider op het gebied van meermalige verpakkingen in de Europese versketen. Deze herbruikbare kratten zijn dé standaard in de keten voor verse en verpakte levensmiddelen - <https://www.europoolsystem.com/nl>



Om het verschil tussen de 3 types ladingdragers te visualiseren is hieronder een voorbeeldfoto weergegeven van elk :



PALLET	EPS-BAK	COLLI
--------	---------	-------

**Tabel 6** geeft het type distributie en ladingdragers weer voor niet-gekoeld transport.

	Palletten	EPS-bak	Colli's
Nationale distributie	12	6	6
Regionale distributie	9	4	5
Stadsdistributie	2	1	3

Tabel 6: Type distributie en ladingdragers voor niet-gekoeld transport, enquête VIL, 2018.

Zowel voor gekoeld als voor niet-gekoeld transport zijn de meest voorkomende ladingdragers palletten. De meeste bevraagde transporteurs zijn actief in nationale distributie. Dit is erg interessant, aangezien voedseloverschotten in alle uithoeken van het land worden gegenereerd. Dit valt ook uit **Tabel 7** verder af te leiden, waar we kunnen zien dat de meeste transporteurs activiteiten hebben over verschillende provincies in Vlaanderen.

Provincie	Aantal transporteurs
Antwerpen	13
Limburg	11
Oost-Vlaanderen	14
Vlaams-Brabant	14
West-Vlaanderen	11

Tabel 7: Geografische spreiding voornaamste activiteiten, enquête VIL, 2018.

De vorige resultaten hadden louter te maken met de huidige werking van de bevraagde transporteurs.



Echter is het ook belangrijk om te weten of de lading die zij vervoeren al dan niet (gedeeltelijk) combineerbaar is met verse voeding en of zij potentieel zien om transportopdrachten voor de voedseldistributieplatformen uit te voeren. **Tabel 8** en **Tabel 9** geven hiervan de resultaten.

Potentieel?	Gekoeld
Ja	4
Gedeeltelijk	4
Nee	9

Combineerbaar	3
Niet combineerbaar	1

Combineerbaar	3
Niet combineerbaar	1

Tabel 8: Potentieel voor samenwerking en combineerbare lading voor gekoeld transport, enquête VIL, 2018.

Potentieel?	Niet-gekoeld
Ja	6
Gedeeltelijk	6
Nee	5

Combineerbaar	5
Niet combineerbaar	1

Combineerbaar	6
Niet combineerbaar	0

Tabel 9: Potentieel voor samenwerking en combineerbare lading voor niet-gekoeld transport, enquête VIL, 2018.

De mogelijkheden voor niet-gekoeld transport zijn binnen de groep van bevroegde transporteurs groter dan voor gekoeld transport. Dit heeft zowel te maken met het potentieel dat de transporteurs zien, als de mogelijkheden rond combineerbaarheid met de lading die zij transporteren.

Als laatste werd er ook gepeild naar de voorkeur qua prijsbepaling van de transporten.

Type prijsbepaling	# transporteurs
De transporteur ontvangt de prijs die aanvaardbaar is voor de opdrachtgever en beslist zelf de opdracht al dan niet aan te nemen	4
De transporteur werkt met een vaste tarieflijst voor alle types zendingen	5
De transporteur geeft telkens een prijs per zending of laadeenheid	3
Geen antwoord	5

Tabel 10: Prijsbepaling van de transporten, enquête VIL, 2018.

Zoals blijkt uit **Tabel 10** werd hier geen duidelijke voorkeur langs transporteurszijde gevonden.



## 3.2 BELANGRIJKSTE CONCLUSIES UIT DE DIEPTE-INTERVIEWS MET TRANSPORTEURS

Bij ophalingen bij distributiecentra van retailers maken de voedseldistributieplatformen gebruik van een mix van zelf aangekochte bakken en EPS bakken<sup>8</sup>. Bij de BelOrta veiling moeten alle groenten en fruit worden overgeladen naar eigen bakken/kisten, aangezien de BelOrta veiling verbiedt dat er kisten worden meegenomen. Dit is hoogst waarschijnlijk omdat zij werken met EPS-bakken die gebonden zijn aan een waarborgsysteem. Wegens deze problematiek werden er twee interviews afgelegd met bedrijven die dergelijke herbruikbare kisten, kratten en palletten beheren. Daarnaast werden 7 transporteurs bijkomend bevroegd.

### 3.2.1 Poolers

CHEP is een pallet pooling bedrijf dat werkt volgens het share en reuse model. CHEP verdeelt palletten naar klanten, maar blijft hier steeds eigenaar van. De klanten betalen uitsluitend voor het gebruik van de palletten. Na gebruik worden de palletten door CHEP verzameld, nagekeken (en eventueel hersteld) en vervolgens opnieuw naar klanten verstuurd. CHEP heeft een Europese overeenkomst met de voedselbanken om logistieke ondersteuning te bieden. Dit doet CHEP door geen huur voor het gebruik van de palletten te vragen, alsook door geen kosten aan te rekenen voor de ophaling ervan. De voedseldistributieplatformen zijn bij het bedrijf minder gekend, maar de bereidheid is aanwezig om samenwerkingsmogelijkheden te bekijken.

Het bedrijf EPS hanteert een ander type poolingsysteem gebaseerd op een waarborgsysteem. EPS beschikt over een Europees netwerk van reinigingsinstallaties van kratten. Hun voornaamste klanten zijn producenten van groenten en fruit. Dit zijn meteen ook belangrijke bronnen van overschotten. Tijdens het gesprek gaf men aan dat er reeds kratten belanden bij de 'voedselorganisaties', maar dat EPS hier zelf geen zicht op heeft. Deze komen onder andere terug bij EPS via de distributiecentra van de retailers.

### 3.2.2 Transporteurs

Een groothandelaar in vleeswaren uit West-Vlaanderen en een producent en groothandelaar in brood uit Oost-Vlaanderen zijn partijen die vrije capaciteit hebben om voedseloverschotten te transporteren bij het terugrijden naar hun thuisbasis. Beiden beschikken ze - binnen een aparte vennootschap - over eigen vrachtwagens en chauffeurs die onder het Paritair Comité transport vallen en zo hebben ze een vergunning voor transport voor derden.

Er werd gesproken met twee transporteurs uit het netwerk van Vengo. Het eerste is een middelgroot transportbedrijf dat beschikt over een 40-tal voertuigen, zowel gekoeld als niet-gekoeld. Het tweede is een

---

<sup>8</sup> De EPS bakken zijn de blauwe opslag- en transportbakken voor groenten en fruit. Deze bakken worden ook vaak gebruikt in grootwarenhuizen om de groenten en fruit te etaleren.



tweemansbedrijf met 2 bestelwagens, beide gekoeld en zien beide potentieel om voedseloverschotten te transporteren. Zij beschikken ook vaak over vrije capaciteit tijdens de terugrit van een bepaalde levering. Individueel gaven zij aan dat planbaarheid (d.i. mogelijkheid om transport in te passen in de eigen planning) een belangrijke randvoorwaarde is.

Verder werd er contact genomen met drie grote transporteurs die nationaal en internationaal actief zijn. Eén leent zich perfect tot de zeer grote transporten aangezien er nooit ladingen van verschillende klanten worden gecombineerd. Dit is ideaal om te gebruiken in structurele samenwerkingsverbanden vanuit locaties met grote volumes. De tweede grote transporteur is al redelijk geëngageerd vanuit een intrinsieke motivatie van de bedrijfsleider (tevens eigenaar) voor liefdadigheid en een overtuiging dat de (voornamelijk grotere) stromen professioneler moeten aangepakt worden. Een bedenking was wel dat de transporten van voedseloverschotten toch enigszins inpasbaar zouden moeten zijn in de reguliere planning. Tijdens het interview werd aangegeven dat de transportsector te kampen heeft met een aanhoudend chauffeurstekort, maar misschien schuilt hier wel een mooie opportuniteit: kunnen er samenwerkingsverbanden opgezet worden met de distributieplatformen om in tewerkstellingsprojecten mensen op te leiden tot chauffeurs? De derde nationale transporteur is de huisleverancier van een aantal Belgische retailketens en beschikt dus over een grote vloot met gekoeld transport. Ook deze geeft aan te zullen werken volgens het **“plug and play”-principe** op terugritten in de late voormiddag of de vroege namiddag. Plug and play betekent dat alle extra opdrachten moeten passen binnen de reguliere planning. Men moet dus tijdig deze bijkomende transporten van voedseloverschotten kennen.

### 3.3 BELANGRIJKSTE RANDVOORWAARDEN

Uit de antwoorden op de enquête en de gesprekken met een aantal transporteurs kwamen een aantal randvoorwaarden naar voren die niet onbelangrijk zijn om in het achterhoofd te houden bij het bepalen van de haalbaarheid om de transportsector te betrekken.

#### 3.3.1 Vergunningen

Het beschikken over de benodigde vergunningen is een belangrijke randvoorwaarde om transport te kunnen uitbesteden. Volgens de FAVV-wetgeving zijn de transporteurs verplicht een eetwarenvergunning te hebben en moeten ze bovendien voldoen aan de Europese norm (EN) rond temperatuur. Om ook voor derden te kunnen rijden, moeten bedrijven beschikken over een vergunning voor vervoer voor derden. Deze wetgeving werd opgelegd door de FOD Mobiliteit. Dit kan voor een aantal verladers met eigen vloot een drempel zijn om voedseloverschotten voor de voedseldistributieplatformen te transporteren en ook voor de platformen zelf om in opdracht van elkaar te rijden.

#### 3.3.2 Planbaarheid

Uit de enquête en de interviews blijkt dat de planbaarheid van de transporten erg belangrijk is. De opdrachten zullen moeten inpassen in de reguliere planning en routes van de transporteurs. Dit vormt zeker een



aandachtspunt voor het transport van verse voeding, aangezien hier het tijdskritisch karakter speelt. Voor droge voeding zal het gemakkelijker zijn om de transporteren in te pluggen in de planning.

Bovenop het tijdsaspect van bestellen van een bepaalde transportvraag, spelen ook de tijdsvensters waarbinnen kan geladen en gelost worden een belangrijke rol. Vele voedseldistributieplatformen zijn niet operationeel tijdens de nacht- of avondperiode bijvoorbeeld. Waardoor er vaak tijdens de reguliere werkuren, tussen 9u en 17u, moet geleverd worden.

Op basis van de ervaring die Vengo heeft, werd wel benadrukt dat het belangrijk is om de individuele antwoorden van de transporteurs te nuanceren. De planbaarheid moet immers bekeken worden vanuit de kracht van het deelplatform. Door de schaalvoordelen, namelijk de aanwezigheid van een veelheid aan transporteurs, zal er altijd wel iemand zijn die het transport zal willen of kunnen doen. Het enige effect dat urgente transportvragen creëren is een hogere kostprijs.

### 3.3.3 Voedselveiligheid

Sommige transporteurs gaven het aspect voedselveiligheid ook aan als belangrijk aandachtspunt. Dit is vooral het geval indien de transporteurs reeds verse voeding transporteren. Zo mag absoluut de THT<sup>9</sup> datum van de voedseloverschotten niet overschreden zijn, wat eigenlijk nooit het geval is want anders zouden ze dit ook niet meer verdelen naar mensen in armoede.

Bovendien is ook niet alle lading zomaar combineerbaar. Sommige ladingtypes mogen niet samen geladen worden, maar ook combinaties met voorgaande of volgende lading is vaak niet mogelijk. Dit moet goed afgetoetst worden vooraleer men beslist om voedseloverschotten te transporteren.

Daarnaast is ook een goede verpakking van cruciaal belang en dit omwille van twee redenen. Ten eerste maakt dit de combineerbaarheid met andere lading aan boord sneller mogelijk. Ten tweede zorgt dit ook voor het eenvoudiger zekeren van de lading.

### 3.3.4 Bereikbaarheid

De bereikbaarheid van de plaatsen waar men goederen moet ophalen en afzetten speelt ook een belangrijke rol. Indien een transporteur met een trekker-oplegger combinatie werkt en naar een locatie in een stedelijke context moet, zal hij hier niet zo snel op toezeggen. Dit heeft enerzijds met bereikbaarheid te maken, aangezien de stedelijke context vaak wil zeggen dat men in kleine straten moet kunnen manoeuvreren, alsook dat men langer onderweg is en de reguliere planning in het gedrang komt.

---

<sup>9</sup> THT: "tenminste houdbaar tot"



## 4 PRAKTIJKTOETS

### 4.1 TRANSPORTPLATFORM VENGO

Er is tijdens dit onderzoeksproject een doorontwikkeling van het transportplatform Vengo gebeurd om het beter te laten aansluiten bij de specifieke noden die het transport van voedseloverschotten stelt. Deze aanpassingen omvatten in een eerste fase het uitbreiden van de zoek- en selectiecriteria met de parameter “koel- en vriestransport”.

Het Vengo netwerk is een community die bestaat uit zelfstandige chauffeurs die met hun eigen bestelwagen transportopdrachten aangeboden krijgen, zowel voor gekoeld als niet-gekoeld transport, via de Vengo app/website. Op deze opdrachten kunnen de chauffeurs insteken door een prijs te geven waarvoor ze de klus willen klaren. De prijs zal er in grote mate van afhangen of en in welke mate de chauffeur de opdracht kan combineren met andere ritten om “leegrijden” zoveel mogelijk te vermijden. De opdrachtgever kan de opdracht toewijzen aan iemand door zijn keuze te maken tussen de verschillende biedingen. Er is ook een rating systeem die de waardering van de klanten toont over de chauffeurs in kwestie door middel van een sterrensysteem (1 tot 5). Vaak is een opdrachtgever bereid iets meer te betalen voor een chauffeur die een hoge score haalt. Dit soort vervoerders richt zich vooral op kleinere volumes (tot enkele palletten) en is vooral gericht op ad hoc opdrachten.

In een tweede fase is een Application Programming Interface (API) opgezet die integratie met courante Transport Management Systemen (TMS) van grote transporteurs mogelijk maakt. Zo krijgen deze de transportvraag direct binnen in hun planningsomgeving en hoeven ze die niet met een aparte tool of manueel te gaan beheren. De grotere transporteurs zijn vooral aangewezen voor het vervoeren van de grotere volumes en voor meer structurele opdrachten zoals bvb. op een vaste dag naar de veiling rijden in plaats van last minute vragen die ze moeilijker kunnen integreren in hun planning.

In een derde fase tenslotte is de link gelegd met de Schenkingsbeurs. Dit betekent dat wanneer een schenker een overschot aanbiedt via het Schenkingsbeurs platform, dat de ontvanger die de schenking accepteert daar ook onmiddellijk transport voor kan aanvragen vanuit het Schenkingsbeurs platform (zonder dat opnieuw een transportvraag moet worden gecreëerd in Vengo). In de transportmodule kan in de drop down box “Keuze van wijze van levering” direct gekozen worden voor het deelplatform (zie print screen).



**SCHENKINGSBEURS** Depot Margo

Onthaal Mijn organisatie Systematische schenkingen **Occasionele schenkingen** + Een schenking aanmaken Taal: Nederlands Karel

Onthaal > Occasionele schenkingen - Transport

**Occasionele schenkingen**

- Ontvanger
- Beschikbare aanbiedingen
- Reservaties
- Transport**
- Statistieken
- Opties

**Schenker**

- Aanbiedingen
- Reservaties
- Bonnen
- Statistieken
- Opties

**Transport**

In afwachting van bevestiging 1 In behandeling Geschiedenis

VERZENDDATUM	LEVERINGSDATUM	AFZENDER	STATUS	LEVERINGSNR.
Op 27/05/2019	N/A	Depot Margo	Nieuw	S20190507974007

Transport annuleren

**Inhoud van het transport**

BESCHRIJVING	VERPAKKING	GEWICHT	AFMETINGEN
Asperges	Middelgroot	5,00 kg	0x0x0 cm

Totaal gewicht : 5,00 kg

**Keuze van de wijze van levering**

© 2009-2019 Level IT s.p.a. Schenkingsbeurs - 2.35 9/05/2019 13:24

Belangrijk om te vermelden is dat Vengo geen commissieloon heeft op de prijs die betaald wordt voor de rit. De vergoeding gaat integraal naar degene die het transport heeft uitgevoerd. Het Vengo financieringsmodel is gebaseerd op het aanbieden van tankkaarten en samenaankopen op het vlak van bvb. verzekering en banden of het prefinancieren via factoring waardoor de chauffeur sneller en zeker is van de betaling van zijn facturen in ruil voor een fee voor Vengo.

## 4.2 SCENARIO'S - PROEFTRANSPORTEN

Er werden vijf scenario's doorgerekend die gebaseerd zijn op de huidige werking van de voedseldistributieplatformen (zie bijlage 1). Voor elk van de scenario's werd onderzocht wat de kost zou zijn als (a) de platformen het transport zélf zouden organiseren en (b) dit werd uitbesteed aan een transporteur. Voor





de kostprijs werd een eigen inschatting opgemaakt, voor de marktprijs (bij uitbesteding) werden de prijzen via het Vengoplatform opgevraagd.

Over het algemeen kan er geconcludeerd worden dat de richtprijzen die de transporteurs opgaven voor de verschillende scenario's bijzonder competitief zijn t.o.v. de kostprijs om het transport intern te organiseren. Een belangrijke opmerking hierbij is dat voor elk van de scenario's de werkelijke kostprijs werd afgezet ten opzichte van de marktprijs. De distributieplatformen werken echter vaak met mensen in opleiding, sociale tewerkstellingsprojecten, artikel 60'ers, waardoor de loonkost lager zal liggen dan dat er in deze oefening werd gehanteerd. Men moet er echter rekening mee houden dat deze sociale doelgroepen met lage loonkost, vaak ook een loonkost van instructeur of begeleider impliceren. Ook de aankoop van een koelwagen of dergelijke wordt meestal via subsidieprojecten, giften van service clubs en dergelijke gefinancierd, waardoor deze kost ook niet gevoeld wordt in de operationele werking van de voedseldistributieplatformen. Deze giften zouden ook kunnen gebruikt worden om transport te vergoeden.

Om de vertaalslag naar de praktijk te maken en daar waar nodig de oplossing te verfijnen werden alle voedseldistributieplatformen uitgenodigd op een infosessie om uitleg te krijgen over het project, het Vengo-platform en voor een korte opleiding om met de app te leren werken. Vanaf dan werd hen toegang verleend tot het platform met de bedoeling om een aantal testen te laten uitvoeren. Dit heeft geleid tot enkele proeftransporten. Daarbij werd aangetoond dat de tool uitermate handig is in gebruik, voor een opdracht voldoende (en snel) biedingen worden ontvangen en dat de prijs concurrentieel is.

Proeftransport 1 was een rit vanuit Antwerpen naar Diepenbeek over een afstand van 92 km met meerdere palletten. Met het eigen vervoermiddel (lichte bestelwagen) van het distributieplatform diende hiervoor 3x heen en weer gependeld worden - in totaal 552 km - die voor de helft leeg werden afgelegd. Voor een dergelijk type bestelwagen (Citroën Jumper, Fiat Ducato, Ford Transit, Mercedes Vito etc.) bedraagt de gemiddelde CO<sub>2</sub> uitstoot 160g/km, resulterend in een totale uitstoot van 88,3 kg CO<sub>2</sub> voor de 6 ritten samen. Via Vengo werd een bestelwagen uit een grotere categorie (Iveco Daily, Mercedes Sprinter etc.) geboekt die de hele lading in één keer kon meenemen – bovendien zou deze wagen zonder deze laadopdracht vanuit de Antwerpse regio terug leeg richting Limburg vertrokken zijn. Het is weinig waarschijnlijk dat distributieplatformen dit soort voertuigen bestemd voor het zwaardere transport ter hun beschikking hebben. Voor dit type wagens rekent Vengo met een CO<sub>2</sub> uitstoot van 260g/km, voor de totale rit betekende dit dus een uitstoot van 22,3 kg CO<sub>2</sub>. Financieel is het lastiger om hier een vergelijking te maken : de Vengo rit kostte 90,75€. Dit moet afgezet worden tegen het rijden van 552 kilometer met de eigen bestelwagen + de interne kost van minimaal 6 uur werken.

Proeftransport 2 was een rit tussen dezelfde locaties uit proef en voor een vergelijkbare lading. Deze is in het verleden uitgevoerd door een derde partij die daarvoor 226€ heeft aangerekend. Dit dient dan afgezet te worden tegen de kost van 90,75€ van de Vengo rit. Ervan uitgaand dat de rit door de derde partij met een Euro 6<sup>10</sup> genormeerd voertuig is uitgevoerd, zijn hier geen verschillen qua CO<sub>2</sub> uitstoot.

---

<sup>10</sup>Emissie norm voor voertuigen die in de Europese Unie van kracht is



Uiteraard mag dit niet zomaar geëxtrapoleerd worden maar deze voorbeelden tonen aan dat er door gebruik te maken van de deeleconomie er winst te behalen valt op zowel het financiële vlak als qua duurzaamheid.

Quote Depot Margot :

(1) Aanleiding

Transport en logistiek is niet onze specialiteit en bovendien een kostelijke zaak. Zelf hebben we inmiddels een eigen bestelwagen, voorheen mochten we altijd het wagenpark van Bewel gebruiken. Ik had beloofd zeker eens van Vengo gebruik te maken -> we hadden namelijk al enkele weken 1 of 2 bestellingen staan bij Goods to Give. De afstand van ons magazijn tot dat van Goods to Give is 93 km.

(2) Toepassing

Het is een heel eenvoudig te gebruiken platform. Ik heb de gegevens maandag in de late namiddag ingegeven, voor 4 palletten met een totaal gewicht van 1250 kg in Antwerpen op te halen met levering in Diepenbeek.

(3) Interesse en verloop

Maandagavond waren er al 2 biedingen voor deze vracht : één voor 75€, een tweede voor 80€. Dinsdag is er nog een derde bieding bijgekomen, eveneens voor 80€. Dinsdagavond heb ik dan de goedkoopste (die 5 sterren heeft) gekozen en gecontacteerd. Hij zou de vracht vrijdagmorgen bij ons afleveren en vroeg naar onze openingsuren. De levering is gedaan zoals beloofd en het lossen is heel vlot verlopen.

(4) Conclusie

Voor vrachten die niet met de bestelwagen getransporteerd kunnen worden wil ik zeker nog via Vengo werken: ik was eerlijk gezegd verbaasd over de snelle reactie van meerdere vrachtrijders en vind dat het aan een scherpe prijs gebeurt. Op het verloop is ook niets aan te merken. Ter vergelijking: we hebben eind 2017 voor een transport naar dezelfde plaats 226 € betaald, nu doen we dus aan 'deelrijden' en betaalden we een heel stuk minder.



## 5 CONCLUSIE

Ondanks de lopende inspanningen doen zich zowel in de voedingsindustrie als de distributie structurele voedseloverschotten voor. Omdat de aspecten “duurzaamheid” en “maatschappelijk verantwoord ondernemen” een steeds belangrijkere plaats innemen in het beleid van veel bedrijven proberen zowel de fabrikanten als de verdelers (bvb. veiling en supermarkten) voedselverspilling te vermijden. Dit door overschotten in de mate van het mogelijke te vermijden en daarnaast de overschotten die zich toch voordoen de meest nuttige besteding te geven, namelijk voor menselijke consumptie. Pas als dit niet mogelijk is komen minder hoogwaardige toepassingen onder de aandacht, zoals verwerking in diervoeding of vernietiging. De afgelopen jaren ontvingen sociale organisaties actief in de herverdeling van voedseloverschotten dan ook alsmear meer giften vanuit de voedingsindustrie en -distributie.

Een belangrijke maatschappelijke trend is dat er een stijgende nood is aan toegang tot evenwichtige voeding voor iedereen. Hierdoor ontstaan steeds meer initiatieven voor lokale voedselverdeling met als doel de stromen efficiënter te gaan organiseren en lokaal te stroomlijnen. Organisatorisch wordt het er, gezien de volumestijging en het groeiende aantal schenkers, uiteraard niet gemakkelijker op. Het kanaliseren van de overschotten is een complexe uitdaging geworden die de voedseldistributieplatformen in de toekomst niet meer zelfstandig kunnen beantwoorden. Door de logistiek verder te gaan professionaliseren kan een belangrijk deel van de complexiteit weggewerkt worden. Hiervoor wordt in de richting van de logistieke sector gekeken die zich op het scharnierpunt van het aanbod van en de vraag naar voedseloverschotten bevindt.

Naar analogie met de inherente voedseloverschotten is er in de transportwereld onbenutte laadruimte ter beschikking. Dit kan op tweeërlei wijze : of de laadruimte is slechts deels benut en er kan dus nog een extra lading meegenomen of de laadruimte is geheel leeg bijvoorbeeld tussen 2 verschillende opdrachten in. En ook in de transportwereld leeft het duurzaamheidsaspect om leegrijden zoveel mogelijk te verminderen of te vermijden. Dit streven om een zo hoog mogelijke beladingsgraad te halen is een opportuniteit om de handen in elkaar te slaan met de voedseldistributieplatformen. Bovendien hoeven deze laatste dan geen kapitaal in rollend materiaal te investeren, waardoor middelen voor andere doeleinden kunnen worden gebruikt.

Het transportplatform Vengo kan gezien worden als een matchingplatform dat tussen beide zit om vraag en aanbod met elkaar in contact te brengen op een eenvoudige wijze en aan competitieve prijzen. Uiteraard kunnen voedseldistributieplatformen nog steeds beslissen om transporten zelf uit te voeren omdat ze ook een belangrijke sociale dimensie hebben naar opleiding, tewerkstelling en integratietrajecten. Deze laatste zou een mooi antwoord kunnen bieden aan de transportsector, die momenteel te kampen hebben met een groot tekort aan chauffeur. Een mooie opportuniteit hieromtrent is dus de mogelijkheid om een samenwerkingsverband op te zetten met de voedseldistributieplatformen om in tewerkstellingsprojecten mensen op te leiden tot chauffeur.



Het is dus kwestie van een goede combinatie te vinden tussen eigen transport en het uitbesteden van transport via het Vengo platform. Simulaties en testen hebben aangetoond dat de transportprijzen die men bekomt concurrentieel zijn. Bovendien voorziet Vengo de mogelijkheid om aan te geven dat de transportvraag om een voedselschenking gaat. Dit kan bij sommige transporteurs immers meespelen in de prijsbepaling die ze hanteren.

Het aantal voedseldistributieplatformen en hun volumes zitten in de lift en daarmee ook de complexiteit om voedseloverschotten te kanaliseren en tot bij de hulpbehoevenden te krijgen. De uitkomst van dit onderzoeksproject biedt een structuur en oplossing om deze uitdaging aan te gaan en ook op logistiek vlak klaar te zijn voor de toekomst.

Om het gebruik van het Vengo platform te stimuleren, wordt het Vengo platform de komende 5 jaar gratis aangeboden aan de voedseldistributieplatformen en grote sociale organisaties. Bovendien zal Herwin de sociale organisaties en voedseldistributieplatformen ondersteunen in hun opstart en bij het zoeken naar schenkers.



## BIJLAGE 1 - BESCHRIJVING VAN 5 SCENARIO'S

### Scenario 1

Er worden 4 pallets verse voeding opgehaald in het DC van Delhaize in Zellik en worden afgezet in het depot van het voedseldistributie-platform Foodsavers Gent. **Tabel 11** geeft een overzicht van de belangrijkste inputs.

Label	Input	Eenheid
Aantal kilometer	55	km
Gemiddelde snelheid	50	km/u
Laadtijd <sup>11</sup>	16	minuten
Wachttijd	15	minuten
Droptijd <sup>12</sup>	16	minuten
Aantal drops	1	#
Roundtripfactor	2	factor

Tabel 111: Voornaamste inputs scenario 1, Rebel, 2018.

De resultaten van dit scenario worden weergegeven in **tabel 12** en **grafiek 1**.

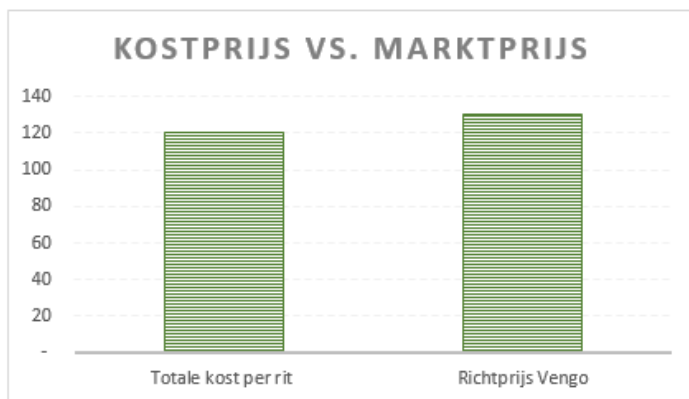
Kost	Output	Eenheid
# kilometer	55	km
# uren	2,7	uur
Totale loonkost	68	EUR
Totale brandstofkost	18	EUR
Totale afschrijvingskost	26	EUR
Totale overheadkost	12	EUR
Totale onderhoudskost	6	EUR
<b>Totale kost per rit</b>	<b>121</b>	<b>EUR</b>
Aantal drops	1	#
<b>Totale kost per drop</b>	<b>121</b>	<b>EUR</b>
<b>Richtprijs Vengo</b>	<b>130</b>	<b>EUR</b>

Tabel 12: Resultaat kostenvergelijking scenario 1, Rebel, 2018.

<sup>11</sup> Laadtijd per pallet is gelijk aan 4 minuten per pallet. Laadtijd per doos is gelijk aan 1 minuut per doos.

<sup>12</sup> Hetzelfde geldt voor de droptijd.





Grafiek 1: Grafische output kostenvergelijking 1, Rebel, 2018.

Zoals kan afgeleid worden uit de output van dit eerste scenario, is voor dit type transport het zeer interessant om een transporteur te betrekken. De prijs voor Vengo is weliswaar iets hoger, maar nog steeds erg competitief.

### Scenario 2

Er worden 3 pallets verse groenten en fruit opgehaald op de BelOrta veiling in Sint-Katelijne-Waver en worden afgezet in het depot van Depot Margo. **Tabel 13** geeft een overzicht van de inputs.

Label	Input	Eenheid
Aantal kilometer	85	km
Gemiddelde snelheid	60	km/u
Laadtijd	12	minuten
Wachttijd	180	minuten
Droptijd	12	minuten
Aantal drops	1	#
Roundtripfactor	2	factor

Tabel 133: Voornaamste inputs scenario 2, Rebel, 2018.

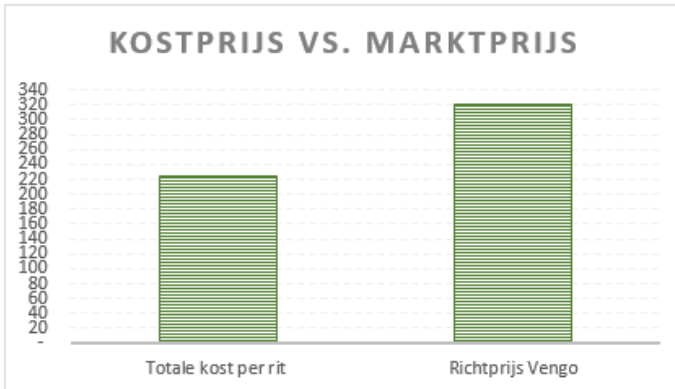
Een duidelijk verschil met het vorige scenario is hier de lange wachttijd. Dit is een typisch kenmerk van de BelOrta veiling en zorgt voor een hogere kostprijs. De resultaten van scenario 2 worden weergegeven in **tabel 14** en **grafiek 2**.

Kost	Output	Eenheid
# kilometer	85	km
# uren	5,8	uur
Totale loonkost	149	EUR
Totale brandstofkost	29	EUR
Totale afschrijvingskost	25	EUR
Totale overheadkost	15	EUR
Totale onderhoudskost	8	EUR



<b>Totale kost per rit</b>	<b>226</b>	<b>EUR</b>
Aantal drops	1	#
<b>Totale kost per drop</b>	<b>226</b>	<b>EUR</b>
<b>Richtprijs Vengo</b>	<b>320</b>	<b>EUR</b>

Tabel 144: Resultaat kostenvergelijking scenario 2, Rebel, 2018.



Grafiek 2: Grafische output kostenvergelijking 2, Rebel, 2018.

Transporteurs uit het Vengonetwerk vragen, wegens de lange wachttijd, een hogere prijs dan wanneer de distributieplatformen dit zelf zouden doen. Dit zijn dus type stromen die de distributieplatformen in de toekomst beter zelf blijven uitvoeren, tot de problematiek met de wachttijden aan de BelOrta veiling verlagen. Om dit effect van de lange wachttijden op de kostprijs van transport weer te geven, werd de BelOrta veiling als case gekozen. Wanneer deze lange wachttijden wegvallen, wordt het uitbesteden van transport opnieuw interessanter (lees: competitiever).

### Scenario 3

Er wordt 1 pallet ijscrème opgehaald in het DC van Voedsaam en afgezet in depot van Foodsavers Gent. **Tabel 15** geeft de belangrijkste inputs.

Label	Input	Eenheid
Aantal kilometer	45	km
Gemiddelde snelheid	50	km/u
Laadtijd	4	minuten
Wachttijd	15	minuten
Droptijd	4	minuten
Aantal drops	1	#
Roundtripfactor	2	factor

Tabel 155: Voornaamste inputs scenario 3, Rebel, 2018.

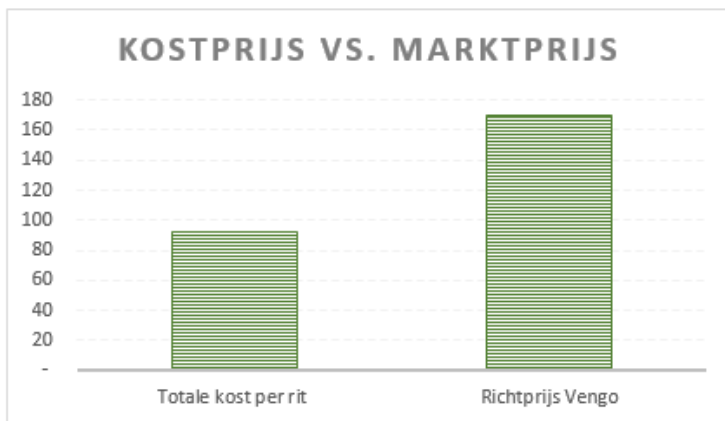


Dit scenario heeft voornamelijk het kleine volume als belangrijkste kenmerk om rekening mee te houden. Dit betekent dat transport slechts voor 1 pallet bijkomende kilometers zal moeten rijden. De resultaten van scenario 3 worden weergegeven in **tabel 16** en **grafiek 3**.

Kost	Output	Eenheid
# kilometer	45	km
# uren	1,9	uur
Totale loonkost	49	EUR
Totale brandstofkost	15	EUR
Totale afschrijvingskost	13	EUR
Totale overheadkost	10	EUR
Totale onderhoudskost	5	EUR
<b>Totale kost per rit</b>	<b>92</b>	<b>EUR</b>
Aantal drops	1	#
<b>Totale kost per drop</b>	<b>92</b>	<b>EUR</b>
<b>Richtprijs Vengo</b>	<b>170</b>	<b>EUR</b>

Tabel 166: Resultaat kostenvergelijking scenario 3, Rebel, 2018.

Uit bovenstaande tabel kan afgeleid worden dat de prijs die door transporteurs van Vengo wordt aangeboden duurder uitkomt dan wanneer men dit transport zelf zou doen. Dit heeft onder andere te maken met het beperkt volume dat getransporteerd. Dit wordt in de grafiek op de volgende pagina ook grafisch duidelijk.



Grafiek 3: Grafische output kostenvergelijking 3, Rebel, 2018.





#### Scenario 4

Er worden 5 pallets verse voeding opgehaald in het DC van Retail Partners Colruyt Group in Mechelen en er worden er 3 afgezet bij Foodsavers Gent en daarna 2 in bij FoodAct Kortrijk. Dit betekent een rit met 2 drops.

**Tabel 17** geeft de belangrijkste inputs.

Label	Input	Eenheid
Aantal kilometer	131	km
Gemiddelde snelheid	60	km/u
Laadtijd	20	minuten
Wachttijd	15	minuten
Droptijd	20	minuten
Aantal drops	2	#
Roundtripfactor	1,5	factor

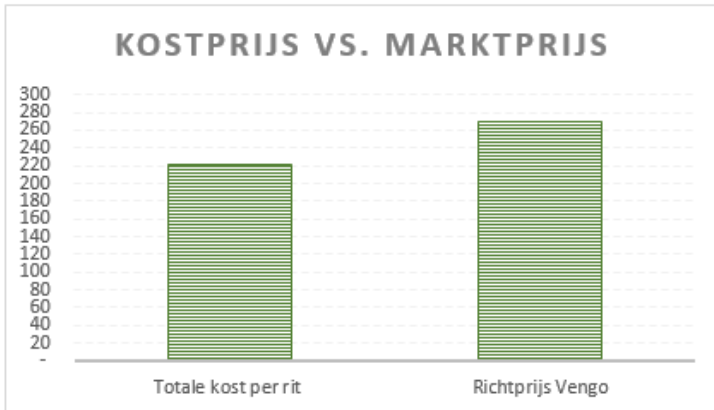
Tabel 177: Voornaamste inputs scenario 4, Rebel, 2018.

Kenmerkend aan dit scenario zijn de lange afstand, alsook dat er meerdere drops dienen te gebeuren. Dit betekent dat men een milkrun zal maken, waardoor ook langer met lading wordt rondgereden. De resultaten van scenario 4 worden weergegeven in **tabel 18** en **grafiek 4**.

Kost	Output	Eenheid
# kilometer	131	km
# uren	4,5	uur
Totale loonkost	116	EUR
Totale brandstofkost	39	EUR
Totale afschrijvingskost	34	EUR
Totale overheadkost	21	EUR
Totale onderhoudskost	10	EUR
<b>Totale kost per rit</b>	<b>220</b>	<b>EUR</b>
Aantal drops	2	#
<b>Totale kost per drop</b>	<b>110</b>	<b>EUR</b>
<b>Richtprijs Vengo</b>	<b>270</b>	<b>EUR</b>

Tabel 188: Resultaat kostenvergelijking scenario 4, Rebel, 2018.





Grafiek 4: Grafische output kostenvergelijking 4, Rebel, 2018.

Uit de analyse van scenario 4 kan afgeleid worden dat de richtprijs afkomstig van transporteurs van Vengo hoger ligt dan wanneer men het transport zelf zou doen. Via Vengo kunnen ook milkruns (meerdere drops) worden aangevraagd, maar zal de kostprijs misschien hoger liggen, doordat men hier bijvoorbeeld verder moet afwijken van de “normale” route die men zou volgen.

### Scenario 5

Er moeten 15 dozen verse voeding (gekoelde colli's) vanuit het DC van Voedsaam worden verdeeld naar 3 hulporganisaties waarmee zij werken. Het aantal drops is dus 3. Tabel 19 geeft de belangrijkste inputs.

Label	Input	Eenheid
Aantal kilometer	28	km
Gemiddelde snelheid	40	km/u
Laadtijd	15	minuten
Wachttijd	15	minuten
Droptijd	15	minuten
Aantal drops	3	#
Roundtripfactor	1,7	factor

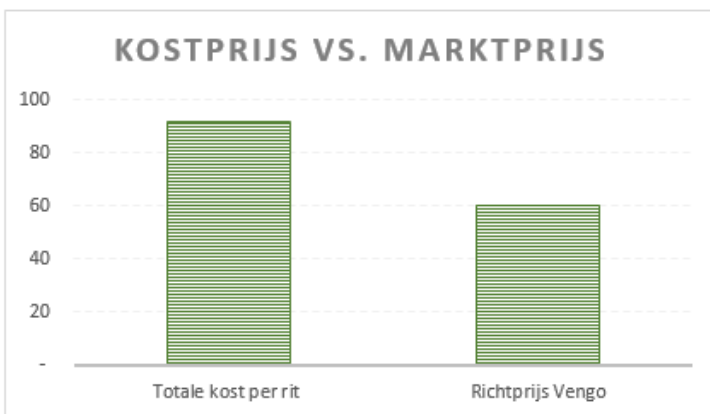
Tabel 19: Voornaamste inputs scenario 5, Rebel, 2018.

In dit scenario worden er drie drops gehouden om in totaal 15 dozen verse voeding te bezorgen bij de organisaties. De afstand is redelijk kort en de organisaties zijn gemakkelijk na elkaar te bereiken zonder een grote omweg te moeten maken. De resultaten van dit scenario worden weergegeven in **tabel 20** en **grafiek 5**.



Kost	Output	Eenheid
# kilometer	28	km
# uren	2,4	uur
Totale loonkost	62	EUR
Totale brandstofkost	9	EUR
Totale afschrijvingskost	8	EUR
Totale overheadkost	8	EUR
Totale onderhoudskost	4	EUR
<b>Totale kost per rit</b>	<b>92</b>	<b>EUR</b>
Aantal drops	3	#
<b>Totale kost per drop</b>	<b>31</b>	<b>EUR</b>
<b>Richtprijs Vengo</b>	<b>60</b>	<b>EUR</b>

Tabel 190: Resultaat kostenvergelijking scenario 5, Rebel, 2018.



Grafiek 5: Grafische output kostenvergelijking 5, Rebel, 2018.

Uit scenario 5 kunnen we concluderen dat de kostprijs voor het uitbesteden goedkoper is dan wanneer het transport intern geregeld zou worden. Dit heeft te maken met de beperkte totale afstand en het feit dat de organisaties via een eenvoudige milkrun kunnen beleverd worden, zonder teveel extra kilometers. De beperkte laad- en droptijd van de dozen zorgt ook voor een snelle afhandeling, wat kostenverlagend werkt.



## BIJLAGE 2 - VENGO : LEGALE STATUS DEELECONOMIE

Vengo, als platform voor het aanbieden van transporten over de weg binnen het concept van cargo-pooling, biedt op heden enkel de mogelijkheid aan om professionele transporteurs. Deze transporteurs dienen over een geregistreerd ondernemingsnummer te beschikken en desgevallend dat hun voertuig over een laadvermogen van meer dan 500kg beschikt ook een transportvergunning moeten kunnen voorleggen.

Voor de ondernemingsrechtbank van Antwerpen, afdeling Antwerpen, is een zaak tussen enerzijds Transport & Logistiek Vlaanderen (TLV), één van de Belgische beroepsfederaties voor wegtransport, en anderzijds Parcify<sup>13</sup> & Vengo, beide transportplatformen die beschikken over de toelating tot het organiseren van transporten volgens de regelgeving betreffende de deeleconomie, aanhangig gemaakt.

Deze regelgeving betreffende de deeleconomie strekt ertoe om particulieren toe te laten om op een beperkte basis additionele inkomsten te bekomen door het verstrekken van diensten (zoals bijvoorbeeld het niet vergunningsplichtige wegtransport met een voertuig van minder dan 500 kg laadvermogen) aan andere particulieren. Vengo heeft daarbij altijd het standpunt ingenomen dat zij, ook met reden van de voorliggende rechtszaak, ondanks de duidelijke wetgeving, de optie voor het toelaten van particulieren niet activeert op zijn platform zodoende geen continuïteitsrisico te lopen en dus enkel professionele chauffeurs toelaat.

In eerste aanleg heeft de ondernemingsrechtbank van Antwerpen per datum van 20 maart 2019 de aantijgingen van TLV als ongegrond verklaard. TLV had nochtans gevraagd om de activiteiten van Vengo te staken omwille van de mogelijkheid dat Vengo transporten met particulieren zou kunnen organiseren. De rechtbank motiveert zijn beslissing met het feit dat Vengo over alle nodige transportvergunningen beschikt. Indien de regelgeving op de deeleconomie correct wordt toegepast, zo blijkt, en de transporten dus enkel tussen particulieren worden afgehandeld (particulieren organiseren het transport, betalen voor het transport en voeren het transport uit), is er een wettelijke basis en voor deze wettelijke basis is Vengo tevens vergund. Dit opent de deur voor Vengo om in de toekomst ook deze optie te activeren.

TLV kan uiteraard vandaag nog steeds beroep aantekenen tegen deze beslissing van de rechtbank. Vengo wacht dan ook het standpunt van TLV af vooraleer over te gaan op verdere activatie van het luik deeleconomie.

---

<sup>13</sup> Dochteronderneming van bpost



## BIJLAGE 3 – CONCLUSIONS (FR)

Malgré les efforts qu'elles livrent pour les éviter, tant l'industrie alimentaire que la distribution sont confrontées à des excédents alimentaires. Étant donné que les aspects de durabilité et de responsabilité sociale prennent de plus en plus d'importance dans la politique de nombreuses entreprises, tant les fabricants que les distributeurs - les criées et les supermarchés par exemple - tentent d'éviter le gaspillage d'aliments. Ils le font d'une part en prévenant autant que possible les excédents et d'autre part en utilisant les excédents qui se produisent malgré tout, de manière la plus efficace possible. Ainsi, ils tentent de les affecter au maximum à la consommation humaine. Ce n'est que lorsque cela n'est pas possible que des applications moins valorisantes sont envisagées, comme la transformation dans l'alimentation animale. Dans le pire des cas, elles optent pour la destruction, ce qui a pour désavantage supplémentaire de coûter de l'argent. Dans le cadre de ces efforts, les organisations sociales actives dans la redistribution des excédents alimentaires reçoivent depuis quelques années de plus en plus de dons de la part de l'industrie alimentaire et de la distribution.

Une tendance sociétale importante est la volonté de donner accès à une alimentation équilibrée pour tous. Ceci a conduit à un nombre croissant d'initiatives locales de distribution de denrées alimentaires. Ces initiatives ont entre autres pour but d'organiser les flux de manière plus efficace et de les rationaliser au niveau local. Compte tenu de l'augmentation du volume et du nombre croissant de donateurs, les choses ne sont toutefois pas faciles à mettre en place. La canalisation des excédents est devenue un défi complexe que les plateformes de distribution alimentaire ne pourront plus relever à elles seules dans le futur. En professionnalisant davantage la logistique, une partie importante de cette complexité pourrait être éliminée. Pour ce faire, on se tourne de plus en plus vers le secteur de la logistique, qui est à la croisée de l'offre et de la demande en excédents alimentaires.

Par analogie avec les excédents alimentaires inhérents, le secteur du transport est confronté au problème des espaces de chargement inutilisés. Ceci se manifeste de deux manières : soit l'espace de chargement n'est que partiellement utilisé et un complément de cargaison pourrait donc être pris en charge; soit le compartiment de charge est complètement vide, par exemple entre deux affectations différentes. Dans le secteur du transport également, le souci de durabilité fait qu'on essaie de réduire ou d'éviter au maximum les trajets à vide. L'objectif des transporteurs d'arriver à un taux de chargement le plus élevé possible est donc une opportunité de collaboration pour les plateformes de distribution alimentaire. En outre, ces dernières n'ont pas besoin d'investir des capitaux dans du matériel roulant, de sorte que leurs ressources peuvent être utilisées à d'autres fins.

L'application Vengo peut être considérée comme une plateforme agissant en tant qu'intermédiaire : elle permet de mettre en contact l'offre et la demande de manière simple et à des prix compétitifs. Bien entendu, les plateformes de distribution alimentaire peuvent toujours décider d'effectuer elles-mêmes leurs transports, car elles ont également une dimension sociale importante en termes de trajectoires de formation, d'emploi et d'intégration. Il s'agit donc de trouver le bon équilibre entre le transport en propre et l'externalisation du transport via la plateforme Vengo. Des simulations et des tests ont démontré que les prix de transport obtenus



sont compétitifs. En outre, Vengo offre la possibilité d'indiquer que la demande de transport émane de l'économie sociale. Pour certains transporteurs, cela peut jouer un rôle dans la tarification qu'ils appliquent. Le nombre de plateformes de distribution alimentaire augmente, de même que leurs volumes. Canaliser les excédents alimentaires et les acheminer vers ceux qui en ont besoin devient dès lors de plus en plus complexe. Le résultat de ce projet offre une structure et une solution permettant de relever ce défi tout en étant prêt pour l'avenir sur le plan logistique.



## BIJLAGE 4 – CONCLUSIONS (EN)

Despite ongoing efforts, there are still structural food surpluses in both the food industry and distribution. As sustainability and corporate social responsibility become increasingly important policies in many businesses, both producers and distributors (e.g. auctions and supermarkets) are trying to prevent food waste by avoiding surpluses as much as possible and also by putting those surpluses that do arise to the best possible use, namely for human consumption. Only if this is not possible are other uses considered, such as processing for animal feed or destruction, which also costs money. That is why, over the last few years, social organisations working in the redistribution of food surpluses have received many more donations from the food industry and distributors.

A major social trend is the rising need for access to balanced nutrition for everyone. This has resulted in more and more initiatives for local food distribution that aim to organise flows more efficiently and streamline them locally. Of course, given the increased volume and growing number of donors, this is not becoming any easier to organise. Channelling the surpluses has become a complex challenge that food distribution platforms will be unable to respond to independently in future. Much of the complexity can be eliminated by taking a more professional approach to the logistics and hence looking to the logistics sector that sits at the intersection between the supply of and demand for food surpluses.

In analogy with the inherent food surpluses, there is unused load capacity available in the transport industry. This is manifested in one of two ways: either the load space is only partially utilised so an extra consignment can be included; or the load space is completely empty, for example between 2 different jobs. And in the transport industry too, sustainability is a major reason to reduce or prevent empty loads as far as possible. These efforts to achieve the greatest possible capacity utilisation is an opportunity to join forces with the food distribution platforms. Moreover, the latter do not need to invest in any rolling stock, which means those funds can be used for other purposes.

The Vengo app can be regarded as an intermediary platform that sits between the two to put the supply and demand in touch with one another easily and at competitive rates. Of course, food distribution platforms can still decide to run their own transports because they also have an important social dimension in training, employment and integration processes. It is therefore a question of finding a good balance between using their own transport and outsourcing via the Vengo platform. Simulations and tests have shown that the transport prices you get are competitive. Moreover, Vengo allows you to specify that the request for transport is for the social economy, which some transport companies may take into account in their pricing.

The number of food distribution platforms and their volumes are on the increase and hence so is the complexity of channelling food surpluses and getting them to the people that need help. The result of this project offers a structure and solution to tackle this challenge and to be prepared for the future on a logistical front too.

