



# Tariefdifferentiatie ophaalkosten destruictiemateriaal

Ron Bergevoet, Nico Bondt, Robert Hoste en Mariël Benus



**WAGENINGEN**  
UNIVERSITY & RESEARCH



# Tariefdifferentiatie ophaalkosten destruictiemateriaal

Ron Bergevoet, Nico Bondt, Robert Hoste en Mariël Benus

Dit onderzoek is uitgevoerd door Wageningen Economic Research en gesubsidieerd door het ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit, in het kader van het Beleidsondersteunend onderzoeksthema 'Economie BO-43-115-060 KD-2022-099.'

Wageningen Economic Research  
Wageningen, mei 2023

---

RAPPORT  
2023-078  
ISBN 978-94-6447-711-5

---

Bergevoet, R., N. Bondt, R. Hoste, M. Benus, 2023. *Tariefdifferentiatie ophaalkosten destructiemateriaal*. Wageningen, Wageningen Economic Research, Rapport 2023-078. 24 blz.; 2 fig.; 3 tab.; 0 ref.

Dit rapport geeft inzicht in de huidige manier van tariefdifferentiatie tussen geplande en reguliere stops bij het ophalen van destructiemateriaal van Nederlandse veehouderijbedrijven. Een differentiatie tussen de tarieven van reguliere en geplande stops draagt bij aan de efficiëntie van het ophaal- en verwerkingsproces. Een wegvallen van dit tariefverschil zal naar alle waarschijnlijkheid leiden tot een toename van het aanbod en een afname van de efficiëntie en verhoging van de kosten.

This report provides insight into the current method of tariff differentiation between planned and regular stops when collecting rendering material from Dutch livestock farms. A differentiation between the rates of regular and scheduled stops contributes to the efficiency of the collection and processing process. The elimination of this tariff difference will most likely lead to an increase in supply and a decrease in efficiency and an increase in costs.

Trefwoorden: destructie, kadaver, transportkosten

Dit rapport is gratis te downloaden op <https://doi.org/10.18174/630812> of op [www.wur.nl/economic-research](http://www.wur.nl/economic-research) (onder Wageningen Economic Research publicaties).

© 2023 Wageningen Economic Research  
Postbus 29703, 2502 LS Den Haag, T 070 335 83 30, E [communications.ssg@wur.nl](mailto:communications.ssg@wur.nl),  
[www.wur.nl/economic-research](http://www.wur.nl/economic-research). Wageningen Economic Research is onderdeel van Wageningen University & Research.



Dit werk valt onder een Creative Commons Naamsvermelding-Niet Commercieel 4.0 Internationaal-licentie.

© Wageningen Economic Research, onderdeel van Stichting Wageningen Research, 2023  
De gebruiker mag het werk kopiëren, verspreiden en doorgeven en afgeleide werken maken. Materiaal van derden waarvan in het werk gebruik is gemaakt en waarop intellectuele eigendomsrechten berusten, mogen niet zonder voorafgaande toestemming van derden gebruikt worden. De gebruiker dient bij het werk de door de maker of de licentiegever aangegeven naam te vermelden, maar niet zodanig dat de indruk gewekt wordt dat zij daarmee instemmen met het werk van de gebruiker of het gebruik van het werk. De gebruiker mag het werk niet voor commerciële doeleinden gebruiken.

Wageningen Economic Research aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Wageningen Economic Research is ISO 9001:2015 gecertificeerd.

Wageningen Economic Research Rapport 2023-078 | Projectcode 2282300583

Foto omslag: Shutterstock

---

# Inhoud

|          |   |           |
|----------|---|-----------|
| <b>1</b> | <b>Achtergrond en aanleiding voor dit onderzoek</b>   | <b>5</b>  |
|          | 1.1 Achtergrond   | 5         |
|          | 1.2 Projectdoelstelling   | 6         |
|          | 1.3 Opbouw van deze notitie   | 6         |
| <b>2</b> | <b>Aanpak</b>   | <b>7</b>  |
|          | 2.1 Dataverzameling   | 7         |
|          | 2.2 Evaluatie van alternatieven   | 8         |
|          | 2.3 Randvoorwaarden   | 8         |
| <b>3</b> | <b>Bevindingen</b>  | <b>10</b> |
|          | 3.1 Het ophalen en verwerken van kadavermateriaal van veehouderijbedrijven                    | 10        |
|          | 3.2 Berekening van de tarieven  | 10        |
|          | 3.3 Redenen van veehouders om destructiemateriaal gepland aan te bieden                       | 13        |
|          | 3.4 Gevolgen van een gelijk tarief voor geplande en reguliere stops                           | 14        |
|          | 3.4.1 De gevolgen van het wegvallen van een tariefverschil tussen geplande en reguliere stops | 15        |
|          | 3.4.2 Invloed van tariefverschil op aanbieden via geplande stops                              | 15        |
|          | 3.4.3 Andere zaken die belangrijk zijn naast tarieven   | 16        |
|          | 3.5 Toekomst van de veehouderij: daling van de veestapel                                      | 16        |
|          | 3.6 Solidariteit  | 18        |
|          | 3.7 Uitkomst van de analyse   | 19        |
|          | 3.8 Inzicht in de tariefopbouw  | 19        |
| <b>4</b> | <b>Conclusies en aanbevelingen</b>  | <b>21</b> |
|          | 4.1 Conclusies  | 21        |
|          | 4.2 Aanbevelingen   | 22        |



---

# 1 Achtergrond en aanleiding voor dit onderzoek

## 1.1 Achtergrond

Indien op veehouderijbedrijven in Nederland dieren sterven, dan moeten deze voor destructie worden aangeboden aan een destructiebedrijf. De kadavers worden door dit destructiebedrijf op een veilige manier opgehaald, verwerkt en vernietigd zodat er geen risico's ontstaan voor dier- en volksgezondheid. De Wet Dieren schrijft onder meer voor hoe de kadavers en ander dierlijk restmateriaal moeten worden vernietigd. Ook schrijft de Wet Dieren voor dat de kosten van destructie volledig in rekening moeten worden gebracht bij de aanbieders (veehouders).<sup>1</sup>

In Nederland is de markt voor inzameling en verwerking van dierlijke kadavers vanaf veehouderijbedrijven (Cat. 1- en Cat. 2- risicomateriaal)<sup>2</sup> een gereguleerd monopolie, en is Rendac in Son (onderdeel van Darling Ingredients) in ieder geval tot 2026 aangewezen als de enige partij die kadavers van veehouderijbedrijven mag inzamelen en verwerken. Afnemers van de dienstverlening van Rendac, zoals de commerciële veehouderij en hobbydierhouders, betalen vaste tarieven voor het transport en de verwerking van de kadavers. De tarieven die Rendac mag hanteren worden jaarlijks vastgesteld na financiële controle en gepubliceerd door het ministerie van LNV.<sup>3</sup> Er zijn 'landelijk uniforme tarieven': de tarieven voor een bepaalde dienst zijn voor iedere afnemer in heel Nederland gelijk onafhankelijk van het type bedrijf of de afstand die het destructiebedrijf moet afleggen om het materiaal op te halen.

Om het aanbod van destructiemateriaal beter te kunnen plannen biedt Rendac sinds 2012 na overleg met alle betrokken sectoren en het ministerie van LNV naast de reguliere stops ook bedrijven de mogelijkheid om materiaal aan te bieden via geplande stops. In dit laatste geval wordt er een afspraak gemaakt tussen Rendac en het bedrijf om indien materiaal wordt aangeboden, dit op een van tevoren vastgestelde dag op te halen. Om veehouders tot het gepland aanbieden te bewegen is er een tariefverschil tussen reguliere en geplande stops geïntroduceerd.

### **Probleemstelling**

De kleinschalige dierhouders hebben vragen over de onderbouwing van de tariefverschil tussen geplande en reguliere stops en hebben verzocht om een evaluatie van de tariefsystematiek. De overige sectoren en LNV willen de systematiek ook evalueren.

LNV wil door middel van dit onderzoek toetsen in hoeverre de in 2012 gekozen systematiek de transportkosten van het systeem proportioneel verdeelt over grote en kleine aanbieders, en hoe dit bij mogelijke alternatieven uitpakt, daarbij rekening houdend met het efficiencyvoordeel van geplande stops voor het totale systeem. De evaluatie zal moeten uitwijzen of de gekozen differentiatie nog altijd de juiste is, en of de aannames en uitgangspunten die ten grondslag lagen aan de tariefverschillen tussen geplande en reguliere stops na 10 jaar nog steeds van kracht zijn.

---

<sup>1</sup> <https://wetten.overheid.nl/BWBR0030250/2022-12-22>

<sup>2</sup> In de Europese regelgeving Verordening (EG) nr. 1069/2009 en uitvoeringsverordening (EG) 142/2011 zijn dierlijke bijproducten onderverdeeld in zogenoemd categorie 1, 2 en 3 materiaal: Categorie 1 materiaal kent het hoogste risico voor dier- en volksgezondheid. In deze categorie vallen onder meer kadavers van herkauwers en BSE-risicomateriaal. Bij categorie 2-materiaal is er een gemiddeld risico voor dier- en volksgezondheid (onder meer kadavers van andere dieren dan herkauwers en bepaalde slachtbijproducten). Bij categorie 3-materiaal gaat het om materiaal dat een nog beperkter risico oplevert voor de volksgezondheid (onder meer dierlijke bijproducten afkomstig van voor humane consumptie geschikt verklaarde dieren).

<sup>3</sup> <https://www.rijksoverheid.nl/documenten/kamerstukken/2020/06/29/tarieven-rendac> De tarieven zijn ook te vinden op de site van Rendac [https://d1ip4j1950xau.cloudfront.net/Rendac/Rendac\\_downloadables/Rendac\\_tarievenkaart\\_2023.pdf](https://d1ip4j1950xau.cloudfront.net/Rendac/Rendac_downloadables/Rendac_tarievenkaart_2023.pdf)

---

## 1.2 Projectdoelstelling

Doel van dit onderzoek is inzicht te krijgen in:

- de huidige manier van tariefdifferentiatie tussen geplande en reguliere stops
- de verdeling van transportkosten van het systeem over grote en kleine aanbieders, en hoe mogelijke alternatieven uitpakken
- de ontwikkeling van transportkosten voor geplande en reguliere stops sinds de introductie. Hierbij wordt rekening gehouden met het efficiencyvoordeel van geplande stops voor het totale systeem.

Hierbij wordt aandacht gegeven aan de volgende aspecten:

- Wat zijn redenen van veehouders om destructiemateriaal gepland aan te bieden? In hoeverre is het tariefverschil tussen geplande en reguliere stops voor veehouders aanleiding om aanbieden van kadavermateriaal te plannen?
- Wat zijn de gevolgen van een gelijk tarief voor geplande en reguliere stops voor de verhouding tussen geplande en reguliere stops voor het aanbod van destructiemateriaal?
- Hoe worden - bij de gekozen systematiek van gedifferentieerde tarieven - de gemaakte kosten gealloceerd naar tarieven voor gepland en regulier aanbieden? Hoe is de ontwikkeling in: aantal stops, aanbod van destructiemateriaal en verdeling gepland en regulier, bij grote en kleine aanbieders in verschillende sectoren?
- Welke factoren zijn mogelijk verantwoordelijk voor een verandering in het totaal aantal keren dat materiaal wordt aangeboden en in de verhouding gepland/regulier?
- In hoeverre komt de solidariteitsafpraak tussen de veehouders onder druk te staan indien de tariefdifferentiatie wordt aangepast?

## 1.3 Opbouw van deze notitie

In hoofdstuk 2 kort de gevolgde aanpak en ook de randvoorwaarden waarbinnen dit onderzoek heeft plaatsgevonden beschreven.

In hoofdstuk 3 worden de belangrijkste bevindingen gepresenteerd en geanalyseerd. In hoofdstuk 4 staan de belangrijkste conclusies en aanbevelingen.



---

## 2 Aanpak

Het onderzoek omvat de volgende onderdelen:

- dataverzameling door middel van bronnenonderzoek en interviews
- opstellen van alternatieven en evalueren van de alternatieven
- rapportage en terugkoppeling met de opdrachtgever en belanghebbenden.

### 2.1 Dataverzameling

#### Achtergrondinformatie

Voor dit rapport is gebruikgemaakt van de volgende bronnen:

- Rebel, 2015, Onderzoek 'Ondernemersvergoeding en destructiebestel', deelrapport werking destructiebestel
- Rebel, 2020, Onderzoek destructiebestel Actualisatie van onderzoek naar de markt voor transport en verwerking van kadavers
- Informatie van Rendac in de vorm van een presentatie en mondelinge en schriftelijke informatie (vertrouwelijke informatie). Er is hierbij gebruikgemaakt van de informatie zoals door Rendac gepresenteerd. De financiële verantwoording van Rendac wordt jaarlijks door een accountant gecontroleerd en eventueel gevolgd door een review. Deze accountantsrapporten zijn om die reden buiten beschouwing gelaten. Er is geen inzage in accountantsrapporten of andere bedrijfsinformatie geweest. Er is door Rendac aan de onderzoekers een gedegen toelichting gegeven op de achtergronden van de tarieven en alle gestelde vragen zijn adequaat beantwoord
- Informatie van Platform KSG (communicatie met LNV, ACM, en Rendac over het onderwerp tariefdifferentiatie).

#### Interviews

Met de volgende belanghebbenden zijn interviews gehouden:

- Rendac: doel was inzicht krijgen in opbouw tarieven en de mogelijke gevolgen van een andere verhouding tussen geplande en reguliere stops. Zowel aandacht voor ophaalkosten als verwerkingskosten.<sup>4</sup>
- Vertegenwoordigers van belanghebbende sectorpartijen inclusief kleinschalige veehouderij en LNV. Doel van de interviews was inzicht krijgen in de huidige positie en de overwegingen die de huidige positie in de discussie bepalen. De volgende organisaties zijn geraadpleegd:
  - ministerie van LNV
  - LTO Nederland
  - Nederlandse Vakbond Pluimveehouders (NVP)
  - Producentenorganisatie Varkenshouderij (POV)
  - Nederlandse Melkveehouders Vakbond (NMV)
  - Platform Kleinschalige Schapen- en Geitenhouders en de Hobbyvarkenvereniging (KDS).

Zowel Rendac als de sectororganisaties kregen voor het interview een lijst met onderwerpen die tijdens de interviews aan de orde zouden komen. De interviews waren semigestructureerd. De omgang met de gegevens en de gedeelde informatie is toegelicht in het gedeelde Informed Consent formulier. (Bedrijfsgevoelige) informatie waarvan de geïnterviewde partij niet wil dat dit voor het onderzoek gebruikt wordt kon door de geïnterviewde partij buiten de antwoorden worden gehouden. Informatie kon zo nodig worden gecorrigeerd in het gespreksverslag dat is voorgelegd voor aanvulling en correctie. Deze goedgekeurde verslagen zijn gebruikt in dit rapport.

---

<sup>4</sup> Een aanpassing van de tariefverschillen tussen geplande en reguliere stops heeft mogelijk gevolgen voor de spreiding van het aanbod van destructiemateriaal in de tijd en mogelijk voor de verwerkingscapaciteit (en eventueel de kosten van verwerking). Dit leidt mogelijk tot een totale kostenstijging voor het ophalen en verwerken van destructiemateriaal.

---

### *Interviews met varkenshouders*

Van de veehouders die geland aanbieden is gesproken met 16 varkenshouders. Doel van deze interviews was inzicht te krijgen in de verschillende redenen voor gepland dan wel regulier aanbieden. Deze varkenshouders zijn deelnemers aan het Bedrijveninformatienet van Wageningen Economic Research. Niet alle varkenshouders binnen het Informatienet zijn geconsulteerd. Het aantal geïnterviewde ondernemers is te beperkt om uitspraken te kunnen doen over de representativiteit van de resultaten voor de hele varkenshouderij. De resultaten zijn wel interessant als informatiebron over achtergrond en mogelijke beweegredenen. Er zijn geen pluimveehouders geïnterviewd, gelet op de relatief geringe hoeveelheid destructiemateriaal vanuit de pluimveesector.

## 2.2 Evaluatie van alternatieven

Er is voor dit onderzoek de invloed van 2 mogelijke veranderingen in het aanbod van destructiemateriaal voor de hoogte van de stoptarieven en de verschillen tussen een regulier en gepand stoptarief doorgerekend:

- Wat zijn de gevolgen van een toename van het aanbod van destructiemateriaal op maandag en vrijdag ten koste van het aanbod op de andere dagen (dinsdag, woensdag, donderdag)?
- Wat zijn de gevolgen voor de tarieven van een afname van de veestapel?

Om inzicht te krijgen in de mogelijke gevolgen voor de stoptarieven van deze daling in aantal bedrijven en dieren is de situatie geanalyseerd waarbij het totaal aantal stops in gelijke mate afneemt als de afname in de omvang van de veestapel:

- *Het aantal routes en de afgelegde afstand blijft gelijk*

In deze situatie wordt de duur en afstand van de route bepaald door het aantal uren dat een chauffeur per dag mag rijden. De afname van de veestapel resulteert dan bij hetzelfde aantal routes en afstand in minder stops per route en meer kilometers die moeten worden gereden om bij het volgende bedrijf te komen. De gemiddelde afstand per stop neemt toe.

Ook zijn de gevolgen van ontwikkelingen van de veestapel beoordeeld. Deze analyse is uitgevoerd op basis van de door Rendac verstrekte gegevens.

## 2.3 Randvoorwaarden

### *Tijdshorizon*

De tijdshorizon voor dit onderzoek is op verzoek van de opdrachtgever beperkt tot de huidige contractperiode met Rendac voor het ophalen van kadevers. Deze loopt tot 1/1/2027.

### *Bedrijfsgevoelige informatie*

Voor de evaluatie van de huidige situatie de achtergronden en het beoordelen van mogelijke scenario's was inzicht in bedrijfsgevoelige gegevens van Rendac erg belangrijk. Zonder inzicht in deze gegevens was het niet mogelijk om een goede evaluatie uit te voeren en inzicht te krijgen in de opbouw van de huidige stop- en kadavertarieven. Gezien het concurrentiegevoelige karakter van deze gegevens is in nauw overleg met de opdrachtgever en Rendac besloten welke van de met ons gedeelde gegevens in dit rapport gepubliceerd konden worden. Dit betekent dat achtergrondgegevens die noodzakelijk waren voor de evaluatie wel met de onderzoekers gedeeld zijn maar niet in deze publicatie gepresenteerd kunnen worden.<sup>5</sup> De informatie die gedeeld werd is complex en uitgebreid. Vanwege de benodigde terughoudendheid bij het delen van vertrouwelijke informatie, zijn de achtergronden van de uitgevoerde analyse in het rapport beperkt opgenomen. In deze rapportage is geprobeerd op het snijvlak van wat gedeeld kan worden door Rendac en wat er nodig is voor een goede verantwoording een rapport te schrijven. Het niet vrij kunnen delen van de bij Rendac aanwezige informatie maakt het een uitdaging om de achtergronden van de uitgevoerde analyses te presenteren.

---

<sup>5</sup> De financiële verantwoording van Rendac wordt jaarlijks door een accountant gecontroleerd, inclusief eventuele review door de Auditdienst rijk (ADR).

---

*Vertrouwelijkheid en rapportage*

De WUR-voorwaarden over vertrouwelijkheid en zorgvuldige omgang met de ter beschikking gestelde gegevens zijn ook op dit onderzoek van toepassing.

## 3 Bevindingen

### 3.1 Het ophalen en verwerken van kadavermateriaal van veehouderijbedrijven

Rendac heeft een sterk geoptimaliseerd logistiek systeem ontwikkeld om van alle veehouderijbedrijven het materiaal te kunnen halen en rijdt dagelijks met circa 55 wagens door heel Nederland (situatie 2023). Deze destructiewagens volgen telkens een wisselende route langs enige tientallen bedrijven ('stops'). Uit gegevens van Rendac blijkt dat er gemiddeld 55 ritten (gemiddeld met tussen de 30-40 stops) per dag worden gemaakt, waarbij gemiddeld 9,6 ton per rit wordt opgehaald. Afhankelijk van het inzetgebied heeft Rendac de beschikking over voertuigen met verschillende capaciteiten. De maximale beladingscapaciteit varieert van circa 8 tot circa 20 ton. Kleinere voertuigen worden daar ingezet waar ze goedkoper en efficiënter zijn door toegankelijkheid gebied en dichtheid kadaveraanbod. De gemiddelde beladingsgraad ligt op circa 80%. Het opgehaald materiaal wordt afgeleverd direct bij de locatie in Son, bij een van twee overslagstations of bij een van de 3 containerwisselstations. Vanuit de verzamelplaatsen wordt het materiaal getransporteerd naar Son.

De aan te leveren kadavers worden door veehouders aangemeld bij Rendac. Dit geldt zowel voor geplande stops als voor reguliere stops. Materiaal aangemeld voor reguliere stops worden de eerstvolgende werkdag opgehaald. Materiaal dat wordt opgehaald middels geplande stops moet ook worden aangemeld en wordt in principe op een vaste dag opgehaald, in overleg met de veehouder. Het huidige serviceniveau van de door Rendac geleverde diensten is hoog (99,9% van de reguliere stops wordt de eerstvolgende werkdag afgehandeld). Dit hoge serviceniveau wordt ook door alle geïnterviewde belanghebbenden gewaardeerd. Het transport van kadavers van het veehouderijbedrijf naar de overslaglocatie wordt alleen met voertuigen en personeel van Rendac uitgevoerd. Het transport van de overslaglocaties naar Rendac wordt door andere transporteurs uitgevoerd, in opdracht van Rendac.

In tabel 3.1 staan een aantal kerngegevens van de aanbieders van kadavers aan Rendac weergegeven. Uit deze gegevens blijkt dat in aantal hobbydierhouders de grootste groep aanbieders zijn. Echter, het aantal stops en de hoeveelheid materiaal van deze bedrijven is veel kleiner dan van rundvee- en varkensbedrijven.

**Tabel 3.1** Kerngegevens aanbieders (2021)

| Aanbieders*      | % van het aantal aanbieders | % van het aantal stops | % van het volume | # stops per bedrijf per jaar | € bijdrage per bedrijf |
|------------------|-----------------------------|------------------------|------------------|------------------------------|------------------------|
| Rundveehouders   | 29                          | 47                     | 33               | 17                           | 667                    |
| Varkenshouders   | 6                           | 23                     | 42               | 41                           | 2.703                  |
| Pluimveehouders  | 3                           | 6                      | 9                | 20                           | 1.086                  |
| Klein bedrijf    | 54                          | 10                     | 5                | 1,9                          | 67                     |
| Hobbydierhouders |                             |                        |                  |                              |                        |
| Overig           | 8                           | 14                     | 11               | 17                           | 751                    |

- Bij minder dan 6 stops p/j klein/hobby

- Bij >5 stops p/j & 70% stops binnen 1 diercategorie krijgt bedrijf classificatie van desbetreffende categorie

Bron: gegevens Rendac.

### 3.2 Berekening van de tarieven

Voor het ophalen en verwerken van het kadavermateriaal betalen veehouders een jaarlijks vastgestelde vergoeding, die door de minister van LNV is goedgekeurd. Voorafgaand aan ieder nieuw jaar stelt Rendac een begroting op van de kosten voor het ophalen, verwerken en vernietigen van kadavers. Uit deze

procedure, het vaststellingstraject genoemd, komt uiteindelijk de totale som van deze kosten, de zogenaamde 'kadaverclaim'. Vaststellen van de tarieven gebeurt op basis van een cost-plus principe: de inkomsten die Rendac via de gehanteerde tarieven van de toeleveranciers van kadavers jaarlijks krijgt plus de inkomsten van de verwerking (huiden, vet en meel), zijn gelijk aan de gemaakte kosten plus een ondernemersvergoeding (de vergoeding over het geïnvesteerde eigen vermogen).<sup>6,7</sup>

Bij de keuze van het tariefsysteem is ervoor gekozen om de kosten die gemaakt worden voor het transport van dieren naar een overslagplaats of naar Rendac (het stoptarief) en de verwerkingskosten (verwerkingstarief) als twee afzonderlijke tarieven aan de veehouders in rekening te brengen. De tarieven voor het ophalen, verwerken en vernietigen van kadavers bestaan uit twee componenten: het 'stoptarief' en het 'tarief per dier'. De vastgestelde tarieven zijn voor alle soorten aanbieders gelijk.<sup>8</sup>

#### *Het stoptarief*

Het tarief voor het transport, het stoptarief, betreft de kosten voor het ophalen van de kadavers. Sinds 2012 werkt Rendac met een differentiatie van ophaalkosten, naar *geplande* en *reguliere* stops. De reden voor het introduceren van geplande stops, met een daarmee gepaard gaand tariefverschil, was het streven naar een meer gelijkmatige aanvoer van kadavermateriaal gedurende de week. Vóór de introductie van de geplande stops was er veel aanbod van materiaal op maandag en vrijdag en minder op de andere dagen. Dit leidde tot inefficiënties: er waren meer voertuigen nodig om het aangeboden materiaal binnen een werkdag na melding op te halen en was een piek in aanvoer voor het weekend. Sinds de invoering van de geplande stops is de aanvoer gelijkmatiger over de week verdeeld.

#### *Geplande stops*

Varkens- en pluimveebedrijven hebben regelmatig dode dieren of ander kadavermateriaal als nageboortes die aangeboden worden voor destructie. Bovendien hebben deze (vaak grotere) bedrijven geïnvesteerd in voorzieningen die het mogelijk maken kadavers en ander destructiemateriaal gekoeld te bewaren. Deze bedrijven hebben daardoor de mogelijkheid om het aanbieden van het materiaal van te voren te plannen: de geplande stops. Indien zij materiaal via geplande stops willen aanbieden dan melden ze dit aan Rendac, waarna deze het kadavermateriaal op een vaste, van tevoren afgesproken, weekdag komt ophalen.

#### *Reguliere stops*

Bij andere bedrijven waarbij incidenteel dode dieren worden aangeboden voor destructie is gepland aanbieden niet mogelijk en vindt er *ad hoc* het verzoek plaats om dieren op te komen halen: de reguliere stops. Ook bedrijven die normaal aanbieden via geplande stops kunnen dieren aanbieden via reguliere stops, bijvoorbeeld bij grote kadavers of bij bijzondere omstandigheden.

Het stoptarief ligt sinds de introductie van de geplande en reguliere stops hoger voor *reguliere* stops dan voor *geplande* stops. In 2023 gaat het om € 24,12 voor een geplande stop en € 28,23 voor een reguliere stop, een verschil van € 4,11.

In tabel 3.2/figuur 3.1 is de ontwikkeling van de stoptarieven sinds de introductie van de geplande stops weergegeven. Nam in de periode 2013-2019 het tariefverschil tussen reguliere en geplande stops toe van € 4,33 naar € 5,75, sinds 2020 is dit verschil € 4,11.

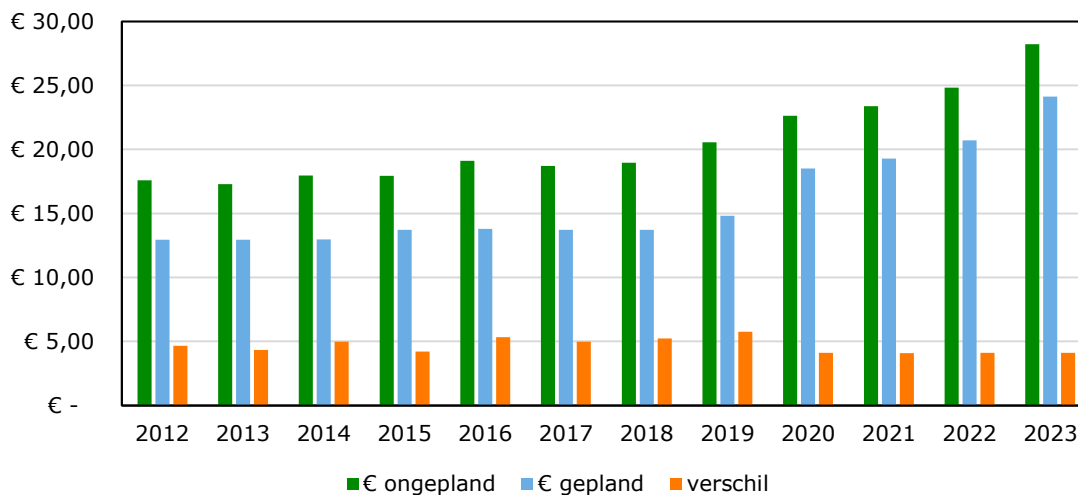
**Tabel 3.2** Stoptarieven in de periode 2021-2023 in €

| Jaar     | 2012  | 2013  | 2014  | 2015  | 2016  | 2017  | 2018  | 2019  | 2020  | 2021  | 2022  | 2023  |
|----------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| Regulier | 17,60 | 17,28 | 17,95 | 17,93 | 19,11 | 18,71 | 18,97 | 20,56 | 22,63 | 23,37 | 24,82 | 28,23 |
| Gepland  | 12,94 | 12,94 | 12,98 | 12,83 | 13,79 | 13,73 | 13,73 | 14,81 | 18,52 | 19,29 | 20,71 | 24,12 |
| Vershil  | 4,66  | 4,34  | 4,97  | 5,10  | 5,38  | 4,92  | 5,24  | 5,75  | 4,11  | 4,11  | 4,11  | 4,11  |

<sup>6</sup> Rebel, 2015, Onderzoek 'Ondernemersvergoeding en destructiebestel'.

<sup>7</sup> Indien de werkelijke inkomsten hoger of lager zijn dan de werkelijke kosten plus de ondernemersvergoeding, dan wordt dit verschil gecompenseerd in de tarieven in het op een na volgende jaar.

<sup>8</sup> In de analyses die Rendac regelmatig aan de sectorvertegenwoordigers presenteert worden wel verschillende categorieën aanbieders onderscheiden. De stoptarieven en verwerkingstarieven zijn echter afhankelijk van type stop en materiaal dat aangeboden wordt.



**Figuur 3.1** Stoptarieven in de periode 2021-2023

#### Het tarief voor verwerking

Het tweede onderdeel van het tarief is het tarief voor verwerking van de kadavers door Rendac. Ook deze tarieven worden jaarlijks vastgesteld en gepubliceerd.<sup>9</sup> Voor verschillende diersoorten en manieren van aanbieden (kadaver, vat of kadaverbak) zijn er aparte tarieven vastgesteld. Het tarief voor de verwerkingskosten is opgebouwd uit drie onderdelen:

- de verwerkingskosten,<sup>10</sup>
- de verkoopopbrengsten van vet, diermeel, en huiden
- de verrekening van de overschotten of tekorten uit voorgaande jaren.

Met name de verkoopopbrengsten van vet en diermeel kunnen sterk verschillen tussen opeenvolgende jaren en zijn voor een groot deel verantwoordelijk voor eventuele overschotten of tekorten ten opzichte van de begroting die in het een na volgende jaar in de verwerkingstarieven verrekend worden.<sup>11</sup>

#### Ontwikkelingen sinds de introductie van 'geplande stops'

Sinds de introductie van geplande stops heeft het aanbodpatroon van stops en de opgehaalde volumes een gelijkmatig verloop tijdens de week gekregen. Het verschil in het aantal stops en de opgehaalde volumes tussen de oorspronkelijke piekdagen maandag en vrijdag en de rest van de week, de zogenaamde 'badkuip', is verdwenen. Het aangeboden volume in het midden van de week is zelfs hoger dan op maandag en vrijdag. De reden hiervoor is dat de geplande stops op deze dagen name bij varkensbedrijven plaatsvinden. Deze varkensbedrijven bieden in vergelijking met andere bedrijven per stop meer materiaal aan.

#### Toerekening van kosten

Er vindt een gescheiden toerekening van kosten tussen stoptarief en verwerkingskosten plaats. Wel worden de transportkosten van overslaglocatie, containerterminal of transferstation, naar Rendac in Son ten laste gelegd van de verwerkingskosten. Dit transport wordt door derden uitgevoerd. Deze kosten zijn volume gerelateerd terwijl de ophaalkosten vanaf de veehouderij vooral gerelateerd zijn aan de stop en niet aan het volume dat wordt opgehaald. Dit betekent ook dat de verrekening van overschotten of tekorten door hogere of lagere opbrengsten van diermeel en destructieviet ook via de verwerkingskosten verrekend worden en niet via de stoptarieven.

<sup>9</sup> [https://d1ip4j1950xau.cloudfront.net/Rendac/Rendac\\_downloadables/Rendac\\_tarievenkaart\\_2023.pdf](https://d1ip4j1950xau.cloudfront.net/Rendac/Rendac_downloadables/Rendac_tarievenkaart_2023.pdf)

<sup>10</sup> De transportkosten van het voor verzamelde destructiemateriaal van de verzamellocaties naar Rendac in Son zijn onderdeel van de verwerkingskosten.

<sup>11</sup> Het een na volgende jaar is gekozen omdat de nieuwe tarieven voor een volgend jaar worden vastgesteld voordat het resultaat van het vorige jaar bekend is.

---

### 3.3 Redenen van veehouders om destructiemateriaal gepland aan te bieden

#### *Het koelen van kadavers*

Op veehouderijbedrijven, met name in de varkens- en pluimveesector, is in de afgelopen jaren veel geïnvesteerd in koelingen voor kadavers. Sinds de introductie van de differentiatie in stoptarieven in 2012, hebben vooral varkens- en pluimveebedrijven (en in beperkte mate geitenbedrijven) geïnvesteerd in mogelijkheden om kadavers te koelen. Door deze koelmogelijkheden konden deze bedrijven het kadavermateriaal voor een beperkte periode veilig en zonder geurhinder opslaan en grotendeels gepland bij Rendac gaan aanbieden. Kadavers kunnen, mits gekoeld op een temperatuur van maximaal 10 °C, twee weken bewaard worden, voor pluimvee is een opslag van 4 weken bij 5 °C ook toegestaan. Er zijn verschillende vormen van kadaverkoeling op het ogenblik (koelen van vaten, bakken en containers; zie Hoste, 2012).

Het tariefvoordeel dat door Rendac geboden werd was een belangrijke stimulans om gepland aan te bieden. Naast de verschillen in stoptarieven bij het aanbieden van kadavers was ook het streven naar een duurzame bedrijfsvoering en het beperken diergezondheidsrisico's redenen voor deze investering. Volgens de geïnterviewden gebruiken veehouders de kadaverkoelingen zeker niet alleen om te profiteren van het tariefvoordeel, maar zeker ook om op het eigen bedrijf netter met kadavers om te kunnen gaan. Dat is een maatschappelijke verantwoordelijkheid en belangrijk voor de beeldvorming, zeker in gebieden met veel fietsers en wandelaars.

#### *Het tariefverschil tussen geplande en reguliere stops*

De meeste geïnterviewden uit de commerciële veehouderijsectoren als ook de geïnterviewde varkenshouders vinden het logisch dat er een zekere beloning is voor maatregelen die bijdragen aan een gelijkmatiger verloop van het aanbod van kadavers over de dagen van de week. Men vindt het tariefverschil een goede prikkel, die ook bijdraagt aan het blijvend besef dat gepland aanbieden efficiëntievoordelen heeft. Veehouders hebben invloed op de transportkosten voor hun bedrijf, niet op de verwerkingskosten. Daarom vindt men het ook goed dat de transportkosten apart in rekening worden gebracht en dat ze via gepland aanbieden de kosten kunnen beperken.

#### **Rundvee en schapenhouders**

Rundvee- en schapenhouders bieden kadavers vrijwel altijd regulier aan. Het aanbod bij melkveehouders betreft vooral doodgeboren of gestorven kalveren en incidenteel een gestorven of op het bedrijf gedood volwassen rund. Het hebben van kadaverkoelingen ontbreekt op deze bedrijven.

In de schapenhouderij en vooral in de kleinschalige houderij, zoals bij de meeste KSG-leden, hebben houders maar een paar schapen en zullen maar heel af en toe kadavers aanbieden (gemiddeld 1,7 keer per jaar). Het vaakst is er aanbod in de lammerperiode.

#### **Pluimveehouders**

Pluimveehouders mogen kadavers eens in de vier weken aanbieden, mits gekoeld op maximaal 5 °C. De meeste bedrijven bieden grotendeels gepland aan. Een koeling is verplicht voor pluimveehouders. Pluimveehouders dienen hun materiaal in vaten of (koelkelder)bakken aan te bieden waarin het pluimveemateriaal gekoeld moet worden opgeslagen. Deze bedrijven bieden hun kadavers wekelijks of eens per twee weken aan, gemiddeld 25 tot 30 keer per jaar.

Bij vleeskuikenbedrijven is het aanbodpatroon wat onregelmatiger dan bij leggenbedrijven, gelet op de heel andere bedrijfsvoering met 6 of 7 koppels per jaar, met in het begin kleine kuikentjes en wat later veel grotere kuikens. Hierdoor ontstaat er met name op het einde van de productiecycclus meer volume dan aan het begin van de productiecycclus. Vleeskuikenhouders bieden naast via geplande stops ook incidenteel regulier aan. Bijvoorbeeld na het einde van mestperiode als dode dieren van het bedrijf worden afgevoerd voordat het bedrijf wordt gereinigd en ontsmet.

---

## Varkenshouders

In de varkenshouderij zijn het vooral de kadavers van kleine dieren (biggen) die gekoeld worden en gepland worden aangeboden. Grote dieren als zeugen en zware vleesvarkens worden in de meeste gevallen regulier aangeboden.

De interviews met zestien varkenshouders die kadavers grotendeels gepland aanbieden geeft het volgende beeld. De meeste varkenshouders (tien van de zestien) geven aan dat kadavers ongeveer één keer per twee weken worden opgehaald en dat dat meestal een geplande stop is. Een reguliere stop wordt ingelast als de koeling te vol is of te vol is voor het weekend. Een reguliere stop komt op de helft van deze bedrijven ongeveer eens in de twee maanden voor. Drie bedrijven geven aan dat ze nooit gebruikmaken van reguliere stops.

Als een kadaverton nu maar driekwart vol is wordt deze toch opgegeven om op de vaste dag te worden opgehaald. De achtergronden van de keuze voor een tariefverschil van € 4,11 kan men niet goed beoordelen: meer inzicht hierin zouden de geïnterviewden op prijs stellen. In elk geval achten de geïnterviewde varkenshouders het tariefverschil ontoereikend om alle kosten van de kadaverkoeling te compenseren. De geïnterviewde varkenshouders geven aan dat de kosten van het ophalen van kadavers van hun bedrijf tussen de € 1.600 en € 6.000 per jaar bedragen, onder andere afhankelijk van de bedrijfsgrootte. Voor de geïnterviewde zeugenhouders met gemiddeld 900 zeugen zijn de jaarlijkse kosten gemiddeld € 4.100 per jaar, bij twee geïnterviewde vleesvarkenshouders met gemiddeld 11.000 vleesvarkens zijn de ophaalkosten € 5.000 per jaar bij. Op vijf bedrijven met gemiddeld 700 zeugen en 4.700 vleesvarkens zijn de ophaalkosten circa € 3.600 per jaar.

De kosten van het koelen en de opslag zijn minder duidelijk. De meeste varkenshouders geven aan dat zij niet precies weten wat de kosten voor koeling en opslag zijn en schatten die in op € 1.200 tot € 1.400 per jaar (afschrijving, onderhoud en elektriciteit). Eén van de geïnterviewde varkenshouders vindt vooral de onderhoudskosten van de koeling erg hoog en dit bedrijf moet elke drie jaar een compressor vervangen. Een zeugenhoudster geeft aan dat de keuring van de koeling € 195 per jaar kost.

De meeste geïnterviewde varkenshouders zijn niet van plan om veel vaker regulier te gaan aanbieden als het tariefverschil zou verdwijnen, onder andere omdat ze de vaste planning prettig vinden. Toch geven ze aan dat het tariefverschil voor hen wel degelijk relevant is. Enkele varkenshouders zullen waarschijnlijk wel vaker regulier gaan aanbieden. Een van de bedrijven geeft aan dat ook materiaal dat normaal via geplande stops wordt aangeboden ook wordt aangeboden als er onverhoopt een regulier stop op het bedrijf moet gebeuren, bijvoorbeeld voor de afvoer van een dode zeug.

## 3.4 Gevolgen van een gelijk tarief voor geplande en reguliere stops

Of het opheffen van een tariefverschil tussen geplande en reguliere stops zal leiden tot een toename van het aantal stops op maandag en vrijdag (terugkeer van de 'badkuip') zijn de meningen van de geïnterviewde belanghebbenden verdeeld. Om inzicht te krijgen in de gevolgen van het opheffen van het tariefverschil tussen geplande en reguliere stops zijn de door Rendac verstrekte gegevens beoordeeld en een aantal aanvullende berekeningen uitgevoerd. Ook is belanghebbenden gevraagd naar hun mening over de gevolgen van het wegvallen van de tariefverschillen.<sup>12</sup>

De verwachting van Rendac en ook een aantal geïnterviewde vertegenwoordigers van de commerciële veehouderij (LTO, POV en NPV) is dat indien het tariefverschil zou wegvallen het aantal reguliere stops gaat toenemen waardoor het aanbod op maandag en vrijdag zal toenemen. Onder de leden van deze organisaties zitten de veehouders die op het ogenblik een deel van de kadavers gepland aanbieden. Vanuit de kleinschalige veehouderij denkt men dat het extra aanbieden van kadavers op maandag en vrijdag wel mee zal vallen en dat andere redenen dan het tariefverschil tussen geplande en reguliere stops voor veehouders aanleiding zullen zijn om gepland te blijven aanbieden.

---

<sup>12</sup> Vanwege de bedrijfsvertrouwelijkheid van een aantal gegevens kunnen deze berekeningen niet in detail in deze rapportage weergegeven worden.



---

### 3.4.1 De gevolgen van het wegvallen van een tariefverschil tussen geplande en reguliere stops

Berekeningen van Rendac op basis van de gegevens van 2021 laten zien dat er, indien er geen tariefverschil meer zou zijn tussen geplande en reguliere stops, en het aantal geplande stops gelijk zou blijven, het gemiddeld stoptarief in 2021 € 22,66 zou zijn geweest. In deze situatie zou het tariefverschil van € 4,11 tussen geplande en reguliere stops vervallen, waardoor het stoptarief voor de reguliere stops met € 0,71 per stop daalt, van € 23,37 naar € 22,66, en het stoptarief van geplande stops met € 3,40 per stop stijgt, van € 19,26 ook naar € 22,66. Voor de varkensbedrijven (gemiddeld 40 stops per jaar grotendeels gepland) en pluimveebedrijven (gemiddeld 20 stops per jaar) zouden de totale destructiekosten met € 68-136 (5-7%) per jaar toenemen indien er met een gemiddeld stoptarief gewerkt zou worden. Voor de kleine bedrijven en hobbydierhouders, met gemiddeld 1,9 stop per jaar, nemen de totale kosten in dit geval met € 1,35 (2%) per jaar af.

Indien het wegvallen van het tariefverschil echter leidt tot een toename van het aantal stops aan het begin en eind van de week, dan zal op deze piekdagen extra capaciteit beschikbaar moet zijn om de aangeboden kadavers op te halen. Het gevolg is dat het wagenpark uitgebreid moet worden en meer chauffeurs nodig zijn. Berekeningen van Wageningen Economic Research laten zien dat als 10-15% van de geplande stops zouden verschuiven naar de vrijdag (en een vergelijkbaar percentage naar de maandag) er ongeveer 6 extra voertuigen nodig zijn om dit extra aanbod op te kunnen vangen. De daarmee gepaard gaande extra kosten resulteren in een stijging van het bovengenoemde gemiddeld stoptarief. Dit zou dan uitkomen op het in 2021 geldende tarief voor de ongeplande stops: € 23,37; dat betekent een toename van het gemiddeld stoptarief met 3%. Deze hogere kosten zouden in deze situatie geheel terecht komen bij de aanbieders die nu gepland aanbieden (+21%). Bij dit percentage extra stops op maandag of vrijdag valt ook het kostenvoordeel voor de reguliere stops weg.

Indien de 'badkuip' in sterkere mate terugkeert en meer dan 20% van de voorheen geplande stops op vrijdag worden aangeboden dan zijn er tussen de 10 en 13 voertuigen extra nodig om dit aanbod te verwerken en de kosten per gemiddelde stop nemen dan toe tot € 24,93. Een toename van het gemiddeld stoptarief met 7%. In dit geval worden niet alleen de kosten voor geplande stops fors duurder (+26%) maar nemen ook de kosten voor de reguliere stops toe (+4%).

### 3.4.2 Invloed van tariefverschil op aanbieden via geplande stops

Het tariefverschil tussen geplande en reguliere stops wordt als een door vertegenwoordigers van de commerciële veehouderij belangrijke incentive gezien om aan de vaste ophaaldag vast te houden. Zij verwachten dat bij het wegvallen van het tariefverschil het aantal reguliere stops zal toenemen. Ondanks het feit dat die ruim € 4 tariefverschil niet heel substantieel is, in verhouding tot de totale kosten voor koelen, ophalen en verwerken, verwachten veel vertegenwoordigers van de commerciële veehouderij dat als er geen tariefverschil meer is, bedrijven toch meer regulier zullen gaan aanbieden en er weer meer op maandag of vrijdag worden aangeboden. Men verwacht dat er ook meer volume per stop op deze dagen wordt aangeboden. Een reden daarvoor kan bijvoorbeeld zijn om de aanwezige koelcapaciteit op het bedrijf optimaler te benutten. Dat zal betekenen dat de 'badkuip' deels zal terugkomen. De mate waarin dat zal gebeuren is moeilijk te voorspellen. Zo zullen vleeskuikenbedrijven in de situatie van geen tariefverschil meer regulier gaan aanbieden, echter het aantal keren dat materiaal aangeboden wordt zal dalen. Misschien naar slechts 1 of 2 stops per ronde.

Voor eigenaren van hobbydieren zijn de stoptarieven een groter deel van de totale kosten voor het ophalen en verwerken van kadavers dan voor commerciële veehouderijbedrijven. Bij deze laatste bedrijven zijn de totale verwerkingskosten door een groter volume per stop een groter deel van de totale kosten. Door de relatief beperkte volumes die eigenaren van hobbydierhouders per stop aanbieden hebben de huidige lagere verwerkingskosten per dier (door de hoge opbrengsten van diermeel, destructievet en huiden) relatief minder invloed op de totale kosten voor het ophalen en verwerken van deze bedrijven dan bij de andere bedrijven. Doordat de tijd die besteed wordt aan het laden van kadavermateriaal ten opzichte van de transportduur beperkt is (1-3 minuten per stop, grotendeels onafhankelijk van de hoeveelheid materiaal die geladen wordt) worden transportkosten en dus de stoptarieven in belangrijke mate bepaald door de transportduur en transportafstand. Bij een toename van het aantal stops per route nemen de kosten per stop

---

relatief af. Uit de analyse van de gegevens van Rendac blijkt dat het aantal stops op dagen dat er relatief veel geplande stops zijn niet substantieel lager is maar dat het ingezamelde tonnage wel hoger is (meer volume per stop).

Binnen de hobbydierhouders zijn er grote verschillen in bedrijfsomvang en draagkracht. Voor veel hobbydierhouders zijn de stoptarieven geen enkel probleem. Voor diegenen voor wie de tarieven wel onbetaalbaar zijn stelt LTO en NVM bijvoorbeeld voor dat er wellicht andere ondersteuning moet worden georganiseerd, bijvoorbeeld met een regeling vanuit de gemeente, en niet zozeer in de vorm van generiek lagere tarieven voor het ophalen en verwerken van kadavers.<sup>13</sup>

### 3.4.3 Andere zaken die belangrijk zijn naast tarieven

Alle geraadpleegde partijen zijn het er over eens dat de risico's voor de volks- en diergezondheid in relatie tot het ophalen en verwerken van kadavers tot het minimum beperkt moeten worden. Dit betekent dat het ophalen van kadavers in elk geval netjes geregeld moet blijven. Kadavers moeten absoluut aangeboden blijven worden, gelet op de risico's voor de volks- en diergezondheid (en ook voor het imago van de dierhouderij).

Belangenbehartigers van de commerciële veehouderij spreken de stellige verwachting uit dat hun achterban kadavers voor destructie zal blijven aanbieden. Men acht de kans dat dierhouders kadavers niet meer gaan aanbieden klein, mits de tarieven betaalbaar blijven. Een geïnterviewde stelt dat als de kosten echt significant hoger zouden worden de overheid zal moeten bijdragen, om problemen met volks- en diergezondheid te voorkomen. In elk geval vindt men dat de huidige hoge servicegraad behouden moet blijven, ook gelet op het maatschappelijk belang.

## 3.5 Toekomst van de veehouderij: daling van de veestapel

Rendac en de geraadpleegde belangbehartigers verwachten dat zowel het aantal commerciële bedrijven als de veestapel de komende jaren zal krimpen. De verwachting is dat uitkoopregelingen ook de komende jaren (voor 2027) al effect zullen hebben op de aantallen bedrijven en de dieraantallen.

Rendac verwacht voor de periode 2020-2025 een afname van de rundveestapel met 4,3%, een afname van de varkensstapel met 19%, een afname van de pluimveestapel met 27%, en een afname van de veestapel in de andere sectoren met 5% (gebaseerd op onderzoek van Nederlands Centrum Mestverwaarding).

In de melkveehouderij zal het aantal bedrijven en het aantal dieren dalen. De melkveesector heeft een analyse gemaakt van het verwachte effect van invoering van de kaders die aan de basis liggen van het af te sluiten landbouwakkoord. Op basis van deze analyse werd een daling van de hoeveelheid grond en daarmee gepaard gaande productie verwacht van meer dan 20%. De verwachting is dat veel melkveehouders de komende jaren zullen gaan stoppen. De fosfaatruimte neemt steeds verder af. Intensieve melkveebedrijven werken al met mestcontracten, extensieve bedrijven niet. Met name de huidige grondgebonden bedrijven kunnen de mest in de toekomst niet meer kwijt. Waarschijnlijk zal de afname groter zijn dan de afname die in de analyse door Rendac is meegenomen.

Ook in de varkenshouderij zal er een sterke daling zijn van het aantal bedrijven.

In 2022 is circa 3% van de pluimveebedrijven gestopt. NVP houdt rekening met 10% daling van het aantal bedrijven in de komende jaren. Sommige bedrijven zullen mogelijk niet stoppen, maar alleen verplaatsen. In dieraantallen zou de daling groter kunnen zijn dan die 10%, wellicht zelfs tot +/- 30%. Een bijkomend effect in de vleeskuikensector is dat al bijna 50% traaggroeiende kuikens geproduceerd worden. De bezettingsgraad op de bedrijven met deze kuikens is lager en de uitval is lager, wat leidt tot minder destructiemateriaal.

---

<sup>13</sup> Hoe zo een regeling er uit zou moeten zien en de uitvoering van en dergelijke regeling valt buiten de context van dit onderzoek en tijdshorizon van de huidige contractperiode (tot 1/1/2027).

KSG verwacht geen grote veranderingen verwacht in het aantal hobbyhouders.

De verwachte krimp van de veestapel zal vanzelfsprekend ook effect hebben op de destructiekosten. Voor de analyse zijn de gevolgen van twee ontwikkelingen van de veestapel beoordeeld: 1) het scenario van Rendac en 2) het scenario waarbij een sterkere afname van de rundveestapel is voorzien (-20%) en de overige diersoorten volgens het scenario van Rendac in 1).

Om inzicht te krijgen in de mogelijke gevolgen voor de stoptarieven van deze daling in aantal bedrijven en dieren zijn twee situaties geanalyseerd waarbij het totaal aantal stops in gelijke mate afneemt als de afname in de omvang van de veestapel:

- *Het aantal routes en de afgelegde afstand blijft gelijk*

In deze situatie wordt de duur en afstand van de route bepaald door het aantal uren die een chauffeur per dag mag rijden. De afname van de veestapel resulteert dan bij hetzelfde aantal routes en afstand in minder stops per route en meer kilometers die moeten worden gereden om bij het volgende bedrijf te komen. De gemiddelde afstand per stop neemt toe.

Bij het scenario van Rendac zal het aantal stops met 9,2% afnemen. Bij gelijkblijvende transportkosten betekent dit dat de stoptarieven gemiddeld met 8% (100/91,8) zullen toenemen.

Bij aannames van de rundveesector van een daling van de rundveestapel met 20% (en voor het overige aannames conform Rendac) zal het aantal stops dalen met 16,6%.

In tabel 3.3 is weergegeven hoe de verdeling van de stops tussen de verschillende soorten aanbieders zich zal ontwikkelen bij deze aannames. Uit de tabel blijkt dat bij de verwachte daling van het aantal bedrijven het totaal aantal stops sterk daalt, echter de verdeling in het aantal stops tussen diersoorten slechts beperkt verandert. Zo vinden in de huidige situatie 47% van de stops op rundveebedrijven plaats, in het 'scenario Rendac' stijgt dit percentage naar 49,5% en in het scenario van de rundveesector daalt dit naar 45,1%. (N.B.: het totaal aantal stops op de rundveesector neemt af met 4.3% -aannahme Rendac- of met 20% -prognose rundveesector. Het aandeel van de kleine bedrijven en hobbydierhouders verandert ook nauwelijks.)

Het aandeel geplande stops zal substantieel sterker afnemen door het grote sterke afname in het aantal varkensbedrijven die op het ogenblik gepland aanbieden.

**Tabel 3.3** Ontwikkeling in verhouding van aantal stops tussen veehouderijsectoren

| Aanbieders                          | Scenario Rendac   |  |  | Scenario Rundveesector                     |  |  |
|-------------------------------------|---|--|--|--|--|--|
|                                     | Verdeling van het aantal stops tussen sectoren (huidig) % | Daling veestapel =daling in aantal stops % | Verdeling van het aantal stops tussen sectoren (nieuw) % | Daling veestapel =daling in aantal stops % | Verdeling van het aantal stops tussen sectoren (nieuw) % |  |
| <b>Totaal</b>                       | <b>100</b>  | <b>9.2</b>                                 | <b>100</b>   | <b>16,6</b>                                | <b>100</b>   |  |
| Rundveehouders                      | 47  | 4.3  | 49.5   | 20   | 45.1   |  |
| Varkenshouders                      | 23  | 19   | 20.5   | 19   | 22.3   |  |
| Pluimveehouders                     | 6   | 27   | 4.8  | 27   | 5.3  |  |
| Kleine bedrijven / hobbydierhouders | 10  | 5  | 10.5   | 5  | 11.4   |  |
| Overige aanbieders                  | 14  | 5  | 14.6   | 5  | 15.9   |  |

- Door de daling van het aantal bedrijven zal ook bij een gelijk aantal stops per route de afgelegde afstand tussen de stops toenemen  
Indien hetzelfde aantal stops per route als in de huidige situatie gerealiseerd kunnen worden, zullen ook meer kilometers per stop gemaakt kunnen worden maar kan het aantal routes per dag dalen.

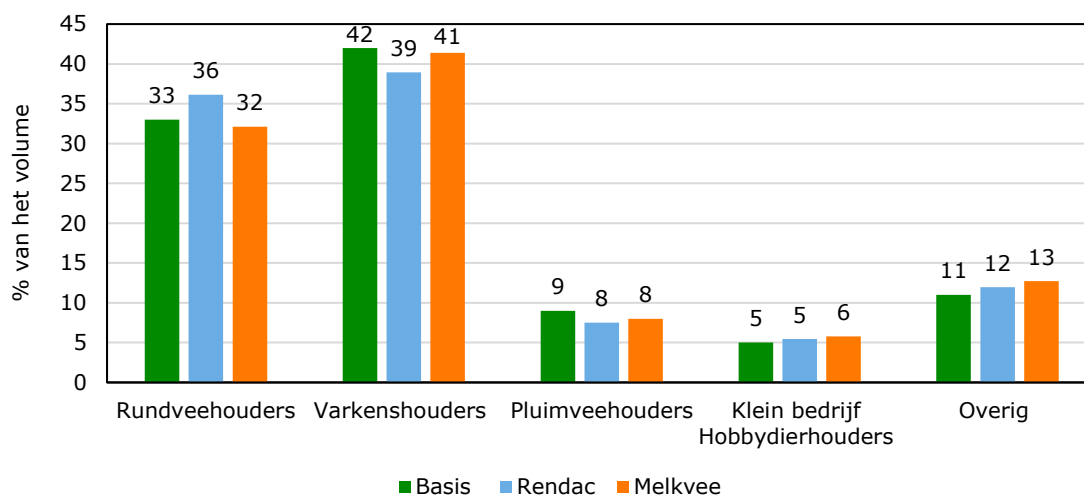
Een daling van het aantal stops met 9,2% zal in deze situatie ook gepaard gaan met een daling van het aantal routes per dag met eenzelfde percentage. Dit betekent dat er per dag 5 minder maar langere routes met verder uiteen liggende bedrijven gereden moeten worden. Bij een vermindering van het verwachte aanbod van kadavermateriaal kan wellicht de samenstelling van het wagenpark ook hierop worden aangepast. Minder wagens met een beladingscapaciteit van 20 ton en meer kleinere wagens.

Voor beide situaties geldt dat een afname van de veestapel gepaard gaat met hogere stoptarieven. De stijging van deze tarieven zal sterk afhangen hoe efficiënt het planningsproces kan blijven ingericht. Het beter kunnen plannen van routes door gebruik te maken van geplande stops zal de stijging van de stoptarieven mogelijk kunnen beperken. Rendac geeft aan dat de scope en wagenpark continue worden aangepast aan de veranderende omstandigheden.

#### *Invloed van een daling van de veestapel op de verwerkingskosten*

De gevolgen van de daling van de veestapel voor de *verwerkingstarieven* zullen mogelijk groter zijn omdat de krimp het sterkst is bij varkensbedrijven en rundveebedrijven die in de huidige situatie het grootste aandeel in aangeboden materiaal hebben. In het Rendac-scenario neemt het totale volume af met 13% en in het melkveehouderij scenario met 18%. In hoeverre dit van invloed is op de totale verwerkingskosten (relatieve overcapaciteit) en de verwerkingskosten per dier is moeilijk in te schatten.

Zoals uit figuur 3.2 blijkt, verandert ondanks dat het totaal aanbod substantieel lager is in de twee alternatieve scenario's, de verhouding in aanbod tussen de verschillende sectoren nauwelijks. Dit komt doordat ook bij krimp van de commerciële veehouderij het aandeel van de kleine bedrijven / hobbydierhouders laag blijft.



**Figuur 3.2** Verandering in de verhouding in aanbodvolume tussen de verschillende veehouderijsectoren bij een afname van de veestapel (basis is situatie 2021, scenario Rendac en scenario melkveesector)

## 3.6 Solidariteit

In het huidige stelsel is er geen differentiatie tussen sectoren of afstand die de verwerker moet afleggen om het kadavermateriaal op te halen (het solidariteitsprincipe). De meeste geïnterviewden vinden dit solidariteitsprincipe belangrijk en willen dat die solidariteit blijft, ook al zal er in de achterban best verschillend over gedacht worden. Het is in het maatschappelijk belang dat dode dieren veilig opgehaald worden en er moet absoluut voorkomen worden dat dode dieren niet meer aangeboden gaan worden. Echter, de verschillende sectoren hebben verschillende beelden over de kosten en baten die met deze solidariteit gepaard gaan.

---

Professionele veehouders hebben er weinig moeite mee dat hobbydierhouders via in hun ogen lage stoptarieven feitelijk profiteren van het grote aanbod door veehouderijbedrijven. LTO vindt het wel van belang dat goed inzichtelijk wordt gemaakt wat de impact daarvan is.

Hobbydierhouders hebben de indruk dat ze steeds meer moeten bijdragen aan de lagere tarieven van de grote veehouderijbedrijven. KSG vindt dat dit zich al lang niet meer verhoudt tot de efficiëntie die er destijds mee werd beoogd, namelijk het wegnemen van het 'badkuipeffect'.

### 3.7 Uitkomst van de analyse

De analyse en berekeningen laten zien dat:

- De totale kosten voor het ophalen van een deel van het kadermateriaal via geplande stops (17% van het totaal aantal stops) leidt tot een hogere efficiëntie en lagere kosten voor het kadavertransport. Indien het aanbod van destructiemateriaal niet zou wijzigen is er een beperkte daling (- € 0,71) van het reguliere stoptarief te verwachten. Deze daling wordt snel teniet gedaan indien er een beperkte verschuiving van het aanbod naar maandag en vrijdag zal optreden. Door een beperkte bijdrage via het reguliere tarief wordt het hele systeem efficiënter.
- De besparing van veehouderijbedrijven door kadavermateriaal gepland in plaats van regulier aan te bieden is lager dan de kosten die gepaard gaan met de kosten die gepaard gaan met de koeling en opslag op deze bedrijven.
- Door de sterke concentratie van de grootschalige varkens- en pluimveehouderij in Noordoost-Brabant en Overijssel (80% van de stops in 28% van de postcodes) zijn de werkelijke kosten per stop en volume lager voor deze bedrijven dan voor rundvee- en kleinschalige veehouderijbedrijven die meer verspreid over het land gevestigd zijn. Loslaten van het solidariteitsprincipe en toerekenen van de kosten naar diegene waarvoor de kosten gemaakt worden zal resulteren in hogere tarieven voor de bedrijven met een grotere afstand tot de overslagstations, containerwisselstations of Rendac in Son.
- De huidige stoptarieven zijn onafhankelijk van het type bedrijf of de hoeveelheid materiaal die per stop aangeleverd wordt. Gezien het beperkte aandeel van de duur van de stops in de totale transportduur is dit een te verdedigen keuze.
- De verwerkingstarieven zijn wel gedifferentieerd naar het type materiaal dat aangeboden wordt. Dit wordt voornamelijk bepaald door het gewicht van het materiaal.
- Transport- en verwerkingskosten worden separaat toegerekend. Indien dit principe losgelaten wordt en er bijvoorbeeld een tarief op basis van de individuele kosten en opbrengsten zou worden toegepast, wordt het solidariteitsprincipe lastig te handhaven. De kosten voor de rundvee- en kleinschalige veehouderijbedrijven zullen dan hoger uitvallen (relatief weinig aanbod per stop).

### 3.8 Inzicht in de tariefopbouw

Er is bij de geïnterviewde partijen behoefte aan inzicht in de diverse opbrengsten en kosten waardoor het systeem beter verdedigbaar is naar de achterban van de belanghebbenden. Tijdens de interviews kwamen de volgende aandachtspunten naar voren:

- Het feit dat Rendac de enige toegelaten partner is voor het ophalen en verwerken van kadavers en de tarieven jaarlijks kan vaststellen op basis van een vastgestelde vergoeding voor het ondernemersrisico, legt een verantwoordelijkheid bij Rendac om de belanghebbenden de opbouw en achtergronden van de tarieven goed uit te leggen. Door een groot aantal partijen wordt aangegeven dat er meer toelichting nodig is op de totstandkoming van de tarieven en het tariefverschil gepland-regulier. De door Rendac gegeven toelichting bestaat uit veel cijfers maar de belanghebbenden begrijpen vaak de achtergrond en herkomst van de cijfers niet. De overname van Rendac (als onderdeel van VION en voorheen NCB) door Darling heeft ervoor gezorgd dat in de ogen van de belanghebbenden, de afstand tussen Rendac en hen groter is geworden. Bovendien maakt het gezamenlijk verwerken van slachtbijproducten (een commerciële activiteit) en de kadaververwerking (een overheidstaak) in hetzelfde proces het een uitdaging om inzicht te geven in de allocatie van kosten en opbrengsten tussen deze twee activiteiten; dit is overigens niet van

---

invloed op de stoptarieven. De waarborg van een onafhankelijke accountantscontrole werd voor de overname door Darling nog ondersteund door twee reflectiemomenten (bestuurders VION en van NCB). Deze reflectiemomenten zijn nu weggevallen. Dit wordt geïllustreerd door de volgende opmerking uit de interviews:

- 'Darling is een bedrijf dat winst maakt, daar hebben we als sector niet zoveel zicht op. Maar er is nu eenmaal destijds voor gekozen om dit bij een onafhankelijk privaat bedrijf neer te leggen, en dan heb je minder inzicht dan als je het zelf organiseert. Rendac moet zich wel blijven verantwoorden en de accountantscontrole is daarbij ook belangrijk. Waarbij transparantie van belang is en de winstberekening duidelijk moet zijn.'
- De terughoudendheid van Rendac met betrekking tot het delen van concurrentiegevoelige informatie betekent dat er veel gevraagd wordt van het vertrouwen van belanghebbenden met betrekking tot een correcte prijsstelling. Het vinden van de juiste balans van wat gedeeld kan worden door Rendac en wat er nodig is voor een goede verantwoording blijft een uitdaging voor beide partijen. Gezien het feit dat door de stijging van inflatie en lonen en door de verwachte afname van de veestapel in de toekomst de stoptarieven verder zullen stijgen, zal een verantwoording en toelichting van de achtergronden (niet meer cijfers maar een begrijpelijke uitleg) belangrijk zijn voor het draagvlak van de huidige opbouw van de tariefstelling.

Tijdens ons uitgevoerd onderzoek is op geen enkele manier terughoudendheid geweest bij met betrekking tot het delen van alle relevante informatie die nodig was om tot een gedegen analyse te komen. Uit onze analyse blijkt wel dat er behoefte is aan inzicht in de diverse opbrengsten en kosten waardoor het systeem beter verdedigbaar is naar de achterban van de belanghebbenden.

---

## 4 Conclusies en aanbevelingen

### 4.1 Conclusies

- Zowel varkenshouders als pluimveehouders bieden kadavers naast gepland ook regulier aan. De redenen zijn het regelmatige optreden van sterfte waardoor voorspelbaar aanbod, routine en inpassing in de werkzaamheden van het bedrijf. Veehouders uit andere sectoren bieden vooral regulier aan.
- Een differentiatie tussen de tarieven van reguliere en geplande stops draagt bij aan de efficiëntie van het ophaal- en verwerkingsproces. Een wegvallen van dit tariefverschil zal naar alle waarschijnlijkheid leiden tot een toename van het aanbod (zowel aantal stops als aangeboden volume) op maandag en vrijdag. Om aan het door iedereen gewaardeerde en gewenste serviceniveau te kunnen voldoen zal de transportcapaciteit van Rendac vergroot moeten worden. Als gevolg hiervan zal er extra transportcapaciteit aangehouden moeten worden en dit zal leiden tot een afname van de efficiëntie en verhoging van de kosten.
- Een uniform tarief (bij een gelijkblijvende verhouding tussen gepland en regulier) zou maar een zeer beperkte verlaging van het reguliere stoptarief betekenen. Dit voordeel wordt al bij een beperkte verschuiving van het aantal stops naar maandag en vrijdag teniet gedaan.
- Het effect van krimp van de veestapel op de transportkosten van Rendac zal naar verwachting duidelijk groter zijn dan het effect van het wegvallen van het tariefverschil tussen gepland en regulier aanbieden.
- Het huidige tariefverschil van € 4,11 tussen geplande en reguliere stops is voor de huidige aanbieders voldoende prikkel om gepland te blijven aanbieden.
- De transportkosten voor het ophalen van kadavermateriaal zijn onafhankelijk van 1) het type bedrijf of 2) de locatie waarvan opgehaald en 3) de hoeveelheid materiaal die per locatie aangeboden wordt. Bovendien is er bij het vaststellen van de stoptarieven een correcte scheiding tussen stoptarief en verwerkingstarief.
- Mede door de door alle partijen onderschreven solidariteit is er geen reden om te komen tot verschillende tarieven voor reguliere stops tussen sectoren of locaties (afstand).
- De voorziene krimp van de veestapel zal leiden tot minder aanbod van destructiemateriaal. Zowel het aantal stops als het aangeboden volume zal substantieel dalen. Dit zal bij gelijkblijvende kostenstructuur en serviceniveau resulteren in een verhoging van de stoptarieven. De onderlinge verdeling van de stops tussen sectoren verandert echter maar beperkt door de afname van de veestapel. De tariefstijging kan mogelijk beperkt worden door aanpassen van de logistiek (laadcapaciteit van voertuigen). Rendac geeft aan dat de scope en wagenpark continue worden aangepast aan de veranderende omstandigheden.

---

## 4.2 Aanbevelingen

- Veel geïnterviewden hebben behoefte aan meer inzicht in de totstandkoming van de tarieven en het tariefverschil gepland-regulier, niet zozeer door meer cijfers maar door een duidelijkere toelichting. Dit inzicht kan helpen het draagvlak voor de tarieven bij de belanghebbenden te vergroten. Het verdient aanbeveling om in het overleg voor de toelichting op de cijfers ruim de tijd te nemen. Wellicht dat de sectorvertegenwoordigers zich bij dit overleg kunnen laten vergezellen door financieel deskundigen.
- Gezien de grote rol die het gepland aanbieden door een relatief kleine groep aanbieders heeft voor de efficiëntie van het transport van kadavers naar Rendac, is het in stand houden van een financiële prikkel gelegitimeerd. Een relatief kleine verschuiving van het aanbod resulteert al in een toename van de kosten voor zowel reguliere als geplande stops. Het huidige tariefverschil lijkt voor de bedrijven die gepland aanbieden voldoende te zijn.
- Handhaaf het principe van het huidige tariefsysteem waarbij de kosten van ophalen en verwerken gescheiden zijn en afzonderlijk in rekening worden gebracht en er geen kruissubsidie optreedt. Dit systeem is beter uitlegbaar en de solidariteit tussen aanbieders is beter te garanderen dan bij alternatieve systemen.





---

Wageningen Economic Research  
Postbus 29703  
2502 LS Den Haag  
T 070 335 83 30  
E [communications.ssg@wur.nl](mailto:communications.ssg@wur.nl)  
[wur.nl/economic-research](http://wur.nl/economic-research)

RAPPORT 2023-078



---

De missie van Wageningen University & Research is 'To explore the potential of nature to improve the quality of life'. Binnen Wageningen University & Research bundelen Wageningen University en gespecialiseerde onderzoeksinstituten van Stichting Wageningen Research hun krachten om bij te dragen aan de oplossing van belangrijke vragen in het domein van gezonde voeding en leefomgeving. Met ongeveer 30 vestigingen, 7.200 medewerkers (6.400 fte) en 13.200 studenten en ruim 150.000 Leven Lang Leren-deelnemers behoort Wageningen University & Research wereldwijd tot de aansprekende kennisinstellingen binnen haar domein. De integrale benadering van de vraagstukken en de samenwerking tussen verschillende disciplines vormen het hart van de unieke Wageningen aanpak.

---



To explore  
the potential  
of nature to  
improve the  
quality of life



---

Wageningen Economic Research  
Postbus 29703  
2502 LS Den Haag  
T 070 335 83 30  
E [communications.ssg@wur.nl](mailto:communications.ssg@wur.nl)  
[wur.nl/economic-research](http://wur.nl/economic-research)

Rapport 2023-078  
ISBN 978-94-6447-711-5

---

De missie van Wageningen University & Research is 'To explore the potential of nature to improve the quality of life'. Binnen Wageningen University & Research bundelen Wageningen University en gespecialiseerde onderzoeksinstituten van Stichting Wageningen Research hun krachten om bij te dragen aan de oplossing van belangrijke vragen in het domein van gezonde voeding en leefomgeving. Met ongeveer 30 vestigingen, 7.200 medewerkers (6.400 fte) en 13.200 studenten en ruim 150.000 Leven Lang Leren-deelnemers behoort Wageningen University & Research wereldwijd tot de aansprekende kennisinstellingen binnen haar domein. De integrale benadering van de vraagstukken en de samenwerking tussen verschillende disciplines vormen het hart van de unieke Wageningen aanpak.

