

HOEVEEL KILOMETERS BEVAT UW BORD ?

Inleiding

Het voedingspatroon van de consument is de jongste decennia drastisch veranderd¹. Dat is niet te wijten aan een verhoogde consumptie van voedingsproducten. Die steeg tussen 1970 en 2000 van 735 kg per persoon tot 770 kg per persoon (+ 5 %). Wel zijn er grote veranderingen waar te nemen in ons dieet en de manier waarop voeding wordt geproduceerd en verkocht. We zijn meer fruit, groenten, varkensvlees, kip, vis, zeevruchten en kaas gaan eten. Aardappelen, melk en rundvlees eten we dan weer minder dan vroeger. Dat is enigszins te wijten aan sociale en familiale evoluties, maar ook aan een verandering van de markt. In 1960 bezat een kruidenier 2.000 verschillende producten. Vandaag bezit een supermarkt er meer dan 150.000. Daardoor kan je op elke straathoek producten van over heel de wereld aankopen en is er het hele jaar door een grote variëteit aan groenten en fruit.

Deze evoluties leiden tot een toenemende druk op ons leefmilieu. Wie denkt er immers aan de lange weg die levensmiddelen vaak hebben afgelegd alvorens op ons bord te belanden én de gevolgen daarvan voor het milieu ?

Onze voedingsgewoonten hebben een sterke impact op het leefmilieu. Vaak gebeurt dat door indirecte oorzaken zoals de productie, het transport en de verwerking van levensmiddelen. De belangrijkste impact komt van de productie en verwerking van levensmiddelen in Europa en de rest van de wereld. Denk maar aan de vervuilende uitstoot van de landbouw en de voedingsindustrie, de overbevissing, de stijging van de voedingstransporten en de productie van verpakkings- en organisch afval.

De directe impact van onze voedingsgewoonten, i.e. de impact rechtstreeks veroorzaakt door de consument, is voornamelijk gelinkt aan het energieverbruik bij het doen van de boodschappen, de bewaring/koeling van levensmiddelen, de bereiding van maaltijden en de afwas. Ook het verbruik van water en de productie van afval zijn belangrijke factoren. In Europa genereert elke consument ongeveer 160 kg verpakkingsafval per jaar. Hiervan is 2/3 afkomstig van voedingsproducten. Ongeveer een derde van de totale impact van gezinnen op het leefmilieu is afkomstig van de consumptie van drank en voeding.

Dat maakt dat de consumenten door hun gedrag en keuzes kunnen bijdragen tot een beter leefmilieu.

Reis van levensmiddelen over de hele wereld

Hoe reizen levensmiddelen ?

De productie- en distributieketens van de voedingsindustrie worden steeds langer en intensiever. In de tijd van onze grootouders werden voedingsproducten voornamelijk lokaal geproduceerd. Men vulde de productie van de eigen groentetuin aan met een aantal lokale producten, direct gekocht bij de producent. Vandaag zijn exotische producten zoals ananas uit Ghana, Argentijnse steak en Australische wijn alledaagse lekkernijen geworden. Vaak staan we niet stil bij de impact die deze producten op ons leefmilieu uitoefenen. Om al deze producten op tijd in de winkelrekken te krijgen, is een extreem snel en gecoördineerd transportsysteem, dat gebruik maakt van diverse transportmethoden, noodzakelijk.

Het transport van voedingsproducten kan op verschillende manieren gebeuren en hangt onder meer af van de afstand en de bederfelijkheid van het product. Zo worden de meeste Europese levensmiddelen per vrachtwagen naar onze supermarkt getransporteerd. Producten kunnen gemakkelijk binnen 48 uur worden vervoerd over heel Europa. Daardoor komen zelfs gemakkelijk bederfelijke producten tijdig op hun bestemming terecht. In mindere mate wordt gebruik gemaakt van transport per trein of van de binnenscheepvaart.

Vliegtuigen en boten worden dan weer voornamelijk gebruikt voor het transport van exotische producten afkomstig uit Azië, Zuid-Amerika,... Deze lange afstandstransporten kan men indelen in twee categorieën : de verse, gemakkelijk bederfelijke producten en de bewaarproducten.

¹ EEA Report 11/2005

Verse producten (en luxeproducten zoals alcohol en tabak) worden per vliegtuig getransporteerd. Voorbeelden hiervan zijn verse ananas, asperges en paling. De producten hebben een beperkte houdbaarheid en moeten daarom zo snel mogelijk naar de winkel worden getransporteerd.

De bewaarproducten worden meestal ingevoerd per boot. Het gaat hier om conserven, rijst, bananen, kiwi's,... Deze producten kunnen vaak maanden bewaard blijven of ze rijpen gewoon verder op de bootreis van enkele weken.

Na die lange reis moeten dergelijke producten over de Belgische wegen worden getransporteerd naar de verkooppunten. Transport over de weg is bovendien noodzakelijk om de producten na de oogst in de (lucht)havens te krijgen. In werkelijkheid wordt de reis nog complexer. Ze wordt met name verlengd door passages langs productie- en verpakkingseenheden en de distributie. Dat zorgt voor extra kilometers die vaak vergeten worden. Daardoor ligt het aantal kilometers dat in ons bord terechtkomt vaak zeer hoog. Zo berekende PIME (Provinciaal Instituut voor Milieueducatie) dat een tomatensoep met balletjes uit blik 32.000km aflegt vooraleer ze in ons bord terechtkomt². Een ander voorbeeld is koolzaad, dat wordt geoogst in Finland, vervolgens door België getransporteerd wordt naar de verwerkingsfabriek in Frankrijk om uiteindelijk opnieuw in België als koolzaadolie terecht te komen. Dat maakt dat een van de onweerlegbare gevolgen van onze voedingsgewoonten een verhoging van het wegverkeer is.

Ten slotte nemen consumenten vaak de auto om inkopen te doen. In heel wat gevallen rijden ze naar winkels in de rand van de steden. De impact van dit transport mag niet worden verwaarloosd aangezien het een belangrijke schakel is in het transport van voedingsproducten

CO₂-uitstoot

De impact van het transport op het leefmilieu spreidt zich uit over verschillende factoren. Zo is er de CO₂-uitstoot die bijdraagt tot het broeikaseffect en de verzuring van het leefmilieu door de uitstoot van SO₂ en stikstofoxiden.

De CO₂-uitstoot ten gevolge van het wegvervoer steeg van ruim 8 miljoen ton in 1980 tot bijna 15 miljoen ton in 2001. Deze uitstoot is goed voor bijna 20 % van de totale CO₂-uitstoot in België. Ter vergelijking: de Belgische luchtvaart kende in de periode 1992-2001 eveneens een forse stijging. Hier ging de CO₂-uitstoot omhoog met ongeveer 30 % tot ruim 450.000 ton.

De uitstoot van SO₂ en NO_x daalde (onder meer door het gebruik van de katalysator en het ontzwavelen van brandstoffen) in dezelfde periode, maar bedraagt nog steeds respectievelijk 2.590 en 49.763 ton³.

Ook het vervoer op de Belgische wegen, waar 71 % van het commercieel vervoer over de weg wordt gedaan, kende een grote stijging. Het aantal afgelegde kilometers op de Belgische wegen verdrievoudigde tussen 1970 en 2003 tot bijna 80 miljard. Het goederenvervoer binnen de EU-15 verdrievoudigde zelfs tussen 1970 en 2001. Ook in België zat het vervoer van vrachtwagens in dezelfde periode in de lift. Het steeg tot 13,44 miljard afgelegde kilometers. Dezelfde evolutie wordt ook elders waargenomen^{4,5}.

Daarnaast moet worden opgemerkt dat brandstoffen zoals benzine, diesel en LPG geen hernieuwbare energiebronnen zijn en dus maar in beperkte mate voorradig zijn.

Daarnaast is er de sociale impact van het transport. Geluidsoverlast, files, vernietiging van natuurgebied door infrastructuurwerken en verkeersongelukken zijn hiervan de meest sprekende voorbeelden.

Niet enkel het milieu ondervindt hinder maar ook onze gezondheid krijgt het soms zwaar te verduren. Fijn stof tast de longen aan, smogvorming zorgt voor ademhalingsproblemen bij ouderen en stoffen zoals benzeen en andere koolwaterstoffen zorgen voor een verhoogde kankerincidentie.

Impact van het transport van levensmiddelen op het leefmilieu

Het is natuurlijk onmogelijk om de impact van al deze stoffen in detail te gaan bekijken. Daarom wordt er in de meeste studies één parameter gekozen om de invloed van voedingstransporten op het leefmilieu te bekijken. De meest gebruikte parameter hiervoor is de CO₂-uitstoot.

² (H)eerlijke kost, Provinciaal Instituut voor Milieueducatie (Province d'Anvers). www.pime.be

³ www.emis.vito.be

⁴ www.statbel.fgov.be

⁵ Federaal Planbureau, task force duurzame ontwikkeling, tabel met indicatoren van duurzame ontwikkeling, supplement bij het derde Federaal Rapport inzake duurzame ontwikkeling.

Laten we daarom eens kijken naar de CO₂-uitstoot van de verschillende transportvormen. De eenheid van deze getallen is de kilometer ton, wat overeenkomt met de CO₂-uitstoot om 1 ton levensmiddelen over een afstand van 1 km te vervoeren⁶:

- ▶ Boot: 15 tot 30g/ km ton
- ▶ Trein: 30g/ km ton
- ▶ Auto: 168 tot 186g/ km ton
- ▶ Vrachtwagen: 210 tot 1430g/ km ton⁷
- ▶ Vliegtuig: 570 tot 1580g/ km ton⁸

Hieruit blijkt dat transport per vliegtuig veruit de grootste impact op het leefmilieu heeft. Desondanks komen relatief veel producten op de Belgische markt terecht nadat ze zijn getransporteerd met behulp van een vliegtuig. Hierbij gaat het om verse ananas uit Ghana of Costa Rica, levende paling en kreeft uit de Verenigde Staten, druiven en aardbeien uit Australië, verse vis uit Afrika, bonen en asperges uit Kenia.

Voor enkele producten hebben we de CO₂-uitstoot berekend⁹:

- ▶ 1 kg ananas uit Ghana: 5 kg CO₂-uitstoot
- ▶ 1 kg wortelen uit Zuid-Afrika: 5.5 kg CO₂-uitstoot
- ▶ 1 kg sla uit California: 5 kg CO₂-uitstoot.

Ter vergelijking: het transport van een zelfde ananas per boot zorgt voor ongeveer 50g CO₂-uitstoot.

Men kan zich afvragen waarom voedingsproducten per vliegtuig worden getransporteerd. Het antwoord is eenvoudig: om zo snel mogelijk levensmiddelen uit de 4 windstreken bij de consument te krijgen om zodoende hetzelfde aanbod aan fruit, groenten en andere producten het hele jaar door te kunnen garanderen. De producten die het meest per vliegtuig worden getransporteerd, zijn fruit en groenten. In Engeland maken ze meer dan 2/3 van alle per vliegtuig getransporteerde voedingsproducten uit¹⁰.

In Engeland wees een studie uit dat 11 % van de totale CO₂-uitstoot afkomstig van het transport van levensmiddelen te wijten is aan vliegtuigen. Het merendeel van de per vliegtuig getransporteerde levensmiddelen (80 %) komt het land binnen in de bagageruimte van een passagiervliegtuig. De overige 20 % gebeurt met behulp van vrachtvliegtuigen. Toch is er een steeds grotere trend om vrachtvliegtuigen in te zetten voor het vervoer van levensmiddelen. Deze trend maakt dat sinds 1992 een stijging van 140 % in vliegtuigtransporten voor voedingsproducten werd opgemerkt.

Om een beeld te geven van de hoeveelheden die per vliegtuig op de Belgische markt terechtkomen, sommen we hierna enkele voorbeelden op¹¹:

- ▶ 100.000 ananassen per week
- ▶ 6 tot 10 ton muntblaadjes per dag
- ▶ 7.5 tot 10 ton kabeljauw per dag
- ▶ 80 ton aardbeien en witte druiven per week

Transportafstand of transportmethode?

Een volledige studie van de situatie in Engeland geeft de volgende verdeling aan van CO₂-uitstoot ten gevolge van voedingstransporten:

- ▶ Vliegtuig: 11 %
- ▶ Auto: 13 %
- ▶ Boot: 12 %
- ▶ Vrachtvervoer: 64 %

In totaal wordt bijna 10 miljoen ton CO₂ uitgestoten bij het transport van voedingsproducten binnen Engeland. Daarnaast wordt nog eens dezelfde hoeveelheid uitgestoten buiten de landsgrenzen bij voedseltransport (naar Engeland). Samen maakt deze 19 miljoen ton CO₂-uitstoot

⁶ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

⁷ De grote verschillen bij de waarden van de vrachtwagen is te wijten aan het gebruik van diverse soorten vrachtwagens. Als regel geldt dat grotere trucks meer CO₂ produceren dan kleinere trucks en dat koelwagens tot 800g/km ton meer uitstoten dan niet-gekoelde vrachtwagens.

⁸ Bij vliegtuigen speelt de afstand een grote rol aangezien de grootste CO₂ wordt veroorzaakt bij het opstijgen. Hierdoor hebben korte vluchten een hogere CO₂ productie per km ton dan langere vluchten.

⁹ E. Millstone & Tim Lang (2003). Atlas de l'alimentation dans le monde.

¹⁰ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

¹¹ Het Laatste Nieuws, 30/07/2005

ongeveer 4 % van de totale CO₂-uitstoot in Engeland uit. Ter vergelijking : de zware Engelse staalindustrie produceert jaarlijks 10 miljoen ton CO₂, de voedingsindustrie 4.5 miljoen ton.

De cijfers voor de CO₂-uitstoot verschillen sterk van het totaal aantal afgelegde kilometers ton. Zo zorgt het transport per vliegtuig voor 11 % van de CO₂-uitstoot terwijl het slechts verantwoordelijk is voor minder dan 1 % van de afgelegde kilometers ton. Het transport per boot heeft ongeveer dezelfde totale uitstoot (12 %), maar legt hiermee wel 65 % van het totaal aantal kilometers ton af. Wegtransport per vrachtwagen neemt ongeveer een derde van de totale kilometers ton voor zijn rekening, maar is verantwoordelijk voor 64 % van de totale CO₂-uitstoot. De consument heeft minder dan 1 % kilometer ton van het totale aandeel, maar is zoals gezegd wel verantwoordelijk voor 13 % van de totale uitstoot¹².

Hieruit blijkt dat de afstand (transportkilometers) niet de belangrijkste factor is. Die eer is weggelegd voor de transportmethode, aangezien sommige vervoersmiddelen een veel hogere CO₂-uitstoot bezitten dan anderen. Daarnaast blijft de afstand natuurlijk een belangrijke factor om de milieulast te berekenen.

Dubbel werk en andere nutteloze uitstoot

Naast de manier waarop het levensmiddel wordt getransporteerd, is er nog een belangrijke factor die over het hoofd wordt gezien. Regelmatig voeren landen hetzelfde product (bijv. melk) zowel in als uit. Dat betekent een hoop extra, nutteloze uitstoot van CO₂. Deze situatie is voor een stuk te wijten aan de exportsubsidies van de Europese Gemeenschap en aan het geven van voorrang aan economische overwegingen (en niet aan milieuoverwegingen) bij het nemen van commerciële beslissingen. Laten we enkele voorbeelden meer in detail bekijken :

Frankrijk exporteerde in 1999 3.515 miljoen ton melk. In datzelfde jaar werd 1.641 miljoen ton melk ingevoerd.

In 1998 exporteerde Engeland 60.000 ton kip naar Nederland. Tegelijkertijd werd 30.000 ton kip geïmporteerd uit Nederland.

Nog schrijnender is het gesteld met de Belgische garnalen. Ze worden gevangen aan de Belgische kust, vervolgens naar Marokko getransporteerd om te worden schoongemaakt en daarna terug vervoerd naar België om hier verkocht te worden. Enkele duizenden kilometer transport is blijkbaar goedkoper dan Belgisch personeel inhuren.

Daarnaast lijkt transport spotgoedkoop te zijn. Volgende brief werd door de distributeur opgesteld om zich te excuseren voor het feit dat de peren door een te late levering niet in het pakket zaten.

«Tot onze grote verwondering vonden we maandagmorgen onze peren niet in de koeling... Niemand, zelfs de leverancier niet, wist waar ze vertoefden. Het zijn peren die vanuit Argentinië naar Nederland komen, waar wij ze dan aankopen. Dus naar België ermee...Uiteindelijk bleek dat ze ook Frankrijk doorkruist hadden vooraleer ze bij ons toekwamen. Eén dag te laat.»¹³

Bioperen die eerst een hele ronde maken door Europa nadat ze uit Argentinië zijn geëxporteerd. Het lijkt voor de verkopers de normaalste zaak van de wereld. Het is sowieso bedenkelijk dat peren moeten worden ingevoerd in België, dat zelf een enorme perenproducent is.

Ten slotte heeft de mondialisering van de wereldeconomie ons toegelaten een breed gamma aan producten afkomstig van overal het hele jaar door aan te kopen. Maar dat heeft een ecologische prijs waar we als consument niet bij stilstaan. Tevens krijgen we geen enkele informatie die ons toelaat het leefmilieu meer in overweging te nemen bij onze aankopen. Enkele voorbeelden :

- ▶ 1 fles Franse wijn versus Zuid-Amerikaanse wijn : 12.000km of 120g (of meer dan 5 kg indien de wijn per vliegtuig wordt ingevoerd) CO₂-uitstoot bespaard
- ▶ 1 fles bruisend water Orval versus San peligrino : 900km of 40g CO₂-uitstoot bespaard
- ▶ 1 kg Belgische suiker versus rietsuiker : 11.000km of 80g CO₂-uitstoot bespaard.

Deze mondialisering van de economie is goed voor de wereldhandel, maar profiteert iedereen hiervan op dezelfde manier? Sommige landen in de derde wereld exporteren voedingsproducten naar Europa terwijl delen van hun eigen bevolking honger lijden. Denk maar aan de film «Darwin's nightmare» waarin we mannen, vrouwen en kinderen zien vissen vangen voor export terwijl ze zelf omkomen van de honger. Aan de andere kant zijn er andere, meer duurzame vormen van handel die zich organiseren en die de lokale producenten eerlijk belonen voor hun

¹² Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

¹³ Nieuwsbrief Lochting. Maart 2006.

werk of producten aanbieden die op milieuvriendelijke wijze zijn geproduceerd. Daarom verdient deze problematiek van de kilometers die onze voedingsproducten afleggen op zijn minst een ethisch en sociaal debat.

En de consument ?

Tot nu toe werd steeds gekeken naar cijfers voor de globale markt. Deze cijfers hebben aangetoond dat CO₂ door het transport van voedingsproducten wel degelijk een probleem voor het leefmilieu vormt. In plaats van de resultaten op macroschaal verder te behandelen, gaan we even naar de uitstoot van één gezin kijken.

De uitstoot, die een gemiddeld Engels gezin (4 personen) veroorzaakt, bedraagt 4.2 ton per jaar gerelateerd aan wonen, 4.4 ton aan autogebruik en 8 ton aan voedingsproductie, -transport, -verwerking en -verpakking. Deze cijfers tonen aan dat de problematiek absoluut niet mag worden onderschat en dat dringend actie noodzakelijk is¹⁴.

Verder onderzoek heeft aangetoond dat de impact van de consument enorm groot is. Zo toonde een Zweeds onderzoek¹⁵ aan dat de CO₂-uitstoot van maaltijd tot maaltijd kan variëren van 190g tot 1.800g CO₂. Dat is afhankelijk van de keuze tussen een vegetarische maaltijd op basis van lokale producten en een vleesmaaltijd op basis van geïmporteerde producten.

Een onderzoek van het OIVO kwam tot nog schokkendere resultaten. Om de impact van de keuze van de consument op het leefmilieu te berekenen, werden verschillende ingrediënten van een gerecht (Kip Hawaiï) geanalyseerd. Hierbij werd per ingrediënt gekeken naar verschillende aankoopmogelijkheden van de consument (bv. verse ananas, ananas uit blik en ananas in plastic potjes). Voor elk ingrediënt werd de transportkost, verpakingskost, voedingswaarde, prijs en hoeveelheid verpakingsafval berekend. Alle deze resultaten werden vervolgens opgeteld en zo werd berekend wat de impact van het volledige gerecht op het milieu bedroeg¹⁶.

Hieruit bleek dat voor de bereiding van het gerecht de keuze van de consument grote gevolgen had voor het milieu. Zo bleek het verschil tussen de minimale en de maximale waarde inzake CO₂-uitstoot 2.6 kg te bedragen. Verder mag het op zijn minst verbazing wekken dat een eenvoudige maaltijd in het slechtste geval meer dan 60.000 km aflegt alvorens op het bord van een consument te belanden.

	Minimale waarde	Maximale waarde
Transport (km)	15837	60768
CO2 transport (kg)	0,08	2,71

Ten slotte nog een klein gedachtenexperiment. Stel dat iedere Belg vanavond dit gerecht zou klaarmaken, dan zou dat in het slechtste geval een extra CO₂-uitstoot opleveren van 26.000 ton.

Opnieuw het ritme van de seizoenen leren kennen kan ook bijdragen tot een beter leefmilieu. Zo oefent niet enkel het transport van groenten en fruit een druk uit op het leefmilieu. Ook de groenten en fruitteelt in verwarmde serres consumeert grote hoeveelheden energie. Verschillende studies^{17,18,19} tonen aan dat de impact van de teelt van groenten en fruit in verwarmde serres van dezelfde grootte-orde is als het transport van groenten en fruit per vliegtuig.

De consument moet worden voorzien van voldoende informatie zodat hij milieuvriendelijke keuzes kan maken. Maar daar knelt nu net het schoentje. Noch over het afkomst van het product, noch over de productiemethode, noch over de transportmethode kan de consument informatie terugvinden.

Producten geproduceerd in onze onmiddellijke omgeving kunnen ook een zware milieulast uitoefenen. Zo blijkt uit verschillende studies^{20,21,22} dat de milieu-impact van groenten en fruit geteeld in verwarmde serres ongeveer overeenstemt met de impact van groenten en fruit getransporteerd per vliegtuig. Daarom is het aangewezen groenten en fruit geproduceerd in verwarmde serres zoveel mogelijk te vermijden, zelfs al hebben ze een zeer beperkte transportafstand.

¹⁴ T. Lang & M. Heasman (2004). Food Wars.

¹⁵ Carlsson – Kanyama A., Ekström M.P., Shanahan H. (2003) : Food and life cycle energy inputs : consequences of diet and ways to increase efficiency. Ecological Economics 44, p. 293 – 307.

¹⁶ <http://www.observ.be/beta/nl/pdf/studie.pdf>

¹⁷ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

¹⁸ www.milieucentraal.nl

¹⁹ A. Derden, L. Goovaerts, P. Vercaemst, K. Vrancken. (2005). Beste Beschikbare Technieken (BBT) voor de glastuinbouw Eindrapport.

²⁰ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

²¹ www.milieucentraal.nl

²² A. Derden, L. Goovaerts, P. Vercaemst, K. Vrancken. (2005). Beste Beschikbare Technieken (BBT) voor de glastuinbouw Eindrapport.

Daarnaast onderschat de consument vaak de impact van het gebruik van de auto om te gaan winkelen. Vele mensen nemen de auto om boodschappen te doen, zelfs wanneer men naar de bakker of de slager om de hoek gaat. In 1985 ging de Franse consument 2.8 keer per week winkelen en nam hij slechts in de helft van de gevallen de auto. Tien jaar later ging hij 3.3 keer per week winkelen en nam hij in 85 % van de gevallen de auto. Als mentaliteitsverandering kan dit tellen²³.

In België legt een consument jaarlijks gemiddeld 2.500km af om zijn inkopen te gaan doen. Aangezien een gemiddelde wagen 158g CO₂ uitstoot per km, komt dit neer op jaarlijks bijna 400 kg CO₂ per consument²⁴. Dit is 10 % van alle verplaatsingen die hij maakt met de auto en komt neer op ongeveer 3.5 miljoen verplaatsingen met de auto per jaar. Ten slotte valt op dat de afstand tot de winkel vaak redelijk groot is. In 2/3 van de gevallen bedraagt de afstand meer dan 7km. Mensen leggen dus vaak grote afstanden af om te gaan winkelen^{25,26}.

De voedingskeuzes van de consument, maar eveneens zijn keuze in de winkel en de manier waarop hij zijn inkopen doet, dragen sterk bij tot de uitstoot van CO₂ en dus tot het broeikaseffect. Deze kwestie is tot op heden slechts weinig aan bod gekomen : noch bij consumenten, noch bij de overheid noch bij andere instanties die betrokken zijn bij de problematiek van het broeikaseffect.

Andere impacten

Sociale impact

Naast de druk op het milieu oefenen al deze voedseltransporten tevens een grote sociale druk uit. Zo moet men rekening houden met geluids-overlast, verkeersongelukken, dierenwelzijn, infrastructuurwerken, files,... Deze factoren lijken op het eerste gezicht nog wel mee te vallen, maar mogen niet onderschat worden. Het verkeersnet in België staat op bezwijken, de protesten voor nachtvluchten op Zaventem zijn niet meer op één hand te tellen en dodelijke verkeersongelukken zijn schering en inslag.

In Engeland werden al deze externe kosten samen berekend en kwam men tot de conclusie dat deze voedseltransporten de maatschappij jaarlijks 9.123 miljoen £ kosten. Het grootste deel is te wijten aan files (meer dan 50 %). Op de tweede plaats komen wegongelukken (meer dan 20 %). De milieukosten werden relatief laag ingeschat en maakten minder dan 10 % van het totale bedrag uit²⁷.

Dit toont aan dat niet enkel de weerslag op het leefmilieu enorm is, maar dat eveneens ons economisch bestel lijdt onder de gevolgen van voedingstransporten.

Transport en bewaren van voedingsproducten

Het transport van voedingsproducten gebeurt vaak niet enkel over een grote afstand, maar eveneens over een grote tijdsperiode. Kiwi's die per boot vanuit Nieuw-Zeeland naar België worden gebracht, zijn gemakkelijk enkele weken onderweg. Dit betekent dat dergelijke producten ook langer moeten kunnen worden bewaard. Hiervoor bestaan verschillende technieken : het gebruik van additieven, bestraling, koeling,... Al deze technieken vergen een extra aan energie die niet of minder noodzakelijk is voor lokale producten.

Soms worden producten zoals bananen onrijp geplukt en naar België getransporteerd. Hier komen ze terecht in rijpingskamers waar met behulp van chemische stoffen de rijping wordt versneld. Deze onnatuurlijke situatie draagt vanzelfsprekend niet bij tot de kwaliteit van het product.

Deze verschillende technieken zijn moeilijk te kwantificeren en hun impact blijft dan ook ongekend. In ieder geval blijkt hieruit dat lange afstandstransporten nog meer nadelen hebben dan op het eerste gezicht kan worden ingeschat.

Vergelijking met biologische producten

Naast de impact van het transport zijn er een hele reeks andere milieufactoren die moeten worden bekeken. Zo kan men kijken naar de productiemethoden en het water- en pesticidengebruik onder de loep nemen. Dergelijke vergelijkingen blijven vaak schattingen van de impact op het milieu, maar toch willen we hier even dieper op ingaan.

²³ Y. Castelain (2001). Escal(e)s

²⁴ Febiac.

²⁵ J.P. Hubert & P. Toint. (2002). La mobilité quotidienne des Belges.

²⁶ Services fédéraux des affaires scientifiques, techniques et culturelles. (2001). Enquête nationale sur la mobilité des ménages.

²⁷ Defra (2005). The Validity of Food Miles as an Indicator of Sustainable Development.

Is het beter om biologische producten te kopen die over een lange afstand zijn getransporteerd of moet men de voorkeur geven aan lokale producten die op klassieke wijze geteeld zijn? Deze vraag wordt regelmatig door milieubewuste consumenten gesteld. Uit een studie gemaakt in Engeland in 2001 blijkt dat het vanuit ecologisch oogpunt beter is conventionele lokale producten te kopen dan geïmporteerde biologische levensmiddelen²⁸.

Hoewel biologische producten een onmiskenbaar voordeel bezitten ten opzichte van conventionele levensmiddelen, blijkt dat het transport van levensmiddelen minimaal een even belangrijke factor is en dat hiermee eveneens rekening moet worden gehouden bij aankoop van voedingsproducten. De ideale oplossing is natuurlijk biologische, lokaal geteelde groenten en fruit te kopen.

Winkelbezoek?

De consument die milieuvriendelijke keuzes wenst te maken, moet over voldoende nuttige en betrouwbare informatie beschikken. Zonet hebben we kunnen zien dat de transportmethode en de transportkilometers een aanzienlijke invloed uitoefenen op de milieubalans van voedingsproducten. Deze elementen moeten daarom deel uitmaken van de informatie die wordt geleverd aan de consument via de etikettering. Momenteel blijkt dat deze informatie, enkele uitzonderingen niet te na gesproken, zelden aanwezig is en moeilijk toegankelijk.

Het land van herkomst van een voedingsproduct moet enkel worden aangeduid op vleeswaren, vis, eieren en zuivelproducten. Via het verplichte salubriteitsmerk kan de consument eenvoudig het land van herkomst van deze producten terugvinden. Het salubriteitsmerk bestaat uit een ovale cirkel met daarin een reeks van codes die toelaten de afkomst van het product te traceren. De letters op de eerste lijn van het salubriteitsmerk geven het land van herkomst aan.

Voor andere producten is de producent wettelijk niet verplicht het land van herkomst op het etiket te plaatsen, tenzij de consument zich over de afkomst kan vergissen. Ook de streepjescode kan geen uitsluitel brengen over de herkomst van een product. De streepjescode is eigen aan de distributeur van het product en niet aan het land van herkomst. Het adres dat men terugvindt op het etiket is meestal gelinkt aan de distributeur en niet aan het land van herkomst.

Om de theorie even in de praktijk om te zetten werden twee grootwarenhuizen bezocht met als doel de herkomst van een aantal producten te achterhalen. De eerste moeilijkheid is het grote aanbod aan verwerkte producten (chocolade, snoepgoed, bereide gerechten...) dat wordt teruggevonden in de winkelrekken. Het merendeel van deze producten is samengesteld uit meerdere ingrediënten, waardoor het onmogelijk is de herkomst van de diverse ingrediënten te achterhalen. Zelfs de plaats waar het product verwerkt werd, is moeilijk te achterhalen aangezien meestal het adres van de hoofdzetel van de producent op het etiket wordt weergegeven. Voor producten bestaande uit één ingrediënt is de situatie niet veel beter. Slechts in beperkte gevallen wordt het land van herkomst vermeld (bijv. Basmati-rijst uit India), maar voor de meeste producten blijft het gissen naar de herkomst. Voor producten zoals wijnen en sterke drank wordt de afkomst meestal wel duidelijk op het etiket vermeld.

De situatie is anders wanneer er wordt gekeken naar de verse producten. Bij verse groenten en fruit staat de herkomst van het product steeds op de rayon aangeduid. Voor verse vis is de herkomst vaak aangeduid op het etiket. In sommige gevallen wordt hier niet het land vermeld, maar de plaats waar de vis gevangen werd (bijv. Indische oceaan). Voor vlees- en zuivelproducten moet het land van herkomst worden vermeld op het etiket.

Een groot deel van de verse producten wordt per vliegtuig getransporteerd. Spijtig genoeg werd slechts in een paar uitzonderlijke gevallen expliciet vermeld dat de producten per vliegtuig werden geïmporteerd. Men kan zich in ieder geval afvragen of deze aanduiding de keuze van de consument zou beïnvloeden, zonder dat een informatiecampagne wordt gevoerd om de consumenten te sensibiliseren.

De resultaten van ons winkelbezoek kunnen worden teruggevonden in de bijlage van dit rapport.

²⁸ T. Lang & M. Heasman (2004). Food Wars

Conclusies

De jongste decennia is het aanbod van voedingsproducten in de supermarkt enorm gestegen. Van een beperkt aanbod van lokale seizoensgroenten veranderde de situatie langzamerhand tot de huidige stand van zaken: een breed gamma aan (verwerkte) producten afkomstig uit alle continenten aanwezig gedurende het hele jaar. Deze producten zijn afkomstig van lange en complexe transportketens en leggen een groot aantal transportkilometers af vooraleer ze op ons bord terechtkomen. De consumenten hebben zich aan deze vernieuwde marktsituatie aangepast en hebben er hun voedingsgewoonten op afgestemd.

Geconfronteerd met de huidige milieuproblemen moeten we durven stil te staan bij de invloeden die onze voedingskeuze heeft op het leefmilieu. Daarnaast moet worden bekeken hoe we de impact op het milieu tot een aanvaardbaar niveau kunnen beperken. Hierbij moet rekening worden gehouden met een juiste verdeling van de beschikbare grondstoffen, zowel voor de huidige als de toekomstige generaties.

De bestaande gegevens tonen aan dat de meer intensieve productiemethodes in de landbouw en de verlenging van de productie- en distributieketens zorgen voor een toenemende druk op het leefmilieu. In dit dossier hebben we de impact van het transport van voedingsproducten onder de loep genomen. Dit transport heeft een grote impact op het leefmilieu en is te wijten aan de veranderde voedingsgewoonten die zich hebben ontwikkeld in de jongste decennia. De impact varieert met de afstand waarover en de manier waarop het transport gebeurt. Vooral het transport per vliegtuig, waarmee vele verse producten en luxeproducten worden getransporteerd, ligt aan de basis van een belangrijke hoeveelheid CO₂-uitstoot en is hiermee medeverantwoordelijk voor het broeikas-effect. In sommige gevallen produceert het transport van levensmiddelen zelfs 100 keer meer CO₂ dan het transport per boot.

Consumenten kunnen mee helpen de impact op het leefmilieu te verminderen door hun voedingsgewoonten te veranderen en te letten op de afkomst van de levensmiddelen en het parcours dat ze doorlopen alvorens ze in de winkel terechtkomen. Maar consumenten hebben vaak niet de mogelijkheid deze keuzes te maken. In het merendeel van de gevallen is er geen enkele informatie aanwezig over de origine van het product, de afgelegde transportkilometers of de wijze waarop het product werd getransporteerd. Enkel voor vis, vlees, melk, fruit en groenten kan de origine vaak worden teruggevonden.

Nadat we net hebben aangetoond dat transport van voedingsproducten wel degelijk een grote impact heeft op het milieu, voelen we ons verplicht enkele aanbevelingen mee te geven om deze impact te minimaliseren.

Aanbevelingen

De voedingsproducten die we terugvinden in de winkelrekken hebben een geschiedenis. Ze hebben een heel circuit van productie en verwerking doorlopen alvorens ze te koop werden aangeboden. Door te zoeken naar deze geschiedenis en hiermee rekening houden bij aankoop van levensmiddelen kunnen we keuzes maken die milieuvriendelijk, ethisch, sociaal en goed voor onze gezondheid zijn.

Door de afwezigheid van informatie met betrekking tot de afkomst van de meeste producten in onze winkelrekken is het niet eenvoudig deze geschiedenis te leren kennen. Toch kunnen we enkele tips meegeven.

- ▶ Informeer u over de afkomst van voedingsproducten en leer de verschillende facetten van lokale producten appreciëren.
- ▶ Er zijn heel wat lokale fruit- en groentenvariëteiten. Wat een plezier om hun smaak te herontdekken en ermee te experimenteren in lekkere recepten. Wie rekening houdt met seizoensgebonden producten, spaart niet alleen geld uit, maar geniet tegelijk van producten die meer smaak bevatten en op een natuurlijke wijze zijn geteeld.
- ▶ Leer opnieuw het ritme van de seizoenen kennen. Groenten en fruit gegroeid in open lucht hebben een betere smaak en zijn in bijna alle gevallen goedkoper.
- ▶ Lokale fruitsoorten en groenten, die voortkomen uit biologische of geïntegreerde teelt, kenden een milieuvriendelijk productieproces en bevatten bovendien minder restjes van pesticiden. Verschillende labels kunnen helpen bij de herkenning van biologische voedingsmiddelen en producten afkomstig van geïntegreerde teelt.
- ▶ Als we een exotisch product kopen, staan de labels van eerlijke handel voor producten die voortkomen uit circuits waar de werkomstandigheden correct zijn en de loningen billijk. Bovendien bevatten de lastenboeken van de eerlijke handel vaak milieucriteria.
- ▶ De meerderheid van de verse exotische producten (groenten en fruit, vlees, vis, schaaldieren) worden per vliegtuig getransporteerd. En dat terwijl deze transportwijze heel wat vervuiling met zich meebrengt. Aan u de keuze!
- ▶ Met de wagen boodschappen doen vergroot tevens de impact van onze voeding op het milieu, vooral als we ver van huis gaan winkelen. Waarom zouden we - in de mate van het mogelijke - onze boodschappen niet eens te voet, met de fiets of het openbaar vervoer doen? Zo leren we de kruidenier om de hoek weer kennen én vermijden we overbodige aankopen, wat alleen maar een kromme rug en een lege portefeuille oplevert!



Addendum

Product	Land van herkomst	Waarschijnlijk getransporteerd per vliegtuig
Sla	Spanje	
Appels	België, Nieuw-zeeland	
Druiven	Zuid-Afrika, India	x
Mango	Peru	x
Passievrucht	Kenia	x
Ananas	Costa Rica	x
Bosbessen	Chili	x
Sluimererwten	Kenia	x
Witte asperge	Guatemala	x
Groene asperge	Thailand	x
Limoen	Colombia, Peru, Mexico	x
Aardbeien	Spanje	
Babymais	Thailand	x
Bonen	Kenia	x
Tomaat	Israël, België	
Paprika	Israël, Spanje	
Courgette	Spanje	
Vijgen	Brazilië	x
Pompelmoes	Turkije	
Bloemkool	Spanje	
Sinaasappel	Spanje	
Tijger Garnalen	Indonesië, Vietnam	x
Kreeft	Canada	x
Heilbot	Groenland	x
Zalm	Noorwegen	
Calamares	Indische Oceaan	x
Zwaardvis	Indische Oceaan	x
Geelvintonijn	Indische Oceaan	x
Victoriabaars	Tanzania	x
Zalm (blik)	Stille Oceaan	
Zeewolf	IJsland	x
Lamsvlees	Nieuw-Zeeland	x
Struisvogel	Zuid-Afrika	x
Steak	Argentinië	x
Bizon	Canada	x
Kangeroo	Australië	x
Zwarte bonen	Brazilië	
Rijst	India	
Noedels	Japan	
Honing	Guatemala	
Kruidentengsel	Mexico, Zuid-Afrika, China	
Tacosaus	Zweden	
Gekristalliseerde gember	China	
Tofusoepp	Thailand	
Eetstokjes	Thailand	
Sojasaus	Japan	
Zeewier	Japan	
Pasta	Italië	
Olijven	Israël	

Verantwoordelijke uitgever :

Marc Vandercammen

OIVO

Paapsemlaan 20 - 1070 BRUSSEL

Tel. 02/547.06.11 - Fax. 02/547.06.01

www.oivo-crioc.org

Uitgave 2006

© OIVO - Reproductie toegelaten mits duidelijke bronvermelding en voorafgaande toestemming van de uitgever

Het Brussels Observatorium voor Duurzame Consumptie is een partnerschap tussen het OIVO en het BIM.

OIVO

Onderzoek en informatiecentrum
van de Verbruikersorganisaties



Onderzoeks- en Informatiecentrum van de Verbruikersorganisaties

Stichting van openbaar nut

Paapsemlaan 20

1070 Brussel

Tel: 02/547.06.11

Fax: 02/547.06.01

E-mail: info@oivo.be

Web site: www.oivo.be



Brussels Instituut voor Milieubeheer - BIM

Gulledelle 100

1200 Brussel

Tel: 02 / 775.75.75

Fax: 02/775.76.21

E-mail: info@ibge.be

Web site: www.ibgebim.be