

Mist rondom veetransporten moet verdwijnen

De Europese Commissie wil duidelijke, controleerbare regels voor het transport van dieren. De regels van nu zijn mistig en hebben met dierenwelzijn weinig te maken, zegt Bert Lambooi, senior onderzoeker bij de Animal Sciences Group van Wageningen UR. Lambooi is nauw betrokken bij het onderbouwen van de nieuwe regels voor het veetransport in Europa en Nederland.

ing. Geesje Rotgers

De regelgeving voor het veetransport moet op de schop. Dat is al langer bekend. Er gaan nu dingen mis. De consument ziet 'hele rare' beelden in de pers, zoals vrachtwagens waar bloed uitsijpelt en dieren die zijn uitgedleden en zich zichtbaar hebben bezeerd. De consument (en de inkopers van winkelketens) hebben het idee dat er veel niet deugt. Klopt dat beeld? Lambooi moet daarop het antwoord schuldig blijven. "Dit voorjaar kwamen onderzoekers en vertegenwoordigers van de sector en dierenbescherming uit veertien lidstaten bijeen om hierover te praten. Toen kwamen wij erachter dat het in geen van de lidstaten bekend is hoe vaak het fout gaat. En hoewel er de nodige controles zijn op internationale diertransporten, wist ook niemand op welke punten er gecontroleerd moet worden om het dierenwelzijn tijdens het transport te waarborgen." Er zijn vooral heel veel vragen waarop nu geen antwoord is, concludeert Lambooi.

De huidige wetgeving stelt dat het transport niet langer mag duren dan 8 uur. Deze eis heeft met dierenwelzijn weinig te maken, maar is gebaseerd op de werktijden van de chauffeur. Lambooi: "Een sporttijd van 2 uur kan erg dieronvriendelijk zijn, terwijl met een lange reistijd geregeld niks mis is. Uit onderzoek in de Verenigde Staten bleek bijvoorbeeld dat het welzijn gedurende langere transporten beter was gewaarborgd dan tijdens korte ritjes. Alles hangt af van de reisomstandigheden en de verzorging onderweg." De Europese Commissie hoopt volgend jaar met nieuwe regelgeving te komen voor het veetransport. Ook het ministerie van LNV wil betere regels. De Animal Sciences Group onderzoekt hoe de wetgeving het beste ingevuld kan worden.

Initiatief van de sector

In maart 2008 is de Stichting Dierwaardig Vervoer opgericht door het Productschap Vee en Vlees, de Nederlandse Bond van Handelaren in Vee, landbouworganisatie LTO en vervoersorganisatie TLN. De stichting heeft een code opgesteld waaraan de transportwagens moeten voldoen en hoe omgegaan moet worden met de dieren. Goedgekeurde transporteurs worden gecertificeerd. Lambooi is voorzitter van het college van deskundigen van deze stichting. De stichting wil net als de Europese Commissie en LNV duidelijke wetgeving en punten waarop gecontroleerd kan worden.

Verwachte regels

"Wij weten niet hoe vaak er iets fout gaat onderweg", zegt Lambooi. "Je ziet hoe de dieren worden op- en afgeladen, maar niet of er bijvoorbeeld onderweg wordt bijgeladen. Er zijn aanwijzingen dat dit soort dingen gebeuren. Men denkt erover om de wagens uit te rusten met gps om ze beter te kunnen volgen. Dan is meteen de vraag wie al die ritgegevens gaat controleren." Verder overweegt de EU controleposten voor langere transporten. Vraag is hoe die posten ingericht moeten worden. Moeten de dieren hier bijvoorbeeld worden uitgeladen? Bekend is dat de meeste ongelukken gebeuren bij het in- en uitladen van de dieren. Ook het klimaat in de transportwagen is een kritisch punt. Als de auto in de file staat, en als het verkeer dicht op elkaar rijdt, laat de ventilatie te wensen over. Lambooi verwacht dan ook regelgeving voor bezettingsgraad en ventilatie/temperatuur tijdens het transport. Het transport van zorgvee (voorheen wrak vee



genoemd) wordt aan banden gelegd. Deze dieren zullen niet meer vervoerd mogen worden en op het bedrijf geëuthanaseerd. "De regelgeving moet worden aangepast zodat in dit geval varkenshouders deze dieren zelf mogen doden", zegt Lambooi. Een grote klus wordt het om goed te onderbouwen welke dieren wel (en hoe lang) en niet vervoerd mogen worden. Wat te denken van drachtige vaarzen? De transportstress kan ertoe leiden dat de geboorte in gang wordt gezet. Lambooi noemt het geval waarbij het kalf bij aankomst op de veemarkt werd geboren. Omdat kalveren in de eerste levensweek niet vervoerd mogen worden, moet dan op de geboorteplek een kalverhok worden ingericht. Dan zijn er de lacterende vaarzen. Door het transport kunnen zij zo gestrest raken, dat zij de melk niet meer laten schieten. Melken tijdens het transport is dan onmogelijk. En wat is er mis mee om een gezonde stier langer dan 8 uur te vervoeren?

Zuigende dieren daarentegen zijn weer niet gebaat bij een langdurig transport. Ook zal de varkenshouderij nog een antwoord moeten verzinnen op de transportstress richting slachterij. Wanneer vleesvarkens uit de relatief kleine afdelingen worden samengevoegd op de auto, breken rangordegevechten uit. "Voor de diergezondheid zijn kleine groepen wellicht beter, voor het dierenwelzijn hebben grote groepen de voorkeur", zegt Lambooi. Door de gevechten raken de dieren vermoeid en gestrest, met afwijkingen aan het vlees tot gevolg. "Als varkenshouder heb je de dieren vijf maanden lang uitstekend verzorgd, en dan verpruts je de vleeskwiteit op de allerlaatste dag. Jammer!" Lambooi hoopt volgend jaar een aantal vragen die er nu liggen, te kunnen beantwoorden.

HOE LANG MOGEN ZIJ OP REIS?

De huidige sporttijden zijn gebaseerd op de werktijden van de chauffeur en niet op het dierenwelzijn. Het wordt nog een hele klus om de maximale reistijden van de verschillende diercategorieën op een verantwoorde manier vast te stellen.

Foto: Twan Wiermans