

# Meer controle op vee-transporten

In een workshop over transport hebben vertegenwoordigers van de lidstaten van de EU aangeven dat zij de regels rondom transport van dieren moeilijk kunnen interpreteren en dat de handhaving niet is geharmoniseerd. De Europese Commissie wil daarom duidelijkheid over het transport van dieren, ofwel: nieuwe controleerbare wetgeving.

dr. Bert Lambooi

**R**egelmatig is er kritiek op het transport van dieren. Gaat het om incidenten die worden opgeblazen in de pers? Of betreft het een topje van de ijsberg? “Wij weten dat niet”, stelt Bert Lambooi, onderzoeker bij Wageningen UR Livestock Research. “Vermeende misstanden kunnen niet worden weerlegd, noch worden aangepakt omdat wij niet beschikken over kwalitatieve en kwantitatieve informatie over de transporten.” Als het diertransport verbeterd moet worden, ligt daar dus nog een schone taak.

## Niemand weet het precies

“De regels van nu zijn mistig, moeilijk te controleren en er is behoefte aan meer criteria voor welzijn”, zegt Bert Lambooi. Lambooi is nauw betrokken bij het onderbouwen van de nieuwe regels voor vee-transporten in Europa. “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 burger en de inkopers bij winkels hebben het idee dat er veel niet deugt.” Maar of dat beeld klopt? Lambooi en zijn Europese collega's moeten daarop het antwoord schuldig blijven, want er zijn geen objectieve criteria voor het beoordelen van de transporten. Ook zijn er geen centrale meldpunten voor keuringsinstanties. Althans, die zijn niet algemeen beschikbaar. Meldcentra zijn moeilijk te bereiken voor onderzoekers doordat de data moeilijk beschikbaar zijn. “Vertegenwoordigers van de diersectoren, de dierenbeschermingsorganisaties, onderzoekers, niemand weet hoe het precies gesteld is met het dierenwelzijn gedurende de langere afstand transporten. Daar moet verandering in komen”, vindt Lambooi.

## Kritiek op transporteisen

Nederland is een van de grootste exporteurs van levende varkens in Europa. De langere transporten gaan met name naar Duitsland (5,6 miljoen varkens, meest biggen en slachtvarkens), Spanje (1,2 miljoen, vooral biggen) en Italië (0,5 miljoen, vooral slachtvarkens). “De huidige eisen voor de transporten gaan meer over het design van de vrachtwagen, dan over hoe de dieren er onderweg bij moeten zitten”, vat Lambooi de regelgeving samen. Voor zeugen is er bijvoorbeeld geen maximale beladingsdichtheid (wel voor biggen en vleesvarkens). Het productschap Vee en Vlees heeft Livestock Research gevraagd de sector te adviseren over een verantwoord transport van zeugen. En het ministerie van LNV wil tegelijkertijd adviezen over de transportcondities voor biggen, vleesvarkens en zeugen. Inmiddels werkt het team van Lambooi aan antwoorden. Daarvoor worden groepen varkens tijdens het transport intensief gevolgd. Onder meer de temperatuur en de hartslag van de dieren wordt gemeten en met een video aan boord wordt het gedrag van de dieren in de gaten gehouden. Dit najaar hoopt Lambooi te beschikken over de eerste resultaten.

## Transportduur niet goed onderbouwd

Ook is er kritiek op de onderbouwing van de transportduur. Lambooi hierover: “Een kort transport met erg slecht welzijn vind ik erger dan een langer durend transport op zich. Alleen de kans dat er iets mis gaat is groter.” Voor slachtvarkens is de maximale transporttijd vastgesteld op 8 uur. Voor gebruiksvarkens is zo'n limiet er niet. Kennelijk zijn varkens niet gelijk. Lambooi: “Eerlijk gezegd zie ik geen verschil tussen het welzijn van een slachtvarken en een gebruiksvarken.” De limiet van 8 uur werd



ingevoerd omdat men er vanuit ging dat de transportkwaliteit van slachtvarkens minder zou zijn dan die van gebruiksvarkens. “Maar bewezen is dit niet”, benadrukt Lambooi. Een tweede reden is dat sommigen vinden dat slachtvarkens beter geslacht (dus als vlees) vervoerd kunnen worden. Echter, dan gaat men voorbij aan de wens van de consument. Die wil voornamelijk vlees van dieren die geslacht zijn in het eigen land. Inmiddels is onderzoekspartner LEI begonnen aan het in kaart brengen van alternatieven voor de lange transporttijden. Gedacht kan worden aan het opsplitsen van de reis in meer etappes. Of het transporteren op jongere leeftijd, zodat het dier niet als slachtvarken maar als gebruiksvarken geëxporteerd wordt. Of dit wat toevoegt aan het dierenwelzijn moet nog worden onderzocht.

## Europese samenwerking in netwerk

Aangezien lange afstandtransporten een internationale aangelegenheid zijn, kiest Lambooi voor

de samenwerking met andere Europese landen. “Nederland mag met zijn veetransporten niet apart staan in Europa.” Onlangs is hij samen met collega's uit het Verenigd Koninkrijk en Duitsland begonnen aan de oprichting van een internationaal netwerk, waarin alle relevante partijen vertegenwoordigd zijn: beleidsmedewerkers, transporteurs, sectoren, dierenbeschermingsorganisaties, onderzoek. De belangstelling voor deelname aan dit netwerk vanuit de diverse landen is groot. “Wij willen met dit netwerk bereiken dat beleid, controle en onderzoek beter op elkaar worden afgestemd. En dat Europa-breed.” Lambooi hoopt dat het netwerk spoedig aan de slag zal kunnen, zodat nog dit jaar een prioriteitenlijst kan worden gemaakt. En uiteindelijk hoopt de onderzoeker dat het transport van varkens aantoonbaar goed is geregeld, in heel Europa.

## TRANSPORT

Er komen zeer waarschijnlijk nieuwe regels rondom het vervoer van dieren.

Foto: Twan Wiermans

## Contact



dr. Bert Lambooi  
telefoon: 0320-238970  
e-mail: bert.lambooi@wur.nl

Dit onderzoek is uitgevoerd binnen het Beleidsondersteunend onderzoek in het kader van LNV-programma BO-07-011 Dierenwelzijn, projectnummer 055.