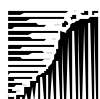


# **Veterinair-hygiënische consequenties van het voorstel preventie dierziekten (LTO, Saveetra, NBHV)**

Mirjam Snijdelaar  
Jan Lambers  
Tonnie Greutink



landbouw, natuur en  
voedselkwaliteit

Directie Kennis, juni 2005

© 2005 Directie Kennis, Ministerie van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit

Rapport DK nr. 2005/016  
Ede, 2005

Teksten mogen alleen worden overgenomen met bronvermelding.

Deze uitgave kan schriftelijk of per e-mail worden besteld bij de directie Kennis onder vermelding van code 2005/dk016 en het aantal exemplaren.

Oplage            50 exemplaren

Samenstelling   Mirjam Snijdelaar, Jan Lambers, Tonnie Greutink

Druk                Ministerie van LNV, directie IFZ/Bedrijfsuitgeverij

Productie        Expertisecentrum LNV  
Bedrijfsvoering/Publicatiezaken  
Bezoekadres        : Horapark, Bennekomseweg 41  
Postadres            : Postbus 482, 6710 BL Ede  
Telefoon             : 0318 822500  
Fax                    : 0318 822550  
E-mail                : DKinfobalie@minlnv.nl

# Voorwoord

Na de mond- en klauwzeerepidemie (MKZ) in 2001 heeft het Ministerie van LNV een aantal structurele preventieve maatregelen genomen om de kans op een herhaling van de MKZ-uitbraak te verkleinen.

Het draagvlak voor een deel van deze maatregelen blijkt in de praktijk echter klein. De Minister van LNV wil het bedrijfsleven meer eigen verantwoordelijkheid geven om draagvlak en naleving van de verzamelregelgeving te verbeteren. Naar aanleiding hiervan hebben LTO-Nederland (LTO), de Nederlandse Bond van Handelaren in Vee (NBHV) en Samenwerkende Veetransporteurs (Saveetra) een voorstel geschreven dat een alternatief biedt voor de verzamelregelgeving.

Directie Kennis is door Directie Voedselkwaliteit en Diergezondheid gevraagd de werkbaarheid en de veterinaire haalbaarheid van het sectorvoorstel te beoordelen. Dit rapport levert een bijdrage aan het te vormen beeld en moet Directie Voedselkwaliteit en Diergezondheid ondersteunen in een reactie op het sectorvoorstel.

DE DIRECTEUR DIRECTIE KENNIS  
Dr. J.A. Hoekstra



# Inhoudsopgave

<b>1</b>	<b>Inleiding</b>	<b>7</b>
1.1	Achtergrond	7
1.2	Opdracht	7
1.3	Situatieschets	7
1.4	Knelpunten in de huidige regelgeving en in de praktijk	8
<b>2</b>	<b>Analyse van het voorstel op veterinaire aspecten</b>	<b>11</b>
<b>3</b>	<b>Discussie</b>	<b>19</b>
3.1	Hoofdlijn van het voorstel	19
3.2	Schapen en geiten	20
3.3	Knelpunten	20
3.4	Terecht of onterecht optimisme over naleving	21
3.5	Toezicht en handhaving	22
<b>4</b>	<b>Conclusies en aanbevelingen</b>	<b>25</b>
4.1	Runderen, inclusief vleeskalveren en vleesstieren	25
4.2	Schapen en geiten	25
	<b>Literatuurlijst</b>	<b>27</b>



# 1 Inleiding

## 1.1 Achtergrond

Na de mond- en klauwzeerepidemie (MKZ) in 2001 heeft het Ministerie van LNV een aantal structurele maatregelen genomen om de kans op een herhaling van de MKZ-uitbraak te verkleinen. De maatregelen hebben invloed op het aantal fysieke contacten tussen evenhoevigen en daarmee op de contactstructuur tussen de veehouderijbedrijven onderling en tussen bedrijven, handelaren en transporteurs. Het deel van de maatregelen dat zich richt op het verzamelen van evenhoevigen, kent in de praktijk maar weinig draagvlak. Mede hierdoor is de naleving zo laag dat de veterinaire risico's onacceptabel hoog zijn. De Minister van LNV wil het bedrijfsleven meer eigen verantwoordelijkheid geven om draagvlak en naleving rond de verzamelregelgeving te verbeteren. Dit was voor LTO-Nederland (LTO), de Nederlandse Bond van Handelaren in Vee (NBHV) en Samenwerkende Veetransporteurs (Saveetra) de reden om een voorstel te schrijven die de verzamelregelgeving moet herzien.

## 1.2 Opdracht

De directie Voedselkwaliteit en Diergezondheid (VD) heeft het voorstel van LTO, NBHV en Saveetra in behandeling genomen. Om inzicht te krijgen of met het voorstel de veterinaire risico's daadwerkelijk lager zijn of op zijn minst gelijk blijven ten opzicht van de huidige regelgeving, heeft directie VD de Directie Kennis (DK) verzocht om de veterinaire aspecten van het voorstel te beoordelen. Het resultaat van die beoordeling volgt hierna.

## 1.3 Situatieschets

Sinds de MKZ-uitbraak van 2001 is aangescherpte regelgeving van kracht ten aanzien van de kanalisatie van dierstromen van herkauwers. Deze regelgeving heeft hiaten, daarnaast is de naleving niet naar wens. De situatie verschilt voor runderen respectievelijk schapen en geiten, omdat alleen voor runderen de nieuwe EU-wetgeving voor I&R geheel van toepassing is. Voor schapen en geiten gebeurt dat pas later, uiterlijk per 01-01-2008.

De aangescherpte regels houden in dat, in aanvulling op de verplichtingen vanwege de EU, beperkingen worden neergelegd voor al te frequente dierverplaatsingen (de 21-dagenregeling), voor al te veel onderlinge diercontacten (trechtermodel, verzamelverbod) en voor reiniging en ontsmetting van dierverblijven en transportmiddelen (wasplaatsen, blokregelingen op verzamelplaatsen).

Binnen het bedrijfsleven leven er bezwaren tegen enkele bestaande regels. In een "Voorstel voor de verzamelregelgeving 2004" stellen drie partijen ( LTO, Saveetra en NBHV), dat *de naleving van de verzamelregelgeving ver onder de maat* is en dat *de veterinaire risico's op dit moment onaanvaardbaar hoog* zijn. Ze nemen in hun document het initiatief om tot verzachting van die regels te komen, waarbij

tegelijkertijd een aantal garanties worden aangeboden voor een betere naleving van de resterende regels.  
Hieronder volgt een analyse van de voorstellen en van hun vermoedelijke effect op de situatie in veterinaire-hygiënisch opzicht. Hierbij wordt het risico van ziekteverspreiding bij een eventuele uitbraak van MKZ voor ogen gehouden.  
Bij de analyse wordt uitgegaan van de rundersector. Aansluitend wordt ingegaan op eventuele extra knelpunten in de schapen- geitenhouderij.

## 1.4 Knelpunten in de huidige regelgeving en in de praktijk

- a. Diercontacten zijn in Nederland vaak niet volledig traceerbaar. De verkopende veehouder meldt de afvoer van een dier, nadat hij van de handelaar te horen heeft gekregen wie de uiteindelijke eigenaar is. Alleen deze informatie wordt in het bedrijfsregister vermeld en dit wordt als verplaatsingsmelding doorgegeven aan Bureau I&R. De ontvangende partij levert dezelfde informatie. De handelaar, de transporteur en alle tussentijdse diercontacten, legaal of illegaal, blijven geheel buiten de administratie en er is geen enkele centrale controle op mogelijk.  
De nationale regelgeving staat toe dat handelaren en evt. andere tussenpersonen geen melding maken van dierverplaatsingen, totdat de dieren “de pootjes aan de grond zetten”. Dit sluit niet aan bij Verordening 1760/2000, artikel 1 en art. 7, sub 3. die zegt, dat de houder van dieren, met uitzondering van vervoerders alle wijzigingen van een bestand moeten melden. Een houder is in dat verband *degene die (al dan niet tijdelijk) verantwoordelijk is voor de dieren (ook tijdens vervoer)*. Met andere woorden volgens de Europese regelgeving moet ook de handelaar wijzigingen in een dierbestand aangeven bij I&R.  
In de Europese regelgeving (Richtlijn 64/432) staat wel dat een transporteur van runderen een register moet bijhouden, waarin op datum vermeld staat het soort en aantal vervoerde dieren, naam en adres van overname en levering, bij intracommunautair verkeer.
- b. De UBN-systematiek is niet geheel waterdicht. Er kunnen meerdere UBN's op dezelfde locatie zijn en een UBN kan zich over meerdere locaties uitstrekken. Er kunnen meerder diersoorten zijn binnen een UBN, ook kunnen er meerdere epidemiologisch eenheden zijn binnen een UBN. De percelen die erbij horen zijn niet altijd goed in beeld. Een scheiding in epidemiologische eenheden is niet doorgevoerd.  
Schapen (en geiten) zijn bij I&R veel minder goed in beeld dan runderen. Op UBN-niveau is lopen ze vrij door elkaar heen: er is geen belemmering om beide soorten binnen een UBN te houden. De ketting is hier zo sterk als de zwakste schakel.
- c. Handelaren hebben geen UBN en zijn daardoor niet bij I&R geregistreerd. Transportmiddelen moeten zijn geregistreerd, maar hierop zijn uitzonderingen. Het bestand aan geregistreerde transportmiddelen is niet eenduidig toegankelijk voor I&R.
- d. Er zijn dierverplaatsingen die binnen de nationale regelgeving niet gemeld hoeven te worden en die dus ook niet traceerbaar zijn, bijvoorbeeld verweidingen over soms grote afstand, e.e.a. afhankelijk van de vraag of er met eigen transportmiddel wordt gewerkt.
- e. Van toepassing zijnde nationale regels rond dierverplaatsing worden slecht nageleefd.  
Een transporteur mag dieren bijladen, maar alleen op de openbare weg of aan een afleverplaats. Vervolgens mag hij slechts op één adres afleveren. Dit laatste staat soms op gespannen voet met het korte termijn belang van de transporteur. Controle op naleving vindt vanuit het bureau I&R niet plaats.  
Als afgeleverd wordt aan een handelsstal gaat deze 21 dagen op slot. Daarmee is voorverzamenen verboden, althans formeel onmogelijk gemaakt. Dit is strijdig met het belang van veel handelaars. De 21-dagenregeling wordt echter vanuit



Bureau I&R niet gecontroleerd op naleving. Het gevolg is, dat de regels ongestraft kunnen worden ontdoken.

Voor aflevering vanuit een EVP is er een uitzondering op de 21 dagen-regeling, maar dan moet de locatie wel aan strenge regels voldoen.

- f. De regels voor reiniging en ontsmetting (r&o) bij aflevering worden vermoedelijk slecht nageleefd, behalve op slachthuizen en op EVP's. Weinig bedrijven met herkauwers hebben een verplichte afleverstal bij afvoer en een (verplichte) wasplaats bij aanvoer.

- Ziekteverspreiding via diercontacten is niet goed traceerbaar (a, b, c, d).
- Ziekteverspreiding via besmette transportmiddelen blijft mogelijk (a, c, d, f).
- Het trechtermodel werkt niet goed (d, e).



## 2 Analyse van het voorstel op veterinaire aspecten

In dit hoofdstuk wordt per punt van het voorstel commentaar geleverd. Per punt wordt tevens aangegeven wat het grootste risico is.

1. Dit punt houdt geen voorstel in.
2. Het voorstel houdt in dat ieder transportbedrijf (-middel) een erkenning krijgt via een uniek nummer, zodat op dit nummer registratie van aan- en afvoer van dieren plaats kan vinden. Een waterdichte registratie van dierstromen wordt gerealiseerd.

Verder is er een projectplan, met regels voor het digitaal aanleveren van gegevens. Er komen ook regels voor *het handmatig registreren van verplaatsingsmeldingen voor schapen/ geiten*. Tenslotte wil men barcodes invoeren op oormerken schaaap/geit vanaf medio 2005.

### **Commentaar:**

Opvallend is in dit voorstel, dat het transportmiddel de meldingseenheid wordt, met de transporteur als aanmelder bij I&R. Het transportmiddel is voor de traceerbaarheid het enige juiste uitgangspunt, omdat hier diercontacten plaatsvinden.

Deze werkwijze komt echter niet geheel overeen met de Europese Verordening 1760/ 2000 (art 2 en 7). Volgens de Verordening is het de houder die moet melden, nadrukkelijk niet de transporteur. Dat sluit echter niet uit, dat het transportmiddel de meldingseenheid kan zijn. Voor aansluiting bij de EU regelgeving kan in plaats van de transporteur, de verkopende veehouder of handelaar melden, met het transportmiddel als meldingseenheid.

(De verschillende taken van de handelaar/eigenaar en de transporteur worden nader toegelicht in bijlage I).

Belangrijk is nog, dat de meldingstijd heel kort moet worden gehouden, bij voorkeur binnen 24 uur. Dit omdat anders het centrale systeem achter de feiten aan loopt met grote verwarring als gevolg. De EU gaat uit van melding tussen uiterlijk 3 tot 7 dagen. Dit zal dan moeten worden aangepast.

Het I&R-systeem voor runderen is in zijn nieuwe vorm berekend op dergelijke aanvullingen, maar de administratieve lastendruk zal er sterk door toenemen.

Men mag ervan uitgaan, dat het transportbedrijf en elke truck en elke aanhanger ieder een uniek nummer krijgen, hoewel de tekst van het voorstel hier geen duidelijkheid over geeft. In Nederland bestaat al een register van eigenaren en houders van vervoermiddelen, waarvoor de Minister een bewijsstuk als bedoeld in artikel 9 van GWWD heeft afgegeven. Tevens bestaat een register van vervoersondernemingen (Artikel 18 lid 1 a en b van de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren). Nieuw in dit geval zouden de unieke nummers voor de trucks en aanhangers zijn.

Alle uniek genummerde transportmiddelen moeten ingevoerd worden in het I&R-systeem.

Elk (gehouden) dier heeft te allen tijde een houder. Dit kan de veehouder zijn of de veehandelaar. Beide hebben een UBN en zijn dus bekend bij het I&R systeem. De houder doet de melding, hij meldt op welk transportmiddel of op welk bedrijf

het dier staat.

Wanneer bovenstaande registratie bij I&R ook moet gaan gelden voor schapen en geiten, zal dit met de huidige oornummering (handmatige registratie) in de praktijk niet haalbaar zijn. Het initiatief om medio 2005 voor schapen / geiten alle nieuwe oormerken te voorzien van een barcode moet zeker worden ondersteund.

#### *Aandachtspunten*

Sluitend maken van I&R tot op transportniveau is een erg goed streven.

Voornaamste knelpunten zijn het sterk achterlopen van I&R van schapen/ geiten, de lange meldingstijd van 3-7 dagen en het feit dat volgens EU regelgeving niet de transporteur, maar de handelaar moet melden.

3. Het landbouwbedrijfsleven wil alleen zaken doen met gecertificeerde handelaren en transporteurs. Het certificaat omvat kwaliteit, R&O en naleving van de verzamelregeling.  
Als tegenprestatie voor deze opstelling wil men bevoegdheden. De certificering komt onder supervisie van de Raad voor Accreditatie te staan, niet van de overheid. Het certificaat van de Stichting Kwaliteitsregeling Veetransport wordt als voorbeeld gesteld (dit moet nog worden uitgebreid naar schapen/geiten). Het certificaat wordt gekoppeld aan de wettelijke erkenning van transporteurs en aan het goedkeuren van veewagens. De overheid geeft een erkenning op basis van de registratie door het bedrijfsleven en op basis van het certificaat.

#### **Commentaar:**

Allereerst wordt opgemerkt dat het hier gaat om een vrijwillig certificaat. Het kernpunt is, dat handelaars en transporteurs die niet aan de voorwaarden voldoen, worden uitgesloten door het landbouwbedrijfsleven. De vraag is, welk mechanisme hier achter zit. Het is niet duidelijk op grond waarvan, afnemers van de diensten dit zullen doen. Een verkoper van een dier is verantwoordelijk tot aan de aflevering. Voor hem maakt het verder weinig uit of de afnemende handelaar/ transporteur een certificaat heeft. De uiteindelijke ontvanger is pas verantwoordelijk vanaf de ontvangst van de dieren, hem maakt het ook weinig uit. Hij maakt zich alleen zorgen over reiniging en ontsmetting van het transportmiddel. Als dat via certificering beter geborgd is, is dat een voordeel. Dit alles lijkt slechts een zwakke prikkel voor het instandhouden van het systeem. Of het branchecertificaat van de Stichting Kwaliteitsregeling Veetransport een solide voorbeeld is om op in te haken, zou nader bestudeerd moeten worden. Afgaande op de openbaar toegankelijk informatie is twijfel gerechtvaardigd.

Dat veetransporteurs pas een erkenning krijgen indien zij gecertificeerd zijn, lijkt geen optie. In de Richtlijn 64/432 EG staat dat alle (vee-)handelaren een erkenningsnummer moeten hebben. Artikel 8 van C, Regelingen met betrekking tot Welzijn, uit de GWWD meldt dat iedere in Nederland gevestigde vervoersonderneming die gewervelde dieren vervoert, beschikt over een erkenning. Hierbij moet een onderneming wel aan een aantal voorwaarden voldoen, maar hieronder valt niet de certificering. Tevens blijft ruimte voor het gebruik van niet erkende transportmiddelen, bijvoorbeeld voor gebruik eigen vervoermiddel.

Als alleen gecertificeerd transport is toegestaan komt er minder ruimte voor het boer-boer transport met eigen transportmiddel. Juist dit is echter de meest veilige manier van diertransport.

#### *Aandachtspunten*

Nog onduidelijk is wat handelaren/ transporteurs er toe beweegt zich te laten certificeren. Afgezien van het feit dat de overheid als vangnet moet fungeren voor degenen die zich niet certificeren.

Vanuit veterinaire oogpunt is boer-boer transport met eigen transportmiddel het meest veilig. Het zou ongunstig zijn als door certificering dit transport afneemt.

4. De 21-dagenregeling moet (vrijwel) ongewijzigd van kracht blijven. Het principe dat dieren pas na 21 dagen na de laatste aanvoer van een bedrijf mogen worden afgevoerd voor het leven, wordt gesteund. De bestaande uitzonderingen kunnen blijven bestaan, er worden nog enkele kleine verruimingën voorgesteld.

**Commentaar:**

Er is grote tevredenheid rond de 21-dagenregeling. Echter, er is een groot aantal uitzonderingen op de regel en vanuit het Bureau I&R wordt geen routinematige controle uitgevoerd op naleving. Daarmee is het de vraag wat nog de werkelijk bijdrage van de regeling is. Die vraag wordt meer relevant naarmate er nog meer uitzonderingen worden toegevoegd.

Als basisvoorziening om het aantal dierverplaatsingen te beperken, ook in de handel "voor het leven", is en blijft de 21-dagenregeling echter van elementair belang.

*Aandachtspunten*

Ondanks alle uitzonderingen zorgt de 21- dagenregeling nog steeds voor beperking van het aantal contacten. De regeling blijft veterinair van elementair belang.

5. Het trechtermodel (verzamelverbod) wordt onderschreven.
- Dieren die ooit met dieren van andere herkomst bijeen gebracht zijn, hebben definitief een verzamelverleden en mogen nooit meer *voor het leven* worden verhandeld.
- Echter: het bijeenbrengen van dieren op een voertuig valt niet onder het begrip verzamelen.
- Op het verzamelverbod onder deze definitie stelt men drie uitzonderingen voor:
- Weiderunderen mogen *wel* verzameld worden, op een *erkende verzamelplaats*, voor transport naar *gecertificeerde weideveebedrijven* en daarna alleen naar een slachthuis.
  - Voor schapen en geiten moet verzamelen voor het leven niet worden toegestaan, totdat elektronische identificatie is gerealiseerd.
  - Uitzonderingen voor tentoonstellingen en voor export van fokrunderen moeten blijven bestaan.

**Commentaar:**

Met het trechtermodel wordt bedoeld dat het aantal afvoerkanalen convergeert. Dit is in de huidige situatie niet geval en in het voorstel ook niet. Vanuit één herkomstbedrijf gaan dieren naar meerdere afnemers. Een gunstige uitzondering hierop is gemaakt voor de handel "voor het leven", maar daarop is de controle op naleving vrijwel onmogelijk, nu en ook na invoering van het voorstel. Als het herkomstbedrijf is besmet, wordt door divergeren van de afvoerkanalen meerdere bedrijven besmet.

In het voorstel wil men een dier met en verzamelverleden levenslang uitsluiten van verhandelen voor het leven. Een dier met een verzamelverleden is blijkbaar een dier dat ooit op een EVP is geweest (of op een transitcentrum, of op een tentoonstelling).

Het lijkt vooralsnog beter om ervan uit te gaan dat de 21-dagenregeling, mits correct nageleefd, elke infectieoverdracht binnen de keten coupeert. Daarna begint elk dier weer met een schone lei.

*Aandachtspunten*

Veterinair gezien maakt het niet uit of dieren meer dan één keer voor het leven worden verzameld. Belangrijk is het dat de 21-dagen regeling goed wordt uitgevoerd, na de 21 dagen begint het dier immers weer met een schone lei. Het houden van tentoonstellingen daarentegen is nog steeds een groot veterinair risico.

6. Voorverzamenen moet worden toegestaan, op veetransitcentra.
- De initiatiefnemers willen het voorverzamenen mogelijk maken. Daarvoor wordt het begrip veetransitcentrum in het leven geroepen. Een veetransitcentrum is niet

hetzelfde als een EVP. Voor een veetransitcentrum gelden strengere eisen ten aanzien van afvoer, maar minder strenge eisen qua inrichting. Afvoer is slechts mogelijk rechtstreeks of via een ander veetransitcentrum (bijladen) naar één EVP of naar één slachthuis. Aangevoerd mag slechts worden vanaf 50 UBN's en de blokperiode is steeds (maximaal) vierentwintig uur. Voor het veetransitcentrum gelden daarentegen minder zware inrichtingseisen. Ze hoeven bijvoorbeeld geen artikel 23b-wasplaats te hebben, maar kunnen volstaan met de eenvoudige eisen van een "23a-" wasplaats.

Een transitcentrum zorgt voor draagvlak voor de verzamelregeling, want het beperkt transportkosten en -bewegingen.

#### **Commentaar:**

De wens om te mogen voorverzamen is begrijpelijk. Handelaren moeten op verschillende adressen dieren afhalen en deze op een vast tijdstip aanleveren op een EVP. Als er gebruik gemaakt kan worden van een transitcentrum kan de handelaar zijn verzamelronde afmaken en de dieren op een nabijgelegen plek onderbrengen. De volgende dag kan dan een gezamenlijk transport naar het EVP worden gerealiseerd.

De vraag is vervolgens, of deze transitcentra aan dezelfde eisen van een EVP moeten voldoen, of niet. In wezen worden dezelfde handelingen verricht. Zwaardere eisen ten aanzien van afvoer moeten compenseren voor de lichtere eisen die aan de inrichting gesteld worden.

Echter, op een veetransitcentrum zal r&o niet optimaal kunnen worden uitgevoerd, daarvoor zijn de inrichtingseisen te laag. Dat gemis kan niet worden goedge maakt door een beperking van de afvoermogelijkheden. Ook moet een daadwerkelijk correcte uitvoering van de r&o gewaarborgd zijn.

Als de r&o op een transitcentrum niet voldoende is, kunnen eventueel besmette veewagens het terrein verlaten, ook kan het virus zich op het transitcentrum handhaven over de blokperioden heen.

Als we de situatie vergelijken met die van een EVP, zijn er duidelijke verschillen. Veetransportmiddelen kunnen daar onder ideale omstandigheden worden gereinigd en gedesinfecteerd, daarnaast is de tracering van dieren (van belang in verband met diercontacten) goed geregeld. Dit is de kernactiviteit van de onderneming, alles in een EVP is hierop gericht. Een transitcentrum, zoals voorgesteld, geeft veel minder harde garanties voor een correcte r&o. De inrichtingseisen zijn op essentiële punten minder streng. Daarnaast is het als regel een kleinschalige activiteit, waar hooguit enkele mensen alle werkzaamheden, maar ook alle controles zelf uitvoeren.

In het voorstel wordt voor een transitcentrum een wasplaats verplicht, volgens artikel 5 van de "Regeling inzake hygiënevoorschriften besmettelijke dierziekten 2000, bijlage 1 deel A", (eenvoudige wasplaats), terwijl voor een EVP de eisen volgens bijlage deel B gelden (ex artikel 23) (geavanceerde wasplaats). Het belangrijkste verschil is wel, dat er geen vorstvrije en overdekte ruimte meer wordt geëist, maar ook zijn er geen eisen voor vloeren, riolering en erfverharding.

Bij vorst wil men het transitcentrum stil leggen. Hier komt de vraag op, welke zekerheid met certificering kan worden bereikt. De verwachting wordt gewekt dat de houder van een transitcentrum zodra het vriest zijn bedrijf stil legt en dit in zijn logboek inzichtelijk maakt. Er is een groot spanningsveld tussen directe zakelijke belangen en het algemeen belang.

De transitcentra zouden door RVV moeten worden erkend. Onduidelijk is de basis voor zo'n erkenning.

Een blokperiode van vierentwintig uur wordt voorgesteld. Dit is de maximale verblijfstijd van de dieren. Een kortere tijd maakt het mogelijk dat veel meer diercontacten per etmaal het centrum passeren. Zolang de r&o goed is en de administratie sluitend, is dit geen bezwaar.

Het is niet duidelijk waarom een maximum wordt voorgesteld voor het aantal aanvoeradressen. De dieren worden immers afgevoerd naar slechts één slachthuis of één EVP dan wel transitcentrum. Een eventuele besmetting kan van hieruit niet divergeren. Als er al technische argumenten voor zijn, dan gelden die

even goed voor een EVP of voor een slachterij. Een heel ander argument kan zijn, dat met men met het gestelde maximum van vijftig aanvoeradressen oneigenlijke concurrentie ten opzichte van de EVP's wil beperken.

De dieren moeten gescheiden worden aangevoerd van dieren die al op het bedrijf aanwezig zijn. Dit blijkt bij navraag te betekenen dat men zich voorstelt dat op dezelfde locatie van het transitcentrum, misschien zelfs onder hetzelfde dak, een permanent bedrijf met herkauwers mag zijn gehuisvest. Dit is vanuit veterinair oogpunt zeer ongewenst. Overigens heeft de VWA ook op meerder bestaande EVP's iets dergelijks al toegestaan, in weerwil van de EU-verordening. Daarin staat dat er binnen 100 meter van een exportverzamelplaats geen bedrijf is waar vee is gehuisvest mag zijn. Alleen als er niet wordt geëxporteerd is dit dus bestaanbaar, maar daarmee nog niet wenselijk.

Tot slot: onder het trechtermodel is in het voorstel aangegeven dat een dier nooit twee maal verzameld mag worden. Dat lijkt strijdig te zijn met het hier geschetste beeld.

#### *Aandachtspunten*

Een veetransitcentrum is niet gelijkwaardig aan een EVP. Een groot risico is dat niet afdoende ontsmet kan worden. Daarnaast is het gevaarlijk als op dezelfde locatie eigen vee gehouden mag worden.

7. Losmogelijkheden van transporten; tweede verzamelslag.  
Men is voorstander van het trechtermodel. Vanaf een EVP zou een transport op meerdere bestemmingen mogen lossen. Daarmee zou het veterinaire risico niet groter worden. Ook rechtstreekse afvoer naar meer dan één slachthuis of naar maximaal vier kalverenbedrijven zou mogelijk moeten zijn.  
Ook is men voorstander van de "tweede verzamelslag", waarbij slachtdieren en nuka's van EVP naar EVP worden verplaatst. Voor nuka's is dat aan voorwaarden verbonden.

#### **Commentaar:**

Dit voorstel leidt tot divergerende dierverplaatsing en is dus het tegendeel van het trechtermodel. Er zijn meer contacten en analoog daarmee neemt het veterinaire risico toe. Of dit in de praktijk werkelijk belangrijk is, kan voor de slachtdieren worden betwijfeld. De dieren komen uit dezelfde eenheid en een slachterij is altijd een eindstation. Kalverenbedrijven echter kunnen besmet zijn of besmet raken.

De tweede verzamelslag zou een groot probleem in de logistiek oplossen. Daarmee wordt het aantal transportbewegingen teruggebracht. Wanneer het gaat om het verplaatsen van slachtdieren van EVP naar EVP, met aansluitend afvoer naar het slachthuis, is hier weinig tegenin te brengen. Alle dieren die tussentijds besmet zouden kunnen worden, worden direct geslacht. Alle transportmiddelen worden onder goede omstandigheden gereinigd en gedesinfecteerd. Het verbod op de tweede verzamelslag lijkt hier dan ook disproportioneel.

Op een tweede verzamelslag bij export moet de Europese regelgeving evenwel bepalend zijn. Die staat dit voor runderen niet toe.

Voor vleeskalveren lijkt bij een tweede verzamelslag het risico toe te nemen. In het voorstel is echter sprake van een groep nuka's die overblijft, naar een tweede EVP wordt gebracht en aansluitend samen met alle andere aanwezige nuka's op één kalverenbedrijf worden geplaatst. Uitsluitend onder deze condities is het risico hiermee beheerst. Voor "retourdieren", die onder voorwaarden terug naar een bedrijf mogen, is de tweede verzamelslag werkelijk ongewenst. Hetzelfde geldt voor weiderunderen. Mochten ze besmet zijn, dan zouden ze dit op een nieuwe groep dieren kunnen overdragen.

#### *Aandachtspunten*

Afwijken van het trechtermodel voor vee voor het leven is altijd ongewenst op veterinaire gronden.

Een tweede verzamelslag lost een logistiek probleem op en is onder bepaalde conditie verantwoord.

8. Verplaatsing van voorwagen naar aanhangwagen.  
Omdat de transportcombinaties het erf vaak niet op kunnen, worden ze losgekoppeld. Doorsluizen van dieren zou moeten worden toegestaan op elke erkende eenvoudige wasplaats.

**Commentaar:**

Als elk transportmiddel een meldingseenheid is, zoals onder punt 2 is betoogd, is er geen enkel bezwaar om dit toe te staan. De verplaatsing wordt direct gemeld binnen I&R. De eis kan gesteld worden, hiervoor een geavanceerde wasplaats voor te kiezen, maar dit leidt tot ongewenste transporttijden en daarmee zou deze regel aan zijn doel voorbij schieten. Bovendien heeft elke veehouder een eenvoudige wasplaats (zie punt 9), die kennelijk goed genoeg wordt geacht voor dit doel.

Bedacht moet worden dat toezicht op dit type dierverplaatsingen heel moeilijk is. Als dit waterdicht geregeld moet worden, is de oplossing in de praktijk niet goed uitvoerbaar. Een papieren oplossing levert geen bijdrage aan de transparantie van wat er plaatsvindt.

*Aandachtspunten*

In de praktijk kan melden van deze verplaatsing aan I&R problemen opleveren.

9. R&O en aflevervoorziening.

Alle veehouders zouden een aflevervoorziening moeten hebben en een eenvoudige wasplaats. Als dat niet zo is, mag alleen 1:1 transport, behalve wanneer stieren worden geladen, want die zouden aan de stal mogen worden bijgeladen.

**Commentaar:**

Het ophalen van runderen gebeurt met de veewagen grenzend aan de openbare weg en voor zover aanwezig vanaf een voorziening op het bedrijf van afvoer, waar de af te voeren runderen tijdelijk bijeengebracht worden (Regeling betreffende het bijeenbrengen van dieren 2000). Een aflevervoorziening is dus nog niet verplicht. In de regeling inzake hygiënevoorschriften besmettelijke dierziekten 2000 artikel 5 lid 1 staat, dat het verboden is evenhoevigen te ontvangen, tenzij op het bedrijf een voorziening voor het reinigen en ontsmetten van het vervoermiddel van evenhoevigen is.

Het belangrijkste bij het bijladen van dieren is dat de veewagen niet op het terrein van het veehouderijbedrijf komt. Voor stieren ouder dan 1 jaar is er een uitzondering, onder voorwaarden.

Of het laden nu gebeurt m.b.v. een aparte afleveringsvoorziening of op een andere wijze, zolang de veewagen op de openbare weg blijft maakt het geen verschil.

De wasplaats is al verplicht op bedrijven die dieren ontvangen (niet bij afvoeren). Het voorstel voegt hier weinig toe aan de bestaande situatie.

Het voorstel staat toe, dat stieren op de bedrijven worden bijgeladen. Het is nu eenmaal levensgevaarlijk om met deze dieren het terrein over te lopen en het maken van een goede voorziening is soms onmogelijk. Bij zorgvuldig gebruik van de wasplaats is deze uitzondering proportioneel, in relatie tot het risico van verspreiding van dierziekten. Het betekent wel, dat bij vorst niet kan worden geladen, want dan kan een eenvoudige wasplaats niet worden gebruikt.

*Aandachtspunten*

Zolang bij het bijladen van dieren de veetransportwagen op de openbare weg blijft is een aflevervoorziening niet noodzakelijk.

10. Alleen schone, lege auto's op de weg, of geladen wagens.

De houder van de bestemmingsplaats is medeverantwoordelijk voor de R&O van



het transportmiddel.

Voor buitenlandse transporten moet R&O op een nabijgelegen erkende wasplaats worden voorgeschreven.

**Commentaar:**

Een gezamenlijke verantwoordelijkheid voor het reinigen en ontsmetten van een transportmiddel scheidt onduidelijkheid. De transporteur is verantwoordelijk voor de uitvoering en locatiehouder voor de voorzieningen.

Na het lossen van een transport uit het buitenland zijn alleen de eisen van een artikel 23-b wasplaats goed genoeg. Het risico van insleep moet altijd tot een uiterst minimum worden teruggebracht.

*Aandachtspunt*

Geen nieuw punt, uitgezonderd het feit dat ook de eigenaar van de bestemmingsplaats verantwoordelijk is voor r&o. Bij een EVP werkt dit goed, de vraag is of dit ook werkt op veehouderijbedrijven.

11. Verruiming van de blokperiodes op EVP's tot 6 dagen voor schapen.

**Commentaar:**

Uitsluitend voor export en voor de slacht is hier weinig tegenin te brengen.

*Aandachtspunt*

Veterinair is dit geen probleem.

12. Gelijkheidsbeginsel voor schapen en geiten.

**Commentaar:**

De verschillen tussen de diersoorten en hun houderij rechtvaardigen in dit opzicht een volkomen gelijke behandeling.

Als echter bedoeld wordt dat schapen en geiten door elkaar mogen worden getransporteerd en gedistribueerd is er evenmin een technisch argument waarom dit niet kan worden toegestaan.

*Aandachtspunt*

Veterinair is dit geen probleem.



## 3 Discussie

### 3.1 Hoofdlijn van het voorstel

Het voorstel houdt een aantal toezeggingen in waar tegenover staat dat aanpassingen in de regelgeving worden gevraagd.

De meest ingrijpende aanpassing zou zijn, dat veetransitcentra toegestaan worden.

Hiermee wordt het zogenaamde voorverzamen in veel gevallen gelegaliseerd, de 21-dagenregeling zal hierop dan niet van toepassing zijn.

Een veetransitcentrum verstoort het trechtermodel in de dierstromen niet. Daarbij moet wel bedacht worden, dat dit alleen geldt zolang er slechts naar één bestemming wordt afgevoerd: een tweede transitcentrum, één EVP of één slachthuis. Zodra vanuit een veetransitcentrum dieren voor het leven worden geleverd aan andere bedrijven wordt het trechtermodel totaal verstoord.

Een dergelijk transitcentrum lijkt op een EVP die aan minder strenge inrichtingseisen voldoet. Ook de instelling van de eigenaren is verschillend. In het geval van de EVP is de kernactiviteit het managen van een erkende verzamelplaats, waar r&o en correcte melding van dierverplaatsing een onderdeel van uitmaakt. Bij het veetransitcentrum is de kernactiviteit van de eigenaar de handel in vee.

Als men al ruimte wil geven voor veetransitcentra zijn harde garanties voor een correct uitgevoerde r&o essentieel. Als r&o van de transitcentra en van de transportmiddelen niet volledig effectief is kan bij een besmetting van hieruit een explosie van nieuwe besmettingshaarden ontstaan.

In het voorstel wordt gesuggereerd dat op dezelfde locatie als het veetransitcentrum nog een bedrijf met vee gevestigd kan zijn. Hiermee wordt een mogelijke bron van permanente infectie geaccepteerd.

Teveel optimisme over de inrichting van een veetransitcentrum is misschien niet op zijn plaats. Het gaat in veel gevallen om locaties die in het geheel niet zijn opgezet om regelmatig gereinigd en ontsmet te worden. De druk om een niet acceptabele situatie te gedogen kan groot zijn. Reiniging en ontsmetting is een arbeidsintensief proces en het wordt vaak als onaangenaam werk ervaren. De motivatie om een en ander consequent goed uit te voeren moet wel groot zijn.

Uit het voorstel komt naar voren dat alle dieren worden afgevoerd naar één EVP of één slachthuis. Dit betekent dat er geen restrunderen zullen zijn en vooral ook dat er verder geen handelsdieren “voor het leven” zullen zijn. Als het echter toch kan voorkomen dat vanuit een voorverzamelplaats weer andere primaire bedrijven zullen worden beleverd, zouden de gevolgen van een besmetting nog veel groter zijn. Over de handel in gebruiksdieren “voor het leven” spreekt het voorstel zich niet uit. De indruk wordt hiermee gewekt dat dit geen factor van belang zou zijn. Het tegendeel is echter het geval. In 2002 signaleerde I&R rond 85.000 transacties (EC LNV nr. 2002/177) tussen melkveebedrijven. Daarmee was dit een van de grootste stromen. Ongetwijfeld gaat dit grotendeels om handel “voor het leven”, als regel via een tussenhandelaar. Juist deze dierverplaatsingen zijn van groot belang. Hier is er immers het gevaar dat een besmet dier een andere koppel intensief kan infecteren.

Als de regelgeving volgens wens aangepast zou worden ontstaan er twee typen verzamelplaatsen: de transitcentra en de EVP's, met een verschillend eisenpakket. Men kan er dan blijkbaar voor kiezen om aan aanzienlijk lagere (bouwtechnische en inrichtings-) eisen te voldoen, waar een garantiesysteem tegenover staat. Dat garantiesysteem moet de verminderde betrouwbaarheid vanwege het lagere eisenpakket wegnemen. Als dit een goedkopere oplossing is ontstaat er een concurrentienadeel voor de bestaande EVP's, die volledig aan de nu geldende wetgeving hebben willen voldoen. Dit is uit het oogpunt van behoorlijk bestuur moeilijk te verdedigen.

## 3.2 Schapen en geiten

Van een heel andere orde zijn de knelpunten in de schapen- en geitensector. Het verschil met de rundersector is zeer groot. In de schapen- en geitensector is er tot nu toe geen algemeen nageleefde individuele identificatie. Een aantal locaties waar dieren worden gehouden is vermoedelijk niet in beeld. Er is geen elektronisch dierherkenning, behalve de mogelijkheid van barcodes op oormerken, maar deze wordt niet gebruikt. Er is geen centraal databestand en al helemaal geen centrale registratie van individuele dierverplaatsingen. Dit wordt tot 2008 ook niet voorzien. Er zijn talloze dierverplaatsingen en diercontacten die geen van alle vanuit de overheid inzichtelijk zijn.

Omdat de winstmarges gering zijn zal een kleine wijziging in de lastendruk grote gevolgen hebben. Daarom is er vanuit de betrokkenen de druk om verplichtingen slechts op een basaal niveau na te komen.

Men zou kunnen stellen dat aanpassing van de regelgeving voor schapen en geiten pas aan de orde kan zijn als I&R en centrale registratie van individuele dierverplaatsing volledig doorgevoerd is. Pas dan is de situatie enigszins vergelijkbaar met de huidige werkwijze bij runderen. Tot het zover is levert deze sector een aanmerkelijk groter risico op het verspreiden van dierziekten.

Mocht het ooit komen tot een aanpassing van de verzamelregeling voor rundvee, dan is er veel voor te zeggen om reeds op UBN-niveau de schapen/geitensector te scheiden van rundvee, in afzonderlijke epidemiologische eenheden. Een bedrijf waarop beide diersoorten door elkaar lopen zou dan aan de nu geldende zware eisen moeten voldoen.

Opmerkelijk is het optimisme waarmee het voorstel de mogelijkheid tegemoet treedt van barcodes in oornummers voor schapen en geiten. Inderdaad bestaat hiervoor een technisch bevredigende oplossing die ook weinig extra kosten levert. Vanaf media 2005 zal het gebruik hiervan blijkbaar regel kunnen zijn. Hiermee pakt de sector de kern van het probleem aan.

## 3.3 Knelpunten

Wanneer we teruggaan naar de gesignaleerde knelpunten in hoofdstuk 1, dan zien we dat het voorstel in sommige opzichten tot een oplossing leidt, maar in andere niet.

- a. Alle dierverplaatsingen worden gemeld, inclusief het gebruikte transportmiddel. Ze komen centraal in beeld. Dit is een enorm winstpunt (bij goede naleving).
- b. Aan de UBN-systematiek wordt toegevoegd dat nu ook handelaren/ transporteurs en transportmiddelen een uniek nummer zullen krijgen. Ook dit is een zeer groot winstpunt. De overige hiaten in het UBN-systeem blijven bestaan.
- c. Handelaren krijgen een UBN en transportmiddelen worden in het systeem ingevoerd.
- d. De definitie van dierverplaatsingen blijft hetzelfde. Onduidelijk is of verplaatsingen met eigen transportmiddel ook gemeld zullen worden.
- e. Er wordt in het vooruitzicht gesteld dat alle dierverplaatsingen zullen worden gemeld. De reden voor dat optimisme is misschien wat overtrokken.

- f. Er wordt in het vooruitzicht gesteld dat de naleving van r&o zal verbeteren. De reden voor dat optimisme wordt wel aangegeven, maar dit is misschien wat overtrokken.

Naast de knelpunten in de bestaande situatie roept het voorstel ook nieuwe problemen op:

- g. Het ontstaan van transitplaatsen, met een lager beheersingsniveau van risico's, vermindert de grip op de situatie. Er wordt, hoe dan ook, een zwak moment ingebouwd in de mogelijkheid, infectieoverdracht binnen de keten te couperen.
- h. Melden van verplaatsing tot op transportmiddel geeft een verzwarende administratieve lastendruk tot boven het EU-niveau. Volgens EU-regelgeving kan de houder volstaan met de melding van de dierverplaatsing. Volgens het voorstel meldt de transporteur, met vermelding van het transportmiddel. Elke overplaatsing naar een ander transportmiddel moet dan afzonderlijk centraal worden gemeld. Het is overigens mogelijk dat met name handelaren het melden van dierverplaatsingen (niet tot op transportmiddel) op zich al als een grote verzwarende lastendruk zullen ervaren. Dit is onjuist: het melden van dierverplaatsingen is binnen Europa al verplicht, maar dit wordt tot op heden door de handel niet nageleefd.

Speciaal voor schapen/geiten zijn er nog de volgende knelpunten:

- i. Er is voorlopig geen centraal bestand.
- j. Er is voorlopig geen centrale registratie van dierverplaatsingen op individueel niveau (en daar is ook nog niet toe besloten). Wel wordt in het voorstel aangekondigd dat alle oormerken binnenkort van barcodes zullen worden voorzien. Dat is een essentiële verbetering.
- k. Er is voorlopig geen snel uitleesbaar identificatienummer. Wel kan gewerkt worden met oormerken, voorzien van een barcode, maar daar wordt nog heel weinig mee gewerkt.
- l. Allerlei deelnemers binnen de sector zijn nog geheel niet in beeld.
- m. Er zijn enorm veel kleinschalige dierverplaatsingen.

### **3.4 Terecht of onterecht optimisme over naleving**

Het voorstel lijkt goed aan te sluiten bij de beleidslijn "toezicht op controle" Het bedrijfsleven stelt intern orde op zaken, maakt daarbij gebruik van private certificering en de overheid beperkt zich tot toezicht op afstand.

De eerste vraag die zich voordoet is daarbij: wat wordt er gecertificeerd? Het voorstel spreekt alleen over certificering van handelaars en transporteurs. De veetransitcentra worden niet met name genoemd, terwijl dat juist de plaatsen zijn waar het risicomanagement zich op moet concentreren. Op een veetransitcentrum mag niet worden volstaan met een erkenning, uitsluitend gebaseerd op inrichtingseisen, juist het management ter plaatse is, waar het om draait.

Certificering lost evenwel op zichzelf geen probleem op. Met certificering kan bereikt worden dat de deelnemers zich aan bepaalde regels houden. Hiermee wordt bevorderd dat de deelnemers r&o correct uitvoeren, of dat ze de regels rond aan -en afmelden van diertransport correct uitvoeren. Intrekken van het certificaat is dan de sanctie. Er zijn echter twee zwakke punten: de controleerbaarheid en het gewicht van de sanctie.

Certificering houdt in dat een derde partij zekerheden afgeeft over de naleving van een aantal regels. Als het om de correcte uitvoering van R&D onder niet-ideale omstandigheden gaat, is een op papier nageleefd protocol plus een ingeplande inspectie niet genoeg.

Voor wat betreft de sanctie geldt het volgende. Met het intrekken van een certificaat verliest een handelaar of transporteur niet het recht, zijn bedrijf uit te voeren. Wel zal hij gevoelig zijn voor de dreiging, op grote schaal klanten te verliezen. Het intrekken van het certificaat moet er dus toe leiden dat veehouders geen opdrachten meer kunnen of willen geven aan niet-gecertificeerde handelaars/transporteurs.

Belangrijk is de situatie in de melkveehouderij. Melkveehouders zullen pas gecertificeerd transport eisen als dit in hun eigen voordeel is. Daar zijn drie redenen voor te bedenken:

- De veehouder beseft dat alleen met een gecertificeerde partner de dierziektepreventie goed geregeld is.
- De veehouder gaat ervan uit dat alleen met een gecertificeerde handelspartner hij zijn juridische verantwoordelijkheid goed heeft geregeld. Er is geen schemergebied meer na de verkoop van een dier.
- De veehouder wordt door zijn afnemer, de zuivelonderneming, gestraft met een afnamestop.

Voor houders van vleeskalveren is vanuit de keten een goede motivatie te bedenken en voor stierenmesters kan de slachtpremieregeling een pressiemiddel zijn. In de schapen- en geitensector zijn dergelijke prikkels niet voorhanden, uitgezonderd misschien de melkgeitenbranche.

Uit het bovenstaande blijkt al, dat de externe prikkel om gecertificeerd transport te eisen in veel situaties afwezig is, of op zijn minst niet al te groot. Dat zou betekenen dat er in de markt nog ruimte overblijft voor niet-gecertificeerde transporteurs en transitcentra.

Dit manco in het voorstel, de zwakke sanctiemogelijkheden vanuit het bedrijfsleven zelf, kan eventueel worden opgelost door vanuit de overheid een loodzwaar toezichtregime los te laten op niet-gecertificeerde bedrijven, tegen hoge kosten. Dit roept de beleidsvraag op of de overheid op deze wijze het sluitstuk voor een private regeling moet verzorgen.

De erkenning die van overheidswege verstrekt wordt aan transporteurs en aan handelaars kan in dit verband geen rol spelen. De certificering is immers op vrijwillige basis, terwijl de erkenning een voorwaarde is voor het uitoefenen van het beroep.

### **3.5 Toezicht en handhaving**

Het voorstel gaat uit van een eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven en de mogelijkheid van toezicht op controle. Wanneer we uitgaan van een succesvolle zelfcontrole bij de betrokkenen in het bedrijfsleven, dan kan men zich vervolgens afvragen hoe het toezicht vanuit de overheid hierop zal werken.

De VWA zal inzicht verlangen in het certificeringssysteem, daarnaast zal zij auditgegevens willen opvragen. Dit alles werkt natuurlijk alleen als de VWA aanvaardt dat accreditatie bij de RvA als borging een toegevoegde waarde heeft. Er zijn tekenen dat dit niet zonder meer zo zal zijn.

Vanuit het Bureau I&R worden de controlemogelijkheden aanzienlijk vergroot. Aan- en afvoerlocaties kunnen met elkaar vergeleken worden. Als een dier zonder tussenmelding op een heel andere locatie wordt aangemeld, mist er een schakel. Van elk transportmiddel kan per dag worden nagegaan, welke dieren er contact met elkaar (kunnen) hebben gehad.

Het aanspreekpunt van controles wordt helder: op elk moment is er een houder, bij transacties is duidelijk wie verantwoordelijkheid is voor de melding.

Controles op de werkwijze van transitcentra zijn even goed uitvoerbaar als momenteel op de EVP's het geval is. Een groot verschil is, dat het hier niet om enkele tientallen locaties zal gaan, maar misschien een duizendtal.

Handhaving wordt sterk vereenvoudigd als, zoals het voorstel aangeeft, de naleving verbetert. Vanuit de centraal uitgevoerde controles kunnen routinematig vervolgacties worden uitgevoerd en sancties worden opgelegd. Bij herhaalde overschrijding kan preventief toezicht worden verscherpt, op kosten van de overtreder. Dit is onderdeel van een mechanisme om te bereiken dat de regels goed worden nageleefd. Zoals hierboven al is aangegeven is het een beleidskeuze of een niet-gecertificeerd bedrijf per definitie gelijk geschakeld moet worden met een herhaalde overtreder.

Voor een handelaar is echter niet helemaal duidelijk wat de sanctie is. Als zijn erkenning wordt ingetrokken, is het hem dan onmogelijk om zijn beroep uit te

oefenen of onder een ander nummer door te gaan? Als elke overtreding strafrechtelijk moet worden vervolgd, zou een zware belasting van het justitiële apparaat kunnen ontstaan.

Controle, toezicht en handhaving kunnen ook in de huidige situatie al sterk worden verbeterd, althans bij runderen. Als duidelijk wordt aangegeven dat elke houder, dus ook de handelaar, verplaatsingen moet melden, kan het I&R-bureau hierop controles uitvoeren en vervolgacties genereren.

Hetzelfde geldt voor de 21-dagenregeling. Ook nu al zijn hierop goede controles mogelijk (na enige aanpassing van het systeem), maar die worden niet uitgevoerd. Als alle verplaatsingen werkelijk worden gemeld, is toezicht op de 21-dagenregeling eenvoudig uit te voeren.

Los hiervan is en blijft het onmogelijk om eventuele antidatering van de gegevens te voorkomen of op te sporen. Wat dit betreft is het tekenend dat er momenteel weinig "zwevende" runderen in het systeem aanwezig zijn, rond dierverplaatsingen. Het lijkt erop dat de data bij de melding kloppend worden gemaakt.





## 4 Conclusies en aanbevelingen

### 4.1 Runderen, inclusief vleeskalveren en vleesstieren

De meest ingrijpende aanpassing in het voorstel is het creëren van veetransitcentra. Op deze centra blijven de dieren korter dan 21 dagen. Dit staat echter de naleving van de verplaatsingsmeldingen in de weg. Gevraagd wordt daarom, de 21 dagenregeling niet toe te passen op deze veetransitcentra.

Het creëren van veetransitcentra die niet aan de criteria voor een verzamelplaats voldoen verhoogt het veterinaire risico en verlaagt de beheersbaarheid van dierziekten, ten opzichte van de huidige regelgeving. Dit wordt vooral veroorzaakt doordat reiniging en ontsmetting onder niet-ideale omstandigheden zullen plaatsvinden. De garanties die daarover in het voorstel worden gegeven zijn onvoldoende hard. Met certificering kan niet bereikt worden dat reiniging en ontsmetting, onder moeilijke omstandigheden uitgevoerd, perfect is. Het voorstel houdt overigens ook niet in dat verzamelplaatsen gecertificeerd worden. Wel wordt in het voorstel toegezegd dat alle dierverplaatsingen worden gemeld, per transportmiddel. Feitelijk is deze handelswijze de enige juiste en volledige oplossing voor de tracering van diercontacten. Wel heeft dit technische implicaties.

Moeilijk verdedigbaar blijft het om twee verschillende verzamelplaatsen (EVP en veetransitcentrum) met een verschillend eisenpakket naast elkaar toe te staan. Aanbevolen wordt daarom om in te gaan op het aanbod om alle verplaatsingen te melden en tegelijkertijd enkel veetransitcentra te accepteren die aan de eisen van een Erkende Verzamelplaats voldoen. In deze situatie zou een tweede verzamelslag zonder bezwaar kunnen worden geaccepteerd binnen gecertificeerde structuren.

### 4.2 Schapen en geiten

Zolang er geen centraal bestand is dat verplaatsingen op individueel dierniveau registreert, is het onmogelijk om diercontacten centraal te volgen. Tot dat moment is elke poging tot beheersing gedoemd te mislukken en ligt hier de Achilleshiel van de dierziektebestrijding.

De gevraagde aanpassingen houden een verslechtering in van de beheersbaarheid van dierziekten bij schapen en geiten. De toezegging, dat de regels beter zullen worden nageleefd is geen garantie. Bovendien is de naleving, nu en in de toekomst niet goed controleerbaar, omdat er geen centrale melding is van de verplaatsing van individuele dieren.

In het licht van deze realiteit is het ongewenst versoepelingen of aanpassingen te doen.

Ingezet moet worden op een snelle algemene invoering van individuele dierregistratie die elektronisch kan worden uitgelezen. In het voorstel wordt aangegeven dat alle oormerken vanaf medio 2005 van barcode zullen worden voorzien. Dit initiatief moet worden toegejuicht. Aansluitend kan een geavanceerd centraal systeem worden ingericht volgens de aanwijzingen in de desbetreffende Europese regelgeving. Pas dan krijgt de beheersing van dierziekten gestalte en kunnen de onderdelen van het voorstel worden overwogen, naar analogie van het voorgestelde in de rundersector.



# Literatuurlijst

NBHV, LTO Nederland en Saveetra; Voorstel voor de verzamelregelgeving 2004

W. Loeffen, Advies 21 dagen regeling en verzamelverbod

Richtlijn 2003/50/EG

Richtlijn 97/12/EG

Regeling betreffende het bijeenbrengen van dieren 2000

Verordening nr 1760/2000

Verordening nr 21/2004