

Studium Generale ‘Dieren op reis: businessclass of beestenboel?’

Dagelijks worden duizenden dieren dwars door Europa en zelfs wereldwijd vervoerd. Vooral veetransport vindt op grote schaal plaats. Wat voor gevolg heeft dergelijk transport voor het welzijn van dieren?

Dat is de vraag die op 14 maart centraal stond tijdens ‘Dieren op reis: businessclass of beestenboel?’, het Studium Generale georganiseerd door het Lectoraat Welzijn van Dieren van Hogeschool Van Hall Larenstein te Leeuwarden. Tegenover zo’n 100 aanwezigen (voornamelijk Diermanagement studenten, maar ook een handjevol Dier- en Veehouderij studenten plus pers en afgevaardigden van het Ministerie van EL&I) gingen vier sprekers in op dit onderwerp.

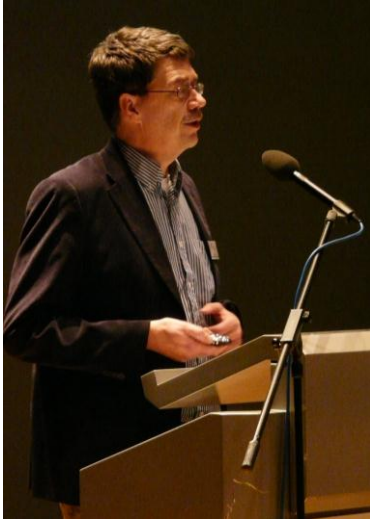
Na de opening van dagvoorzitter Yvonne Kuipers (docente communicatie bij de opleiding Dier- en Veehouderij) lichtte lector Hans Hopster de reden toe voor het thema diertransport. Een greep uit het recente nieuws laat zien dat 16 Heckrunders tijdens vervoer binnen Nederland zijn overleden, dat 3000 runderen op een schip omkwamen door ventilatieproblemen en dat op Schiphol een koe evenals haar pasgeboren kalf overleed door goedbedoeld maar misplaatste hulp van het luchthavenpersoneel. Het feit dat er Kamervragen zijn gesteld over deze gebeurtenissen, geeft aan veel aandacht is in de samenleving voor de welzijnsproblematiek die dieren ondervinden door transport. De vraag is echter of dergelijke zaken veelvuldig voorkomen of excessen zijn in een anderszins goedgeorganiseerde branche. Volgens recente informatie van staatssecretaris Bleker blijkt er – op basis van een beperkt aantal controles - bij internationale veetransporten vanuit Nederland slechts bij 1% van de transporten sprake te zijn van niet-acceptabele welzijnsproblemen. Nu de aanscherping van EU-regels geen doorgang vindt, de marktcompetitie toeneemt en de investeringsmogelijkheden gering zijn, bestaat het gevaar dat dit percentage stijgt. De kritiek op diertransport zal daarmee waarschijnlijk alleen maar toenemen.



*Lector Hans Hopster:
wordt de sector afgerekend op excessen?*

Gezien de aandacht voor dierenwelzijn binnen diertransport heeft het Ministerie van EL&I aan WUR Livestock Research gevraagd onderzoek te verrichten naar de transportcondities van slachtvarkens. Marien Gerritzen heeft met zijn collega’s van januari tot september 2011 allerlei transporten gevolgd en gekeken naar verschillen tussen een normale belading (235 kg/m²) en een lage belading (185kg/m²) van de veewagens. De voorlopige resultaten laten zien dat de hartslag en lichaamstemperatuur van de varkens bij een hoge belading wat hoger liggen, maar dat dit verschil niet significant is. Wat wel duidelijk naar voren komt is dat bij varkenstransporten in het algemeen de omgevingstemperatuur in de laadruimte gemiddeld met 3-4°C oploopt tijdens pauzes door gebrek aan ventilatie. Ook verhoogt de hartslag en de lichaamstemperatuur van de varkens tijdens het laden, soms tot zorgwekkende hoogtes. Dit is zeker een punt van aandacht, en hopelijk geeft het onderzoeksrapport het Ministerie van EL&I dan ook handvatten om in Brussel te pleiten voor betere transportcondities.

Dat veetransport een slechte naam heeft, is wat betreft Compassion in World Farming niet zonder reden. Deze internationale organisatie richt zich op het verbeteren van het welzijn van landbouwdieren, waar ook ter wereld. Geert Laugs liet tijdens zijn presentatie zien dat Nederland alleen al circa 2,75 miljoen varkens per jaar exporteert naar Zuid- en Oost-Europa. Een snelle berekening laat zien dat als bij 1% van deze transporten niet-acceptabele welzijnsproblemen



Geert Laugs aan het woord

geconstateerd worden, daarmee potentieel 27.500 varkens gedupeerd zijn. Zeker op de route van Spanje naar Italië worden EU-regels met voeten getreden. Deze lange transporten zorgen niet alleen voor dierenwelzijnsproblemen, ook dierziekten worden verspreid en dieren komen regelmatig met zeer slechte gezondheid aan op de plaats van bestemming. Laugs en zijn organisatie pleiten dan ook voor een maximale transportduur van 8 uur; volgens hen zijn er genoeg slachthuizen in de meer nabije omgeving en hoeven dieren niet half Europa door vervoerd te worden. Het liefst zien ze zelfs dat levende slachtdieren helemaal niet meer vervoerd worden, en dat alleen gekoeld vlees wordt getransporteerd.

Henk van Dommelen, al 43 jaar veetransporteur in zijn familiebedrijf, was het duidelijk oneens met deze stellingnamen. Volgens hem wordt de nadruk veel te veel gelegd op de excessen binnen veetransport, en lopen de emoties onevenredig hoog op. Waarom wordt het geen probleem gevonden als mensen in een overvolle bus moeten staan, maar is iedereen in rep en roer als een veewagen wat vol zit? Overigens mocht het iedereen duidelijk zijn dat Van Dommelen hart heeft voor de dieren. Niet voor niets heeft hij volledig op eigen initiatief de cattle-cruiser ontworpen, naar eigen zeggen een luxe stal op wielen. Het was hem niet ontgaan dat in de afgelopen 50 jaar de koeien zo'n 25 cm groter zijn geworden en er daarmee ruimtegebrek ontstond. De cattle-cruiser geeft de dieren niet alleen veel meer ruimte waardoor ze alle kunnen liggen, ook worden parameters als omgevingstemperatuur elke 10 minuten gemeten. Loopt deze op en onderneemt de chauffeur geen actie, dan kan Van Dommelen vanuit het hoofdkantoor actie ondernemen.

De zaal had duidelijk oren naar het concept van de cattle-cruiser, en er werd dan ook gevraagd of de overheid geen subsidies kan verlenen om meer veetransporteurs te stimuleren hun veewagens ook om te bouwen. Paul Bours, portefeuillehouder van diertransport bij EL&I en aanwezig in de zaal, liet echter weten dat de verantwoordelijkheid voor dierenwelzijn bij de transporteur zelf ligt, en niet bij de overheid. Veel studenten ageerden hiertegen, maar Van Dommelen was het ronduit eens met de heer Bours. Volgens hem was de sector aan zet; als zij het overlaten aan beleidsmakers, komen die met regels die wellicht niet aansluiten bij wat in de praktijk blijkt te werken. Hij zag geen heil in ritten van maximaal 8 uur, en ook Marien Gerritzen was van mening dat de reistijd niet per se heilig is; belangrijker vond hij de transportcondities. Als die goed zijn, kan er misschien best langer gereden worden. Geert Laugs toonde begrip voor dit standpunt, maar benadrukte wel nogmaals dat het aan deze transportcondities veelal nog ontbeert. Overigens wil de Nederlandse overheid wel strengere regelgeving, maar zijn we afhankelijk van Europa in deze.

De verdeelde meningen tezamen met de betrokken zaal zorgde voor een geanimeerde discussie, die waarschijnlijk zonder problemen had kunnen doorgaan als de tijd niet voor een einde had gezorgd. Het moge duidelijk zijn dat veetransport de gemoederen bezig houdt. Hopelijk heeft het Studium Generale bijgedragen aan een stuk kennisoverdracht en zijn de aanwezigen in de zaal tot denken aangezet. De sprekers zagen in elk geval heil in samenwerking met elkaar om het dierenwelzijn van vee tijdens transporten te verbeteren; wij zien uit naar de resultaten hiervan!

Dagvoorzitter Yvonne Kuipers bevraagt de sprekers



NB Het Reformatorisch Dagblad heeft ook een artikel geschreven over het Studium Generale: http://www.refdag.nl/nieuws/economie/veetransporteur_is_negatieve_verhalen_beu_1_629860