Centrale database voor diertransporten

Voor- en nadelen in de praktijk

LEI WAGENINGEN UR

Centrale database voor diertransporten

Voor- en nadelen in de praktijk

W.H.M. Baltussen
A. de Smet
R. Robbemond

LEI-rapport 2012-030
Maart 2012
Projectcode 2273000307
LEI, onderdeel van Wageningen UR, Den Haag

Het LEI kent de volgende onderzoeksvelden:

Centrale database voor diertransporten; Voor- en nadelen in de praktijk
Baltussen, W.H.M., A. de Smet en R. Robbemond
LEI-rapport 2012-030
ISBN/EAN: 9789086155743
Prijs € 13,25 (inclusief 6% btw)
38 p., tab., bijl.

Dit onderzoek is uitgevoerd in opdracht van het ministerie van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie.

Foto omslag: Marcel Bekken

Bestellingen
070-3358330
publicatie.lei@wur.nl
Deze publicatie is beschikbaar op www.lei.wur.nl.

© LEI, onderdeel van Stichting Dienst Landbouwkundig Onderzoek, 2012
Overname van de inhoud is toegestaan, mits met duidelijke bronvermelding.

Het LEI is ISO 9001:2008 gecertificeerd.

Inhoud

Woord vooraf **7**

Samenvatting **8**
S.1 Belangrijkste uitkomsten 8
S.2 Overige uitkomsten 9
S.3 Methode 9

Summary **10**
S.1 Key findings 10
S.2 Complementary findings 11
S.3 Methodology 11

1 Inleiding **12**
1.1 Aanleiding en doel onderzoek 12
1.1.1 Aanleiding 12
1.1.2 Vraagstelling 12
1.1.3 Doelstelling 13
1.2 Onderzoeksaanpak 13
1.3 Leeswijzer 14

2 Resultaten **15**
2.1 Vooronderzoek 15
2.2 Mening transporteurs van levend vee en hun brancheorganisaties 18
2.3 Voordeel centrale database voor slachterij 22
2.4 Wensen van één varkenshouder 23
2.5 Opstelling de Dierenbescherming 24

3 Discussie **25**
3.1 Probleemperceptie stakeholders 25
3.2 Kosten centrale databank voor gegevens diertransporten 26
3.3 Transport en I&R 27
3.4 Definiëring van bedrijven en gegevens 27

4 Conclusies en aanbevelingen **29**
4.1 Conclusies 29
4.2 Aanbevelingen 30

Literatuur en websites **31**

Bijlage
1 Enquête veetransporteurs 32

Woord vooraf

Door het ministerie van EL&I is aan het LEI gevraagd inzicht te geven in de praktische voor- en nadelen van een centrale nationale database voor transporten van levende landbouwhuisdieren.

De direct betrokken transportbedrijven, hun koepelorganisaties, veehouders en slachterijen zijn gevraagd informatie te verstrekken over het digitaal vastleggen van transportgegevens van levende landbouwhuisdieren. Wij willen alle personen bedanken die bijgedragen hebben aan dit onderzoek.

Het onderzoek is begeleid door een begeleidingscommissie bestaande uit Paul Bours, Wim de Leeuw en Henk van der Velde (allen EL&I) en Iris Arendzen (NVWA). Via deze weg willen we hen bedanken voor de ingebrachte suggesties voor het onderzoek.

Ir. L.C. van Staalduinen
Algemeen Directeur LEI

Samenvatting

S.1 Belangrijkste uitkomsten

In tegenstelling tot overheid en veehouders zien transporteurs van levende dieren en slachterijen geen voordelen in het opzetten van een centrale database met transportgegevens.

Het digitaal verzamelen en opslaan van transportgegevens leidt volgens de transportondernemers tot hogere administratieve kosten. Dit is ook de ervaringen van transporteurs van dierlijke mest, waar een centrale database voor mesttransporten is ingevoerd. Deze kostenstijging kan achterwege blijven indien de digitale administratie de huidige papieren administratie kan vervangen. Dit wordt door transportondernemers niet verwacht, wat sterk bepalend is voor de nadelen die ze zien. (Zie paragraaf 4.1)

De transportbedrijven zien alleen voordelen in het verzamelen van gegevens vermeld in het zogenaamde reisjournaal (tijdstippen, dieraantallen, plaats van laden en lossen, enzovoort). De voordelen van het vastleggen van andere gegevens, zoals het klimaat in de compartimenten waar de dieren verblijven en klepbewegingen, worden niet onderkend. (Zie paragraaf 2.2)

Er zijn geen duidelijke verschillen tussen transportbedrijven die korte en lange transporten uitvoeren. (Zie paragraaf 2.2)

Tabel S.1	Meest genoemde nadelen om gegevens centraal vast te leggen door transporteurs van levende dieren
1.	Benodigde investeringen
2.	Geen lagere administratiekosten
3.	Twijfels over beveiliging gegevens en privacy
4.	Slechtere internationale concurrentiepositie
5.	Grotere kans op bestuurlijke boetes

Ook zien transportbedrijven en slachterijen geen toegevoegde waarde in het koppelen van I&R-gegevens (Identificatie en Registratie) aan transportgegevens. Transportbedrijven willen geen extra administratieve taken en slachterijen zien geen enkel voordeel in het wijzigen van de huidige situatie. (Zie paragraaf 4.1)

S.2 Overige uitkomsten

De overheid ziet voordelen in het centraal vastleggen van transportgegevens van dieren omdat inzicht wordt gekregen in de transportbewegingen en het toezicht gebaseerd kan worden op de geconstateerde risico's. (Zie paragraaf 4.1)

Ook de geïnterviewde varkenshouder wil graag inzicht in de transportbewegingen van de voertuigen die zijn bedrijf bezoeken in verband met dierziekteverspreiding en -bestrijding. (Zie paragraaf 4.1)

In de praktijk worden door ketenpartijen, bijvoorbeeld de grotere slachterijen, digitale gegevens verzameld over diertransporten. (Zie paragraaf 2.3)

Momenteel worden voor het kort binnenlands transport van dieren nauwelijks eisen gesteld aan de vastlegging van gegevens. Daarnaast hebben veel transportbedrijven weinig voertuigen en personeel en wordt administratie door veel ondernemers als een noodzakelijk kwaad beschouwd. Extra administratie roept hierdoor veel weerstand op. (Zie paragraaf 2.1)

De resultaten van het onderzoek worden in 2011 negatief beïnvloed door de strenge controles door de NVWA en de hoge bestuurlijke boetes. Dit belemmert een open discussie vanuit de praktijk over de voor- en nadelen van het centraal vastleggen van gegevens over het transport van dieren. (Zie paragraaf 2.2)

S.3 Methode

EL&I heeft aan het LEI gevraagd inzicht te geven in de voor- en nadelen van het centraal vastleggen van gegevens over het transport van dieren volgens transportondernemers en andere betrokken marktpartijen. De Tweede Kamer dringt aan op een strengere handhaving van de huidige regelgeving met de inzet van moderne hulpmiddelen. (Zie paragraaf 1.1.3)

Bij het vaststellen van de voor- en nadelen is gekeken naar de administratieve lasten voor transportbedrijven en de overheid, het toezicht door de overheid, de aansluiting met de I&R-regeling en de aansluiting met private kwaliteitssystemen zoals QLL voor transport van levende dieren. (Zie paragraaf 1.1.2)

Vooral met telefonische enquêtes is aanvullend informatie verzameld bij transportbedrijven, hun brancheorganisaties, slachterijen, boeren en de NVWA. (Zie paragraaf 1.2)

Summary

Central Database for Animal Transport: The pros and cons in practice

S.1 Key findings

Unlike the Dutch government and producers, transporters of living animals and slaughterhouses see almost no advantage to setting up a central database of transport information.

According to the transport companies, digitally collecting and storing transport information will lead to increased administrative costs. In the animal manure transport sector, in which a central database of transport information has been implemented, administrative costs have increased. The cost increase can be avoided if the digital administration can replace the current paper administration. Animal transport companies do not expect this to be possible, which is one of the reasons why they see a central database as a disadvantage.

They see benefits only to collecting the data listed in the 'travel journal' - time of departure and arrival, numbers of animals, loading and unloading locations, et cetera. They see no advantage in collecting other data, such as the climate in the animal compartment or whether the tailboard is in motion.

There are no significant differences in the responses from long-haul or short-haul transport companies.

Table S.1	Most frequently mentioned disadvantages to a central database for transporters of living animals
1	Necessary investments
2.	No reduction in administrative costs
3.	Doubts regarding the safety of data and privacy
4.	Poorer competitiveness in international market
5.	Increased risk of fines

In addition, transport companies and abattoirs see no added value to linking Identification and Registration data to transport data. Transport companies do not want any additional administrative duties and abattoirs see absolutely no advantage in changing the current situation.

S.2 Complementary findings

The Dutch government feels that it would be beneficial to set up a central database of information about animal transport because the database would offer insight into movement, enabling inspections to be based on the risks established.

The pig farmer interviewed would also like insight into the movements of the transport vehicles which visit their farms as this relates to the spread and control of animal diseases.

In practice digital information about animal transport is collected by chain parties, such as the larger abattoirs.

At present, there are almost no requirements for collecting data on domestic short-haul animal transport. Another issue is that many transport companies have limited numbers of vehicles and personnel, and many business owners see administration as merely a necessary evil. This means that they are resistant to the idea of extra administrative work.

The results of the study were negatively influenced by the stringent inspections carried out in 2011 by the Netherlands Food and Consumer Product Safety Authority and the high fines imposed. This made it difficult to have an open discussion with the sector about the pros and cons of a central database for information on animal transport.

S.3 Methodology

The Dutch Ministry of Economic Affairs, Agriculture and Innovation has asked LEI to provide insight into the pros and cons of a central database of information about animal transport as seen by transport companies and other market parties involved in animal transport. The Lower House of the Dutch Parliament has been urging stricter enforcement of the current regulations by means of the use of modern tools.

In determining the advantages and disadvantages of a database, LEI looked at the administrative burden for transport companies and the government, the extent of supervision by the government, the link with Identification and Registration data, and the connection with private systems for quality control of animal transport, such as QLL.

Additional information was primarily gathered by means of telephone interviews with transport companies, their branch organisations, abattoirs, farmers, and the Netherlands Food and Consumer Product Safety Authority.

1 Inleiding

1.1 Aanleiding en doel onderzoek

1.1.1 Aanleiding

Door het Joint Research Centre (JRC, Ispra, Italië) is in 2010 een onderzoek uitgevoerd naar de meerwaarde die bestaande techniek kan leveren aan de uitvoering van bestaande regelgeving betreffende transport van levende dieren in de EU (EU- Verordening 1/2005). Uit deze pilotstudie blijkt dat het technisch mogelijk is om gegevens tijdens transport, via diverse private serviceproviders en een centrale database, beschikbaar te maken voor de bevoegde overheden. Aan deze proef hebben zowel transportbedrijven als de bevoegde overheden in Nederland en Italië meegewerkt. Binnen deze pilot zijn gegevens van het reisjournaal, zoals beschreven in annex II van Verordening 1/2005 en gegevens tijdens het transport (locatie, temperatuur in de vrachtauto, werking watervoorziening, enzovoort), doorgegeven via een satellietverbinding naar een centrale database. Een dergelijke database biedt voor de bevoegde overheden betere mogelijkheden om de bestaande regelgeving omtrent transport van landbouwhuisdieren te handhaven. Uit het onderzoek blijkt niet wat de voor- of nadelen zijn voor de transportbedrijven noch van de overige partijen die (in)direct bij het transport van dieren betrokken zijn.

Een tweede aanleiding van dit onderzoek betreft de motie Van Gerven (TK 26991-299) die door de Tweede Kamer is aangenomen. De motie luidt:

> 'Verzoekt de regering in te zetten op moderne hulpmiddelen bij controle en daarbij binnen afzienbare tijd te streven naar 100% gps op diertransport en een brede toepassing van moderne hulpmiddelen als permanente webcams bij slachterijen.'

1.1.2 Vraagstelling

Het ministerie van EL&I wil inzicht hebben in de voor- en nadelen voor het bedrijfsleven en de overheid van een centrale nationale database voor het transport van dieren voor de Nederlandse situatie. Het betreft het transport van levende dieren binnen of vanuit Nederland door transportbedrijven.

Aspecten die een rol spelen zijn onder andere:

a. administratieve lasten voor transportbedrijven en overheid;
b. toezicht door de overheid;
c. uitvoering van de I&R-regeling (Identificatie & Registratie, zie Lokhorst et al., 2007);
d. aansluiten bij het kwaliteitssysteem in de transportwereld van levend vee 'Quality system Livestock Logistics' (QLL).

Voor het transport van dierlijke mest is een verplichte centrale landelijke database ingesteld. Mesttransporteurs zullen naar hun praktijkervaringen gevraagd worden. Binnen de NVWA speelt verder een rol dat er teams zijn die toezicht houden op zowel het mest- als het diervervoer.

1.1.3 Doelstelling

Het doel van het onderzoek is om inzicht te geven in de voor- en nadelen voor bedrijfsleven en overheid van een centrale database voor het transport van dieren. Waar mogelijk zullen de voor- en nadelen gekwantificeerd worden.

1.2 Onderzoeksaanpak

Om tot het gevraagde inzicht in de voor- en nadelen voor de praktijk van een centrale database voor diertransporten te komen zijn bronnen met verschillende methodieken benaderd (zie tabel 1.1).

Tabel 1.1	Benadering bronnen
Bron	**Methodiek**
Literatuur (onder andere JRC-studie)	Literatuuronderzoek
Deelnemers JRC-studie	Face to face interview
Mesttransporteurs	Telefonische enquête; semi gestructureerd
NVWA	Face to face interview
Transporteurs van landbouwhuisdieren	Telefonische enquête; gestructureerd
Brancheorganisaties van transporteurs van levend vee	Workshop
Slachterijen	Face to face interview aangevuld met telefonische enquêtes
Veehouder	Telefonische enquête
De Dierenbescherming	Telefonische enquête

De eerste vier bronnen (literatuur, deelnemers JRC studie, mesttransporteurs en de NVWA) zijn vooral gebruikt voor de opzet van een enquête onder de transporteurs (zie bijlage 1). De eerste resultaten van het onderzoek onder de transporteurs is benut als input voor een discussie met brancheorganisaties, zoals Saveetra, Veetrans, Nederlandse Bond van Handelaren in Vee (NBHV), Nederlandse Bond van Waaghouders en Productschap voor Vee, Vlees en Eieren.

Ook andere stakeholders zoals veehouders (LTO) en slachterijen (VION voor varkens en rundvee) zijn gevraagd naar de voor- en nadelen die zij zien met betrekking tot het centraal op digitale wijze vastleggen van transportgegevens.

1.3 Leeswijzer

In hoofdstuk 2 zijn de resultaten van dit onderzoek beschreven. In hoofdstuk 3 wordt nader ingegaan op de discussiepunten. In hoofdstuk 4 zijn de conclusies en aanbevelingen gepresenteerd.

2 Resultaten

2.1 Vooronderzoek

Sinds 2011 dient voor het transport van dieren onderscheid gemaakt te worden tussen kort binnenlands transport van dieren en lang en/of buitenlands transport van dieren. Voor lang en/of buitenlands transport gelden strengere eisen ten aanzien van bedrijf, chauffeur en voertuig en er moet een reisjournaal in de Europese database TRACES aangemaakt worden. Voor kort binnenlands transport is wettelijk slechts een document met algemene zaken zoals herkomst en bestemming van dieren vereist, naast de algemene eisen ten aanzien van fitness van dieren voor transport, certificaten voor chauffeur, enzovoort. Er zijn nauwelijks eisen ten aanzien van de vorm van het document voor kort binnenlands transport. Wel kunnen in het kader van kwaliteitssystemen (bijvoorbeeld QLL voor transport voor levende dieren) of in het kader van ketenafspraken (B2B) eisen gesteld worden aan documenten voor, tijdens en na transport van dieren.

Uit de JRC studie 'feasibility study on a decentralised system architecture for animal transport tracing systems (DEAR-TRACE)' blijkt dat, met beperkte softwareaanpassingen, het mogelijk is om commerciële tracing systemen te integreren in het transport van dieren. Dit biedt diverse voordelen voor de bevoegde overheid om diertransporten te volgen (tracen) en de bestaande regelgeving te handhaven. De gegevens betreffen:

a. gedigitaliseerd reisjournaal (zie annex II van Verordening 1/2005);
b. Gps (locatie van het voertuig);
c. klepbewegingen;
d. temperatuur op diverse plaatsen in de compartimenten waar dieren verblijven.

De gegevens werden tijdens de JRC-studie minimaal een keer per kwartier doorgezonden, met een maximale vertraging van een kwartier.

Een Nederlandse transporteur en de NVWA hebben beide deelgenomen aan het JRC-project. Deze Nederlandse transporteur is voorstander van een centrale database. Hierbij geldt wel dat hij al geïnvesteerd heeft in apparatuur om de data te kunnen verzamelen en te verzenden. Deze investeringen gaan verder dan wat minimaal wettelijk verplicht is. Deze transporteur verricht bijna alleen internationale transporten van fokdieren en gebruiksdieren en is dus gewend om documenten in te vullen ten behoeve van diertransporten. Zijn verwachting is dat

door digitalisering fors bespaard kan worden op de benodigde papieren voor een transport (digitaliseren van diverse certificaten, gezondheidsverklaringen, enzovoort). Momenteel wordt binnen zijn bedrijf vier dagen per week besteed aan administratieve taken voor negen vrachtauto's. Zijn verwachting is dat de benodigde tijd voor administratie kan halveren door automatisering. Een voorwaarde om zijn gegevens, min of meer live, in een centrale database beschikbaar te stellen, is wel dat de bevoegde overheid (de NVWA) niet gaat verbaliseren op basis van de gegevens in de database. In de ogen van de transporteur dienen de gegevens gebruikt te worden om te kunnen onderhandelen met de autoriteiten hoe bepaalde ritten het beste uitgevoerd kunnen worden, waarbij zowel het belang van het dier, de chauffeur als de transportonderneming meegewogen worden.

Voor de NVWA is het primaire doel van de opzet van centrale database het efficiënter handhaven, waarbij enerzijds inzicht gewenst is in de vervoersbewegingen en anderzijds het toezicht gebaseerd wordt op risicoanalyses (inrichting van het toezicht en mate van controle afgestemd op bevindingen in het verleden). Aspecten die met betrekking tot het transport van dieren in de belangstelling staan zijn:

a. overbelading;
b. gebruik van control posts;
c. lengte reistijden;
d. adequaat handelen van chauffeur/transportbedrijf bij tegenslag onderweg.

Het uitschrijven van bestuurlijke boetes is het primaire instrument van de NVWA om de naleving van regels te verbeteren.

Twee mesttransporteurs zijn in het kader van dit onderzoek benaderd. Zij werken al enige tijd met een centrale database voor transport van dierlijke mest. De meningen van beide mesttransportbedrijven met betrekking tot het digitaliseren en centraal vastleggen van gegevens met betrekking tot transport van dierlijke mest stemmen sterk overeen. Het systeem werkt technisch goed, hoewel er nog steeds storingen zijn (per week 1 storing per 12 vrachtauto's). Een probleem is dat een chauffeur deze storing niet kan verhelpen en hij ook niet kan verder werken. Het andere bedrijf meldt dat er niet altijd gps-ontvangst is, waardoor via een omweg toestemming gevraagd moet worden voor het laden/lossen van de vrachtauto. Het digitaliseren heeft een forse investering van circa 25.000 euro per vrachtauto gevergd om gps en AGR (automatische gegevensregistratie) mogelijk te maken. Vooral de monsternameapparatuur inclusief het inpakken en bewaren van mestmonsters is duur. Daarnaast moeten de chauffeurs getraind worden om goed om te gaan met de apparatuur. Dit vergt een

doorlooptijd van circa 2 weken. Beide transportbedrijven geven aan dat het digitaliseren meer administratieve tijd vergt dan het oude systeem. Alles moet nog steeds op papier bijgehouden worden en papieren bewijsstukken moeten voor een periode van vijf jaar bewaard worden. Dienst Regelingen, NVWA en de transportbedrijven zelf hebben inzicht in de transportgegevens. De gegevens worden gebruikt door NVWA om boetes op te leggen. Gegevens kunnen in de database wel gewijzigd maar niet verwijderd worden.

Een belangrijk verschil tussen de transporten van mest en dieren betreft de mestmonstername-apparatuur versus de sensoren voor wagens voor veetransport. Mestmonstername-apparatuur inclusief verpakken en bewaren is duur. Voor beide typen transportbedrijven geldt dat het digitaliseren van de data alleen een reductie in de administratieve kosten oplevert indien (een groot deel van) de papieren administratie kan komen te vervallen. Zolang de huidige verplichtingen op papier blijven bestaan zorgt digitalisering voor extra handelingen en dus voor hogere administratieve kosten. Belangrijke tips vanuit deze mesttransportbedrijven voor een centrale database voor transport van landbouwhuisdieren zijn:

a. Houd de database simpel;
b. Zorg dat de chauffeur zo min mogelijk administratie hoeft te verrichten en zorg dat het systeem 'chauffeurvriendelijk' is;
c. Zorg dat de gegevensverzameling op papier goed werkt voordat je de gegevensverzameling gaat digitaliseren. Dus eerst organiseren en dan automatiseren;
d. Denk goed na hoe je met deelladingen omgaat. Bij mest wordt de mest op één plek geladen en op één plek gelost. Bij dieren is het laden op meerdere plekken van bijvoorbeeld melkkoeien en zeugen eerder regel dan uitzondering;
e. Voorkom een dubbele administratie (op papier en digitaal).

Als grootste voordelen zien beide mesttransportbedrijven dat de administratieve last *achteraf* veel kleiner is geworden en dat het systeem officieel als waterdicht wordt beschouwd. Dit laatste draagt in positieve zin bij aan het imago van de mesttransporteurs. De extra administratielast zit dus vooral in de gegevensverzameling voordat het transport plaatsvindt (bij mesttransporten vooral in de bemachtiging van de elektronische autorisaties indien eigenaren niet aanwezig kunnen zijn bij het laden of lossen).

2.2 Mening transporteurs van levend vee en hun brancheorganisaties

Gegeven de uitkomsten uit het vooronderzoek is een enquête opgesteld (zie bijlage 1) die telefonisch onder Nederlandse transportbedrijven is afgenomen. Er zijn 25 bedrijven aselect geselecteerd uit bestanden van de NVWA waarin de vergunninghouders ten aanzien van transport van dieren zijn opgenomen. Er is onderscheid gemaakt tussen bedrijven die momenteel binnenlands transport van landbouwhuisdieren uitvoeren (vergunningtype I) en bedrijven die ook lang en/of buitenlands transport van landbouwhuisdieren (vergunningtype II) uitvoeren. Uiteindelijk zijn 15 bedrijven telefonisch geënquêteerd. De overige 10 bedrijven wilden niet meewerken aan het onderzoek. De belangrijkste reden is dat ze geen tijd wilde vrij maken voor de enquête.

De geënquêteerde bedrijven hebben gemiddeld 11 werknemers en 8 voertuigen (opleggers en combi). Alle bedrijven verrichten kort transport en 5 van de 15 bedrijven verricht daarnaast ook lang transport. Tien transportondernemingen vervoeren varkens, 5 runderen en 3 schapen en geiten. Er zijn geen bedrijven in de enquête die pluimvee vervoeren en twee bedrijven vervoeren ook nog overige diersoorten. Er is dus een sterk mate van specialisatie onder de transportbedrijven qua diersoort. Dit valt ook te verwachten omdat de voertuigen vaak ingericht zijn voor transport van een specifieke categorie dieren. Opvallend is dat veel transportbedrijven relatief klein zijn. In deze sector komen nog veel bedrijven voor met één of enkele voertuigen.

De technische uitrusting van de voertuigen is nog niet altijd aangepast aan de laatste technische mogelijkheden. Slechts de helft van de bedrijven heeft alle auto's uitgerust met gps, 25% van de bedrijven heeft alle vrachtauto's met temperatuursensoren uitgerust, en 33% van de bedrijven heeft alle vrachtauto's uitgevoerd met een boordcomputer die gegevens kan verzenden. Een aantal bedrijven heeft een deel van auto's voorzien van apparatuur om gegevens te verzamelen, op te slaan en te verzenden. Vijf van de 15 geënquêteerde bedrijven hebben *geen* gps op het voertuig. Deze vijf bedrijven zijn de kleinere bedrijven met een tot drie voertuigen, die uitsluitend kort binnenlands transport uitvoeren. De bedrijven met het grootste aantal voertuigen (meer dan 10 voertuigen) zitten in de categorie bedrijven die wel alle voertuigen met gps uitgerust hebben.

Tachtig procent (80%) van alle bedrijven geeft aan dat ze voor een of meerdere voertuigen investeringen moeten plegen om de gegevens met betrekking tot reisjournaal, klepbeweging, temperatuur, locatie van het voertuig te kunnen verzamelen en verzenden naar een centrale database.

Met uitzondering van de gegevens in het reisjournaal zien de transportondernemers weinig voordelen in het digitaal verzamelen en opslaan van diverse gegevens (zie tabel 2.1).

Tabel 2.1	**Aantal ondernemers dat wel of geen voordeel verwacht te realiseren uit het digitaal verzamelen, verzenden en opslaan van transportgegevens (15 geënquêteerden)**	
Type gegevens	**Verwacht ondernemer voordeel te realiseren a)**	
	Ja	**Nee**
Reisjournaal	7	8
Locatiegegevens gps	3	11
Temperatuurgegevens diercompartimenten	3	10
Klepbewegingen	1	13
Watersysteem aan/uit	2	12
Ventilatie	2	12
Gewicht op voertuig	1	12

a) Niet alle vragen zijn door alle geënquêteerde ondernemers beantwoord, waardoor het totaal soms kleiner dan 15 antwoorden is.

Ook ziet geen enkele onderneming voordelen in een koppeling tussen transportgegevens en de I&R-gegevens. Slechts één ondernemer zegt dat er mogelijk voordelen zouden kunnen zijn. Hierbij dient vermeld te worden dat veel transporteurs geen mening hebben omdat ze vrijwel uitsluitend varkens vervoeren waarvoor geen I&R op dierniveau geldt. De nadelen die transporteurs zien in de koppeling van transportgegevens en I&R-gegevens zijn de extra administratieve taken die ze moeten verrichten. De mate van afwijzing neemt toe indien deze taken bij chauffeurs komen te liggen. Met andere woorden: transportbedrijven zullen hun service (dienstverlening) aan hun klanten niet snel uitbreiden op het terrein van administratie, zeker niet als een deel van de administratie door de chauffeur gedaan moet worden.

De helft van de ondernemers heeft problemen met het centraal opslaan en bewaren van de digitale gegevens. Er worden vraagtekens gezet rond de beveiliging van de gegevens en privacy. De enquête is afgenomen in een periode waarin problemen met de beveiliging van overheidsbestanden (DigiNotar-problematiek) actueel was. Het probleem is dat men twijfelt aan de garantie wie wel en geen inzicht krijgt in de gegevens over transporten van dieren bij centrale opslag.

De algemene verwachting van transportondernemers is dat er weinig (20%) of geen (80% van de ondernemers) administratieve besparingen gerealiseerd kunnen worden door gegevens digitaal te verzamelen, verzenden en centraal op te slaan. Ook verwachten 9 van 15 ondernemers dat de chauffeurs straks meer administratieve handelingen zouden moeten uitvoeren (compleet maken van de digitale gegevens en corrigeren van de gegevens op papier; bijvoorbeeld adressen van plaats van laden, lossen, aantal dieren, enzovoort). Dit is in de ogen van transportondernemers geen goede ontwikkeling omdat men ernaar streeft om zoveel mogelijk administratieve handelingen uit handen van de chauffeurs te halen. Momenteel hebben 13 bedrijven al een centrale administratie. Behalve de extra administratieve kosten verwacht 11 van de 15 ondernemers dat er ook extra (investerings)kosten gemaakt moeten worden bij het digitaliseren van de transportgegevens.

De huidige administratie is vrijwel nog volledig op papier. Achteraf worden veel gegevens gedigitaliseerd door de gegevens handmatig in te voeren of door documenten te scannen. Transportondernemers zien voor derde partijen zoals boeren, slachterijen, andere afnemers en NVWA geen voordelen van het digitaliseren van gegevens en de centrale opslag.

Het eindoordeel van transportondernemers om transportgegevens digitaal vast te leggen, centraal op te slaan en digitaal te communiceren is (sterk) negatief in negen gevallen, neutraal in drie gevallen en (sterk) positief in drie gevallen. Dit uit zich ook in de bereidheid om aan een eventuele proef op dit terrein mee te werken. Zeven bedrijven zijn hiertoe niet bereid en zes bedrijven (soms onder voorwaarden) wel.

Aan de transportondernemers is gevraagd welke voorwaarden ze zouden willen stellen om tot een invoering van een centrale database te komen. De volgende voorwaarden in volgorde van belangrijkheid zijn genoemd:

a. Proces: laat het via de brancheorganisaties lopen, voer het stapsgewijs in met een redelijke overgangstermijn;
b. Privacy: wat wordt er opgeslagen, wat gebeurt er mee en voor wie is het wel en niet toegankelijk;
c. Financieel: wat zijn de praktische consequenties en kosten, bij invoering alles digitaal en geen papierwinkel (voordeel bedrijven);
d. Bij gebruik van gegevens voor controle dienen geen spijkers op laag water gezocht te worden;
e. Het moet praktisch werkbaar zijn.

Het bovenstaande beeld van uitkomsten van de enquêtes onder transporteurs van levend vee is tijdens een workshop met vertegenwoordigers van de

brancheorganisaties Saveetra, Veetrans, Nederland Bond van Handelaren in Vee (NBHV) en Nederlandse Bond van Waaghouders van Levend Vee (NBW) besproken.

De organisaties zijn unaniem in hun oordeel:

- Er zijn geen voordelen te behalen met een nationale database voor diertransporten. Brancheorganisaties reageren dus defensiever/behoudender dan een deel van de leden;
- Een dergelijk systeem is alleen denkbaar op Europees niveau (level playing field); Nederlandse chauffeurs vervoeren in hun ogen de dieren in vergelijking met EU-collega's al goed. Nederland moet dan ook geen hogere eisen gaan stellen die geld kosten. Nederland loopt al voorop bijvoorbeeld omdat alleen in Nederland een print van routenet moet worden bijgevoegd voor internationaal transport bij de aanvraag van een certificaat voor een reis. Brancheorganisaties vinden dat eerst de huidige regels binnen Europa goed gehandhaafd moeten worden voordat ze over in hun woorden 'nieuwe regels' gaan praten;
- De opzet van een nationale database vergt grote en verkeerde investeringen; het slim koppelen van bestaande systemen heeft wel impact, bijvoorbeeld het koppelen van het digitale systeem van het bedrijf aan het digitale systeem van de afnemer;
- De kwaliteit van diertransporten kan met hele andere oplossingen verhoogd worden. Het huidige QLL-systeem is diervriendelijk aangezien de Dierenbescherming deel uitmaakt van het college van deskundigen (de Dierenbescherming zelf geeft in een brochure aan deze deelname vooral te willen gebruiken om de transportcondities en de controles op veetransporten fors te verbeteren). Door het vastleggen van gegevens wordt het welzijn niet beter. Indien er gegevens vastgelegd moeten worden, dan in de centrale administratie van de individuele bedrijven.

Het bovenstaande beeld wordt in 2011 sterk gekleurd door de weerstand die er bij de transporteurs bestaat tegen het bestuurlijke boetesysteem dat de NVWA met ingang van 2011 heeft geïntroduceerd op dit terrein. De transporteurs vinden dat er een onjuiste toepassing en willekeur is. Deze weerstand van de transportbedrijven blokkeert elke poging om gegevens in een centrale databank vast te leggen. Het gevoel leeft bij de vertegenwoordigers van de brancheorganisaties dat medewerking aan de realisatie van een centrale database voor transportgegevens gelijk staat aan het bouwen van een eigen galg.

2.3 Voordeel centrale database voor slachterij

In Nederland wordt een groot deel van de varkens en runderen door VION geslacht. Voor beide diersoorten heeft VION een database ontwikkeld waarin opgenomen zijn:

a. aanvoerdocument (soort reisjournaal met aankomst voor laden, vertrek bij laden, aankomst slachterij, vertrek slachterij, kenteken, naam transporteur, naam chauffeur);
b. afstanden en tijden in transportmodel van VION (basis is een routeplanner voor een vrachtwagen van 40 ton).

De gegevens in deze database worden gebruikt om te monitoren hoeveel tijd het kost om te laden, lossen, wachten, reinigen en ontsmetten. Deze tijden worden vervolgens weer gebruikt om vervoersvergoedingen vast te stellen.

Voor het vervoer van varkens stelt VION sinds 1 juli 2011 als eis dat de ondernemer aangesloten is bij QLL (als onderdeel van IKB). Dit heeft de kosten van vervoer in de ogen van VION met circa 15 cent per varken verhoogd en vooral voor veel extra discussie gezorgd over de nettohoeveelheid m^2 per voertuig. VION ziet geen enkel voordeel in het 'live' volgen van transporten van varkens. Op de slachterij is normaal al een behoorlijke werkvoorraad en specifieke weersomstandigheden worden door vervoersbedrijven zelf proactief ingecalculeerd. Hierbij speelt dat de meeste korte transporten in de varkenshouderij wekelijks op ongeveer dezelfde wijze uitgevoerd worden.

Ook voor runderen is bij VION een interne database beschikbaar die sterk lijkt op de database voor varkens. Een centrale database heeft voor de slachterij geen toegevoegde waarde. Ook in het kader van I&R wordt geen toegevoegde waarde gezien. Bijna alle dieren die voor de slacht worden aangeboden komen uit Nederland en er bestaan jaarafspraken tussen VION en de transporteurs over het aantal vrachten en met de handelaren over het aantal dieren.

De maximale transporttijd van 8 uur (in verband met de definitie van kort transport) is volgens VION momenteel voor transporteurs geen probleem meer. Dit komt enerzijds omdat runderen ouder dan een jaar maar in één laag vervoerd kunnen worden, waardoor er minder dieren per transport vervoerd worden en anderzijds doordat rundveebedrijven in omvang toenemen waardoor per bedrijf meer dieren per keer afgeleverd worden.

Voor het transport van runderen is deelname aan QLL geen voorwaarde voor VION. De kosten voor transport zijn al hoog en de huidige controles door NVWA en VION zijn al streng. Ook voorlopers van QLL hebben in de ogen van VION geen toegevoegde waarde geleverd in het verleden. Hier zit een duidelijk ver-

schil tussen varkens en runderen met betrekking tot het transport van dieren naar de slachterij. Ten slotte verwacht VION dat de digitalisering kleinere transporteurs benadeelt ten opzichte van de grotere collega's, omdat het voor de kleinere bedrijven moeilijker is aan de administratieve verplichtingen te voldoen.

Op een punt wordt door VION wel een voordeel gezien voor het centraal vastleggen van de gegevens, namelijk de netto beschikbare laadoppervlakte van voertuigen. Dit speelt vooral in de varkenshouderij, waar in de EU-wetgeving is opgenomen dat er maximaal 235 kg levend gewicht per m^2 vervoerd mag worden. Sinds circa 5 jaar zijn vervoersmiddelen niet meer standaard voorzien van een plaat waarop dit gegeven vermeld is. Bij controles wordt de netto laadoppervlakte met behulp van laserapparaten bepaald. In de praktijk blijken afwijken tussen de metingen te ontstaan, wat kan leiden tot overtredingen en boetes. Door de nettolaadoppervlakte door een onafhankelijke instantie te laten bepalen kunnen discussies en kosten bespaard worden.

2.4 Wensen van één varkenshouder

In het kader van dit onderzoek is een varkenshouder met zowel zeugen als vleesvarkens geïnterviewd. Met betrekking tot het vervoer van levende dieren zijn er twee wensen:

- Het vastleggen van het kenteken en de naam van chauffeur per transport, zodat de historie van het voertuig bekend is (waar geladen, waar gelost, wanneer gereinigd, enzovoort). Deze ondernemer werkt met een vaste transporteur. De eisen aan transport zijn hoger voor gebruiksdieren dan voor dieren die naar de slachterij vervoerd worden. Voor interne bedrijfsverplaatsingen worden eigen vervoersmiddelen aangewend. Extra kosten worden op de koop toe genomen om het risico op ziekteverspreiding te verkleinen;
- Scheiding tussen transportmiddelen gebruikt voor nationaal transport en internationaal transport. Dit is een persoonlijke wens die niet door vakorganisaties ondersteund wordt. Het pleidooi voor gescheiden vervoersmiddelen is gebaseerd op het beeld dat van internationale transporten de transparantie nog geringer is en de risico's van dierziekteverspreiding groter zijn.

Deze varkenshouder pleit dus voor het registreren van de bewegingen van transportvoertuigen in het kader van ziektepreventie en ziektebestrijding.

2.5 Opstelling de Dierenbescherming

De Dierenbescherming vindt dat betere handhaving van de huidige transportregelgeving voor zowel kort als lang transport absoluut noodzakelijk is. Het centraal vastleggen van transportgegevens kan de controle verbeteren. Voorkeur van de Dierenbescherming is om zoveel mogelijk aspecten van het dierenwelzijn te monitoren (reisjournaal en transportgegevens, zoals gps-gegevens, temperatuurgegevens en klepbewegingen) zodat beter gehandhaafd kan worden. Ook zaken als luchtvochtigheid, laadgewicht en zuurstofgehalte wil de Dierenbescherming graag meten.

In enkele programma's van het Beter Levenkenmerk worden door de Dierenbescherming verdergaande eisen gesteld aan het vervoer van de dieren (bijvoorbeeld bij vleesrunderen, kalveren en varkens). Deze eisen hebben deels betrekking op de transportmiddelen (verplichte laadklep bij varkens) en op reistijden (jonge dieren en dieren bestemd voor de slachterij) (zie http://beterleven.dierenbescherming.nl/aanbieders). Bij geen enkel programma worden eisen gesteld aan het vastleggen en uitwisselen van gegevens over het transport van dieren.

3 Discussie

3.1 Probleemperceptie stakeholders

Het digitaal verzamelen en centraal bewaren van transportgegevens van landbouwhuisdieren is een middel om bepaalde doelen te bereiken. Uit de gevoerde gesprekken met diverse stakeholdergroepen blijkt dat er zeker geen gedeeld doel is.

Aan de ene kant van het spectrum staan de overheid en ngo's die een betere handhaving van de bestaande (EU-)regelgeving wensen, waardoor het dierenwelzijn tijdens transport van landbouwhuisdieren verbetert. Het digitaal verzamelen en centraal bewaren van transportgegevens kan de handhaving ondersteunen door beter inzicht in vervoersbewegingen en door het toezicht te baseren op de geconstateerde risico's.

Aan de andere kant van het spectrum staan de dierlijke productieketens. Zij ervaren, in elk geval voor de Nederlandse situatie, geen enkele noodzaak (geen doel) om de huidige werkwijze aan te passen. De verplichte administratie is voor kort transport beperkt en via ketenkwaliteitssystemen en sociale controle (bijvoorbeeld toegang bij grote slachterijen) tracht men binnen ketens aan de huidige regelgeving te voldoen.

Voor lang en buitenlands transport zijn verordeningen in EU-verband van kracht (Verordening 1/2005). In deze verordening is vastgelegd welke gegevens voorafgaand aan de reis vastgelegd moeten worden in de centrale database TRACES. Tijdens de reis worden momenteel geen gegevens uitgewisseld. Achteraf dient door een vervoeder met een Nederlandse vergunning een volledig ingevuld reisjournaal opgestuurd te worden naar de NVWA. Tijdens de reis dient de chauffeur de nodige ingevulde en ondertekende reisdocumenten en certificaten te kunnen overleggen tijdens eventuele controles.

Transportbedrijven van levend vee zijn, zeker vergeleken met andere transportbedrijven, klein van omvang. Veel bedrijven hebben slechts één of enkele voertuigen. Bedrijven met meer dan tien voertuigen zijn een uitzondering. Administratie is voor veel van deze ondernemers een noodzakelijk kwaad. Voorstellen om de administratie uit te breiden stuiten daardoor op veel weerstand.

Medewerking vanuit de brancheorganisaties voor transport van levend vee hoeft door de overheid in 2011 niet verwacht te worden. De bestuurlijke boetes die momenteel door de NVWA uitgedeeld worden en de wijze van interpretatie van de regels ('strikt en weinig in de geest van') maken dat het delen van de

onderlinge problemen en het zoeken naar oplossingen hiervan vrijwel onmogelijk is. Meer vastleggen kan, in de ogen van brancheorganisaties, alleen maar meer boetes betekenen.

3.2 Kosten centrale databank voor gegevens diertransporten

Uit dit onderzoek zijn geen harde cijfers beschikbaar gekomen over de verwachte kosten met betrekking tot de implementatie van een centrale database van gegevens over diertransporten. Wel zijn indicaties beschikbaar gekomen over de kosten.

De extra investeringen nodig voor gps, gegevensverzameling (bijvoorbeeld sensoren temperatuur, klepbeweging, waterinstallatie) en gegevensverzending worden door één transporteur, die de investering al uitgevoerd heeft, geraamd op 3.000 euro per vrachtauto bij aanschaf. Dit bedrag komt sterk overeen met de genoemde 3.800 euro in een EU-studie met betrekking tot de evaluatie van het transportbeleid (EU-DG SANCO, 2011). Voor aanpassing van de bestaande voertuigen worden de investeringen geschat op het dubbele bedrag: 5.500 euro tot 7.000 euro. Op een totale investering van meer dan 200.000 euro per voertuig zijn de genoemde investeringen beperkt. Uit de enquêtes blijkt dat 80% van de bedrijven nog moeten investeren om alle voertuigen geschikt te maken voor gegevensverzameling en verzending. Uit de workshop is verder gebleken dat niet alle systemen die op de markt beschikbaar zijn, voldoen aan de eisen voor gegevensverzameling, vastlegging en verzending. Heldere beschrijvingen van de eisen, die aan dergelijke gegevensverzamelings-, opslag- en verzendsystemen gesteld worden, kan voorkomen dat mis-investeringen gepleegd worden.

Naast de bovengenoemde extra investeringsbedragen en daarmee samenhangende kosten zullen eventuele extra administratiekosten voor een kostenstijging kunnen zorgen. Uit het voorbeeld van centrale gegevensvastlegging van mesttransporten is bekend dat er ook na een korte gewenningsperiode ('leren omgaan met') extra administratiekosten blijven bestaan. De extra administratieve kosten ontstaan vooral doordat de digitale gegevens de papieren formulieren niet vervangen, maar eraan toegevoegd worden en doordat de techniek niet altijd werkt. Ook transporteurs van levend vee verwachten dat de centrale vastlegging van gegevens met extra handelingen en ook extra administratiekosten gepaard gaan. Dit geldt zeker voor het huidige korte transport, waar momenteel weinig eisen gesteld worden aan de inhoud en vorm van de gegevensverzameling. Extra administratiekosten zijn vaak veel groter dan extra investeringskosten, simpelweg omdat de administratiekosten elke reis terugkeren en

investeringskosten eenmalig voor een periode van 5 tot 10 jaar gemaakt worden. Binnen dit onderzoek zijn door ondernemers nauwelijks voordelen genoemd. Dit kan verband houden met de negatieve grondhouding van, in elk geval, de brancheorganisaties en waarschijnlijk een deel van de transportbedrijven.

Onduidelijk is of de extra administratiekosten verschillen tussen de grote en de kleine transportbedrijven. Verwacht kan worden dat de extra investeringen en ook de extra kosten hoger zijn voor de kleine bedrijven. Dit komt enerzijds omdat kleine bedrijven momenteel minder geïnvesteerd hebben in automatisering van de administratie en anderzijds omdat ze geen schaalvoordelen kunnen realiseren.

Kosten spelen een belangrijke rol in de veehouderijketens. Ketenpartijen willen in de eerste plaats geen kostenstijgingen en in de tweede plaats geen extra kosten door andere eisen dan in andere EU-landen. Echter, momenteel worden er in de Nederlandse varkensketen ook extra kosten gemaakt om bepaalde risico's te verkleinen. VION eist een QLL-certificaat van de transporteurs en is bereid de extra kosten te vergoeden en varkenshouders kiezen duurdere vervoersoptie om het risico van verspreiding van dierziekten te verminderen. Binnen de internationale transportwereld van levend vee is een stevige internationale concurrentie gedeeltelijk op basis van kwaliteit en gedeeltelijk op basis van prijs. Generieke kostenstijgingen kunnen Nederlandse transportbedrijven internationaal in een nadelige positie brengen.

3.3 Transport en I&R

Koppeling van I&R-gegevens met transportgegevens heeft volgens de geënquêteerden geen toegevoegde waarde. De transportbedrijven zitten zeker niet te wachten op extra administratieve taken. Ook VION geeft aan dat de huidige administratieve handelingen met betrekking tot I&R goed geregeld zijn en er geen voordelen zijn om dit te koppelen aan de transportgegevens.

3.4 Definiëring van bedrijven en gegevens

Indien een centrale databank voor transportgegevens opgezet wordt, is het goed om na te gaan welke transportbedrijven wel en niet deelnemen.

Er zijn verschillende categorieën:

a. Transportbedrijven die in dienst van derden (slachterij, boer, handelaar) dieren vervoeren versus handelaren/transporteurs die eigen dieren vervoeren;
b. Transporteurs met een binnenlandse of buitenlandse transportvergunning.

Het is maar de vraag of inzicht gewenst is in dierverplaatsingen binnen één bedrijf van de ene locatie naar de andere door de agrarische ondernemer zelf. Van het buitenlandstransport worden al bepaalde gegevens vastgelegd.

Ook dient duidelijk te worden welke gegevens verzameld en vastgelegd zouden moeten worden. De Dierenbescherming en waarschijnlijk ook andere ngo's op het terrein van dierenwelzijn willen graag vele indicatoren zoals temperatuur, luchtvochtigheid in de omgeving meten en het liefst welzijnsindicatoren die aan het dier gemeten zijn. Transporteurs hebben weinig direct belang bij het elektronisch meten en nog minder belang bij het (centraal) bewaren van gegevens. Het standaard meten van gegevens over bijvoorbeeld klepbewegingen, watervoorzieningssysteem en temperatuur kan informatie bieden voor de chauffeur en de algemene veiligheid voor verkeer, mens en dier verbeteren (functie als attenderingssysteem). Het vastleggen en bewaren van deze gegevens kan volgens de transporteurs leiden tot aanvullende boetes van de NVWA en biedt transportbedrijven geen enkel voordeel.

Ook in andere EU-landen, bijvoorbeeld Frankrijk, zijn al checklijsten ontwikkeld om transportondernemers voor runderen en schapen de mogelijkheid te bieden om zelf de kwaliteit van het transport te registreren aan de hand van indicatoren gemeten aan het dier of de omgeving (http://www.hsa.org.uk/ pagina 27).

4 Conclusies en aanbevelingen

4.1 Conclusies

Transportbedrijven en hun brancheorganisatie zien weinig voordelen in het verzamelen, verzenden en centraal opslaan van transportgegevens, zoals het reisjournaal, temperatuur in de diercompartimenten, klepbewegingen, watersysteem in werking, enzovoort. Het meest positief zijn de transportondernemers over het digitaliseren van het reisjournaal. De helft van de ondernemers ziet hier wel voordelen in.

Transportbedrijven en hun brancheorganisaties zien ook grote nadelen:

- Vele transportbedrijven moeten nog investeren in apparatuur op de vrachtwagens en in centrale administratie;
- Digitalisering levert geen kostenbesparing op als er meer vastgelegd moet worden. Kostenstijgingen zijn waarschijnlijk indien het papieren dossier blijft bestaan. Dit beeld wordt bevestigd door de mesttransporteurs, die met een centrale transportdatabase werken. Voor het kort binnenlands transport van dieren gelden anno 2011 beperkte eisen met betrekking tot inhoud en vorm van de administratie. Voor deze bedrijven zal de administratie in vrijwel alle gevallen uitgebreid moeten worden;
- Er zijn twijfels met betrekking tot beveiliging van de gegevens en privacy;
- Er zijn extra kosten en daardoor is er een verslechtering van de internationale concurrentiepositie;
- Er is een groter risico op bestuurlijke boetes;

Bovenstaand beeld van de transportondernemers en hun brancheorganisaties wordt gekleurd door discussies in de praktijk over de bestuurlijke boetes die uitgedeeld zijn.

De overheid ziet vooral voordelen in het centraal vastleggen van gegevens voor de handhaving van de bestaande regelgeving. Door het centraal beschikbaar komen van transportgegevens wordt inzicht verkregen in de transportbewegingen en kan het toezicht gebaseerd worden op de geconstateerde risico's.

Andere ketenpartijen zoals de slachterij zien evenals de transportondernemers geen voordelen bij het centraal opslaan van gegevens. Een grote slachterij als VION heeft zelf al een database beschikbaar met de transporten die op hun slachterijen arriveren. Deze database bevat vooral gegevens uit het reisjournaal. Een geïnterviewde varkenshouder heeft wel als wens dat inzicht wordt verkregen

in de bewegingen van transportvoertuigen voor levend vee in verband met dierziekteverspreiding en -bestrijding.

Door geen enkele ketenpartij worden voordelen gezien in het koppelen van I&R-gegevens aan het transport van dieren. De geïnterviewde ondernemers in de verschillende ketens zijn tevreden met de huidige situatie.

4.2 Aanbevelingen

1. Streef als Nederlandse overheid niet naar de opzet van een digitale centrale database voor diertransporten. In de praktijk worden veel gegevens momenteel niet verzameld en de weerstand tegen extra administratieve kosten is groot. Dit geldt vooral voor transportondernemers die de zogenaamde korte diertransporten verzorgen.
2. Stel gegevens onafhankelijk vast zodat het in bepaalde gevallen efficiënter en effectiever voor overheid en bedrijfsleven is. Dit geldt bijvoorbeeld voor het nettolaadoppervlak van vrachtauto's voor diertransporten.
3. Onderzoek als overheid of een papierloze administratie op termijn praktisch mogelijk is. Dit kan leiden tot een besparing op administratiekosten en vergroot de kans op de realisatie van een digitale verzameling, vastlegging en verzending van transportgegevens.
4. Onderzoek als overheid of door samenwerking met het bedrijfsleven inzicht verkregen kan worden in de vervoersbewegingen van levende dieren op basis van in de praktijk beschikbare gegevens.

Literatuur en websites

Lokhorst, C, J.B. van der Fels, H. Hogeveen, H.J. Schuiling, A.G.J. Velthuis, M.C.M. Mourits, G.P. Binnendijk, L.F. Schuil. J.C. Verkaik, J.W.P.M. Vogels en H. van Wichen, *Elektronische identificatie en registratie voor schapen en geiten*. Rapportnummer 50. Animal Sciences Group, onderdeel van Wageningen UR, Lelystad, 2007.

EU-DG SANCO, http://ec.europa.eu/food/animal/welfare/transport/docs/10112011_report_en.pdf. 2011.

http://beterleven.dierenbescherming.nl/aanbieders

http://www.hsa.org.uk/Resources/poster%20abstracts.pdf. Pagina 27

https://zoek.officielebekendmakingen.nl/dossier/32343/kst-26991-299.html

Fiore, G., F. Natale en J. Hofherr, Feasibility study on a decentralised system architecture for animal transport tracing systems (Dear-trace) JRC-IPSC, Ispra, Italy, 2011.

Bijlage 1

Enquête veetransporteurs

Interview veetransporteurs

LEI, onderdeel van Wageningen UR, doet in opdracht van het ministerie van EL&I onderzoek naar de voor- en nadelen voor zowel de sector als de overheid van een centrale Nederlandse transportdatabase voor dieren. Hierbij kan gedacht worden aan:

- digitalisering van de documentenstroom;
- vermindering van de administratieve lasten;
- waarborgen op het gebied van preventie door snellere tracering bij een uitbraak en dergelijke.

Het vastleggen van gegevens in de centrale database zou moeten gelden voor alle nationale en internationale transporten ongeacht de duur van de transporten. Over toekomstige zaken zoals uitvoering en beheer van een mogelijke toekomstige centrale databank zijn nu nog geen concrete ideeën. Allereerst is het van belang om inzicht te krijgen in de voor- en nadelen voor de sector.

Om deze mogelijke voor- en nadelen van een dergelijke database goed in kaart te brengen hebben wij een korte vragenlijst. Wilt u hieraan meewerken?

De vragenlijst zal naar schatting 10-15 minuten in beslag nemen.

De reacties die u geeft in dit interview worden vertrouwelijk behandeld en zullen niet zonder uw toestemming gepubliceerd worden.

Algemene vragen bedrijf

Representeert u een bedrijf, of bent u particulier? (bij particulier rond gesprek af)

Bedrijf : .....
Contactpersoon : .....
Aantal werknemers : .....

---

1. Hoeveel wagens heeft u?

   Aantal opleggers : .....

   Aantal combi's : .....

---

2. Vervoert u dieren over korte of lange afstand (meer of minder dan 8 uur) en welke diersoorten?

   ☐ Kort (<8 uur per transport)
   ☐ Lang (>8 uur per transport)

	Varkens	**Rundvee**	**Pluimvee**	**Schapen/geiten**	**Overige diersoorten**
Kort					
Lang					

---

3. Kunt u een korte beschrijving geven van uw huidige wagenpark en technologische status? (Toelichting: zou het wagenpark aangepast worden om de verschillende gegevens te gaan verzamelen en verzenden of zou het wagenpark vervangen ***moeten*** worden?)

---

4. Beschikken uw huidige wagens over:

	Zo ja, welke? (% van de wagens)
Gps	
Sensoren	
Verzendapparatuur (voor onder andere route en sensorinformatie)	
Andere zaken?	

5. Wanneer gegevens centraal worden opgeslagen zoals voorgesteld in de introductie, zou dat ertoe leiden dat u wagens moet laten ombouwen, of wagens in hun geheel moet vervangen?

   ☐ JA
   ☐ NEE

Vragen transportdatabase

6. Welke voordelen ziet u in het DIGITAAL verzamelen en opslaan in een centrale database van onderstaande gegevens? Zou u deze gegevens willen laten vastleggen?

	Voordeel	**Geen voordeel**	**Wens?**
Digitaal reisjournaal			
Gps (vastleggen route)			
Temperatuur			
Klep bewegingen			
Watervoorziening aan/uit			
Ventilatie			
Eventuele luchtvoorziening			
Laadgewicht			

7. Een ander mogelijk voordeel van voorgesteld systeem zou kunnen zijn dat I&R gegevens automatisch worden doorgegeven. Ziet u mogelijkheden om naast de transportgegevens ook de gegevens op het gebied van de Identificatie en Registratie (rund, schaap, geit en varken) door te sturen naar de aanwezige databank voor Dieren? Zodat transport en diergegevens vanuit de bron rechtstreeks verzonden worden naar de betreffende databank om zodoende de kwaliteit van de meldgegevens te verhogen.

8. Ziet u ook bezwaren voor het verzamelen van bovenstaande gegevens?

9. Welke besparingen zou het online vastleggen van gegevens met zich meebrengen voor de handelingen van de chauffeur per transport?

10. Brengt het online vastleggen van de vermelde set gegevens extra handelingen en kosten voor de chauffeur met zich mee per transport? Waar denkt u dan aan?

11. Beschikt uw organisatie over een centrale administratie waarin de transport gegevens worden opgenomen?

    ☐ Ja
    ☐ Nee

12. Kunt u een korte beschrijving geven over hoe gegevens omtrent het transport op dit moment binnen uw organisatie worden geadministreerd?

13. Welke besparingen zou het voorgestelde systeem met zich meebrengen op administratief gebied binnen uw organisatie (kantoor, centrale administratie)?

14. Welke extra handelingen en kosten zou het voorgestelde systeem met zich meebrengen op administratief gebied binnen uw organisatie (kantoor, centrale administratie)?

15. Ziet u voordelen van het voorgestelde systeem voor andere partijen?

- Boeren
- Slachterijen
- Andere afnemers
- NVWA
- Andere partijen

TOT SLOT

16. Welke voorwaarden zou u willen stellen aan het uitrollen van een dergelijk systeem?

17. Wat is uw mening over een transportdatabase zoals voorgesteld?

18. Zou u bereid zijn om mee te werken aan een proef waarbij gegevens online digitaal geregistreerd worden?

- ☐ JA .....
- ☐ JA, mits: .....
- ☐ NEE, want: .....

19. Heeft u, los van de centrale database, nog ideeën waar verbeteringen in het veetransport mogelijk zijn op het gebied van arbeid, dierenwelzijn of efficiëntie?

20. Welke verbeteringen heeft uzelf al doorgevoerd?

21. Zo nee, wat belemmert u om dit wel te doen?

Hartelijk dank voor uw medewerking!

Het LEI ontwikkelt voor overheden en bedrijfsleven economische kennis op het gebied van voedsel, landbouw en groene ruimte. Met onafhankelijk onderzoek biedt het zijn afnemers houvast voor maatschappelijk en strategisch verantwoorde beleidskeuzes.

Het LEI is een onderdeel van Wageningen UR (University & Research centre). Daarbinnen vormt het samen met het Departement Maatschappijwetenschappen van Wageningen University en het Wageningen UR Centre for Development Innovation de Social Sciences Group.

Meer informatie: www.lei.wur.nl

LEI-rapport 2012-030