

Verlag van het symposium Animal Welfare Check Points

Symposium Animal Welfare Check Points – Onderweg naar beter welzijn

Datum: 27-11-2013

Locatie: Edelhertweg 15 te Lelystad (Wageningen UR Livestock Research)

De steekproef

Voor het toetsten van het protocol in de praktijk is bewust gekozen voor een steekproef met veel variatie; mede daardoor kan de gekozen steekproef dus als niet representatief voor de praktijk en de respectievelijke diercategorieën beschouwd worden. Bij de presentatie van de verzamelde data werd met name gefocust op diergedrag. Achtereenvolgens werden de data van de praktijkproef van de diersoorten vleesvarkens, vleeskuikens, schapen/geiten, melkkoeien en vleeskalveren gepresenteerd.

Uit de beperkte steekproef kwam naar voren dat het gedrag van beren in de wachtruimten op de slachterij op een aantal punten leek te verschillen van dat van borgen en gelten. De indruk bestond dat beren actiever waren dan borgen/gelten (meer staan en minder liggen), en dat beren meer negatief sociaal gedrag (bijten) vertoonden. Op twee slachtlocaties werd gekeken naar het verschil in gedrag tijdens het opdrijven naar de verdover. Bij dieren die opgedreven werden naar een elektrische verdover (waarbij ze achter elkaar moesten lopen) leek meer onrust voor te komen in termen van meer willen omkeren of omhoog geduwd worden in vergelijking met opdrijven richting een gas verdover (waar dieren in groepjes naartoe liepen).

Ook bij vleeskuikens was het hele proces van vangen tot en met verdoven in kaart gebracht. Als eerste aandachtspunt werd de variatie in het hanteren tijdens vangen genoemd, met name de manier waarop dieren in de lades werden geladen (wel of niet vroeg worden losgelaten, en dus in de lades vallen). Een tweede opvallende waarneming was dat op sommige slachtlocaties dieren in de containers meer aan het hijgen waren dan op andere locaties. Mogelijk speelde klimaatbeheersing en plaatsing van de containers ten opzichte van ventilatoren in de wachtruimte een rol. Tot slot zagen de onderzoekers een grote variatie in tijdsduur tussen het vangen van de dieren op het bedrijf en tot het einde van het lossen van de laatste container. Hier speelden mogelijk wachttijden na transport, bij aankomst op de slachterij, een rol.

Bij de praktijkproef bij de schapen en geiten viel opdat dieren op de wagen vaak gemengd werden. Geiten en schapen, verschillende rassen en groottes en beide seksen. Mogelijk risico van het mengen van dieren is, dat daardoor sociaal negatief gedrag kan ontstaan wat kan leiden tot verwondingen, angst en stress. Daarnaast viel op dat tijdens het laden en lossen dieren uitglijden, omkeren en niet verder willen lopen.

Bij de runderen is voor het opladen gekeken naar het opladen van melkkoeien. Daar werd een grote variatie gezien in met name het wel of niet uitglijden van de dieren van de stal tot aan de klep en op de klep zelf. Ook op het slachthuis, waar is gekeken naar het gedrag van vleeskalveren, is veel variatie gezien in uitglijden en vallen bij het opdrijven richting de verdover. Mogelijk zijn bij deze diercategorie verbeterpunten te vinden in de omgeving, zoals de vloer en/of het design van de routing naar de verdover.

Samengevat is over de diersoorten heen veel variatie in diergedrag waargenomen. Bijvoorbeeld bij het uitglijden en vallen bij risicovolle momenten (Check Points) als het laden, lossen en opdrijven naar de verdover. Bij pluimvee was er daarnaast ook veel variatie in de manier van vangen bij het laden, en hijgen in de containers in de wachtruimte van de slachterij zichtbaar.

Met dit onderzoek zijn instrumenten ontwikkeld die voldoende gevoelig zijn om in de praktijk verschillen tussen groepen dieren waar te nemen. Met deze kleine dataset is een eerste indruk verkregen van de spreiding in dierkenmerken (diergedrag) die in de praktijk te verwachten is en van mogelijke factoren die deze spreiding zouden kunnen verklaren. Dit zonder daarbij een oorzakelijk verband aan te tonen, daarvoor is grootschalig onderzoek noodzakelijk.

Een kijkje achter de schermen van...

Dhr. Gerbert Oosterlaken is varkenshouder en heeft een zogenoemde zichtstal, waar de burger kan komen kijken. Hij vindt het belangrijk begrip te kweken door uit te leggen wat je doet en waarom. Dit moet ook voor wat betreft transport. Rust en waardig met dieren omgaan bij transport vermindert de stress. Voor dierenwelzijn is strooisel, de beladingsgraad en hoeveelheid ruimte van belang. Hoe beter de omstandigheden, hoe minder stress er is, en hoe gezonder en beter uitgerust de dieren van het transport komen. Uiteindelijk is dat ook van belang voor de kostprijs.

De toekomst van transport begint bij het scheiden van diercategorieën. Slachtdieren zouden vervoerd moeten worden in gesloten en geventileerde vrachtwagens. Gebruiksdieren zouden vervoerd moeten worden met gesloten, geklimatiseerde vrachtwagens met "extra" reiniging en ontsmetting na het lossen. De vrachtauto's moet brandschoon zijn. Fokdieren zouden uitsluitend vervoerd moeten worden door een bedrijfseigen vervoermiddel.

Dhr. Arian Oostvogels laat zien hoe het vangen en laden van pluimvee op zijn bedrijf wordt uitgevoerd. Al meer dan 10 jaar maakt hij gebruik van machinaal vangen. Hij legt het automatisch vangstelsel uit aan de hand van een demo-filmpje. De aanwezigen zijn onder de indruk. Slechts twee mensen hadden dit systeem eerder in werking gezien. Er is rust in de koppel bij het laden.

Dhr. Oostvogels geeft vier redenen om te kiezen voor automatisch laden boven handmatig laden. Ten eerste vanwege arbeidsomstandigheden. Ten tweede vanwege dierenwelzijn. Ten derde vanwege de hygiëne. Tenslotte vanwege de logistiek. Geen te zware vrachtwagens meer. De snelheid van laden is constant. Er is flexibiliteit rondom laden. Verbeterpunten voor de toekomst zijn containers die nog diervriendelijker geladen kunnen worden en contact houden met de slachterij via een soort Track-and-Trace systeem. Wat is er onderweg, wat komt er nog aan? En hij wijst op het belang van een goed draagvlak bij de consument. "Zorg dat je laat weten wat je doet, houd open dagen" aldus Dhr. Oostvogels.

Dhr. Lex Verhoog is schapenexporteur. Meerwaarde van zijn erkende verzamelcentrum (EVP) is het aanleveren van uniforme koppels, het schoon en op het juiste tijdstip aanleveren en het levend sorteren naar wensen van de klanten. Bijvoorbeeld op leeftijd of gewicht. Grotere aantallen kunnen leveren voor de export is ook een meerwaarde, evenals het feit dat zij goed op de hoogte zijn van de juiste regelgeving.

De EVP heeft alle benodigde voorzieningen: een laad- en losplaats, droogvoer ruiven, krachtvoerbakken, waterbakken, weegstelsel en sorteerpaden.

Verhoog stelt dat de schapen zoveel mogelijk gescheiden worden. Oude en jonge dieren apart en mannelijke en vrouwelijke dieren apart. Er wordt rekening gehouden met kuddegedrag, dus nooit wordt één schaap gescheiden van de rest. Verder kan hij melden dat het gedrag van één koppel schapen heel verschillend kan zijn van een ander koppel schapen. De herkomst van ieder schaap is traceerbaar tot aan de slachtlijn.

Vervoersdocumenten tijdens transport worden uiteraard gebruikt. Een struikelblok dat dhr. Verhoog in Nederland tegenkomt zijn onder andere de hoge kosten van NVWA wat niet gunstig is voor de concurrentiepositie. Verder moet er veel tijd besteed worden aan papierwerk en controles daarvan.

Dhr. John Borgmeier is veterinaire in het agroveld en heeft een eigen consultancybedrijf. In zijn presentatie schetst hij een historisch perspectief van het transport van runderen. Wat is er veranderd en was dat goed voor dierenwelzijn? De stand van zaken anno 2013 is dat vervoer van ziek en wrak vee sterk gereduceerd is. Dubbeldekkers zijn uit de gratie. Er zijn (entree) controles in de slachterijen. Opleiding van mensen is van belang. Het belangrijkste is dat mensen met elkaar praten en overleggen. Hoe kan je verder verbeteren? De betrokkenheid van overheid, beleid en uitvoering moet dynamischer. Primaire bedrijven treffen geen voorzieningen voor gelijkvloers laden, terwijl ze zien dat koeien uitglijden bij het op de wagen gaan. En voorverzamen op goed ingerichte hygiënische verzamelplaatsen zou ook een verbeterpunt zijn. De duurzaamheid van de koe kan verbeteren, waardoor ze meer lactaties in productie blijft. Verder stelt hij voor dat er een herstel van het 'middenveld' komen. Instanties zoals Landbouwschap en Productschappen behoren tot dat middenveld. Na het verdwijnen hiervan staat het bedrijfsleven rechtstreeks tegenover de overheid. Ze hebben hun kracht daarmee verloren. Dhr. Borgmeier hoopt dat we lering trekken uit het verleden, het goede van het oude pakken en dat combineren met de veiligheid van het heden.

De visie van de overheid

Dhr. Eric van der Sommen deelt namens het ministerie van Economische Zaken de visie vanuit het overheidsbeleid. Veranderingen worden teweeg gebracht door enerzijds wetgeving en anderzijds bewustwording bij zowel consument als overheid. De consument wil graag een fijn stuk vlees zonder schuldgevoel. De producent en overheid hebben hierin een rol. De overheid stelt voor dierenwelzijn minimumeisen in de vorm van wetten en regelgeving. De keten moet echter ook stappen zetten. Daar waar keurmerken vaak als onderdeel van diverse ketens zijn georganiseerd kan dierenwelzijn in het kader van transport ook ruimte geven voor een totale ketengerichte benadering. De veehouder is verantwoordelijke voor de zorg voor zijn dieren. Dit houdt niet op bij zijn bedrijf, maar gaat verder bij de transporteur. Het is belangrijk om inzicht te krijgen in de sterke en zwakke punten van het hele systeem. Daarna kan nagegaan worden waar verbetering is aan te brengen. Kortom, het gaat om het verbeteren van dierenwelzijn. De overheid heeft daar een rol in en geeft kaders via wetten en regelgeving. De 'plus' moet door de producenten zelf worden ingevuld. Dat betekent door de hele keten, want met alleen één schakel gaat het niet lukken. De eerste stap is weten waarop je het systeem in de verschillende fasen kan beoordelen. De tweede stap is het identificeren van kritische punten. De derde stap, tot slot, is beginnen te verbeteren daar waar voor dierenwelzijn het meeste winst is te behalen.

Slotdiscussie

De dag wordt afgesloten met een discussie aan de hand van stellingen. Op de stelling "De verantwoordelijkheid van de veehouder voor zijn slachtdieren houdt op bij de erfgrans" reageerde ongeveer 80% van de aanwezigen met "oneens". Vanuit de dierhouders komt de reactie dat de meerderheid van hun collega's het waarschijnlijk wel "eens" zou zijn met de stelling. Natuurlijk ben je betrokken bij je dier, ook na afvoer, maar de verantwoordelijkheid om goed met je dier om te gaan verschuift dan mee naar de transporteur. Het is wel jouw verantwoordelijkheid om aan de bel te trekken en actie te ondernemen als je merkt dat deze het niet zo nauw neemt met de regels of dierwelzijn. Dan doe je daar geen zaken meer mee! Maar de chauffeur wordt ook afgerekend op beschadigingen aan het vee tijdens transport. Daar kun je de ondernemer niet op afrekenen. Elke schakel heeft zijn eigen verantwoordelijkheid en zal zijn best doen om de kwaliteit van het product zo goed mogelijk te bewaken. Conclusie: er is een formele en een morele verantwoordelijkheid.

Op de stelling "Objectieve controle van dierparameters zal het welzijn van slachtdieren verbeteren" reageerde meer dan 90% instemmend. Vanuit de slachterijen werd gesteld dat

er behoefte is aan welzijnsparameters voor boer en auditor, een meting die je bijvoorbeeld maandelijks kan uitvoeren. Als zaken niet in orde zijn, moet bij zo'n meting het stoplicht op 'rood' springen. De slachterij geeft aan dat ze dit graag als resultaat van het project zien. Vanuit het onderzoek wordt aangegeven dat de tool nu is ontwikkeld, maar dat middels ketenbenadering verder moet worden nagegaan bij welke waarde het stoplicht moet verspringen van groen naar rood. Dit is een proces dat we graag samen met de partijen in de sector volgend jaar willen oppakken.

Op de stelling "Voor dieren is uitglijden bij laden of lossen geen relevant welzijns criterium" reageerde meer dan 90% van het publiek ontkennend. Bij verschillende diersoorten kwam het voor op de primaire bedrijven, maar ook op het slachthuis, dus het is goed dat er aandacht voor is. De NVWA hecht veel waarde aan dit criterium vanuit dierenwelzijns perspectief. In Amerikaans onderzoek wordt een incidentie van minder dan 1 op 100 genoemd als een acceptabele streefwaarde. Dit lijkt de NVWA een goede norm. Een hogere incidentie krijg je als er te gehaast wordt geladen of gelost. Een oplossingsrichting bij runderen kan zijn om gelijkvloers te laden en lossen. Een risicofactor kan ongeschoold personeel zijn. Dat werkt incidenten in de hand.

Tot slot de stelling "Permanent cameratoezicht in de slachterijen zal bijdragen het welzijn van slachtdieren te verbeteren". Bijna 60% was het hiermee eens. Door camera's op te hangen of door te observeren gaan mensen zich beter gedragen. Dat resulteert in een betere dierbehandeling. De NVWA geeft aan dat dan wel iedereen moet weten hoe het moet. Men moet de regels kennen. Dat is nu lang niet altijd het geval. Mensen moeten dus opgeleid worden. En de beelden moeten geanalyseerd worden. Vanuit één van de slachterijen wordt afwijzend gereageerd op cameratoezicht. Men vindt dat daarmee een ongewenst signaal naar de medewerkers wordt afgegeven. Je meet ook geen dierenwelzijn. Je wilt relevante info als je cameratoezicht toepast, anders krijg je geen verbetering. Je moet iets doen met de informatie die er uit komt.

Hoe gaan we verder?

De "Take Home Message" van dit symposium luidt als volgt:

Met dit onderzoek hebben we een waarnemingstool ontwikkeld die in de toekomst in de praktijk gebruikt kan worden. De praktijkproef heeft ons inzicht gegeven in mogelijke risicofactoren en verbeterpunten voor het welzijn van dieren tijdens transport, van primair bedrijf tot in het slachthuis.

De toepassing van een waarnemingstool in de praktijk stelt bedrijven, transporteurs, slachterijen, beleid en toezichthouders in staat om zichtbaar te maken of het dierenwelzijn goed gewaarborgd wordt, en om de effectiviteit van maatregelen in de gehele keten te monitoren.

In 2014 willen we graag samen met keten- en keurmerkpartijen verder werken aan een implementatie van het gebruik van deze protocollen. We hopen, dat onderweg naar beter dierenwelzijn bij slachtdieren veel stoplichten op groen zullen staan.