

# Europa aan zet bij structurele verandering van diertransport

Problemen met diertransporten structureel oplossen lukt alleen met goede controles en effectieve sancties. En daarvoor is overeenstemming nodig op EU-niveau. Dit vergt een lange adem.

Alles lijkt in orde met de diertransporten. Minister Gerda Verburg meldde in oktober in een rapportage aan de Tweede Kamer dat ze de controles op diertransporten heeft verdubbeld. De “vliegende brigades” hebben tot 1 oktober 2008 1800 controles uitgevoerd, waarvan ruim 78 procent aan de wettelijke voorschriften voldeed. Maar de minister wil niet vertellen waarop de brigades controleren en wat voor misstanden ze vinden. Het toont de gevoeligheid van het “dossier diertransport”. Niet alleen de minister maakt zich er druk om. Op Europees niveau wordt al jarenlang gepraat over mogelijkheden om het welzijn tijdens de transporten te verbeteren. De transportsector doet pogingen, onder andere met een eigen kwaliteitssysteem. En maatschappelijke organisaties, zoals de Dierenbescherming, proberen de politiek in beweging te krijgen door met regelmaat misstanden aan te tonen. Controleren en handhaven van de huidige en de voorgestelde regels, verbeteren het welzijn met sprongen, zeggen deskundigen. Dat vergt niet alleen technisch goede oplossingen, maar ook de politieke wil om in EU-verband stappen te zetten. Vooral dat laatste blijkt weerbarstig.

## >> Diertransport al eeuwenlang

Transport van dieren gebeurt al eeuwen. Al in 1600 gingen jaarlijks zo'n 250.000 tot 300.000 koeien op transport vanuit Denemarken naar Nederland. Transport hield in in: lopen, twee maanden lang. Daarna mochten ze twee maanden aansterken voordat ze werden geslacht.

Nu gaat het echter om vele miljoenen dieren, naar en van alle landen in Europa. Kort geleden is uitgezocht hoeveel precies. Jaarlijks gaan 5,5 miljoen varkens van Nederland op transport naar Duitsland (zie illustratie). De stromen laten zien dat er vanuit Denemarken en Nederland varkens naar Duitsland gaan en ook varkens vanuit Duitsland naar Oostenrijk. En dat vanuit Nederland naar Duitsland evenveel kippen gaan als andersom.

## >> Slachten vóór transport

Waarom moeten dieren eigenlijk op transport? Het spaart een hoop dierenleed als ze naar het dichtstbijzijnde slachthuis gaan en vervolgens als vlees heel Europa doortrekken. Maar zo simpel is dat

niet, legt Bert Lambooi uit, onderzoeker bij Wageningen UR. Bij transport van karkassen of vlees bestaat een risico op omkatten onderweg; vlees dat bijvoorbeeld bestemd is als veevoer, wordt voorzien van labels voor menselijke consumptie. En dat gebeurt daadwerkelijk, verzekert de onderzoeker. Ook heeft de consument een voorkeur voor “vers” vlees.

Daar komt nog bij dat slachterijen steeds verder specialiseren. Om kosten te besparen willen ze bijvoorbeeld alleen schapen slachten of alleen runderen. Dat betekent dat de transportafstanden groter worden. En ze willen het hele jaar alle slachthaken bezet hebben en zullen er alles aan doen om voldoende aanvoer te houden.

## >> Vijf procent cowboys

Het systeem omgooien lijkt weinig kans van slagen te hebben. Binnen het systeem is nog heel wat te bereiken, stelt Peter Vingerling, jarenlang als deskundige betrokken bij diertransporten voor het ministerie en de Dierenbescherming, zowel nationaal als internationaal. Inmiddels is hij zelfstandig adviseur op dit terrein. ‘Als de huidige regels worden nageleefd, dan is in ieder geval voldaan aan minimale welzijnseisen.’ Het merendeel van de transporten voldoet volgens hem aan de regels. Maar een klein deel – vijf tot tien procent – van de transporteurs lapt alle regels aan zijn laars. Zij rijden door zonder de dieren te laten rusten of ze water of voer te geven, gaan zelfs naar bestemmingen die helemaal niet zijn toegestaan. Niet alleen dierenbeschermers en overheden zien dit wangedrag met lede ogen aan, ook goedwillende transporteurs. Zij houden zich namelijk wel aan de rusttijden, laden de wagens minder vol en geven de dieren onderweg eten en drinken. Dit drijft hun kostprijs omhoog, terwijl de prijs in de markt bepaald wordt door degenen die het niet zo nauw nemen met de regels.

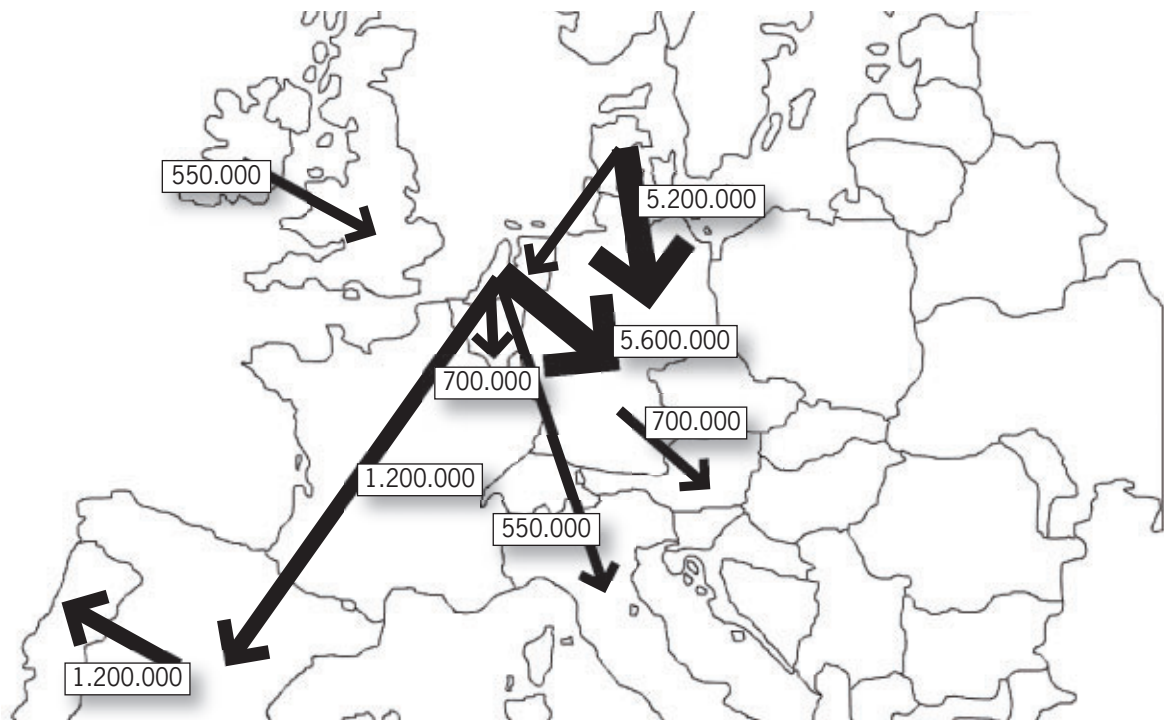
Willy Baltussen, vanuit Wageningen UR betrokken bij het transportdossier, is het eens met deze analyse: ‘Je moet de cowboys onder de transporteurs geen vrij spel geven.’ Controle en handhaving moeten daarom de hoogste prioriteit krijgen, vindt ook hij. Zowel overheid als transportsector hebben hier een rol. De transporteurs kunnen met een eigen kwaliteitssysteem een bodem in de markt leggen. Dat vereist dat de overheid controleert en overtredingen

streng beboet. Een waterdichte controle en handhaving is goed mogelijk, aldus Vingerling. Nu al. Met GPS is precies te controleren waar de wagens heen gaan en hoe lang ze onderweg zijn. Maar als controle al plaatsvindt, volgt vrijwel nooit een sanctie. Of de transporteur omzeilt bijvoorbeeld het intrekken van de transportvergunning van zijn bedrijf door een nieuw bedrijf te starten.

### >> Politiek aan zet

Politieke overeenstemming ontbreekt over hoe het welzijn van dieren tijdens transport te verbeteren is. Zo liggen er sinds 2002 er voorstellen op tafel om beter tegemoet te komen aan de eisen van het dier, zoals meer ruimte per dier, minder lang rijden en langer onderweg stoppen. Hierover zijn nog geen besluiten gevallen. 'De belangen van individuele landen botsten', verklaart Baltussen de impasse. 'Als er strenge basiseisen komen en de regels echt gehandhaafd worden dan gaan de transportkosten omhoog.

De effecten daarvan zie je tussen lidstaten.' Als de lidstaten de strenge eisen gaan handhaven is het namelijk niet meer rendabel de dieren over grote afstanden te transporteren. Het gevolg is dat de dieren geslacht worden waar ze geproduceerd worden. In zekere zin veroorzaakt dit dan toch een verandering van het hele systeem rondom diertransporten. Tegen de huidige trend in gaan slachterijen weer meer diversificeren of er komen slachterijen bij. Dit gaat ten koste van de landen waar nu veel wordt geslacht – Italië en Duitsland voor varkens en runderen, Frankrijk voor schapen. 'Dat betekent dus politiek manoeuvreren', legt Baltussen uit. 'Het zijn hele langzame processen met stapje voor stapje beleid. Maar uiteindelijk zal het lukken. Denk maar eens aan de mestproblematiek. In 25 jaar tijd is de emissie met de helft teruggebracht terwijl de landbouw nog steeds levensvatbaar is. Iets dergelijks kunnen we in dit dossier ook voor elkaar krijgen.'



Transportbewegingen van varkens in de EU