



Minder en beter kalvertransport

Terugdringen risico's welzijn en gezondheid





Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren.

Colofon

Opgesteld door Bert van den Berg, April 2014

Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren
Postbus 85980
2508 CR Den Haag
Telefoon 088-8113000
www.dierenbescherming.nl



Minder en beter kalvertransport

Terugdringen risico's welzijn en gezondheid



Inhoud

1	Voorwoord	5
2	De Nederlandse vleeskalversector	6
3	Welke risico's zitten er aan kalvertransporten?	8
3.1	De kalveren gaan op veel te jonge leeftijd op transport	8
3.2	Met het mixen van kalveren worden ziektekiemen gemixt	8
3.3	Veetransporten geven stress en belasten het immuunsysteem	9
3.4	Veetransporten kunnen besmettelijke ziekten verspreiden	9
3.5	Leeftijd, mixen en transport oorzaken hoog antibioticagebruik in kalversector	10
4	Oplossingsrichtingen om de risico's van kalvertransporten te verminderen	11
4.1	Geheel of gedeeltelijk regionaliseren van de vleeskalverhouderij	11
4.1.1	De kalveren worden op het bedrijf van geboorte gemest	11
4.1.2	Opfok in de eerste drie maanden vindt plaats op het bedrijf van geboorte	11
4.1.3	Opfok in de eerste drie maanden vindt plaats in de regio van geboorte	12
4.1.4	De kalveren worden in de regio van geboorte gemest	12
4.2	Beperken van de duur van het transport van kalveren	13
4.2.1	Het transport beperken tot een straal van 8 uur	13
4.2.2	Aanvoer van drie maanden oude kalveren uit een straal van 19 uur	13
4.3	De transportleeftijd verhogen	14
4.3.1	De transportleeftijd gaat omhoog naar 4 weken	14
4.3.2	De transportleeftijd gaat omhoog naar drie maanden	14
4.4	De transportcondities verbeteren	14
4.4.1	Het klimaat aan boord verbeteren door inzet van klimaat gestuurde veewagens	14
4.4.2	De beladingsgraad van kalveren verlagen	15
4.4.3	De stahoogtes van kalveren verhogen	16
4.4.4	Door verkorten transport eten en drinken onderweg overbodig maken	16
4.5	De handling van de kalveren verbeteren	17
5	Stappenplan voor het verminderen van de nadelen en risico's van kalvertransporten	19
	Samenvatting	20



1 Voorwoord

Al vaker heeft de Dierenbescherming aan vertegenwoordigers van de vleeskalversector gevraagd waarom deze sector geen kalveren in bijvoorbeeld Polen en Ierland gaat mesten en slachten. De jonge kalfjes die nu uit deze en andere landen naar Nederland worden gehaald zijn nog zuigelingen met een fragiel immuunsysteem. Het mixen met vreemde soortgenoten en de stress van een langdurig transport naar Nederland zijn niet goed voor hun welzijn en gezondheid, met als gevolg veel longontstekingen en diarree en een hoog antibioticagebruik. Ook zijn deze lange afstandstransporten Russische roulette met dierziektes; regelmatig dreigen met deze transporten dierziektes in Nederland ingevoerd en verspreid te worden, en af en toe zijn er uitbraken.

De reactie uit de vleeskalversector is vrijwel standaard dat het opzetten van een vleeskalversector in Polen of Ierland niet gaat. In Nederland is de kennis en de infrastructuur voor het mesten en slachten van kalveren. Geheel of gedeeltelijk verplaatsen zou kapitaalvernietiging zijn en zou slecht zijn voor de BV Nederland.

Deze reactie stelt ons niet tevreden. Als Dierenbescherming vinden wij de gevolgen van de lange afstandstransporten voor dierenwelzijn en -gezondheid onaanvaardbaar en de risico's op insleep van dierziektes onverantwoord. Tussen de kalversector geheel of gedeeltelijk naar het buitenland verplaatsen en niets doen, moeten er maatregelen mogelijk zijn die het dierenwelzijn fors verbeteren en de dierziekerisico's verminderen.

Nu is het gelukkig niet zo dat de kalversector helemaal niets doet. Zo wordt de import van kalveren nauwkeurig gemonitord om herkomst en gezondheidsstatus van kalveren snel te kunnen achterhalen. Er wordt steeds vaker gereden met volledig klimaatgestuurde veewagens om de kalfjes tijdens transport niet meer bloot te stellen aan wisselende weersomstandigheden. En met melkveehouders in Nederland wordt gekeken hoe de verstrekking van biest aan pasgeboren kalfjes verbeterd kan worden.

Dit zijn allemaal flankerende maatregelen die de aanvoer van kalveren over lange afstanden ongemoeid laten. Ze zijn onvoldoende om de aantasting van het dierenwelzijn, de risico's voor de diergezondheid en het gebruik van antibiotica in de vleeskalversector drastisch te verminderen.

In dit rapport worden concrete voorstellen gedaan om niet alleen flankerende maatregelen bij de bestaande structuur te nemen, maar ook maatregelen te nemen die de structuur van de kalversector veranderen. Dat dit niet makkelijk is en micro-economisch, bijvoorbeeld bij Nederlandse veetransporteurs, kalverhouders, kalvervoerproducenten en kalverslachterijen pijn doet, is waar. Maar uiteindelijk zal de kalversector er diervriendelijker, gezonder en macro-economisch sterker uit komen. Niets doen en wachten op een volgende grote dierziekte-uitbraak in Nederland en de antibioticaresistentie laten toenemen is geen optie.

De kalversector heeft in het verleden wel vaker voor grote uitdagingen gestaan en heeft die steeds het hoofd weten te bieden. Zo is de sector van het individueel opsluiten van kalveren in krappe boxen overgestapt op groepshuisvesting. Op dit moment beproeft de sector rubber op roosters als zachte ligbedding en een welzijnsmonitor. En er is zelfs kalfsvlees met Beter Leven kenmerk van de Dierenbescherming, waarvoor de kalveren o.a. niet over lange afstanden zijn getransporteerd.

Een grote uitdaging voor de sector is ook de wijziging in het Europese landbouwbeleid. De slachtpremie voor kalveren wordt veranderd in een premie per hectare, waardoor de vleeskalverhouders hun Europese premies en daarmee hun inkomen de komende jaren drastisch zien afnemen.

Kortom, redenen te over voor de vleeskalversector om zich op zijn structuur te beraden en deze ingrijpend te wijzigen. Met dit rapport wil de Dierenbescherming hieraan een constructieve bijdrage leveren.

Frank Dales,
directeur / bestuurder Dierenbescherming

2 De Nederlandse vleeskalversector

In Nederland worden jaarlijks ongeveer 1,4 miljoen kalveren gemest en geslacht. Deze kalveren zijn afkomstig uit de melkveehouderij. Om melk te blijven geven, moet een koe jaarlijks een kalf krijgen. Ongeveer de helft van deze kalveren zijn stiertjes die niet interessant zijn voor de melkveehouderij. Maar ook van de vaarsjes die in de melkveehouderij worden geboren, is maar 20 à 25% nodig voor vervanging van de melkkoeien. Dit 'overschot' aan kalfjes in de melkveehouderij wordt voor de kalfsvleesproductie ingezet.

Naast de in Nederland geboren kalveren worden ook uit andere Europese landen nuchtere kalveren (zogenaamde Nuka's) aangevoerd om in Nederland vet te mesten. In totaal zijn zo'n 40% van de in de Nederlandse kalvermestkerij gehouden kalveren afkomstig uit Nederland en de overige 60% uit andere Europese landen, met name Duitsland, België, de Baltische staten, Polen en Ierland. De laatste jaren neemt de import van kalveren over steeds grotere afstanden toe, mede door de uitbreiding van de Europese Unie.

Er waren in 2012 1.990 vleeskalverhouderijbedrijven in Nederland met 329.560 plaatsen voor rosé vleeskalveren en 578.810 plaatsen voor blankvleeskalveren. De rosé kalveren worden op een leeftijd van 7 tot 12 maanden geslacht, de blankvleeskalveren op een leeftijd van 6 maanden.

In Nederland wordt veel kalfsvlees geproduceerd, in 2012 was dit 219.200 ton (bron: PVE (Productschap voor Vee, Vlees en Eieren)) geproduceerd. Toch wordt in Nederland zelf maar heel weinig kalfsvlees geconsumeerd, in 2012 was dit 24.700 ton, dat is 1,5 kg per hoofd van de bevolking. (Bron: PVE). Het overgrote deel van het kalfsvlees (in 2012 200.500 ton) wordt geëxporteerd. De export ging in 2012 voor ca. 36% naar Italië, 17% naar Frankrijk en 29% naar Duitsland.

Een bijzonderheid aan de Nederlandse vleeskalversector is dat deze voor meer dan 90% in handen is van enkele integraties, dat zijn bedrijven die kalveren onder contract door vleeskalverhouders laten mesten met door hen geleverd voer en onder hen verlangde condities en begeleiding. De grootste kalfsvleesintegratie is de VanDrie Group. Deze is wereldmarktleider en heeft in Nederland een marktaandeel van ca. 75% en in Europa van ca. 25%. VanDrie is behalve in Nederland ook actief in België, Frankrijk, Italië en Duitsland. Denkavit is een integratie met een marktaandeel van ca. 10% en is behalve in Nederland ook actief in Duitsland, Frankrijk en Italië. De Pali Groep met eveneens een marktaandeel van ca. 10% is alleen actief in Nederland.

Tabel 1. Invoer nuchtere kalveren in Nederland (bron: PVE, Identificatie en Registratie (I&R) gegevens)

	2009	2010	2011	2012	2013
België/ Lux.	97.331	106.952	121.891	103.738	116.697
Duitsland	379.779	399.059	421.778	435.407	444.960
Denemarken	2.188	16.071	24.145	30.799	41.223
Ierland	69.456	66.663	39.971	16.146	35.463
Estland	17.715	24.283	24.257	23.776	21.610
Letland	19.660	2.882	29.218	36.065	35.008
Litouwen	73.691	63.557	46.831	45.015	47.648
Polen	133.845	140.673	131.650	115.327	77.722
Tsjechië	16.427	20.430	29.804	30.864	21.812
Slowakije	8.092	11.157	13.986	12.714	3.866
Roemenië	7.023	10.585	5.492	2.017	341
Totaal	831.595	868.872	897.209	865.476	858.554



Uit deze tabel blijkt dat het grootste deel van de geïmporteerde kalveren komt uit de buurlanden Duitsland (in 2013 52%) en België en Luxemburg (in 2013 14%), samen goed voor 66%. Daarnaast komen er ook veel kalveren van verder weggelegen landen: de drie Baltische staten (in 2013 12%), Polen (in 2013 9%), Denemarken (in 2013 5%) en Ierland (in 2013 4%).

3 Welke risico's zitten er aan kalvertransporten?

De belangrijkste risico's aan het transport van kalveren zijn de volgende:

1. De kalveren gaan op veel te jonge leeftijd op transport;
2. Met het mixen van kalveren worden ziektekiemen gemixt;
3. Veetransporten geven stress en belasten het immuunsysteem;
4. Veetransporten kunnen besmettelijke ziekten verspreiden;
5. Leeftijd, mixen en transport zijn oorzaken van hoog antibioticagebruik in de kalversector.

3.1 De kalveren gaan op veel te jonge leeftijd op transport

Als zoogdier hoort een kalf bij zijn moeder te zogen. In de natuur blijft een kalf wel 6 tot 8 maanden bij z'n moeder drinken, maar een kalf moet toch in elk geval de eerste 3 maanden melk krijgen en geleidelijk overgaan op ruwvoer. In de melkveehouderij wordt het kalf al direct na de geboorte bij de koe weggehaald.

Volgens de EU regels voor veetransport¹ mogen pasgeboren zoogdieren niet vervoerd worden wanneer de navel nog niet volledig geheeld is, en meer specifiek is bepaald dat kalveren van minder dan 10 dagen niet vervoerd mogen worden, tenzij ze vervoerd worden over minder dan 100 kilometer². Voor lange afstandstransporten, dat zijn transporten langer dan 8 uur, moeten de kalveren meer dan 14 dagen oud zijn³. In Nederland is privaat in de vleeskalversector afgesproken dat kalveren pas vervoerd mogen worden vanaf een leeftijd van 14 dagen, dus ook bij transporten korter dan 100 kilometer.

De kalveren zijn ook op een leeftijd van 14 dagen echter nog steeds jonge zuigelingen waarvan het immuunsysteem nog niet volledig is opgebouwd. Pas op een leeftijd van een maand is de navel helemaal geheeld⁴ en is het immuunsysteem redelijk opgebouwd. En met zo'n 3 maanden kunnen kalveren gespeend worden (dat is volledig van de melk af gaan en op ruwvoer overstappen).

3.2 Met het mixen van kalveren worden ziektekiemen gemixt

De kalveren worden in binnen- en buitenland op een leeftijd van 14 dagen bij de melkveebedrijven waar ze geboren zijn, opgehaald en verzameld op veemarkten en andere verzamelplaatsen voor transport naar de kalvermesterijbedrijven in Nederland.

Bij het ophalen van de melkveebedrijven worden de kalveren in de veewagen al met andere kalveren afkomstig van andere melkveebedrijven gemixt. Vervolgens komen ze op veemarkten en andere verzamelplaatsen waar ze met nog meer soortgenoten in contact komen en gemixt worden.

De kalveren hebben op een leeftijd van 14 dagen een nog niet uitontwikkeld immuunsysteem. Elk kalf neemt zijn eigen ziektegeschiedenis mee, alsmede de specifieke ziektekiemen van het melkveebedrijf van geboorte.

¹ Verordening (EG) Nr. 1/2005 van de Raad van 22 december 2004 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten. Van kracht geworden per 5-1-2007.

² Verordening (EG) NR. 1/2005. Bijlage I Technische voorschriften, Hoofdstuk I Geschiktheid voor vervoer, artt. 2. d) en e).

³ Verordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage I Technische voorschriften, Hoofdstuk VI Aanvullende bepalingen voor lange transporten, art. 1.9.

⁴ Praktijkonderzoek Veehouderij – RSP, december 2001



Door het mixen van de kalveren komen de dieren met nieuwe ziektekiemen in aanraking, wat hun immuunsysteem belast. Daar komen dan nog eens de transportstress en de stress van de veemarkt overheen. Dit alles kan tot gezondheidsproblemen leiden.

3.3 Veetransporten geven stress en belasten het immuunsysteem

Veetransport betekent op zijn minst heel veel stress en naarmate het transport langer duurt uitputting. Maar er is ook kans op uitglijden, vallen, verwonding, ziekte en in extreme gevallen zelfs sterfte.

Stressfactoren zijn o.a.:

- | | |
|--|--|
| a. Handling door mensen, | g. het lange tijd onthouden van water en voer, |
| b. blootstelling aan een nieuwe omgeving, | h. blootstelling aan extreme temperaturen en vochtigheidsgraden, |
| c. het mixen met onbekende dieren, | i. slecht rijgedrag van de chauffeur, |
| d. onvoldoende ruimte per dier, | j. naarmate het transport langer duurt, wordt het steeds zwaarder. |
| e. glibberige vloeren, | |
| f. blootstelling aan lawaai en trillingen, | |

Het feit dat hele jonge kalveren tijdens een transport al vrij snel gaan liggen en zelfs slapen, wil niet zeggen dat stressfactoren dan niet meer op ze inspelen. Zo blijven stressfactoren als onvoldoende ruimte, blootstelling aan lawaai en trillingen, lange tijd onthouden van water en voer, blootstelling aan extreme en wisselende klimaatomstandigheden en slecht rijgedrag van de chauffeur, ook als een dier slaapt, negatieve invloed uitoefenen.

3.4 Veetransporten kunnen besmettelijke ziekten verspreiden

Het transporteren van vee behoort tot de grootste risicofactoren voor het verspreiden van besmettelijke dierziekten. Kalveren kunnen ziektes onder de leden hebben en verspreiden zoals mond-en-klauwzeer. Maar de veewagen kan ook niet-runderziekten zoals varkenspest meenemen.

Zo is mond en klauwzeer in 2001 in Nederland gekomen doordat kalveren uit Ierland op een rustplaats in Bretagne door Britse schapen hiermee besmet zijn. Recent in maart 2013 waren er uitbraken van BVD type 2 (Bovine Virus Diarree) als gevolg van import van kalveren uit Duitsland. De Nederlandse vleeskalversector importeert sinds 2008 geen kalveren meer uit Groot-Brittannië omdat Runder TBC daar niet onder controle is, maar ook kalveren uit Ierland, die nog wel naar Nederland gehaald worden, kunnen deze ziekte hebben. Op dit moment gelden er strenge regels voor import van kalveren uit Litouwen en Polen, omdat in de oostelijke grensstreken van die landen Afrikaanse varkenspest onder wilde zwijnen is gevonden.

De kalversector probeert het risico op import van dierziekten uit het buitenland via het private kwaliteitsborgingssysteem van de Stichting Kwaliteitsgarantie Vleeskalversector (SKV) te verminderen en te beheersen.

- Zo moet import van kalveren van tevoren bij een database van de SKV aangemeld worden.
- De kalveren moeten in het buitenland op een door de SKV erkende verzamelplaats geladen worden.
- De kalveren moeten vanuit het buitenland rechtstreeks naar de kalvermestery, ze mogen niet meer langs een veemarkt of andere verzamelplaats.
- Elke veewagen met kalveren uit het buitenland mag de dieren op maximaal twee kalverbedrijven afleveren. En als de veewagen een aanhanger heeft, mogen de dieren op de aanhanger ook op



maximaal twee kalverbedrijven afgeleverd worden. Een combinatie van veewagen met aanhanger mag dus bij 4 kalverbedrijven dieren afleveren.

Ondanks deze maatregelen blijft kalverimport riskant, om niet te zeggen Russische roulette met dierziekten.

3.5 Leeftijd, mixen en transport oorzaken hoog antibioticagebruik in kalversector

Sinds 2007 wordt veel werk gemaakt van het terugdringen van antibioticagebruik in de veehouderij. Dit omdat er steeds meer bacteriën worden gevonden die resistent zijn tegen antibiotica en dit niet alleen voor de diergezondheid een gevaar vormt, maar ook voor de volksgezondheid. Het antibioticagebruik loopt vanaf 2007 dan ook gestaag terug. In 2012 was het gebruik ten opzichte van 2009 gehalveerd.

De vleeskalversector behoort, samen met de vleeskuikensector, tot 'de grootgebruikers' van antibiotica. Ook in de vleeskalversector is het gebruik gehalveerd, maar de helft van veel is nog steeds veel. De vleeskalversector is dan ook wat betreft antibioticagebruik een zorgenkind. Wil je het antibioticagebruik in deze sector in absolute zin decimeren dan zullen er in deze sector structurele veranderingen moeten plaatsvinden.

Het direct na de geboorte bij de koe weg halen, de veel te jonge leeftijd (10 a 14 dagen oud) waarop kalveren getransporteerd en met soortgenoten gemixt worden en de stress van lange afstandstransporten onder klimatologisch dikwijls primitieve omstandigheden zijn een belangrijke oorzaak voor het hoge antibioticagebruik in de vleeskalversector. Wil je dat echt aanpakken dan zullen de transportleeftijd omhoog en de transportafstanden omlaag moeten en zullen de omstandigheden tijdens de resterende transporten verbeterd moeten worden.

4 Oplossingsrichtingen om de risico's van kalvertransporten te verminderen

Hiervoor zijn vijf risico's van kalvertransporten benoemd, te weten:

1. De kalveren gaan op veel te jonge leeftijd op transport;
2. Met het mixen van kalveren worden ziektekiemen gemixt;
3. Veetransporten geven stress en belasten het immuunsysteem;
4. Veetransporten kunnen besmettelijke ziekten verspreiden;
5. Leeftijd, mixen en transport zijn oorzaken van hoog antibioticagebruik in de kalversector.

De belangrijkste oplossingsrichtingen om deze risico's uit te sluiten dan wel te verminderen zijn:

1. Geheel of gedeeltelijk regionaliseren van de vleeskalverhouderij;
2. Beperken van de duur van het transport van kalveren;
3. Verhogen van de leeftijd waarop de kalveren mogen worden vervoerd.
4. De transportcondities verbeteren.

4.1 Geheel of gedeeltelijk regionaliseren van de vleeskalverhouderij

4.1.1 De kalveren worden op het bedrijf van geboorte gemest

De beste oplossing is dat melkveebedrijven de kalveren die ze niet voor vervanging van de melkveestapel kunnen gebruiken zelf vet mesten. Daarbij is het allerbeste als de kalveren minstens drie maanden bij de koe (liefst de eigen moeder, maar eventueel een pleegmoeder) mogen blijven zogen.

De kalveren gaan in dit geval pas als ze slachtrijp zijn, op een leeftijd van 6 tot 12 maanden, op transport naar een slachthuis.

Bij mesten op het bedrijf van geboorte is geen sprake van transport van kalveren op veel te jonge leeftijd. Het transport, inclusief het mixen met kalveren van andere bedrijven en de bijbehorende transportstress, vindt pas plaats aan het eind van de mestperiode als de kalveren op een leeftijd van 6 tot 12 maanden naar het slachthuis gaan. En als afvoer naar een slachthuis in de regio gebeurt, is de actieradius waarin ziekten verspreid kunnen worden kleiner. Ook het antibioticagebruik kan bij deze oplossingsrichting drastisch omlaag.

In dit scenario zal de infrastructuur voor de kalvermestrij moeten worden geregionaliseerd. Naast vestigingen in Nederland ligt het in de rede dat kalvervoerproducenten en kalverslachterijen ook vestigingen in Oost-Europa en Ierland openen.

4.1.2 Opfok in de eerste drie maanden vindt plaats op het bedrijf van geboorte

Het mesten van kalveren kan ingedeeld worden in een opfokperiode van drie maanden en een afmestperiode tot het kalf op een leeftijd van 6 tot 12 maanden slachtrijp is en naar het slachthuis gaat.

Als de opfokperiode op het bedrijf van geboorte plaatsvindt, wordt transport van kalveren op heel jonge leeftijd vermeden. De risico's van het mixen van kalveren, de transportstress en het risico op verspreiding van ziekten worden met drie maanden uitgesteld en omdat de kalveren dan inmiddels wat ouder en robuuster zijn, worden



deze risico's en het risico op veel antibioticagebruik na het transport aanzienlijk verminderd. Wel blijft het risico bestaan dat bij veel en/of onjuist gebruik van antibiotica in de eerste drie maanden er resistente bacteriën ontstaan en dat deze met het transport van de drie maanden oude kalveren verspreid worden.

Ok in dit scenario is het allerbeste als de kalveren minstens drie maanden bij de koe (lieft de eigen moeder, maar eventueel een pleegmoeder) mogen blijven zogen. Het welzijn en de opbouw van het immuunsysteem zijn hiermee zeer gediend.

In dit scenario zal de infrastructuur voor de kalvermesterij gedeeltelijk moeten worden geregionaliseerd. In elke regio is er behoefte aan kalvermelk en kalvervoer, maar kalverslactcapaciteit is alleen nodig in regio's waar (ook) afgemest wordt.

Achtergrondinfo. De eerste 8 weken kunnen kalveren vanwege hun dan nog grote zuigdrang ook aan elkaar zuigen, wat o.a. tot ongewenst urinedrinken kan leiden. De EU Richtlijn voor de bescherming van het welzijn van kalveren⁵ staat het daarom toe kalveren de eerste 8 levensweken individueel te huisvesten, mits onderling contact wel mogelijk is. Kalveren komen op een leeftijd van 2 weken op de kalvermesterij en mogen dan nog 6 weken individueel in z.g. babyboxen gehouden worden, daarna worden ze in groepshuisvesting gehouden. In de blankveeskalverhouderij is het 6 weken in babyboxen en daarna in groep houden op één-en-het-zelfde kalvermesterijbedrijf standaard. Maar in de rosé vleeskalverhouderij komt het nog in zo'n 40% van de gevallen voor dat de kalveren eerst 2 ½ a 3 maanden naar een opfokbedrijf gaan en daarna op een leeftijd van 3 a 3 ½ maand als z.g. 'startkalf' naar een afmestbedrijf gaan.

4.1.3 Opfok in de eerste drie maanden vindt plaats in de regio van geboorte

Als melkveehouders de op hun bedrijf geboren kalveren niet zelf willen afmesten of opfokken dan zou een volgende optie zijn dat de kalveren voor de opfokfase naar een opfokbedrijf in de regio gaan. Het op veel te jonge leeftijd vervoeren van kalveren, het mixen van kalveren en de transportstress worden dan helaas niet vermeden, de duur van het transport wordt zo wel verminderd.

Het risico op verspreiding van ziekten wordt hiermee ook verminderd. Het dierziekerisico blijft in de regio en het opfokbedrijf fungeert als het ware 3 maanden als quarantaine.

4.1.4 De kalveren worden in de regio van geboorte gemest

Wanneer melkveehouders niet zelf hun kalveren willen mesten, zou dit ook gedaan kunnen worden op kalvermesterijen in de regio van geboorte.

De risico's van het op veel te jonge leeftijd vervoeren en mixen van kalveren worden hiermee niet vermeden, maar wel wat verminderd. De risico van transportstress en het risico op verspreiding van dierziektes worden eveneens niet vermeden maar wel verminderd doordat geen sprake meer is van lange afstandstransporten van nuchtere kalveren. Het risico op hoog antibioticagebruik neemt ook af doordat de transportafstand en daarmee de blootstelling aan transportstress wordt beperkt. Wel blijft het risico bestaan dat bij veel en/of onjuist gebruik van antibiotica in de eerste drie maanden er resistente bacteriën ontstaan en dat deze met het transport van de drie maanden oude kalveren meegenomen en verspreid worden.

⁵ 91/629/EEG richtlijn van de Raad van 19 november 1991 tot vaststelling van minimum normen ter bescherming van kalveren. Gewijzigd bij richtlijn van de Raad van 20 januari 1997 (97/2/EG).



4.2 Beperken van de duur van het transport van kalveren

Om de risico's verbonden aan het vervoeren van kalveren te verminderen of zelfs te vermijden moet de transportduur beperkt worden.

In de EU veetransportverordening wordt onder een kort veetransport een transport van 8 uur of minder verstaan en onder een lange afstandstransport wordt verstaan een transport dat langer dan 8 uur duurt⁶. Kalveren mogen volgens de EU transportregels 19 uur vervoerd worden (9 uur rijden, 1 uur drinken, 9 uur rijden) alvorens ze 24 uur afgeladen moeten worden om te drinken, te voederen en te rusten⁷.

4.2.1 Het transport beperken tot een straal van 8 uur

Mede gelet op de EU veetransportverordening, waarin een onderscheid wordt gemaakt tussen kortdurend transport en langdurend transport met als grens 8 uur, ligt het in de rede om onder een regio, zoals in de scenario's in paragraaf 4.1. bedoeld wordt, te verstaan een gebied met een straal van 8 uur rijden. Bij een gemiddelde snelheid van een veewagen van 70km per uur kunnen dan kalveren naar Nederland aangevoerd worden vanuit een straal van 560km, oftewel uit Duitsland, België en Luxemburg. Dit betrof in 2013 ca. 66% van de import. Ook uit de Franse departementen ten noorden van Parijs zouden dan kalveren aangevoerd kunnen worden.

4.2.2 Aanvoer van drie maanden oude kalveren uit een straal van 19 uur

Het beste uit oogpunt van dierenwelzijn en diergezondheid is het wanneer in Ierland en Oost-Europa een vleeskalversector wordt opgezet en de kalveren uit deze regio niet meer naar Nederland komen.

Als en voor zo lang in deze regio's geen vleeskalversector wordt opgezet, zou men in Ierland en Oost-Europa toch in elk geval zelf de opfokfase van drie maanden moeten verzorgen. Daarna zouden de kalveren dan alsnog voor afmesten en slachten naar Nederland getransporteerd kunnen worden.

Dit transport van drie maanden oude kalveren zou dan tot 19 uur beperkt moeten worden. In dat geval kunnen naast Duitsland, België, Luxemburg en Noord-Frankrijk ook kalveren uit Polen, Tsjechië en Slowakije rechtstreeks naar Nederland vervoerd worden om daar gemest en geslacht te worden. Dit betrof in 2013 78% van de import.

Kalveren uit de Baltische staten zouden in dit scenario eerst in Polen tot een leeftijd van drie maanden kunnen worden opgefokt en dan naar Nederland kunnen worden getransporteerd om hier af te mesten en te slachten.

⁶ Verordening (EG), 1/2005, artikel 2 definities, onder m)

⁷ Verordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage. I, Hoofdstuk V Tussenpozen voor het drinken en voederen, alsmede transport- en rusttijden



Ook in dit scenario fungeert de opfokfase van drie maanden als een quarantaineperiode.

4.3 De transportleeftijd verhogen

Onder de risico's is aangegeven dat kalveren op veel te jonge leeftijd op transport gaan. De transportleeftijd zou daarom op zijn minst verhoogd moeten worden naar 4 weken. Nog beter is verhoging naar drie maanden en het allerbeste is het kalf op het bedrijf van geboorte mesten en pas als het op een leeftijd van 6 tot 12 maanden slachtrijp is over korte afstand vervoeren naar het slachthuis.

4.3.1 De transportleeftijd gaat omhoog naar 4 weken

De navel van een kalf is op een leeftijd van zo'n 18 dagen meestal wel geheeld. Op een leeftijd van 14 dagen is het immuunsysteem van een kalf nog in opbouw. Op een leeftijd van 4 weken is het immuunsysteem al weer verder ontwikkeld en wat robuuster. Er is daarom alles voor te zeggen om de transportleeftijd van een kalf op zijn minst te verhogen van 14 dagen naar minstens 4 weken.

4.3.2 De transportleeftijd gaat omhoog naar drie maanden

Dit scenario komt overeen met dat in paragraaf 4.1.2. Opfok in de eerste drie maanden vindt plaats op het bedrijf van geboorte.

4.4 De transportcondities verbeteren

Bij het verbeteren van de condities waaronder kalveren worden getransporteerd moet allereerst aan de volgende zaken worden gedacht:

1. Het klimaat aan boord verbeteren door inzet van klimaat gestuurde veewagens;
2. De beladingsgraad van kalveren verlagen;
3. De stahoogtes van kalveren verhogen;
4. Door verkorten transport eten en drinken onderweg overbodig maken;
5. De handling van de kalveren verbeteren.

4.4.1 Het klimaat aan boord verbeteren door inzet van klimaat gestuurde veewagens

Bij de huidige veewagens zitten in de zijwanden schuiven die afhankelijk van het weer geheel of deels gesloten worden. Het gevolg is dat dieren tijdens een transport aan het weer blootgesteld worden.

Als een mens in zijn blootje met een auto met de ramen open dwars door Europa gaat rijden, heeft hij / zij ook longontsteking en diarree. Het is dus niet zo verwonderlijk dat kalveren die over lange afstanden zijn getransporteerd bij aankomst in de vleeskalverhouderij in Nederland dikwijls antibioticakuren nodig hebben tegen longontsteking en diarree (Nb. De diarree wordt mede veroorzaakt door het langdurig onthouden van drinken en voer, waardoor de darmwand wordt aangetast)..



Sinds een paar jaar bestaan er volledig gesloten veewagens met een gecontroleerd klimaat. In zo'n veewagen kan men de temperatuur voor de dieren op een constant klimaat houden, ongeacht de weersomstandigheden buiten. De stressfactor van een slecht klimaat tijdens het transport is in zo'n wagen uitgeschakeld. Andere stressfactoren, zoals lawaai, de hoge beladingsgraad, trillingen en lange tijd niets te drinken en te eten krijgen, blijven wel spelen. De ervaring met dit soort veewagens is dat de kalveren een stuk vitaler aankomen en dat het antibioticagebruik daardoor lager kan zijn.

Dergelijke veewagens zijn wel zo'n 20 a 30% duurder, maar dat wordt op den duur terugverdiend doordat de kalveren vitaler op de plaats van bestemming komen en minder zorg en antibiotica nodig hebben.

Er rijden al enkele gesloten, klimaatgestuurde veewagens rond en sommige veetransporteurs stappen hier bij het vervangen van hun wagenpark geleidelijk helemaal op over.

Inmiddels zijn er transporteurs die één of meer van deze klimaatgestuurde wagens hebben rijden en die er mee geconfronteerd worden dat kalverintegraties bij redelijk weer er voor kiezen met ouderwets geventileerde, goedkopere veewagens te rijden. Op deze manier wordt het binnen een redelijke tijd terugverdienen van een klimaatgestuurde wagen wel erg lastig. Afspraken op sectorniveau om geleidelijk op deze wagens over te stappen, te beginnen voor de langstduurende transporten is daarom gewenst.

4.4.2 De beladingsgraad van kalveren verlagen

Dieren in een veewagen krijgen weinig ruimte. Volwassen runderen blijven zo lang mogelijk staan, tot ze door vermoeidheid dit niet meer kunnen. Runderen proberen op een rijdende veewagen hun evenwicht te bewaren door de poten wat te spreiden. Als ze toch vallen kunnen ze elkaar betrappen. Runderen willen los staan en niet tegen elkaar leunen, maar de veewagens zijn zo vol gestouwd dat ze wel gedwongen zijn tegen elkaar te leunen.

Per etmaal neemt een liggend kalf wel dertig verschillende houdingen aan.⁸ Bij de hoge beladingsgraad in veewagens gaat dit niet. De dieren kunnen niet vrijuit in verschillende houdingen liggen.

Jonge kalfjes van 14 dagen gaan vrij snel liggen en slapen om de simpele reden dat ze hun evenwicht in een rijdende wagen niet kunnen houden en gauw moe worden.

Als de kalveren slapen, wil dat niet zeggen dat zaken als lawaai, de hoge beladingsgraad, trillingen, het lange tijd niets te drinken en te eten krijgen, een wisselend klimaat en slecht rijgedrag van de chauffeur geen negatieve invloed meer hebben op de dieren en hun immuunsysteem.

Tabel 2. Beladingsgraad kalveren conform de EU veetransportverordening (EG, nr. 1/2005)⁹

Diersoort	categorie	Gewicht	Gemiddelde oppervlakte per dier
Kalveren	Jonge kalveren	50kg	0,30 tot 0,40m ²
	Middelgrote kalveren	110kg	0,40 tot 0,70m ²
	Zware kalveren	200kg	0,70 tot 0,95m ²

Volgens de Dierenbescherming moet de beladingsgraad minstens 10% en beter nog 30% omlaag, om alle kalveren tijdens transport voldoende sta- en ligruimte te geven en het risico op het op elkaar vallen, trappen en verwonden flink te beperken. Ook is deze extra ruimte nodig om kalveren in een veewagen onderweg makkelijker te kunnen inspecteren, te drenken en te voeren en eventuele andere zorg te geven.

⁸ Scheurmann, E., 1971: Verhaltensforschung und Haltungstechnik beim Rind: Die Ruhelagen des Kalbes. K.T.B.L., Seite 65-69, Frankfurt a.M..

⁹ Verordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage I Technische voorschriften, Hoofdstuk VII ruimte voor de dieren, B. Runderen



4.4.3 De stahoogtes van kalveren verhogen

Uiteraard moet de hoogte van de laadruimte waarin de kalveren moeten verblijven hoog genoeg zijn voor het dier om te kunnen staan en hoog genoeg om te voorkomen dat het z'n kop, schoft (de schoft is het deel van het lichaam waar de nek overgaat in de rug) of rug bezeert en in- of uitwendig verwondt.

De laadruimte moet ook voldoende hoog zijn met het oog op de ventilatie. Bij een slechte ventilatie kan de temperatuur enorm oplopen en kunnen uitlaatgassen en gassen uit de ontlasting van de dieren zich ophopen tot schadelijke hoeveelheden. Met name voor onderaan in de laadruimte kan het klimaat tijdens de reis zeer slecht worden. Hier treden de meeste ziektes op en vallen de meeste slachtoffers bij een slechte klimaatregeling. Tenslotte is van belang dat de chauffeur/verzorger gemakkelijk in de laadruimte bij de dieren kan komen als er iets met een dier is, of om ze te drenken en te voeren. Thans zijn er hoogtes in het kalvertransport toegestaan van 98cm en 120cm waarin het vrijwel onmogelijk is bij de kalveren te komen en ze te verzorgen.

De EU vee­transport­verordening vereist dat er voldoende ruimte boven de dieren dient te zijn "om voor een adequate ventilatie boven de dieren te zorgen wanneer deze in hun natuurlijke houding rechtop staan en zonder dat zij gehinderd worden in hun natuurlijke bewegingen"¹⁰. Deze bepaling geeft ruimte voor discussie wat een 'natuurlijke houding' is en wat 'natuurlijke bewegingen' zijn en tot welke dekhoogte dat moet leiden.

Naar aanleiding van een wetenschappelijk onderzoek naar de compartimenthoogte tijdens transport van runderen¹¹ is er in 2011 een flinke discussie in Nederland geweest tussen de veehouderijsector en het Ministerie van Economische Zaken over de stahoogtes van runderen, omdat in slachthuizen inwendige verwondingen werden gevonden als gevolg van het transport.

In deze discussie heeft de Dierenbescherming in een brief aan toenmalig Staatssecretaris Bleker voorgesteld de dekhoogtes waarop kalveren getransporteerd mogen worden te verhogen, zodat de vrije ruimte tussen de schoft en het plafond in veewagens zonder mechanische ventilatie 35cm wordt en in veewagens met mechanische ventilatie 25cm wordt en de kans op verwondingen aan rug en schoft afneemt.

Dit voorstel voor het hanteren van 25 respectievelijk 35cm boven de schoft heeft tot gevolg dat hele jonge kalveren tot een leeftijd van 35 dagen voortaan niet meer in drie maar alleen nog in twee lagen vervoerd kunnen worden, wat goed past in het ontmoedigen c.q. verbeteren van lange afstandstransporten. Kalveren voor de slacht met een leeftijd van 6 tot 12 maanden kunnen in dit voorstel niet meer in twee lagen maar alleen nog in één laag worden vervoerd.

4.4.4 Door verkorten transport eten en drinken onderweg overbodig maken

Niet gespeende kalveren die nog aan de melk zijn, moeten na 9 uur reizen, "op z'n minst 1 uur rust krijgen, waarin zij met name gedrenkt en zo nodig gevoerd moeten worden. Na de rustperiode mogen ze voor nog

¹⁰ Verordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage I Technische voorschriften, Hoofdstuk II Vervoermiddelen, art. 1.2

¹¹ E. Lambooy e.a., Compartment height in cattle transport vehicles, november 2010



eens 9 uur vervoerd worden.”¹² “In het belang van de dieren kunnen de transporttijden ... met twee uur worden verlengd, met name gelet op de nabijheid van de plaats van bestemming.”¹³

Na 19 uur reizen (plus evt. 2uur) moeten de jonge kalfjes uitgeladen, gedrenkt en gevoerd worden en 24 uur rusten. Daarna mogen ze opnieuw 19 uur reizen.¹⁴

Jonge kalveren na 9 uur rijden in 1 uur tijd allemaal laten drinken, blijkt in de praktijk buitengewoon lastig. Vaak worden de kalveren niet, of niet allemaal gedrenkt. Sommige kalfjes drinken veel meer dan goed voor ze is, andere drinken helemaal niets.

In de kalversector wordt wel gedacht over zakken met water op de rug van de kalveren (camel bags) en met een drain om de kalfjes van vocht te voorzien. De Dierenbescherming vindt dit veel te ver gaan.

In de praktijk komt het er dikwijls op neer dat alle of een deel van de jonge kalfjes bijna een etmaal geen eten en drinken hebben gehad. Het gevolg is dat de darmwand van de kalveren kapot kan gaan en ze diarree krijgen.

De Dierenbescherming is van mening dat kalvertransporten in tijd beperkt moeten worden tot 8 uur, en dat de dieren daarna een flink aantal dagen (minstens 21 dagen met het oog op de incubatietijd van besmettelijke ziekten als mond-en-klauwzeer) niet meer vervoerd mogen worden. De kalveren kunnen dan drinken, eten en uitrusten en herstellen van het veetransport.

Voor zo lang lange afstandstransporten nog toegestaan worden zal er een langere pauze genomen moeten worden om alle kalfjes te drenken.

4.5 De handling van de kalveren verbeteren

Het in- en uitladen van dieren is vaak het meest stressvolle gedeelte van het transport.

De kalveren worden op een leeftijd van 10 a 14 dagen uit hun vertrouwde stal gehaald. Ze moeten lopen naar de veewagen en de klep van de wagen op klimmen.

Helaas wordt er wel veel onnodig geduwd en geslagen om kalveren te laten lopen en een veewagen in en uit te gaan. De jonge kalfjes worden zelfs opgetild en soms wordt er zelfs met ze gegooid.

Dit alles is onnodig, want als je de route van de stal naar de veewagen goed inricht en goed in het zicht van een kalf met gestrekte armen de gewenste richting aan geeft dan loopt het dier wel in die richting. Soms moet je even geduld hebben als kalveren onrustig de verkeerde kant op willen, en moet je ze rustig met armgebaren de goede kant op sturen. De laadklep opklimmen kan de kalveren bespaard worden door op niveau te laden of een laadlift te gebruiken.

Elektrische veeprikkers worden bij kalveren gelukkig zelden of nooit gebruikt omdat dit de vacht kan beschadigen en kalfsleer is een belangrijk bijproduct van de kalverhouderij.

Chauffeurs en verzorgers werkzaam in het vervoer van vee moeten krachtens de EU veetransportverordening een Getuigschrift van valbekwaamheid voor veetransport hebben.¹⁵ Een cursus van een halve tot een hele dag voor een specifieke diercategorie is genoeg om een getuigschrift te krijgen dat in heel Europa en levenslang geldig is.

¹² Verordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage I Technische voorschriften, Hoofdstuk V Tussenpozen voor het drenken en het voederen, alsmede transport- en rusttijden, art. 1, 1.4., c.

¹³ Zelfde verordening en bijlage en hoofdstuk, art. 1, 1.8.

¹⁴ Zelfde verordening en bijlage en hoofdstuk, art. 1, 1.5.

¹⁵ Zelfde verordening art. 6, lid 4. Een model van het getuigschrift staat onder Bijlage III Formulieren. Onder bijlage VI staat opgesomd wat de opleiding ten minste moet inhouden.



Je kunt je afvragen of deze cursus voldoende is en of chauffeurs en bijrijders niet regelmatig op een herhalings- en na verloop van jaren zelfs een bijscholingscursus moeten.

Steeds vaker vindt transport van kalveren plaats door Ierse of Oost-Europese veetransporteurs omdat deze goedkoper zijn. Ook zij moeten een cursus voor veetransport hebben gevolgd. De vraag is of ze ook goed met de kalveren omgaan, of dat dit minder oordeelkundig en ruwer gebeurt, zodat de kostenbesparing ten koste van het kalverwelzijn gaat.



5 Stappenplan voor het verminderen van de nadelen en risico's van kalvertransporten

Hiervoor zijn scenario's en maatregelen geschetst om de nadelen en risico's van het transport van kalveren te verminderen of zelfs weg te nemen. De Dierenbescherming vraagt de Nederlandse vleeskalversector haar verantwoordelijkheid te nemen en een toekomstvisie en een stappenplan te maken om de nadelen en risico's aan te pakken. Volgens de Dierenbescherming zullen de volgende stappen moeten worden genomen.

Korte termijn stappen (binnen 1 jaar)

1. De minimum transportleeftijd van kalveren verhogen van 14 dagen naar minstens 4 weken.
2. De beladingsgraad van kalvertransporten met minstens 10% verminderen.
3. De stahoogte van kalveren in traditionele veewagens stellen op minstens 35 cm boven de schoft en in klimaatgestuurde veewagens op minstens 25 cm.
4. De handling van kalveren verbeteren.

Middellange termijn stappen (binnen 5 jaar)

5. De transportduur van nuchtere kalveren binden aan een maximum tijdsduur van 8 uur en die van opfokkalveren vanaf een leeftijd van drie maanden aan een maximumtijdsduur van 19 uur.
6. Minstens 50% van alle transporten van kalveren vindt plaats in volledig klimaatgestuurde veewagens.
7. In landen als Ierland en Polen de kalveren de eerste drie maanden laten opfokken op het bedrijf van geboorte of op een regionaal opfokbedrijf.

Lange termijn stappen (binnen 10 jaar)

8. Het transport van kalveren vindt nog uitsluitend plaats in klimaatgestuurde veewagens
9. In landen als Ierland en Polen een vleeskalversector opbouwen waarin de kalveren worden gemest en geslacht.

Nog langere termijn stappen (15 jaar)

10. In Duitsland een vleeskalversector opbouwen waarin de kalveren worden gemest en geslacht.



Samenvatting

Nadelen en risico's van aanvoer jonge kalfjes over lange afstanden

De aanvoer van jaarlijks ruim 850.000 kalveren uit heel Europa naar de kalvermesterij in Nederland brengt grote nadelen en risico's met zich mee voor het welzijn en de gezondheid van de kalveren en de diergezondheid van de gehele Nederlandse veestapel en van de volksgezondheid. De jonge kalfjes zijn nog zuigelingen met een fragiel immuunsysteem. Het mixen met vreemde soortgenoten en de stress van een langdurig transport naar Nederland zijn niet goed voor hun welzijn en gezondheid, met als gevolg veel longontstekingen en diarree en een hoog antibioticagebruik. Ook zijn de lange afstandstransporten Russische roulette met dierziektes; regelmatig dreigen dierziekten in Nederland ingevoerd en verspreid te worden, en af en toe zijn er uitbraken.

Op de suggestie kalveren te gaan mesten en slachten in bijvoorbeeld Polen en Ierland reageert de Nederlandse kalversector afwijzend. De Dierenbescherming vindt dit te makkelijk. De gevolgen en risico's van de lange afstandstransporten zijn onaanvaardbaar. Tussen de kalversector naar het buitenland verplaatsen en niets doen zijn er maatregelen mogelijk die fors het dierenwelzijn verbeteren en de gezondheidsrisico's verminderen.

In de nota worden een aantal oplossingsrichtingen geschetst om de nadelen en risico's uit te sluiten dan wel te verminderen. Het gaat dan om:

1. Het geheel of gedeeltelijk regionaliseren van de vleeskalverhouderij;
2. Beperken van de duur van het transport van kalveren;
3. Verhogen van de leeftijd waarop de kalveren mogen worden vervoerd;
4. De transportcondities verbeteren.

Het geheel of gedeeltelijk regionaliseren van de vleeskalverhouderij

De beste oplossing is kalveren op het bedrijf van geboorte mesten, en pas als ze slachtrijp zijn op een leeftijd van 6 a 12 maanden transport naar een slachthuis. Zo is er geen sprake van transport op heel jonge leeftijd en de transportstress vindt pas plaats op het eind van de mestperiode op weg naar het slachthuis.

Een variant hierop is het mesten op een kalverhouderij in de regio van geboorte. Er is dan nog steeds sprake van transport op jonge leeftijd en het mixen van kalveren, maar niet meer van lange afstandstransport naar Nederland.

Second best oplossing is dat de kalveren de eerste drie maanden opgefokt worden op het bedrijf van geboorte en na deze opfokperiode op transport gaan naar een afmestbedrijf. De leeftijd waarop de kalfjes op transport gaan wordt dan later, waardoor ze wat robuuster zijn als ze gemixt worden met soortgenoten om op transport naar Nederland te gaan.

Een variant hierop is dat de opfok in de eerste drie maanden gebeurt op een bedrijf in de regio. De kalfjes worden dan wel op zeer jonge leeftijd gemixt en vervoerd, maar het opfokbedrijf fungeert als het ware als quarantaine.

Bij regionalisatie zal de infrastructuur van de kalverhouderij geheel of gedeeltelijk moeten worden verplaatst naar bijvoorbeeld Polen en Ierland.



Beperken van de duur van het transport van kalveren

Om de nadelen en de risico's van lange afstandstransporten van kalveren te verminderen of zelfs te vermijden moet de transportduur beperkt worden. Het transport van hele jonge kalfjes, zogenaamde nuchtere kalveren, op een leeftijd van 14 dagen zou beperkt moeten worden tot maximaal 8 uur rijden. Bij een gemiddelde snelheid van een veewagen van 70 km per uur kunnen de kalveren dan nog uit Duitsland, België, Luxemburg en Noord-Frankrijk naar Nederland worden gehaald.

Als de kalveren eerst in de regio van geboorte zijn opgefokt tot een leeftijd van drie maanden zou de transportduur op 19 uur kunnen worden gezet. De opfokfase in de regio van geboorte fungeert dan als het ware als quarantaineperiode en de kalveren zijn ouder en sterker als ze op transport gaan. In dit geval kunnen kalveren van Ierland tot de Baltische staten na een opfokperiode van drie maanden naar Nederland worden gehaald om hier af te mesten en te slachten.

Verhogen van de leeftijd waarop de kalveren mogen worden vervoerd

Kalveren mogen nu op een leeftijd van 10 a 14 dagen op transport. Het zijn dan echter nog zuigelingen waarvan het immuunsysteem nog niet is uitontwikkeld. De minimum transportleeftijd moet op zijn minst naar 4 weken. Nog beter is als de kalveren na de opstartfase op een leeftijd van drie maanden pas op transport gaan.

De transportcondities verbeteren

Met de vorenstaande scenario's en maatregelen wordt het transport verminderd en uitgesteld. Van het resterende transport moeten de transportcondities worden verbeterd. De transportstress en ongemakken moeten worden verlaagd door over te stappen op gesloten, klimaatgestuurde veewagens, door de beladingsgraad te verlagen en de stahoogtes te verhogen, door de transportduur te verkorten en door de handling van de kalveren, met name bij het in- en uitladen, te verbeteren.

De kalversector uitgedaagd tot structurele wijzigingen

De Dierenbescherming daagt de kalversector uit om zijn structuur te beraden en deze ingrijpend te wijzigen. Volgens de Dierenbescherming zijn de volgende stappen nodig:

Korte termijn stappen (binnen 1 jaar)

1. De minimum transportleeftijd van kalveren verhogen van 14 dagen naar minstens 4 weken.
2. De beladingsgraad van kalvertransporten met minstens 10% verminderen.
3. De stahoogte van kalveren in traditionele veewagens stellen op minstens 35 cm boven de schoft en in klimaatgestuurde veewagens op minstens 25 cm.
4. De handling van kalveren verbeteren.

Middellange termijn stappen (binnen 5 jaar)

5. De transportduur van nuchtere kalveren binden aan een maximum tijdsduur van 8 uur en die van opfokkalveren vanaf een leeftijd van drie maanden aan een maximumtijdsduur van 19 uur.
6. Minstens 50% van alle transporten van kalveren vindt plaats in volledig klimaatgestuurde veewagens.
7. In landen als Ierland en Polen de kalveren de eerste drie maanden laten opfokken op het bedrijf van geboorte of op een regionaal opfokbedrijf.

Lange termijn stappen (binnen 10 jaar)

8. Het transport van kalveren vindt nog uitsluitend plaats in klimaatgestuurde veewagens
9. In landen als Ierland en Polen een vleeskalversector opbouwen waarin de kalveren worden gemest en geslacht.

Nog langere termijn stappen (15 jaar)

10. In Duitsland een vleeskalversector opbouwen waarin de kalveren worden gemest en geslacht.