



# Mensen gaan steeds meer reizen, dieren ook

Het hoeft niet altijd over klimaatverandering te gaan, ook dierenwelzijn staat hoog op de agenda van het Europees Parlement. Dat is meestal niet enkel het gevolg van incidenten of welbepaalde toestanden die aan de kaak worden gesteld. Dat heeft ook te maken met de controle op de uitvoering van de Europese wetgeving ter zake. Bovendien is dierenwelzijn mediageniek. Je haalt er gemakkelijk de pers mee. En dat is meegenomen. Begin dit jaar keurde het parlement nog een resolutie goed over de uitvoering van de Europese wetgeving inzake bescherming van dieren tijdens het vervoer binnen en buiten de Europese Unie. Het parlement vraagt strengere maatregelen. Want niet enkel het wereldwijde transport van mensen, ook het transport van levende dieren, zowel op korte als op lange afstand, neemt toe. Daar zijn meerdere redenen voor.

Jacques Van Outryve / Illustratie: Joris Snaet

**E**r waren de jongste maanden meerdere incidenten. Onlangs nog kapseisde een vrachtschip met 14.000 schapen aan boord voor de Roemeense kust. De Nederlandse

landbouwminister Carola Schouten kondigde begin september aan dat zij maatregelen wil nemen om transport van dieren bij temperaturen boven 35 graden te verbieden. Het Nederlandse

televisieprogramma *Zembla* zond enkele weken gelden een reportage uit over de Nederlandse kalversector. Onze noorderburen voeren jaarlijks 800.000 kalveren in, voornamelijk uit ▶



## Focus deze week

Oost-Europa. En dan hebben we het nog niet over de uitwassen aan de andere kant van de wereld waar landen zoals Australië kampioen zijn van de lange-afstandstransporten van levend vee naar moslimlanden in Azië. Wij maken een stand van zaken op met Els Goossens, adviseur Diergeneeskunde bij de Studiedienst van Boerenbond. “Europa is trouwens al langer met dierenwelzijn begaan dan vandaag. De eerste Europese richtlijn 77/489/EEC voor de bescherming van dieren tijdens transport werd al in 1977 van kracht. In richtlijn 95/29/EC werd voor het eerst gesproken van de maximale transportduur en maximale belading. In 2007 werd de transportverordening 1/2005 van kracht. Geen richtlijn meer maar een heuse verordening die onmiddellijk en integraal in alle lidstaten van toepassing is. Deze verordening is nog steeds van kracht. Maar de roep naar aanpassing van de verordening is groot, vooral vanuit de kant van de dierenrechtenorganisaties. De regelgeving zou bijgesteld moeten worden met betrekking tot de controle op reisverslagen, geschiktheid van transportmiddelen, aangepaste rij- en rusttijden en transport bij extreme weersomstandigheden.”

### EU-platform voor dierenwelzijn

Omdat uit een Europese bevraging bleek dat Europeanen veel belang hechten aan dierenwelzijn richtte de Europese Commissie in 2017 een ‘EU-platform voor Dierenwelzijn’ op. Dat platform met vertegenwoordigers van overheden, van landbouworganisaties, van dierenrechtenorganisaties en wetenschappers dient om een draagvlak voor verbetering van dierenwelzijn op te bouwen. De Europese Commissie is er zich immers van bewust dat met betrekking tot dierenwelzijn iedereen een verantwoordelijkheid draagt. Om concrete resultaten te behalen, moet er in de eerste plaats onderling begrip en vertrouwen geschapen worden tussen alle betrokken partijen opdat iedereen zich concreet zou inzetten. Wetgeving alleen volstaat immers niet. Els Goossens vertelt: “Een van de eerste werkpunten van het EU-platform voor Dierenwelzijn was en is nog steeds het transport van dieren. Het mandaat van dit overlegplatform is recent verlengd tot 2021. Reeds uitgebrachte adviezen hameren op overleg en geharmoniseerde handhaving tussen de lidstaten bij intracom-munautair transport. Dat is transport tussen EU-lidstaten. Er moet meer

aandacht worden besteed aan het checken van dieren bij het laden. Vervoerders hebben al de plicht tot het volgen van een opleiding, maar dit zou beter uitgerold en gecontroleerd moeten worden. De werkgroep vraagt aan Europa om ook tools of instrumenten voor vervoerders en overheden ter beschikking te stellen die helpen bij de beoordeling van geschiktheid voor transport bij het laden. Deze tool zou ook rekening moeten houden met de weersomstandigheden en zo aangepaste maatregelen opleggen, zoals verminderde beladingsdichtheid en beschikbaarheid van drinkwater.”

### Getallen spreken

*Eurogroup for Animals*, een coalitie van dierenrechten/welzijnsorganisaties, heeft in november een gedetailleerd rapport voorgesteld over transport van dieren binnen Europa en naar derde landen. Derde landen zijn landen die niet tot de EU behoren. Daarin valt op dat het aantal transporten over lange afstand tussen 2014-2017 met bijna 15% is toegenomen. Binnen Europa was er in de periode 2014-2017 een toename in vervoer van runderen en kalveren met 8,3%, voor varkens met 15,3% en voor schapen en geiten met 10,8%. We spreken dan van meer dan 250.000 diertransporten per jaar en meer dan 40 miljoen getransporteerde dieren. Zowel transport over lange afstanden (meer dan 8 uur) als over zeer lange afstanden (meer dan 24 uur) nam in heel Europa toe.

Els Goossens heeft het rapport doorgenomen en we vragen haar over welke dieren en welke transporten het voornamelijk gaat?

“Wat runderen betreft, worden vooral dieren voor slacht en vetmesten intracom-munautair getransporteerd. Meer dan 60% van alle transporten van runderen komt uit Frankrijk, Duitsland en Nederland. Veel van deze dieren gaan naar Italië en Spanje, kalveren voor vetmesten worden vaak naar Neder-



# Dierenwelzijn blijft Europese prioriteit

De nieuwe Europese Commissie is in december van start gegaan en haar prioriteiten raken nu bekend. Dierenwelzijn is een van die thema's die deze legislatuur de nodige aandacht zullen krijgen. Wat is Europa van plan? Els Goossens vat samen.

## Transport van dieren

In de voorbije periode heeft Europa verder gewerkt aan verbeterde transportomstandigheden voor landbouwhuisdieren en voor huisdieren. De transportverordening 1/2005 zal in de nieuwe legislatuur worden aangepast en verbeterd. Ook zal Europa verder streven naar een betere harmonisatie van de controles en de toepassing van de verordening in alle lidstaten. Het is immers gekend dat (nog) niet alle lidstaten de Europese verordeningen even nauwgezet naleven. Met derde landen

zullen akkoorden over transportomstandigheden gesloten worden, zoals reeds voor Brazilië het geval is."

## Huisvesting van dieren

"In 2012 is de traditionele kooi voor leghennen door Europa verboden. In 2013 volgde een verplichting tot groepshuisvesting voor zeugen, zodat de dieren maar een beperkte tijd in de dekstal of in het kraamhok mogen doorbrengen. De dierenrechtenorganisaties willen verder gaan dan dit, en hebben in september meer dan 1,5 miljoen handtekeningen overhandigd aan de Europese Commissie. Deze is verplicht zich over de materie uit te spreken en desnoods maatregelen voor te stellen.

## Correcte waardering

Dierenwelzijn van landbouwhuisdieren blijft belangrijk voor Europa, en het

Europees Parlement wil een 'correcte waardering' voor die landbouwers die zich inzetten voor het welzijn van hun dieren. De consument moet beter geïnformeerd zijn over wat hij koopt. In het GLB na 2020 zal ook bijkomende ondersteuning worden voorzien voor landbouwers die op een bijzondere manier rekening houden met dierenwelzijn.

Vlaams minister van Onderwijs, Dierenwelzijn en Sport Ben Weyts heeft in zijn beleidsnota veel van deze Europese prioriteiten overgenomen. Hij heeft ook projecten aangekondigd, onder meer rond leghennen in kooien, verbeterd welzijn voor varkens en dieren op de weide. Hij wil dat Vlaanderen een voortrekkersrol speelt. ■

## België behoort tot de landen die veel dieren exporteert.

land gebracht, inclusief de Belgische kalveren. Levende biggen en vleesvarkens gaan regelmatig op transport van Denemarken en Nederland, naar Duitsland en Polen. Uitvoer van rundren naar landen buiten Europa (Turkije, Israël, Libanon en Libië) verdubbelde tussen 2012 en 2017 tot bijna 800.000. Meer dan 2,5 miljoen schapen en geiten werden in de periode 2016-2017 naar dezelfde landen en Jordanië

getransporteerd, grotendeels vanuit Roemenië en Spanje. Oorzaken van de stijging in het aantal diertransporten binnen en buiten Europa zijn de beschikbaarheid van slachthuizen en de verschillen in slachtkosten. In landen buiten Europa vraagt de afzetmarkt slachten en verwerken volgens regionale gebruiken en gewoontes. De veranderende markt vraagt een verregaande specialisatie in zowel de slachthuizen als de veeteelt. Als gevolg daarvan is er een grote consolidatie in de slachthuissector en spreken we ook van schaalvergroting bij de boeren. Denk maar aan de mestkalverenindustrie in Nederland."

## Hoe scoort België?

De Europese Commissie is door de verordening 1/2005 gemachtigd om controle uit te voeren op het toepassen in de lidstaten. Lidstaten zijn verplicht om de inspectieresultaten door te geven aan de Commissie. Uit deze rapporten blijkt dat België in 2017 48 controles heeft uitgevoerd naar het welzijn van dieren (meer dan 27.000 betrokken dieren) tijdens het transport, wat resulteerde in twee processen-verbaal. Een meervoud van deze controles wordt echter uitgevoerd bij vertrek of bij aankomst in het slachthuis. In 2016 controleerde de Belgische overheid bijna driemaal meer transporten van ▶



## Focus deze week

dieren op de weg, waarbij meer dan 50.000 dieren betrokken waren. “De continue besparingen en de versnippering van de bevoegdheden op federaal en Vlaams niveau spelen een grote rol in de daling van het aantal controles en de pakkans”, zegt Els Goossens. “België behoort tot een van de landen die veel dieren exporteert. Dan gaat het vooral over runderen en varkens naar slachthuizen in andere lidstaten, en over nuchtere kalveren naar Nederland, of jongvee naar Spanje en Italië. Op zijn beurt sturen onze buurlanden, vooral Nederland en Duitsland, heel wat runderen voor het slachten naar België. Meestal spreken we dan van transport over korte afstanden en over de weg. Consolidatie van slachthuizen is ook iets dat in België speelt. De laatste 5 jaar zijn meer dan een derde van de beschikbare slachthuizen gesloten of opgeslokt door een grotere groep. Vooral in de provincies Limburg, Antwerpen en Vlaams-Brabant is het tekort aan slachthuizen voor runderen en kleine herkauwers dramatisch. Dit leidt dan weer tot een toename van diertransporten over langere afstand of tot in de buurlanden. Het heropenen van kleine, lokale slachthuizen of starten met mobiele slachthuizen of een dodingsunit zou een oplossing kunnen zijn.”

### Mobiele slachthuizen

We vragen Els Goossens naar oplossingen. Het opzetten van mobiele slachthuizen met steun van Europa, kan volgens haar een antwoord bieden aan het tekort aan lokale slachthuizen. In meerdere Europese lidstaten lopen projecten hierrond. Ook de Vlaamse Raad voor Dierenwelzijn heeft zich in een advies positief uitgesproken voor een project rond mobiele slachthuizen of dodingseenheden, om (ver) transport van slachtdieren te beperken. BioForum coördineerde, in samenwerking met onder andere Odisee

hogeschool en Steunpunt Korte Keten, een evaluatieproject rond mobiele slachteenheden in Vlaanderen. “Het is voor boeren die hun eigen vlees willen vermarkten of kleine hoeveelheden dieren aanleveren niet evident om met grote slachthuizen, op vaak grotere afstand, samen te werken. Een mobiel pluimveeslachthuis kan nog in een beperkte ruimte, bij wijze van spreken in een aanhangwagen van 6 tot 12 meter lang. In Zuid-Europa zijn er zo verschillende mobiele installaties werkzaam voor pluimvee voor particulieren. Voor runderen of kleine herkauwers zijn aparte aanhangwagens voor de verwerking van de karkassen en de koeling vereist. In Nederland en Zwitserland werd daarom geëxperimenteerd met mobiele dodingsunits: het rund wordt op de boerderij verdoofd en gedood, waarna het dier zo snel mogelijk naar een slachthuis op een aanvaardbare afstand getransporteerd wordt.” In grotere slachthuizen worden de slachtkosten per dier beperkt gehouden door de schaalvergroting, dus door efficiënter een hoog aantal dieren per uur te verwerken. Het Voedselagentschap (FAVV) heeft alle medewerking aan het project verleend, maar de kosten voor de veterinaire keuring, slachtrecht, residuerecht, afvalverwerking en dergelijke blijven ook voor mobiele of kleine slachteenheden te betalen. Zowel in Vlaanderen als in andere Europese regio's waar al langer proefprojecten lopen, botst men op budgettaire grenzen. Mobiele slachthuizen zullen geen snelle oplossing zijn. Misschien kunnen pop-up-slachthuizen of satelliet-slachthuizen, verbonden met bestaande en erkende slachthuizen, in de toekomst soelaas brengen. Als er op termijn een grote vraag komt van de consumenten naar lokaal geslacht en verwerkt vlees en als de consument bereid is om meer te betalen, kunnen er meer mogelijkheden zijn. ■



### Els Goossens

adviseur Diergeneeskunde  
els.goossens@boerenbond.be

## En Boerenbond?

Elk landbouwhuisdier wordt minstens eenmaal in zijn leven op transport gezet. Vaak gaat het dan over de enkele rit naar het slachthuis. Voor de meeste dieren is het een stressvolle en geheel nieuwe ervaring. Het is de verantwoordelijkheid van iedereen, zowel van de boer, van de vervoerder, van het personeel op markten of in slachthuizen als van de overheid om het transport van dieren zo goed mogelijk te organiseren en te begeleiden. In België gaat het meestal over korte afstanden en over de weg. Echter, ook hier zorgt het verdwijnen van vele kleine slachthuizen en gewijzigde afzetmarkten ervoor dat afstanden groter worden. Boerenbond is al langer vragende partij naar mogelijkheden voor slachten op korte afstand en steunt het verkennend project van mobiele slachthuizen of dodingseenheden. Daarnaast dringt Boerenbond aan op meer flexibele slachttijden in bestaande slachthuizen zodat de omstandigheden voor transport verbeterd kunnen worden. Denk aan transport buiten de spitsuren of 's nachts bij grote hitte. Hiervoor is een verregaande samenwerking vereist tussen federale, Vlaamse en lokale overheden.

**Goed transport vereist goede samenwerking.**