



# Dierenwelzijn tijdens transport: een hobbelig parcours

Er zijn in een dierenleven heel wat momenten die stress met zich meebrengen. Denk maar aan behandelingen, vangen, verplaatsingen ... Een van de meest stressvolle ervaringen voor vee is transport. Het is dan ook ieders verantwoordelijkheid om dit zo vlot en diervriendelijk mogelijk te laten verlopen, ook over korte afstanden.

Els Goossens en Nele Kempeneers / Illustraties: Joris Snaet

Bij elk transport van dieren, zowel over korte als over lange afstand en zowel voor commercieel als voor niet-commercieel transport, moet het welzijn van de dieren gegarandeerd zijn. De Belgische wet van 1986 is hier zeer duidelijk in. Artikel 1 stelt 'Niemand mag, uitgezonderd bij overmacht, handelingen plegen waardoor een dier zonder noodzaak omkomt of een verminking, een letsel

of pijn ondergaat.' Vervoerders moeten alle maatregelen nemen om een transport zo vlot mogelijk te laten verlopen. Europa heeft in 2005 harde voorschriften opgesteld die het vervoer van dieren moet regelen: de transportverordening 1/2005. Deze verordening is van toepassing op runderen, schapen, geiten, varkens en paarden. Maar een verbod tot het vervoeren van zieke of manke runderen en varkens is al in

voege sinds 1964. De verordening van 2005 is een van de eerste Europese wetgevingen die zich focust op dierenwelzijn. De transportverordening is een verordening, dit wil zeggen dat dit een Europese wetgeving is die boven de nationale wetgeving staat en onmiddellijk in de lidstaten toegepast moet worden. Dus in principe gelden er gelijke regels voor iedereen. In principe, want een studie uit 2018 uitgevoerd op vraag van het Europese Parlement toont aan dat er duidelijke verschillen zijn in handhaving.

## Handhaving

Met de zesde staatshervorming is Dierenwelzijn een regionale bevoegdheid geworden. Minister Ben Weyts is bezig aan zijn tweede termijn als ►



## Van de week

dierenwelzijnsminister. Terwijl hij in zijn eerste termijn vooral gewerkt heeft aan onder andere de slachthuizen en de zwerfkattenproblematiek, kondigde hij aan om het transport van dieren streng te controleren. Voorheen was dit een bevoegdheid die de inspecteurs en controleurs van het Voedselagentschap opnamen, samen met de douanediensten. Net zoals de controles op dierenwelzijn in het slachthuis tot nu toe nog uitgevoerd werden door de inspecteurs van het FAVV. De Vlaamse overheid heeft echter de budgetten voor dierenwelzijn bijna verdrievoudigd. Minister Ben Weyts heeft bijgevolg een bataljon van zelfstandige inspecteurs geëngageerd om de controles in slachthuizen, van dieren op transport en in landbouwbedrijven te ondersteunen. Deze inspecteurs zouden nog volgende maand operationeel zijn. Het overleg over deze controles wordt met de slachthuizen gevoerd, Boerenbond is geen betrokken partij. Voor de regionalisering van Dierenwelzijn werd elke overtreding doorgestuurd naar de parketten en werd een belangrijk deel van de (minder ernstige) zaken geseponeerd wegens tijdsgebrek. De federale wetgeving liet het immers niet toe administratieve boetes op te leggen.

Dat is nu wel het geval. De parketten ontvangen alle dossiers waarin sprake is van ernstige dierverwaarlozing en inbeslagname van dieren en deze dossiers worden prioritair behandeld. De handhaving is dus zonder twijfel verscherpt. Bovendien werd de minimumboete per overtreding voor dierenwelzijn recent opgetrokken van 480 euro naar 640 euro. Naast de inspecteurs, controleurs en dierenartsen met opdracht, is ook de lokale politie bevoegd voor het vaststellen van inbreuken op de wet van het dierenwelzijn en het opstellen van een proces-verbaal. We spreken nog niet van een echte dierenpolitie, maar de pakkans is sinds de regionalisering groter geworden.

### Geschikt voor transport

De Europese transportverordening is duidelijk: 'Alleen dieren die geschikt zijn voor het voorgenomen transport mogen worden vervoerd en de vervoersomstandigheden moeten van dien aard zijn dat de dieren geen letsel of onnodig lijden kan worden berokkend.' De afstand speelt hierin geen rol, ook als de rit naar het slachthuis minder dan pakweg 20 minuten duurt, is deze regel van toepassing. Vooral het

***“In Europa wordt er soms harder gelobbyd voor dierenrechten dan voor mensenrechten.”***

op- en afladen kan het dierenwelzijn in het gedrang brengen. Een dier geschikt voor transport is een dier dat zich zonder stress en zonder pijn zelfstandig kan voortbewegen. Hierover kan discussie ontstaan, want er bestaan geen sensoren die de pijn van een dier kunnen meten. Veehouders en dierenartsen, maar ook ervaren inspecteurs, weten wel dat een dier verschillende signalen van pijn kan geven. Het is natuurlijk makkelijk een beoordeling te maken als het dier erg kreupel is of als je wonden ziet. De transportverordening stelt dat, bij twijfel, advies van een dierenarts ingewonnen moet worden, maar niet of dit advies dan al dan niet bindend is. In ieder geval moet het vervoermiddel geschikt zijn voor transport, en moet dit ook als dusdanig vergund zijn door de Vlaamse regering. Ook oplaad- en aflaadinstellingen, bijvoorbeeld in het slachthuis, moeten aan welbepaalde vereisten voldoen, en dit wordt rigoureus gecontroleerd. Vervoerders van commercieel transport, of wanneer over een lange afstand vervoerd wordt, moeten hun bekwaamheid kunnen aantonen met een attest, net zoals de slachthuizen. Dieren die in het laatste termijn van de dracht zitten mogen volgens de wetgeving niet vervoerd worden. Deze regel is zeer moeilijk op te volgen en te controleren. In de meeste gevallen worden er wel boetes uitgedeeld, bijvoorbeeld nadat in het slachthuis of in een verzamelcentrum vastgesteld wordt dat een vaars meer dan 8 maanden drachtig was. Ook het inschatten van de leeftijd van jonge dieren maakt controle op naleving van de wetgeving moeilijk. De navel moet geheeld zijn voor het transport, maar dit is geen duidelijke parameter.



## Beweging op Europees niveau

Het verdrag van Amsterdam van 1999 sprak voor het eerst over dieren als 'gevoelige wezens' en Europa maande de lidstaten aan om nationale stappen te zetten om het dierenwelzijn te verbeteren. Een mijlpaal was echter het Verdrag van Lissabon uit 2009, dat een heel verdragsartikel aan dierenwelzijn wijdde. Dit zette de deur open voor strengere nationale wetgeving, onderzoeksgelden en verdere wetgevende initiatieven op Europees niveau. 'De Unie en de lidstaten zullen, omdat dieren bewuste wezens zijn, ten volle rekening houden met de eisen van dierenwelzijn', zo luidt het verdrag. Ook werd besloten dat Europa en haar lidstaten dierenwelzijn breder moeten bekijken. De lidstaten en de commissie richten zich nu ook meer op gezelschapsdieren, proefdieren, dierentuin en wilde dieren. Denk maar aan de richtlijnen voor het kweken van honden en het reizen met gezelschapsdieren. De Vlaamse overheid heeft dit ook uitgewerkt in het zogenoemde 'kennelbesluit'. Er wordt nu een meer moderne aanpak gehanteerd in heel Europa, gebaseerd op de vijf vrijheden. Deze vijf regels zijn algemeen aanvaard als basisbehoeften voor dieren en zullen veel strikter gevolgd worden bij het uitwerken van een nieuwe wetgeving: vrijheid van honger en dorst en onjuiste voeding; vrijheid van fysiek en fysiologisch ongemak; vrijheid van pijn, verwondingen en ziektes; vrijheid van angst en chronische stress; vrijheid om het natuurlijke (soorteigen) gedrag te vertonen.

De kijk op het welzijn van dieren is in de loop der jaren veranderd en in Europa wordt er soms harder gelobbyd voor dierenrechten dan voor mensenrechten. In 2018 werden meer dan een miljoen handtekeningen van Europese burgers aan de Commissie overhandigd die wetswijzigingen aan de transportverordening eisen. Dit Europees burgerinitiatief moet ter harte geno-

men worden, maar de Commissie is niet bij wet verplicht om hierop te reageren. Maar in 2019 besloot het Europees Parlement om een parlementaire enquête op te starten om het transport van dieren te onderzoeken en aanbevelingen te doen. Vergelijk dit met onze Belgische Kamercommissies. Deze Europese onderzoekscommissie is in juni dit jaar van start gegaan. Op deze manier wordt de Raad van Europa, die samengesteld is uit de regeringsleiders, en de Commissie onder zware druk gezet om strenge wettelijke voorwaarden op te leggen. Vele Europarlementariërs zijn vragende partij om het transport van dieren aan banden te leggen en strenger te controleren, door bijvoorbeeld gps-tracking van traject en rij- en rusttijden, het beperken van de reistijd tot 8 uur en opleggen van de regels aan derde landen.

## Fitness check van de transportverordening

Voldoet de transportverordening van 2005 nog aan de huidige vereisten en de huidige kijk op dieren? Dit is de vraag die DG Agri van de Europese Commissie gekregen heeft, onder druk van het Europees Parlement. En in het kader van de nieuwe Farm-to-Fork-strategie van de Commissie, waarin ook een beter dierenwelzijn in de landbouwsector en strengere handhaving werd vooropgesteld. Ook de vier richtlijnen (varkens, kalveren, leghennen en braadkuikens) zullen worden doorgevoerd, net als de slachtverordening 1099/2009. We kunnen er haast zeker van zijn dat er verstrengingen en uitbreidingen aankomen. ■

***“Alle ketenpartners moeten streven naar korter en diervriendelijker transport.”***



## Els Goossens

adviseur Diergeneeskunde Studiedienst  
els.goossens@boerenbond.be

## Transport neemt toe

De cijfers zijn duidelijk: transport over lange en middellange afstanden neemt elk jaar toe – van, naar en door België. Dieren worden getransporteerd over de hele wereld omdat de wereldwijde handel toeneemt. Voor Vlaanderen gaat het dan vooral over transport van dieren naar slachthuizen net over de grens, of naar gespecialiseerde regio's (bijvoorbeeld kalvermesterijen in Nederland). Vroeger had elke stad zijn openbaar slachthuis, nu zijn er onder meer door consolidatie van slachthuizen, nog maar enkele over. Veehouders en handelaars zijn verplicht om hun dieren langer en verder te vervoeren. Boerenbond vraagt van de overheid om dit in rekening te brengen. Ook de overheid heeft haar rol te spelen in een korter en diervriendelijk transport. We vragen eveneens een uitbreiding van de noodslachting. De boer en zijn dierenarts zouden bij licht manke dieren sneller moeten kunnen overgaan tot doden op het bedrijf, maar met de mogelijkheid om het goede vlees te valoriseren. Dit wordt nu bemoeilijkt door de hygiënewetgeving. Mobiele slachthuizen of dodingsunits, waarbij het dier dood naar het slachthuis kan worden vervoerd, kunnen soelaas brengen en verdienen verder onderzoek.