

Onderweg naar

Door strikte regelgeving, beperkte afvoermogelijkheden en hoge kosten mogen jaarlijks minstens 20.000 mogelijk consumptiewaardige runderen niet worden afgevoerd. Dat zorgt voor spanningen bij veehouders, veehandelaren, transporteurs en dierenartsen en voor voedselverspilling en dierenwelzijnsproblemen.

TEKST QUINTEN DEN HERTOOG

Wat gebeurt er met runderen die niet vervoerd mogen worden, maar mogelijk nog wel geschikt zijn voor consumptie? Het is een vraagstuk dat al jaren speelt en waar volgens Mariska Barten maar weinig vooruitgang in wordt geboekt. Tijdens haar afstudeeronderzoek in 2003 verdiepte Barten zich al in deze problematiek. Toen ze jaren later zag dat de situatie nog altijd voor veel spanningen en problemen zorgde, besloot ze onder begeleiding van Len Lipman opnieuw onderzoek te doen aan de faculteit Diergeneeskunde in Utrecht naar de besluitvorming rondom niet-transportwaardige melkkoeien. Ze sprak met melkveehouders, veehandelaren, rundveedierenartsen en slachthuisexploitanten en zette samen met Nederlandse dierenarts Bernd Hietberg en Belgische dierenarts Dirk Bonte een enquête uit onder dierenartsen.

‘Uit zowel de gesprekken als de enquête blijkt dat de discussie nog altijd volop leeft’, vertelt Barten. Dit werd nog eens onderstreept tijdens de paneldiscussie op een symposium over niet-transportwaardige runderen met vertegenwoordigers van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA), het ministerie van LNV, KNMvD, Vee&Logistiek Nederland, ZuivelNL, Vereniging van Slachterijen en Vleesverwerkende bedrijven (VSV) en LTO Nederland. Eén ding werd duidelijk: het probleem is complex en vereist een gezamenlijke inspanning van de betrokken partijen.

Grijs gebied

Het bepalen of een dier transportwaardig is, bevindt zich vaak in een grijs gebied. Volgens de Europese transportver-

ordening mag een licht ziek of licht gewond dier alleen worden vervoerd als het transport geen extra lijden veroorzaakt. ‘Deze norm laat veel ruimte voor interpretatie. De een vindt een dier geschikt voor transport en een ander niet’, stelt Annebeth van Aartsen, coördinerend specialistisch inspecteur bij de NVWA. Veehouders, veehandelaren en transporteurs ervaren door deze brede interpretatie spanningen. Wet- en regelgeving, dierenwelzijn en economische belangen botsen regelmatig.

Van Aartsen legt uit dat een aantal brancheorganisaties voor transport, dierenrechtenorganisaties en de Europese Federatie voor Dierenartsen (FVE) Europese richtlijnen hebben opgesteld om betere afwegingen te kunnen maken. De NVWA en de sector gebruiken deze richtlijnen bij het beoordelen of volwassen runderen vervoerd mogen worden. Ondanks die richtlijnen is het volgens Van Aartsen lang niet altijd duidelijk wanneer een dier wel of niet mag worden vervoerd. De NVWA ziet nog altijd niet-transportwaardige runderen in de slachthuizen aankomen. Van Aartsen: ‘Dit levert niet alleen spanning op bij transporteurs, handelaren en veehouders, maar ook bij dierenartsen en NVWA-dierenartsen. Er is behoefte aan meer duidelijkheid.’ Als de officiële dierenarts op het slachthuis van mening is dat de koe niet transportwaardig is, dan volgen vaak hoge boetes voor de veehouder en de transporteur.

Om de besluitvorming rondom de transportwaardigheid van runderen te verbeteren, werkt de NVWA aan het opstellen van een uniform beoordelingsprotocol, dat vanaf eind dit jaar kan worden gebruikt. Dit protocol, gebaseerd op een rapport

meer duidelijkheid



van het Bureau Risicobeoordeling & onderzoek (BuRO), moet veehouders, handelaren, transporteurs en dierenartsen beter ondersteunen bij het bepalen of een rund mag worden vervoerd. Daarnaast werkt de NVWA aan een ketengerichte aanpak voor de transportwaardigheid van melkkoeien. Onderzocht wordt welke problemen er zijn, wat de oorzaken zijn en welke groepen hierbij betrokken zijn. Zo wil de NVWA beter begrijpen hoe de sector gestimuleerd kan worden om de regels voor transport beter na te leven.

Beperkte afvoermogelijkheden

Als een slachtwaardige koe niet transportwaardig is en niet aan de voorwaarden voor noodslacht voldoet, dan zijn de afvoermogelijkheden beperkt. Voor deze runderen is euthanasie en afvoer voor destructie vrijwel de enige mogelijkheid. Dit zorgt voor spanningen in de hele sector. Veel veehouders en dierenartsen hebben er moeite mee om consumptiewaardige runderen te euthanaseren, omdat zij voedselverspilling willen voorkomen. Uit de enquête bleek dat 85 procent van de rundveedierenartsen ziet dat veehouders niet-transportwaardige runderen langer houden dan goed is. Hierdoor kunnen welzijnsproblemen ontstaan en neemt het risico toe dat melk van niet geheel gezonde dieren wordt geleverd. Soms hopen veehouders dat de koe nog opknaapt en alsnog naar de slacht kan. Soms houden melkveeouders rekening met het sterftcijfer (kader op pagina 8). En soms blijkt de beslissing om een koe te laten euthanaseren voor een veehouder niet gemakkelijk te zijn en heeft het emotioneel impact. Ook Denise van Eekelen, praktiserend dierenarts en voorzit-

ter vakgroep herkauwers bij de KNMvD, herkent dit probleem. Van Eekelen: 'Als een veehandelaar een niet-transportwaardige koe om terechte redenen niet meeneemt, wordt de dierenarts niet altijd gelijk gebeld om het dier te euthanaseren. Dat kan komen door kosten, maar we zien ook geregeld dat een veehouder het moeilijk vindt om het dier niet levend te zien vertrekken.' Melkveehouder en bestuurslid van LTO-vakgroep melkveehouderij Harm Albring is het daarmee eens. 'Als melkveehouder is het mijn doel om koeien zo lang mogelijk te melken. Maar als het moment daar is dat ze weg moeten, dan wil ik dat op een nette manier doen. Het liefst zet ik ze levend op de kar.'

'Daarnaast blijkt het sterftcijfer een extra drempel om een koe op een melkveebedrijf te doden', ziet Van Eekelen. Ook Helma Lodders, voorzitter van Vee&Logistiek Nederland, hoort van haar achterban dat melkveeouders hun koeien soms langer aanhouden dan goed is, omdat ze bang zijn dat een hoog sterftcijfer hun in de problemen brengt. Volgens Hubert Andela, directeur van ZuivelNL, hoeven veehouders zich daar echter niet zomaar zorgen om te maken. 'Het is absoluut niet zo dat een veehouder meteen gestraft wordt als er een koe geëuthanaseerd wordt', meldt hij (zie kader op pagina 8).

Regionale slachterijen verdwijnen

Een ander punt van zorg in de discussie is de afname van het aantal regionale slachterijen. In de afgelopen veertig jaar zag Louis Westgeest, voorzitter van de VSV, het aantal regionale slachterijen teruglopen van enkele honderden tot een kleine

ZuivelNL nuanceert **zorgen over sterftecijfer**

Uit de enquête en het onderzoek van onderzoekster Mariska Barten komt naar voren dat melkveehouders in de besluitvorming rondom afvoer van niet-transportwaardige runderen nadrukkelijk rekening houden met sterftecijfers. Onbedoelde neveneffecten als (extra) druk op levende afvoer naar de slacht en naar niet-melkleverende bedrijven en (extra) druk op noodslacht kwamen naar voren uit het onderzoek. Ook blijkt het sterftecijfer niet bij te dragen aan een adequate besluitvorming rondom euthanasie. In de enquête gaven 278 rundveedierenartsen, 76 procent van de respondenten, aan dat zij zien dat sterftecijfers extra druk geven op noodslachtingen.

Hubert Andela, directeur van ZuivelNL, licht toe dat onderzoek door Royal GD geen verband aantoont tussen de introductie van KoeMonitor en de statistieken over het niet-transportwaardig zijn van melkkoeien. Er bleek geen toename van sterfte tijdens transport of vlak na aankomst op het slacht-

huis, of meer afkeur voor de slacht. Er is volgens Andela een vermeend effect. 'Dat is natuurlijk niet de bedoeling', stelt hij. KoeMonitor is een systeem waarmee melkveehouders en zuivelverwerkers kunnen laten zien dat hun melk afkomstig is van gezonde koeien. Doordat automatisch vier keer per jaar een KoeData-score berekend wordt, kunnen melkveehouders met minimale belasting aantonen dat ze voldoen aan de eisen van de EU-hygiëneverordening 853/2004. Dit systeem toetst elk kwartaal elf indicatoren, waaronder rundersterfte. De resultaten hiervan bepalen de KoeData-score en de bijbehorende status A, B of C. De status A, B of C zegt iets over het risico dat op het melkveebedrijf attentiekoeien kunnen worden aangetroffen. Bij status A zijn geen aanwijzingen voor een verhoogd risico op de aanwezigheid van attentiekoeien en is slechts één keer per jaar een fysieke controle nodig hierop. Bij status B zijn er aanwijzingen dat diergezondheid extra

aandacht nodig heeft en bij status C is de diergezondheid onvoldoende en moet deze worden verbeterd. De melkveehouder ontvangt een bericht van de zuivelonderneming voor het uitvoeren van een extra Koe-Alert in combinatie met een signaalgestuurd bedrijfsbezoek door de dierenarts.

'Het is absoluut niet zo dat een veehouder onmiddellijk straf krijgt als er een koe geëuthanaseerd wordt', vertelt Andela. Het sterftecijfer is een van de elf aspecten waarnaar gekeken wordt in KoeData. Het eerste dode rund per twaalf maanden rollend telt niet mee in de berekening en pas bij een berekend sterftecijfer vanaf 2,08 procent verliest een melkveehouder 25 van de in totaal 100 te behalen punten. Als een bedrijf een KoeData-score heeft lager dan 60 punten, status C, volgt aansturing vanuit de zuivelonderneming voor een signaalgestuurd bedrijfsbezoek door de dierenarts. Bij langdurig status C volgen opvolging en eventuele sancties door de zuivelonderneming.



veertig. Hij verwacht dat binnen vijf jaar het merendeel van de regionale slachterijen is gestopt, wat de mogelijkheden om licht gewonde runderen op korte afstand van het rundveebedrijf af te voeren verder beperkt. Ook voor het verwerken van noodslachtingen vormt dit een probleem, want daar zitten grote slachterijen meestal niet op te wachten. Barten: 'In gesprekken met slachthuisexploitanten gaven ze aan dat hun afnemers, vaak grote bedrijven, strenge eisen stellen. Bij een noodslachting vindt het eerste deel van het slachtproces buiten het slachthuis plaats en daar gaan de afnemers van het vlees niet mee akkoord.'

Dat het aantal regionale slachterijen drastisch terugloopt, komt volgens Westgeest door de hoge kosten. Er is onderscheid in de keurings- en retributiekosten op basis van het aantal dieren dat in de slachterij wordt geslacht. Zelfslachtende slagers krijgen een demping van de kosten, kleine en middelgrote slachterijen krijgen deze demping niet. Bovendien valt volgens Westgeest geen enkele slachterij in Nederland in de middencategorie, terwijl het aantal verwerkte dieren per uur en per dag veel lager ligt dan bij de groot-slachtende bedrijven. 'De middencategorie zou herzien moeten worden, zodat kleine en middelgrote slachterijen hier wel in vallen. De regionale slachterijen worden nu zo zwaar belast dat ze niet voort kunnen. De ene na de andere valt om. Als het bedrijfseconomisch rendement wegvalt, is de rekening heel simpel gemaakt. De overheid moet de eerste stap zetten om dit probleem aan te pakken.' Het ministerie van LVVN laat weten dat het wil onderzoeken wat de mogelijkheden zijn om rekening te houden met de drie meest voorkomende bedrijfstypes binnen de slachtsector: de kleinschalige, de middelgrote en de grootschalige slachthuizen. Wat onderzoekster Barten overigens opviel tijdens de gesprekken met veehouders, was dat veel veehouders aangaven mogelijkheden voor noodslacht, korte transportafstanden en

regionale slachterijen belangrijk te vinden. ‘Maar zodra ik doorvroeg waar hun koeien werden geslacht, wisten ze dat vaak niet. Als we regionale slachterijen belangrijk vinden om welzijnsproblemen te beperken, dan moeten we ook bewuste keuzes durven maken, ook al brengt een koe dan een paar cent minder op. Houd die spiegel ook eens voor’, roept ze op.

MDU biedt kansen, maar is nog niet rendabel

De mobiele dodingsunit (MDU) wordt gezien als een mogelijke oplossing voor niet-transportwaardige runderen. Hoewel de MDU momenteel (nog) niet rendabel is, kan deze, mits economisch aantrekkelijker, een goede manier zijn om slachtwaardige, maar niet-transportwaardige runderen af te voeren. NVWA-inspecteur Van Aartsen: ‘De mobiele dodingsunit kan gebruikt worden voor dieren die tussen wal en schip vallen: slachtwaardige, maar niet-transportwaardige dieren. Deze dieren hoeven geen ongeval te hebben gehad, zoals bij een noodslachting.’

Ze meldt dat sinds kort meerdere dieren – drie runderen afkomstig van hetzelfde bedrijf – met de MDU kunnen worden gedood. Ook runderen zonder afwijkingen mogen nu met de MDU geslacht worden. Voor gebruik van de MDU gelden strenge Europese voorwaarden. Zo is er een AM-keuring nodig, is er een aanmeldtermijn van drie dagen en mag de MDU niet rechtstreeks van het ene naar het andere bedrijf doorrijden. De unit moet eerst terugkeren naar het

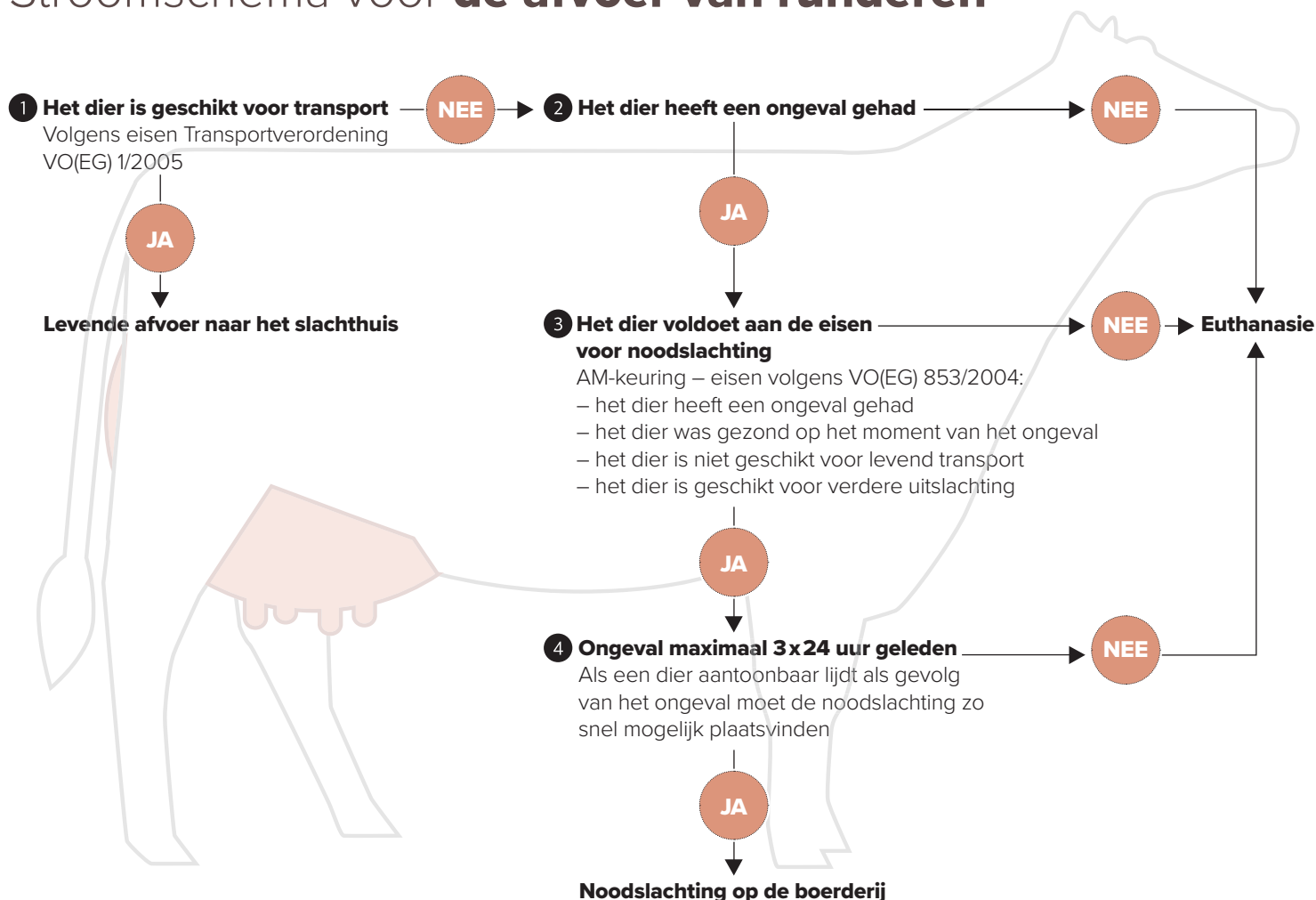
slachthuis. Ook is aanvullend onderzoek in het slachthuis vereist, bijvoorbeeld naar het gebruik van diergeneesmiddelen. Daarnaast moet een officiële dierenarts bij het slachten aanwezig zijn.

De strenge Europese voorwaarden maken dat de kosten voor deze oplossing hoog zijn. Dit geeft beperkingen volgens Barten. Als de kosten hoog zijn, komen runderen en andere diersoorten zoals varkens met een relatief lage slachtopbrengst niet in aanmerking.

Westgeest van de VSV ziet een kans in het laten uitvoeren van de AM-keuring door praktiserende dierenartsen om zo de kosten te drukken, maar dat is volgens Van Aartsen niet zomaar toegestaan. ‘De Europese regelgeving schrijft voor dat zowel de AM-keuring als het toezicht op het doden met de mobiele dodingsunit uitgevoerd moeten worden door een officiële dierenarts. Deze dierenarts moet hiervoor opgeleid zijn en vrij zijn van belangenconflicten.’ Volgens haar zijn NVWA-dierenartsen specifiek opgeleid voor deze taken. ‘Ze hebben uitgebreide kennis van de relevante regelgeving en voeren hun werkzaamheden frequent uit, waardoor ze zowel bekwaam als ervaren blijven.’

De kosten van de keuring verlagen is niet mogelijk. ‘De NVWA heeft de opdracht van het ministerie om retributietarieven kostendekkend te maken’, legt Van Aartsen uit. ‘Het ministerie van LNV heeft besloten om de MDU niet financieel te steunen door te tarieven te dempen. De sector

Stroomschema voor de afvoer van runderen



Eén wet, **verschillende interpretaties**

De Europese Transportverordening is in alle lidstaten direct van toepassing. Het ministerie van LVVN legt uit dat lidstaten binnen de transportverordening de mogelijkheid hebben om strengere maatregelen op te stellen, maar alleen voor transport dat geheel op eigen grondgebied plaatsvindt of tijdens vervoer over zee dat vanaf het eigen grondgebied vertrekt. Minder streng zijn dan de regels in de transportverordening mag niet. Maar de manier waarop de lidstaten de verordening interpreteren, verschilt. Dione van Dis, student aan de faculteit Diergeneeskunde in Utrecht, onderzocht als

onderdeel van het bredere onderzoek van Mariska Barten hoe verschillende landen omgaan met niet-transportwaardige runderen. Barten licht toe: 'Wat opvalt, is dat veel andere landen vooral aangeven wat niet mag, terwijl Nederland juist vastlegt wanneer iets wel is toegestaan. Het verschil tussen een benadering van "ja, behalve" in plaats van "nee, tenzij" lijkt een klein verschil, maar zorgt ervoor dat de mogelijkheden in Nederland beperkter zijn.' Een concreet voorbeeld is de regelgeving rondom noodslachtingen. In de Europese wetgeving staat onder meer dat een dier om

in aanmerking te komen voor noodslacht kort daarvoor een ongeval moet hebben gehad. Niet-EU-landen, zoals Noorwegen, hebben andere wetgeving, waarin in dit geval niet over een ongeval, maar over een onvoorziene gebeurtenis wordt gesproken. Dit geeft volgens Barten meer ruimte om dieren voor noodslacht af te voeren. Ook andere Europese landen lijken wat meer ruimte te geven voor noodslacht. 'In België en Duitsland wordt meer in de geest van de wet beoordeeld. De focus ligt meer op de beoordeling of het dier verder gezond is', zegt Barten.

zou zelf kunnen nadenken over bijvoorbeeld een financieel vangnet om de inzet van de MDU rendabel te maken', stelt Van Aartsen voor.

Bepalen waar ruimte zit in de wet

In de discussie over de transportwaardigheid van dieren wordt ook gekeken naar de invulling van de Europese Transportverordening in andere EU-landen (zie kader hierboven). De betrokken partijen zien dat er ruimte is. 'Er liggen kansen. Nederland heeft hoge standaarden, maar landen als Denemarken hebben dat ook. Naar die landen kunnen we kijken om te bepalen waar ruimte zit. We moeten beoordelen of de invulling daar voor ons in de praktijk uitvoerbaar is', suggereert Lodders. Van Eekelen is het daarmee eens. 'De manier waarop de wetgeving in andere landen om ons heen wordt ingevuld, biedt ruimte binnen de Nederlandse kaders. We moeten kijken hoe we lijden kunnen beperken en het

dierenwelzijn kunnen verhogen, zonder dat de voedselveiligheid in het geding komt.' Van Aartsen meldt dat de NVWA hier al mee is gestart. 'De NVWA kijkt op basis van wetenschappelijke inzichten hoe de open normen verder verduidelijkt kunnen worden. Deze verduidelijking kan er bijvoorbeeld toe leiden dat licht gewonde of licht zieke dieren onder bepaalde voorwaarden wel vervoerd kunnen worden, zodat het aangepaste transport geen extra lijden of letsel veroorzaakt', vertelt ze.

Barten, Lodders, Van Eekelen en Albring zien potentie in transport met extra zorg. Lodders: 'Sommige dieren kun je met een beetje extra zorg prima naar een regionale slachterij brengen. Een dier met een botbreuk, een fikse ontsteking of een open wond is een ander verhaal. Maar er zijn dieren waarbij gebreken in de loop van de tijd zijn ontstaan en die met wat extra zorg best vervoerd kunnen worden.' Albring van LTO vult aan: 'We willen allemaal dat onze koeien ouder worden. Een oude dame is meestal wat strammer, maar dat betekent niet dat ze niet meer op transport naar het dichtstbijzijnde slachthuis kan.'

De verschillende partijen slaan de handen nu ineens om de discussie rondom niet-transportwaardige runderen aan te pakken. Lodders pleit voor een palet aan mogelijkheden waar veehouder, handelaar en transporteur uit kunnen kiezen. 'We moeten het niet in beton gieten, daar zijn we al te veel mee bezig. Het gaat om maatwerk. We werken met levende dieren, die allemaal anders zijn.'

De Europese Transportverordening wordt tevens herzien. 'Het voorstel van de Europese Commissie voor de herziening van de transportverordening is in december 2023 gepubliceerd. Inmiddels is de inhoudelijke behandeling van het voorstel begonnen. Het is de verwachting dat de behandeling van dit voorstel in de raads werkgroep langere tijd zal duren, aangezien de meningen van lidstaten over dit onderwerp nogal uiteen lopen. Parallel hieraan wordt hetzelfde voorstel ook in het Europees Parlement besproken', meldt het ministerie van LVVN.

Lodders benadrukt dat we hier niet op kunnen wachten. 'Het aanpassen van de regels is een proces van jaren en gaat veel te lang duren. We hebben niet de tijd om daarop te wachten. We moeten de problematiek nu aanpakken en met oplossingen komen', stelt ze. Albring sluit af: 'Ik ga mijn uiterste best doen om te zorgen voor een werkbare oplossing.' |

