

Position Paper by Eyes on Animals for the Roundtable Discussion on Animal Welfare Regulations – Animal Transport

Het doel van de Transportverordening 1/2005 is het voorkomen van onnodig lijden bij dieren tijdens transport. Artikel 3 vat dit perfect samen: "Niemand mag dieren vervoeren op een wijze die letsel of onnodig lijden kan veroorzaken." Eyes on Animals heeft meer dan 15 jaar ervaring met het controleren van veewagens, het verbeteren van slachthuizen en het trainen van vrachtwagenchauffeurs, kippenvangers en politieagenten in Europa en ver daarbuiten. Uit onze ervaringen blijkt dat de wet vaak zeer divers geïnterpreteerd wordt, veel grijze gebieden kent, handhaving tekort schiet, maar bovenal: hopeloos achterloopt op de kennis uit de wetenschap en het werkveld. Met als gevolg: ernstig dierenleed. De Transportverordening werd 19 jaar geleden gepubliceerd. We kunnen niet toestaan dat dieren nog langer lijden. We moeten deze kans aangrijpen om de wetgeving effectief te herzien, zonder mazen of dubbelzinnigheden. EonA verwelkomt de broodnodige herziening en adviseert Nederland om standvastig te blijven en oog te hebben voor de details.

Geen uitzonderingen voor transporttijden ongespeende kalveren



Het verstrekken van melk aan kalveren tijdens transport is onhaalbaar. We zijn blij dat Nederland weigert om ongespeende kalveren lange afstanden te laten reizen, zelfs als vrachtwagens zijn uitgerust met drinksystemen. Het is van cruciaal belang dat Nederland hieraan vasthoudt. Geen enkel niet-gespeend zoogdier zou lange reizen moeten ondergaan. De valse belofte van een drinkstelsel heeft landen zoals Ierland de mogelijkheid gegeven om stelselmatig de wet te overtreden, door kalveren van slechts 15 dagen oud op 30-uur durende reizen zonder melk te sturen. Ze

beweren oplossingen te zoeken, maar in werkelijkheid blijven kalveren lijden.

De meest recente poging, een melksysteem ontworpen door Finkl, was een mislukking. Onder andere door onpractische reinigings- en desinfectie-methoden. AWF-teams zagen met eigen ogen dat het praktisch onmogelijk was om het systeem schoon te maken, wat leidde tot bacteriele besmetting, diarree, uitdroging en zelfs de dood. Naast hygiëneproblemen is het verstrekken van melk in een vrachtwagen onmogelijk omdat deze warm moet zijn, veel kalveren niet weten hoe ze de spenen moeten gebruiken omdat ze bijvoorbeeld altijd uit een emmer hebben gedronken, de spijsvertering na het drinken van de melk drie uur rust vereist wat niet mogelijk is in een bewegende truck of boot, en het onmogelijk is om ervoor te zorgen dat alle kalveren aan boord precies genoeg drinken (en dus niet teveel of te weinig). Er moet geen tijd meer worden verspild aan dit systeem, want het is simpelweg een wassen neus.

We dringen er bij Nederland op aan om de minimumleeftijd voor transport te verhogen van 5 naar minstens 8 weken. De immuniteit van kalveren is het zwakst tussen 1 en 4 weken en blijft slecht/matig tot minstens 8 weken. Het transporteren van deze kwetsbare dieren, die al stress ervaren door scheiding, voederwisselingen en blootstelling aan nieuwe ziekten, is gevaarlijk. Tenslotte moet de zeevaarttijd op roll-on/roll-off veerboten of veeschepen meetellen als transporttijd. Zoals EFSA rapporteerde en onze eigen ervaring aantonen, zijn de omstandigheden op zee vaak slechter dan op de weg. De ruwe overtochten van Ierland naar Frankrijk, waarbij duizenden niet-gespeende kalveren worden vervoerd, veroorzaken aanzienlijke stress en dit moet sterk worden meegewogen.

Scherpere eisen aan het ontwerp van de truckinrichting

Adequate watersystemen aan boord: Bijna alle vrachtwagens die we zien, hebben watersystemen die de dieren niet effectief kunnen gebruiken. Desalniettemin zijn deze watersystemen goedgekeurd. Het gaat bijvoorbeeld om watersystemen die op dezelfde hoogte zijn geplaatst als de billen van de dieren, wat leidt tot verontreiniging met mest en urine waardoor ze

onbruikbaar worden. Of om watersystemen waar de dieren niet tot amper met hun kop inpassen. In de zomer komt het water vaak kokendheet uit de tank en is het ondrinkbaar. Andere systemen hebben spenen die moeilijk te manipuleren zijn of waar



dieren hun mond niet goed omheen kunnen plaatsen. Hoewel deze vrachtwagens technisch gezien "watersystemen" hebben, zijn ze in de praktijk vrijwel nutteloos en komt het neer op het vervoeren van dieren zonder water. Met de huidige wetgeving is handhaving lastig omdat lidstaten deze voertuigen hebben goedgekeurd. Er is daarom nood aan duidelijkere wetgeving.



Toegang, ventilatie en visuele inspectie: Zowel de oude als de nieuwe voorgestelde wetgeving



vereist regelmatige visuele controles van de dieren en gemakkelijke toegang tot hen. Toch zien we in Nederland steeds meer veewagens die volledig gesloten zijn (dwarsgeventileerde veewagens). In tegenstelling tot wat vaak wordt gedacht, zijn deze veewagens niet uitgerust met airconditioning; ze hebben mechanische ventilatoren die de lucht circuleren, maar ze verlagen de temperatuur niet en regelen ook de luchtvochtigheid niet. Verder schiet de kwaliteit van de ventilatoren vaak tekort, waardoor het in de veewagen een sauna wordt. De inspectieopeningen zijn vaak zo klein dat het onmogelijk is om alle dieren goed te zien.

Toegang om dieren in nood te helpen is vrijwel onmogelijk. In noodgevallen, zoals vroeggeboortes, verwondingen door vertrapping of acute ziekte, kost het uren en veel moeite om een goedgekeurde plaats te vinden om de dieren uit te laden – adequate toegang onderweg is daarom cruciaal. De eisen rondom toegang moeten in de nieuwe Transportverordening worden uitgewerkt, evenals die rondom (nood)ventilatie zodat de mogelijkheid om handhavend op te treden, wordt verbeterd.

Voor meer informatie over het belang van toegang en gesloten veewagens, zie deze rapporten:

> https://www.eyesonanimals.com/wp-content/uploads/2011/12/Downloads_Eyes_on_Animals_report_Importance_of_Access.pdf
> <https://www.eyesonanimals.com/wp-content/uploads/2017/05/Rapport-geklimatiseerde-veewagens.pdf>

Effectievere definitie van plaats van vertrek:

We dringen er bij Nederland op aan om te pleiten voor een duidelijkere definitie van de "plaats van vertrek." Momenteel wordt een verzamelcentrum beschouwd als de plaats van vertrek als het dier, wat daar verblijft, binnen een straal van 100 km is opgehaald. Helaas is deze afstand moeilijk te traceren en voegt deze veel uren van stress toe aan de lange reis van de dieren. Veel dieren die naar verzamelcentra worden gebracht, zijn uitgeselecteerde dieren. Ze zijn bijvoorbeeld ongewenst, verminderd vruchtbaar, licht ziek of gewond, en blijven daardoor achter in productie en/of groei. Het betreft dus regelmatig dieren met een zwakkere gesteldheid. Omdat deze dieren verspreid zijn over verschillende boerderijen, stoppen veewagens vaak meerdere keren binnen de 100 km. Hierdoor kunnen bijvoorbeeld uitgemolken koeien, uitgeproduceerde zeugen, of jonge slachtbokjes, kalveren en biggen soms al urenlang aan boord zijn voordat ze het verzamelcentrum of de markt bereiken. Eenmaal daar, ervaren ze extra stress door te moeten wachten tussen onbekende dieren en werknemers, in een vreemde omgeving, terwijl hun transport nog niet eens officieel begonnen is. Dit is onacceptabel en moet veranderen.

Om handhaving te vereenvoudigen, moet de plaats van vertrek worden gedefinieerd als de plaats waar het dier voor het eerst op een veewagen is geladen en de uitzondering van <100 km moet worden verwijderd.

Daarnaast moeten de volgende cruciale punten eveneens worden aangepakt:

- **Stop transport naar niet-EU-landen:** Het transport van levende dieren naar niet-EU-landen gaat gepaard met veel misstanden. Door eindeloze wachttijden bij grenzen, fraude en het ontbreken van noodplannen zijn dieren dagenlang in zogenaamd niemandsland, waar ze ernstig lijden en vaak sterven aan uitdroging, ziekte of hittestress. Eyes on Animals heeft gewerkt aan het verbeteren van slachtomstandigheden in Turkije, maar de vooruitgang gaat traag en de meeste faciliteiten blijven wrede methoden gebruiken. In landen zoals Egypte, Marokko en Libanon zijn de slachthuizen nog wreder. Het is onverantwoord om levende dieren naar deze landen te blijven sturen zonder eerst adequate voorlichting en 'diervriendelijke' slachtapparatuur te sturen.
- **Geen uitzonderingen voor transporttijden van slachtdieren:** De huidige trend van grootschalige slachthuizen, vaak ver van elkaar gelegen, leidt tot buitensporige transportafstanden. Dit moet worden aangepakt door het creëren van meer lokale slachthuizen, niet door een uitzondering te maken voor transporten langer dan 9 uur.
- **Kippen vangen – Rechtop en zonder tijdsdruk:** Landen zoals Brazilië vangen kippen al rechtop, wat bewijst dat het haalbaar is. Tevens tonen diverse recente wetenschappelijke onderzoeken, waaronder dat van WUR, ILVO en EFSA, opnieuw aan dat rechtop vangen resulteert in aanzienlijk minder stress en vangletsel. De vangtijd, zoals nu helaas is opgenomen in het nieuwe wetsvoorstel, zou juist níét mogen meetellen voor de totale transporttijd. Het leidt namelijk tot gevaarlijke tijdsdruk voor de vangers, met ernstige gevolgen voor het dierenwelzijn.
- **Kortere drachtduur toestaan voor transport:** Te veel dieren bevallen momenteel tijdens het transport of arriveren in slachthuizen met bijna volledig ontwikkelde foetussen, wat resulteert in ernstige welzijnsproblemen. Een praktischere en beter handhaafbare wet is essentieel. We stellen voor enkel dieren te transporteren met maximaal 1 trimester van de totale drachtduur. Dit is visueel goed vast te stellen!
- **Betere training voor diertransportmedewerkers:** Trainingsnormen binnen de EU moeten niet alleen worden geharmoniseerd, maar ook verbeterd. Kwaliteitstrainingen, zoals gegeven door professionele en verantwoordelijke diertransportbedrijven en NGO's, maken een groot verschil voor het dierenwelzijn. Huidige trainingen schieten tekort; te vaak zijn medewerkers niet voldoende bekwaam. Chauffeurs dienen bedreven te zijn in het zorgvuldig omgaan met dieren. Trainingen moeten daarom praktisch en boeiend zijn, en in de moedertaal van de werknemers worden gegeven. Slecht opgeleide werknemers kunnen niet verantwoordelijk worden gehouden voor dierenleed dat wordt veroorzaakt door gebrekkige voorbereiding en kennis van hun managers en/of opleidingsinstituten.