

De gevolgen van een herziening van de Europese diertransportverordening voor dieren en sectoren in Nederland

R. Bergevoet, M. Gerritzen, H. Kortstee, T. Vollebregt, C. van Wageningen, R. Paalman



WAGENINGEN
UNIVERSITY & RESEARCH



De gevolgen van een herziening van de Europese diertransportverordening voor dieren en sectoren in Nederland

R. Bergevoet,¹ M. Gerritzen,² H. Kortstee,¹ T. Vollebregt,¹ C. van Wageningen,¹ R. Paalman¹

¹ Wageningen Social & Economic Research

² Wageningen Livestock Research

Dit onderzoek is uitgevoerd door Wageningen Social & Economic Research in opdracht van en gesubsidieerd door het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur, in het kader van het Beleidsondersteunend onderzoek BO-43-209-030.

Wageningen Social & Economic Research
Wageningen, december 2025

RAPPORT
2025-151

Bergevoet, R.H.M., M. Gerritzen, H. Kortstee, T. Vollebregt, C. van Wagenberg, R. Paalman, 2025.
De gevolgen van een herziening van de Europese diertransportverordening voor dieren en sectoren in Nederland. Wageningen, Wageningen Social & Economic Research, Rapport 2025-151. 84 blz.; 10 fig.; 29 tab.; 16 ref.

Dit onderzoek geeft inzicht in de gevolgen voor de Nederlandse veehouderij en transportsector van het voorstel voor de herziening van de transportverordening. De voorgestelde maatregelen hebben naast een verbetering van het dierenwelzijn tijdens transport grote invloed op de logistiek van het diertransport en grote economische gevolgen voor de transportsector.

This study provides insight into the consequences of the proposed revision of the Transport Regulation for the Dutch livestock farming and transport sector. Besides improving animal welfare during transport, the proposed measures will significantly impact animal transport logistics and have significant economic consequences for the transport sector.

Trefwoorden: transport, dierenwelzijn, regelgeving

Dit rapport is gratis te downloaden op <https://doi.org/10.18174/704926> of op www.wur.nl/social-and-economic-research (onder Wageningen Social & Economic Research publicaties).

© 2025 Wageningen Social & Economic Research

Postbus 88, 6700 AB Wageningen, T 0317 48 48 88, E info.wser@wur.nl, www.wur.nl/social-and-economic-research. Wageningen Social & Economic Research is onderdeel van Wageningen University & Research.



Dit werk valt onder een Creative Commons Naamsvermelding-Niet Commercieel 4.0 Internationaal-licentie.

© Wageningen Social & Economic Research, onderdeel van Stichting Wageningen Research, 2025

De gebruiker mag het werk kopiëren, verspreiden en doorgeven en afgeleide werken maken. Materiaal van derden waarvan in het werk gebruik is gemaakt en waarop intellectuele eigendomsrechten berusten, mogen niet zonder voorafgaande toestemming van derden gebruikt worden. De gebruiker dient bij het werk de door de maker of de licentiegever aangegeven naam te vermelden, maar niet zodanig dat de indruk gewekt wordt dat zij daarmee instemmen met het werk van de gebruiker of het gebruik van het werk. De gebruiker mag het werk niet voor commerciële doeleinden gebruiken.

Wageningen Social & Economic Research aanvaardt geen aansprakelijkheid voor eventuele schade voortvloeiend uit het gebruik van de resultaten van dit onderzoek of de toepassing van de adviezen.

Wageningen Social & Economic Research is ISO 9001:2015 gecertificeerd.

Wageningen Social & Economic Research Rapport 2025-151 | Projectcode 23823000645

Foto omslag: Shutterstock

Inhoud

Woord vooraf	5
Samenvatting	6
S.1 Achtergrond en doel van het onderzoek	6
S.2 Belangrijkste bevindingen	6
S.3 Methodologie	7
Summary	8
S.1 Background and objective of the study	8
S.2 Key Findings	8
S.3 Methodology	9
1 Inleiding	10
1.1 Achtergrond	10
1.2 Doel van het onderzoek	10
1.3 Scope van het onderzoek en afbakening	11
2 Aanpak	12
2.1 Bronnen van gegevens	12
2.2 Berekening van de economische gevolgen en milieu-impact van de voorgestelde veranderingen	13
2.2.1 Huidige situatie van Verordening 1/2005 (basisscenario)	14
2.2.2 Voorstel nieuwe wetgeving (herzieningsscenario)	16
3 Het transport van landbouwhuisdieren binnen Nederland en van en naar het buitenland	17
3.1 Binnenlands transport	17
3.2 Aantallen dieren getransporteerd van en naar Nederland	18
3.2.1 Analyse van Traces-data	18
3.2.2 Aantallen en economische waarde van en naar en vanuit Nederland vervoerde dieren gemiddeld per jaar, 2010-2023 (Comext-data)	18
3.3 Aantal ondernemers betrokken bij de handel en transport van vee	23
3.4 Wagenpark	24
3.5 Convenanten en bovenwettelijke afspraken	25
4 De voorgestelde herziening van de transportverordening in vergelijking met de bestaande transportverordening	27
4.1 Huidige en voorgestelde regels rond diertransport	27
4.2 Vergelijking van de huidige transportverordening 1/2005 met de EFSA opinie en de voorgestelde nieuwe verordening	28
4.2.1 Reistijden	28
4.2.2 Ruimte	29
4.2.3 Temperatuur tijdens transport	30
4.3 Leeftijd jonge kalveren, varkens, geiten en schapen	31
4.3.1 Verstrekken van voer en water	31
5 Dierenwelzijn: effecten van de voorgestelde voorschriften ten opzichte van de huidige situatie	33
5.1 Beladingsgraad en stahoogte	33
5.2 Temperatuur & klimaat	36
5.3 Rijtijden en transportduur	38

6	Impact van de maatregelen zoals voorgesteld in de voorgestelde herziening van de verordening voor diertransport	40
6.1	Varkens	40
6.1.1	Aantal dieren en aantal transporten	41
6.1.2	Transportduur	42
6.1.3	Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak	43
6.2	Rundvee	45
6.2.1	Aantal dieren en aantal transporten	45
6.2.2	Minimumleeftijd bij transport en transportduur	47
6.2.3	Transportduur	47
6.2.4	Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak	49
6.3	Schapen en geiten	50
6.3.1	Slachtschapen en lammeren	50
6.3.2	Geiten	51
6.3.3	Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak	52
6.4	Pluimvee	53
6.4.1	Aantal dieren en aantal transporten	54
6.4.2	Minimumleeftijd bij transport en transportduur	55
6.4.3	Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak	56
6.5	Konijnen	58
6.5.1	Aantal transporten en transportduur	58
6.5.2	Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak	58
6.6	Paarden	59
6.6.1	Huidige situatie met betrekking tot transport van paarden	59
6.6.2	Gevolgen van de introductie voorgestelde herziening van de verordening	60
7	Sectoroverschrijdende gevolgen van de voorgestelde herziening van de verordening	62
7.1	Transport bij extreme temperatuur	62
7.2	Beschikbaarheid transportvoertuigen en personeel	64
7.3	Beschikbaarheid dierenartsen	66
7.4	Administratieve lasten	67
7.5	Verzamelcentra	68
7.6	Duurzaamheid en milieu	70
7.7	Handhaving en informatie-uitwisseling	71
8	Discussie	73
8.1	Opmerkingen met betrekking tot de gekozen aanpak	73
8.2	Opmerkingen bij de resultaten	73
9	Conclusies	76
9.1	De belangrijkste conclusies:	76
9.2	Belangrijkste bevindingen per sector	76
	Bronnen en literatuur	80
Bijlage 1	Achtergrond berekening dierenartskosten bij toezicht transport	81
Bijlage 2	Samenvatting van de interviews -kernpunten-	82
Bijlage 3	Voorstel sportpaardensector m.b.t. aanpassingen transportrichtlijn	83

Woord vooraf

De meeste gehouden landbouwhuisdieren worden in hun leven minstens een keer vervoerd. Diertransport is dan ook een belangrijke schakel in de veehouderij. Het is belangrijk dat ook tijdens diertransport het welzijn van de dieren gewaarborgd wordt. Aan deze waarborg dragen nationale en internationale wetgeving bij. De Europese Commissie is bezig de huidige wet- en regelgeving inzake dierenwelzijn te herzien. Regelgeving rond diertransport is een belangrijk onderdeel van deze regelgeving. Op basis van de EFSA-adviezen en haar eigen impactanalyse heeft de Europese Commissie in december 2023 een voorstel voor de herziening van de transportverordening gepubliceerd. De economische en sociale gevolgen van dit voorstel voor Nederland waren voor een groot deel onduidelijk. Ook het effect van het voorstel op het dierenwelzijn was voor de Nederlandse veehouderij en diertransportsector nog onvoldoende in kaart gebracht.

Wageningen Research is daarom gevraagd deze analyse uit te voeren.

We willen drs. Kim Koman van het ministerie van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur zeer hartelijk danken voor het meedenken en het geven van waardevolle input op de opzet van het onderzoek, tijdens het onderzoek en bij de duiding van de uitkomsten. Ook willen we de klankbordgroep, bestaande uit afgevaardigden van de belanghebbenden uit de diverse veehouderijsectoren evenals uit dierenbeschermingsorganisaties, hartelijk danken voor hun deelname aan de interviews en klankbordgroepbijeenkomsten, evenals voor het controleren van conceptversies op feitelijke onjuistheden.



Ir. O. (Olaf) Hietbrink
Instituutsmanager Wageningen Social & Economic
Research
Wageningen University & Research

Samenvatting

S.1 Achtergrond en doel van het onderzoek

De Europese Commissie is bezig de huidige wet- en regelgeving inzake dierenwelzijn te herzien. Regelgeving rond diertransport is een belangrijk onderdeel van deze regelgeving. Op basis van de EFSA-adviezen en haar eigen impactanalyse heeft de Europese Commissie in december 2023 een voorstel voor de herziening van de transportverordening gepubliceerd. De economische en sociale gevolgen van dit voorstel voor Nederland waren voor een groot deel onduidelijk. Ook het effect van het voorstel op het dierenwelzijn was voor de Nederlandse veehouderij en diertransportsector nog onvoldoende in kaart gebracht. Wageningen Research is daarom gevraagd deze analyse uit te voeren.

De voorgestelde aanpassing van de huidige transportverordening heeft tot doel het dierenwelzijn te waarborgen en/of te verbeteren. De belangrijkste aanpassingen met een effect op dierenwelzijn hebben betrekking op de leeftijd van te transporteren dieren, de maximale transportduur inclusief rustmomenten, de ruimte die dieren minimaal moeten hebben tijdens transport en de blootstelling aan extreme temperaturen. De voorgestelde maatregelen verschillen per diersoort en diercategorie en daarmee zal ook de impact of het effect op dierenwelzijn per diersoort en diercategorie verschillen.

Doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van de economische, sociale (werkgelegenheid en arbeidsomstandigheden transporteurs) en dierenwelzijnsgevolgen van de door de Europese Commissie voorgestelde herziening van de transportverordening voor de Nederlandse veehouderij en diertransportsector.

S.2 Belangrijkste bevindingen

- De voorgestelde aanpassingen van transportduur, beladingsgraad en stahoogte in de transportverordening volgen de aanbevelingen van de meest recente wetenschappelijke opinies van EFSA rond dierenwelzijn tijdens diertransport. Indien de maatregelen betreffende deze onderwerpen, die door de Europese Commissie worden voorgesteld overgenomen worden in de transportverordening, heeft dit overall gezien positieve effecten op het dierenwelzijn van dieren tijdens vervoer.
- De voorgestelde maatregelen hebben grote invloed op de logistiek van het diertransport:
 - Door het verkorten van de maximale transportduur zullen een aantal bestemmingen niet meer bereikt kunnen worden. Naast afzet van fok- en gebruiksdieren naar verre bestemmingen binnen de EU evenals naar derde landen, is ook transport van bepaalde groepen slachtdieren (zoals slachtbiggen, slachtzeugen, uitgelegde legkippen) naar bestemmingen in bijvoorbeeld Polen en Kroatië niet meer mogelijk. Het is onduidelijk of de benodigde slachtcapaciteit voor deze dieren in Nederland gerealiseerd kan worden. Door de herziening van de transportduur wordt ook het transport van dieren van het primaire bedrijf naar verzamelcentra beperkt.
 - Door de aangepaste eisen voor het vloeroppervlak - waardoor de dieren meer vloeroppervlak ter beschikking hebben waardoor ze makkelijker kunnen gaan staan en liggen - neemt het aantal transporten sterk toe, indien hetzelfde aantal dieren vervoerd moet worden. De grootste economische gevolgen van de voorgestelde maatregelen zijn voor nationaal transport, aangezien er in de huidige situatie meer nationale transportbewegingen zijn dan internationale bewegingen.
- De voorgestelde herziening zal de volgende sociale, administratieve en duurzaamheidsgevolgen hebben:
 - Er zijn meer vrachtwagens en chauffeurs nodig door de toename in het aantal transporten.
 - Er zijn veel meer dierenartsen nodig voor de controles bij laden en lossen.
 - De administratieve lasten zullen toe nemen, doordat ook binnenlandse transporten in Traces moeten worden vastgelegd en doordat het aantal transporten sterk toeneemt.
 - Door meer transportbewegingen zal de uitstoot van broeikasgassen met 77% toenemen, als men gebruik blijft maken van brandstofmotoren.

S.3 Methodologie

De analyse is stapsgewijs uitgevoerd. De volgende stappen zijn onderscheiden:

Per veehouderijsector is er een beschrijving van de huidige situatie (het basisscenario).

Deze omvat de volgende onderdelen:

- Beschrijving van de belangrijkste kenmerken van het huidige transport.
- Beschrijving van het wettelijke kader en bovenwettelijke nationale afspraken en convenanten.
- Inzicht in de huidige diertransporten: aantal en duur, eisen aan vervoersmiddelen, status uitrusting (inclusief dataverzameling) van transportmiddelen en training van transporteurs. Hierbij wordt het binnenlands transport en het transport van en naar EU-lidstaten en derde landen apart geanalyseerd.
- Inzicht in de belangrijkste dierenwelzijnsaspecten rond het commerciële transport van dieren en de mate waarin ze afwijken van de door EFSA vastgestelde gewenste situatie en de voorgestelde conceptverordening.

Vervolgens zijn de verwachte effecten van nieuwe wetgeving en de effecten van implementatie van de EFSA-aanbevelingen onderzocht.

De gevolgen van de implementatie van de voorgenomen wijzigingen worden in kaart gebracht voor:

- Dierenwelzijn: hebben de voorgestelde voorschriften een positief, negatief of geen effect op het dierenwelzijn?
- Economie: wat zijn de kosten door een toename in het aantal transporten, het aanpassen van veevervoermiddelen, mogelijke hogere personeelskosten vanwege een toename van het aantal transporten?
- Sociale gevolgen: wat zijn de gevolgen voor de beschikbaarheid en arbeidsomstandigheden van de mensen die werken in diertransport?
- Administratieve lasten: wat zijn de nalevings- en administratieve kosten voor belanghebbenden uit de sector (grote vervoerders en afnemers in de dierlijke ketens -bijvoorbeeld exporteurs van levende dieren, importeurs, slachthuizen)?
- Duurzaamheid en milieu: wat zijn de belangrijkste milieueffecten door veranderingen in het totaal aantal transportkilometers (meer voertuigen nodig om hetzelfde aantal dieren te vervoeren)?

Summary

S.1 Background and objective of the study

The European Commission is currently revising the current animal welfare legislation. Regulations regarding animal transport are a key component of this legislation. Based on EFSA recommendations and its own impact analysis, the European Commission published a proposal for the revision of the Transport Regulation in December 2023. The economic and social consequences of this proposal for the Netherlands were largely unclear. The proposal's impact on animal welfare for the Dutch livestock farming and animal transport sectors was also insufficiently assessed. Wageningen Research was therefore commissioned to conduct this analysis. The proposed amendments to the current Transport Regulation aim to safeguard and/or improve animal welfare. The most important amendments affecting animal welfare relate to the age of animals to be transported, the maximum transport duration including rest periods, the minimum space animals must have during transport, and exposure to extreme temperatures. The proposed measures vary by animal species and animal category, and therefore the impact on animal welfare will also vary by species and animal category. The aim of this study is to map the economic, social, and animal welfare consequences of the European Commission's proposed revision of the Transport Regulation for the Dutch livestock farming and animal transport sector.

S.2 Key Findings

- The proposed adjustments to transport duration, loading capacity, and headroom in the Transport Regulation follow the recommendations of the latest EFSA scientific opinions on animal welfare during animal transport. If the measures concerning these topics, proposed by the European Commission, are adopted in the Transport Regulation, this will have an overall positive impact on animal welfare during transport.
- The proposed measures have a significant impact on animal transport logistics:
 - By shortening the maximum transport duration, a number of destinations will no longer be accessible. In addition to the sale of breeding and production animals to long-distance destinations within the EU and to third countries, the transport of certain groups of animals for slaughter (such as piglets, sows, spent laying hens) to destinations in countries such as Poland and Croatia will also no longer be possible. It is unclear whether the required slaughter capacity for these animals can be realised in the Netherlands. The revision of the transport duration also limits the transport of animals from the primary holding to assembly centers.
 - The proposed measures will severely restrict the activities of collection centres.
 - Due to the adjusted floor space requirements, which provide animals with more floor space, making it easier for them to stand and lie down, the number of transports will increase significantly if the same number of animals needs to be transported. The largest economic impact of the proposed measures will be on national transport, as there are currently more national transport movements than international movements.
- Cross-sectoral impact of the proposed revision of the regulation:
 - The proposed measures will significantly restrict the activities of assembly centers.
 - More trucks and drivers will be needed due to the increase in the number of transports.
 - Many more veterinarians will be needed for inspections during loading and unloading.
 - Administrative burdens will increase because domestic transports also have to be recorded in Traces and because the number of transports is increasing significantly.
 - More transport movements will increase greenhouse gas emissions by 77% if combustion engines are continued.

S.3 Methodology

The analysis used a step-wise approach. The following steps were distinguished:

For each livestock sector, a description of the current situation—the baseline scenario—is provided.

This includes the following components:

- Description of the key characteristics of current transport.
- Description of the legal framework and supplementary national agreements and covenants.
- Insight into current animal transport: number and duration, requirements for transport vehicles, equipment status (including data collection) of transport vehicles, and training of transporters. Domestic transport and transport to and from EU Member States and third countries are analysed separately.
- Insight into the key animal welfare aspects surrounding commercial animal transport and the extent to which they deviate from the desired situation established by EFSA and the proposed draft regulation. Expected effects of new legislation and the effects if the EFSA recommendations were implemented.

Subsequently, the expected effects of the new legislation and the effects of implementing the EFSA recommendations were examined.

- Animal welfare: Do the proposed regulations have a positive, negative, or no effect on animal welfare?
- Economics: What are the costs of increased transport, adapting livestock transport vehicles, and potential higher personnel costs due to increased transport?
- Social impacts: What are the consequences for the availability and working conditions of people working in animal transport?
- Administrative burdens: What are the compliance and administrative costs for sector stakeholders (large transporters and buyers in the livestock supply chain—e.g., exporters of live animals, importers, slaughterhouses)?
- Sustainability and environment: What are the main environmental impacts of changes in the total number of transport kilometers (more vehicles needed to transport the same number of animals)?

1 Inleiding

1.1 Achtergrond

De Europese Commissie is bezig de huidige wet- en regelgeving inzake dierenwelzijn te herzien. Regelgeving rond diertransport is een belangrijk onderdeel van deze regelgeving. In deze context heeft de Commissie aan de EFSA opdracht gegeven haar wetenschappelijke adviezen over de minimumeisen voor het waarborgen van dierenwelzijn tijdens transport te actualiseren. In september 2022 heeft de EFSA haar bijgewerkte wetenschappelijke adviezen over welzijn tijdens transport van runderen,¹ kleine herkauwers,² varkens,³ paarden,⁴ pluimvee en konijnen⁵ gepubliceerd. EFSA geeft hierin aan dat de huidige bepalingen van de transportverordening (EU 1/2005) verouderd zijn.⁶ Op basis van de EFSA-adviezen en haar eigen impactanalyse heeft de Europese Commissie in december 2023 een voorstel voor de herziening van de transportverordening gepubliceerd.⁷ Dit met als doel een hoger niveau van dierenwelzijn te garanderen, de werkingssfeer van de wetgeving te verbreden en deze in overeenstemming te brengen met de meest recente wetenschappelijke gegevens en de huidige maatschappelijke wensen.

Op dit voorstel van de Europese Commissie voor herziening van de transportverordening wordt in Nederland wisselend gereageerd. Direct belanghebbenden uit de veehouderij vragen zich af of het voorstel niet onevenredig veel impact zal hebben op de Nederlands veehouderij en transportsector (zowel financieel als administratief), terwijl andere belanghebbenden (zoals dierenbeschermingsorganisaties) het voorstel niet ambitieus genoeg vinden.

De gevolgen van dit voorstel voor Nederland zijn op het ogenblik voor een groot deel onduidelijk. Ook het effect van het voorstel op het dierenwelzijn is voor de Nederlandse veehouderij en diertransportsector nog onvoldoende in kaart gebracht. Daarom heeft het kabinet - in het BNC-fiche over het voorstel en het Schriftelijke Overleg over dat fiche⁸ - toegezegd een impactanalyse uit te voeren voor de gevolgen van dit voorstel specifiek voor de Nederlandse sector/situatie. Wageningen Research is gevraagd deze impactanalyse uit te voeren.

1.2 Doel van het onderzoek

Doel van dit onderzoek is het in kaart brengen van de economische, sociale en dierenwelzijn gevolgen van de door de Europese Commissie voorgestelde herziening van de transportverordening voor de Nederlandse veehouderij en diertransportsector. Deze analyse omvat de hele landbouwhuisdierensector. Hierbij is aandacht voor de relevante gevolgen van het voorstel voor dierenwelzijn evenals de financiële en sociale gevolgen, de gevolgen voor duurzaamheid en milieu. Ook geeft de analyse inzicht in de mogelijke administratieve lastenverzwaring voor de sector.

Het onderzoek begint met een beschrijving van de huidige situatie rond diertransporten en vergelijkt deze met de te verwachten situatie onder de voorgestelde voorschriften zoals verwoord in de voorgestelde herziening van de verordening.

¹ Welfare of cattle during transport | EFSA

² Welfare of small ruminants during transport | EFSA

³ Welfare of pigs during transport | EFSA

⁴ Welfare of equidae during transport | EFSA

⁵ Welfare of domestic birds and rabbits transported in containers | EFSA

⁶ Regulation - 1/2005 - EN - EUR-Lex

⁷ EUR-Lex - 52023PC0770 - EN - EUR-Lex

⁸ <https://zoek.officielebekendmakingen.nl/blg-1122944.pdf>

De beschrijving van de huidige situatie (basisscenario) en de verwachte situatie bij implementatie van de voorgestelde herziening van de verordening is gebaseerd op:

- de aantallen vanuit en naar en binnen Nederland getransporteerde dieren per diersoort
- de transportduur van diertransporten per diersoort (zowel nationaal als internationaal)
- de eisen aan veevervoersmiddelen en chauffeurs
- het dierenwelzijn en diergezondheid (effecten van de voorgestelde voorschriften ten opzichte van de huidige situatie: is het effect op dierenwelzijn positief, negatief of hetzelfde?)
- administratieve lasten (huidige situatie vergeleken met de voorschriften uit het voorstel)
- de gevolgen voor duurzaamheid en milieu (de huidige situatie vergeleken met de voorschriften uit het voorstel voor het aantal huidige geschatte en de te verwachten kilometers en de bijbehorende uitstoot aan broeikasgassen voor het transport van de dieren).

1.3 Scope van het onderzoek en afbakening

- Het onderzoek bestaat uit het identificeren en analyseren van kwantitatieve en kwalitatieve gegevens over de verwachte effecten op dierenwelzijn en de economische positie van de Nederlandse sector en milieueffecten van de voorgestelde acties voor de kortere en langere termijn zoals weergegeven in het voorstel voor de herziening van de transportverordening.
- Identificatie van mogelijke oplossingen vallen buiten de scope van dit onderzoek.
- De verwachte veranderingen ten opzichte van de huidige situatie (Verordening 1/2005) worden beschreven.
- Het onderzoek beperkt zich tot het commerciële transport van de meest getransporteerde landbouwhuisdieren (varkens, runderen, kleine herkauwers, konijnen, paarden en pluimvee) die binnen de reikwijdte van de transportverordening vallen en in, vanuit en naar Nederland worden vervoerd.
- De basis van de analyse zijn de transporten die op het ogenblik plaatsvinden (referentiejaar 2023) binnen de huidige transportverordening. Daarbij worden ook de afspraken tussen de sector en de overheid over de invulling van de huidige transportverordening (Nationaal Plan Veetransport bij Extreme Temperaturen) meegenomen evenals de beleidsregels die een nationale invulling geven aan de transportverordening (beleidsregel diertransport bij hoge temperaturen). We gaan uit van transportbewegingen en bestemmingen zoals deze de laatste jaren hebben plaatsgevonden en beschouwen dit als een voorspeller voor het aantal transportbewegingen voor de nabije toekomst.
- Er wordt in de analyse geen rekening gehouden met de gevolgen van eventuele beleidsvoornemens die nog niet zijn geïmplementeerd. Zo wordt er geen rekening gehouden met een eventuele krimp van de veestapel.
- Eventuele veranderingen in de kosten van de overheid (bijvoorbeeld de retributietarieven van de NVWA of kosten voor bepaalde vergunningen) vallen buiten de scope van dit onderzoek, evenals de indirecte kosten voor de verschillende veehouderijsectoren en de transportsector, bijvoorbeeld als gevolg van gedragsveranderingen van actoren, of aanvullende eisen binnen bovenwettelijke kwaliteitssystemen.
- Sociale aspecten beperken zich tot de gevolgen voor de transportsector (beschikbaarheid chauffeurs en werkomstandigheden).
- De analyse van duurzaamheids- en milieueffecten is beperkt tot de effecten ten gevolge van veranderingen in transportkilometers (denk daarbij aan eventuele kortere transportafstanden, mogelijk meer benodigde transporten vanwege een lagere beladingsdichtheid onder het voorstel).
- Deelaspecten worden afzonderlijk per aspect en diercategorie besproken. Er wordt geen analyse uitgevoerd waarbij alle effecten samen worden beoordeeld. Het gezamenlijk integraal beoordelen vereist een modelstudie die het doel en budget van dit project te boven gaan.
- Er wordt geen kwantitatieve analyse uitgevoerd van eventuele prijseffecten of een eventuele structuurverandering in de verschillende veehouderijsectoren als gevolg van de herziening van de verordening. Om een voorbeeld te geven: de effecten van verleggen van handelsstromen als bepaalde afzetmarkten ten gevolge van beperkingen van de transportduur niet meer vanuit Nederland bediend kunnen worden zijn alleen kwalitatief beschreven.
- De verschillende sectoren hebben destijds al een appreciatie op het voorstel geschreven en deze ook gedeeld met het ministerie van LNV (nu LNVN). In deze studie zijn deze appreciaties als achtergrond visie gebruikt, echter evaluatie van deze appreciaties is geen onderdeel van deze studie.

2 Aanpak

De analyse is stapsgewijs uitgevoerd. De volgende stappen zijn onderscheiden:

Per veehouderijsector en per doelgroep is er een beschrijving opgesteld van de huidige situatie (het basisscenario).

Deze omvat de volgende onderdelen:

- Beschrijving van de belangrijkste kenmerken van het huidige transport
- Beschrijving van het wettelijke kader en bovenwettelijke nationale afspraken en convenanten.
- Inzicht in de huidige diertransporten: aantal en duur, eisen aan vervoersmiddelen, status uitrusting (inclusief dataverzameling) van transportmiddelen en training van transporteurs. Hierbij wordt het binnenlands transport en het transport van en naar EU-lidstaten en derde landen apart geanalyseerd.
- Inzicht in de belangrijkste dierenwelzijnsaspecten rond het commerciële transport van dieren en de mate waarin ze afwijken van de door EFSA vastgestelde gewenste situatie en de voorgestelde conceptverordening.

Per veehouderijsector en per doelgroep is daarnaast een beschrijving opgesteld van de door de Europese Commissie voorgestelde herziening van de transportverordening voor de Nederlandse veehouderij- en diertransportsector, evenals van de effecten indien de EFSA-aanbevelingen zouden worden geïmplementeerd.

De gevolgen van de implementatie van de voorgenomen wijzigingen worden onderzocht voor:

- Dierenwelzijn: hebben de voorgestelde voorschriften een positief, negatief of geen effect op het dierenwelzijn?
- Financiële gevolgen: wat zijn de kosten door een toename in het aantal transporten, het aanpassen van veevervoermiddelen, hogere personeelskosten vanwege een toename van het aantal transporten?
- Sociale gevolgen: wat zijn de gevolgen voor de beschikbaarheid en arbeidsomstandigheden van de mensen die werken in diertransport?
- Administratieve lasten: wat zijn de nalevings- en administratieve kosten voor belanghebbenden uit de sector (grote vervoerders en afnemers in de dierlijke ketens -bijvoorbeeld exporteurs van levende dieren, importeurs, slachthuizen)?
- Duurzaamheid en milieu: wat zijn de belangrijkste milieueffecten door veranderingen in het totaal aantal transportkilometers (meer voertuigen nodig om hetzelfde aantal dieren te vervoeren)?

2.1 Bronnen van gegevens

De volgende bronnen van gegevens zijn gebruikt:

- Traces-data⁹ die inzicht geven in aantal dieren, aantal transporten, en duur van de transporten van dieren van en naar Nederland (intra EU en derde landen). De Traces-gegevens die ontvangen zijn van RVO waren voor groot deel onvolledig. Zo ontbrak vaak de eindtijd van het transport. Hierdoor is maar beperkt gebruik gemaakt van de Traces-data in de analyse. Om een inschatting te kunnen maken voor de gemiddelde transportduur is de geregistreerde verwachte transportduur gebruikt. De werkelijke transportduur kan daarvan afwijken.
- De ComExt Intra- en Extra-Europese handelsdatabase biedt statistieken over de goederenhandel tussen lidstaten van de Europese Unie en tussen lidstaten en wereldwijde partners. ComExt, gepubliceerd door Eurostat, is gebaseerd op gegevens van de statistische bureaus van de EU-lidstaten en handelspartners. Comext-data die in dit onderzoek zijn gebruikt geven de totale aantallen dieren en de waarde van de dieren die van en naar Nederland vervoerd worden. Het belangrijkste voordeel van Comext data ten opzichte van Traces-data is dat ze actueel en compleet zijn. Het belangrijkste nadeel is dat het aantal transporten en de transportduur niet worden vermeld.

⁹ Het Trade Control and Expert System (Traces) is een web-based certificeringstool die door de Europese Unie wordt gebruikt voor de registratie en controle op de import en export van levende dieren en dierlijke producten binnen en buiten haar grenzen. Het netwerk valt onder de verantwoordelijkheid van de Europese Commissie. De gegevens worden door transporteurs in het systeem ingevoerd. In Nederland is het beheer onder de verantwoordelijkheid van RVO.

- CBS- en RVO-data geven inzicht in het aantal slachtingen en importen en exporten van levende dieren.
- Gegevens met betrekking tot kosten transport die verzameld zijn uit diverse bronnen zijn ter verificatie gedeeld met vertegenwoordigers van de transportsector (Vee&Logistiek Nederland en Saveetra -onderdeel van Transport en logistiek Nederland).
- Interviews met stakeholders: Er zijn 8 interviews uitgevoerd met zowel vertegenwoordigers van de veehouderijsectoren, veehandel en transportsector als dierenbeschermingsorganisaties. In bijlage 2 is een samenvatting gegeven van de resultaten van de interviews.

Tabel 2.1 *Lijst van geïnterviewde organisaties*

Belanghebbende	Geïnterviewde organisatie
Diertransportsector en slachthuisketen	Vee&Logistiek Nederland, TLN (Saveetra), COV
Pluimveehouderij	Avined, NEPLUVI, NVP, COBK, LTO
Varkenshouderij	POV
Rundveehouderij	LTO, NVM
Vleeskalverhouderij	SBK, LTO
Paardenhouderij	VPE2N
Overige sectoren (konijn, melkgeitenhouderij en schapen)	LTO
NGO	Dierenbescherming, Eyes on animals, Stichting Saan

De belangrijkste aannames die gebruikt zijn voor de berekeningen zijn weergegeven in tabel 2.2. Deze uitgangspunten zijn afgestemd met vertegenwoordigers van de transportsector en zo nodig aangepast. De EFSA-adviezen hebben een grote rol gespeeld bij het tot stand komen van de voorgestelde herziening van de verordening. Wij beschouwen de EFSA-adviezen als de best aanwezige kennis op het gebied van dierenwelzijn tijdens transport. De adviezen zijn gebaseerd op de best aanwezige kennis zoals geëvalueerd door de auteurs van de EFSA-adviezen. In de EFSA-adviezen wordt een aantal keren opgemerkt dat kennis rond componenten van dierenwelzijn van diertransport ontbreekt. Om toch tot een beoordeling en EFSA-advies te kunnen komen, is in deze gevallen van ontbrekende kennis door de experts in de EFSA-expertpanels de beste mogelijke inschatting gemaakt op basis van aanwezige kennis op andere deelgebieden.

Contact met de opdrachtgever en klankbordgroep bijeenkomsten

Er heeft tijdens de duur van het project regelmatig (ongeveer tweewekelijks) overleg plaatsgevonden tussen de projectleider en de opdrachtgever (LVVN). Tijdens dit overleg werd de voortgang van het onderzoek besproken en eventuele vragen over interpretatie van de regelgeving. Belanghebbenden uit de diverse sectoren en van dierenbeschermingsorganisaties zijn tijdens drie klankbordgroepbijeenkomsten geïnformeerd over doel, voortgang en voorlopige resultaten van het project. Deelnemers aan deze klankbordgroepbijeenkomsten waren vertegenwoordigers van belanghebbenden en inhoudelijke experts (experts van andere kennisinstellingen en adviseurs). De belanghebbenden hebben de kans gekregen om een feitencheck te doen.

2.2 Berekening van de economische gevolgen en milieu-impact van de voorgestelde veranderingen

Om de economische gevolgen en milieu-impact van de voorgestelde veranderingen in te schatten, is gebruikgemaakt van de partiële-budgetmethode. In deze methode worden de negatieve effecten (extra kosten, gereduceerde opbrengsten) en positieve effecten (gereduceerde kosten, extra opbrengsten) die zouden ontstaan bij een verandering van de huidige wetgeving naar het nieuwe EU-voorstel opgeteld.¹⁰ Zaken die niet veranderen worden dus niet meegenomen in deze berekening. Het nieuwe EU-voorstel heeft als doel het dierenwelzijn tijdens transport te verbeteren. Op basis van de voorgestelde wijzigingen zijn er geen gereduceerde kosten te verwachten, omdat er taken bijkomen en eisen strikter worden. In theorie zou

¹⁰ Alami, T. en Manyong, V. M. (2000). Partial budget analysis for on-farm research. Research Guide, 65. ISBN 978-131-043-X.

dit mogelijk kunnen leiden tot een andere opbrengstprijs voor vervoerde dieren, omdat ze bijvoorbeeld in betere conditie aankomen op de eindbestemming. Het is echter niet bekend in welke mate dit zal optreden en of er dan een effect zal zijn op de opbrengstprijs. Daarom is verondersteld dat de opbrengstprijs hetzelfde zal blijven en er geen extra of gereduceerde opbrengsten van de vervoerde dieren zijn. Samenvattend, in deze studie worden de extra kosten van de voorgestelde veranderingen ingeschat. De analyse van duurzaamheids- en milieueffecten is beperkt tot de effecten ten gevolge van veranderingen in transportkilometers (denk daarbij aan eventuele kortere transportafstanden, mogelijk meer benodigde transporten vanwege een lagere beladingsdichtheid onder het voorstel).

2.2.1 Huidige situatie van Verordening 1/2005 (basisscenario)

Internationaal transport

Transportdata

Als basis voor de berekeningen van de kosten en milieu-impact van internationaal transport hebben we drie gegevens over het transport van dieren gebruikt: het aantal transporten (import en export) per diersoort, totale duur van deze transporten (in uren), en het aantal vervoerde dieren. Deze worden beschreven in paragraaf 3.1.

Transportkosten

Het aantal trucks dat gebruikt is om de dieren te vervoeren is berekend door het aantal transporten per jaar te delen door het aantal keer dat een truck gebruikt wordt per jaar (260 keer, zie tabel 2.2).

Het aantal chauffeurs dat nodig is om deze transporten uit te voeren is berekend door het aantal trucks te vermenigvuldigen met het gemiddelde aantal chauffeurs per transport van (2.2 voor internationaal transport) (tabel 2.2).

De kosten van transport zijn berekend door de gereden kilometers te vermenigvuldigen met een km prijs van € 4,50 (de tijd die nodig is voor op- en afladen is meegerekend in de km-prijs) (tabel 2.2).

De gereden kilometers zijn berekend door de totale duur van de transporten te delen door de gemiddelde snelheid van een vrachtwagen tijdens de rijtijd (dus exclusief laden/afladen) van 60 km per uur (tabel 2.2).

Voor de transporten van en naar Nederland is de gemiddelde verwachte transportduur zoals geregistreerd in Traces genomen.

Milieu-impact

De CO₂- en NO_x-emissies zijn berekend door het totale diesilverbruik van transport te vermenigvuldigen met een CO₂- en NO_x-inhoud per liter diesel van respectievelijk 895 en 3,4 gram per liter (tabel 2.2). Het totale diesilverbruik is berekend door de gereden kilometers te vermenigvuldigen met een gemiddeld diesilverbruik van 0,33 liter per kilometer.

Administratieve kosten

De kosten van reisjournaal zijn berekend door het aantal transporten te vermenigvuldigen met de gemiddelde kosten van een reisjournaal per transport van € 37,50 (50 minuten, kosten € 45 per uur).

De kosten van autorisatie en certificatie van de trucks die eenmalig nodig zijn om een truck goedgekeurd te krijgen voor diertransport zijn berekend door het aantal trucks dat gebruikt is om dieren te vervoeren te vermenigvuldigen met de gemiddelde kosten van autorisatie (€ 230 per truck, afgerond van 2 uur en 50 minuten met kosten € 80 per uur) en van een certificaat (€ 45 per truck, 1 uur met kosten € 45 per uur).

Nationaal transport

Transportdata

Als basis voor de berekeningen van de kosten en milieu-impact van nationaal transport waren dezelfde drie gegevens over het transport van dieren als bij internationaal transport nodig: het aantal transporten per

diersoort, totale duur van deze transporten (in uren), en het aantal vervoerde dieren. Echter, deze gegevens waren niet beschikbaar in een database en we moesten deze dus schatten. Hiervoor hebben we het aantal vervoerde dieren binnen Nederland als basis gebruikt. Dit aantal is geschat op basis van aanwezige dieren, de totale productie in Nederland, aantal slachtingen in Nederland en het aantal dieren dat is getransporteerd van en naar Nederland. De aantallen geschatte dieren worden beschreven in hoofdstuk 6.

Het aantal transporten dat gebruikt is om de aantallen dieren te vervoeren in Nederland is berekend door het geschatte aantal binnen Nederland vervoerde dieren te delen door de gemiddelde aantallen dieren per truck voor nationaal transport (tabel 2.3). Voor Nederlands transport is de gemiddelde transportafstand vastgesteld in overleg met de transportsector.

De totale duur van alle transporten om de dieren te vervoeren in Nederland is berekend door het aantal transporten binnen Nederland te vermenigvuldigen met de gemiddelde afstand per transport (tabel 2.2) en te delen door de gemiddelde snelheid van een vrachtwagen tijdens de rijtijd (dus exclusief laden/afladen) van 40 km per uur (tabel 2.2).

Transportkosten, milieu-impact en administratieve kosten

De transportkosten, milieu-impact en administratieve kosten zijn op dezelfde manier berekend als voor internationale transporten, alleen met gebruik van gegevens geldend voor nationaal transport (tabel 2.2).

Tabel 2.2 *Uitgangspunten voor de berekening van de transportkosten, milieu-impact en administratieve kosten voor internationaal en nationaal transport*

	Internationaal transport	Nationaal transport	Bron
<i>Transportkosten</i>			
Gemiddelde snelheid exclusief (af)laden (km/uur)	60	40	Vee&Logistiek Nederland
Transportkosten (inclusief terugreis) (€/km)	€ 4,50	€ 6,50	Vee&Logistiek Nederland
Aantal transporten/truck/jaar	260	260	European Commission (2023) a)
Aantal chauffeurs/transport	2,2	1,0	European Commission (2023); expert inschatting
<i>Milieu-impact</i>			
Diesilverbruik (l/km)	0,33	0,33	Baltussen et al. (2017) b)
CO ₂ -inhoud (g/l diesel)	895	895	Baltussen et al. (2017)
NO _x -inhoud (g/l diesel)	3,4	3,4	Baltussen et al. (2017)
<i>Administratieve kosten</i>			
Uurloon chauffeur NL (€/uur)	30,00	30,00	Vee&Logistiek Nederland
Uurloon administratie NL (€/uur)	45,00	45,00	Vee&Logistiek Nederland
Uurloon autorisatie (monteur) NL (€/uur)	80,00	80,00	Vee&Logistiek Nederland
Tijd voor reisjournaal 1/2005 (uur/journaal)	0:50	0:00 c)	Baltussen et al. (2011) d)
Tijd voor reisjournaal nieuw EU voorstel (uur/journaal)	0:50	0:50	Zelfde verondersteld als bij 1/2005
Tijd voor autorisatie (uur/truck/jaar)	2:50	2:50	Baltussen et al. (2011)
Tijd voor certificaat (uur/truck/jaar)	1:00	1:00	Baltussen et al. (2011)
Gemiddelde kosten reisjournaal 1/2005 (€/journaal)	37,50	€ 0	50 of 0 minuten à € 45,00 per uur
Gemiddelde kosten reisjournaal nieuw EU voorstel (€/journaal)	37,50	37,50	50 minuten à € 45,00 per uur
Gemiddelde kosten autorisatie (€/truck/jaar)	230,00	230,00	2 uur en 50 minuten à € 80 per uur
Gemiddelde kosten certificaat (€/truck/jaar)	45,00	45,00	1 uur à € 45,00 per uur

a) European Commission: Directorate-General for Health and Food Safety and Milieu SRL (2023). Study supporting the impact assessment accompanying the revision of the EU legislation on the welfare of animals during transport – Final report. Publications Office of the European Union, Brussel. <https://data.europa.eu/doi/10.2875/110728>; b) Baltussen, W., Nuhoff-Isakhanyan, G., Wagenberg, C. van (2017). Transport of live animals versus meat; Case studies of spent hens and lambs, using newly developed calculation model. Wageningen, Wageningen Economic Research, Report 2017-065. <https://edepot.wur.nl/420339>; c) Bij 1/2005 is er geen reisjournaal nodig voor nationaal transport, dus is de tijd op 0 minuten gezet; d) Baltussen, W., Gebrensbet, G. en Roest, K. de (2011). Study on the impact of Regulation (EC) No 1 / 2005 on the protection of animals during transport European Commission. https://www.researchgate.net/publication/254840664_Study_on_the_impact_of_regulation_EC_No_12005_on_the_protection_of_animals_during_transport.

Tabel 2.3 Beladingsgraad en transportafstand per diertype gebruikt in de berekening van de transportkosten, milieu-impact en administratieve kosten voor nationaal transport van dieren in Nederland

Diertype	Huidig aantal dieren per truck	Transportafstand (km, enkele reis)	Bron
Ongespeend kalf	317	125	Dieren: Vee&Logistiek Nederland; afstand Saveetra
Vleeskalf	73	120	Vee&Logistiek Nederland
Rund	10	125	Vee&Logistiek Nederland
Slachtrund	20	85	Dieren: Vee&Logistiek Nederland; afstand Saveetra
Slachtvarken	200	120	Vee&Logistiek Nederland
Big	1.000	40	Dieren: Vee&Logistiek Nederland; afstand Saveetra
Uitgelegde leghen	7.568	124	Zelfde verondersteld als vleeskuikens
Vleeskuiken	7.568	124	Nepluvi
Eendagskuiken	35.000	124	Zelfde verondersteld als vleeskuikens
Schaap	285	125	Vee&Logistiek Nederland
Geit	72	125	Vee&Logistiek Nederland

2.2.2 Voorstel nieuwe wetgeving (herzieningsscenario)

Internationaal transport

Transportdata

De aanname in dit onderzoek is dat het aantal vervoerde dieren hetzelfde blijft als in het basisscenario. Een van de verwachte effecten van de voorgestelde nieuwe EU-wetgeving ten opzichte van de huidige situatie is een afgenomen beladingsgraad. Hierdoor neemt het aantal transporten toe, evenals de totale duur van alle transporten samen. De afname van de beladingsgraad voor de verschillende diersoorten en -typen is te vinden in de verschillende secties in hoofdstuk 6. Het aantal transporten in het herzieningsscenario is vervolgens berekend als het aantal transporten in het basisscenario gedeeld door de fractie dat de nieuwe beladingsgraad is van de oude beladingsgraad. Bijvoorbeeld, als de nieuwe beladingsgraad de helft is van de huidige beladingsgraad in het basisscenario, dan is het aantal transporten in het herzieningsscenario twee keer het aantal transporten in het basisscenario (= aantal transporten in basisscenario gedeeld door 0,5). De totale duur van alle transporten samen wordt op dezelfde manier berekend als het aantal transporten.

Transportkosten, milieu-impact en administratieve kosten

De transportkosten, milieu-impact en administratieve kosten worden op dezelfde manier berekend als in het basisscenario, alleen met gebruik van de transportdata van het herzieningsscenario.

Nationaal transport

Transportdata

Het aantal vervoerde dieren is verondersteld hetzelfde te blijven als in het basisscenario met de huidige situatie. Vergelijkbaar met internationaal transport neemt de beladingsgraad in het herzieningsscenario af ten opzichte van de huidige situatie, waardoor het aantal nationale transporten en de totale duur van alle transporten samen daarvan toeneemt. De afname van de beladingsgraad is hetzelfde verondersteld als voor internationaal transport. De berekeningen van het aantal nationale transporten en hun totale duur zijn hetzelfde als die bij internationale transporten.

Omdat de inputdata voor het berekenen van de economische gevolgen indien de aanbevelingen in het EFSA-voorstel integraal zouden zijn opgevolgd in grote lijnen hetzelfde zijn als die van het herzieningsscenario, worden deze niet verder apart vermeld en worden alleen de resultaten van het herzieningsscenario gepresenteerd.

3 Het transport van landbouwhuisdieren binnen Nederland en van en naar het buitenland

Zoals in de inleiding weergegeven, worden alle landbouwhuisdieren in Nederland één of meerdere malen in hun leven vervoerd. Diertransport is dan ook een belangrijke schakel bij het tot waarde brengen van de veehouderij en draagt daardoor bij aan de totale toegevoegde waarde van het veehouderijcomplex. De totale toegevoegde waarde van het gehele veehouderijcomplex in Nederland was in 2022 11,4 mld. voor het grondgebonden veehouderijcomplex (rundvee, schaap en geit) en 8,4 mld. voor het intensieve veehouderijcomplex (varkens, pluimvee en konijnen). Deze bedragen zijn inclusief de toegevoegde waarde die wordt gecreëerd door import en export van producten en levende dieren. Onder het veehouderijcomplex wordt verstaan zowel primaire bedrijven als toeleverende en verwerkende bedrijven.¹¹

Een groot deel van deze transporten vindt binnen Nederland plaats. Ook worden dieren over landsgrenzen vervoerd, zowel binnen de EU als naar derde landen. In deze paragraaf wordt het aantal getransporteerde dieren zowel van en naar het buitenland als binnen Nederland beschreven.

3.1 Binnenlands transport

Omdat het aantal transporten binnen Nederland niet wordt geregistreerd in Traces, is er een inschatting gemaakt van het aantal dieren dat binnen Nederland vervoerd wordt op basis van andere bronnen.¹² Om een inzicht te krijgen, is het aantal transporten geschat op basis van de best beschikbare informatie. Er is gebruikgemaakt van onder andere het aantal slachtingen in Nederland, het aantal geïmporteerde en geëxporteerde dieren en data afkomstig uit de interviews. De gepresenteerde resultaten in tabel 3.1 betreffen dan ook een schatting waarbij ervan uit is gegaan dat de beladingsgraad vergelijkbaar is met die bij transport van en naar Nederland. Ook zijn de transporten van primaire bedrijf naar de verzamelcentra niet meegenomen. Daarmee is er een onderschatting van het aantal transporten. De effecten van de maatregelen op deze transporten van primaire bedrijven naar verzamelcentra worden wel in de rest van de analyse beschreven.

Tabel 3.1 Schatting van aantal getransporteerde dieren binnen Nederland in 2023

	# dieren	# transporten
Runderen	2.981.465	59.079
Jonge kalveren a)	933.361	2.944
Vleeskalveren	1.481.237	20.291
Gebruiksrunderen (melkkoeien en jongvee)#	150.000	15.000
Slachtrunderen afgevoerd naar het slachthuis#	416.867	20.843
Geiten a)	202.211	2.808
Varkens	25.620.788	86.314
Biggen	10.447.429	10.447
Vleesvarkens en zeugen naar slachthuis	15.173.359	75.867
Schapen a)	582.494	2.044
Pluimvee b)	552.739.164	44.227
Eendagskuikens	278.182.878	7.948
Vleeskuikens	255.076.967	33.705
Uitgelegde hennen	19.479.319	2.574
Totaal	582.126.121	194.472

a) Betreft aantal transporten vanaf verzamelcentra; b) Exclusief opfokmateriaal naar bedrijven.

Bron: eigen berekening Wageningen Social & Economic Research.

¹¹ [Agrarische feiten en cijfers](#)

¹² Aan- en afvoer van dieren in Nederland wordt vastgelegd in het I&R-systeem. Echter, hier wordt geen informatie vastgelegd over het aantal transporten of transportduur.

Pluimvee is de meest vervoerde diersoort binnen Nederland. Jaarlijks worden meer dan 550 mln. dieren binnen Nederland vervoerd. Het grootste deel zijn eendagskuikens van broederij naar leg- of vleeskuikenbedrijf en vleeskuikens die vervoerd worden naar het slachthuis. Er worden binnen Nederland meer dan 25 mln. varkens vervoerd, waarvan 10 mln. biggen van vermeerderaar naar vleesvarkensbedrijf en 15 mln. slachtvarkens naar het slachthuis. Bij rundvee zijn vleeskalveren (1,6 mln.) en ongespeende kalveren (0,9 mln.) de meest vervoerde dieren binnen Nederland.

3.2 Aantallen dieren getransporteerd van en naar Nederland

3.2.1 Analyse van Traces-data

Het Traces-systeem wordt gebruikt voor de registratie en controle op de transport tussen lidstaten van levende dieren en dierlijke producten binnen en buiten haar grenzen. In Traces worden op het ogenblik alleen transporten geregistreerd die de grenzen van lidstaten overschrijden. In tabel 3.2 staan het gemiddeld aantal dieren en transporten per jaar dat van en naar Nederland vervoerd voor 2021-2022¹³ weergegeven. Zoals uit deze tabel blijkt werden in 2021-2022 gemiddeld per jaar 283 mln. dieren met 56 duizend transporten naar Nederland vervoerd en 217 mln. dieren met 32 duizend transporten vanuit Nederland vervoerd.

Tabel 3.2 Vervoer van en naar Nederland van levende dieren gemiddeld per jaar, 2021-2022

	Naar Nederland		Vanuit Nederland	
	Aantal dieren	Aantal transporten	Aantal dieren	Aantal transporten
Varkens	65.920	553	7.413.689	16.633
Runderen	1.009.232	16.065	238.134	3.497
Geiten	1.902	26	11.536	122
Schapen	76.700	499	83.966	557
Pluimvee	281.425.245	38.853	209.305.584	11.009
Totaal	282.578.999	55.996	217.052.909	31.818

Bron: Traces.

3.2.2 Aantallen en economische waarde van en naar en vanuit Nederland vervoerde dieren gemiddeld per jaar, 2010-2023 (Comext-data)

De beschikbare Traces-data waren niet recent, niet compleet en niet over een langere tijd beschikbaar. Daarom zijn ook data uit de ComExt Intra- en Extra-Europese handelsdatabase, die de goederenhandel tussen lidstaten van de Europese Unie en tussen lidstaten en wereldwijde partners vastlegt, gebruikt om inzicht te krijgen in het aantal van en naar Nederland vervoerde dieren over een langere periode. Echter, in de Comext-database wordt het aantal transporten niet vastgelegd. Het aantal getransporteerde dieren kan ook afwijken van de Traces-database. De vastgelegde data in Traces en Comext verschillen. Echter, de Comext-data geven wel inzicht in het verloop van aantal vervoerde dieren en de economische waarde van de dieren getransporteerd van en naar Nederland.

Aantallen dieren

Vervoer vanuit Nederland

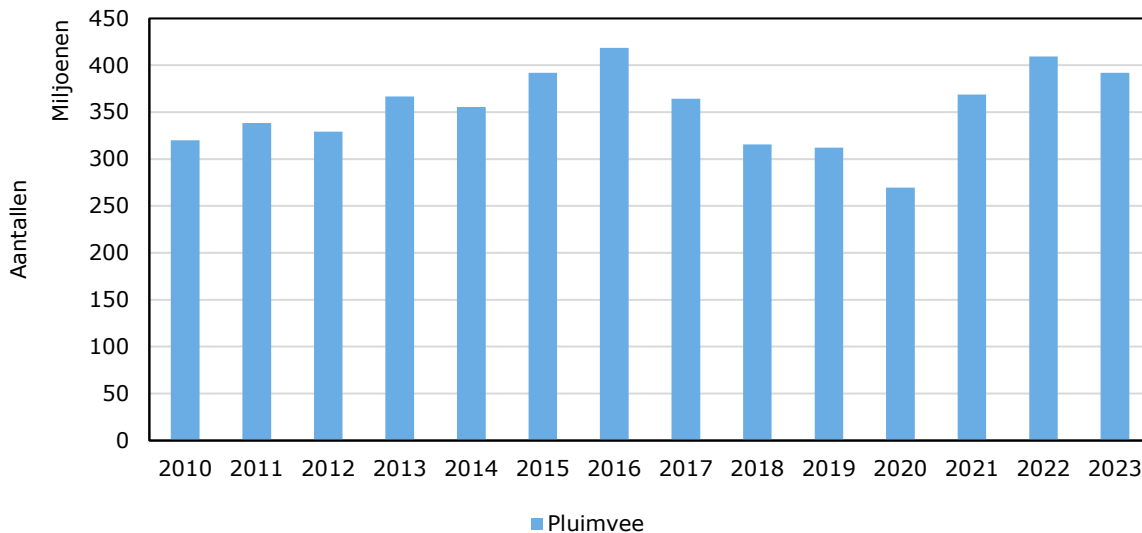
In 2023 werden 403 mln. dieren vanuit Nederland vervoerd (waarvan 391 mln. stuks pluimvee) (figuur 3.1). Bij pluimvee waren eendagskuikens de grootste groep met 341 mln. dieren, daarnaast werden 42 mln. kippen zwaarder dan 185 gram naar het buitenland vervoerd.¹⁴ Het aantal stuks pluimvee is gegroeid in de

¹³ De meest recente jaren waarvoor Traces-data beschikbaar waren.

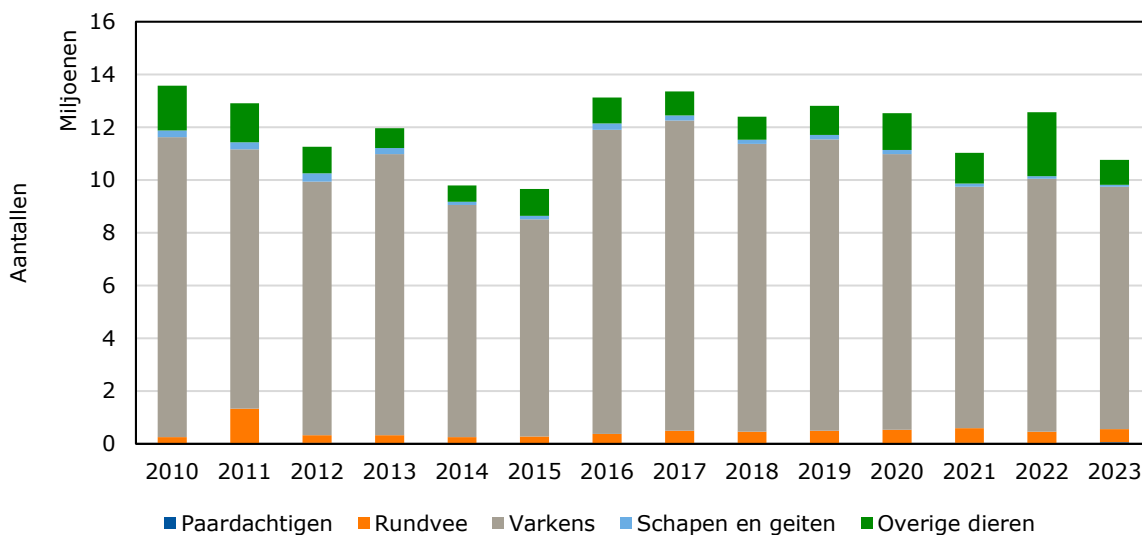
¹⁴ De Comext-data onderscheiden alleen 0105 94 - Fowls of gallus domesticus, > 185 g total, waarbij het niet mogelijk is om onderscheid te maken tussen bijvoorbeeld vleeskuikens, uitgelegde leghennen of opfok. Ook zitten 'transitdieren' in deze tellingen. Buitenlandse Eendagskuikens die via Nederland (Schiphol) naar andere landen worden vervoerd zitten dus in zowel de invoer- als de uitvoercijfers.

periode 2010-2023, maar het aantal dieren van de andere diersoorten dat vanuit Nederland naar het buitenland is vervoerd is gedaald. Varkens hebben het grootste aandeel in deze groep andere dieren. Het aantal varkens vervoerd vanuit Nederland is gedaald van 11,4 dieren in 2010 naar 9,2 mln. dieren in 2023. Biggen maken het grootste deel uit van deze vanuit Nederland vervoerde varkens.

In de figuren 3.1 en 3.2 is het vervoer van levende dieren vanuit Nederland voor de periode 2010-2023 weergegeven. Figuur 3.1 geeft de aantallen weer voor pluimvee en figuur 3.2 voor de overige diersoorten. Het grootste gedeelte van het transport vanuit Nederland blijft binnen de EU.



Figuur 3.1 Totale aantallen dieren vervoerd vanuit Nederland naar andere landen voor pluimvee, 2010-2023
Bron: Comext.



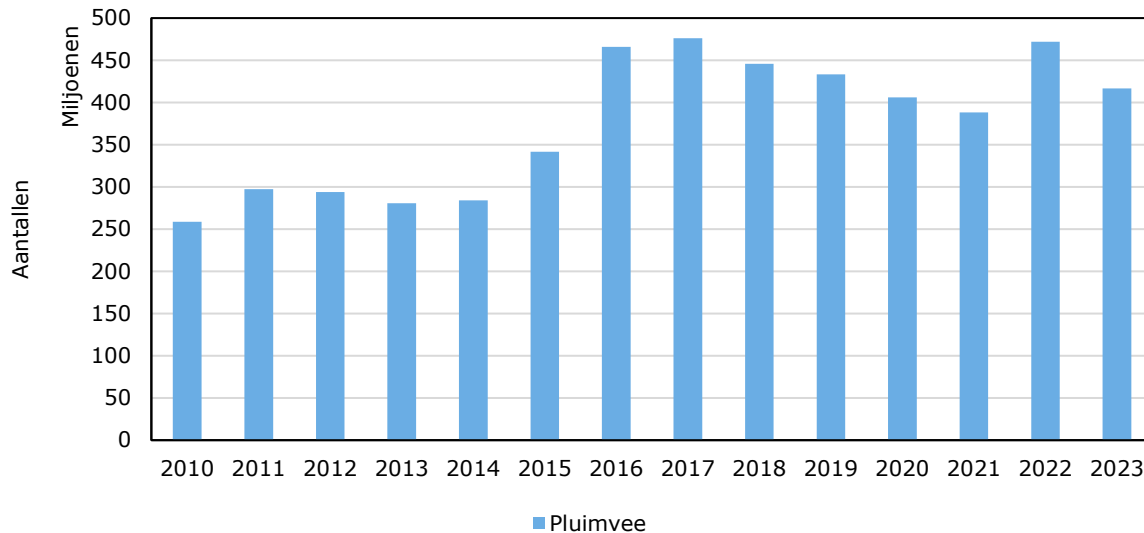
Figuur 3.2 Totale aantallen vervoerd vanuit Nederland naar andere landen voor de overige diersoorten, 2010-2023
Bron: Comext.

Vervoer naar Nederland

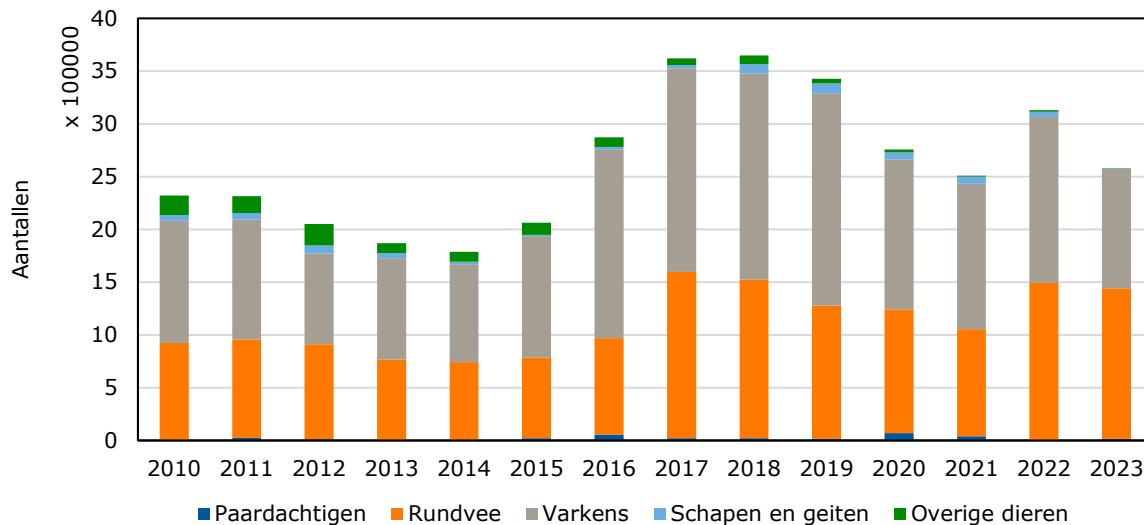
In de figuren 3.3 en 3.4 is zijn de aantallen levende dieren naar Nederland weergegeven. Figuur 3.3 geeft de aantallen weer voor pluimvee en figuur 3.4 voor de overige diersoorten. Bij het vervoer van levende dieren naar Nederland zien we sinds 2010 een stijging van het aantal dieren, waarbij na 2020 (corona) het aantal

overige diersoorten niet meer op het niveau van 2017-2019. Het overgrote deel van de deze dieren komt uit de EU (95% in 2023).

Ook bij het vervoer naar Nederland is levend pluimvee verreweg de grootste importgroep. In 2023 waren dit ruim 416 mln. stuks pluimvee (162 mln. eendagskuikens en 251 mln. kippen zwaarder dan 185 gram),¹⁵ gevolgd door rundvee met 1,0 mln. dieren (met een groot aandeel jonge/ongespeende kalveren).



Figuur 3.3 Totale aantallen dieren vervoerd naar Nederland vanuit andere landen voor pluimvee, 2010-2023
Bron: Comext.



Figuur 3.4 Totale aantallen vervoerd naar Nederland vanuit andere landen voor de overige diersoorten, 2010-2023
Bron: Comext.

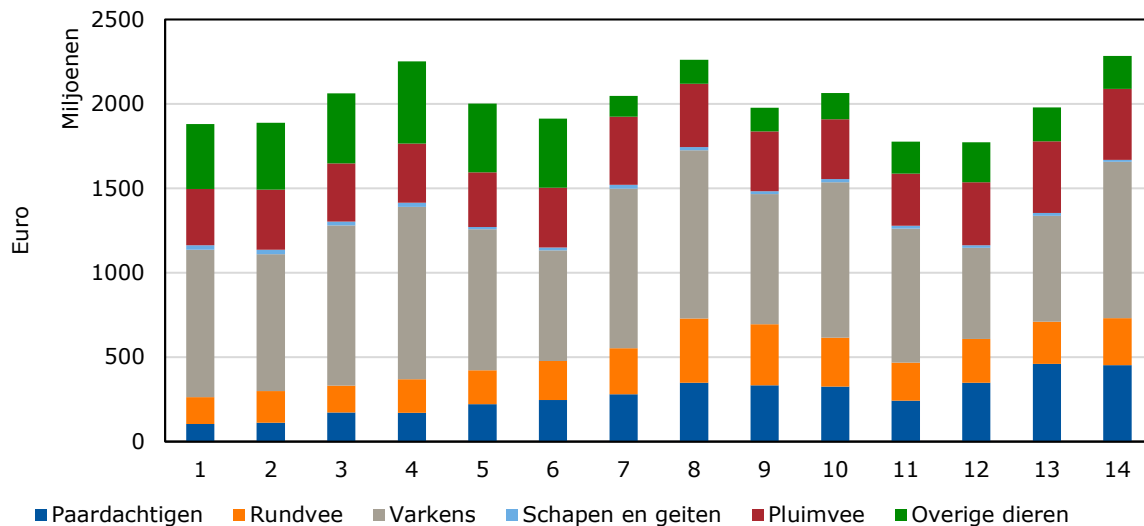
¹⁵ Zie vorige voetnoot.

Economische waarde van dieren getransporteerd van en naar Nederland

Levende dieren

De economische exportwaarde¹⁶ van levende dieren groeit van ruim € 1,9 mld. in 2010 tot € 2,3 mld. in 2023 (figuur 3.5). De verkoop naar andere lidstaten van levende varkens vertegenwoordigt de grootste waarde (€925,8 mln. in 2023), gevolgd door paardachtigen (€ 452,6 mln.) en pluimvee (€ 421,2 mln.) (figuur 3.6).

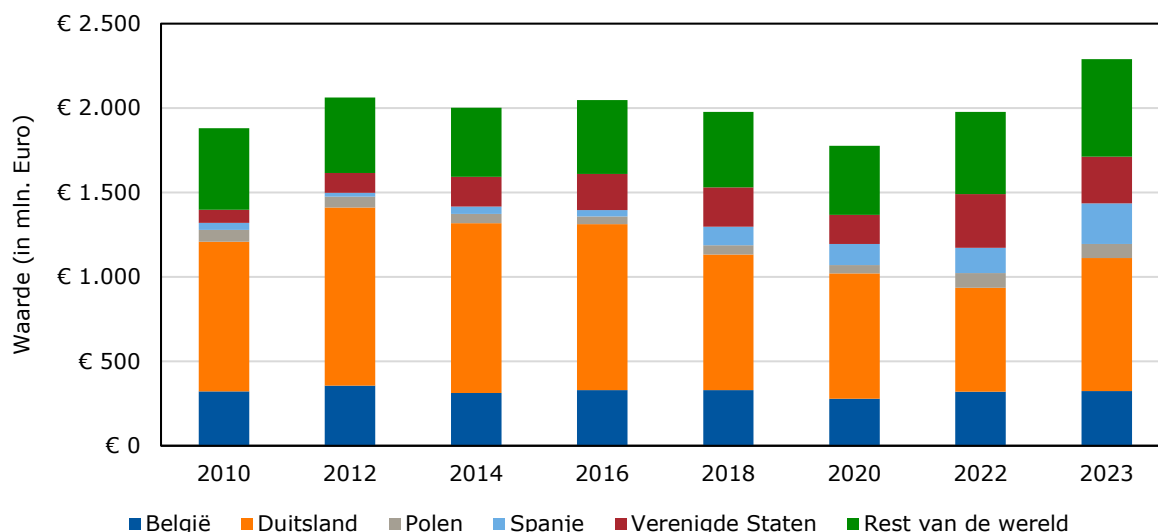
Het grootste gedeelte van de export blijft binnen de EU (75% in 2023). De grootste exportlanden voor Nederland zijn Duitsland en België. Zij nemen samen 48% van de exportwaarde van 2023 in beslag. Sinds 2018 zien we ook een stijging van de exportwaarde naar Spanje naar 10% van de exportwaarde in 2023 (figuur 3.6).



Figuur 3.5 Nederlandse exportwaarde van levende dieren, 2010-2023

Bron: Comext.

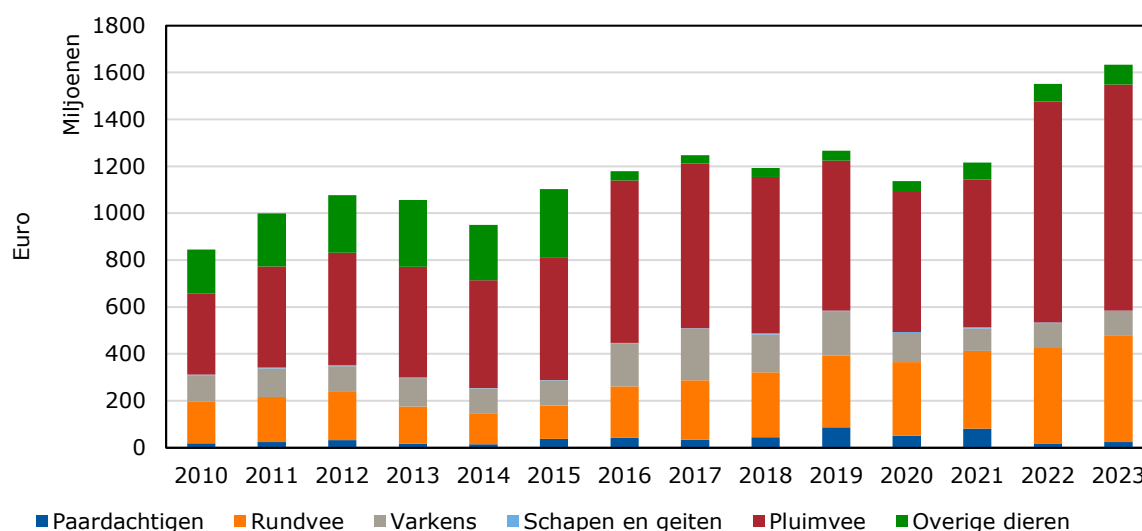
¹⁶ De exportwaarde is de financiële opbrengst van goederen en diensten die een land of bedrijf levert aan het buitenland. Het is de waarde van deze goederen en diensten, inclusief vracht- en verzekeringskosten tot aan de grens van het exporterende land. De exportwaarde wordt berekend door de hoeveelheid geëxporteerde goederen of diensten te vermenigvuldigen met de gemiddelde prijs ervan. De importwaarde wordt op een vergelijkbare wijze berekend maar dan voor de geïmporteerde goederen en diensten.



Figuur 3.6 Belangrijkste exportlanden van levende dieren in mln. euro, 2010-2023

Bron: Comext.

Ook de importwaarde van levende dieren is gegroeid in de jaren 2010-2023 (figuur 3.7). Was in 2010 de waarde nog € 845 mln., in 2023 is dit gegroeid tot ruim € 1,6 mld. Het overgrote deel van de import komt van binnen de EU. In 2023 komt slechts circa 5% vanuit landen buiten de EU. De drie belangrijkste landen buiten de EU zijn het Verenigd Koninkrijk (3,3%), de Verenigde Staten (0,6%) en Israël (0,2%). Het grootste gedeelte van importwaarde bestaat uit pluimvee (59% in 2023), gevolgd door runderen (27,7%) en varkens (6,5%)(figuur 3.7).

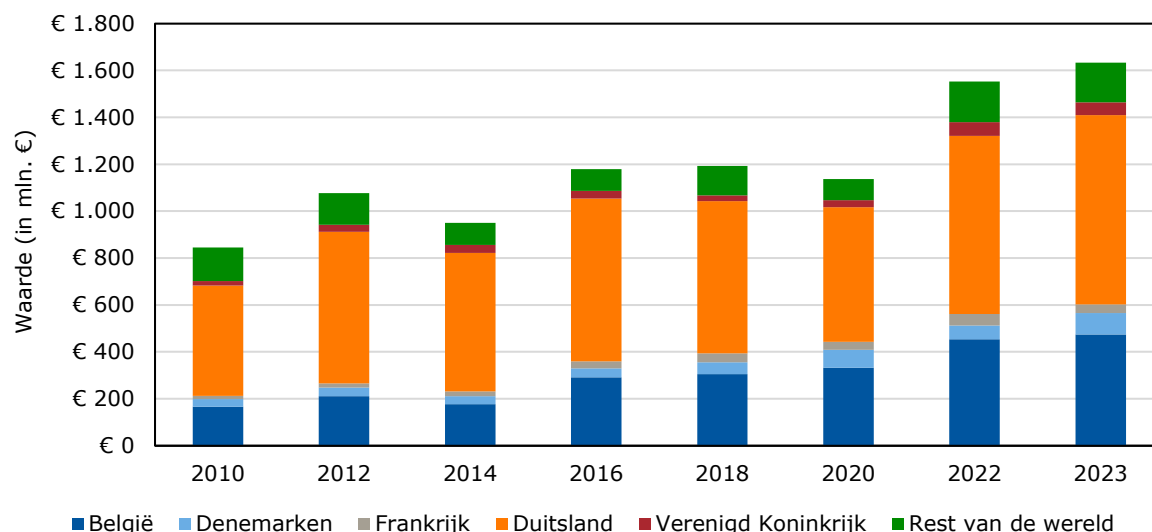


Figuur 3.7 Importwaarde van levende dieren, per diercategorie (in mln. euro), 2010-2023

Bron: Comext.

De grootste importlanden zijn, net als voor de export, Duitsland en België. Zij zorgen samen voor ruim 78% van de importwaarde in 2023 (figuur 3.8).¹⁷ Ook is er een lichte stijging te zien in de import vanuit Denemarken. Het Verenigd Koninkrijk is het enige niet-EU-land dat in de top-5 van importlanden staat voor Nederland.

¹⁷ Zowel waarde als aantallen dieren vnl. varkens en pluimvee.



Figuur 3.8 Belangrijkste importlanden (op basis van importwaarde in mln. euro), 2010-2023

Bron: Comext.

3.3 Aantal ondernemers betrokken bij de handel en transport van vee

Er zijn in Nederland ongeveer 600 veehandelaren actief.¹⁸ Veel van de veehandelaren en transporteurs zijn verenigd in Vee&Logistiek Nederland.¹⁹ Een aantal veelal grotere commerciële transportbedrijven betrokken bij het transport van vee zijn verenigd in Saveetra.²⁰ Er zijn volgens de website van Saveetra 70 leden. Dit zijn transporteurs die enkel werken in opdracht van derden. Deze zijn soms ook lid van Vee & Logistiek Nederland.

Naast transport in opdracht van derden (veehouders of slachthuizen) zijn er handelaren die ook transport in eigen beheer uitvoeren. En verder zijn er collecterende handelaren die vaak zelf de dieren rijden met een veetrailer of kleine vrachtwagen van boer naar verzamelcentrum en soms ook slachthuis. In deze laatste categorie gaat het vooral om handelaren in schapen, kalveren en slachtkoeien. De omvang van de bedrijven betrokken bij handel en transport van vee varieert sterk. Er zijn een aantal grote veetransportbedrijven die meerdere vrachtwagens en personeelsleden hebben. Daarnaast zijn er ook veel handelaren die (parttime) betrokken zijn bij handel en transport naar verzamelcentra en markten van ongespeende kalveren, schapen en slachtrunderen.

Bedrijven die betrokken zijn bij het commercieel transport van vee moeten erkend en geregistreerd zijn bij de NVWA. Er is een lijst van erkende bedrijven en vergunninghouders met activiteiten gerelateerd aan het transport van dieren voor korter dan 8 uur.²¹ Op deze lijst waren op 1 juni 2025 337 bedrijven geregistreerd. Daarnaast is er een lijst van erkende bedrijven voor transport langer dan 8 uur.²² Op deze lijst waren 1 juni 2025 336 bedrijven geregistreerd. Bedrijven die erkend zijn voor transport langer dan 8 uur zijn automatisch geregistreerd voor transport korter dan 8 uur. In totaal waren op 1 juni 2025 673 bedrijven erkend en geregistreerd voor de transport van dieren.

¹⁸ Bron: per. med. vertegenwoordigers van de veetransportsector

¹⁹ [Vee&Logistiek Nederland](#)

²⁰ [Saveetra \(veevoer\)](#)

²¹ [Vervoer van dieren: overzicht bedrijven | Erkenningen, registraties en vergunningen | NVWA](#)

²² <https://www.nvwa.nl/onderwerpen/erkenningen-registraties-en-vergunningen/lijsten-bedrijven-met-een-erkenning-registratie-of-vergunning/vervoer-van-dieren-overzicht-bedrijven#/lijst/VERVO2>

3.4 Wagenpark

Uitrusting wagenpark

Ventilatie

Op basis van de manier waarop ze geventileerd worden, zijn binnen het veevervoer drie typen vrachtwagens te onderscheiden:

- De standaard/conventionele vrachtwagens: deze hebben fysieke openingen, die verstelbaar zijn in grootte. Hierbij vindt er natuurlijke ventilatie plaats, op basis van temperatuur binnen de auto, buiten de auto en eventuele rijwind. Conventionele wagens hebben regelmatig ook ventilatoren, dus dan is er ook sprake van geforceerde ventilatie.
- Het tweede type vrachtwagens heeft geforceerde dwarsventilatie. Hierbij wordt er door ventilators aan een kant lucht in de vrachtwagen gezogen en aan de andere zijde lucht uitgeblazen. Hierbij wordt per laadvloer de snelheid van de ventilatoren gereguleerd op basis van een ingestelde temperatuur en gemeten temperatuur. Echter, het is maar beperkt mogelijk om de temperatuur bij de dieren te kunnen regelen. De lucht die gebruikt wordt om te ventileren heeft de buitentemperatuur. Het is niet mogelijk om de temperatuur lager te krijgen dan de buitentemperatuur. Bij dwarsgeventileerde ventilatie is zowel koelen als verwarmen niet mogelijk. Wel kan worden aangenomen dat de geforceerde dwarsventilatie niet alleen zorgt voor luchtverversing (minder CO₂), maar mogelijk ook een verkoelend effect heeft. Net als bij rijwind ontstaat er door deze ventilatie een verkoelend effect, ook al wordt de temperatuur van de buitenlucht er niet door verlaagd.
- Naast deze twee typen bestaan er ook volledig geconditioneerde voertuigen. Hierbij wordt temperatuur en soms CO₂ volledig gereguleerd. De aangevoerde lucht wordt dikwijls gefilterd. In dit type vrachtwagen is het mogelijk om te koelen en te verwarmen.

Dwars geventileerde of volledig conditioneerde voertuigen worden vanwege de hygiëne vaak ingezet bij transport van dieren met een hoge gezondheidsstatus (bijvoorbeeld fokdieren en eendagskuikens). Zowel dwars geventileerde als geconditioneerde voertuigen dragen bij aan het dierenwelzijn tijdens het transport. Een aantal inkooporganisaties van varkens hebben het streven dat alle biggen die zij verhandelen worden vervoerd met een dwars geventileerde of geconditioneerde voertuigen. Ook hebben zij de wens uitgesproken om alle binnen ketenconcepten geproduceerde vleesvarkens met dwars geventileerde voertuigen te vervoeren. In Veal Forward is opgenomen dat per 2030 alle kalveren worden vervoerd met in voertuigen mechanische ventilatie.

GPS

In de praktijk zijn vrijwel alle voertuigen uitgerust met GPS. Voor het binnenland is dit vaak omwille van de operationele werkzaamheden voor het bedrijf, zoals het plannen en urenadministratie. Voor langere transporten is het aanwezig zijn van GPS verplicht.

Personeel

Personeel dat onderweg is met dieren moet over de volgende kwalificaties beschikken:

- Rijbewijs CE
- Bijscholing: elke 5 jaar 35 uur, specifiek gericht op diertransport
- Getuigschrift vakbekwaamheid veetransport: 5 jaar geldig
- Cursus reiniging en ontsmetten veetransportmiddelen (verplicht onderdeel van Erkenningssystemen Quality Livestock Transport (QLT)). (Dit geldt alleen voor transporten die onder QLT vallen.)

Een veetransportchauffeur wordt binnen de transportsector beschouwd als meer dan alleen vrachtwagenchauffeur te zijn. Naast het rijden bestaat (in ieder geval bij kortdurende transporten) het werk voor een groot gedeelte uit het laden en lossen van de dieren, en het reinigen van het voertuig. De chauffeur moet naast rijden daarom op een verantwoordelijke manier met dieren om kunnen gaan. Van oudsher zijn chauffeurs mensen met een affiniteit voor en achtergrond in de landbouwsector.

Deze aspecten zorgen ervoor dat naast de krapte op de arbeidsmarkt voor vrachtwagenchauffeurs er een extra uitdaging ligt voor het aantrekken van personeel in het veetransport. Chauffeurs in het veetransport zijn over het algemeen ingeschaald op cao-salarisschalen (schaal E7; pers. mededeling transporteur).

Voor nachtwerk (tussen 0:00 en 06:00 uur) gelden normaal extra rij- en rusttijdenregels. Voor het vervoer van levende dieren zijn chauffeurs van regels rond nachtwerk vrijgesteld.

3.5 Convenanten en bovenwettelijke afspraken

Overheid en bedrijfsleven betrokken bij het transport van vee hebben afspraken gemaakt via een aantal convenanten en bovenwettelijk afspraken.

Sectorspecifieke protocollen

Nederland heeft een aantal kwaliteitssystemen die aandacht besteden aan dierenwelzijn of dierenwelzijn als uitgangspunt hebben. De bekendste hiervan is het Beter Leven keurmerk (BLK) van de Dierenbescherming. Er bestaan Beter Leven keurmerken voor de (binnen de roodvleesketen vallende) diersoorten/categorieën kalf, melkrund, vleesvee en varken. Bij pluimvee is er een BLK-keurmerk voor vleeskuikens. Voor schaap, geit en paarden is er geen Beter Leven keurmerk. Kenmerkend voor de BLK-keurmerken is dat er extra eisen gesteld worden aan het diertransport.

Erkenningsregelingen Quality Livestock Transport (QLT) varkens en kalveren

Daarnaast heeft Vee&Logistiek Nederland een erkenningssysteem Quality Livestock Transport (QLT) ontwikkeld waarmee de schakel transport in de vee- en vleesketen voor varkens en kalveren moet voldoen aan een aantal criteria. De audit- en certificeringskosten zijn € 625 bij 1 of 2 en € 1.385 bij meer dan 15 voertuigen + € 265 deelnamekosten.²³

Dit erkenningssysteem dient om de kwaliteit van het vervoer van dieren te kunnen waarborgen. In de regeling zijn afspraken gemaakt over dierenwelzijn, de preventie van dierziekteverspreiding, het gebruik van adequate transportmiddelen en gedegen vakmanschap. Met deze erkenningsregeling is de laatste schakel in de veehouderijketens ook gecertificeerd.

De bovenwettelijke afspraken zoals opgenomen in de QLT zijn:

- Overzicht van door deelnemer gebruikte vervoerseenheden (inclusief kenteken, laadoppervlak) voor vee in een (online) register.
- Voor elke vervoerseenheid is een geldig bewijs van goedkeuring op het bedrijf aanwezig: een keurmerk diermerk diertransport bij inzet voor transport <8 uur. (nog niet van toepassing door ontbreken van keuringsinstantie).²⁴
- Aanwezigheid noodplan en kenbaarheid hiervan bij personeel.²⁵
- Chauffeurs moeten een Reiniging & Ontsmetting-cursus hebben gedaan.
- Conformatie aan hitte-protocol van Vee&Logistiek.

De QLT-regeling is onder meer opgenomen in het kwaliteitssysteem van Holland Varken Quality. Dat wil zeggen dat varkenshouders en slachthuizen hun varkens moeten laten vervoeren door een QLT-gecertificeerde vervoerder om te voldoen aan de eisen van Holland Varken Quality. Dit betekent in de praktijk dat bijna alle varkens door gecertificeerde partijen moeten worden vervoerd, aangezien er maar zeer beperkt varkens/vlees buiten het kwaliteitssysteem van Holland Varken Quality worden verhandeld. Sinds 1-7-2025 wordt ook het transport van kalveren naar kalverhouderijen, tussen kalverhouderijbedrijven en van kalverhouderij naar slachthuis onder de voorwaarden van de QLT erkenningsregeling uit gevoerd.

Naast de erkenningsregeling voor transporteurs van varkens zijn er ook erkenningsregelingen voor Verzamelcentra Kalveren en Handelaar Kalveren.

Ook bestaat er een kalfvolgsysteem (KVS), waarin het transport van kalveren tussen melkveehouder en verzamelcentrum of kalverhouder wordt geregistreerd. Kalveren die aan KVS-criteria voldoen, worden van

²³ <https://vee-logistiek.nl/focus-vee-logistiek/erkeningsregelingen/quality-livestock-transport-qlt/aanmelden-en-tarieven>

²⁴ Vanuit wet- en regelgeving is een certificaat van goedkeuring voor het transportmiddel voor lang transport nodig. Deze worden afgegeven door het RDW (na keuring door het RDW). Deze voorwaarde is aanvullend voor erkende bedrijven die zich alleen bezig houden met kort transport.

²⁵ Zie vorige voetnoot

het melkveebedrijf meegenomen en in het KVS geregistreerd. De KVS-criteria zijn leeftijd, gewicht en gezondheid en op een juiste registratie van de haarkleur en sexe. Op het verzamelcentrum, voordat de kalveren naar de kalverhouderij gaan, voeren medewerkers van het verzamelcentrum een tweede controle uit op de genoemde criteria.

4 De voorgestelde herziening van de transportverordening in vergelijking met de bestaande transportverordening

4.1 Huidige en voorgestelde regels rond diertransport

De aanpassingen met betrekking tot het diertransport in de voorgestelde herziening van de verordening zijn mede gebaseerd op wetenschappelijke opinies die op verzoek van de Europese commissie door EFSA zijn opgesteld. In deze EFSA-opinies worden aspecten van verminderde dierenwelzijn tijdens transport geanalyseerd. Zo zijn er elf welzijnsgevolgen geïdentificeerd, op basis van de ernst, de duur en de frequentie van voorkomen, die zeer relevant zijn voor het welzijn van landbouwhuisdieren tijdens transport. Dit zijn (i) groepsstress, (ii) omgaan met stress, (iii) hittestress, (iv) blessures, (v) bewegingsstress, (vi) langdurige honger, (vii) langdurige dorst, (viii) ademhalingsstoornissen, (ix) bewegingsbeperking, (x) rustproblemen en (xi) sensorische overstimulatie.

Om de negatieve gevolgen voor het dierenwelzijn tijdens transport te voorkomen of te beperken, zijn door EFSA op basis van wetenschap en expertopinion aanbevelingen gedaan. De termijnen waarop dorst en honger optreden bepalen bijvoorbeeld de maximale drink- en voederintervallen voor de verschillende diersoorten, het diersoort-specifieke thermoneutrale gebied bepaalt de temperatuurgrenzen die tijdens het transport moeten worden gehandhaafd en een formule die de ruimte in verband brengt met het levend gewicht, definieert de minimale ruimte die nodig is voor de dieren. Dieren hebben deze ruimte nodig om hun houding aan te passen als reactie op versnelling van het transportmiddel en andere gebeurtenissen. Verder is er voldoende ruimte in een compartiment nodig zodat alle dieren kunnen liggen.

In het navolgende wordt de maatregelen zoals voorgesteld in de voorgestelde herziening van de verordening beschreven en vergeleken met de EFSA adviezen en de maatregelen zoals beschreven in de huidige transportverordening (EU 1/2005). In het volgende hoofdstuk worden de welzijnseffecten van deze maatregelen besproken.

De volgende aspecten van de adviezen zoals opgesteld door EFSA, de huidige transportverordening (1/2005) en de voorgestelde veranderingen in de voorgestelde herziening van de verordening zijn belang zijn voor de evaluatie in de huidige studie:

- de eisen voor transportmiddelen voor zowel kort als langdurig transport
- de eisen gesteld aan transporteurs en chauffeurs
- de maximale transportduur voor de verschillende diergroepen
- de transportomstandigheden voor de verschillende diergroepen
- de minimale en maximale temperatuur voor de verschillende diergroepen tijdens transport
- het vertrekken van eten en drinken aan de verschillende diergroepen tijdens transport.

De voorgestelde herziening van de verordening voorziet in de intrekking van huidige transportverordening. 1/2005, en streeft diverse specifieke doelstellingen na:

- het verminderen van dierenwelzijnsproblemen in verband met lange transporten en herhaaldelijk uitladen en opnieuw laden voor het laten rusten van dieren tijdens langdurig transport
- ervoor zorgen dat dieren tijdens het vervoer meer ruimte hebben
- het verbeteren de omstandigheden tijdens het vervoer van kwetsbare dieren
- voorkomen dat dieren worden blootgesteld aan extreme temperaturen
- het vergemakkelijken van de handhaving van de EU-regels voor de bescherming van dieren, onder meer door digitalisering
- het beter beschermen van dieren die naar niet-EU-landen worden geëxporteerd
- het beter beschermen van honden en katten die in verband met een economische activiteit worden vervoerd.

4.2 Vergelijking van de huidige transportverordening 1/2005 met de EFSA opinie en de voorgestelde nieuwe verordening

4.2.1 Reistijden

Verordening 1/2005

De huidige vervoersverordening stelt een maximale reistijd van 8 uur vast, maar staat ook lange reizen van meer dan acht uur toe onder bepaalde voorwaarden (bijvoorbeeld journaal, aanvullende voorwaarden voor drinken, voederen, ventilatie). Dit resulteert in maximale reistijden tot 29 uur voor runderen, schapen en geiten, een maximale reistijd tot 24 uur voor varkens en paarden, en een maximum van 19 uur voor ongespeende/jonge dieren. Als de eindbestemming na deze reistijden nog niet is bereikt moeten de dieren worden uitgeladen, gevoederd en gedrenkt en minstens 24 uur rusten in een controlepost. Daarna mag de reis zonder verdere beperkingen volgens hetzelfde patroon worden voortgezet tot de eindbestemming in of buiten de EU is bereikt. Dit betekent dat, onder de huidige verordening, deze transportloop meerdere malen mag worden uitgevoerd.

EFSA-opinies

De wetenschappelijke opinies van de EFSA over het welzijn van dieren tijdens het vervoer, vermelden het tijdstip waarop gedrags- en fysiologische tekenen kunnen worden geassocieerd met langdurige dorst en honger bij het vervoer van een bepaalde diersoort (bijvoorbeeld voor runderen, vanaf 9 uur bij geen water en vanaf 12 uur bij geen voedsel; voor paarden wordt 3 uur bij geen water en 12 uur bij geen voedsel vermeld, voor varkens 8 uur bij geen water en 12 uur bij geen voedsel). Met uitzondering van ongespeende kalveren en uitgelegde leghennen beveelt EFSA geen kwantitatieve maximale reistijd aan wanneer dieren tijdens de reis gevoederd en gedrenkt worden, maar geeft aan dat in het algemeen langere reizen gepaard gaan met meer negatieve welzijnsgevolgen. Voor ongespeende kalveren raadt EFSA maximaal 8 uur aan (tenzij er melk gevoerd kan worden op de wagen). Voor uitgelegde leghennen geeft EFSA de EFSA 10 uur aan als maximale reistijd.

*Voorgestelde nieuwe verordening:*²⁶

Ten opzichte van de verordening 1/2005 zijn er een aantal veranderingen in definities en voorwaarden doorgevoerd. De belangrijkste veranderingen zijn:

- Plaats van vertrek: de plaats van vertrek is de plaats waar dieren ten minste een week voor het transport zijn ondergebracht.
- Transportduur: de transportduur begint vanaf het moment van laden van het eerste dier op het eerste vervoermiddel op de plaats van vertrek en eindigt met het uitladen van het laatste dier op de plaats van bestemming, en omvat ook de daarmee verband houdende verrichtingen, met inbegrip van rusttijden en overbrenging van dieren van het ene vervoermiddel naar het andere.²⁷
- Lange reis: er is sprake van een lange reis indien deze langer is dan 9 uur (dit was 8 uur in verordening 1/2005). Voor dieren bestemd voor de slacht mag het transport niet langer dan 9 uur duren.
- Lange transporten: onverminderd strengere voorschriften inzake transporttijden. Lange transporten voor het vervoer over de weg of per spoor van landdieren, met uitzondering van als huisdier gehouden vogels en konijnen, voor een ander doel dan slacht, voldoen aan de volgende voorwaarden:
 - De reis bestaat uit ten hoogste twee gedeelten van elk ten hoogste 21 uur, waarna de dieren de plaats van bestemming bereiken.
 - Na de eerste 21 uur na het begin van de reis worden de dieren, indien zij de plaats van bestemming nog niet hebben bereikt, in een controlepost uitgeladen voor een rusttijd van ten minste 24 uur, voordat het vervoer mag worden voortgezet.
 - Beide onder het vorige genoemde gedeelten van de reis moeten rustperiodes van ten minste 1 uur na ten hoogste 10 uur omvatten; tijdens de rustperiode moeten de dieren op het stilstaande vervoermiddel blijven.

²⁶ EUR-Lex - 52023PC0770 - EN - EUR-Lex (bijlagen)

²⁷ Op zich komt dit wel overeen met de definitie van vervoer uit de 1/2005: 'vervoer': de verplaatsing van dieren met behulp van een of meer vervoermiddelen en de daarmee samenhangende activiteiten, zoals laden, lossen, overladen en rusten, tot aan het moment waarop alle dieren op de plaats van bestemming zijn uitgeladen.

- Voor als landbouwhuisdier gehouden vogels en konijnen die in containers worden vervoerd geldt het volgende:
 - Er moet passend voeder en water in voldoende hoeveelheden voorhanden zijn
 - De maximale transporttijden zijn:
 - a. 12 uur, met inbegrip van de laad- en lostijd, ook voor transporten naar een slachthuis.
 - b. 24 uur voor kuikens van alle als landbouwhuisdier gehouden vogelsoorten, mits het transport binnen 48 uur na het uitkomen van de kuikens wordt voltooid.
 - c. 24 uur voor volwassen fokkonijnen indien zij permanent toegang hebben tot voeder en hydratatie.
 - d. 10 uur voor uitgelegde hennen, met inbegrip van de laad- en lostijd.
- Niet-gespeende dieren: de reisduur is maximaal 8 uur. Indien er tijdens het transport de mogelijkheid is om te voederen en te drinken, dan bedraagt de maximale reisduur 9 uur, gevolgd door 1 uur rust, en vervolgens opnieuw 9 uur (tijd op zee niet meegerekend). Het voederen moet gebeuren met een goedgekeurd voedersysteem. Bij transport per schip wordt de tijd op schip niet meegerekend in de totale transportduur.
- Het laden en lossen van dieren in vervoermiddelen moet onder toezicht staan van een dierenarts. Dit betreft zowel korte als lange transporten.

4.2.2 Ruimte

Verordening 1/2005

De huidige regels inzake de beschikbaar te stellen ruimte voorzien in een specifiek aantal m² per categorie dieren, afhankelijk van hun soort, gewicht of leeftijd, meestal in de vorm van tabellen in de bijlage bij de verordening. Zij bevatten geen formules voor specifieke of gewichten maar geven vaak ruime ranges in oppervlakte voor bepaalde diercategorieën, waarbij voor varkens alleen een beladingsgraad voor varkens van 100 kg is gegeven.

EFSA-studies

De EFSA-studie doet aanbevelingen zowel voor vloeroppervlak als voor stahoogte.

Vloeroppervlak:

- EFSA beveelt aan om het vloeroppervlak dat dieren tijdens transport ter beschikking moeten hebben afhankelijk te maken van het lichaamsgewicht volgens de formule $A = k W^{2/3}$, waarbij A het beschikbare vloeroppervlak is, k een diersoortspecifieke factor en W het gewicht van de dieren van elke categorie dieren. De formule moet worden gebruikt voor de respectieve soorten met een k -waarde van 0,027 voor varkens, 0,034 voor runderen, 0,037 voor schapen en geiten, 0,027 voor niet-gespeende lammeren, 0,027 voor niet-gespeende kalveren, enzovoort en berekent het minimale vloeroppervlak dat dieren nodig hebben bij een buikligging en met voldoende ruimte tussen de dieren om bij het water te kunnen. Voor de meeste diersoorten en gewichten betekent dit een toename van het vloeroppervlak met ongeveer 30% ten opzichte van het voorgeschreven vloeroppervlak zoals gedefinieerd in Verordening 1/2005.

Stahoogte:

- Voor runderen en niet-gespeende kalveren moet de minimale verticale hoogte tijdens het vervoer voldoen aan de volgende formule: $H \text{ (cm)} = W \times 1,17 + 20$, waarbij H = minimale verticale hoogte, en W = schofthoogte van het grootste dier in het compartiment.
- Voor schapen moet de ruimte boven het hoogste punt van het grootste dier ten minste 15 cm bedragen in voertuigen met mechanische ventilatie en 30 cm in voertuigen met natuurlijke ventilatie.
- Voor paardachtigen moet de inwendige hoogte van een compartiment ten minste 75 cm hoger zijn dan de schofthoogte van het grootste dier.
- Voor als landbouwhuisdier gehouden vogels moet de hoogte van de container zodanig zijn dat de kam of kop het plafond niet raakt wanneer de vogels met hun kop en nek in een natuurlijke houding zitten of wanneer zij van plaats veranderen.
- Voor slachtkonijnen moet de container hoog genoeg zijn zodat de konijnen met hun oren omhoog kunnen zitten.

Voorstel nieuwe transportverordening

De nieuwe transportverordening volgt het EFSA-advies met betrekking tot het vloeroppervlak en stahoogte tijdens transport. Behalve voor ongespeende klaveren en lammeren, waarbij voor het vloeroppervlak de

diersoort specifieke K-waarde niet is overgenomen. In het voorstel voor de nieuwe verordening wordt een k-waarde voor ongespeende kalveren aangehouden van 0,034 gelijk aan de k-waarde voor grote en volwassen runderen. Voor lammeren is de k-waarde van 0,037 gelijk aan die van volwassen schapen.

4.2.3 Temperatuur tijdens transport

Verordening 1/2005

Volgens de huidige verordening gelden er weliswaar geen beperkingen voor het vervoer tijdens het warme seizoen, maar moeten de ventilatiesystemen in het vervoermiddel een temperatuurbereik aanhouden (van 5 °C tot 30 °C met een tolerantie van +/- 5 °C).

EFSA

Tenzij er airconditioning aanwezig is, kan de temperatuur in vrachtwagens met mechanische ventilatie niet lager worden dan de buitentemperatuur.²⁸ Als gevolg hiervan is het overdag in de zomer, wanneer de temperaturen hoog zijn, een uitdaging om de temperatuur in de vrachtwagen onder de bovenste kritische temperaturen te houden. Om dieren te beschermen tegen temperatuurstress beveelt de EFSA voor verschillende categorieën vee die worden vervoerd, kritische maximumtemperaturen aan. De meest recente EFSA-adviezen bevatten numerieke aanbevelingen voor de maximale kritische temperatuur in de vrachtwagen (32°C voor geschoren schapen; 30°C voor biggen; 28°C voor ongeschoren schapen; 25°C voor lammeren, runderen, niet-gespeende kalveren, paarden, vleesvarkens; 22°C voor zeugen).²⁹ Voor pluimvee en konijnen is een combinatie van temperatuur en relatieve vochtigheid voorgesteld.

Voorstel voor nieuwe verordening

Artikel 31, lid 2

Voor het vervoer van landdieren, met uitzondering van honden en katten, geldt:

- Indien de verwachte temperatuur lager is dan 0 °C:
 - Voertuig moet worden afgedekt en luchtcirculatie moet worden gecontroleerd ter bescherming van blootstelling en windverkilling.
 - Bij een verwachte temperatuurvoorspelling van - 5 °C mag naast voorgaande maatregel de transporttijd maximaal 9 uur zijn
- Verwachte temperaturen tussen 25-30 °C, dan mag transporttijd tussen 10.00 en 21.00 uur maximaal 9 uur zijn
 - Bij verwachte temperaturen van meer dan 30 °C mag er alleen transport plaats vinden tussen 21.00 en 10.00 uur.
 - Als tussen 21.00 en 10.00 uur meer dan 30 °C wordt verwacht, dan moet beschikbare ruimte voor de dieren met 20% worden vergroot.

Voor het vervoer van pluimvee en konijnen in containers geldt:

- Wanneer de voorspelde temperatuur op de plaats van vertrek en op de plaats van bestemming op het tijdstip waarop de dieren naar verwachting op die plaatsen aanwezig zullen zijn, lager is dan 10 °C, mogen konijnen en gedomesticeerde vogels, met uitzondering van uitgelegde leghennen, uitsluitend worden vervoerd in voertuigen met bescherming tegen windverkilling.
- Uitgelegde leghennen mogen niet worden vervoerd als in voertuigen geen temperaturen van ten minste 15 °C kunnen worden gegarandeerd.

²⁸ Hoorweg, F.A. et al. (2021). Metingen temperatuur tijdens diertransport: KD-2020-063. Wageningen, Wageningen Livestock Research. <https://library.wur.nl/WebQuery/wurpubs/fulltext/559400>.

²⁹ Uit onderzoek blijkt dat het niet ideaal is om regels te hebben voor de temperatuur in de vrachtwagen, omdat die niet bekend is op het moment van vertrek. Uit onderzoek blijkt dat vooral tijdens de warmste zomermaanden de gemeten binnentemperaturen in de vrachtwagen voor kortere of langere tijd (plaatselijk) boven de wettelijke normen liggen (Hoorweg, F.A. et al. (2021). Metingen temperatuur tijdens diertransport: KD-2020-063. Wageningen, Wageningen Livestock Research. <https://library.wur.nl/WebQuery/wurpubs/fulltext/559400>.)

4.3 Leeftijd jonge kalveren, varkens, geiten en schapen

Verordening 1/2005

Biggen moeten minimaal 3 weken oud zijn, lammeren een week en kalveren 10 dagen (tenzij het transport minder dan 100 km is, dan mogen ze al eerder vervoerd worden).³⁰

EFSA

Kalveren die op een leeftijd van minimaal 35 dagen (dat wil zeggen vijf weken) worden vervoerd, zijn bij adequate verzorging robuuster dan kalveren die op een leeftijd van 14 dagen worden vervoerd, omdat de ontwikkeling van hun immuniteit verder gevorderd is.

Het uitstellen van de minimumleeftijd voor transport van de huidige twee weken naar een leeftijd van vijf weken zou betekenen dat kalveren langer op het melkveebedrijf van herkomst blijven. Om een welzijnsvoordeel te verkrijgen door de minimumleeftijd bij transport te verhogen van twee naar vijf weken, is het belangrijk dat kalveren goed worden verzorgd tijdens het langere verblijf op de boerderij. Terwijl ze zich nog op de melkveebedrijf bevinden, moet een adequate voorziening van colostrum zo vroeg mogelijk na de geboorte deel uitmaken van de voorbereiding op transport.

Voorstel nieuwe transportverordening

Ongespeende/jonge kalveren moet minimaal 5 weken oud zijn en een gewicht van 50 kg hebben (tenzij het transport minder dan 100 km is, dan mogen ze al eerder vervoerd worden). Biggen, geiten en schapen moeten bij transport van meer dan 100 km minimaal 3 weken oud zijn. Indien het transport minder dan 100 km is, dan mogen de dieren al eerder vervoerd worden.

4.3.1 Verstrekken van voer en water

Verordening 1/2005

Voor als landbouwhuisdier gehouden eenhoevigen, met uitzondering van geregistreerde eenhoevigen, runderen, schapen, geiten en varkens gelden de volgende tussenpozen voor het voederen en drenken, en gelden de volgende transport- en rusttijden:

- Kalveren, lammeren, jonge geiten en niet gespeende veulens op melkvoeding alsmede niet gespeende biggen moeten na een transporttijd van 9 uur een voldoende rusttijd van ten minste 1 uur krijgen, waarin zij met name gedrenkt en zo nodig gevoederd worden. Na deze rusttijd kunnen zij opnieuw gedurende 9 uur worden vervoerd.
- Voor varkens vervoerd als gebruiksdier bedraagt de maximale transporttijd 24 uur. Tijdens het transport moeten de dieren voortdurend toegang hebben tot water.
- Voor als landbouwhuisdier gehouden eenhoevigen bedraagt de maximale transporttijd 24 uur. Tijdens het transport moeten zij om de 8 uur worden gedrenkt en zo nodig gevoederd.
- Alle andere dieren moeten na een transporttijd van 14 uur een voldoende rusttijd van ten minste 1 uur krijgen, waarin zij worden gedrenkt en zo nodig gevoederd. Na deze rusttijd kunnen zij opnieuw gedurende 14 uur worden vervoerd.

Na de vastgestelde transporttijd moeten de dieren worden uitgeladen, gevoederd en gedrenkt, en moeten zij een rusttijd van ten minste 24 uur krijgen.

EFSA

Rundvee: Afhankelijk van factoren zoals de tijd zonder voer voordat de reis begint, hebben de dieren mogelijk geen honger en dorst tijdens de beginfase van de reis, maar zal zich in de loop van de tijd ontwikkelen. Langdurige honger kan leiden tot uitputting. Langdurige dorst kan leiden tot uitdroging, ongemak en lijden. Zelfs als een transportvoertuig is uitgerust met drinknippels, kan langdurige dorst ontstaan die kan leiden tot uitdroging. Na negen uur transport zijn fysiologische veranderingen vastgesteld die mogelijk verband houden met dorst. Fysiologische veranderingen die wijzen op honger kunnen aanwezig zijn na 12 uur transport.

³⁰ De Nederlandse kalversector heeft een minimum leeftijd voor kalveren van 2 weken afgesproken.

Ongespeende kalveren: Om langdurige honger tijdens het transport te voorkomen, moeten kalveren met een tussenpoos van maximaal twaalf uur een melkmaaltijd krijgen, maar moeten ze ook voldoende tijd (minimaal 3 uur) krijgen om te rusten en deze te verteren. Ook moet er voldoende tijd worden ingeruimd om de kalveren te hanteren en te voeren. De maximale reisduur moet rekening houden met de tijd vanaf de laatste voeding.

Schapen en geiten: als volwassen rundvee

Varkens: Zelfs als een transportvoertuig is uitgerust met waterdrinkers, kan langdurige dorst leiden tot uitdroging en daarmee samenhangende negatieve affectieve toestanden. Na acht uur transport zijn fysiologische en gedragsveranderingen vastgesteld die mogelijk verband houden met dorst, op basis van gedrags- en fysiologische indicatoren, is langdurige honger waarschijnlijk aanwezig na twaalf uur geen toegang tot voedsel. Afhankelijk van het vasten vóór het transport kan dit al snel na het aanvangen van de reis optreden. Wanneer het vasten wordt verlengd, kunnen varkens moeilijker te hanteren zijn bij het op- en afladen van de dieren, een langere vastenperiode kan honger en agressiviteit veroorzaken.

Paarden: Maagdarmstoornissen, zoals maagzweren, kunnen na 12 uur optreden bij niet-gevoede paarden; Er zijn fysiologische biomarkers gerapporteerd die wijzen op langdurige honger na 12 uur transport. Gedragsindicatoren van dorst worden voor het eerst gerapporteerd na drie uur en fysiologische biomarkers van uitdroging na slechts één tot drie uur.

Pluimvee: EFSA concludeert dat er bij pluimvee na 6 uur voedselgebrek sprake is van honger. Bij 12 uur voedselgebrek resulteert dit in een aantasting van het dierenwelzijn. Daarom mag de totale tijd van voergebrek niet langer duren dan 12 uur. Om langdurige honger tijdens het transport te verzachten, mag de totale tijd van voergebrek bij uitgelegde hennen niet langer duren dan 10 uur. Het onthouden van voer op pluimveebedrijf voorafgaand aan het transport moet worden vermeden, aangezien er geen wetenschappelijk bewijs is voor een welzijnsvoordeel van nuchtere gedomesticeerde vogels vóór transport. Omdat pluimvee niet gevoerd kan worden in de transportcontainers, mag de maximale reistijd inclusief voeronthouding op het bedrijf niet langer duren dan 12 uur. Deze tijdsduur is 10 uur voor uitgelegde leghennen. Om langdurige dorst tijdens het transport te verzachten, mag de totale tijd van watergebrek niet langer duren dan 12 uur.

Konijnen: Om langdurige honger tijdens het transport te verminderen, mag de totale tijd van voedselgebrek niet langer duren dan 12 uur. Het onthouden van voer op boerderijen moet worden vermeden, omdat er geen wetenschappelijk bewijs is voor een welzijnsvoordeel van nuchtere konijnen vóór transport. Om langdurige dorst tijdens het transport te voorkomen, mag de totale tijd van watergebrek niet langer zijn dan 12 uur. Deze duur moet korter zijn als konijnen boven hun thermische comfortzone worden vervoerd en hittestress ervaren.

Voorstel nieuwe verordening

Begeleiders of chauffeurs voorzien de dieren van runderen, schapen, geiten en varkens *ad libitum* van water tijdens de reis of tijdens de rustperiodes bedoeld in artikel 27. Tijdens de rustperiodes wordt aan de dieren voer aangeboden terwijl het voertuig stilstaat en wanneer de dieren worden gelost. Tijdens het vervoer over zee moet hetzelfde water- en voedingsregime worden gehandhaafd.

Begeleiders of chauffeurs moeten paardachtigen *ad libitum* of ten minste met regelmatige tussenpozen van maximaal 4,5 uur gedurende een periode van 30 minuten voorzien van voer en water, terwijl het voertuig stilstaat. Tijdens het vervoer over zee moet hetzelfde water- en voedingsregime worden gehandhaafd. Voor gedomesticeerde vogels en konijnen moeten geschikt voer en water in voldoende hoeveelheden beschikbaar zijn.

5 Dierenwelzijn: effecten van de voorgestelde voorschriften ten opzichte van de huidige situatie

De voorgestelde aanpassing van de huidige transportverordening hebben tot doel het dierenwelzijn te waarborgen en/of te verbeteren. De belangrijkste aanpassingen met een effect op dierenwelzijn hebben betrekking op de leeftijd van te transporteren dieren, de maximale transportduur inclusief rustmomenten, de ruimte die dieren minimaal moeten hebben tijdens transport en de blootstelling aan extreme temperaturen. De voorgestelde maatregelen verschillen per diersoort en diercategorie en daarmee zal ook de impact of het effect op dierenwelzijn per diersoort en diercategorie verschillen.

De EFSA-adviezen zijn gebaseerd op de best aanwezige kennis. Bij ontbrekende kennis is door de experts in de EFSA-expertpanels de beste mogelijke inschatting gemaakt op basis van aanwezige kennis op andere deelgebieden.

5.1 Beladingsgraad en stahoogte

In het algemeen is het uitgangspunt van de herziening van de verordening dat dieren tijdens het transport voldoende ruimte moeten hebben om te kunnen staan, liggen of zitten en van houding kunnen veranderen. Door EFSA is aangegeven dat waar mogelijk en er wordt van uitgegaan dat dieren een bepaald gedrag moeten kunnen vertonen om te transportomstandigheden om te kunnen gaan; natuurlijke houding, rusten, gebruikmaken van drinkgelegenheid, thermoregulatie, agressie ontwijken. Daarnaast is het van belang dat dieren voldoende ruimte hebben om agressie te kunnen ontwijken en om gebruik te kunnen maken van eventuele drinkvoorzieningen. De voorgestelde aanpassingen van beladingsgraad en stahoogte in de transportverordening volgen de aanbevelingen van de meest recente wetenschappelijke opinies van EFSA. De aanbevelingen in de wetenschappelijke opinies van EFSA zijn gebaseerd op allometrische vergelijkingen waarbij het oppervlak dat een dier inneemt in een bepaalde lichaamshouding uitgangspunt is. De gebruikte formule voor het berekenen van de fysiek benodigde oppervlak in m² per dier, $A = k \cdot W^{2/3}$ houdt rekening met lichaamsgewicht (W) en een diersoort specifieke factor (k). De k-factor reflecteert bijvoorbeeld de houding van het dier (buikligging, zijligging). De exacte toename in beschikbaar oppervlak per dier verschilt per diersoort, per k-factor en per diercategorie en kan oplopen tot circa +30%.

Naast vloeroppervlak hebben dieren een minimale stahoogte nodig waarbij ze in een natuurlijke houding kunnen staan zonder zich te verwonden of te worden belemmerd in deze houding, ook wanneer ze moeten urineren. Naast voldoende ruimte zijn de beladingsgraad en de vrije ruimte boven de dieren van invloed op de mogelijkheden voor ventilatie en dus op het klimaat voor de dieren.

Runderen

EFSA beveelt voor runderen een k-waarde van 0,034 aan. Voor runderen betekent deze k-waarde dat alle dieren voldoende ruimte hebben om te kunnen staan, zich kunnen verplaatsen en kunnen liggen en opstaan. Dit wordt bevestigd door onderzoek van Keane et al. (2018), hoewel niet uitgevoerd tijdens transport maar onder huisvestingscondities, waar is gevonden dat bij een k-waarde van 0,033 alle dieren in een compartiment gelijktijdig kunnen gaan liggen en weer opstaan. Uit onderzoek uitgevoerd tijdens transport blijkt daarnaast dat als runderen meer ruimte hebben ze ook beter de mogelijkheid hebben om een houding aan te nemen waarmee ze beter in staat zijn om hun balans te houden (Tarrant et al., 1988; Tarrant et al., 1992). Dit resulteerde onder andere in lagere cortisolconcentraties, minder balansverlies en minder kneuzingen bij een beladingsgraad met een k-waarde van 0,034 dan bij een k-waarde van 0,017.

Voor jonge (niet gespeende) kalveren wordt in de voorgestelde aanpassing voor jonge kalveren dezelfde k-waarde van 0,034 aangehouden als voor grote en volwassen runderen. In de EFSA-opinie wordt voor jonge ongespeende kalveren een lagere k-waarde van 0,027 als minimum aangehouden. Als jonge kalveren

voldoende ruimte hebben tijdens transport, hebben ze een voorkeur om te gaan liggen tijdens het transport (Jongman en Butler, 2014), ook tijdens korte transporten. Uit onderzoek van Petherick en Phillips (2009) blijkt dat onder stabiele omstandigheden een k-waarde van 0,027 minimaal nodig is zodat alle dieren gelijktijdig kunnen liggen, maar hierin is geen rekening gehouden met de extra ruimte die eventueel nodig is om te gaan liggen en staan en van houding te veranderen. Op basis hiervan en gezien het feit dat jonge kalveren vaak dicht tegen elkaar liggen en per kg lichaamsgewicht minder ruimte nodig om te kunnen gaan liggen dan grotere runderen, adviseert EFSA voor jonge ongespeende kalveren een minimale k-waarde van 0,027, wat overeenkomt met 0,37 m² per dier van 50 kg. Vanuit wetenschappelijke literatuur is er geen aanwijzing gevonden dat jonge kalveren bij een lagere bezettingsgraad meer moeite hebben met het houden van hun evenwicht.

Voor runderen lijkt 20 cm ruimte boven de schofthoogte voldoende om te voorkomen dat dieren zich stoten en verwonden. Maar om vrij te bewegen en vooral om te staan in een natuurlijke houding, waarbij de kop van een rund boven de schoft wordt gehouden, is meer stahoogte nodig (Lambooy et al., 2012). Voor runderen wordt daarom een minimale stahoogte voorgesteld van $1.17 \times \text{schofthoogte} + 20 \text{ cm}$ (Elmholt, 2008; EFSA 2022). Dit betekent voor volwassen runderen dat een vrije ruimte van ten minste 40 cm boven schofthoogte nodig is. Net als bij volwassen runderen is, naast vloeroppervlak, stahoogte voor kalveren van belang om ongehinderd te kunnen bewegen. Hiervoor is een minimale hoogte van 20 cm boven de schofthoogte van het grootste kalf nodig (EFSA, 2022a).

Naast voldoende ruimte voor gedrag is ook voldoende ruimte nodig voor thermoregulatie. De voorgestelde minimale hoogte volgens de voorgestelde formule is mede gebaseerd op het garanderen van voldoende lucht circulatie en thermoregulatie. Opgemerkt moet worden dat er beperkt wetenschappelijk onderzoek beschikbaar is over stahoogte voor deze categorie dieren en dat de voorgestelde stahoogte dus gebaseerd is op weinig onderzoek.

Varkens

Voor varkens betekent de voorgestelde k-waarde van 0,027 dat er voldoende vloerruimte beschikbaar is voor alle varkens om te kunnen gaan liggen in borstligging met de poten onder het lichaam. Daarvoor is volgens Petherick (1983) $k=0,019$ nodig. Uit onderzoek naar het effect van een beladingsgraad van slachtvarkens 185 kg/m² (overeenkomend met een k-waarde van 0,027) ten opzichte van de huidig toegestane beladingsgraad van 235 kg/m² (overeenkomend met een k-waarde van 0,020) gedurende transport van 9 uur (WUR-rapport 605, Gerritzen et al., 2013) blijkt dat er verschillen zijn tussen de beladingsgraden. Echter, door de grote verschillen tussen individuele transporten was het niet mogelijk conclusies te trekken voor dierenwelzijn met betrekking tot de bezettingsgraad. Wel wijzen de resultaten in de richting dat varkens met $k=0,027$ beter in staat zijn te reageren op verschillende transportcondities. Een van de belangrijkste observaties in dit onderzoek is dat slachtvarkens bij $k=0,027$ na circa 3-4 uur gaan liggen (80%) ten opzichte van varkens bij $k=0,020$, waarvan slechts 20% gaat liggen in deze periode. Op het moment van een pauze gaan ook de varkens bij een hoge beladingsgraad liggen. Op basis van bloedwaarden zoals cortisol werden geen verschillen gevonden tussen de 2 beladingsgraden die duiden op verschillen in vermoeidheid en of stress. Wel kan worden geconcludeerd dat slachtvarkens bij de hogere k-waarde eerder rustgedrag gingen vertonen. Omdat dieren bij $k=0,027$ binnen 3-4 uur bij een lang transport liggen, kan worden geconcludeerd dat ook bij korte transporten de behoefte om te gaan liggen aanwezig is.

Voor stahoogte geldt dat alle categorieën dieren vrij en ongehinderd moeten kunnen staan en hun kop en nek vrij kunnen bewegen. Voor stahoogte is er wetenschappelijk onvoldoende informatie beschikbaar om te bepalen wat de minimale vrije hoogte boven de varkens moet zijn om ze ongehinderd te laten bewegen. Naast vrij kunnen bewegen zijn de beladingsgraad en de vrije ruimte boven de dieren van belang voor adequate ventilatie en thermoregulatie. Bij warme dagen wordt in het algemeen geadviseerd om dieren circa 20% meer ruimte te geven tijdens transport. Om aan te geven wat de minimale horizontale en verticale ruimte is die nodig is voor goede thermoregulatie is eveneens weinig wetenschappelijke informatie beschikbaar.

Schapen en geiten

Voor het transport van schapen en geiten betekent de voorgestelde k-waarde van 0,037 dat de beschikbare ruimte voor de dieren met 30% tot 100% (lammeren van 20 kg) toeneemt ten opzichte van de huidige

transportverordening. Het EFSA (2022b) rapport geeft aan dat schapen en geiten bij meer ruimte beter in staat zijn om hun balans te bewaren doordat ze meer mogelijkheden hebben om zich schrap te zetten en te reageren op bewegingen van de vrachtwagen. Ook neemt het aantal dieren dat wordt betrapt af als dieren meer ruimte hebben (Jones et al., 2010). De voorgestelde k-waarde van 0,037 is voldoende voor schapen en geiten om te kunnen gaan liggen en opstaan tijdens transport (Jones et al., 2010; EFSA, 2022b).

Voor de benodigde stahoogte of vrije ruimte boven de dieren zijn voor schapen en geiten geen wetenschappelijke publicaties beschikbaar. Zolang er geen wetenschappelijk onderbouwde gegevens beschikbaar zijn adviseert EFSA een vrije ruimte boven de schofthoogte van het grootste dier van 15 cm bij mechanisch geventileerde wagens en van 30 cm bij passief geventileerde wagens.

Pluimvee & konijnen

Pluimvee en konijnen worden voornamelijk getransporteerd in containers en hiervoor is door EFSA een specifieke wetenschappelijk opinie opgesteld (EFSA, 2022c). Bij het beoordelen van de minimale ruimte die pluimvee & konijnen nodig hebben om in een natuurlijke houding te zitten, staan of liggen is uitgegaan van zowel planometrische vergelijkingen als van allometrische vergelijkingen. Uitgangspunt is hierbij dat alle dieren gelijktijdig moeten kunnen zitten. In de voorgestelde aanpassing van de Europese transportverordening worden de aanbevolen formule $A=k * W^{2/3}$ van EFSA gevolgd. Dit betekent voor pluimvee dat uit wordt gegaan van een k-waarde van 0,029, oftewel 290 bij een oppervlak in cm² en voor konijnen van een k-waarde van 0,027 oftewel 270 bij een oppervlak in cm². De hogere k-waarde bij pluimvee is gebaseerd op het feit dat door de bevedering pluimvee iets meer ruimte inneemt dan andere diersoorten. Als konijnen ook moeten kunnen liggen in een borstligging met de achterpoten onder het lichaam en de voorpoten voor het lichaam is per dier meer ruimte nodig dan bij een voorgestelde k-waarde van 0,027.

Zeker bij pluimvee kan te veel ruimte tussen de dieren leiden tot verwondingen vanwege het verlies van balans en glijden in de containers. Uit verschillende onderzoeken komt naar voren dat bij een lager dichtheid de kans op bloeditstoringen of kneuzingen toeneemt (Miklos, 2008; Saraiva et al., 2020). De resultaten uit deze onderzoeken zijn niet eenduidig en vaak is niet duidelijk of een deel van de bloeditstoringen of kneuzingen mede zijn veroorzaakt door het vang- en laadproces. In het onderzoek van Miklos (2008) lijkt het aantal verwondingen toe te nemen vanaf 207 cm²/kg in zowel vleeskuikens als leghennen. De door EFSA voorgestelde beschikbare ruimte beoogt dieren voldoende ruimte te geven om te zitten en zich te verplaatsen waarbij het risico op verwondingen door te veel ruimte worden beperkt.

Naast beschikbaar vloeroppervlak is de hoogte in de container van belang om te zorgen dat de dieren voldoende ruimte hebben om te kunnen zitten met hun kop in normale positie zonder dat ze met de kam (pluimvee) of de oren (konijnen) het plafond raken. Voor konijnen van 3,5 kg wordt een hoogte van minimaal 35 cm aanbevolen, voor zwaardere konijnen van 4,5-6 kg wordt een hoogte van 40 cm aanbevolen. Voor pluimvee zijn de door EFSA aanbevolen hoogtes in de container niet anders dan de huidige commercieel toegepaste hoogte. In de voorgestelde aangepaste verordening zijn de EFSA-aanbevelingen voor stahoogte overgenomen.

Paarden

Voor paarden wordt de benodigde ruimte die beschikbaar moet zijn berekend op basis van het levend gewicht met een k-waarde van 0,029. Dit betekent voor bijvoorbeeld een paard van 550 kg een minimaal vloeroppervlak van 1.96 m². De minimale ruimte is in de voorgestelde aanpassing afhankelijk van het gewicht van het dier en hiermee zal dit voor dieren boven de 500 kg tot meer ruimte leiden. Hierbij wordt geen rekening gehouden met het feit dat paarden erg verschillen in lichaamsbouw. Bijvoorbeeld een groot paard met een smalle bouw kan net zo zwaar zijn als een klein paard met een brede bouw. In de bestaande VO 1099/2009 is naast een minimaal vloeroppervlak ook de minimale ruimte in breedte en lengte weergegeven. Deze wordt niet meer gegeven in de voorgestelde aanpassing.

Op basis van verschillende publicaties (Grandin, 2019; Westen et al., 2010) zijn in het Europees project Transport Guides minimale afmetingen voor de beschikbare ruimte vastgesteld die rekening houden met de afmetingen van het individuele dier (Messori et al., 2016). In de transport guides wordt geadviseerd dat paarden 10-20 cm vrije ruimte moeten hebben zowel voor als achter het dier en aan beide zijden. Volgens

de auteurs hebben de dieren hiermee voldoende ruimte om te staan, zich schrap te zetten en hun balans te houden. Op basis van onderzoeken wordt geconcludeerd dat als paarden meer dan deze voorgestelde vrije ruimte hebben ze beter hun houding kunnen aanpassen en hun balans kunnen houden (zie EFSA 2022). Daarnaast wordt bij meer ruimte minder stress gerelateerd en onrustig gedrag gezien. Op basis hiervan wordt door EFSA gesuggereerd dat ongeveer 30 cm vrije ruimte rondom het dier zou moeten worden aangehouden. Bij dieren in (kleine) groepen wordt op basis van een aantal onderzoeken gevonden dat als dieren minder of te weinig ruimte hebben ze eerder hun balans verliezen, vallen en meer moeite hebben om weer op te staan (Collins et al., 2000; Knowles et al., 2010). Op basis hiervan wordt geadviseerd dat de beladingsdichtheid niet hoger dan 200 kg/m² zou moeten zijn (EFSA, 2022d).

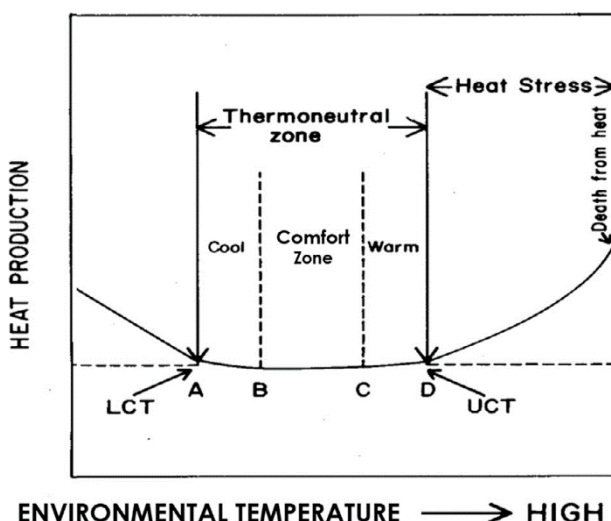
Op basis van de verschillen tussen paarden en het feit dat er geen allometrische vergelijking is gevalideerd voor paarden is er door EFSA geen wetenschappelijke onderbouwing voor een k-waarde voor paarden gegeven. In plaats daarvan wordt in het EFSA-advies uitgegaan van de minimaal voorgestelde vrije ruimte van 30 cm rondom het dier.

De minimale stahoogte die wordt voorgesteld in de aanpassing van de verordening is 75 cm boven de schofthoogte van het grootste paard. Deze waarde is gebaseerd op de mogelijkheid dat dieren moeten kunnen staan in een natuurlijke houding, vrijheid hebben om te bewegen en mogelijk bieden voor goede ventilatie (SCAHAW, 2002; Consortium of the Animal Transport Guides Project, 2017a; DG SANTE, 2019). EFSA kon deze waarden niet wetenschappelijk onderbouwen.

5.2 Temperatuur & klimaat

In de recente wetenschappelijke opinies van EFSA is voor verschillende diersoorten en diercategorieën in kaart gebracht waar de grenzen van de thermoneutrale zone liggen. De thermoneutrale zone is het temperatuur gebied waarbinnen dieren hun lichaamstemperatuur zonder extra inspanning stabiel kunnen houden. Als dieren worden blootgesteld aan temperaturen boven hun thermoneutrale zone, de zogenoemde 'Upper Critical Temperature' zullen dieren moeite moeten doen om hun lichaamstemperatuur stabiel te houden en neemt de kans op hittestress toe. Hoe dieren kunnen omgaan met hoge temperaturen hangt af van hun fysiologische mogelijkheden zoals bijvoorbeeld de mogelijkheid om te kunnen zweten of niet. Of deze verhoogde arbeid inderdaad leidt tot aantasting van het welzijn is sterk afhankelijk van de mate van hittestress. Dit verschilt sterk per diersoort en diercategorie.

De meest recente EFSA-adviezen bevatten numerieke aanbevelingen voor de maximale kritische temperatuur in de vrachtwagen (32°C voor geschoren schapen en 28°C voor ongeschoren schapen; 30°C voor jonge varkens; 25°C voor lammeren, runderen, niet-gespeende kalveren, paarden, vleesvarkens; 22°C voor zeugen).

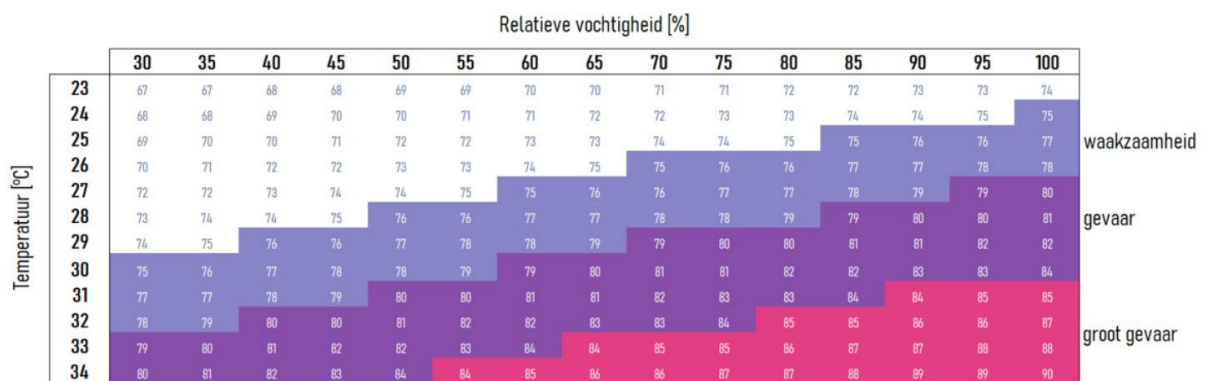


Figuur 5.1 Relatie tussen omgevingstemperatuur en warmteproductie

Wanneer dieren worden blootgesteld aan temperaturen lager dan de thermoneutrale zone, de zogenoemde 'Lower Critical Temperature', neemt het risico op koudestress toe. Ook hier geldt dat de ondergrens waarbij dieren zich comfortabel voelen of waar dieren goed op kunnen anticiperen verschilt per diersoort en diercategorie (leeftijd) maar ook naar de staat van het dier (zoals vachtdikte, bevedering, etc.). Koudestress wordt in de EFSA opinies niet benoemd als een kritieke welzijnsconsequentie, maar wel is benoemd dat vooral jonge dieren gevoelig zijn voor koudestress en dat transport van jonge dieren bij lage temperaturen extra aandacht vereist.

Voor pluimvee is door EFSA benoemd dat de temperatuur in de containers niet lager zou moeten zijn dan 10°C voor vleeskuikens en niet lager dan 18°C voor uitgelegde hennen.

Naast temperatuur heeft luchtvochtigheid een groot effect op de effectieve temperatuur en daarmee op het optreden van hittestress. De relatie temperatuur en relatieve vochtigheid (RV) kan worden uitgedrukt in de 'Temperature Humidity Index' (THI). Voor niet alle diersoorten is er overeenstemming over de te gebruiken formule voor THI en daarnaast is het goed meten van de RV in de vrachtwagen tot nu toe lastig. Voor de verschillende diersoorten wordt aangeraden om naast temperatuur ook RV te gaan meten in de wagen tijdens diertransport.



Figuur 5.2 Voorbeeld van grafische weergave van de THI voor varkens
Bron: varkensloket.be.

Binnen het Coolpix-project in België zijn grenswaarden voor THI vastgesteld waarop de bovenstaande gebieden zijn ingedeeld. In dit THI-diagram is aangegeven dat de grootte van de hittebelasting voor een dier toeneemt wanneer de relatieve vochtigheid binnen dezelfde temperatuur toeneemt. Bij een temperatuur van 25°C bijvoorbeeld, is er geen probleem wanneer de relatieve vochtigheid onder de grens van 85% blijft. Wanneer de relatieve vochtigheid boven 85% stijgt, neemt de kans op hittestress toe. Uit bovenstaand voorbeeld blijkt ook dat bij een lage luchtvochtigheid de kans op hittestress pas bij hogere temperaturen optreedt.

Bovenstaande figuur is gebaseerd op stalsituaties, maar is toepasbaar voor andere situaties omdat de fysiologische basis voor de verschillende thermozones hetzelfde blijft. Welke impact overschrijding van de LCT of de UCT heeft op het dierenwelzijn hangt af van de mogelijkheden voor thermoregulatie zoals zweten, ventilatie, bescherming tegen rijwind, etc.

Voor pluimvee en konijnen is in de EFSA opinie wel rekening gehouden met RV. Voor pluimvee wordt de methode van Mitchel (2006a, b) gebruikt waarbij op basis van temperatuur en luchtvochtigheid de AET (apparent equivalent temperature (AET)) wordt gebruikt. AET is te vergelijken met een THI-waarde. Ook voor pluimvee en voor konijnen worden in de literatuur verschillende formules gebruikt.

Om een THI als instrument te kunnen gebruiken, zou het goed zijn als er een eenduidige formule zou worden gebruikt waarbij voor de verschillende diersoorten de specifieke grenswaarden worden bepaald en

weergegeven. In de voorgestelde aanpassing van de transportverordening wordt geen rekening gehouden met de RV en wordt dus geen THI gehanteerd.

Bij de voorgestelde grenzen voor lage temperaturen in de voorgestelde aanpassing zal, als de dieren voldoende worden afgeschermd, de kans op koudestress klein zijn.

De voorgestelde aanpassingen in de transportverordening voor hoge temperaturen gaan uit van de buitentemperatuur en niet van de temperatuur in de wagen. Bovendien wordt geen rekening gehouden met de maximale kritieke temperatuur voor de verschillende diersoorten en diercategorieën. Ook mag er nog gedurende 9 uur bij hoge temperaturen van 25-30°C worden getransporteerd.

Hoe de binnentemperatuur zich verhoudt tot de buitentemperatuur is niet eenduidig en zal verschillen per type transportmiddel, diersoort en categorie, impact van zonnestraling, etc. De temperatuur in de transportwagen zal tijdens een diertransport zonder actieve koeling nooit lager zijn dan de buitentemperatuur. Wanneer de temperaturen buiten hoog zijn is het te verwachten dat de temperatuur in de wagen regelmatig boven de kritische temperatuur uit komt. Dit zal zeker het geval zijn bij transporten waarbij de buitentemperatuur boven de 25°C is. Boven een verwachte temperatuur van 30°C mag alleen tussen 21.00 en 10.00 transport plaatsvinden. Aan deze temperatuur is geen bovengrens verbonden. De voorgestelde aanpassingen op basis van temperatuur zullen dan ook niet in alle gevallen een verbetering voor dierenwelzijn opleveren.

5.3 Rijtijden en transportduur

In de voorgestelde aanpassing van de verordening is de plaats van vertrek, dus waar een transport begint, de plaats waar de dieren ten minste een week voor het transport hebben verbleven. Hiermee wordt het gebruik van verzamelcentra voor veel diercategorieën onaantrekkelijk of niet meer mogelijk. Transporteren van dieren zonder gebruik van een verzamelcentrum verlaagt voor deze dieren het aantal los en laadmomenten, mengen van dieren en verkort de totale transport of reisduur.

De transportduur voor korte transporten is verhoogd van 8 uur naar 9 uur voor varkens, konijnen, paarden en herkauwers. Voor pluimvee is de maximale transportduur 12 uur (inclusief laden en uitladen). Het verlengen van de maximale transportduur van 8 naar 9 uur verlengt mogelijk de periode van voer en water onthouding. Zeker in warme perioden zal langere wateronthouding ongunstig zijn voor het welzijn van de dieren.

Voor pluimvee en konijnen moet passend voer en water beschikbaar zijn in de transportcontainer (hoofdstuk 5.2.1 voorstel verordening). Het is echter onduidelijk of bestaande systemen aan de behoefte kunnen voldoen en of alle dieren hiervan tijdens transport gebruik kunnen maken. Hiervoor is onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing.

Voor uitgelegde hennen is de maximale transportduur 10 uur, 2 uur korter dan van overig pluimvee. Hiermee wordt erkend dat uitgelegde hennen meer risico lopen tijdens transport dan vleeskuikens en konijnen.

De onderbouwing van de maximale duur van 10 of 12 uur lijkt voornamelijk gebaseerd op pragmatische keuzes waarbij maximale binnenlandse rijafstand een rol speelt. Het houdt geen rekening met de conditie van de dieren. Ook in de laatste EFSA-opinie voor transport van dieren in containers wordt geconcludeerd dat er geen goede wetenschappelijke argumenten zijn voor het vaststellen van een maximale transportduur, maar wel dat hierbij een maximale periode zonder voer en water van belang is. Voor uitgelegde hennen wordt door EFSA een maximale periode van voeronthouding van 10 uur en voor overige dieren van 12 uur benoemd. Dit betekent dat de totale transportduur op basis van voer- en wateronthouding korter zou moeten zijn dan de voorgestelde maximale transportduur in de voorgestelde aanpassing. Immers, de periode van voeren wateronthouding begint al op het moment van nuchter zetten en of vangen van de dieren. Bij de voorgestelde maximale transportduur zal zeker een aanzienlijk deel van de dieren honger en dorst ervaren.

Voor *eendagskuikens* wordt een maximale transportduur van 24 uur voorgesteld mits het transport binnen 48 na het openen van de broedkast is voltooid. Belangrijk uitgangspunt hierbij is dat kuikens na uitkomst nog voor een periode van 48-72 uur beschikking over voeding en vocht uit de dooierzak hebben. Het risico voor het welzijn van jonge kuikens door honger en dorst neemt sterk toe vanaf 48 uur na uitkomen als er geen voer en water beschikbaar is (De Jong et al., 2017; EFSA, 2022). Het verstrekken van voer en water in de transportboxen is een mogelijkheid om honger en dorst te minimaliseren tijdens transport (EFSA, 2022). Vanwege het verschil in moment van uitkomen (de zogenaamde 'hatch window') en het moment van openen van de broedkast is er een verschil in duur van voer en water onthouding voor de kuikens. In de EFSA-opinie wordt een maximale tijd tussen uitkomen van het eerste kuiken en eerste toegang tot voer en water van 48 uur aanbevolen. De maximale transportduur in de voorgestelde verordening is hiermee in lijn.

Voor niet-gespeende dieren wordt een maximale transportduur van 8 uur voorgesteld indien er niet gevoerd kan worden tijdens transport. Als er een mogelijkheid is de dieren te voederen, dan is een maximale transportduur van 19 uur toegestaan verdeeld in 9 uur, gevolgd door 1 uur rust op de wagen, gevolgd door nogmaals 9 uur. De tijd op een ferry wordt niet als transport gerekend, dus de tijd op zee wordt hierin niet meegerekend. Het voederen van jonge dieren op het transportvoertuig kent de nodige uitdagingen. Uit onderzoek blijkt dat voor het verteren van melk of melkvervangers een rustperiode van ten minste 3 uur nodig is (EFSA, 2022a; Marahrens en Schrader, 2020), (DAFM 2020). Een te korte rustperiode leidt tot een slechte vertering met verhoogde kans op diarree. Ook blijkt in de praktijk dat de voer- en drinksystemen op de wagen niet altijd geschikt zijn om alle dieren (gelijktijdig) te voederen. Met een beperkte voederruimte is de kans dat dominante dieren te veel voer opnemen en andere dieren te weinig voer opnemen zeer groot. De mogelijkheden om jonge dieren op een transportvoertuig, dus ook op de ferry te voederen behoeft verder onderzoek en ontwikkeling. Het transport op zee wordt niet erkend als transport en dit zal zeker de risico's op verminderd welzijn vergroten. De belangrijkste risicofactoren die hiervoor worden benoemd zijn

- 1) langere transportduur, waarbij vertraging en wachttijden bij de ferry moeten worden meegenomen,
- 2) langere tijd van voeronthouding en risico op honger,
- 3) onverwachte weersomstandigheden kunnen stressvol ('motion stress') zijn voor de dieren,
- 4) onduidelijk of er voldoende ventilatie is in de wagen tijdens het transport (EFSA 2022a).

Voor overige dieren (runderen, paarden, varkens, kleine herkauwers) geldt dat de maximale transportduur voor langtransport is beperkt tot maximaal 2 keer 21 uur transport met daartussen een verplichte rusttijd van 24 uur op een controleplaats. De 21 uur moet worden opgedeeld in 2 perioden van maximaal 10 uur reistijd met daartussen 1 uur rust op de wagen.

Het beperken van de maximale totale transportduur tot 2 keer 21 uur met dus maximaal 1 rustperiode op een controleplaats zal de risico's voor dierenwelzijn ten opzichte van de huidige verordening 1/2005 verminderen. De maximale tijd dat dieren op reis zijn en het maximaal aantal malen dat dieren worden afgeladen en weer opgeladen zal zeker de risico's verminderen en daarmee bijdrage aan beter dierenwelzijn. Hierbij moet wel worden aangetekend dat de risico's voor dierenwelzijn niet altijd daadwerkelijk tot aantasting van het welzijn leiden, dit is erg afhankelijk van de omstandigheden en de kwaliteit van het transport.

6 Impact van de maatregelen zoals voorgesteld in de voorgestelde herziening van de verordening voor diertransport

In hoofdstuk 3 is een beschrijving de aantallen getransporteerde dieren en het aantal transporten voor de huidige situatie weergegeven. In dit hoofdstuk worden voor de verschillende landbouwhuisdieren (incl. paarden) de belangrijkste economische gevolgen van de verschillende voorgestelde maatregelen beschreven. Per diersoort is eerst de beschrijving samengevat van de huidige transportbewegingen binnen Nederland en daarna voor het transport van en naar Nederland. Daarna is er een beschrijving van de mogelijke verandering ten gevolge van de voorgestelde aanpassingen van de transportduur en de voorgestelde aanpassingen van de het voeroppervlak. In dit hoofdstuk zijn ook de reflecties van de verschillende belanghebbenden meegenomen. Diersoort overschrijdende aspecten, zoals de beschikbaarheid van voertuigen, chauffeurs en dierenartsen, transport bij extreme temperatuur, de rol van verzamelcentra en duurzaamheid en milieu aspecten, worden in hoofdstuk 7 behandeld.

6.1 Varkens

Huidige situatie met betrekking tot transport van varkens

- *Biggen* die niet op het bedrijf van geboorte worden afgemest, worden getransporteerd naar vleesvarkenbedrijven in Nederland of in het buitenland. Dit zijn veelal een-op-eentransporten. Naast transport door transporteurs worden ook dieren door de varkenshouders zelf naar vleesvarkenstallen vervoerd. Eisen die aan transport van de dieren worden gesteld zijn gelijk voor eigen vervoer of commercieel transport.
- Eventuele *slachtbiggen* worden verzameld op een verzamelcentrum en afgevoerd naar slachterijen in het binnen- en buitenland.
- *Vleesvarkens* worden vervoerd naar het slachthuis. Dit zijn veelal een-op-een transporten. In de afgelopen 20 jaar heeft er veel schaalvergroting op varkensbedrijven plaatsgevonden. Waar dieren vroeger verzameld werden door bij meerdere bedrijven dieren op te halen, zijn de bedrijven tegenwoordig vaak van een dergelijke omvang dat er per bedrijf per aflevermoment een of meerdere vrachtwagens met dieren worden geladen.
- Het laden van de dieren is een proces dat veel arbeid vraagt van veehouder en van de vee-chauffeur. Er werd tot een aantal jaar geleden uitgegaan dat er ongeveer 100 slachtvarkens per uur op een vrachtwagen geladen kunnen worden. Hierbij voert de vee-chauffeur veel handelingen uit. Dit bestaat uit het drijven van de varkens op de laadklep en/of in de compartimenten van de vrachtwagen. Daarnaast moeten slachtvarkens allemaal een uniek identificatienummer aangebracht krijgen. Dit gebeurt door met een tang een slachtblik in het rechteroor aan te brengen. Dit is een tijdrovend proces.
- Op het slachthuis worden de varkens gelost en vervolgens moet de veewagen worden gereinigd en ontsmet. Dit duurt volgens geïnterviewden uit de transportsector ongeveer 1-1,5 uur per combinatie.
- Uitgeselecteerde *fokzeugen* worden van de fok- en vermeerderingsbedrijven rechtstreeks of via een verzamelcentrum naar het slachthuis vervoerd.
- *Opfokzeugen* worden van het opfokbedrijf naar het zeugenbedrijf vervoerd (een-op-een transport). Hoogwaardig fokmateriaal komt van fokbedrijven in het buitenland (bijvoorbeeld Denemarken) naar bedrijven in Nederland. Ook wordt hoogwaardig fokmateriaal van (op)fokbedrijven vervoerd naar bedrijven in het buitenland. Het betreft in de meeste gevallen een-op-een transport.

6.1.1 Aantal dieren en aantal transporten

Binnenlands transport (huidige situatie)

Het aantal binnen Nederland vervoerde dieren voor de periode 2021-2022 is geschat op basis van aanwezige dieren, aantal slachtingen en het transport van en naar Nederland van dieren. Op basis van deze info is de benaderde omvang van het binnenlands transport van varkens weergegeven (tabel 6.1).³¹ Naar schatting worden meer dan 25,6 mln. varkens per jaar binnen Nederland vervoerd. Hiervoor zijn meer dan 86 duizend transporten per jaar nodig.

De getallen gepresenteerd in tabel 6.1 zijn de aantallen exclusief de transporten van fokmateriaal van (op)fokbedrijf naar zeugenbedrijven. Bij transport van deze fokdieren betreft het vaak een beperkt aantal dieren per transport. De aanname is dat de voorgestelde maatregelen met betrekking tot transportduur en beschikbaar vloeroppervlak voor de transporten van deze dieren geen gevolgen zullen hebben.

Tabel 6.1 Geschat aantal getransporteerde varkens en transporten per jaar (gemiddeld over 2021-2022) binnenlands transport a)

	Aantal dieren	Aantal transporten
Biggen b)	10.447.429	10.447
Vleesvarkens en zeugen naar slachthuis	15.173.359	75.867
Totaal	25.620.788	86.314

a) Exclusief transporten van fokmateriaal en slachtbiggen; b) Aanname 33% van de biggen wordt afgemest op het eigen bedrijf.

Bron: Eigen berekening Wageningen Social & Economic Research op basis van productie in 2021-2022.

Voor de berekening van het aantal transporten is gerekend met een aantal varkens per vrachtwagen zoals afgestemd met Vee&Logistiek Nederland (1.000 biggen of 200 vleesvarkens per combinatie). Veel binnenlands transport - zowel bij biggen als bij vleesvarkens - zal met kleinere aantallen dieren gebeuren, waarbij de veewagens niet maximaal beladen zullen zijn. Het werkelijk aantal binnenlandse transporten van zowel biggen als vleesvarkens zal daardoor waarschijnlijk hoger zijn.

Aantal varkens getransporteerd van en naar Nederland

In tabel 6.2 is het aantal varkens dat van en naar Nederland getransporteerd wordt weergegeven. Hierbij is het transport vanuit Nederland naar andere lidstaten van biggen (ongeveer 6,1 mln. dieren) en vleesvarkens inclusief slachtzeugen (1,3 mln. dieren) het belangrijkste. In totaal zijn er per jaar 16.6 duizend transporten van varkens van en naar Nederland. De aanname is dat internationaal transport altijd met volle wagens (1.000 biggen of 200 vleesvarkens per transport) plaatsvindt.

Tabel 6.2 Geschat aantal varkens en transporten van en naar Nederland per jaar (gemiddeld over 2021 en 2022)

	Aantal dieren	Aantal transporten
Naar Nederland		
Biggen	45.834	233
Vleesvarkens inclusief slachtzeugen	16.085	249
Overig (fokvarkens)	31.609	244
Totaal	93.528	726
Van Nederland		
Biggen	6.059.824	9.042
Vleesvarkens inclusief slachtzeugen	1.341.128	7.398
Overig (fokvarkens)	12.737	193
Totaal	7.413.689	16.633

Bron: Traces, bewerking Wageningen Social & Economic Research.

³¹ Omdat de meest recente beschikbare data van Traces het jaar 2020-2021 betroffen, is dit jaar ook gebruikt om het binnenlandse transport te berekenen.

6.1.2 Transportduur

Volgens de voorgestelde nieuwe regeling is de volgende transportduur voorgesteld:

- Voor dieren bestemd voor de slacht mag het transport niet langer dan 9 uur duren.
- Overige dieren: biggen en fokzeugen: de reis bestaat uit ten hoogste twee gedeelten van elk ten hoogste 21 uur, waarna de dieren de plaats van bestemming bereiken. Na de eerste 21 uur na het begin van de reis worden de dieren, indien zij de plaats van bestemming nog niet hebben bereikt, in een controlepost uitgeladen voor een rusttijd van ten minste 24 uur, voordat het vervoer mag worden voortgezet; beide genoemde gedeelten van de reis moeten rustperiodes van ten minste 1 uur na ten hoogste 10 uur omvatten; tijdens de rustperiode moeten de dieren op het stilstaande vervoermiddel blijven. Omdat het tussentijds uitladen van fokzeugen in controleposten geen werkbare optie is (mengen, vechten en diergezondheidsrisico's), zal in de praktijk de maximale transportduur voor deze dieren 21 uur zijn. Bij biggen komt het wel voor dat de dieren van de wagen afgeladen worden en kunnen rusten. Dit is wel behoorlijk kostprijsverhogend.

Gevolgen van de nieuwe transportduur voor de verschillende diercategorieën

- De meeste *biggen* worden vervoerd binnen Nederland en naar omliggende landen (Duitsland en België). Voor deze dieren is de transportduur korter dan 21 uur. Een uitzondering zijn de meer dan 2 mln. biggen die per jaar naar Spanje vervoerd worden. Het is onduidelijk of de bestemmingen in Spanje bereikbaar zijn binnen 21 uur. Indien Spanje niet meer bereikbaar is voor Nederlandse biggen, zullen deze dieren in Nederland of omliggende landen afgezet moeten worden. De meest voor de hand liggend markt is Duitsland. Echter, omdat ook voor Denemarken – een andere belangrijke leverancier van biggen in Europa – verre bestemmingen niet meer bereikbaar zullen zijn, zal de druk op de biggenmarkt in onze omliggende landen toenemen, met mogelijk negatieve effecten op biggenprijzen voor Nederlandse varkenshouders.
- *Slachtbiggen*: In 2022 gingen 220.000 slachtbiggen naar Kroatië. Deze bestemming is niet binnen 9 uur bereikbaar. Deze biggen zullen dan op bestemmingen in Nederland, België of Duitsland moeten worden geslacht. Stakeholders uit de transportsector maken zich zorgen of er wel voldoende toegeruste slachtcapaciteit is voor deze dieren.
- *Opfok/fokvarkens* worden een-op-een van het opfokbedrijf naar hun bestemming in Nederland of buitenland vervoerd. Ook voor de verkoop van fokmateriaal zal beperking van de transportduur nadelige gevolgen hebben: verre bestemmingen zijn dan niet meer bereikbaar. Afladen en rusten van dieren op controleposten waar mogelijk andere dieren aanwezig zijn is zowel vanuit diergezondheids- en dierenwelzijnsperspectief ongewenst.
- *Vleesvarkens naar de slacht* worden in Nederland of in omliggende lidstaten (met name Duitsland) geslacht. Voor de meeste transporten van deze dieren is de maximale transportduur van 9 uur geen probleem.
- *Slachtzeugen* worden verzameld (een-op-eentransport van bedrijf naar verzamelcentrum) en daarna afgevoerd naar speciale zeugenslachterijen in Nederland of in het buitenland. Dit betreft met name Duitsland, waarbij de slachterijen mogelijk niet binnen 9 uur bereikbaar zijn. Ook hier zijn er net als bij de slacht van slachtbiggen zorgen bij de stakeholders uit de varkens- en transportsector over de aanwezigheid van voldoende capaciteit in Nederland, België of Duitsland om deze dieren te slachten.
- Als zowel *als slachtzeugen* op verzamelcentra 7 dagen moeten verblijven voordat ze weer verder mogen worden vervoerd, dan betekent dit dat vervoer naar de slachterijen in het buitenland in feite niet meer mogelijk is. Binnenlandse afzet van deze dieren zal waarschijnlijk ook anders ingericht moeten worden. Kleine groepen dieren zullen dan vanaf de boerderij rechtstreeks naar een slachthuis moeten worden vervoerd of er zullen op meerdere bedrijven zeugen geladen worden. Dit laatste is vanwege diergezondheidsrisico's ongewenst. Bovendien stelt de diergezondheidsverordening voorwaarden en beperkingen aan het maximale aantal adressen waarvan geladen kan worden.
- De varkenssector is aan het inventariseren hoe slachtzeugen en slachtbiggen binnen de landsgrenzen geslacht kunnen worden. Slachtbiggen en slachtzeugen zou de sector het liefst in Nederland laten slachten, aangezien dit lange ritten voorkomt. Een aantal slachthuizen die deze dieren eerder slachtten zijn gesloten.
- Internationaal transport fokmateriaal (vooral fokgelten en nieuwe KI-beren) gaat nu rechtstreeks en niet via een controleplaats. Het verblijven op controleplaatsen is voor deze dieren geen optie vanwege hoge diergezondheidsrisico's. Het transport van deze dieren over grotere afstand wordt daardoor onmogelijk.
- Binnen de voorgestelde herziening van de transportrichtlijn begint transportduur te tellen bij het laden van eerste dier en eindigt met uitladen van laatste dier. Daarmee wordt laden en lossen als onderdeel van de transporttijd gezien. Het Europees Parlement heeft aanbevolen om laden en lossen niet mee te rekenen,

omdat dat meer duidelijkheid verschaft. Het voorstel van de Europese Commissie was om de transporttijden van de dieren in lijn te brengen met de rijtijden van chauffeurs. Dat wordt nog steeds niet bereikt. Zo spreekt men bij het rijtijdenbesluit van rijtijden los van laden en lossen.

Belangrijkste gevolgen van voorgestelde aanpassingen transportduur varkens bij voorgestelde herziening van de verordening samengevat:

- *Slachtdieren*: transportduur geen probleem.
- *Biggen*: export met name naar Spanje in gedrang.
- *Slachtzeugen en slachtbiggen*: het verdwijnen van verzamelcentra creëert dieiergezondheidsrisico's indien van meerdere bedrijven zeugen of biggen met dezelfde vrachtwagen dieren worden opgehaald. Ook zijn bepaalde bestemmingen niet bereikbaar (bijvoorbeeld Kroatië voor slachtbiggen). Dieren zullen in Nederland, Duitsland of België geslacht moeten worden (waarbij op het ogenblik de aanwezige slachtcapaciteit mogelijk beperkt is).
- *Hoogwaardig fokmateriaal* kan niet meer naar een aantal afzetmarkten vervoerd worden.

6.1.3 Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak

Voorgestelde aanpassingen van het vloeroppervlak

Doordat behalve het vloeroppervlak per dier ook de stahoogte van de varkens in de voorgestelde herziening van de verordening verhoogd wordt, neemt de beladingsgraad (het aantal dieren dat per transport vervoerd kan worden) af. In tabel 6.3 staat de afname van de beladingsgraad voor verschillende gewichten weergegeven.

Tabel 6.3 Afname van de beladingsgraad bij oppervlakenormen en stahoogte van voorgestelde herziening van de transportverordening in vergelijking met de huidige transportverordening (EU 1/2005) (varkens) a)

Gewicht per dier (kg) b)	Beladingsgraad (%)
25	-35
100	-27
140	-21
180	-22
270	-26

a) berekening Wageningen Social & Economic Research op basis van oppervlakte eisen in annex 1 van reg 1/2005 en voorstel herziening op basis van k-waarde. Aannames gevalideerd door afgevaardigden transportsector; b) gewichtscategorieën zoals onderscheiden door Comext.

Door de afname van de beladingsgraad door nieuwe oppervlakte-eisen neemt het aantal dieren dat per transport vervoerd kan worden af:

- Biggen: nu maximaal 1.000 per combinatie, met de voorgestelde beladingsgraad wordt dit verlaagd naar 674.
- Slachtvarkens: nu maximaal 200 op een combinatie, met de voorgestelde beladingsgraad 158.

Door de afname van de beladingsgraad neemt, om hetzelfde aantal varkens te blijven vervoeren, het aantal transporten en de transportkilometers toe. Voor de berekening van de kosten die hiermee gepaard gaan is gebruik gemaakt van de uitgangspunten zoals beschreven in hoofdstuk 2. In tabel 6.4 zijn de toename in totale kosten voor nationaal en internationaal transport weergegeven en in tabel 6.5 de toename in transportkosten van de meest vervoerde typen varkens in Nederland per dier.

Toename kosten totaal

In tabel 6.4 staat de toename in kosten door het aanpassen van de beladingsgraad weergegeven. In tabel 2.2 staan de detailgegevens vermeld. Bij de berekeningen is geen rekening gehouden met het in een aantal gevallen niet meer mogelijk zijn van bepaalde transporten vanwege een mogelijke overschrijding van transportduur en dat hierdoor bepaalde bestemmingen niet meer te bereiken zijn. Ook is aangenomen dat dieren nog mogen worden verzameld op verzamelcentra. We zijn ervan uitgegaan dat dezelfde bestemmingen nog steeds bereikt worden.³²

³² Zie discussie over mogelijke gevolgen van deze aannames.

Tabel 6.4 Extra kosten voor het transport van varkens bij aanpassen van de beladingsgraad zoals voorgesteld in de voorgestelde herziening van de transportverordening

	Extra aantal transporten	Extra kosten transport (mln. €/jaar)
Nationaal	25.084	17,0
Import	207	0,2
Export	6.977	11,8
Totaal	32.268	19,0

Zoals uit tabel 6.4 blijkt, neemt het aantal transporten door de afname van de beladingsgraad met ruim 32 duizend (31%) toe. Dit geeft een totale toename van de transportkosten met € 19,0 mln. (37%). Nationaal transport resulteert in de belangrijkste stijging van het aantal transporten en de kosten. Zoals in paragraaf 6.1.1 al is aangegeven, zal het aantal dieren per transport bij nationaal transport waarschijnlijk lager zijn dan 1.000 biggen per combinatie en 200 vleesvarkens per combinatie. Het aantal binnenlandse transporten zal in de huidige situatie dan ook hoger zijn dan het aantal transporten zoals aangegeven in tabel 6.1. Echter, minder dieren per transport betekent ook een lagere beladingsgraad of met een truck zonder aanhanger rijden in plaats van met een combinatie. Indien de trucks in de huidige situatie niet maximaal beladen zijn, kan een deel van het benodigd vloeroppervlak dat nodig is bij de voorgestelde herziening, worden opgevangen door gebruik te maken van de beschikbare ruimte bij onvolledige belading en/of door het gebruiken van een combinatie van truck met aanhanger in plaats van alleen een truck. Of het aantal extra transporten en de daarmee gepaard gaande extra kosten een overschatting of onderschatting van de werkelijke extra kosten is, is voor binnenlands transport hierdoor niet duidelijk.

Bij internationaal transport worden biggen en vleesvarkens in het algemeen met een volle combinatie vervoerd. Het aantal extra transporten en kosten zijn daardoor gemakkelijker vast te stellen. Bij export is de toename in kosten per transport naar verhouding groter doordat er meer kilometers gemaakt moeten worden om de dieren op hun bestemming te krijgen.

Toename kosten per dier

In tabel 6.5 is de toename in transportkosten voor de belangrijkste in Nederland vervoerde diertypen weergegeven. Voor nationaal transport nemen de kosten voor biggen met € 0,12 per dier toe en voor vleesvarkens met € 1,04 per dier. De kosten zijn voor vleesvarkenstransport naar het buitenland zijn beperkt hoger dan de toename bij het binnenlands transport, te weten € 1,58 per dier bij internationaal transport versus €1,04 bij nationaal transport. De reden voor dit kleine verschil is dat de meeste geëxporteerde vleesvarkens in Duitsland en België geslacht worden op beperkte afstand van Nederland. De toename in transportkosten voor biggen naar het buitenland is substantieel hoger dan voor nationaal transport: een toename met € 1,52 per dier voor internationaal transport in vergelijking met een toename van € 0,12 per dier bij binnenlandstransport. Veel van de geëxporteerde biggen hebben als eindbestemming Spanje. Het gemiddeld aantal transportkilometers van de geëxporteerde dieren is daarmee veel groter dan bij het binnenlands transport.

Tabel 6.5 Toename in transportkosten voor de belangrijkste diertypen in Nederland bij het verlagen van de beladingsgraad zoals voorgesteld in de nieuwe voorgestelde herziening van de verordening (varkens)

Bestemming	Nationaal	Naar buitenland
Biggen (25 kg)	€ 0,12	€ 1,52
Vleesvarkens (140 kg)	€ 1,04	€ 1,58

Belangrijkste gevolgen van voorgestelde aanpassingen vloeroppervlak voor het transport van varkens

- Het aantal transporten neemt per jaar met ongeveer 32 duizend toe en de daarmee gaande toename in kosten is geschat op € 19 mln. (37%) per jaar.
- De toename in kosten is met name groot voor de dieren die over een lange afstand vervoerd worden (zoals bij biggen vervoerd naar Spanje).

6.2 Rundvee

Huidige situatie met betrekking tot transport van rundvee

- *Ongespeende kalveren*, van minimaal 14 dagen oud, worden van melkveebedrijven regelmatig opgehaald door handelaren. Dit betreft vaak maar één of enkele dieren per bedrijf. Een handelaar haalt vaak van een beperkt aantal bedrijven kalveren op, waarna de kalveren vervoerd worden naar een verzamelcentrum. De dieren worden vaak vervoerd in een vrachtwagen of een veetrailer. Het verzamelen vanaf de melkveebedrijven tot het afleveren bij het verzamelcentrum kan zo'n 6 à 7 uur duren. Op het verzamelcentrum worden de dieren gedrenkt, gesorteerd op geslacht, gewicht en type. Daarna worden ze in grote groepen getransporteerd naar het vleeskalverbedrijf. Kalveren worden maximaal 30 uur verzameld. Kalveren komen dan ook dezelfde dag of de volgende dag op het vleeskalverbedrijf aan.
- Naast kalveren afkomstig van Nederlandse melkveebedrijven is een groot deel van de ongespeende kalveren die worden opgezet in de Nederlandse vleeskalverhouderij afkomstig van buitenlandse melkveebedrijven. De meeste van deze dieren zijn afkomstig uit Duitsland en België. Ierland is het op twee na grootste herkomstland van buitenlandse kalveren. Uit Ierland kwamen in 2024 en 2025 ongeveer 77.000 dieren per jaar. Dit is 10% van de geïmporteerde kalveren. In principe verloopt het transport vanaf de herkomstbedrijven in het buitenland op dezelfde manier als van Nederlandse melkveebedrijven. Echter het kan zijn dat er twee verzamelslagen zijn. Ierse kalveren komen vanuit een verzamelcentrum in Ierland via transport op een ferry aan in Cherbourg. De dieren worden hier gevoerd en verder naar Nederland vervoerd.
- *Slachtrijpe vleeskalveren* worden rechtstreeks getransporteerd van het vleeskalverbedrijf naar gespecialiseerde slachthuizen voor vleeskalveren. De meeste in Nederland opgezette vleeskalveren worden in Nederland geslacht.
- *Transport op het rundveebedrijf*. Veel rundveebedrijven weiden (hoog)drachtige dieren. Vaak liggen percelen niet bij de huiskavel en moeten dieren voor het kalven terug naar het melkveebedrijf vervoerd worden. Dit vervoer gebeurt meestal met eigen transportmiddelen.
- *Melkkoeien die afgevoerd worden voor de slacht* worden opgehaald door transporteurs en worden vervoerd of rechtstreeks naar het slachthuis of naar verzamelcentra (incl. veemarkten) waarna ze worden vervoerd naar het slachthuis (meestal in Nederland).
- *Vleesstieren* worden in Nederland nog maar zeer beperkt gehouden. De dieren zijn afkomstig van Nederlandse bedrijven (zoogkoeien en vleesvee) waar de dieren geboren zijn of ze zijn afkomstig uit het buitenland waarvandaan ze na het spenen naar Nederland vervoerd worden. Buitenlandse dieren zijn vaak Broutards vleesstierkalveren van 6-9 maanden die hele zomer bij moeder in de wei gelopen hebben uit Zuid-Frankrijk. En in Nederland verder worden afgemest. De slachtrijpe dieren worden rechtstreeks van het bedrijf afgevoerd naar het slachthuis (meestal in Nederland of België).
- *Hoogwaardig fokvee* bestemd voor andere EU-lidstaten en derde landen wordt verzameld op speciale exportstallen. Na een quarantaine en eventueel aanvullend veterinaire onderzoek worden de dieren naar hun plaats van bestemming getransporteerd (over de weg of per boot).
- Rol van veemarkten: een beperkt aantal dieren wordt nog verhandeld via een veemarkt. De inschatting is dat minder dan 10% van de volwassen runderen via de veemarkt verhandeld wordt. Veemarkten worden door de veehandelaren belangrijk gevonden als objectieve prijsbepaler.

6.2.1 Aantal dieren en aantal transporten

Binnenlands transport (huidige situatie)

In tabel 6.6 zijn het aantal binnen Nederland getransporteerde dieren en het aantal transporten weergegeven. Ongespeende kalveren (933.361 dieren met 2.944 transporten van verzamelcentra naar vleeskalverbedrijven) en vleeskalveren (1.481.237 dieren en 20.291 transporten) zijn de diergroepen binnen rundvee waarvan de meeste dieren vervoerd worden. Daarnaast worden 416.867 volwassen runderen afgevoerd naar het slachthuis. In deze getallen zijn kleinschalige transporten van bedrijven naar verzamelcentra niet meegenomen.

Tabel 6.6 Gemiddeld aantal runderen en transporten per jaar voor periode 2021-2022 binnenlands transport a)

	Aantal dieren	Aantal transporten
ongespeende kalveren	933.361	2.944
vleeskalveren	1.481.237	20.291
runderen	150.000	15.000
slachtrunderen	416.867	20.843
Totaal	2.981.465	59.079

a) exclusief transporten van boerderij naar verzamelplaats.

Aantal runderen getransporteerd van en naar Nederland

Van de dieren die Nederland binnenkomen (tabel 6.7) zijn ongespeende kalveren de grootste groep. Deze bestaan uit ongespeende kalveren voor het leven (476.817 dieren met 4.084 transporten) en niet geclassificeerde dieren (383.472 dieren met 6.832 transporten). De meeste van deze dieren worden in de vleeskalverhouderij opgezet. Dieren die Nederland verlaten zijn voornamelijk dieren voor de slacht en medium-sized kalveren (vleeskalveren voor rosé-productie) die in het buitenland verder worden afgemest. Het aantal ongespeende kalveren dat vanuit Nederland naar het buitenland is vervoerd is de laatste jaren sterk afgenomen tot minder dan 1.000 in de meest recente jaren.

Tabel 6.7 Gemiddeld aantal runderen en transporten van en naar Nederland per jaar in de periode 2021 en 2022

Categorie b)		Aantal dieren	Aantal transporten
<i>Naar Nederland</i>			
Ongespeende kalveren (50 kg)	leven	476.817	4.084
	slacht	2.111	40
Medium gewicht kalveren (110 kg)	leven	3.029	46
	slacht	18	18
Zware kalveren/vleeskalveren (200 kg)	leven	331	35
	slacht	63.395	896
Jongvee (325 kg)	leven	7.831	184
	slacht	8.856	127
melkvee (550 kg)	leven	12.630	1.181
	slacht	19.233	679
Vleesvee en stieren (>700 kg)	leven	89	18
	slacht	704	53
Niet geclassificeerd a)	leven	383.472	6.832
	slacht	30.716	1.872
Totaal		1.009.232	16.065
<i>Van Nederland</i>			
Ongespeende kalveren (50 kg)	leven	7.802	78
	slacht	421	7
Medium gewicht kalveren (110 kg)	leven	37.513	317
	slacht	442	5
Zware kalveren/vleeskalveren (200 kg)	leven	1.048	47
	slacht	11.519	150
Jongvee (325 kg)	leven	2.246	63
	slacht	27.773	471
melkvee (550 kg)	leven	3.675	127
	slacht	408	21
Vleesvee en stieren (>700 kg)	leven	5	5
	slacht	0	0
Niet geclassificeerd	leven	36.011	533
	slacht	109.271	1.673
Totaal		238.134	3.497

a) Dit zijn voor het grootste deel ongespeende kalveren; b) Gewichtscategorieën zoals onderscheiden door Comext.

Bron: Comext.

6.2.2 Minimumleeftijd bij transport en transportduur

In de voorgestelde herziening van de verordening is het volgende voorgesteld:

Minimumleeftijd en minimumgewicht

- De minimumleeftijd voor transport van *jonge kalveren* wordt verhoogd van 10 dagen naar 5 weken waarbij de dieren een minimum gewicht moeten hebben van 50 kg. Op basis van afspraken binnen de Nederlandse rundveesector is de huidige minimumleeftijd van kalveren bij transport 14 dagen.
- Voor een analyse van de economische gevolgen van het verhogen van de minimumleeftijd zie Bergevoet en Marcato (2023).³³ Uit dit onderzoek (waarbij de toename in transportkosten door de voorgestelde regelgeving niet zijn meegenomen) bleek onder andere dat voor het melkveebedrijf het langer verblijf van de kalveren gepaard zal gaan met hogere kosten voor huisvesting, voeding en arbeid. Deze extra kosten zijn berekend op € 43,26 per kalf bij een afvoer op 35 dagen. Daarnaast heeft een hogere leeftijd bij afvoer van het melkveebedrijf mogelijk gevolgen voor de benodigde fosfaatrechten en de mestplaatsingsruimte en zal het mogelijk leiden tot een benodigde aanpassing van de Omgevingswet van melkveebedrijven.
- Het is onduidelijk of de hogere kosten die gemaakt moeten worden om de kalveren 21 dagen langer op het bedrijf te houden volledig gecompenseerd worden door een hogere opbrengstprijis van de kalveren. Vertegenwoordigers van de kalversector verwachten dat een hogere minimumleeftijd bij transport leidt tot grotere spreiding in gewicht en gezondheid van de kalveren door verschillende verzorging van melkveehouders.
- Naast de leeftijd van 5 weken moeten de dieren ook een minimumgewicht van 50 kg hebben bij transport. Door de grote variatie in rundveerassen die in Nederland gebruikt worden is er ook veel verschil in de gewichten van de dieren op 5 weken leeftijd. De vertegenwoordigers van de kalversector verwachten dat dieren van zeer melk-typische rassen als Jersey lichter zijn dan deze 50 kg op 5 weken leeftijd. Bovendien verwachten de transporteurs dat doordat de kalveren ouder en zwaarder zijn het laden van onwillige dieren lastiger zal zijn.
- Belanghebbenden uit de kalversector vragen zich af of de in de wetenschappelijke literatuur gemelde gezondheidswinst door dieren langer op het melkveebedrijf te houden wel haalbaar is in de gangbare praktijk, gezien de grote variatie in kalvermanagement op melkveebedrijven en de ervaringen met kaveren uit Duitsland waar de minimale leeftijd bij transport in 2024 is verhoogd naar 28 dagen.

6.2.3 Transportduur

- *Niet-gespeende dieren*: de reisduur is maximaal 8 uur. Indien er mogelijkheid is voor voederen en drenken dan is de reisduur 9 uur, 1 uur rust, 9 uur vervolgreis (tijd op zee niet meegerekend). Het voederen moet gebeuren met een goedgekeurd voedersysteem. Voor de ongespeende kalveren heeft de transportduur grote gevolgen voor de mogelijkheden om de dieren van de melkveebedrijven naar de vleeskalverbedrijven te vervoeren. Op het ogenblik is het transport van de dieren naar een verzamelcentrum en het sorteren van de dieren een vitaal onderdeel van de vleeskalverketen. Volgens vertegenwoordigers van de kalversector kunnen verzamelcentra niet meer functioneren binnen de voorwaarden zoals voorgesteld in het voorgestelde herziening van de verordening. Om kalveren dan van de melkveebedrijven naar de vleeskalverbedrijven te krijgen zijn er veel extra transporten nodig. En ook het sorteren van de kalveren wordt moeilijker. Zo geeft de sector aan dat als een transporteur 10 kalveren bij 10 verschillende melkveehouders moet ophalen, deze handelaar 6-7 uur onderweg is en de kalveren daarna nog naar eindbestemming brengen moet. Bij een maximale transportduur van 9 uur kan de eindbestemming dan niet bereikt worden.
- *Opmerkingen sector wat betreft niet-gespeende dieren*:
 - Het beeld is dat de EU bij het formuleren van de herziening ervan is uitgegaan dat de kalveren op de wagen blijven bij de rustperiode gedurende het transport. Bij de kalveren is het belangrijk dat hun energiestatus op orde blijft. Met het huidige wagenpark lukt het niet om het verstrekken van melk op de wagen te regelen. Het voorstel van de sector is om deze de kalveren van de wagen af te halen en dan melk te geven. Water op de wagen, ook tijdens transport, is nu al beschikbaar en is verder geen probleem.

³³ Bergevoet, R. en Marcato, F. (2023). *Gevolgen van verhogen van de minimumleeftijd voor transport van ongespeende kalveren*. (Nota / Wageningen Economic Research; No. 2023-077). Wageningen Economic Research. <https://doi.org/10.18174/632724>

- Vertegenwoordigers uit de sector pleiten ervoor om het laden en lostijd niet als een onderdeel van de totale transportduur te rekenen. De mensen krijgen anders haast bij laden en lossen om de maximumduur niet te overschrijden, wat mogelijk ten koste van welzijn van de dieren zou kunnen gaan.
- Bij het reistijdenvoorstel van maximaal van 9+1+9 uur is de 1 uur rusttijd niet de precieze rusttijd, maar de minimumrusttijd. Tijdens de rustperiode worden kalveren van de wagen gehaald en gevoerd; dit duurt langer dan 1 uur. De sector stelt daarom dat bij langer rusten de maximale reistijd dus ook langer moeten zijn.
- Als gebruik van verzamelcentra mogelijk blijft, en men daar kan afladen, melk geven en rust, dan is import van kalveren uit Denemarken, Duitsland en België volgens voorgestelde reistijden waarschijnlijk mogelijk. Transport vanuit Ierland zou moeten stoppen, maar dit was al voorzien binnen de toekomstvisie van de kalversector zelf.
- **Slachtdieren:** Voor dieren bestemd voor de slacht mag het transport niet langer dan 9 uur duren. Voor de categorieën vleeskalveren en vleesstieren die rechtstreeks naar het slachthuis vervoerd worden is de maximale transportduur geen probleem. Als afgevoerde melkkoeien niet meer via markten en verzamelcentra afgezet kunnen worden, zal via meer bedrijven dieren opgeladen worden waarna de dieren worden afgeleverd bij het slachthuis in plaats van een-op-eentransport naar de verzamelcentrum. Daarnaast zijn dieren dan wellicht langer op het transportmiddel. Ook kan er geen selectie van de dieren op de verzamelcentra plaats vinden, wat mogelijk lagere opbrengstprijzen van de dieren tot gevolg heeft. Vleeskalveren en vleesstieren worden meestal een- op een naar het slachthuis vervoerd.
- **Opmerkingen sector:**
 - Vertegenwoordigers uit de sector wijzen erop dat de maximale reistijd van 9 uur geldt vanaf het inladen van de eerste stuks vee. Ze stellen dat als een vrachtwagen moet rondrijden om de wagen vol te krijgen, het lastig kan zijn om binnen 9 uur uit te laden bij het slachthuis.
- **Overige dieren: fokrunderen**
 - De reis bestaat uit ten hoogste twee gedeelten van elk ten hoogste 21 uur, waarna de dieren de plaats van bestemming bereiken.
 - Na de eerste 21 uur na het begin van de reis worden de dieren, indien zij de plaats van bestemming nog niet hebben bereikt, in een controlepost uitgeladen voor een rusttijd van ten minste 24 uur, voordat het vervoer mag worden voortgezet.
 - tijdens de reis moeten er rustperiodes zijn van ten minste 1 uur na ten hoogste 10 uur; tijdens de rustperiode moeten de dieren op het stilstaande vervoermiddel blijven.
- **Opmerkingen sector:**
 - Vertegenwoordigers uit de sector stellen dat verre bestemmingen/derde landen niet meer bereikbaar zullen zijn. Controleposten zitten niet meer op een passende locatie en er blijven diergezondheidsrisico's omdat dieren van meerdere herkomsten op controleposten aanwezig kunnen zijn. Nederland is een belangrijke spil in het organiseren van internationaal vervoer van fokvee door EU. Dit kan niet alleen via sperma en embryo's maar ook via stieren. De verschillende KI-stations zijn verspreid in EU geplaatst om de gevolgen van eventuele uitbraken van zeer besmettelijk dierziekten voor de continuïteit van de bedrijfsvoering te beperken. Er vindt regelmatig uitwisseling van jonge stieren tussen verschillende (opfok)locaties en KI-stations plaats. Met het huidige voorstel wordt dit voor een groot aantal bestemmingen onmogelijk. Men wil namelijk vanwege biosecurity niet met fokstieren op een controlepost komen.
- Transport van kwetsbare dieren (hoogdrachtige of net afgekalfde dieren, jonge kalveren).
- **Opmerkingen sector:**
 - Op melkveebedrijven en zoogkoeienbedrijven is er regelmatig vervoer van drachtige dieren kort voor afkalven en pasgeboren kalveren vanuit weide (soms verder van huis) die naar huis vervoerd moeten worden. Indien transport van hoogdrachtige dieren (maar minder dan 90% dracht) niet meer mogelijk is, komt dit in het gedrang voor dieren die meer dan 50 km van het melkveebedrijf zijn. Dit is mogelijk een probleem bij bedrijven die hun jongveeopfok uitbesteed hebben en bij dieren die onverwachts kalven.
 - Verbieden van vervoer binnen Nederland van dieren van 90% naar 80% drachtduur als grens voor transport wordt in de praktijk als lastig ervaren, vooral bij overname van gehele veestapels bij totale verkoop of bij verplaatsing van drachtig jongvee van natuurgebieden of van jongveeopfokbedrijven naar huis. Voor export is transport tot maximaal 80% dracht meer gebruikelijk.

Belangrijkste gevolgen van verhogen minimumleeftijd en aanpassen transportduur

- Minimumleeftijd: extra kosten bij melkveehouder en vragen vanuit de sector of geclaimde gezondheidswinst wel haalbaar is.
- Transportduur: transport van ongespeende kalveren wordt binnen de huidige structuur van de vleeskalverhouderij met de belangrijke rol van verzamelcentra (in binnen en buitenland) onmogelijk.
- Verre bestemmingen/derde landen zullen niet meer bereikbaar zijn voor hoogwaardig fokvee.
- Transport van hoogdrachtige dieren (tussen de 80 en 90% dracht) over korte afstanden naar huis komt mogelijk in het gedrang.

6.2.4 Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak

Door extra oppervlakte-eisen en andere hoogte-eisen vanuit de EFSA-opinie evenals door de zwaardere dieren zullen er minder dieren per vrachtwagen geladen kunnen worden. De beladingsgraad voor ongespeende kalveren zal met ongeveer 60% dalen en voor vleeskalveren met 55% (tabel 6.8). Nu worden ongespeende kalveren in 2 of 3 lagen geladen op de vrachtwagen. Bij vleeskalveren moet naar een 1 deks wagens gegaan worden door de nieuwe eisen voor vloeroppervlak en stahoogte. Het aantal dieren per transport neemt dan sterk af.

Tabel 6.8 Afname van de beladingsgraad bij oppervlakenormen en aanpassen stahoogte van voorgestelde herziening van de transportverordening in vergelijking met de huidige transportverordening (EU 1/2005) a)

Diercategorie	Beladingsgraad (%)
Ongespeende kalveren (50 kg)	-60
Medium gewicht kalveren (110 kg)	-49
Vleeskalveren (200 kg)	-55
Jongvee (325 kg)	-71
Melkkoeien (550 kg)	-62
Vleesvee en stieren (>700 kg)	-38

a) Berekening Wageningen Social & Economic Research op basis van oppervlakte eisen in annex 1 van reg 1/2005 en voorstel herziening op basis van k-waarde. Aannames gevalideerd door afgevaardigden transportsector

- De beladingsgraad van vleeskalveren van 325 kg levend gewicht is nu ongeveer 68 kalveren per vrachtwagen. Dit wordt 21 doordat er van 2-deks laden naar 1 deks gegaan zal worden als gevolg van nieuwe eisen op het gebied van stahoogte en meer oppervlakte per dier.
- Bij ongespeende kalveren geldt een driedubbel effect door: 1) lagere belading door andere oppervlakte normen per dier, 2) oudere en dus zwaardere dieren en 3) extra stahoogte. De verwachting is dat daardoor het aantal dieren per transport met 60% afneemt.
- Slachtrunderen van 1.000 kilo per dier: met de huidige beladingsgraad kunnen er 15 in een rit. Met de nieuwe beladingsnorm: 10 dieren per rit.

Ook zijn er mogelijk capaciteitsproblemen te verwachten bij slachthuizen: eer transporten door lagere belading kost meer laad- en lostijd evenals meer tijd voor reiniging en ontsmetten.

Toename kosten totaal

Doordat het aantal dieren per transport afneemt, moeten er meer transporten plaatsvinden en meer transportkilometers gemaakt worden. In tabel 6.9 zijn de toename in totale kosten voor nationaal en internationaal transport weergegeven en in tabel 6.10 de toename in transportkosten per dier voor de meest vervoerde diertypen. Bij de berekeningen is geen rekening gehouden met het in een aantal gevallen niet meer mogelijk zijn van bepaalde transporten vanwege een mogelijke overschrijding van transportduur en dat bepaalde bestemmingen door voorgestelde aanpassingen van de transportduur niet meer te bereiken zijn. Het aantal transporten neemt per jaar met ongeveer 133 duizend (169%) toe en de daarmee samengaan extra kosten zijn geschat op € 113 mln. per jaar (180%). Dit zijn de kosten exclusief het kleinschalig vervoer van boerderijkalveren of slachtkoeien naar verzamelcentra. De grootste toename in transporten en kosten is te verwachten bij het nationaal transport.

Tabel 6.9 Toename in aantal transporten en transportkosten bij het verlagen van de beladingsgraad en aanpassen van de stahoogte zoals voorgesteld in de nieuwe voorgestelde herziening van de verordening voor rundvee a)

	Extra aantal transporten per jaar	Extra kosten transport (mln. €/jaar)
Nationaal	93.123	68,9
Import	32.535	30,1
Export	7.630	13,8
Totaal	133.289	112,8

a) Exclusief de kosten van transport van dieren naar verzamelcentra.

Toename kosten per dier

In tabel 6.10 is de toename per dier van de meest vervoerde diertypen weergegeven. De toename per dier is het grootst bij die categorie volwassen runderen dieren waarbij het aantal dieren per voertuig beperkt is. De toename in kosten kan maar over een beperkt aantal dieren verdeeld worden. De toename in kosten is met uitzondering van slachtrijpe vleeskalveren bijna 2 keer zo groot bij internationaal transport dan bij binnenlands transport. De reden is de transportafstand, die bij internationaal transport groter is. De toename bij vleeskalveren is minder groot omdat het voornamelijk dieren van en naar België betreft.

Tabel 6.10 Toename in transportkosten per dier voor de belangrijkste diertypen bij het verlagen van de beladingsgraad en aanpassen van de stahoogte zoals voorgesteld in de nieuwe voorgestelde herziening van de verordening (rundvee)

	Nationaal	Van en naar Nederland
Ongespeende kalveren	€ 3,84	€ 7,28
Vleeskalveren	€ 21,69	€ 23,84
Runderen	€ 144,44	€ 299,91
Slachtrunderen	€ 27,63	€ 50,75

Belangrijkste gevolgen van aanpassen vloeroppervlak en stahoogte

- Aantal transporten nemen per jaar met ongeveer 133 duizend toe en de daarmee samengaande extra kosten zijn geschat op € 113 mln. per jaar.
- De toename in kosten is groot voor de dieren die over een lange afstand vervoerd worden.
- In deze berekeningen zijn de verandering in kosten van transport naar verzamelcentra niet meegenomen. De eventuele toename is erg afhankelijk van de (on)mogelijkheden rond verzamelcentra in de toekomstige regelgeving. In paragraaf 7.5 en hoofdstuk 8 wordt hier verder op ingegaan.

6.3 Schapen en geiten

6.3.1 Slachtschapen en lammeren

Huidige situatie met betrekking tot transport van schapen

- De belangrijkste transportbewegingen bij schapen betreffen het transport van dieren naar het slachthuis vanuit verzamelcentra in binnen en buitenland. Daarnaast zijn er veelal kleinschalige transporten van oaien en lammeren tussen bedrijven.
- De meeste schapen worden gehouden op kleinschalige bedrijven en het aantal slachtrijpe schapen dat per keer afgevoerd wordt op deze bedrijven is meestal beperkt. Deze slachtrijpe dieren worden verzameld op verzamelcentra (inclusief markten), waarna ze naar het slachthuis in Nederland of het buitenland afgevoerd worden.
- Daarnaast zijn er grootschalige schapenhouders die lammeren weiden op gehuurd land gedurende het najaar en de winter. Deze lammeren worden regelmatig omgeweid naar nieuwe percelen. Dit vervoer tussen percelen gebeurt met eigen vervoer en de dieren worden over beperkte afstanden vervoerd. Deze

dieren zijn of afkomstig vanuit de eigen fokkerij, of aangekocht vanuit kleinschalige schapenhouderij, via de markt of vanuit het buitenland.

- Naast lammeren worden drachtige schapen ook vaak geweid op percelen die vaak buiten de huiskavel liggen. Ooien worden vaak ingezet voor begrazing van percelen van andere eigenaren.
- Hoogdrachtige dieren (tot 90% dracht) worden naar huis gehaald om daar af te lammeren.

Aantal dieren en aantal transporten

In de periode 2021-2022 werden er gemiddelde 3.100 transporten per jaar met schapen uitgevoerd van, naar en binnen Nederland met in totaal zo'n 750 duizend dieren (tabel 6.11). Het merendeel van de transporten vond binnen Nederland plaats. Kleinschalige transporten tussen bedrijven en van bedrijven naar verzamelcentra zijn in deze getallen niet meegenomen.

Tabel 6.11 Gemiddeld aantal schapen en transporten per jaar, 2021-2022

	Aantal transporten	Aantal dieren
Nationaal a)	2.044	582.494
Import	499	76.700
Export	557	83.966
Totaal	3.100	743.160

a) exclusief transport van primaire bedrijf naar verzamelcentra.

Belangrijkste gevolgen van de introductie voorgestelde herziening van de verordening

- Verplaatsen van hoogdrachtige schapen van de weide naar stal waar de dieren aflammeren zal in een eerder drachtstadium moeten plaatsvinden. Met als gevolg dat de dieren lang op stal moeten staan.

6.3.2 Geiten

Huidige situatie met betrekking tot transport van geiten

Voor geiten zijn de volgende transporten van belang:

- *Jonge geitenbokjes*. In de huidige situatie mogen geitenlammeren worden getransporteerd op het moment dat de navel geheeld is. Dit is in veel van de gevallen binnen vier dagen. Wel is het zo dat het vlees van lammeren jonger dan 7 dagen ongeschikt wordt verklaard voor humane consumptie. Voor slacht gaan geitenlammeren dan ook niet eerder dan deze 7 dagen het bedrijf af. Met het sectorplan over de omgang met geitenbokjes, die vorig jaar is gepubliceerd door NGZO en LTO Geitenhouderij,³⁴ streeft de sector naar een minimumleeftijd van 14 dagen voor geitenbokjes die het bedrijf verlaten voor slacht in 2025. Op de meeste melkgeitenbedrijven worden bokjes binnen 2 weken van het bedrijf waar ze geboren zijn afgevoerd naar een mestbedrijf. Hier vandaan worden ze na een paar weken naar het slachthuis afgevoerd. Dit betreft allemaal een-op-eentransporten.
- *Melkgeiten* die worden afgevoerd gaan rechtstreeks van melkgeitenbedrijf naar slachterijen in Nederland en buitenland. Bij grote bedrijven betreft dit een-op-eentransporten, bij kleinere bedrijven worden dieren op meerdere bedrijven opgehaald waarna transport naar het slachthuis plaatsvindt.

Aantal dieren en aantal transporten

In de periode 2021-2022 werden er gemiddelde 3.000 transporten per jaar met geiten uitgevoerd van, naar en binnen Nederland met in totaal zo'n 215 duizend dieren (tabel 6.12). Het merendeel van de transporten vond binnen Nederland plaats. Kleinschalige transporten tussen bedrijven en van bedrijven naar verzamelcentra zijn in deze getallen niet meegenomen.

³⁴ <https://edepot.wur.nl/431430>

Tabel 6.12 Gemiddeld aantal geiten en transporten per jaar, 2021-2022 a)

	Aantal transporten	Aantal dieren
Nationaal	2.808	202.211
Naar Nederland	26	1.902
van Nederland	122	11.536
Totaal	2.956	215.649

a) exclusief kleinschalige transporten tussen schapenbedrijven en naar verzamelcentra

Belangrijkste gevolgen van de introductie voorgestelde herziening van de verordening

- De minimumleeftijd waarop jonge geitenlammeren vervoerd mogen worden, wordt verhoogd naar 3 weken. Veel melkgeitenbedrijven zijn niet op het ogenblik onvoldoende voor toegerust, zowel vanwege het ontbreken van voldoende plaats om de dieren te huisvesten als met betrekking tot de verzorging van de vaak grote groepen extra dieren (aflammerpiek) om deze dieren 3 weken op het bedrijf te houden. Om de huisvesting van jonge dieren aan minimumeisen te laten voldoen, zullen aanzienlijke kosten gemaakt moeten worden.
- Binnen de geitenhouderij zijn er diverse bedrijven, die geitenlammeren grootbrengen op een opfoklocatie. Deze locaties zijn niet altijd in een straal van 100 kilometer van het melkgeitenbedrijf.

6.3.3 Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak

Tabel 6.13 geeft aan dat de beladingsgraad met het nieuwe voorstel 25% lager is dan de huidige beladingsgraad voor zowel schapen als geiten.

Tabel 6.13 Afname van de beladingsgraad bij oppervlaktenormen van voorgestelde herziening van de -transportverordening in vergelijking met de huidige transportverordening (EU 1/2005) a)

Diercategorie	Beladingsgraad (%)
Schapen	-25
Geiten	-25

a) Berekening Wageningen Social & Economic Research op basis van oppervlakte eisen in annex 1 van reg 1/2005 en voorstel herziening op basis van k-waarde. Aannames gevalideerd door afgevaardigden transsportsector

Doordat het aantal dieren per transport afneemt, moeten er om alle dieren op hun plek te krijgen meer transporten plaatsvinden en meer transportkilometers gemaakt worden. In tabel 6.14 zijn de toename in totale kosten voor nationaal en internationaal transport weergegeven en in tabel 6.15 de toename in transportkosten per dier.

De verwachting is dat er meer dan 1.000 extra transporten van schapen en geiten (voornamelijk van verzamelcentrum naar slachthuis) en voor import en export van lammeren plaatsvinden. De kostenstijging die hiermee gepaard gaat is ongeveer € 1,2 mln. (33%) voor de schapensector en 0,9 mln. (33%) voor de geitensector.

Tabel 6.14 Toename in aantal transporten en transportkosten bij het verlagen van de beladingsgraad zoals voorgesteld in de nieuwe voorgestelde herziening van de verordening (schapen en geiten)

	Diertype	Extra aantal transporten	Extra kosten transport (mln. €/jaar)
Nationaal	Geiten	936	0,8
	Schapen	681	0,6
Import	Geiten	9	0,0
	Schapen	166	0,4
Export	Geiten	41	0,1
	Schapen	186	0,2
Totaal	Geiten	985	0,9
	Schapen	1.033	1,2

Toename kosten per dier

De toename in kosten per getransporteerde dier is vooral groot voor transport voor dieren die van en naar Nederland vervoerd worden door de relatief grote afstand.

Tabel 6.15 Toename in transportkosten per dier bij het verlagen van de beladingsgraad zoals voorgesteld in de nieuwe voorgestelde herziening van de verordening (schapen en geiten)

	Nationaal	naar Nederland	van Nederland
geit	€ 3,76	€ 11,36	€ 22,75
schaap	€ 0,95	€ 16,10	€ 8,52

Belangrijkste gevolgen van aanpassen vloeroppervlak:

- De kosten voor transport ten gevolge van de beladingsgraad nemen met minimaal 33% toe. Per jaar is dit een toename voor de schapensector van 1,2 mln. en voor de geitensector van 0,9 mln.
- Per getransporteerd dier nemen vooral de kosten bij import en export sterk toe dit komt door de grote transportafstanden in verband met binnenlands transport.
- In deze berekeningen zijn de verandering in kosten van transport naar verzamelcentra niet meegenomen. De eventuele toename is erg afhankelijk van de (on)mogelijkheden rond verzamelcentra in de toekomstige regelgeving. In paragraaf 7.5 en hoofdstuk 8 wordt hier verder op ingegaan.

6.4 Pluimvee

Eendagskuikens

- Broedeieren worden uitgebroed op een kuikenbroederij. De kuikens worden binnen 48 uur na uitkomst in dozen/trays vervoerd naar of een vleeskuikenbedrijf of een opfokbedrijf zowel in Nederland als in het buitenland. Niet alle kuikens zijn binnen 48 uur na uitkomst bij de klant.
- Transport van eendagskuikens over land vindt plaats in geklimatiseerde trucks.
- Transport van eendagskuikens via de lucht. De dieren arriveren 3-5 uur voor dat de vlucht vertrekt op de luchthaven en staan dan in geklimatiseerde ruimten. De dozen/trays met dieren worden met pallets op hun plaats in het vliegtuig geladen en onder gecontroleerde omstandigheden vervoerd.
- Bij transport over land betreft een-op-eentransporten. Bij transport door de lucht kunnen de kuikens (al dan niet via markten) op meerdere bedrijven terechtkomen.

Vleeskuikens

- Slachtrijpe vleeskuikens worden in containers handmatig of met een vangmachine in containers geladen en met vrachtwagens naar het slachthuis gebracht.
- Het betreft een-op-eentransporten, waarbij per bedrijf vaak meerdere transporten/vrachtwagens per keer kunnen plaatsvinden.

Leghennen

- Opfokhennen worden in containers van het opfokbedrijf naar het leghennenbedrijf vervoerd.
- Uitgelegde leghennen worden, voor afvoer naar de slachterij, handmatig gevangen en in containers geplaatst.
- Dieren worden in containers afgevoerd naar de slachterij in Nederland maar mede door onvoldoende capaciteit bij gespecialiseerde slachterijen ook naar het buitenland (Polen).
- Transport van zowel opfokhennen als uitgelegde leghennen betreft een-op-eentransporten.

(Groot)ouder dieren

- Het transport van deze dieren gebeurt in grote lijnen vergelijkbaar aan dat van leghennen.
- Bij eendagskuikens afkomstig van grootouderdieren gaat 50% van de dieren naar bestemmingen buiten de EU.
- De fokhanen van vleeskuiken(groot)ouderdieren worden veelal geslacht in het buitenland. Er zijn geen geschikte slachterijen in Nederland die dieren van dit grote formaat kunnen slachten. Het zijn vaak kleinere groepen dieren die per bedrijf worden aangeboden.

Ander pluimvee zoals eenden, kalkoenen, hanen bij ouderdierbedrijven

- Deze diercategorieën worden vanwege het ontbreken van op deze diercategorieën toegesneden gespecialiseerde slachterijen of vanwege lagere kosten vaak in het buitenland geslacht.

6.4.1 Aantal dieren en aantal transporten

Zoals uit tabel 6.16 en 6.17 blijkt is pluimvee de meest getransporteerde diersoort binnen Nederland. Ook gaan veel dieren naar het buitenland (eendagskuikens en dieren voor de slacht). Naar Nederland worden vooral vleeskuikens vervoerd die in Nederland worden geslacht.

De belangrijkste soorten pluimvee die vervoerd worden, zowel nationaal als van en naar het buitenland, zijn eendagskuikens en vleeskuikens. Zoals uit tabel 6.16 blijkt worden nationaal jaarlijks meer dan 552 mln. dieren vervoerd, waarvan 278 mln. eendagskuikens en 255 mln. vleeskuikens. Deze groepen zijn ook de belangrijkste groepen bij internationaal transport. De Comext-cijfers maken helaas geen onderscheid tussen vleeskuikens voor de slacht en uitgelegde leghennen. Naar en van Nederland komen net zoveel dieren als er dieren binnen Nederland vervoerd worden. Het vervoer van eendagskuikens is ook hierbij de grootste groep dieren. De dieren die naar Nederland vervoerd worden zijn vooral vleeskuikens uit naburige landen die in Nederland geslacht worden.

Tabel 6.16 Gemiddeld aantal stuks pluimvee en transporten per jaar binnenlands transport, 2021-2022

	Aantal transporten	Aantal dieren
Eendagskuikens	7.948	278.182.878
Vleeskuikens	33.705	255.076.967
Uitgelegde hennen	2.574	19.479.319
Totaal	44.227	552.739.164

Tabel 6.17 Gemiddeld aantal stuks pluimvee en transporten van en naar Nederland per jaar, 2021 en 2022
a)

		Aantal transporten	Aantal dieren
Naar Nederland			
Eendagskuikens kip	leven	1.629	67.154.452
Andere kippen	leven	682	4.752.782
	slacht	36.401	208.064.473
Eendagskuikens kalkoen	leven	97	1.240.240
Kalkoenen	leven	19	116.110
	slacht	0	0
Eenden	leven	13	42.588
	slacht	12	54.600
		38.853	281.425.245
Van Nederland			
Eendagskuikens kip	leven	5.057	175.074.315
Andere kippen	leven	1.464	9.336.636
	slacht	3.110	22.025.385
Kalkoenen	leven	0	0
	slacht	4	750
Eenden	leven	1.226	1.280.993
	slacht	148	1.587.505
Totaal		11.009	209.305.584

a) Indeling zoals gerapporteerd in Comext.

6.4.2 Minimumleeftijd bij transport en transportduur

Voorstel voorgestelde herziening van de verordening

Met betrekking tot de minimumleeftijd en de maximale transportduur van als landbouwhuisdier gehouden vogels en konijnen die in containers vervoerd worden, stelt de voorgestelde herziening van de verordening in de bijlage Hoofdstuk V het volgende:

- 2.1. Voor als landbouwhuisdier gehouden vogels en konijnen moeten passend voeder en water in voldoende hoeveelheden voorhanden zijn.*
- 2.2. De maximale transporttijden zijn als volgt:*
 - a) 12 uur, met inbegrip van de laad- en lostijd, ook voor transporten naar een slachthuis, of*
 - b) 24 uur voor kuikens van alle als landbouwhuisdier gehouden vogelsoorten, mits het transport binnen 48 uur na het uitkomen van de kuikens wordt voltooid;*
 - c) 24 uur voor volwassen fokkonijnen indien zij permanent toegang hebben tot voeder en hydratatie;*
 - d) 10 uur voor uitgelegde hennen, met inbegrip van de laad- en lostijd.*

Pluimvee en konijnen moeten worden gevangen, opgetild en gedragen aan twee poten, waarbij glijplankjes in kooien of het been van de exploitant worden gebruikt om de borst van de vogel te ondersteunen. Er mogen maximaal drie vogels in één hand worden gedragen.

Gevolgen van de introductie voorgestelde herziening van de verordening:

De afgevaardigden van de pluimveesector gaven tijdens het interview aan dat verschillende definities in het voorstel onduidelijk zijn of voor verschillende uitleg vatbaar zijn. Voorbeelden die genoemd zijn: het bepalen van de transportduur, het voldoende voorhanden zijn van passend voer en water tijdens transport, het bepalen van de ernst van het letsel, het minimum aantal dagen dat dieren op het bedrijf aanwezig moeten zijn en de leeftijd bij transport bij eendagskuikens.

Minimumleeftijd

- **Eendagskuikens:** Het voorstel stelt dat dieren minimaal een week voor transport op locatie aanwezig moeten zijn. Dit is ondoenlijk voor met name broederijen, die eendagskuikens afleveren. Ook lijkt het erop dat dit voorstel vooral gericht is op sectoren die werken met een verzamelslag. Desalniettemin is de uitzonderingspositie voor pluimvee c.q. broederijen nu niet opgenomen.
- Volgens vertegenwoordigers van de sector is het risico groot dat opfokbedrijven uit EU vertrekken naar landen waar ze geen problemen hebben met de randvoorwaarden van de voorgestelde transportverordening.

Transportduur

- **Eendagskuikens:** Broederijen en hun toeleverende bedrijven met (groot)ouderdieren zijn voor hun afzet voor een belangrijk deel afhankelijk van derde landen. Veel van deze bestemmingen binnen de EU en derde landen zijn bij een maximale transportduur voor eendagskuikens niet of nauwelijks te beleveren. De sector verwacht dat er veel concurrentie van de fokbedrijven van buiten de EU zal gaan ontstaan.
- **Vleeskuikens:** Het vervoer van dieren in containers is qua logistiek anders dan het vervoeren van dieren die los op de wagen vervoerd worden. Het voorbereiden van het transport betreft het vangen van de dieren en het plaatsen van de dieren in containers. In de voorgestelde regelgeving is onduidelijkheid over wanneer het transport start. Start de transportduur als het eerste dier in een container wordt geplaatst en eindigt deze als in het slachthuis het laatste dier uit een container wordt gehaald? Omdat bij de huidige stalgroottes vaak meerdere vrachtwagens nodig zijn om alle dieren vanuit een stal naar het slachthuis te vervoeren zijn de eerst geladen dieren al op weg naar het slachthuis terwijl andere dieren nog in de stal aanwezig zijn. Indien de transportduur gedefinieerd wordt per vrachtwagen is de vraag: begint het transport als het eerste krat op de vrachtwagen geplaatst wordt en eindigt deze als het laatste krat van de vrachtwagen gehaald wordt? Dit roept direct de vraag op of de wachttijd bij de slachterij hier dan ook onder valt. Recent onderzoek heeft aangetoond dat meer tijd bij het vangen minder letsel en dus welzijnsvoordelen oplevert. Indien de tijd voor het vangen van pluimvee niet wordt gerekend bij het bepalen van de transportduur zal dit de druk op het vangen niet verder verhogen.

- De herziening van de verordening schrijft voor dat pluimvee aan 2 poten gevangen en gedragen wordt. Volgens afgevaardigden van de pluimveesector kost het vangen aan 2 poten in de praktijk meer tijd. Dit betekent dat het pluimvee gemiddeld gezien langer moet wachten voor het daadwerkelijke transport en dat er langer onrust heerst in de stal gedurende de vangperiode. Machinaal vangen is in maar een beperkt aantal gevallen een oplossing omdat machinaal vangen van traag groeiende kuikens lastig is vanwege de grote bewegelijkheid van deze vleeskuikens. Daarnaast kunnen de vaak moeilijk te reinigen vangmachines met het oog op biosecurity maar beperkt ingezet worden tussen bedrijven. Ook zijn een aantal stallen niet toegankelijk voor vangmachines, waardoor handmatig vangen van vleeskuikens in die gevallen toch nodig zal zijn.
- Het verstrekken van voer en water aan de dieren is door inrichting van de containers onmogelijk. Bovendien geeft de aanwezigheid van voer in de krop risico's of karkasbezoedeling bij het slachten.
- In het voorstel is opgenomen dat containers met dieren gemarkeerd moeten worden met 'levende dieren' en dat moet worden aangegeven waar de bovenkant is. Ook is opgenomen dat containers tijdens transport en handling rechtop moeten blijven. Hierbij is de definitie van transport en handling van groot belang. Op de slachterij gaan de containers immers (rechtop) van de vrachtwagen af en in het systeem van de slachterij. In voorkomende gevallen wordt het pluimvee uit de containers gehaald door de containers behoedzaam deels te kantelen, waardoor de dieren het systeem in glijden. Als deze handeling onder transport of handling valt, dan is volgens de sector een uitzondering voor pluimvee nodig.

Uitgelegde hennen en vermeerderingsdieren (fokhanen)

- Wat betreft het vangen en het in de containers plaatsen van de dieren is machinaal vangen niet mogelijk in huidige stalsystemen. Omdat leghennen meestal in stalsystemen met daglicht gehouden worden moeten uitgelegde hennen in principe in het donker gevangen worden. Daarmee heb je een beperkte tijd van vangen. Wanneer het vangen veel langer gaat duren kan het noodzakelijk zijn om meerdere avonden te vangen. Dat geeft elke keer opnieuw onrust en dus stress in de stal.
- Gespecialiseerde slachterijen die specifieke groepen dieren kunnen slachten, zoals zware dieren of kalkoenen, zijn uit Nederland verdwenen. De bestemmingen die deze dieren kunnen slachten zijn bij een transportduur zoals voorgesteld in een aantal gevallen niet meer bereikbaar. Zo voorziet de sector problemen rondom bepaalde groepen pluimvee. Bij grootouderdieren bijvoorbeeld gaan de hanen veelal naar een hanenlijn in een specifieke slachterij in Polen omdat deze hanen te zwaar zijn voor reguliere slachterijen die kleine partijen accepteert dichtbij. Binnen de transportduur zoals omschreven in het tekstvoorstel zijn deze slachterijen niet meer bereikbaar. De kans dat er een alternatief in de regio voor het slachten van deze dieren komt, wordt door vertegenwoordigers van de pluimveesector als klein ingeschat omdat het met betrekking tot het verkrijgen van de benodigde vergunningen en het afhandelen van bezwaarschriften in Nederland nauwelijks meer zal lukken nieuwe slachterijen te beginnen of bestaande slachterijen uit te breiden.

6.4.3 Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak

In tabel 6.18 staat de reductie van de beladingsgraad. Hierbij is alleen rekening gehouden met een aanpassing van het vloeroppervlak. Voor de berekening van de gevolgen voor de verschillende soorten pluimvee is met uitzondering van eendagskuikens uitgegaan van een vermindering van beladingsgraad van 37%. Doordat het aantal dieren per transport afneemt moeten er om alle dieren op hun plek te krijgen meer transporten plaatsvinden en meer transportkilometers gemaakt worden. In tabel 6.19 zijn de toename in totale kosten voor nationaal en internationaal transport weergegeven. De toename in transportkosten door de voorgestelde aanpassingen in de beladingsgraad is ingeschat op € 31,9 mln. (43%).

In tabel 6.20 staat de toename in transportkosten per dier voor de belangrijkste groepen getransporteerd pluimvee. Deze zijn voor vleeskuikens en uitgelegde hennen € 0,06 per getransporteerd dier voor binnenlands transport en € 0,05 per dier voor transport naar Nederland en € 0,11 per dier voor transport naar het buitenland. De toename in kosten per dier lijken beperkt maar per transport is er voor nationaal transport van vleeskuikens of leghennen een toename van de kosten per transport van € 450 per transport.

Tabel 6.18 *Afname van de beladingsgraad bij oppervlaktenormen van voorgestelde herziening van de - transportverordening in vergelijking met de huidige transportverordening (EU 1/2005) a)*

Diercategorie	Beladingsgraad (%)
Eendagskuikens	0
Andere kippen	-37

a) berekening Wageningen Social & Economic Research op basis van oppervlakte eisen in annex 1 van reg 1/2005 en voorstel herziening op basis van k-waarde. Aannames gevalideerd door afgevaardigden transportsector.

Tabel 6.19 *Extra kosten voor het transport van pluimvee bij aanpassen van de beladingsgraad zoals voorgesteld in de voorgestelde herziening van de transportverordening*

	Extra aantal transporten	Extra kosten transport (mln. € /jaar)
Nationaal	21.306	17,2
Import	21.805	10,8
Export	3.496	3,8
Totaal	46.607	31,9

Tabel 6.20 *Toename in transportkosten per dier voor de belangrijkste diertypen in Nederland bij het verlagen van de beladingsgraad zoals voorgesteld in de nieuwe voorgestelde herziening van de verordening (pluimvee)*

Diercategorie	nationaal	Naar Nederland	Van Nederland
Eendagskuikens	€ 0		
Vleeskuikens	€ 0,06	€ 0,05	€ 0,11
Uitgelegde Hennen	€ 0,06	€ 0,05	€ 0,11

In de berekeningen is geen rekening gehouden met eventuele aanpassingen van de hoogte van de containers die mogelijk noodzakelijk is. Indien de containerhoogte wel moet worden aangepast, neemt de beladingsgraad verder af en zullen de extra kosten verder toenemen. Daarnaast zullen containers, vrachtwagens en slachthuis dienen te worden aangepast. Het betreft hier naast de aanpassingen van containers en vrachtwagens ook de volledige aanvoerlijnen in slachterijen, verdoovingssystemen, krattenwassers, etc. Deze investeringen hebben allemaal een lange terugverdientijd. Een ruime overgangstijd is nodig als het streven is desinvesteringen te voorkomen. Bovendien zal zowel transport als slachthuis gelijktijdig moeten overschakelen. Indien een transporteur dieren vervoert naar verschillende slachterijen met verschillende systemen, heeft dit mogelijk gevolgen voor de uitrusting van de transportvoertuigen.

Daarnaast zal aanpassen/uitbreiden van vergunningen van slachterijen in Nederland voor andere/meerdere doelgroepen zeer lastig worden door toenemende omvang van het aantal transporten en vanwege bezwaarschriften van omwonenden bij uitbreidingen. Ook nemen het aantal transporten en wachttijden toe per slachterij door lagere beladingsgraad. Omdat transportbewegingen onderdeel van de vergunning zijn, geeft dit mogelijk problemen om binnen de huidige vergunningen te kunne blijven ondernemen.

Belangrijkste gevolgen van de voorgestelde aanpassingen voor het vloeroppervlak:

- Zoals uit tabel 6.19 blijkt, neemt het aantal pluimveetransporten met meer dan 46 duizend toe en de transportkosten met € 31,9 mln. (43%). Iets meer dan de helft van deze kosten wordt veroorzaakt door nationaal transport.

6.5 Konijnen

Huidige situatie met betrekking tot transport van konijnen

- In 2024 waren er 30 konijnenbedrijven, waarvan 26 bedrijven met voedsters. Op die bedrijven waren 32.000 voedsters en 227.000 vleeskonijnen aanwezig.³⁵
- Per gemiddeld aanwezige voedster worden per jaar ongeveer 48 slachtkonijnen geproduceerd. Per jaar worden ongeveer 1,9 mln. slachtkonijnen en uitgeselecteerde voedsters naar de slachterij afgevoerd.
- Dieren worden meestal op het bedrijf waar ze geboren zijn afgemest. De leeftijd op moment van slacht is tussen de 10-12 weken en de dieren wegen dan 2,5 kg.
- Slachtrijpe dieren worden vaak in de avond voor het transport in containers geplaatst, en na het voltooien van het laden direct naar de slachterij vervoerd. De volgende ochtend vroeg wordt begonnen met de slacht.
- Konijnen worden aan het nekvel opgepakt ('scruffing').³⁶ Het is van belang voor het welzijn van de konijnen dat expliciet wordt bepaald dat het oppakken van konijn aan het nekvel niet onder de verbodsbepaling van onderdeel 3.1 valt (en dus niet onder 'lifting or dragging the animals by fleece'). Zie ook onderdeel 5.7.1.5. van de EFSA-opinie.
- Dieren worden voornamelijk vervoerd naar een van de twee slachthuizen in België, een klein aandeel gaat naar Duitsland.
- Er vindt meestal een-op-eentransport plaats naar het slachthuis en wordt er niet bijgeladen tijdens een transport.

6.5.1 Aantal transporten en transportduur

- Het aantal transporten van konijnen die veelal naar het buitenland worden vervoerd, worden vastgelegd in Traces. Echter, data waren voor de onderzoekers niet beschikbaar. In de huidige situatie is de transportafstand van de bedrijven naar de slachthuizen beperkt en exclusief laden en lossen is de transportduur minder dan 12 uur. Echter, ook in België is het aantal professionele konijnenhouders beperkt (ongeveer 15 bedrijven) waardoor de aanvoer van de Belgische slachterijen ook steeds meer onder druk komt te staan. Indien de slachthuizen in België ophouden, dan zijn de dichtstbijzijnde slachthuizen in Frankrijk of Duitsland. Op het moment dat de konijnen daarheen vervoerd moeten worden, kan de transportduur een probleem worden.
- Een transportduur van maximaal 24 uur is voor volwassen fokkonijnen toegestaan, indien zij permanent toegang hebben tot voeder en hydratatie. De voorgestelde herziening schrijft het verplicht verstrekken van hydratatie (water of bijvoorbeeld hydrogel) aan de dieren voor. Het verstrekken van drinkwater tijdens transport is volgens de sector onmogelijk, maar konijnenhouders denken dat ze aan de verplichtingen kunnen voldoen door vochthoudend knabbelmateriaal te verstrekken, zoals bijvoorbeeld bepaalde fruit- of groentesoorten, of speciale hydrogels die naast water ook nutriënten bevatten.
- Transportduur: De visie van de sector is dat transportduur zou moeten beginnen als de eerste krat op de vrachtwagen wordt geplaatst. De in de EFSA-opinie opgenomen 12 uur als maximale periode voor voer- en vochtdeprivatie (van het vangen van het eerste konijn tot het slachten van het laatste konijn) zou een zeer grote impact hebben op de bedrijfsvoering. Het midden in de nacht vangen en laden van de konijnen is volgens vertegenwoordigers van de sector praktisch zeer moeilijk te implementeren, ook door krapte op de arbeidsmarkt. Het is volgens de sector van belang dat er na het uitladen van de kratten op de slachterij tijd is voor het slachten van de dieren, zonder dat tussentijds verstrekking van voer en water nodig is en dat er voldoende ruimte is voor het toepassen van een periode om de konijnen nuchter te krijgen vóór het vervoer.

6.5.2 Toename in kosten bij toepassing van de nieuwe normen voor vloeroppervlak

- In de voorgestelde herziening van de verordening wordt gesteld dat het vloeroppervlak voor de slachtkonijnen van 2,5 kg het vloeroppervlak 497 cm² per konijn moet zijn en dat de container hoog genoeg moet zijn zodat de konijnen met hun oren omhoog kunnen zitten. Het voorstel in de voorgestelde herziening van de verordening leidt tot het gebruik van fors hogere kratten (35-40 cm). Ten opzichte van

³⁵ StatLine - Landbouw; gewassen, dieren, grondgebruik en arbeid op nationaal niveau.

³⁶ EFSA adviseert dat aan de nek mag in combinatie met ondersteuning onder de achterhand.

de huidige praktijk zal het voorgestelde ruimtebeslag leiden tot een afname de bezettingsgraad van 30 tot 40%.³⁷

- Als gevolg van het voorgestelde herziening van de voorstel zullen de logistieke kosten toenemen. In combinatie met de nieuwe eis voor de hoogte van de containers, waardoor er minder lagen containers op een vrachtwagen geladen kunnen worden, zal dit leiden tot een afname van 50% van het aantal dieren dat per vrachtwagen wordt vervoerd en een verdubbeling van de transportkosten.

6.6 Paarden

6.6.1 Huidige situatie met betrekking tot transport van paarden

Het aantal paarden dat getransporteerd wordt is onbekend, te meer omdat de meeste van deze transporten plaatsvinden binnen Nederland. Zowel particuliere eigenaren als professionele vervoerders zijn actief in het transport van paarden.

Bij het transport van paarden zijn 4 groepen te onderscheiden:

- Sport- en recreatiepaarden: deze dieren worden individueel aangeboden met een afscheiding tussen de dieren. De meeste paardentransporten betreffen transporten van sportpaarden.
- Slachtpaarden naar het slachthuis worden meestal individueel aangeboden maar kunnen ook los op de wagen vervoerd worden.
- Groepjes jonge paarden die naar andere weides gaan, staan meestal los op de wagen.
- Wilde paarden die tussen natuurgebieden vervoerd worden, worden los op de wagen vervoerd.

Transport van sport- en recreatiepaarden

- Het vervoer van sportpaarden gebeurt zowel in eigen beheer als door commerciële transportbedrijven. Dit betreft zowel transport in verband met handel als voor de deelname aan wedstrijden en evenementen.
- Paarden worden regelmatig vervoerd: van privévervoer voor een buitenrit, verweiding, bezoek aan de kliniek of hoefsmid tot vervoer door sportstallen naar concoursen of andere evenementen.
- Naast veel vervoer door eigenaren worden ook veel van deze transporten ook uitgevoerd door professionele vervoerders die uitsluitend paarden van derden vervoeren ten behoeve van sport, evenementen, fokkerij en recreatie.

Transportmiddelen voor sport- en recreatiepaarden

- De transportmiddelen in de paardensector zijn zeer divers, van een paardentrailer achter de personenauto of tweepaards-vrachtwagen tot grote luxe (concours)vrachtwagens.
Het grootste aantal van de vervoersbewegingen van sportpaarden vindt plaats in concourswagens, een vrachtwagen waar plaats is voor circa 4 paarden. In een grote vrachtwagen kunnen ongeveer 8-9 paarden staan, afhankelijk van soort en maat. Bij een extra lange vrachtwagen 11-12 paarden en bij een combinatie met aanhanger 18 paarden. Deze paardentransportvoertuigen worden na het gebruik van professionele vervoerders doorverkocht naar particulieren, voordat deze helemaal versleten is. De gebruiksduur is daardoor vrij lang.
- De inrichting van de diverse transportmiddelen is eveneens zeer divers en aangepast aan de duur van het transport. Vrachtwagens worden zo ingericht dat ze aan de verschillende maten van de te vervoeren paarden kunnen voldoen. Paarden worden in individuele stands en tussenschotten vervoerd. De breedte van de stand kan worden aangepast aan de breedte van het dier.
- Tijdens huidig transport in vrachtwagen en vliegtuig is ieder individueel paard te verzorgen en heeft toegang tot voer en water.

Rustplaatsen

- Bij langeafstandstransport van paarden heeft elke transporteur een eigen netwerk ontwikkeld voor rustplaatsen met stallen waar dieren tijdens lang transport afgeladen en op stal gezet kunnen worden om

³⁷ Opmerking sector: in de praktijk zitten konijnen niet rechtop. In de EFSA-opinie wordt zelfs onderkend dat het niet bekend is of konijnen tijdens transport rechtop zitten indien de kratten hoger worden. In de praktijk leidt het toepassen van een vergrote verticale hoogte tot een veel lagere bezettingsgraad en verminderde totale warmteproductie per m³. Ook is het onbekend wat de effecten zijn op de temperatuur in de kratten bij lagere buitentemperaturen en het welzijn van de konijnen.

bijvoorbeeld gedurende de nacht te kunnen rusten. Dit is omdat in de EU ook de officiële rustplaatsen niet aan de standaarden voldoen die in de paardenhouderij gewenst zijn.

- Bij langeafstandstransporten van ongeregistreerde paarden dient er gebruik gemaakt te worden van rustplaatsen met een officiële registratie voor paarden. Deze officiële rustplaatsen bestaan binnen Europa maar amper.

De export naar 3e landen

- Veel paarden gaan naar Amerika, Mexico en China en komen daarbij voor en na de vlucht allemaal 3 tot 10 dagen in quarantaine waar de eigenaar/vervoerder geen toegang tot het paard heeft.
- De paarden krijgen in een vliegtuig ongeveer evenveel ruimte als in een vrachtwagen. Via USA krijgt de Vereniging Paarden Export en Transport Nederland maandelijks via healthreports terugkoppeling van quarantaine onderzoeksresultaten per paard.
- Voor luchttransport sluit de paardensector zich aan bij de IATA-richtlijnen.

6.6.2 Gevolgen van de introductie voorgestelde herziening van de verordening

Er bestaan meerdere onduidelijkheden over de impact van de voorgestelde herziening op transport binnen de paardensector. Vooral is er onduidelijkheid hoe de regelgeving invloed heeft op transport ten behoeve van trainingen, tentoonstellingen, wedstrijden, culturele evenementen, circussen en paardensport en vrijetijdbesteding. Transport dat wordt uitgevoerd door de eigenaren of door een commerciële partij. Vanwege de onduidelijkheid in regelgeving is bij de impactanalyse uitgegaan van het worstcasescenario, waarbij de eisen zoals gesteld in de regelgeving voor alle transporten gelden. In bijlage 3 is een voorstel van de sportpaardensector om de regelgeving transparanter te maken weergegeven.

- De omschrijving 'het vervoer van dieren dat niet plaatsvindt in verband met een economische activiteit' biedt weinig duidelijkheid voor de transportbewegingen binnen deze sector. Alle transporten met de in Artikel 2, lid 2c: genoemde reisdoelen (trainingen, tentoonstellingen, wedstrijden, culturele evenementen, circussen en paardensport en vrijetijdbesteding) zijn uitgesloten van de huidige en nieuwe concept regelgeving. Op deze reisdoelen is alleen artikel 4 van toepassing. In Artikel 4 zijn algemene bepalingen inzake het vervoer van dieren opgenomen. De voorgestelde herziening van de verordening is alleen van toepassing op het vervoer van dieren dat plaatsvindt in verband met een economische activiteit. Dit betekent dat eigenaren van paarden niet aan de eisen van de voorgestelde herziening van de verordening hoeven te voldoen als ze bijvoorbeeld paarden in eigen beheer naar wedstrijden willen vervoeren. Hetzelfde geldt volgens het ministerie van LNV voor transport naar de genoemde reisdoelen dat uitgevoerd wordt door commerciële transporteurs. Daardoor gelden alle specifiekere eisen die in de rest van het voorstel staan niet. Echter, artikel 4 schrijft middels zeer open normen voor dat vervoersmiddelen moeten passen bij de te transporteren dieren, dat de dieren onderweg verzorgd moeten worden etc. In de rest van de verordening worden deze open normen ingevuld met zeer specifieke maatregelen. Echter, deze gelden dus niet voor trainingen, tentoonstellingen, wedstrijden, culturele evenementen, circussen en paardensport en vrijetijdbesteding), waardoor er onduidelijkheid is wanneer de open normen van artikel 4 voldoende of goed ingevuld zijn.
- Er is onduidelijkheid over definitie sportpaarden. Harmonisatie van het begrip commercieel sportpaard is gewenst, want de interpretatie van dit begrip varieert nu per land per jaar.
- Er is nu onduidelijkheid over de definitie commercieel transport bij sportpaarden. Het voorstel van de sector is om in de wet het verschil tussen commercieel en niet-commercieel transport los te laten en de nadruk te leggen op dierenwelzijn. Daarbij stelt de sector het volgende voor:
 - Kort transport binnen bepaalde reisafstand zonder veel voorwaarden.
 - Voor een reisafstand tot 8 uur moet iedereen (commercieel en privé) een gecertificeerde goedkeuring hebben waarbij zowel chauffeur als vervoermiddel geschikt zijn verklaard.
 - Alle transporten met de in Artikel 2, lid 2c genoemde reisdoelen (transport ten behoeve van trainingen, tentoonstellingen, wedstrijden, culturele evenementen, circussen en paardensport en vrijetijdbesteding) zijn uitgesloten van de huidige en nieuwe concept-regelgeving, en hierop is alleen artikel 4 van toepassing. Toch zal deze indeling volgens de sector tot verwarring leiden; daarom wenst ze een verdeling tussen slachtpaarden en niet-slachtpaarden. Vervolgens zou al het overige onderscheid (geregistreerd/niet geregistreerd, commercieel/niet-commercieel) volgens de sector kunnen vervallen.

Transportduur

De reisduur is nu niet afgestemd op de rij- en rusttijden die voor de chauffeur gelden, terwijl hier wel voldoende wettelijke regelingen voor zijn. De voorgenomen 10-1-10 reisduur met maximaal 1 tussenstop is volgens de sector niet wenselijk. Een kortere reisduur met meer tussenstops wel, zodat alle bestemmingen binnen Europa ook bereikbaar zijn.

Vloeroppervlak en stahoogte

Commercieel transport van paarden moet aan de hieronder beschreven eisen met betrekking tot vloeroppervlak en stahoogte voldoen. Voor het transport van paarden ten behoeve van trainingen, tentoonstellingen, wedstrijden, culturele evenementen, circussen en paardensport en vrijetijdbesteding heeft van art 4 vooral lid 2.h gevolgen (zowel commercieel als voor evenementen).

art 4 lid 2.h

'het bodemoppervlak en de hoogte van het vervoermiddel en de laad- en losvoorzieningen zijn aangepast aan de soort, grootte en categorie van de betrokken dieren en aan het geplande transport'

In de analyse zijn we ervan uitgegaan dat de eisen zoals beschreven in de bijlage van de voorgestelde herziening van de richtlijn ook gelden voor deze dieren.

- De individuele stand moet ten minste 40 cm langer zijn dan de lengte van de paardachtige, gemeten van de staart tot de neus met de hals evenwijdig aan de grond, en nog eens 50 cm langer als er tijdens het vervoer een hooinet met voeder aanwezig is. Breedte: de stand moet de breedte van het paard hebben plus 40 cm. Hoogte: een minimale hoogte van +75 cm boven de schoft. De huidige eenpaardstrailers zijn hiervoor te smal en bij vervoer van 1 paard in tweepaardstrailers heeft het paard te veel ruimte tijdens transport, wat volgens de sector een grotere kans op letsel geeft. De voorgestelde aanpassing betekent ook dat een gemiddelde tweepaardstrailer niet meer voor twee paarden kan worden gebruikt.
- Door de eisen met betrekking tot stahoogte worden de trailers en vrachtwagens hoger. De windgevoeligheid van de vrachtwagens neemt hierdoor toe, wat het risico verhoogt dat het transportmiddel instabieler is voor het dier.
- Verruiming van de maten levert in de ogen van de sector risico's op gebied van paardenwelzijn. Dieren zouden minder steun ervaren en kunnen makkelijker vallen tijdens transport. De EU Commissie heeft aangegeven dat dit niet klopt, omdat EFSA hier rekening mee gehouden heeft in haar advies. Vertegenwoordigers van de paardensector geven aan dat als paarden meer ruimte krijgen dan nu het geval is de dieren zich proberen om te draaien. Bij de voorgestelde lengte hebben paarden meer mogelijkheid achteruit te trappen, wat tot blessures kan leiden. Ook noemt de sector de veiligheid bij een noodstop. Hoe meer ruimte de paarden hebben, hoe gevaarlijker in hun ogen een noodstop is.
- De aanpassing van de afmetingen van de transportmiddelen die in het voorstel beschreven staan, gaan volgens vertegenwoordigers van de sector leiden tot een kapitaalvernietiging. Indien de voorgestelde afmetingen zouden worden ingevoerd, zou praktisch het hele wagenpark niet meer beschikbaar zijn. De sector schat de afschrijving hiervan op ruim 1,5 mld. euro.

Verblijfplaats van een week

In de voorgestelde herziening staat beschreven dat de dieren een week op een verblijfplaats dienen te zijn alvorens zij op transport mogen. Vervolgens dienen zij op de plek van aankomst ook een week te verblijven. Het voorstel dat dieren een week op de vertrek- én aankomstlocatie moeten verblijven, is volgens de sector praktisch onuitvoerbaar, met name voor sportpaarden die regelmatig aan wedstrijden deelnemen of in training staan. Dit zou betekenen dat paarden niet binnen een week opnieuw vervoerd mogen worden, wat niet past bij de aard van sport- en recreatieactiviteiten.

7 Sectoroverschrijdende gevolgen van de voorgestelde herziening van de verordening

Naast de sectorspecifieke gevolgen, die in het vorige hoofdstuk beschreven zijn, zijn er ook een aantal sectoroverschrijdende gevolgen van de voorgestelde herziening van de transportverordening. Deze worden in dit hoofdstuk beschreven.

Het hoofdstuk richt zich op transport bij extreme temperaturen, de beschikbaarheid van voertuigen, chauffeurs en dierenartsen, en de rol van verzamelcentra. Daarnaast wordt ingegaan op de impact van de voorgestelde maatregelen op administratieve lasten en de emissies van broeikasgassen. Tot slot worden de consequenties van handhaving en informatie-uitwisseling besproken.

7.1 Transport bij extreme temperatuur

In de voorgestelde herziening van de verordening zijn een aantal voorschriften opgenomen met betrekking tot transport bij extreme temperaturen. Deze voorschriften hebben het doel om het welzijn van de dieren te verbeteren en hittestress bij de te transporteren dieren te vermijden.

Transportverordening 1/2005

De voorschriften in de huidige verordening 1/2005 waren beperkt. In overeenstemming met regeling 1/2005 stelt de NVWA op het ogenblik wel eisen bij transporten langer dan 8 uur: de ventilatiesystemen moeten ervoor zorgen dat de temperatuur in het vervoermiddel voor alle dieren maximaal 30 °C is, met een marge van 5 °C. Dit geldt voor een vervoermiddel dat in beweging is of stilstaat.

Ook verleent de NVWA geen exportcertificaat als de buitentemperatuur tijdens een internationaal transport naar verwachting boven de 30 °C uitkomt. Dat betekent dat diervervoer over lange afstand dan niet is toegestaan, uitgezonderd als de vervoerder de hitte onderweg aantoonbaar kan vermijden. Bijvoorbeeld door 's nachts te rijden of door gebruik te maken van een vrachtwagen met een actieve koeling.³⁸

Ook zijn er in de loop van tijd een aantal maatregelen in Nederland geïmplementeerd, die het vervoer van dieren bij extreme temperaturen reguleren. Zo is in Nederland het (commercieel) vervoer van vee verboden bij een temperatuur van 35 °C of hoger.³⁹ Het maakt daarbij niet uit hoe lang de reis duurt en of het om een nationaal of internationaal transport gaat.

Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen

In aanvulling op de transportverordening 1/2005 zijn er afspraken gemaakt tussen bedrijfsleven en overheid over veetransport bij hitte in het *Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen*.⁴⁰ In dit plan staat onder meer bij welke temperaturen vervoerders extra maatregelen moeten nemen. Ook staat erin beschreven wat de verantwoordelijkheden van de verschillende organisaties zijn. Dit plan dat is samengesteld door partijen uit de sector (exclusief de pluimveesector) in samenspraak met het ministerie van LNV en de NVWA. Het plan bestaat uit een pakket van protocollen en werkvoorschriften die zoveel mogelijk op elkaar aansluiten. Het plan is voor het eerst inwerking getreden op 1 juli 2016 en wordt sindsdien geëvalueerd en aangepast. Ook door de sectorraad paarden is een Protocol extreme weersomstandigheden voor paarden opgesteld.⁴¹ De pluimveesector is nog niet aangesloten bij het plan, maar heeft wel een eigen sectorplan. De belangrijkste reden van de pluimveesector om niet aangesloten te

³⁸ [Regels voor veehouders en vervoerders bij hitte | Hittestress en koudestress bij dieren voorkomen | NVWA](#)

³⁹ [wetten.nl - Regeling - Beleidsregel diers transport bij hoge temperaturen - BWBR0043766](#)

zijn bij het Nationaal Plan is vanwege het ontbreken van een toezegging vanuit de NVWA voor aangepast toezicht (slachten op koelere momenten).⁴²

Een aantal belangrijke punten uit het Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen:

- Het hitteprotocol uit het nationaal plan gaat in bij een verwachte temperatuur van 27 °C gemeten in de Bilt (KNMI) voor de komende 24 uur. Dit wordt besloten op basis van gegevens beschikbaar in de KNMI-app of de 'Meteoblue weather & maps'. De app wordt voor grensoverschrijdend transport gebruikt. Voor het afkondigen van het hitteprotocol is de KNMI leidend.
- Indien het hitteprotocol geldt, zijn er aanpassingen in de tijden wanneer exportkeuringen door de NVWA plaatsvinden. Deze verschuiven naar 04:00 – 22:00 uur.
- Voor exporten met een transportduur van langer dan 8 uur geldt een bovengrens van 30 °C. Dit dient vooraf getoetst te worden voor alle gebieden waar het transport plaatsvindt.
- Voor zowel roodvlees als pluimveeslachterijen geldt: vanaf 33 °C buitentemperatuur kunnen bedrijven bij de NVWA aanvragen om eerder te beginnen te slachten en eventueel op zaterdag te slachten. Indien het hitteprotocol van kracht is, kan na inwilliging van de aanvraag door de NVWA mogelijk 2 uur eerder begonnen worden met slachten: voor pluimvee betekent dit vanaf 02.00 uur (regulier is 04.00 uur) en voor roodvlees betekent dat 04.00 (regulier is 06.00).
- Vervoerders verlagen bij hoge temperaturen het aantal dieren per transport.
- Voor exporten met een transportduur van langer dan 8 uur toetst de organisator/vervoerder van het transport vooraf de routeplanning, waarbij de geplande reis nergens een gebied doorkruist waar de verwachte temperatuur boven de 30 °C komt. Ook zorgen slachthuizen voor extra ventilatie of koeling als transporteurs met de dieren in de wagen moeten wachten bij slachthuizen.

Het Nationaal plan is geen wet- en regelgeving. Dat betekent dat de NVWA niet kan handhaven op het plan. Wel controleert de NVWA of er aantasting is van welzijn op transport tijdens warme dagen en handhaven daar op.

De nieuwe eisen in de voorgestelde herziening van de verordening

In de voorgestelde herziening van de verordening zijn een aantal eisen omtrent transport bij extreme temperaturen nader beschreven.

Art 31.2: Voor het wegvervoer van landdieren, met uitzondering van honden en katten, geldt:

- a. wanneer temperaturen van minder dan 0 °C worden verwacht, moeten wegvoertuigen worden afgedekt en moet de luchtcirculatie in het dierencompartiment worden gecontroleerd om de dieren tijdens het transport te beschermen tegen blootstelling aan windverkillig
- b. wanneer temperaturen van minder dan -5 °C worden verwacht, mag de transporttijd, onverminderd de maatregelen in punt a), niet meer dan 9 uur bedragen
- c. wanneer temperaturen tussen 25 en 30 °C worden verwacht, mag de transporttijd in de periode tussen 10.00 en 21.00 uur niet meer dan 9 uur bedragen
- d. wanneer temperaturen van meer dan 30 °C worden verwacht, zijn alleen transporten toegestaan die volledig tussen 21.00 en 10.00 uur plaatsvinden
- e. wanneer tussen 21.00 en 10.00 uur temperaturen van meer dan 30 °C worden verwacht, wordt de beschikbare ruimte voor de dieren met 20% vergroot.

Vergelijking van de herziening van de transport verordening met het nationaal hitteprotocol

Het hitteprotocol zoals opgesteld door de overheid en de sectoren sluit in grote mate aan bij de eisen zoals gesteld in het voorstel voor de herziening van de transportverordening. Er zijn ook afwijkingen:

- Bij het hitteprotocol worden alle maatregelen vanaf 27 graden ingevoerd en is er geen gradatie in welke maatregelen worden genomen bij verschillende temperaturen.
- Daarnaast is het hitteprotocol van kracht vanaf 27 graden, het herzieningsvoorstel vanaf 25 graden. In de voorgestelde herzieningstekst moet vanaf 25 tot 30 graden de reisduur tussen 10 en 21 uur niet langer dan 9 uur bedragen. In het hitteprotocol het hitteprotocol wordt vanaf 27 graden transporten niet meer op het heetst van de dag uitgevoerd. Daarnaast wordt vanaf 27 graden 20% minder geladen,

- Nationaal wordt vanaf 35 graden niet meer gereden. In de voorgestelde wijziging mag ook boven de 35 graden gereden worden, mits de beschikbare ruimte voor dieren wordt vergroot.
- Ten slotte werkt het hitteprotocol nationaal, wat betekent dat internationale transporten mogelijk wel bij hogere temperaturen plaatsvinden.

Economische gevolgen van de maatregelen bij herziening van de transportverordening met betrekking tot transport bij extreme temperatuur

De economische gevolgen van deze maatregel zullen voornamelijk verband houden met de logistieke uitdaging van het nachtelijke vervoer van dieren wanneer dagtemperaturen van meer dan 30 °C worden voorspeld. Vervoerders zullen hun kosten zien stijgen door hogere lonen voor nachtelijke ritten, maar ook door hogere administratieve kosten wanneer er 's nachts inspecties en controles moeten worden uitgevoerd. Ook voor veehouders en slachthuizen wordt een impact verwacht. Er zijn naast transporteurs ook dierenartsen bij het laden en lossen en in de slachthuizen nodig om de 's nachts vervoerde dieren te kunnen laden, lossen en slachten. Er zijn er tot op heden geen toezeggingen door NVWA over de beschikbaarheid van medewerkers van de NVWA in de slachthuizen.

Een bezwaar van dierenwelzijnsorganisaties rond werken met geforceerd geventileerde wagens is dat tijdens inspecties in deze trucks, met name in de zomer, hoge temperaturen en luchtvochtigheidswaarden gevonden worden. Dit komt, in hun ogen, door gebrekkige ventilatiecapaciteit, soms in combinatie met een te hoge belading.⁴³

Een bezwaar van de sector is dat het nieuwe voorstel volledig uitgaat van de buitentemperatuur en dat dit innovatie rond het reguleren van de binnentemperatuur door bijvoorbeeld koelen onmogelijk maakt. Klimaat gecontroleerde transportvoertuigen (airco, verwarmen) worden buiten beschouwing gehouden. Dit terwijl deze voertuigen in hun ogen juist de oplossing zijn voor transport op warme of koude dagen.

Een bezwaar van dierenwelzijnsorganisaties bij klimaatgecontroleerde transportvoertuigen is dat deze vaak geen goede toegangsdeuren hebben voor controle en geen of onvoldoende noodsystemen hebben bij uitval van de ventilatoren. Deze trucks zouden in de ogen van dierenwelzijnsorganisaties daarom aan strengere criteria moeten voldoen met betrekking tot ventilatiecapaciteit, beladingsgraad en toegangsdeuren.

Op het ogenblik is in Nederland het aantal dagen met zomerse temperaturen van 25 graden of hoger gemiddeld 24 tot 40 dagen per jaar, de meeste zomerse dagen komen voor in het zuidoosten. Aan de kust worden gewoonlijk 12 tot 16 zomerse dagen gehaald. In warme zomers kan dat aantal ook daar tot 20 of 30 dagen en plaatselijk nog meer oplopen. Het aantal tropische dagen waarop de maximumtemperatuur 30,0 graden of hoger is, is gemiddeld twee tot acht per jaar. Aan zee is dit wat minder en in Limburg een aantal dagen meer. In jaren met zeer warme zomers loopt het aantal tropische dagen op tot meer dan twintig.

Door klimaatverandering is de verwachting dat het aantal dagen met tropische temperaturen en tropische dagen verder zal oplopen. Naar verwachting zal het aantal dagen met hoge temperaturen ook oplopen in andere delen van Europa, met name in Zuid- en Oost-Europa. Voor bijvoorbeeld de periode half juni tot half september zou het transport van dieren naar Spanje minder vaak mogelijk zijn.

7.2 Beschikbaarheid transportvoertuigen en personeel

De kosten die de extra transportvoertuigen en benodigde chauffeurs met zich meebrengen zijn in hoofdstuk 6 beschreven. In de daar gehanteerde berekeningen zijn de kosten per extra transportkilometer, de kosten van aanschaf, afschrijving van de voertuigen en de extra kosten voor personeel meegenomen. In deze paragraaf wordt de benodigde extra capaciteit van voertuigen en personeel nader beschreven.

Indien het aantal te transporteren dieren en de transportbestemmingen gelijk blijven zal, wanneer de regels zoals voorgesteld in de herziening van de transportverordening gaan gelden, het aantal benodigde

⁴³ In 2022 voerden NVWA-inspecteurs 203 inspecties uit op warme dagen. Ze constateerden geen (ernstige) hittestress. Ook zagen ze geen diertransport tijdens de zeer warme dagen met buitentemperaturen van 35 graden Celsius of meer. [Inspectieresultaten diertransport bij extreme temperaturen 2022 | Vervoer van levende dieren | NVWA](#)

transporten toenemen met 214 duizend transporten per jaar (tabel 7.1). Om de verwachte toename in transportbewegingen mogelijk te maken, zijn er in Nederland ongeveer 820 extra voertuigen en meer dan 1.100 extra chauffeurs nodig.

Tabel 7.1 Totaal toename in aantal transporten, benodigde trucks en chauffeurs

Diertype	Aantal transporten	Aantal trucks	Aantal chauffeurs	Afstand (mln. km)
Runderen	133.289	513	698	40,7
Geiten	985	4	4	0,3
Varkens	32.268	124	157	10,6
Pluimvee	46.607	179	296	11,8
Schapen	1.033	4	6	0,5
Totaal alle diersoorten	214.182	824	1.161	63,8

Voertuigen

Indien de eisen van de voorgestelde herziening van de verordening ingevoerd worden zijn er door het grote aantal extra transporten veel nieuwe voertuigen nodig. Daarnaast zijn de eisen die aan de voertuigen worden gesteld ook zodanig dat er aanpassingen aan de uitrusting van de bestaande voertuigen nodig zijn. Deze aanpassingen aan bestaande wagenpark (ventilatie, aanpassing stahoogtes, hekken, etc.) vergen hoge investeringen. Deze kosten zijn vaak zo hoog dat aanschaffen van nieuwe wagens overwogen wordt. De aanschaffkosten per voertuig worden geschat op € 400.000 tot € 600.000. De gebruiksduur van vrachtwagens die voor internationaal vervoer gebruikt worden is 8-9 jaar. De bak gaat 2 keer een vrachtwagenperiode mee. Vrachtwagens en bakken die voor internationaal vervoer gebruikt zijn kunnen nadat ze vervangen worden vaak nog een aantal jaren gebruikt voor nationaal transport.

Door de nieuwe eisen aan de voertuigen zullen bij een korte overgangstermijn er veel deels afgeschreven voertuigen op de markt komen, waardoor bestaand materieel waarschijnlijk met verlies verkocht wordt. Grotere vervoerders hebben vaak wagens van verschillende leeftijden en vervangen regelmatig voertuigen. Kleine transporteurs met 1 of 2 (half afgeschreven) voertuigen worden geconfronteerd met relatief een grotere desinvestering, waarvan het de vraag is of deze hun draagkracht te boven gaat. De sector stelt dat als de herziening van de verordening werkelijkheid wordt, een overgangstermijn van 15 jaar nodig.

Ook in het paardenvervoer zullen er aanzienlijke investeringen moeten plaats vinden om aan de toegenomen eisen te voldoen. In Nederland, België en Frankrijk worden per jaar 4.000 tweepaardswagens geproduceerd. Er zal vervanging van tweepaardswagens door veranderende hoogte en breedtematen nodig zijn. Het is onduidelijk of aanpassingen bij de vervoersmiddelen alleen moet gebeuren door professionele vervoerders of ook door eigenaren, die hun dieren bijvoorbeeld naar concoursen vervoeren. De huidige kosten per tweepaardswagen zijn € 75.000. Indien aanpassingen niet gelden voor eigenaren, vrezen paardenvervoerders dat veel vervoer 'door de eigenaar' zal plaatsvinden. In het voorliggende voorstel geldt alleen artikel 4 (algemene eisen) voor: trainingen, tentoonstellingen, wedstrijden, culturele evenementen, circussen en paardensport en vrijetijdbesteding. De rest van de verordening geldt niet voor deze categorie dieren. In het voorstel gelden de afmetingen voor wedstrijdpaarden die privé vervoerd worden niet. Artikel 4 geldt ongeacht of het paard wordt vervoerd door de eigenaar of door de transporteur. In beide gevallen stelt artikel 4h dat het vervoermiddel moet zijn aangepast aan de soort, grootte en categorie van het dier dat wordt vervoerd en het geplande transport. In hoeverre dit overeenkomt met de eisen gesteld voor commercieel transport is niet duidelijk.

Aantal chauffeurs en planners

Er is op het ogenblik al een tekort aan arbeidskrachten in de transportsector (en dus ook in het veetransport). Dit tekort zal toenemen als gevolg van de toename van het aantal transportbewegingen en de toename van de administratieve handelingen. Door de aanpaste transporttijden komt er meer druk op transporteurs en zal meer 's avonds en in nacht gewerkt moet worden, wat effect heeft op de privésituatie van chauffeurs evenals op de aantrekkelijkheid van de baan. Het is op dit moment moeilijk om aan goed gekwalificeerde chauffeurs te komen. Dit probleem zal groter worden als er meer chauffeurs nodig zullen zijn en de arbeidsvoorwaarden minder aantrekkelijk worden, met extra wervingskosten etc. tot gevolg.

Naast chauffeurs is er ook een verwachte grotere vraag naar planners en extra administratief personeel door de extra administratieve verplichtingen. De voorgestelde regeling vraagt extra planners bij de transporteurs door het hogere aantal transporten dat uitgevoerd moet worden en door een langere voorbereidingstijd van transport evenals om bijvoorbeeld beschikbaarheid van dierenartsen goed te plannen.

Uit de interviews met sectorvertegenwoordigers komt naar voren dat zij verwachten dat doordat handelaren dieren ter plekke beoordelen en de bestemming van de dieren bepalen, er meer correcties in Traces nodig zijn. Dit en de inflexibiliteit van systemen zoals Traces zal leiden tot extra lasten en is er mogelijk extra personeel nodig.

Er bestaat bij de diersportsector grote terughoudendheid met betrekking tot het delen van de actuele locatie van chauffeursgegevens. Zowel privacyregels als het delen van concurrentiegevoelige gegevens worden door de transportsector als belangrijkste redenen genoemd.

Nu komen veel chauffeurs in de totale transportsector uit Oost-Europa (zowel van binnen als buiten de EU). Bij diersport is het aantal Oost-Europese chauffeurs op het ogenblik beperkt. De verwachting is dat bij aanscherping van het beleid rond arbeidsmigranten het moeilijker wordt om arbeidskrachten uit deze regio's voor de totale transportsector aan te trekken. Hierdoor kan het tekort aan chauffeurs in de totale transportsector groter worden en wordt het ook moeilijker om Nederlandse chauffeurs voor diersport aan te trekken.

De voorgestelde verhoging van de leeftijd bij transport voor jonge kalveren en geitenbokjes kan het werken voor collecterende handelaren fysiek zwaarder maken, omdat onwillige dieren niet altijd meer zelf getild kunnen worden.

Toename in kosten

Vertegenwoordigers van de veehouderijsectoren vrezen dat op termijn het transport van vee veel meer door in het buitenland gevestigde (Oost-Europese) vervoerders wordt uitgevoerd omdat die goedkoper zijn.

De verwachting is dat door de hogere kostprijzen van transport, er ook een verschuiving zal plaatsvinden naar nog meer schaalvergroting binnen de gehele sector. Binnen 'transport' kunnen bijvoorbeeld alleen grote bedrijven investeringen in een aangepast wagenpark gefinancierd krijgen en kunnen zij de vervanging van hun wagenpark in de tijd faseren. Een eenmansbedrijf daarentegen kan het financieel niet dragen om wagens die een paar jaar geleden zijn aangeschaft alweer te moeten vervangen.

7.3 Beschikbaarheid dierenartsen

Volgens vertegenwoordigers van dierenwelzijnsorganisaties is de aanwezigheid van dierenartsen van belang, omdat dit voorkomt dat niet-transportwaardige dieren worden getransporteerd. Volgens hen is veel dierenwelzijnswinst te behalen als dit aan de voorkant geregeld en gecontroleerd kan worden.

Op het ogenblik is een officiële dierenarts aanwezig bij het laden van dieren voor internationaal transport en bij het afladen van dieren in het slachthuis. Een van de voorgestelde veranderingen in de voorgestelde herziening van de verordening is de aanwezigheid van een dierenarts (waarbij dit waarschijnlijk niet een officiële (NVWA) dierenarts hoeft te zijn maar ook bijvoorbeeld de praktiserende dierenarts kan zijn) bij het laden en lossen van de dieren. Zoals blijkt uit tabel 7.2 zal door deze voorgestelde veranderingen de behoefte aan dierenartsen toenemen met 289 fte.⁴⁴ Als gevolg van de aanwezigheid van een dierenarts nemen de kosten rond diersport ook toe met ongeveer € 175 mln. De inspectiekosten per inspectie zijn opgebouwd uit een starttarief van €207,93 en een uurtarief van € 284,2 waarbij is aangenomen dat de totale laadtijd en lostijd 1 uur is. Als de herziening verordening zal worden toegepast, betekent dit dat bij nationaal transport de controle bij laden en bij lossen extra zijn ten opzichte van de huidige situatie. Bij internationaal transport (omdat de inspectie bij laden nu ook al verplicht is) is er één extra controlemoment, te weten bij

⁴⁴ Het aantal fte dierenartsen is onbekend. We is bekend: per jaar studeren er ongeveer 155-160 dierenartsen af in Nederland. De NVWA had in 2020 een substantieel tekort aan dierenartsen van circa 130 fte. Bron: <https://edepot.wur.nl/534170>

het lossen. Hierdoor zijn de extra inspectiekosten per transport bij nationaal transport twee keer zo hoog dan bij internationaal transport.

Tabel 7.2 Behoeftte aan extra dierenartsen bij invoeren voorgestelde herziening van de verordening

	nationaal	import export	totaal
# aantal transporten extra a)	141.131	73.051	214.182
# controles extra	2	1	
inspectiekosten per transport NL b)	€ 984,26	€ 492,13	
totale dierenartskosten (mln. euro)	€ 138,91	€ 35,95	€ 174,86
aantal fte extra	191	99	289

a) Exclusief de transporten van veehouderijbedrijf naar verzamelcentra; b) Aangenomen is dat als de controles door andere dierenartsen dan officiële dierenartsen gebeurt de kosten gelijk zijn aan de kosten van een officiële dierenarts.

Naast de kostenverhoging door de verplichte aanwezigheid van een dierenarts, zijn er ook uitdagingen rond de planning van transporten door transporteurs en dierenartsen. De planning van het transport is daarbij afhankelijk van de beschikbaarheid van een dierenarts. Bovendien vindt een aanzienlijk deel van het laden van dieren plaats tijdens niet-standaard momenten, waarbij de beschikbaarheid van dierenartsen nog meer beperkt is en de tarieven ook hoger zullen zijn.

Er zijn een aantal onduidelijkheden over hoe de verplichte aanwezigheid van een dierenarts ingevuld dient te worden:

- Moet een dierenarts aanwezig zijn bij het laden van dieren in containers (pluimvee en konijnen)?
- Moet een dierenarts aanwezig zijn bij het collecteren van individuele dieren op het boerenbedrijf die worden aangevoerd naar een verzamelcentrum of direct naar het slachthuis? Indien ook hier een dierenarts bij aanwezig moet zijn dan is de behoefte aan dierenartsen vele male groter.
- Moet een dierenarts aanwezig zijn bij het laden van paarden voor deelname aan wedstrijden? Voor de paardensector met haar enorme hoeveelheid reisbewegingen is dit in de praktijk onmogelijk. Deze maatregel is ook sterk kostenverhogend. Niet alleen voor de professionele vervoerders, maar zeker ook voor recreatieve vervoerders.
- Het is op het ogenblik onduidelijk in welke mate innovatieve monitoringstechnieken zoals camera's en AI in staat zijn om het personeelstekort op te vangen.
- Wat zijn de precieze bevoegdheden van deze dierenarts? Wat kunnen zij doen? Welk mandaat is er? Kunnen ze überhaupt ingrijpen en, zo ja, op welke grond?

Gezien het huidige tekort aan dierenartsen zowel in Nederland als in de rest van Europa, is het onduidelijk hoe de aanwezigheid van een dierenarts zowel bij laden als lossen ingevuld kan worden. Bovendien is er een grote kans dat er maar een zeer beperkte groep dierenartsen is die dit werk wil doen.

7.4 Administratieve lasten

In vergelijking met de huidige situatie moeten in de voorgestelde situatie meer transportgegevens vastgelegd worden in Traces. Zo moeten alle nationale transporten worden vastgelegd, evenals de extra transporten veroorzaakt door een afname van de beladingsgraad. Op het ogenblik worden de nationale transporten van landbouwhuisdieren al vastgelegd, bijvoorbeeld in het I&R-systeem en kent de kalversector nog het KalfVolgSysteem. Indien het verplicht wordt om transportbewegingen voor nationaal transport, naast de bestaande registratieverplichtingen, ook in Traces vast te leggen, zullen de administratieve lasten toenemen. Hieronder worden mogelijke belemmeringen en toename in kosten weergegeven.

Belemmeringen door Traces

Een belangrijk knelpunt bij registratie van transporten in Traces is dat Traces niet koppelt met de huidige managementsystemen. Hierdoor moeten gegevens in meerdere systemen apart ingevoerd worden. Het aanpassen van de managementsystemen is technisch een uitdaging (zeker omdat er regelmatig updates en aanpassingen in het Traces-systeem plaatsvinden).

Invoer in Traces vereist dat je vooraf al weet welke dieren er geladen gaan worden en waar de dieren naartoe gaan. Handelaren beoordelen dieren vaak ter plekke op transportwaardigheid en bepalen de bestemming van de dieren. Op dit moment kan een handelaar een in Traces aangemeld dier dat toch niet meegaat (bijvoorbeeld afgekeurd op basis van transportwaardigheid) niet realtime afmelden in Traces.

Bij dieren die op verzamelcentra worden verzameld en bij transport van boer naar boer, wordt de bestemming – zoals bedoeld in het herzieningsvoorstel – meestal vastgesteld op het verzamelcentrum.

Voor eendagskuikens die vaak via luchttransport vervoerd worden is niet mogelijk om het reisjournaal ten minste twee dagen voor export aan te leveren. Geregeld worden vertrektijden van vluchten naar derde landen op het laatste moment gewijzigd.

Het voordeel van een registratie in Traces is dat de controle op rij- en rusttijden van de dieren en de gevolgde route verbetert (dit geldt vooral voor lang transport). Indien de bestaande administratieve verplichtingen (zoals aan en afmelden in I&R) geheel of gedeeltelijk vervangen worden door de vastlegging in Traces, kan de toename van administratieve lasten mogelijk beperkt worden. Door digitalisering en gebruik van AI is het misschien mogelijk om administratieve lasten te verlagen en naleving te verbeteren.

Toename in kosten

Volgens de vertegenwoordigers van de verschillende sectoren kost het aanmelden per transport in Traces door ervaren gebruikers ongeveer 15 minuten voor nationaal en ongeveer 30 minuten per internationaal transport. Zoals uit tabel 7.3 blijkt nemen de lasten ongeveer met € 15,6 mln. per jaar toe. Het grootste deel van de toename (€ 12,7 mln.) komt door de registratie van nationale transporten.

Het bedrag is een onderschatting van de werkelijke toename van de kosten. In dit bedrag zijn namelijk de kosten van het veel voorkomend kleinschalig transport - bijvoorbeeld van enkele dieren - naar verzamelcentra niet meegenomen. Voor deze transporten komt er meer administratie bij elk transport en er zijn bij deze transporten ook vaak meer correcties nodig in systemen, omdat de praktijk afwijkt van de vooraf ingevoerde planning. Bij kleinschalige transporten is vaak niet mogelijk de eindbestemming van het dier op voorhand vast te stellen. De dieren worden op de boerderij beoordeeld en dan wordt de bestemming definitief bepaald. Er wordt vaak op meerdere adressen achter elkaar geladen. De verwachting is dat een Traces-melding voor binnenlandse transporten 10 minuten extra vragen per transport/laadadres. Wanneer tijdens een transport bijvoorbeeld 3 laadadressen aangedaan worden (denk aan transport van slachtkoeien), dan vraagt het 30 minuten extra aan registratie. De extra kosten bij import en export worden veroorzaakt door de toename in het aantal transporten door de verwachte verlaging van de beladingsgraad.

Tabel 7.3 Toename in administratieve lasten voor de transporteurs (nationaal en internationaal) (in mln. €)

Categorie	Kosten in mln. €
Import	2,1
Export	0,7
Nationaal a)	12,7
Totaal	15,6

a) Exclusief de administratieve verbonden aan het kleinschalig transport.

7.5 Verzamelcentra

Verzamelcentra spelen op het ogenblik een belangrijke rol in het transport van bepaalde diergroepen, met name voor dieren die in beperkte aantallen van het veehouderijbedrijf afgevoerd worden. Deze dieren worden op een centrale plaats verzameld en in een grote groep naar hun volgende bestemming vervoerd. Bovendien kunnen dieren geselecteerd worden op juiste kwaliteit en groepsgrootte waardoor er een optimale verwaardig van dieren plaatsvindt. Voor de volgende diercategorieën zijn de verzamelcentra van groot belang: jonge kalveren van melkveebedrijven, slachtkoeien, slachtlammers van schapenbedrijven, slachtzeugen en slachtbiggen.

In Verordening 1/2005 zijn verzamelcentra als volgt gedefinieerd:

Artikel 2 definities

'verzamelcentra': zijn gedefinieerd als plaatsen zoals bedrijven, controleplaatsen en markten waar als landbouwhuisdier gehouden eenhoevigen, runderen, schapen, geiten of varkens van verschillende bedrijven samengebracht worden om een partij dieren te vormen;

'plaats van vertrek': de plaats waar het dier voor het eerst in een vervoermiddel geladen wordt, op voorwaarde dat het daar ten minste gedurende 48 uur voor het vertrek gestald is geweest.

Verzamelcentra die erkend zijn overeenkomstig de communautaire veterinaire wetgeving kunnen evenwel als plaats van vertrek beschouwd worden, indien:

- i) de afstand tussen de eerste laadplaats en het verzamelcentrum minder dan 100 km bedraagt; of*
- ii) de dieren gedurende ten minste zes uur voor het vertrek uit het verzamelcentrum met voldoende strooisel en drinkwater, indien mogelijk niet aangebonden, gestald zijn geweest;*

Voorgestelde herziening van de verordening

De reden voor aanpassing van de regels rond verzamelcentra is dat uit de ervaring met de toepassing van Verordening (EG) nr. 1/2005 blijkt dat transporten vaak langer dan de in de desbetreffende bepalingen vastgestelde limieten duren, doordat dieren in één transport naar meerdere verzamelcentra vervoerd worden. De dieren worden met dieren uit andere bedrijven in deze verzamelcentra samengebracht en alleen het laatste verzamelcentrum wordt geregistreerd als plaats van vertrek. Daarom moet een verplicht verblijf van de dieren op zowel de plaats van vertrek als de plaats van bestemming worden opgelegd en mogen verzamelcentra alleen plaatsen van vertrek zijn als zij nabijgelegen zijn, teneinde praktijken van 'assembly centre hopping' te voorkomen.^{45, 46} Mede daarom zijn de volgende veranderingen doorgevoerd in de voorgestelde herziening van de verordening:

Art 3 Definities:

'plaats van vertrek':

- a) de plaats waar een dier ten minste een week voor het vertrek is ondergebracht en waar het voor het eerst in een vervoermiddel wordt geladen, of*
- b) een verzamelcentrum indien het dier afkomstig is van een plaats op maximaal 100 km afstand;*

'verzamelcentrum': een overeenkomstig artikel 97, lid 1, van Verordening (EU) 2016/429 geregistreerde inrichting voor verzamelactiviteiten, waar runderen, schapen, geiten, paardachtigen of varkens afkomstig uit meer dan één bedrijf tijdelijk worden samengebracht om een zending te vormen;

Opmerkingen van de sectoren naar aanleiding van art. 3:

- Eendagskuikens worden gewoonlijk binnen 48 uur na uitkomen in de broederij vervoerd. De eis van aanwezigheid van minimaal een week voor vertrek is voor eendagskuikens niet uitvoerbaar. Het probleem van 'assembly centre hopping' is voor deze diercategorie voor transport vanaf de broederij niet aan de orde.
- De transportsector vreest dat verzamelcentra gaan verdwijnen. Er zijn op het ogenblik 67 verzamelcentra voor kalveren/runderen/schapen/geiten.⁴⁷ Nu worden dieren verzameld met kleine voertuigen en naar regionale verzamelcentra gebracht, waarna de voertuigen aldaar worden schoongemaakt en ontsmet. Omdat op de verzamelcentra ook erkende faciliteiten zijn voor reiniging en ontsmetting (R&O), vervallen

⁴⁵ eur-lex.europa.eu/legal-content/NL/TXT/HTML/?uri=CELEX:52023PC0770

⁴⁶ Terwijl dit een door de Europese Commissie een veel voorkomend probleem is, is het in Nederland is niet mogelijk om alleen het laatste verzamelcentrum te registreren. Bovendien is het aantal verzamelplaatsen wat aangedaan kan worden beperkt middels de diergezondheidsverordening (2016/429) (hierdoor zijn er maximaal 3 verzamelingen, incl. verzamelen op vervoersmiddel (=collecteren)mogelijk).

⁴⁷ <https://www.nvwa.nl/onderwerpen/erkenningen-registraties-en-vergunningen/lijsten-bedrijven-met-een-erkenning-registratie-of-vergunning/inrichtingen-op-veterinair-gebied#/lijst/NSL1>

bij het opheffen ervan ook de mogelijkheden om een tweede reiniging en ontsmetting uit te voeren. Dit is met name van belang bij terugkeer uit risicogebieden van andere transporten die niet noodzakelijkerwijs dieren vanuit verzamelcentra vervoeren. Op papier zijn er meer erkende R&O-plaatsen voor een 2e R&O (namelijk bij slachterijen), maar in de praktijk kan een vervoerder hier niet terecht voor een tweede R&O. Kortom, in de praktijk zijn de erkende R&O-plaatsen van verzamelcentra de enige plaatsen waar vervoerders terecht kunnen.

- De sector is van mening dat lang verblijf van dieren op verzamelcentra en het mengen van diergroepen dieiergezondheids- en dierenwelzijnsrisico's geven.
- Dierenwelzijnsorganisaties merken op dat dieren die op een verzamelcentrum komen vaak met een truck zijn opgehaald, die eerst nog langs andere bedrijven gaat (tot het transport vol is bij kalveren en runderen en maximaal 3 adressen bij zeugen). Zo'n transport, waarbij dieren bij veel verschillende bedrijven worden opgehaald, kan lang duren en stresserend zijn, ook al is dit binnen een straal van 100 km van het verzamelcentrum. Zij stellen voor om deze 100 km niet een straal te definiëren maar dit aan te passen naar een van de volgende mogelijkheden: 1) de totale afstand die de truck mag afleggen om bij het verzamelcentrum te komen is 100 km of 2) een maximum aantal bedrijven waarvan dieren mogen worden verzameld voordat ze afgeleverd worden op het verzamelcentrum, of 3) dat de tijdsduur van het laden van het eerste dier totdat de dieren zijn uitgeladen beperkt is. Vertegenwoordigers vanuit de transportsector merken op dat op het ogenblik het vervoer van deze dieren vaak met kleinere transportvoertuigen plaatsvindt waardoor het aantal bedrijven dat bezocht wordt en de tijdsduur voordat de dieren op de verzamelcentrum worden gelost beperkt is.
- Er zijn ook sociale gevolgen door het verdwijnen van verzamelcentra. Veel ZZP-handelaren zullen worden geraakt, omdat hun positie om dieren naar verzamelcentrum te brengen vervalst. Verzamelcentra zijn dikwijls familiebedrijven, die dan geen bestaansrecht meer hebben.
- Markten zijn naast verzamelcentra ook plaatsen om informatie over prijzen te delen voor transparante prijsvorming. Ondanks dat er maar een beperkt aantal slachtdieren via de markt verhandeld worden, is de markt volgens de vertegenwoordigers van de veehandel wel een belangrijke prijsreferentie. Bij sluiting van markten verdwijnt vaak ook de informatie uitwisseling en ontbreekt inzicht in onderlinge concurrentie en transparantie voor sectoren.

7.6 Duurzaamheid en milieu

Indien de voorgestelde gewijzigde maatregelen worden ingevoerd zal dit, bij een gelijk aantal te transporteren dieren naar de huidige bestemmingen, leiden tot een sterke toename van het aantal transportbewegingen en het aantal gereden kilometers.

Indien het transport ook in de toekomst zal plaatsvinden met behulp van voertuigen aangedreven door brandstofmotoren, zal de uitstoot van broeikasgassen (met name NO_x en CO₂) in gelijke mate toenemen. Indien er overgeschakeld wordt op elektrisch vervoer, kan de uitstoot van broeikasgassen beperkt worden. Door de toename van het aantal transportbewegingen neemt ook de belasting van het wegennet toe. Met name de kleine wegen op het platteland en rond slachterijen worden geconfronteerd met meer vervoersbewegingen.

In tabel 7.3 staat de toename in aantallen transporten, transportafstand en uitstoot boeikasgassen. Zoals uit deze tabel blijkt nemen deze allemaal met 77% toe bij gebruik van de huidige voertuigen aangedreven door brandstofmotoren.

Tabel 7.3 Toename in aantallen transporten, transportafstand en uitstoot boeikasgassen a)

	Absolute toename				Procentuele toename			
	# transporten	Afstand (mln. km)	CO ₂ -emissies (ton)	NO _x -emissies (ton)	# transporten	Afstand (mln. km)	CO ₂ - emissies (ton)	NO _x -emissies (ton)
Import	54.722	18,47	5.515,39	20,95	98	115	115	115
Export	18.329	13,23	3.950,97	15,01	58	57	57	57
Nationaal	141.131	32,12	9.593,50	36,44	73	73	73	73
Totaal	214.182	63,82	19.059,86	72,41	76	77	77	77

a) Exclusief een eventuele toename door toegenomen tansport van primaire bedrijf naar verzamelcentrum.

7.7 Handhaving en informatie-uitwisseling

Handhaving en informatie-uitwisseling zijn de laatste sectoroverschrijdende aspecten die in dit hoofdstuk beschreven worden. Hierbij is aandacht voor de sanctiemaatregelen die door lidstaten genomen moeten worden bij overtredingen van de transportverordening.

Verordening 1/2005

HOOFDSTUK IV HANDHAVING EN INFORMATIE-UITWISSELING

Artikel 25 Sancties

De lidstaten stellen de regels vast inzake de sancties die gelden voor overtredingen van deze verordening, en nemen de nodige maatregelen om ervoor te zorgen dat deze sancties worden toegepast. De sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. De lidstaten delen deze bepalingen, alsmede de bepalingen voor de toepassing van artikel 26, uiterlijk op 5 juli 2006 aan de Commissie mee en stellen de Commissie onverwijld in kennis van elke wijziging daarvan.

Voorgestelde herziening van de verordening

Uit zowel de evaluatie van de EU als uit de interviews bleek dat er verschillen zijn tussen lidstaten in de handhaving van verordening 1/2005. Om te zorgen dat lidstaten doeltreffende, evenredige en afschrikkende sancties vaststellen voor inbreuken op verordening en dat deze worden toegepast zijn in de voorgestelde herziening van de verordening een aantal sanctiemaatregelen aangescherpt. Het doel daarmee is ook om een consistente en doeltreffende toepassing van deze verordening in de hele Unie te waarborgen en om te voorkomen dat er verschillende handhavingsniveaus worden gehanteerd. Ten slotte wil men hiermee voorkomen dat uiteenlopende zwaarte van de sancties die in verschillende lidstaten worden opgelegd voor niet-naleving van deze verordening, ertoe leidt dat vervoersactiviteiten worden gepland op basis van minder zware sancties die in bepaalde lidstaten worden opgelegd. In de voorgestelde herziening zijn inbreuken die aanzienlijke risico's voor het dierenwelzijn inhouden vastgesteld en evenals de minimumniveaus van financiële sancties die in verhouding staan tot de waarde van de zendingen dieren. In de herziening wordt ook rekening gehouden met de frequentie waarmee de inbreuk zich voordoet. Herhaalde inbreuken moeten als ernstiger worden beschouwd. Dit moet toekomstige inbreuken tegengaan en de handhaving van de verordening verbeteren. In de voorgestelde herziening van de verordening is daarvoor het volgende vastgesteld:

Hoofdstuk IX

Artikel 43.5

In geval van een ernstige inbreuk zorgen de lidstaten ervoor dat deze strafbaar is met een administratieve financiële sanctie van ten minste de waarde van de zending. Bij herhaling van een ernstige inbreuk binnen een periode van drie jaar zorgen de lidstaten ervoor dat deze strafbaar is met een administratieve financiële sanctie van ten minste tweemaal de waarde van de zending. De lidstaten kunnen rekening houden met de economische situatie van de natuurlijke persoon die zich schuldig heeft gemaakt aan of de rechtspersoon die aansprakelijk wordt geacht voor de inbreuk, teneinde de afschrikkende werking van sancties te verzekeren. Daartoe kunnen de lidstaten overeenkomstig het nationale recht een systeem toepassen waarbij een geldelijke sanctie wordt opgelegd die wordt berekend als een percentage van de omzet van de exploitant die aansprakelijk wordt geacht voor de inbreuk.

Artikel 44

Ernstige inbreuken

De volgende inbreuken worden als ernstig beschouwd wanneer zij opzettelijk of door nalatigheid worden begaan:

- a) er worden dieren vervoerd met ernstige open wonden, een prolaps of gebroken ledematen;*
- b) er worden dieren vervoerd die nog niet oud genoeg zijn om te mogen worden vervoerd;*
- c) de verticale hoogte voor de vervoerde dieren bedraagt minder dan 80% van de in hoofdstuk III, punt 6, van bijlage I vastgestelde eisen inzake de verticale hoogte;*

-
- d) de beschikbare ruimte voor de vervoerde dieren bedraagt minder dan 80% van de in hoofdstuk VII van bijlage I vastgestelde eisen inzake de beschikbare ruimte;*
 - e) de transporttijd overschrijdt de maximale transporttijd met 30%, rusttijden niet meegerekend;*
 - f) waterdieren worden vervoerd zonder dat de waterparameters worden gemonitord overeenkomstig bijlage II;*
 - g) dieren worden voor lange transporten vervoerd zonder vergunning van de organisator, vergunning van de vervoerder, certificaat van goedkeuring voor een vervoermiddel of getuigschrift van vakbekwaamheid van de bestuurder of verzorger;*
 - h) dieren worden voor lange transporten vervoerd zonder dat de bevoegde autoriteit het journaal heeft goedgekeurd;*
 - i) dieren worden vervoerd met een bestemming in een derde land zonder geldig certificaat voor het vervoer van dieren naar derde landen overeenkomstig artikel 33.*

In een reactie op dit voorstel stellen de vertegenwoordigers van de transportsector dat zij het sanctiebeleid zoals voorgesteld in de artikelen 43-44 te verzwarend en buitenproportioneel vinden. Vooral in sectoren die veel dieren per transport vervoeren, zoals de pluimveehouderij, is de kans groot dat er een dier met een 'inbreuk op welzijn', zoals een wond, op een transport aanwezig is. Deze ernstige overtredingen gaan meetellen voor de vergunningverlening/verlenging van de transporteurs. Ook worden in het voorstel sancties benoemt die ten minste de waarde van de zending betreffen. Bij herhaling van een ernstige inbreuk binnen een periode van drie jaar is de financiële sanctie van ten minste tweemaal de waarde van de zending. Een transporteur verdient een fractie van de waarde van de zending, zeker als het gaat om fokdieren. De diertransportsector geeft aan dat de financiële risico's voor transportbedrijven erg hoog worden. De waarde van de dieren per vracht is al snel € 40.000. Bedrijven lopen het risico door meerdere boetes failliet te gaan. Daarnaast is er twijfel onder sectorpartijen of banken en verzekeringsmaatschappijen dit soort investeringen nog willen financieren c.q. verzekeren.

Daarnaast blijft bij de transportsector de verwachting dat er nog steeds sprake zal zijn van een niet-uniforme handhaving en niet even strenge handhaving door open normen in de voorgestelde herziening van de verordening.

8 Discussie

8.1 Opmerkingen met betrekking tot de gekozen aanpak

In deze impactanalyse worden de gevolgen van de verschillende onderdelen van de voorgestelde herziening van de verordening per onderdeel geanalyseerd. De deelaspecten worden afzonderlijk per aspect en per diercategorie besproken. Een integrale analyse waarbij de verschillende maatregelen in combinatie met elkaar worden geanalyseerd valt buiten de scope van deze studie. Er wordt geen analyse uitgevoerd waarbij alle effecten samen worden beoordeeld. Het gezamenlijk integraal beoordelen vereist een modelstudie die de doel en budget van dit project te boven gaan. Bovendien zijn er een paar veranderingen in de voorgestelde herziening van de verordening die bij implementatie een groot deel van de transporten onmogelijk maken, zoals de eisen rond transport via verzamelcentra, de beschikbaarheid dierenartsen of chauffeurs en transportmiddelen. Ook is de verwachting dat deze voorgestelde herziening van de verordening op onderdelen mogelijk wordt aangepast tijdens het herzieningsproces aan de hand van onderhandelingen tussen lidstaten, het Europees parlement en de Europese Commissie.

Hoewel in deze studie veel onderwerpen zijn onderzocht en besproken, zijn enkele onderwerpen bewust niet behandeld:

- Er heeft geen afweging plaatsgevonden of de beoogde verbetering van dierenwelzijnsaspecten door de voorgestelde aanpassingen opwegen tegen de negatieve economische, sociale en milieu effecten die het gevolg zijn van de voorgestelde aanpassingen. Een dergelijke politieke afweging is niet aan de onderzoekers maar aan beleidsmakers en de politiek.
- Er is geen rekening gehouden met mogelijke veranderingen in de veestapel door bijvoorbeeld deelname van primaire bedrijven aan opkoopregelingen of krimp van de sector door marktomstandigheden of milieumaatregelen. Een sterke krimp (generiek dan wel voor specifieke sectoren) zal zeker gevolgen hebben voor het aantal transportbewegingen als voor de bestemmingen van de dieren in binnen- en buitenland. Evenmin is gekeken naar de mogelijkheid dat de nieuwe eisen uit de transportverordening gaan leiden tot verschuiving in handelsstromen of verplaatsing van fok- en slachterijlocaties.
- Er heeft geen analyse van alternatieven of mogelijke oplossingen voor de geconstateerde problemen plaatsgevonden. Zo is er bijvoorbeeld geen analyse van de vervanging van transport van levende dieren door vervoer van vlees uitgevoerd.
- De (on)mogelijkheden in Nederland van uitbreiding of nieuwvestiging van slachterijen die zijn toegerust om diercategorieën te slachten waarvoor op het ogenblik geen of onvoldoende capaciteit zou zijn, is niet geanalyseerd. Reden voor het verdwijnen van slachterijen die specifieke diergroepen als zeugen, slachtbiggen, konijnen, kalkoenen en leghennen is een verdere specialisatie naar grote en gespecialiseerde slachterijen om kostprijs te verlagen. Daarmee zijn in de loop van de tijd veel kleinere slachterijen gesloten, die breder inzetbaar zijn en meerdere diercategorieën/ gewichtsklassen kunnen slachten.

8.2 Opmerkingen bij de resultaten

Referentiejaar: Het meest recente jaar waarvoor Traces-data beschikbaar waren bepaalt het referentiejaar dat is gebruikt in de analyse. Gegevens waren beschikbaar voor de hele jaren 2021-2022. Deze data waren nodig voor inzicht in de internationale transporten. Deze jaren zijn daarom ook gebruikt voor de rest van de analyse. We realiseren ons dat met name de varkensstapel de laatste jaren is gekrompen, waardoor de gepresenteerde resultaten wellicht een beperkte overschatting zijn van de huidige situatie.

Dierenwelzijnsaspecten: De vertegenwoordigers van de veehouderijsectoren hebben vaak een andere mening over in welke mate dierenwelzijn gebaat is bij de voorgestelde maatregelen in de EFSA-opinie en de voorgestelde herziening van de verordening. In een aantal gevallen vrezen ze een verslechtering van het dierenwelzijn. De onderzoekers gaan ervan uit dat de EFSA-opinies zijn gebaseerd op de best aanwezige

kennis. Bij ontbrekende kennis is door de experts in de expertpanels de beste mogelijke inschatting gemaakt op basis van aanwezige kennis op andere deelgebieden. Er is volgens hen geen reden om deze EFSA-opinie ter discussie te stellen.

Definities: Onduidelijkheid in definities leidt tot onzekerheid over de gevolgen van de voorgestelde maatregelen. Het lijkt of een aantal definities en maatregelen zijn opgesteld vanuit het perspectief van herkauwers en varkens die los op wagens vervoerd worden en minder vanuit het perspectief van dieren die middels containers worden vervoerd.

Bijvoorbeeld:

- De onduidelijkheid over transporttijd bij dieren die vervoerd worden in containers.
- De week die dieren minimaal op een bedrijf aanwezig moeten zijn is voor ze vervoerd mogen worden is praktisch niet haalbaar bij eendagskuikens die uitkomen op een broederij.
- Het begrip transportwaardigheid is in de voorgesteld regeling niet duidelijk gedefinieerd.
- Bij paarden leidt het onderscheid tussen vervoer als economische activiteit en het vervoer door de eigenaar bij sportpaarden mogelijk tot negatieve incentives.

Maximale transporttijd

- Indien de in de voorgestelde herziening van de verordening genoemde transporttijden ingevoerd worden, zullen een aantal van de huidige bestemmingen niet meer bereikbaar zijn. De dieren zullen dan ergens anders afgezet moeten worden. Eventuele dalingen in de opbrengstprijzen die het gevolg hiervan zijn, zijn niet in de analyse meegenomen. Wel zijn de transporten die op basis van de maximale transporttijd niet meer bereikbaar zijn in de andere analyses (zoals beschikbaar stellen van meer vloeroppervlak) meegenomen. Deze keuze is volgens ons legitiem. De behoefte bij de vragende partij aan dieren wordt vervuld. Indien de dieren vanwege beperkingen aan de transporttijd niet vanuit de oorspronkelijke locatie beschikbaar zijn, worden ze gehaald van een andere, dichterbij de eindbestemming gelegen locatie. De oorspronkelijke afzet van deze alternatieve dieren komt dan vrij en kan door dieren ingevuld worden binnen de maximale transportduur. Het transport van deze dieren moet verder wel aan de eisen van bijvoorbeeld vloeroppervlak voldoen. Een voorbeeld van een dergelijke 'schuifpuzzel' is het transport van ongespeende kalveren naar Nederland. Kwamen deze dieren een aantal jaren terug ook in substantiële aantallen uit Polen en Baltische staten, op het ogenblik komen de meeste dieren uit omliggende lidstaten. De Poolse en Baltische dieren worden korter bij hun herkomstland afgezet. Maar het aantal transportkilometers is niet veranderd. Het traject is in feite opgesplitst in meerdere kortdurende stappen met verschillende dieren. Er worden nog steeds evenveel dieren vervoerd, maar nu naar bestemmingen die dichterbij liggen. Waar eerst dieren bijvoorbeeld rechtstreeks van Polen naar Nederland werden vervoerd, gaan ze nu eerst van Polen naar Duitsland en vervolgens van Duitsland naar Nederland. Daardoor blijft het aantal gereden kilometers evenveel, maar niet voor de dieren zelf. Omdat het om twee verschillende diergroepen gaat, blijft de transportafstand voor elk dier beperkt.
- De maximale 21 uur reistijd lijkt bedoeld te zijn om te passen bij het rijtijdenbesluit. Een 21 uur durend veetransport kan door 2 chauffeurs (tegelijkertijd op de wagen) uitgevoerd worden waarbij reis- en rustduren van dieren en rij- en rusttijden van beide chauffeurs gerespecteerd worden. Maar in de nieuwe regeling zitten punten die tot extra vertraging leiden. Op deze manier wordt de tijd voor laden en lossen, die bij de transporttijd van de dieren wordt gerekend, evenals de maximale effectieve reistijd zoals vastgelegd in het rijtuigenbesluit, niet gehaald, waardoor bestemmingen op grotere afstand niet bereikt kunnen worden.

Aanpassingen in de rest van de keten

- Met name aanpassingen aan containers hebben grote gevolgen voor de benodigde infrastructuur in de rest van de keten. Slachterijen en dus transporteurs zullen in een keer moeten omschakelen naar nieuwe containers. Het is onduidelijk of en welke gevolgen deze nieuwe containers hebben voor de inrichting van de transportvoertuigen. Als deze containers op dezelfde vrachtwagens kunnen, dan is er alleen een afname van de beladingsgraad. Zijn er meer aanpassingen nodig, dan vereist dat meer planning en afspraken.

Wie betaalt de rekening?

- De voorgestelde maatregelen zullen bij gelijke bestemmingen van de dieren resulteren in een verhoging van de transportkosten per dier. Het is onduidelijk wie uiteindelijk deze kosten betaalt. Waarschijnlijk zullen deze kosten grotendeels teruggelegd worden bij de veehouder (en gedeeltelijk geabsorbeerd door de

transportsector). Of de resulterende verhoging van de kostprijs ook resulteert in een verhoging van de opbrengstprijis van de dieren, is afhankelijk van hoe de implementatie van een nieuwe transportverordening uitpakt voor belangrijke productielanden als Denemarken, Duitsland en Frankrijk. Indien het effect op de kostprijs in deze landen vergelijkbaar is met dat in Nederland, zal het makkelijker zijn de kostprijsstijging door te berekenen aan de retail en uiteindelijk aan de consument, dan wanneer er grote verschillen in kostprijsniveaus tussen de landen ontstaan.

Administratieve lasten en ICT

- In de analyse is ervan uitgegaan dat de administratieve handelingen door de transporteur op dezelfde manier worden uitgevoerd als nu gebeurt. Door ontwikkelingen in ICT, AI en door koppelingen van managementsystemen van de transporteurs aan Traces kunnen mogelijk op termijn het aantal administratieve handelingen beperkt worden. Er zal ook sprake zijn van dubbele administratie als de huidige procedures niet worden aangepast: de gegevens worden dan zowel vastgelegd in I&R door herkomst- en bestemmingsbedrijven als in Traces.

Level playing field

- In hoeverre de maatregelen zoals voorgesteld in deze voorgestelde herziening van de verordening zullen leiden tot een betere level playing field, is sterk afhankelijk van de handhaving in de verschillende lidstaten. Bij de geïnterviewde belanghebbenden is er geen geloof in level playing field en uniforme EU-handhaving op basis van inzichten en ervaringen door de jaren heen. Het probleem zit niet per se in strengere regels, maar meer in de observatie dat nu niet alles gelijk geïnterpreteerd, geïmplementeerd en gehandhaafd wordt binnen de EU. Import van dierlijke producten uit derde landen met verschillende niveaus van dierenwelzijn zowel tijdens productie als transport blijft een heikel punt.

Transporten naar verzamelcentra

- In de analyses van de economische gevolgen van de herziening van de verordening is het transport van primaire bedrijven naar verzamelcentra alleen kwalitatief besproken, terwijl veel van deze transporten met een beperkt aantal dieren plaatsvinden. Daarmee wordt het aantal transporten dat door de voorgestelde maatregelen wordt beïnvloed, en dus de impact, mogelijk onderschat. Het is echter onduidelijk of en hoe de maatregelen dit transport daadwerkelijk beïnvloeden. Zo is bijvoorbeeld niet duidelijk of en hoe de oppervlakte-eisen de gerealiseerde beladingsgraad beïnvloeden. Vaak worden meerdere adressen aangedaan voordat de dieren op het verzamelcentrum worden afgeleverd, en de beladingsgraad is niet altijd maximaal. Hierdoor zal hetzelfde aantal dieren per transport waarschijnlijk slechts beperkt worden beïnvloed door de voorgestelde vloeroppervlak-eisen. Bij meerdere laadadressen zouden met name de laadadressen op het einde van de route met de gevolgen van de voorgestelde maatregelen geconfronteerd worden. De handelaren zouden op deze toekomstige eisen kunnen anticiperen door te kiezen voor een grotere aanhanger of te kiezen voor een kleine vrachtwagen in plaats van een aanhanger, waardoor hetzelfde aantal dieren geladen kunnen worden. Hierdoor is een stijging van de kosten per kilometer te verwachten. Echter, het aantal transporten zal in een dergelijk geval niet toenemen. De voorgestelde maatregelen hebben wel grote invloed op de administratieve lasten van deze kleinschalige transporten. Per route die een handelaar rijdt zal er per laadadres minimaal 10 minuten nodig zijn voor het vervullen van administratieve verplichtingen.

9 Conclusies

9.1 De belangrijkste conclusies:

- De voorgestelde aanpassingen van transportduur, beladingsgraad en stahoogte in de transportverordening volgen de aanbevelingen van de meest recente wetenschappelijke opinies van EFSA rond dierenwelzijn tijdens diertransport. Indien de door de Europese Commissie voorgestelde maatregelen betreffende deze onderwerpen worden overgenomen in de transportverordening, heeft dit over het geheel genomen positieve effecten op het dierenwelzijn tijdens het vervoer.
- De voorgestelde maatregelen hebben grote invloed op de logistiek van het diertransport:
 - Door het verkorten van de maximale transportduur zullen een aantal bestemmingen niet meer bereikt kunnen worden. Naast afzet van fok- en gebruiksdieren naar verre bestemmingen binnen de EU evenals naar derde landen, is ook transport van bepaalde groepen slachtdieren (zoals slachtbiggen, slachtzeugen, uitgelegde legkippen) naar bestemmingen in bijvoorbeeld Polen en Kroatië niet meer mogelijk. Het is onduidelijk of de benodigde slachtcapaciteit voor deze dieren in Nederland gerealiseerd kan worden. Door de herziening van de transportduur wordt ook het transport van dieren van het primaire bedrijf naar verzamelcentra beperkt.
 - Door de aangepaste eisen voor het vloeroppervlak - waardoor de dieren meer vloeroppervlak ter beschikking hebben waardoor ze makkelijker kunnen gaan staan en liggen - neemt het aantal transporten sterk toe, indien hetzelfde aantal dieren vervoerd moet worden. De grootste economische gevolgen van de voorgestelde maatregelen zijn voor nationaal transport, aangezien er in de huidige situatie meer nationale transportbewegingen zijn dan internationale bewegingen.
- De voorgestelde herziening zal de volgende sociale, administratieve en duurzaamheidsgevolgen hebben:
 - Er zijn meer vrachtwagens en chauffeurs nodig door de toename in het aantal transporten.
 - Er zijn veel meer dierenartsen nodig voor de controles bij laden en lossen.
 - De administratieve lasten zullen toenemen, doordat ook binnenlandse transporten in Traces moeten worden vastgelegd en doordat het aantal transporten sterk toeneemt.
 - Door meer transportbewegingen, zal de uitstoot van broeikasgassen met 77% toenemen, als men gebruik blijft maken van brandstofmotoren.

9.2 Belangrijkste bevindingen per sector

Aanpassingen van de transportduur

Hieronder worden de belangrijkste gevolgen van aanpassingen in de transportduur bij voorgestelde herziening van de verordening samengevat per diersoort.

Varkens

- *Slachtdieren*: Het beperken van de transportduur tot 9 uur geeft geen grote problemen. De meeste dieren worden nu ook al in Nederland en naburige lidstaten geslacht.
- *Biggen*: Bij het beperken van de transportduur tot 21 uur komt met name de export van biggen naar Spanje in het gedrang. Bestemmingen kunnen niet bereikt worden.
- *Slachtzeugen en slachtbiggen*: Het verdwijnen van verzamelplaatsen creëert dieiergezondheidsrisico's indien van meerdere bedrijven met dezelfde vrachtwagen dieren worden opgehaald.
- *Hoogwaardig fokmateriaal* kan niet meer naar een aantal afzetmarkten vervoerd worden.

Runderen

- *Het verhogen van de minimumleeftijd van kalveren voor transport tot 5 weken geeft extra kosten bij melkveehouder.*
- *Het transport van jonge/ongespeende kalveren wordt binnen de huidige structuur van de vleeskalverhouderij met de belangrijke rol van verzamelcentra (in binnen en buitenland) ernstig belemmerd.*
- *Verre bestemmingen/ derde landen zullen niet meer bereikbaar zijn voor hoogwaardig fokvee.*
- *Transport van hoogdrachtige dieren (tussen de 80 en 90% dracht) over korte afstanden naar huis komt mogelijk in het gedrang.*

Schapen

- Het verplaatsen van hoogdrachtige schapen van de weide naar de stal, waar de dieren aflammeren, zal in een eerder drachtstadium moeten plaatsvinden, waardoor de dieren langer op stal zullen staan.

Geiten

- De minimumleeftijd waarop jonge geitenlammeren vervoerd mogen worden, wordt verhoogd naar 3 weken. Veel melkgeitenbedrijven zijn hier op het ogenblik niet voor toegerust, zowel vanwege het ontbreken van voldoende plaats om de dieren te huisvesten als met betrekking tot de verzorging van de vaak grote groepen extra dieren (aflammerpiek). Om de huisvesting van jonge dieren aan minimeisen te laten voldoen, zullen aanzienlijke kosten gemaakt moeten worden.
- Binnen de geitenhouderij zijn diverse bedrijven die geitenlammeren op een opfoklocatie grootbrengen. Deze locaties liggen niet altijd binnen een straal van 100 kilometer van het melkgeitenbedrijf en zijn onder de voorgestelde verordening soms niet meer bereikbaar.

Pluimvee

- De verschillende definities in het voorstel zijn onduidelijk of voor verschillende uitleg vatbaar. Voorbeelden van onduidelijke definities zijn onder meer: de tijd dat dieren op het bedrijf aanwezig moeten zijn vóór transport; de bepaling van de transportduur; het voldoende beschikbaar zijn van passend voer en water tijdens transport; het vaststellen van de ernst van het letsel; en het minimumaantal dagen dat dieren op het bedrijf aanwezig moeten zijn, evenals de leeftijd bij transport van eendagskuikens. Dit bemoeilijkt het analyseren van de impact van de voorgestelde herziening van het voorstel.
- Doordat gespecialiseerde slachterijen die specifieke groepen dieren, zoals zware dieren of kalkoenen uit Nederland, kunnen slachten, zijn sommige bestemmingen waar deze dieren binnen de voorgestelde transportduur geslacht kunnen worden, niet meer bereikbaar.

Konijn

- De voorgestelde herziening van de voorstel schrijft het verplicht verstrekken van hydratatie (water of bijvoorbeeld hydrogel) aan de dieren voor tijdens transport. Het verstrekken van drinkwater is volgens de sector onmogelijk, maar konijnhouders denken dat ze aan de verplichtingen kunnen voldoen door vochthoudend knabbelmateriaal te verstrekken, zoals bijvoorbeeld bepaalde fruit- of groentesoorten, of speciale hydrogels die naast water ook nutriënten bevatten.

Paard

- Het is op dit moment niet duidelijk welke aanvullende eisen die voor het commercieel transport van paarden gelden, ook van toepassing zijn op het transport van dieren voor trainingen, tentoonstellingen, wedstrijden, culturele evenementen, circussen, paardensport en vrijetijdsbesteding, uitgevoerd door commerciële transporteurs en eigenaren.

Aanpassingen vloeroppervlak en stahoogte tijdens transport

Hieronder worden, per diersoort, de effecten van de aanpassing in vloeroppervlak en stahoogte tijdens transport samengevat.

Varken

- Door aanpassing van de beladingsgraad neemt het aantal transporten per jaar met ongeveer 32 duizend toe, en de daarmee samenhangende toename in kosten wordt geschat op €19 mln. per jaar.
- De toename in kosten is met name groot voor de dieren die over een lange afstand vervoerd worden (zoals bij biggen vervoerd naar Spanje).

Rund

- Door het aanpassen van de beladingsgraad neemt het aantal transporten per jaar toe met ongeveer 133 duizend en de daarmee samengaannde kosten zijn geschat op € 113 mln. per jaar.
- De toename in kosten is groot voor de dieren die over een lange afstand vervoerd worden.
- In deze berekeningen zijn de verandering in kosten van transport naar verzamelcentra niet meegenomen. De eventuele toename is erg afhankelijk van de (on)mogelijkheden rond verzamelcentra in de toekomstige regelgeving.

Schaap en geit

- De verwachting is dat er meer dan 1.000 extra transporten van schapen en geiten (voornamelijk van verzamelcentrum naar slachthuis) en voor import en export van lammeren plaatsvinden. De kostenstijging die hiermee gepaard gaat is ongeveer € 1,2 mln. voor de schapensector en 0,9 mln. voor de geitensector.
- Per getransporteerd dier nemen vooral de kosten bij import sterk toe. Dit zijn vaak kleinere koppels dieren met grote transportafstanden.

Pluimvee

- Het aantal pluimveetransporten neemt door aanpassen van de beladingsgraad met meer dan 46 duizend toe en de transportkosten met € 31,9 mln.
- Iets meer dan de helft van deze kosten wordt veroorzaakt door nationaal transport.

Konijn

- Als gevolg van het voorgestelde herziening van het voorstel zullen de logistieke kosten toenemen. De combinatie van de voorgestelde oppervlaktenorm met de nieuwe eisen voor de hoogte van de containers, waardoor minder lagen containers op een vrachtwagen kunnen worden geladen, zal leiden tot een afname van 50% van het aantal dieren dat per vrachtwagen wordt vervoerd en een verdubbeling van de transportkosten.

Paard

- Veel van de gebruikte transportmiddelen zijn niet meer bruikbaar voor het vervoer van paarden.

Sectoroverschrijdende gevolgen van de voorgestelde herziening van de verordening:

- De verwachting is dat er meer dan 800 extra transportvoertuigen en meer dan 1.100 chauffeurs nodig zullen zijn om bij een herziening van de transportverordening hetzelfde aantal dieren te blijven vervoeren. Ook zullen bij een beperkte overgangstermijn veel voertuigen versneld afgeschreven moeten worden.
- De grootste economische gevolgen van de voorgestelde maatregelen zijn voor nationaal transport. Dit wordt veroorzaakt doordat er in de huidige situatie meer nationale transportbewegingen zijn dan internationale bewegingen.
- Door de verplichte aanwezigheid van een dierenarts bij het laden en lossen van dieren zijn er ongeveer 300 extra dierenartsen nodig. Naast het huidige tekort aan dierenartsen zijn hun bevoegdheden bovendien onduidelijk.
- Wanneer dagtemperaturen van meer dan 30 °C worden voorspeld, moeten de dieren 's nachts vervoerd worden. Vervoerders zullen hun kosten zien stijgen door hogere lonen voor nachtelijke ritten, maar ook door hogere administratieve kosten wanneer er 's nachts inspecties en controles moeten worden uitgevoerd. Ook voor veehouders en slachthuizen wordt impact verwacht. Naast transporteurs zijn dierenartsen nodig bij het laden en lossen, zowel bij de bedrijven als in de slachthuizen, om 's nachts vervoerde dieren te kunnen laden, lossen en slachten. Tot op heden zijn er geen toezeggingen van de NVWA over de beschikbaarheid van hun medewerkers in de slachthuizen. Deze beschikbaarheid is cruciaal, omdat dieren zonder NVWA-toezicht niet gelost of geslacht kunnen worden.
- Administratieve lasten nemen met name bij het binnenlands transport toe (minimaal € 12,7 mln.). De doelstelling van het voorstel was om de administratieve lasten te verlagen, maar indien deze administratieve lasten boven op de al aanwezige regels komen, zullen de administratieve lasten juist verzaard worden. Er zijn meer (administratieve) handelingen en er is meer tijd nodig voor planners en chauffeurs. De administratieve lasten nemen vooral toe door de administratieve verplichtingen bij nationaal transport. Het is onduidelijk of ontwikkelingen rond ICT een bijdrage kunnen leveren aan een daling van de administratieve lasten.

-
- De voorgestelde eisen aan verzamelcentra zullen grote gevolgen hebben voor het transport van dieren die normaal in kleine aantallen (zoals ongespeende kalveren, slachtkoeien en zeugen) van het primaire bedrijf via een verzamelcentrum hun eindbestemming bereiken. Het aantal transporten zal naar alle waarschijnlijkheid toenemen.
 - De voorgestelde aanpassing van het sanctiebeleid rond handhaving kan grote financiële gevolgen hebben voor de betrokken transporteurs. Daarnaast blijft de verwachting bestaan dat de handhaving niet uniform zal zijn, omdat de voorgestelde herziening van de verordening nog veel open normen bevat.
 - De emissies van broeikasgassen zullen evenredig met de toename van het aantal transporten met 77% toenemen, indien gebruik wordt gemaakt van verbrandingsmotoren.

Bronnen en literatuur

- DAFM (Irish Department of Agriculture, Food and the Marine), 2020. Standard Operating Procedure for DAFM. Staff working at Export Assembly Centres.
- Elmholt, S., 2008. Considerations regarding suitable height above cattle during transport (in Danish language). Report from the Faculty of Agricultural Science, Aarhus University to the Danish Veterinary and Food Administration, 10th December 2008.
- EFSA, 2022a. EFSA sci opinion Welfare of cattle during transport: doi: 10.2903/j.efsa.2022.7442
- EFSA, 2022b. EFSA sci opinion Welfare of pigs during transport: doi: 10.2903/j.efsa.2022.7443
- EFSA, 2022c. EFSA sci opinion Welfare of domestic birds and rabbits transported in containers c doi: 10.2903/j.efsa.2022.7441
- EFSA, 2022d. EFSA sci opinion Welfare of equidae during transport doi: 10.2903/j.efsa.2022.7444
- Jones, T.A., Waitt, C. en Dawkins, M.S., 2010. Sheep lose balance, slip and fall less when loosely packed in transit where they stand close to but not touching their neighbours. *Applied Animal Behaviour Science*, 123, 16–23.
- Jongman, E.C. en Butler, K.L., 2014. The effect of age, stocking density and flooring during transport on welfare of young dairy calves in Australia. *Animals*, 4, 184–199.
- Keane, M.P., McGee, M., O’Riordan, E.G., Kelly, A.K. en Earley, B., 2018. Performance and welfare of steers housed on concrete slatted floors at fixed and dynamic (allometric based) space allowances. *Journal of Animal Science*, 96, 880–889. <https://doi.org/10.1093/jas/sky007>
- Lambooi, E., Werf, J.T.N. van der, Reimert, H.G.M. en Hindle, V.A., 2012. Compartment height in cattle transport vehicles. *Livestock Science*, 148, 87–94.
- Marahrens, M. en Schrader, L., 2020. Animal welfare during transport: technical requirements for long-distance transport of unweaned calves. Recommendation, FLI – Federal Research Institute for Animal Health, March 13, 2020, 7 pp.
- Miklos, 2008. Effect of transport conditions on the losses during transport of broiler chickens. *Magyar Allatorvosok Lapja*, 130, 391–395.
- Petherick, J.C. en Phillips, C.J.C., 2009. Space allowances for confined livestock and their determination from allometric principles. *Applied Animal Behavior Science*, 117, 1–2.
- Saraiva, S., Esteves, A., Oliveira, I., Mitchell, M. en Stilwell, G., 2020. Impact of pre-slaughter factors on welfare of broilers. *Veterinary and Animal Science*, 10, 100146.
- Tarrant, P.V., Kenny, F.J. en Harrington, D., 1988. The effect of stocking density during 4 h transport to slaughter on behaviour, blood constituents and carcass bruising in Friesian steers. *Meat Science*, 24, 209–222.
- Tarrant, P.V., Kenny, F.J., Harrington, X. en Murphy, M., 1992. Long distance transportation of steers to slaughter: effect of stocking density on physiology, behaviour and carcass quality. *Livestock Production Science*, 30, 223.

Bijlage 1 Achtergrond berekening dierenartskosten bij toezicht transport

Tabel B1.1 Achtergronden berekening extra dierenartskosten

		bron
starttarief	€ 207,93	NVWA-tarieven exportcertificering 2025 Ondernemers NVWA
uurtarief	€284,2	NVWA-tarieven exportcertificering 2025 Ondernemers NVWA
aantal inspecties per dag	8	Aanname
aantal dagen per jaar	254	Uitleg cao-partijen: te werken uren per jaar 2025 CAO Rijk Online CAO Rijk
Aantal uur beschikbaar voor insectie bij dienstverband van 36 uur per week	1625,6	Gemiddeld duur dienstverband per fte NVWA
Verlof in uur	144	Uitleg cao-partijen: te werken uren per jaar 2025 CAO Rijk Online CAO Rijk
beschikbaar per fte	1481,6	
gemiddeld duur per controle in uur	2	Aanname
aantal inspecties per fte per jaar	740,8	

Bijlage 2 Samenvatting van de interviews -kernpunten-

Belangrijkste punten zoals genoemd door de geïnterviewde organisaties. Deze opmerkingen hoeven niet noodzakelijkerwijs overeen te komen met de meningen van de onderzoekers.

- **Beladingsgraad en ruimte per dier:** Er wordt een lagere beladingsgraad en meer ruimte per dier voorgesteld. Hoewel dit bedoeld is om het welzijn te verbeteren, vrezen sommigen dat dieren daardoor **te veel ruimte** krijgen en **zichzelf kunnen bezeren** door te schuiven, te vallen of tegen elkaar aan te botsen, met name **varkens en pluimvee**. Een te lage bezetting en hoge kratten kunnen juist leiden tot **meer letsel**. Bij **runderen** wordt juist gesteld dat meer ruimte hen helpt zich schrap te zetten, waardoor ze minder snel omvallen. Bij **vleeskalveren** leidt meer ruimte boven het dier tot **meer bespringen van elkaar**. Een lagere beladingsgraad wordt door de sectorpartijen verwacht het dierenwelzijn **negatief te beïnvloeden**.
- **Transportduur:** De transportduur is aangepast. Er zijn zorgen over de maximale transportduur voor pluimvee en konijnen, die hoger is dan het EFSA-advies. Er is **onduidelijkheid over hoe transporttijd wordt berekend** (vanaf wanneer het transport begint en of wachttijden bij slachthuizen meetellen). De voorgestelde regeling neemt **flexibele ruimte in transporttijd weg**, wat problemen kan veroorzaken bij onvoorziene omstandigheden. Als laden en lossen onderdeel wordt van de transporttijd, draagt dit niet bij aan dierenwelzijn doordat er **extra druk** ontstaat om sneller te handelen. Lang transport voor niet-slachtdieren is een **stressfactor**, en rustplekken brengen **biosecurity risico's** met zich mee.
- **Vervoer van jonge dieren:** Het voorstel bevat eisen met betrekking tot de leeftijd van jonge dieren bij transport. Voor **kalveren** gaat de leeftijdsgrens naar minimaal 5 weken en 50 kg. Dit wordt door sectorpartijen als belastend gezien en levert niet noodzakelijk dierenwelzijnswinst op. Er is bezorgdheid dat melkveehouders niet voldoende zijn toegerust om kalveren tot 5 weken op het bedrijf te houden, wat kan leiden tot een **toename van infectiedruk** en een negatieve invloed op antibioticagebruik. De verhoging van de leeftijd voor **geitenbokjes** is eveneens een probleem.
- **Vervoer van kwetsbare dieren:** Het transport van hoogdrachtige dieren (tot 90% dracht) wordt genoemd. De wens is om **uitzonderingen** te maken voor verplaatsingen van weide naar stal voor geboorte. Dit is essentieel bij het afkalven in het veld om ernstige risico's voor dierenwelzijn te voorkomen. In Nederland wordt de verlaging van de grens van 90% naar 80% drachtigheid als lastig ervaren voor binnenlands transport.
- **Transportwaardigheid ('Oranje dieren'):** Het systeem met groene, oranje en rode dieren leidt in de praktijk vaak tot discussies. Bij **varkens** met langere staarten stijgt de kans op lichte staartschade, wat kan leiden tot een toename van het aantal 'oranje' dieren. Een cruciale vraag is of varkens met een kleine wond aan de staart lijden onder normaal transport. Dieren die niet transportwaardig zijn maar wel consumptiewaardig (bv. runderen) veroorzaken een conflict tussen dierenwelzijn en voedselverspilling.
- **Aanwezigheid van dierenartsen:** Het voorstel zou de **verplichte aanwezigheid van dierenartsen** bij laden en lossen met zich meebrengen. Dit wordt als **onuitvoerbaar** gezien vanwege een tekort aan dierenartsen. Het systeem zou afhankelijk worden van dierenartsbeschikbaarheid, waardoor flexibiliteit afneemt. De toegevoegde waarde van standaard aanwezigheid wordt betwijfeld; er is meer welzijnswinst te behalen door het transport van niet-transportwaardige dieren aan de voorkant te regelen en controleren.
- **Laden, lossen en vangen:** Zoals eerder genoemd, als laden en lossen meetelt voor de transporttijd, kan dit tot **extra druk** en mogelijk stress leiden. Specifiek voor **pluimvee** is er zorg als het vangen ook meetelt voor de transporttijd, omdat dit de tijdsdruk op vangers verhoogt en stress kan opleveren voor de dieren. Vangen aan twee poten duurt langer. Het behoedzaam kantelen van containers bij de slachterij voor pluimvee kan ook onder transport/handling vallen, wat mogelijk een uitzondering vereist.
- **Verzamelcentra:** Het voorstel kan leiden tot het **verdwijnen van verzamelcentra**. Dit kan leiden tot **langere reistijden** voor individuele dieren. Dieren langer dan 7 dagen op een verzamelcentrum houden is onwenselijk voor gezondheid en welzijn.

Samenvattend voorzien de geïnterviewden uit met name de veehouderij en transportsectoren diverse potentiële negatieve gevolgen voor het dierenwelzijn, variërend van toegenomen stress en verwondingen door aangepaste beladingsgraden en krat-/stahoogtes, tot problemen met de verzorging van jonge dieren, de uitvoerbaarheid van veterinaire controles, en de impact van transportduur- en vangtijdsregels.

Bijlage 3 Voorstel sportpaardensector m.b.t. aanpassingen transportrichtlijn

Voorstel sportpaarden sector

Vanwege de onduidelijkheid in de herziene regelgeving en de verwarring m.b.t. commercieel transport en om de veiligheid van de transporten te garanderen stelt de sportpaardensector het volgende voor:

Vervoersmiddel geschikt voor transport

- Alle paardentransportmiddelen zouden gekeurd moeten worden voor de geschiktheid van paardentransport, bijvoorbeeld via een 5-jaarlijkse VLD-keuring. Een uitzondering hierbij zou gemaakt kunnen worden voor transport tot 65 km. Tot 8 uur transport zou het transportmiddel gekeurd moeten worden en ingedeeld in voertuigklassen, bij transport langer dan 8 uur moet het transportmiddel ook worden voorzien van GPS en temperatuursensoren.
- Iedere chauffeur van een paardentransportmiddel boven de 65 km zou ook in het bezit moeten zijn van een Getuigschrift van Vakbekwaamheid veetransport. Bij transporten boven de 65 km zou de vervoerder verplicht een logboek moeten bijhouden, waarin vermeld staan de laad- en losplaats, laad- en lostijd, plaats en tijd van voederen en drenken, plaats en tijd van eventueel overnachten en boottoertochten. Een journaal is volgens de sector niet gewenst in verband met de aard van het vervoer. Volgens hen is de administratieve druk voor overheid en vervoerders te hoog is in relatie met het nut en voordeel. Een CMR-vrachtbrief (een internationaal transportdocument dat verplicht is voor wegtransport van of naar een land dat is aangesloten bij het CMR-verdrag) zou ook als erkend reisdocument hiervoor gebruikt kunnen worden. Grotere bedrijven hebben positiesystemen. Deze zijn wettelijk verplichte navigatiesystemen bij Type II transport (nu commercieel/ langeafstand), waar de hele route op te zien is inclusief alle stops en de daarbij behorende tijden. Alle gegevens zijn derhalve bekend en zo kan administratieve druk tot een minimum beperkt worden.

Indeling van transportmiddelen

De sector stelt de volgende indeling van transportmiddelen voor, op basis van ventilatie, overwegende dat het voor het welzijn van het paard om de binnentemperatuur in het transportmiddel gaat:

- Klasse 1: alleen natuurlijke ventilatie: transport mogelijk tot een buitentemperatuur van 25°C
- Klasse 2: natuurlijke ventilatie, samen met dakisolatie of mechanische ventilatie: transport mogelijk tot een buitentemperatuur van 30°C
- Klasse 3: natuurlijke ventilatie samen met mechanische ventilatie en dakisolatie: transport mogelijk tot een buitentemperatuur van 35°C
- Klasse 4 natuurlijke ventilatie, mechanische ventilatie, dakisolatie en koelmogelijkheid: transport altijd mogelijk

Water en voer tijdens transport

Transporten boven 4,5 uur dienen verplicht water aan boord te hebben, maar de sector ziet nadelen in een verplichte permanente voorziening in het transportmiddel. Een permanente voorziening betekent ook een permanent obstakel voor paarden met minder reiservaring of afwijkend gedrag, waardoor het risico aanwezig dat deze paarden zich kunnen verwonden aan de watervoorziening. Voorlichting betreffende de waterbehoefte van een paard en optekenen in het logboek waar en wanneer er gedrenkt en gevoederd is, is in hun ogen voldoende borging.

To explore
the potential
of nature to
improve the
quality of life



Wageningen Social & Economic Research
Postbus 88
6700 AB Wageningen
T 0317 48 48 88
E info.wser@wur.nl
wur.nl/social-and-economic-research

Rapport 2025-151



De missie van Wageningen University & Research is 'To explore the potential of nature to improve the quality of life'. Binnen Wageningen University & Research bundelen Wageningen University en gespecialiseerde onderzoeksinstituten van Stichting Wageningen Research hun krachten om bij te dragen aan de oplossing van belangrijke vragen in het domein van gezonde voeding en leefomgeving. Met ongeveer 30 vestigingen, 7.700 medewerkers (7.000 fte), 2.500 PhD- en EngD-kandidaten, 13.100 studenten en ruim 150.000 Leven Lang Leren-deelnemers behoort Wageningen University & Research wereldwijd tot de aansprekende kennisinstellingen binnen haar domein. De integrale benadering van de vraagstukken en de samenwerking tussen verschillende disciplines vormen het hart van de unieke Wageningen aanpak.
