

1597 (2022-2023) – Nr. 2
ingediend op 5 oktober 2023 (2023-2024)

Verslag van de hoorzitting

namens de Commissie voor Brussel
en de Vlaamse Rand en Dierenwelzijn
uitgebracht door Els Ampe

over het voorstel van resolutie

van Els Sterckx, Klaas Sloomans,
Jan Laeremans en Chris Janssens

tot instelling van een verbod
op commerciële langeafstandstransporten
van boerderijdieren

Samenstelling van de Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand en Dierenwelzijn:

Voorzitter: Els Ampe.

Vaste leden:

Allessia Claes, Inez De Coninck, Sofie Joosen, Annabel Tavernier, Karl Vanlouwe;
Jan Laeremans, Klaas Sloomans, Els Sterckx;
Bart Dochy, Peter Van Rompuy;
Els Ampe, Gwenny De Vroe;
Stijn Bex, An Moerenhout;
Katia Segers.

Plaatsvervangers:

Arnout Coel, Veerle Geerinckx, Axel Ronse, Nadia Sminate, Jeroen Tiebout;
Filip Brusselmans, Carmen Ryheul, Suzy Wouters;
Karin Brouwers, Katrien Partyka;
Stephanie D'Hose, Maurits Vande Reyde;
Meyrem Almaci, Chris Steenwegen;
Ludwig Vandenhove.

INHOUD

1. Uiteenzetting door Reineke Hameleers, CEO Eurogroup for Animals	4
2. Uiteenzetting door Michel Vandenbosch, GAIA	7
3. Uiteenzetting door Paul Verbeke, ketenmanager Bioforum	8
4. Uiteenzetting door Wouter Wytynck, adviseur Dierlijke Veredeling, Boerenbond	11
5. Michael Gore, gedelegeerd bestuurder FEBEV	13
6. Vragenronde	15
6.1. Els Sterckx	15
6.2. Sofie Joosen	17
6.3. Stijn Bex	18
6.4. Gwenny De Vroe	18
6.5. Tinne Rombouts	19
6.6. Els Ampe	19
7. Antwoorden van de sprekers	20
7.1. Reineke Hameleers	20
7.2. Michel Vandenbosch	21
7.3. Paul Verbeke	23
7.4. Wouter Wytynck	24
7.5. Michael Gore	26
7.6. Wouter Wytynck	28
7.7. Michael Gore	28
7.8. Michel Vandenbosch	28
Gebruikte afkortingen	30
Bijlagen: zie de dossierpagina van dit document op www.vlaamsparlement.be	

De Commissie voor Brussel en de Vlaamse Rand en Dierenwelzijn hield op woensdag 21 juni 2023 een hoorzitting over het voorstel van resolutie tot instelling van een verbod op commerciële langeafstandstransporten van boerderijdieren (*Parl. St. VI. Parl. 2022-23, nr. 1597/1*).

De sprekers waren:

- Reineke Hamелеers, CEO Eurogroup for Animals;
- Michel Vandenbosch, voorzitter GAIA;
- Paul Verbeke, ketenmanager Bioforum;
- Wouter Wytynck, adviseur Dierlijke Veredeling, Boerenbond;
- Michael Gore, gedelegeerd bestuurder FEBEV.

Verslaggever was Els Ampe.

De bijlagen bij dit verslag zijn te vinden op de [dossierpagina](https://www.vlaamsparlament.be) van dit document op www.vlaamsparlament.be.

1. Uiteenzetting door Reineke Hamелеers, CEO Eurogroup for Animals

Eurogroup for Animals is de Europese koepelorganisatie van 91 dierenbeschermingsorganisaties binnen en buiten de Europese Unie, verduidelijkt *Reineke Hamелеers*. Voor België is GAIA lid. Eurogroup for Animals vertegenwoordigt de belangen van de dieren bij de Europese instellingen en bij nationale overheden. Ze pleiten voor betere wetgeving, normering en betere handhaving.

Zoals de leden weten worden er jaarlijks miljarden levende dieren vervoerd over de weg, over zee, per spoor en door de lucht, binnen en buiten Europa. Ze worden vervoerd voor de fok, om te worden vetgemest of om te worden geslacht. Deze handel gaat gepaard met ernstig dierenleed. Reineke Hamелеers wil op deze hoorzitting aantonen hoe Vlaanderen het verschil kan maken, hoe Vlaanderen het initiatief kan nemen om langeafstandstransporten te beëindigen en daarmee ook een voortrekkersrol kan opnemen binnen de EU. Het aanstaande voorzitterschap van België van de EU lijkt haar een mooi moment. De Europese Commissie is op dit moment bezig aan een herziening van de transportverordening. Ook daarin zou Vlaanderen een belangrijke rol kunnen vervullen. (voor de presentatie wordt verwezen naar bijlage 2 bij dit verslag)

Reineke Hamелеers wil het eerst hebben over de omvang van de handel. In 2021 fokten de EU-boeren 11 miljoen geiten, 60 miljoen schapen, 76 miljoen runderen, 142 miljoen varkens en miljarden stuks pluimvee, konijnen en paarden. Dat zijn enorme aantallen die op zich al indrukwekkend zijn, maar nog meer als men zich realiseert dat 13,5 procent van die dieren buiten de Europese unie werden vervoerd.

Binnen de Europese Unie werden 1,4 miljard stuks runderen, varkens, pluimvee en schapen vervoerd. De belangrijkste exporteurs waren Frankrijk, Roemenië, Denemarken en Nederland. Frankrijk is de belangrijkste exporteur voor runderen, Roemenië voor schapen, Denemarken voor varkens en Nederland voor pluimvee. In absolute termen is Duitsland de grootste exporteur binnen de Europese Unie, gevolgd door Nederland, België met bijna 140 miljoen dieren, Frankrijk en Tsjechië. Dat zijn cijfers uit 2019 afkomstig uit de TRACES-database.

Voor de handel vanuit de Europese Unie naar niet-EU-landen werden in 2019 in totaal bijna 230 miljoen runderen, varkens, stuks pluimvee en schapen geëxporteerd. Reineke Hamелеers komt later terug op de redenen waarom die handel bijzonder problematisch is. Polen, Hongarije, Nederland en Frankrijk waren de grootste exporteurs.

Vanuit België werden er ongeveer 140 miljoen dieren binnen de EU geëxporteerd. Dat zijn dus cijfers voor België, niet voor Vlaanderen alleen, zoals opgenomen in het document van de afdeling Dierenwelzijn (zie bijlage 1). Het gaat vooral over pluimvee, varkens en runderen. De export buiten de EU bedroeg 12 miljoen dieren, waarvan pluimvee, paarden en schapen het grootste aandeel uitmaken. Indien gewenst kunnen de leden meer gedetailleerde informatie krijgen.

Er werden al veel audits uitgevoerd. Recent nog was er de audit van de Europese Rekenkamer. Ook het Europees Parlement heeft een speciale onderzoekscommissie ingesteld. Die audits laten zien dat het vervoer van levende dieren uiterst problematisch is. Het welzijn kan niet gegarandeerd worden, ondanks de wetgeving. Heel wat onderzoeken van ngo's en van de Europese Commissie zelf tonen aan dat dieren systematisch lijden tijdens dat transport. De transportverordening is ontoereikend om zelfs minimumnormen van dierenwelzijn te garanderen.

Een eerste probleem van de handel is het ontbreken van een maximale transportduur. Daardoor worden dieren vaak dagen, soms weken vervoerd. De afstanden om bijvoorbeeld dieren naar Italië te brengen variëren van 1200 tot 2200 km. De dieren blijven dan tot 29 uren in de vrachtwagen. Afhankelijk van de diersoort wordt er wel af en toe eens gepauzeerd. Dat is zeker niet afdoende om de dieren een goede omgeving te bieden.

Het transport van ongespeende dieren is een van de meest problematische transporten in Europa. Het gaat over mannelijke kalveren van melkkoeien, die zeer kwetsbaar zijn. Ze hebben nog maar weinig afweerstoffen en het is moeilijk, zo niet onmogelijk om die dieren de nodige zorg te geven. Dat zijn problemen die helemaal indruisen tegen de transportverordening. Het gaat bijvoorbeeld over transport van Ierland naar Nederland.

Een derde probleem is het transport bij extreme weersomstandigheden. Vooral in perioden van hoge temperaturen kan de temperatuur tot 40 graden oplopen in de wagens of schepen. De afgelopen jaren waren er enorme problemen aan de grensovergangen, bijvoorbeeld in Bulgarije, maar ook in de Spaanse havens.

Voorts is er het probleem van onvoldoende toegang tot water tijdens het transport. Ook aan de grens blijkt vaak onvoldoende water te zijn. Vrijwilligers moeten dan in actie komen om de dieren drinken te geven of moeten politie of inspecteurs tot actie dwingen.

Er is ook een probleem van te hoge bezettingsdichtheid. Het gebeurt vaak dat er vlak over de grenzen te grote aantallen dieren bij elkaar worden gezet. Er is onvoldoende compartimenthoogte en gebrek aan ventilatie.

Helaas is dat geen uitputtende lijst van problemen. Soms worden ook hoogdrachtige, zieke dieren getransporteerd, of dieren die om andere redenen het transport niet aankunnen dat soms over zeer lange afstanden gaat. De dieren doorstaan een onbeschrijflijk leed. Het is algemeen geweten dat de handhaving bijzonder matig is. Het is ook om die reden dat EFSA, de Europese Autoriteit voor de Voedselveiligheid, heeft aangegeven dat er nood is aan een gestandaardiseerde definitie van geschiktheid om te worden vervoerd (fitness for transport). Het is zeer vreemd dat een dergelijke definitie nog altijd niet bestaat.

Het vervoer van levende dieren is niet alleen een groot probleem voor de dieren, maar draagt ook bij aan de verspreiding van ziekten, met potentiële risico's voor de volksgezondheid. Dat gaf ook EFSA aan, het hoogste wetenschappelijke orgaan van de Europese Commissie.

Die problemen zijn op zich al zeer ernstig, maar het meest dramatisch is het exporteren van dieren buiten de grenzen van de Europese Unie. Het Europese Hof heeft al tweemaal bepaald dat de eisen van de Europese transportverordening moeten worden gerespecteerd totdat de dieren op hun eindbestemming zijn aangekomen. Als niet aan die eisen kan worden voldaan, wat in de praktijk meestal het geval is want de handhaving kan op dit moment niet gegarandeerd worden, dan mag dat vervoer niet worden toegestaan. Helaas ziet de praktijk er momenteel anders uit. De transporten vinden nog altijd op grote schaal plaats. Dat leidt tot enorme tragedies, vaak op zee, of aan de grenzen. De dieren worden vaak vervoerd onder het motto dat het om fok gaat. Uit meerdere onderzoeken blijkt dat heel wat dieren snel worden geslacht en vaak op gruwelijke wijze.

Reineke Hamelaers illustreert dat aan de hand van enkele incidenten. Er zijn systematisch bewijzen van deze gruwelijke handel. In 2019 bijvoorbeeld verdronken meer dan 14.000 schapen in de Zwarte Zee nadat hun boot kapseisde op weg naar Saoedi-Arabië. In 2021 strandden twee schepen op weg naar Turkije, de Karim Allah en de Elbeik. Meer dan 1600 runderen verbleven meer dan drie maanden op zee. Uiteindelijk werden ze – terug in Spanje vanwaar ze vertrokken waren – allemaal geslacht. In 2022 verdronken meer dan 15.000 schapen nadat hun schip zonk in Soedan op weg naar Saoedi-Arabië. Het is niet alleen tragisch maar ook ronduit onwettig op basis van de uitspraak van het Europese Hof.

EFSA heeft het afgelopen jaar een zeer belangrijke opinie uitgebracht waarbij ze aangaf dat het transport van dieren zeer problematisch is en dat het dierenwelzijn in het gedrang komt. Er moet iets veranderen. Allereerst moet er een maximum voor de transportduur ingevoerd worden van dieren voor de slacht en de ruimte voor de dieren moet vergroot worden. Dat zijn goede eerste aanbevelingen, maar Eurogroup for Animals vindt ze nog niet verregaand genoeg. Er zou ook een maximumtransportduur ingevoerd moeten worden voor dieren die voor de fok worden vervoerd, of om vetgemest te worden. Michel Vandenbosch van GAIA zal daar meer over vertellen.

EFSA keek niet alleen naar het transport zelf maar vroeg ook aandacht voor verandering van het systeem. De Europese Rekenkamer is daarop verder ingegaan. Reineke Hamelaers adviseert ten sterkste om dat rapport te lezen. De Europese Rekenkamer heeft het transport van levende dieren onderzocht en kwam tot dezelfde conclusie: de Europese transportverordening volstaat niet, de handhaving moet verbeterd worden én er is ook een systeemverandering nodig. Er moet nagedacht worden over een transitie van het transport van levende dieren naar het transport van karkassen, vlees en genetisch materiaal. Dat komt niet alleen ten goede van het dierenwelzijn maar kan ook economische kansen creëren voor bedrijven. Ook het milieu kan ervan profiteren.

België kan zich inzetten voor die transitie en ook de Europese Commissie zou daarmee aan de slag moeten. Als argument wordt vaak aangevoerd dat de landen in het Midden-Oosten dat niet aanvaarden. Dat klopt niet, zegt Reineke Hamelaers, want onderzoek van Eurogroup for Animals heeft uitgewezen dat landen zoals Algerije, Marokko, Oezbekistan, Jordanië, Libanon en Libië al op grote schaal vlees en karkassen importeren. De faciliteiten zijn voorhanden, ze moeten alleen opgeschaald worden.

Behalve deze transitie is een herziening van de transportverordening ook belangrijk. Het welzijn van de dieren die nog vervoerd worden moet beter beschermd worden. De huidige transportverordening is niet in lijn met de laatste wetenschappelijke inzichten. Op aansporing van de Europese Raad en de Rekenkamer is de Europese Commissie momenteel aan een herziening van de transportverordening aan het werken. Eurogroup for Animals vindt het zeer belangrijk dat er een maximumtransportduur wordt opgenomen. Ook moeten bepaalde transporten aan banden worden gelegd, zoals het transport van ongespeende dieren.

Het Vlaams Parlement heeft een heel mooie kans om het verschil te maken. Vlaanderen kan aangeven dat het transporten van meer dan 8 uur onaanvaardbaar vindt en ze aan banden leggen. Vlaanderen kan inzetten op de transitie naar vervoer van vlees en karkassen. Het zou daarin niet alleen zijn. Nieuw-Zeeland heeft daartoe al beslist, Australië is bezig met het uitfaseren van transport van levende dieren. Luxemburg heeft onlangs langeafstandstransporten verboden. Oostenrijk, Duitsland en Nederland zijn daarover aan het praten.

Eurogroup for Animals is opgericht in 1980 om een einde te maken aan het transport van levende dieren. De organisatie heeft meer dan vier decennia zeer actief campagnes gevoerd om dat transport te beëindigen. Er is zeer veel steun bij de bevolking om dat te doen. Uiteindelijk leven we in een democratie. Na al die jaren vindt Eurogroup for Animals dat het de hoogste tijd is om in actie te komen. Vlaanderen hoeft niet te wachten op de Europese Unie. Het heeft juridisch de mogelijkheid om al stappen te zetten. Eurogroup for Animals moedigt Vlaanderen van harte aan om dat ook te doen.

2. Uiteenzetting door Michel Vandenbosch, GAIA

In een haven in Kroatië doen enkele mannen verwoede pogingen om een stier die naar Duitsland werd vervoerd, op een boot naar het Midden-Oosten te laden. De stier is uitgeteld. Het dier geraakt niet overeind. Dat kan hij ook niet met een gebroken heup. Dan krijgt hij stroomstoten in de anusstreek en op zijn geslachtsdelen. De marteling duurt anderhalf uur. Uiteindelijk maken enkele mannen een kabel vast aan zijn rechtersvoerpoot en wordt hij met een katrol opgetakeld en op het schip gehesen. 10 minuten hangt het dier daar metershoog boven het dek. Ineens breekt de kabel en dondert de stier neer te midden van een troep opeengepakte runderen. De camera zoomt in op de tranen in de ogen van het dier. Later stierf het dier en werd het in volle zee overboord gekieperd. Die gefolterde stier en andere weezinwekkende scènes komen uit *'The road to misery'*, zegt *Michel Vandenbosch*, een video uit 1992 van de Duitse televisiereportagemaker Manfred Karreman. Die video zou de veetransporten over lange afstanden op de Europese politieke agenda plaatsen. De video toont nog andere wreedheden en mishandelingen die runderen, varkens, schapen, paarden ondergingen in overvolle vrachtwagens onderweg naar en bij aankomst in Franse, Spaanse, Griekse en Libanese slachthuizen. Men ziet uitgeputte dieren waaronder enkele zwaargewonde, met gebroken poten, met bloedende afgebroken horens tot aan de slachtbank voortgesleept worden. In veel gevallen gebeurt dat onder een aanhoudende regen van schoppen en vuistslagen. Uiteindelijk worden ze zonder enige bedwelmeling gekeeld.

Dat is de realiteit van die verre veetransporten, zegt Michel Vandenbosch. Drie decennia later is er niet zoveel veranderd.

Vermijdbaar dierenleed moet vermeden worden. Dat devies kon men al horen uit de mond van de Vlaamse minister van Dierenwelzijn. Dat goede devies moet wel toegepast worden in de realiteit. Want toestanden bij die langeafstandstransporten blijven schering en inslag, vooral bij vervoer van levend vee voor de slacht. Die wreedheden doen zich ook voor in derde landen bij transporten van lange afstanden van binnen naar buiten de Europese Unie. Ook tijdens intracommunautaire veetransporten loopt er geregeld van alles fout. De transportverordening wordt onvoldoende nageleefd en is nagenoeg niet te handhaven, zoals de Europese Rekenkamer ook zei. Zelfs met de beste intenties schreeuwt het hele systeem om inbreuken. Het is niet te handhaven. De theorie klinkt mooi maar in de praktijk zijn er altijd te weinig controles. Het kost een fortuin om elk van die transporten over de gehele afstand te controleren. Daar is geen geld voor.

Dat neemt niet weg dat gerichte en grondige politieacties, FAVV-inspecties en inspecties van het Team inspectie dierenwelzijn in Vlaanderen voor GAIA best

opgevoerd en geïntensifieerd mogen worden. Ze kunnen niet grondig genoeg gebeuren. In de slachthuizen komen nog altijd dieren van veebedrijven uit Vlaanderen toe die nooit vervoerd hadden mogen worden. Het gaat om wrakke dieren, unfit for transport. Ook daar moet veel strikter en strenger op toegezien worden. Ook dat mag men niet door de vingers zien. Dat moet gemeld worden en er moet op ingegrepen worden. Dat is een gedeelde verantwoordelijkheid van vervoerders, veehouders, inspecteurs en slachthuisverantwoordelijken.

Er is een groot maatschappelijk draagvlak in de EU voor structurele verandering, voor systeemverandering. Vooreerst is er een groot draagvlak voor een beperking van de transportduur tot 8 uur. Niet voor het systeem waarbij de huidige EU-transportverordening sluw vertrekt van het principe maar het dan uitholt. Voor GAIA moet er ook een maximumtransportduur van 4 uur gelden voor pluimvee en konijnen.

Ten tweede moet het levendedierentransport vervangen worden door karkassenvervoer. De grote meerderheid van EU-burgers is daarvoor gewonnen. Dat blijkt uit zoveel enquêtes. Michel Vandebosch vraagt om daarmee rekening te houden. Als Luxemburg verre transporten van levend slachtvee buiten de EU kan verbieden (sinds maart 2022), waarom zou België, en in het bijzonder Vlaanderen, dat dan niet kunnen? Waarom zou men veevervoer vanuit Vlaanderen, dat in totaal langer dan 8 uur duurt, niet verbieden? Hetzelfde geldt voor vee dat voor verdere vetmesting over lange afstanden vervoerd wordt. Ook die dieren zijn lang niet vrij van zorgen tijdens zo'n vervoer. Michel Vandebosch vraagt om het leed dat die dieren meemaken niet te onderschatten. Uiteraard zal het ene transport al eens beter meevallen dan het andere, maar de problemen zijn legio.

Als er voldoende wil is over de partijgrenzen heen kan Vlaanderen een voorbeeldrol opnemen en een belangrijk verschil maken. Dat is toch de ambitie van de Vlaamse minister van Dierenwelzijn, en van de Vlaamse Regering bij uitbreiding? Ook het Belgische voorzitterschap van de EU biedt Vlaanderen de kans, hopelijk gesteund door de twee andere regio's en andere lidstaten, om resoluut weg te gaan van the road to misery, verre veetransporten vol dierenellende. Hopelijk toont de Vughtgroep de juiste weg onder impuls van Vlaanderen. En slaagt men erin om de weerstand van een aantal lidstaten met weerbarstige oogkleppen te doen afnemen en hen te overtuigen om de juiste weg in te slaan, weg van die vermaledijde verre veetransporten. Dat is ook in het belang van de veehouders. Want waar een wil is, is een weg. Het lijkt altijd onmogelijk, totdat het gerealiseerd is.

3. Uiteenzetting door Paul Verbeke, ketenmanager Bioforum

Paul Verbeke verduidelijkt dat Bioforum de voorbije jaren gewerkt heeft rond de problematiek van het slachten. Daarbij werd onderzocht of het mogelijk is om dieren op de boerderij te slachten door middel van een mobiele slachteenheid. Vooreerst wil hij een mobiele slachteenheid voor runderen toelichten, vervolgens een zogenaamde mobiele dodingsunit voor runderen en ten derde een mobiele slachteenheid voor pluimvee (Presentatie: zie bijlage 3.).

De reden waarom Bioforum dit heeft onderzocht is dat het aantal slachthuizen de voorbije jaren stelselmatig afneemt. Een heel aantal slachthuizen heeft de afgelopen jaren de deuren gesloten: in 2018 in Sint-Truiden, in 2016 in Genk, in 2019 in Andenne, Heist-op-den-Berg en Sint-Niklaas voor pluimvee, en Salembier in Antwerpen in 2021. Moerbeke was tijdelijk gesloten in 2022. Het slachthuis in Mechelen is ook gestopt met het slachten van varkens. Biodieren moeten bovendien geslacht worden in een biogecertificeerd slachthuis. Dat maakt het nog moeilijker. Een biokip is overigens anders gebouwd, is meestal groter en dikker dan een klasieke kip, wat maakt dat ze niet zomaar aan de slachthaak past. Een biokip kan dus niet zomaar in gelijk welk slachthuis geslacht worden. Daar moest een alternatief voor gezocht worden.

Bioforum dacht dat het wellicht mogelijk was om een mobiele slachterij op te zetten om kleine aantallen dieren, 250 à 300 dieren per keer, per dag en per bedrijf te slachten. Het gaat dus om veel kleinere aantallen dan in de vorige presentaties werden aangehaald.

Het is ook de bedoeling om de stress en de angst van de dieren te minimaliseren. Bij de mobiele dodingsunit kan die stress tot nul herleid worden. Het vermijden van stress en angst waarmee het transport naar het slachthuis vaak gepaard gaat, staat ook garant voor een betere vleeskwaliiteit.

Uit het onderzoek blijkt dat de mobiele slachteenheid praktisch en technisch gezien perfect haalbaar is. Er zijn mobiele slachteenheden in Frankrijk en Zweden. Technisch gezien is er geen enkel probleem.

De Europese wetgeving laat mobiel slachten sinds enkele jaren toe. In België is het in het begin met het FAVV wat moeilijk verlopen. Paul Verbeke heeft er goede hoop op dat het opgelost geraakt. Er moeten ook nog een aantal zaken geregeld worden in verband met de milieuvergunningen. Hij meent dat daar mogelijkheden zijn. Het probleem is dat het economisch niet evident is. Hij komt daar verder op terug.

Hij toont een voorbeeld van een mobiele slachteenheid in Zweden. Het rund wordt aangevoerd naar een mobiele slachteenheid in de tweede wagon. Het betreft een volledige slachtlijn. De eerste wagon bestaat uit een verplichte bureauruimte en een koelruimte. Het dier wordt geleid naar een punt waar het de uitgang kan zien. Omdat het een weg naar buiten ziet, wordt het minder gestresseerd. De vloer is verlaagd, het plafond is verhoogd. De binnenkant van de slachteenheid ziet eruit als een klassiek slachthuis. Alleen wordt er maar één rund per keer geslacht.

Een schets van de mobiele slachteenheid toont de sanitaire ruimte, de bureauruimte, de slachtlijn en de koelruimte waar de karkassen achteraf gekoeld worden. Met dit model kunnen acht à tien runderen geslacht worden per dag. Met het andere model met twee wagens kunnen tot 50 runderen per dag geslacht worden. Dat model kost ongeveer 800.000 euro plus werkingsmiddelen enzovoort. Het wordt pas economisch haalbaar als men zes tot zeven runderen per dag, dus per bedrijf, kan slachten. Uit een rondvraag bij rundveehouders blijkt dat zij vaak maar één of twee runderen per dag slachten. In dat geval wordt het veel te duur.

Bioforum is dus van dat idee afgestapt. Dat model, dat in Zweden bestond, is uiteindelijk failliet gegaan, vermoedelijk om financiële redenen. Ook in Bourgondië in Frankrijk werd een dergelijk model uitgewerkt. Ook daar heeft men gemerkt dat het moeilijk haalbaar is.

Onderweg is Bioforum een andere techniek tegengekomen, namelijk de mobiele dodingsunit. Het bestaat uit een aanhangwagen waarachter een slede is vastgemaakt. De slede kan (los van de wagon) weken op voorhand in de weide geplaatst worden zodat het rund eraan kan wennen. Het eet er hooi of ander voeder uit. Op het moment van de slachting wordt het rund gefixeerd, bedwelmd, gekeeld en verbloed in de wagon op het veebedrijf. Daarna wordt het dode dier getransporteerd naar een regulier slachthuis waar het verder wordt uitgeslacht. Op die manier vermijdt men transport van levende dieren. Het dier wordt geslacht op de boerderij, vaak in de nabijheid van andere dieren die niet geslacht worden. Omdat het dier gewoon eten krijgt, gebeurt het volgens Bioforum zonder stress of angst. Dat is een zeer groot voordeel. Personeel en dieren zijn volledig van elkaar gescheiden. Het is voor beiden veiliger. Doordat er geen transport aan te pas komt en dus minder stress en angst, komen er minder hormonen in het vlees, wat de kwaliteit ten goede komt.

Bioforum heeft een bedrijf in Duitsland bezocht: Slachtung mit Achtung. De veterinaire keurder controleert de gezondheid en het welzijn van de dieren. Na goedkeuring door de veterinaire keurder gebruikt de veehouder die daarvoor een erkenning heeft, een schietpentoestel om het gefixeerde rund te bedwelmen. Het dier valt op de slede die automatisch in de slachtwagen getrokken wordt. Het luik achteraan de slachtwagen sluit zich automatisch. Daarna wordt het dier meteen gekeeld door het oversnijden van de halsslagaders en een steek in het hart. Het bloed wordt opgevangen. Alles wordt systematisch op film vastgelegd. Alle filmmateriaal wordt bijgehouden.

Sedert augustus 2021 wordt het systeem op Europees niveau toegelaten voor maximum drie runderen per keer, zes varkens per keer of drie paarden per keer. Het FAVV heeft daarvoor een omzendbrief gemaakt op 23 september 2021. Er blijft nog een belangrijk knelpunt: de tijd tussen het verbloeden van het dier op het landbouwbedrijf en het uitslachten op het reguliere slachthuis mag maximum 45 minuten zijn. Deze regel heeft het FAVV zelf bepaald. Op Europees niveau is deze beperking tot 45 minuten nergens terug te vinden. Er wordt onderzocht of die tijdspanne verlengd kan worden tot bijvoorbeeld 2 uur. 45 minuten is totaal onhaalbaar in de Vlaamse context met hoge filedruk op de wegen.

Er is nog een kanttekening op het vlak van dierenwelzijn. Het risico bestaat dat veehouders het systeem gebruiken om zieke dieren te laten slachten in die mobiele dodingsunits. Voor de slacht mogen dieren geen medicijnen toegediend worden om te vermijden dat de medicijnen verder in de voedselketen terecht komen. De veehouders zouden die dieren kunnen onthouden van de medicijnen die ze nodig hebben. Dat is natuurlijk niet de bedoeling: zieke dieren moeten verzorgd worden. Er moet nagedacht worden over een manier om daarmee om te gaan.

Volgens Paul Verbeke is dat een manier van werken die volkomen vrij is van stress en angst voor de dieren. Men werkt aan eenzelfde toepassing voor varkens.

Het economische aspect moet ook nog verder bekeken worden. Het betreft een relatief duur systeem: Bioforum denkt dat het systeem ongeveer dubbel zo duur is als een slachting in een regulier slachthuis.

Voor het uitwerken van de mobiele slachteenheid voor pluimvee heeft Bioforum samengezeten met het FAVV, OVAM en het Departement Omgeving. De dieren worden aangevoerd in kratten op het landbouwbedrijf zelf. In het midden van de mobiele slachteenheid bevindt zich de zogenaamde vuile zone en rechts de zogenaamde propere zone. De Italiaanse firma, FAZA, heeft dit concept uitgewerkt. Bioforum zou dit model graag toepassen voor een slachteenheid voor 250 à 350 kippen per slachtdag. Daarbij zou een deel van de kippen in de korte keten verkocht worden, maar ook aan groothandels, restaurants, supermarktketens enzovoort.

Dan is natuurlijk extra controle post mortem en ante mortem van het FAVV nodig. Dat kost veel geld wat het geheel net iets moeilijker maakt. De reguliere prijs om een kip te slachten bedraagt momenteel ongeveer twee euro. Voor het transport van de levende dieren naar het reguliere slachthuis rekent Bioforum in dit model op een euro per kip. Dat komt op een totaal van drie euro per kip. Bioforum meent dat het slachten via de mobiele slachtingseenheid realiseerbaar is voor 3 à 3,50 euro per kip. Een kandidaat die dat model wou opstarten heeft om persoonlijke redenen afgehaakt. Bioforum is momenteel op zoek naar een andere kandidaat om dat model in de praktijk om te zetten.

Paul Verbeke sluit af met het standpunt van Bioforum over het transport van levende dieren over lange afstand. Bioforum is voorstander van lokale productie en lokale consumptie. Het zou liefst het transport van levende dieren vermijden, zeker

voor lange afstand. Voor korte afstand is dat moeilijk te vermijden. Het gaat dan vooral over dieren die voor de slacht bestemd zijn. Wellicht moet er voor fokdieren een uitzondering gemaakt worden. Regelmatig is het noodzakelijk om fokdieren aan te voeren op het bedrijf om nieuw bloed te krijgen.

Er is nogal wat export van kuikens naar Afrika. Paul Verbeke gunt het de Afrikanen om verder eieren te kunnen blijven eten. Het is niet evident om dat zomaar te vervangen door lokale productie. Er moet over nagedacht worden om dat te blijven behouden.

In het algemeen stelt hij vast dat het aantal slachthuizen in Vlaanderen enorm afneemt. Dat brengt veehouders in de problemen. In Antwerpen en Limburg bijvoorbeeld is er geen enkel slachthuis meer voor schapen en geiten. Waar moeten de schapenhouders naartoe? In de praktijk moeten ze langere afstanden naar een slachterij in het buitenland afleggen. Dat zijn praktijken die Bioforum eigenlijk wil vermijden. Daarom vraagt Bioforum dat Vlaanderen in elke provincie of in elke regio een slachtfaciliteit voor elke diersoort garandeert. Zo nodig moet het initiatief financieel ondersteund worden zodat boeren op een correcte manier hun dieren lokaal kunnen slachten.

4. Uiteenzetting door Wouter Wytynck, adviseur Dierlijke Veredeling, Boerenbond

Wouter Wytynck, adviseur Dierlijke Veredeling bij de Boerenbond, onderschrijft zeker een aantal zaken die de vorige sprekers naar voren hebben gebracht. Hij maakt ook een aantal kanttekeningen. Sommige zaken zijn niet zo evident als ze op het eerste gezicht lijken. (Presentatie: zie bijlage 4.)

De veehouder heeft relatief weinig impact op het transport van levende dieren. De dieren zijn opgegroeid en werden verzorgd op het bedrijf. De boer maakt dat de dieren klaar zijn voor het transport. De boeren krijgen ook graag zekerheid dat de dieren verder in goede omstandigheden worden behandeld tijdens het transport, maar daar hebben ze minder zicht op. De boer kan alleen maar toezien dat het laden van de dieren op een goede manier gebeurt en dat ze afhankelijk van de bestemming, voorbereid zijn op het transport. Afhankelijk van het soort transport moet het dier al of niet uitgevast zijn. Als varkens bijvoorbeeld met een volle maag de vrachtwagen, opgaan kunnen ze wagenziek worden.

Zoals zonet al benadrukt is het heel belangrijk dat de dieren transportwaardig en fit zijn. Bij export is er nu al een visuele controle noodzakelijk. Het is verplicht dat de dieren gecertificeerd worden door de dierenarts. Het is ook belangrijk dat dieren die niet geschikt zijn voor transport, ook niet meegenomen worden. Voor de in-landse transporten wordt dat mee gecontroleerd in het slachthuis. Er zijn boetes voorzien op inbreuken. Voor langeafstandstransporten naar het buitenland is geen controle ter plaatse mogelijk. Daar is een extra taak voor Europa weggelegd.

De vervoersmiddelen worden erkend afhankelijk van het soort transport. Ze zijn uitgerust met de nodige voorzieningen. Het gaat bijvoorbeeld over het drinken van de dieren, en ventilatie. De spreker verwijst voor de regelgeving naar de website van de afdeling Dierenwelzijn. Een beslissingsboom voor transport van levende dieren geeft duidelijk aan waarvoor een erkenning nodig is. Er wordt gedefinieerd wat verstaan wordt onder een kort en een lang transport. De vervoersmiddelen die het transport uitvoeren moeten over een erkenning beschikken. Wouter Wytynck meent dus dat het transport op een goede manier vertrekt in Vlaanderen, in België. Het kan ook goed gecontroleerd worden. Er moet extra aandacht gaan naar de transporten die vertrekken uit landen waar het dierenwelzijn minder gegarandeerd is.

De Boerenbond is altijd voorstander geweest van zoveel mogelijk lokaal slachten en het vlees transporteren. Er moet wel rekening gehouden worden met de economische realiteit. Het raakt de sector ook in het hart als dieren niet goed behandeld worden tijdens het transport. Dat is niet goed te praten en zou niet mogen gebeuren. Tijdens het transport kan er altijd een accident voorvallen maar dat moeten uitzonderingen blijven. Controle is daarbij een zeer belangrijk element.

De realiteit is dat het landschap van de slachterij sedert een aantal jaren zeer snel aan het veranderen is. Een aantal slachthuizen zijn gesloten. Men moet ook oog hebben voor de marktomstandigheden. Transport gebeurt ook voor andere doeleinden dan slachten. De spreker benadrukt nogmaals dat het belangrijk is dat de mistoestanden aangepakt worden en dat er extra aandacht gaat naar de import vanuit landen waar dierenwelzijn minder gegarandeerd is.

Het aantal aanbieders van genetica is de laatste tientallen jaren sterk verminderd. Het gaat om een grote concentraties. Voor pluimvee gaat het over twee à drie multinationals die de fokprogramma's onder controle hebben. Voor de varkens betreft het ook een klein kransje van bedrijven met fokkerijprogramma's. Zij hebben zeer strenge eisen op het vlak van hygiëne en productieomstandigheden. De dieren moeten maximale productie kunnen garanderen. Dat is een trigger om het vervoer onder optimale omstandigheden te laten plaatsvinden, anders snijdt de sector in zijn eigen vel. De dieren moeten in goede conditie aankomen op het bedrijf van bestemming. Als ze mankementen vertonen zijn ze niet meer geschikt voor de productie.

Het fokmateriaal voor kippen komt uit verre landen: Canada, Amerika, Nederland en Engeland. Broedeieren of eendagskuikens in de leghennenhoudery worden getransporteerd. Zeugen worden bijvoorbeeld ingevoerd vanuit Denemarken naar Vlaanderen. Dit transport moet in de toekomst mogelijk blijven om ervoor te zorgen dat de bedrijven voorzien worden van dieren met goeie genetica. Het transport wordt in ieder geval langer. De organisaties zelf zien streng toe op het transport. De focus voor controles moet dus niet zozeer gelegd worden op transport van fokdieren.

De economische realiteit is ook het verschil in vraag en aanbod in verschillende landen. De afgelopen maanden werden meer biggen geëxporteerd naar Spanje omdat daar de ziekte PRRS heerst waarbij de vruchtbaarheid van de zeugen onder druk staat. Er worden opmerkelijk minder biggen geboren. Het prijsverschil voor een big hier en in Spanje bedroeg op een gegeven moment meer dan 20 euro voor de boer. In dat geval is het vanzelfsprekend dat er biggen naar Spanje geëxporteerd worden.

In 2018 heerste varkenspest. De prijs voor het varkensvlees in België lag toen zeer laag. Wegens buitenlandse embargo's was het zeer moeilijk om het varkensvlees te exporteren. Daardoor werden ook meer levende varkens over de grens getransporteerd naar andere landen waar men er een betere prijs kon voor krijgen. Handel en prijsvorming stoppen niet aan de landsgrenzen. De meeste handel gebeurt met de buurlanden, ook met Spanje en Polen. Met deze realiteit moet men rekening houden. Een verbod op langeafstandstransporten zou betekenen dat landen hun transporten zouden moeten omleiden rond België, waardoor de transporttijden nog zouden verlengen. Ofwel zullen transporten zich verleggen naar verzamelplaatsen van bijvoorbeeld biggen in Frankrijk van waaruit ze dan verder getransporteerd zouden worden.

Voorts is er de verschraling van het slachtlandschap. Slachten is een economische bedrijvigheid; de overheid organiseert dat niet. Steeds minder slachthuizen zijn operationeel. Op 20 jaar tijd zijn ongeveer 70 procent van de slachthuizen in de Europese Unie gestopt met hun activiteiten. De slachthuizen concentreren zich en

worden groter. De afstanden tussen bedrijf en slachthuis worden dus groter. Voor de moederdieren van braadkippen is er bijvoorbeeld 25 procent slachtcapaciteit in België. De rest moet in Noord-Nederland en in Polen geslacht worden. Deze realiteit zal in de toekomst waarschijnlijk nog verergeren.

Een verbod op langeafstandstransporten zou ervoor zorgen dat de veehouders dan overgeleverd worden aan de ontoereikende slachtcapaciteit in eigen land. Er zou een overaanbod aan dieren zijn met een prijsdaling tot gevolg. Terwijl er in andere landen tekorten kunnen zijn met veel hogere prijzen. De eigen veehouders zouden dan serieus in de problemen komen.

Wouter Wytyneck besluit dat er heel wat regelgeving bestaat, zowel op Vlaams als op Europees niveau. Als er een probleem is met de controle op de regelgeving dan moet dat aangepakt worden. Het is zinloos om een verbod uit te spreken. Veeleer moet nagegaan worden hoe de controle op de naleving van de regelgeving verbeterd kan worden. In eigen land is er veel controle op transporten bij aankomst aan de slachthuizen. Er zijn duidelijke richtlijnen voor bedrijven over welke dieren op transport gezet kunnen worden. Bij overtreding worden de boeren beboet, of de transporteurs of het slachthuis. Natuurlijk moet er ook toegezien worden op de langeafstandstransporten van geïmporteerde dieren. De dieren moeten in het land van oorsprong gecontroleerd worden op hun transportwaardigheid.

De Boerenbond vindt een verbod op langeafstandstransport te vergaand. Selectiedieren moeten aan en afgevoerd kunnen worden. Een verbod maakt de boer economisch kwetsbaarder. Dierenwelzijn kan ook gegarandeerd worden op lang transport. Er moet op wetenschappelijke basis ingezet worden op de voorwaarden van transport in plaats van op een verbod. Een gelijk speelveld binnen de EU is belangrijk. Dat betekent niet dat Vlaanderen lijdzaam moeten toezien, maar Europa moet stappen zetten om de zaken aan te pakken.

5. Michael Gore, gedelegeerd bestuurder FEBEV

Michael Gore, gedelegeerd bestuurder FEBEV, licht vooreerst kort de federatie en haar werking toe. FEBEV is de beroepsorganisatie van de roodvleessector en telt momenteel een 120-tal leden. Het gaat over slachthuizen, uitsnijderijen en de verderverwerkende bedrijven. De federatie is actief op nationaal niveau. Een viertal personen verdedigen de belangen van de sector. (Presentatie: zie bijlage 5.)

Het grootste deel van de leden bevindt zich in het Vlaamse Gewest. Het gaat in hoofdzaak over uitsnijderijen die zich laten bevoorraden bij slachthuizen die al dan niet zelf nog verdere versnijactiviteiten hebben. In 2021 was de roodvleessector de tweede sector binnen de Belgische voedingsindustrie. De leden hebben een gezamenlijke omzet van ongeveer 8 miljard euro en stellen 14.000 mensen tewerk over de volledige keten. Het is een zeer arbeidsintensieve sector.

Er was gevraagd naar de visie van FEBEV over het voorstel van resolutie. Michael Gore heeft het voorstel als leidraad gebruikt voor aanvullingen en duidingen over de positionering van de federatie.

In verband met de transporttijd en het lijden dat het teweeg brengt voor de dieren stelt Michael Gore tevreden vast dat de sprekers zich op dezelfde studies baseren. Een langeafstandstransport is een transport van meer dan acht uren. Dat betekent dat het ingebed zit in de werkwijze van de keten op Europees niveau. 40 procent van alle transporten gaat over meer dan acht uren. Langeafstandstransporten betreft een minderheid van het intracommunautaire handelsverkeer. 13,5 procent wordt effectief geëxporteerd buiten de Europese Unie.

Transport brengt stress en lijden met zich mee. Michael Gore wil onder de aandacht brengen dat bepaalde randvoorwaarden over de transportwaardigheid van dieren meer bepalend zijn dan de transportduur op zich. Dat kwam ook naar voren op de hoorzitting van ANIT (Committee of Inquiry on the Protection of Animals during Transport) dat op Europees niveau onderzoek gedaan heeft naar de impact van transport op het welzijn van dieren.

Verder wordt in het voorstel van resolutie aangegeven dat landbouwers weinig impact hebben. Dat zij niet weten wat hun dieren te wachten staat wil Michael Gore toch nuanceren. Dezelfde studie van de Europese Rekenkamer voert als de meest vastgestelde tekortkomingen de ongeschiktheid voor transport aan, de transportpraktijken en de documentatie. De vorige spreker gaf al voorbeelden zoals de ziekte (PRRS) in Spanje en de Afrikaanse varkenspest. Binnen de vleesproductieketen maar ook binnen de zuivelketen kunnen dieren van stal tot stal getransporteerd worden dan wel naar een slachthuis. Dat kan zowel op lokaal niveau binnen een land maar ook binnen een eengemaakte Europese markt. Het feit dat de producenten niet weten wat er met hun dieren gebeurt, moet daarom genuanceerd worden. Dat is voor een deel zo maar de andere voorbeelden geven aan dat er ook bewuste keuzes zijn.

Het voorstel van resolutie stelt verder dat er aan een aantal eisen moet worden voldaan. Ook de sector heeft verschillende initiatieven genomen. De spreker denkt aan een aantal gidsen die uitgewerkt werden, onder meer in samenwerking met de Europese koepelorganisaties waartoe ook FEBEV behoort, om het transport beter in te kaderen en beter te structureren. Toch moet er aandacht zijn voor twee elementen in de tekst, meent de spreker: het niet respecteren van strenge normen en de discussie over de (wijze van) handhaving. De verwijzing naar het voedselagentschap lijkt hem een deel van de discussie. Bij zijn weten is er in het protocol tussen de gewesten en het voedselagentschap in het verleden nooit een afspraak gemaakt over de wijze waarop het toezicht georganiseerd moet worden op de certificatie. Dat moet verder bekeken worden.

In het voorstel van resolutie wordt verwezen naar de Europese onderzoekscommissie ANIT die mogelijke schendingen moest onderzoeken van de toepassing van de EU-wetgeving over dierenwelzijn tijdens het transport in en buiten de EU. Michael Gore kan bevestigen dat het over mogelijke schendingen ging, over het identificeren van uitdagingen, van tekortkomingen, maar ook van goeie praktijken. FEBEV heeft deelgenomen aan een van die hoorzittingen en heeft het hitteprotocol als een goed voorbeeld gedeeld. Het ging bijgevolg niet alleen over inbreuken.

Daarnaast wil hij aangeven dat voor de toepassing van de regelgeving men in een eengemaakte markt van 27 lidstaten werkt die op een lijn gezet moeten worden. Er moeten tools ter beschikking gesteld worden en er moet een aanpak zijn om ervoor te zorgen dat bepaalde zaken over de lidstaten heen gedeeld kunnen worden. De vraag is in hoeverre dat intussen al gerealiseerd is.

Voor FEBEV is een geharmoniseerde aanpak noodzakelijk om de kwaliteit en het dierenwelzijn op dat soort transporten te realiseren.

Het voorstel van resolutie stelt dat het transport van levende dieren overbodig en vermijdbaar is door vlees te transporteren. De spreker vindt dat moeilijk haalbaar. Er zijn een aantal economische factoren die een rol spelen, die ook in de studie van de Europese Rekenkamer worden aangehaald. De eengemaakte Europese markt heeft tot gevolg dat er een zekere specialisatie optreedt. De vorige spreker gaf het voorbeeld van de pluimveesector. De concentratie in de slachthuissector is er een voorbeeld van. Het aantal slachthuizen is gedaald met 70 procent op 20 jaar tijd. In België zijn er op 10 jaar tijd 30 procent minder slachthuizen. Een van de hoofdredenen is enerzijds gekoppeld aan de introductie van het Hygiene Pack

2006, de bijkomende vereisten die aan slachthuizen opgelegd werden in het kader van de voedselveiligheid en de volksgezondheid.

Een eengemaakte markt betekent niet dat de kosten dezelfde zijn in de verschillende lidstaten. Dat speelt een rol en de consument heeft natuurlijk ook zijn zeg. Een impactanalyse zou uitgevoerd moeten worden om na te gaan in welke mate het transporteren van vlees een meerwaarde kan betekenen. In dezelfde studie van de Europese Rekenkamer heeft de spreker ook een duidelijke kanttekening gelezen: it may be more sustainable, men weet het eigenlijk niet.

Vlees vermarkten speelt zich in een totaal andere context af dan dieren transporteren. Vlees is een beperkt houdbaar product. Als er onvoldoende vraag is op de markt wordt het product ingevroren, wat koelkosten met zich meebrengt. Voor de export naar derde landen zijn er voldoende eisen opgelegd, zoals bijvoorbeeld de houdbaarheidstermijn van een product. Producten mogen niet ouder zijn dan drie of zes maand vooraleer ze op transport mogen worden gezet. Stellen dat de problemen opgelost zijn door alleen nog vlees te transporteren is te kort door de bocht. Dan beginnen de problemen pas op het niveau van de roodvleessector, aldus Michael Gore.

De kwaliteit van het vlees wordt inderdaad bepaald door de manier waarop dieren geladen en gelost worden en de wijze waarop het transport georganiseerd wordt. De cursus van Dierengezondheidszorg voor vervoerders is daar duidelijk over. De basisrandvoorwaarde is dat de dieren geschikt zijn om op transport te zetten.

Over bioveiligheid geeft diezelfde cursus aan dat elk transport een kans is op verspreiding van ziekten. Bioveiligheid is een zeer complex gegeven en is een basis binnen de vleesproductieketen en de dierlijke ketens. Ziektebestrijding is een verzameling van handelingen, ook op het niveau van de slachthuizen, om ervoor te zorgen dat bepaalde ziektekiemen zich niet verder kunnen verspreiden. Een van de hoofdfactoren daarin is de mens. Onlangs heeft een ngo een bezoek gebracht aan een bedrijf in de sector. Vreemde mensen die de protocollen binnen de productiekolom niet respecteren – denk aan hygiënesassen, reinigings- en ontsmettingsmaatregelen voor het betreden van een ruimte – vormen een risico.

Voor FEBEV gaat het in hoofdzaak om het respecteren van regelgeving. Er is een strenge regelgeving die toegepast moet worden. Zo eenvoudig is het. Op zich staat de spreker achter de stelling dat Vlaanderen initiatieven moet nemen. Sowieso is er wel een impactanalyse nodig. Er worden heel wat inspanningen geleverd op Belgisch en Vlaams niveau. Meer vlees verwerken in België om de toegevoegde waarde te behouden ligt niet zo eenvoudig als het voorstel van resolutie laat uitschijnen. Een aantal randvoorwaarden moeten geanalyseerd worden, namelijk de loonkost en het stikstofakkoord (dat niet alleen op de producent in de vleesproductie een impact heeft). Een verbod op Vlaams niveau en nog kortere termijnen inzetten voor de slacht lijkt Michael Gore niet realistisch. De vraag wie de verantwoordelijkheid op Vlaams niveau heeft om het toezicht te organiseren is niet beantwoord. Wie heeft die bevoegdheid? FEBEV vraagt dat er op Europees niveau een kordaat en correct handhavingsbeleid gevoerd wordt. De huidige regelgeving moet correct toegepast worden.

6. Vragenronde

6.1. Els Sterckx

Els Sterckx heeft uit de uiteenzetting van de Eurogroup for Animals vooral onthouden dat er zeer veel transporten zijn binnen Europa en ook daarbuiten. Het vervoer van niet-gespeende dieren zou vooral problematisch zijn. Kan Reineke Hamelaers verduidelijken over welke problemen het gaat? De controle in Vlaanderen zou

behoorlijk zijn, maar eenmaal de grens over zou er veel minder controle zijn of de wijze van organisatie zou onduidelijk zijn. Hoe kan Vlaanderen en Europa de handhaving op die transporten verbeteren? Gaat het alleen over het opvoeren van de controles? Het begrip fit for transport zou nog niet gedefinieerd zijn. Wanneer zou deze definiëring ingevoerd kunnen worden? Zou dat ertoe leiden dat dieren in een betere conditie op transport geplaatst worden? In de praktijk wordt immers veel door de vingers gezien.

Ook in België worden nog altijd dieren op transport naar het slachthuis gezet die daar niet fit voor zijn. Vooral de transporteurs zijn daar verantwoordelijk voor. Er zijn al veel controles bij de landbouwers zelf en de slachthuizen. Hoe kunnen de controles bij de transporteurs verhoogd worden zodat er correct wordt omgegaan met het transport van de dieren?

Luxemburg heeft al verboden om levende dieren te transporteren. Het zet vooral in op het vervoer van karkassen. In hoeverre is dat haalbaar voor Vlaanderen en voor heel Europa? Kan er een uitdoofbeleid gestart worden? Op welke termijn zou de omschakeling naar vervoer van vlees en karkassen gerealiseerd kunnen worden?

Michel Vandenbosch gaf zelf aan dat de transportverordening niet wordt nageleefd en dat die volgens hem momenteel niet te handhaven is. Ligt de oplossing in het opvoeren van het aantal controles of welke oplossing stelt hij voor? Heeft hij zicht op de wijze waarop de inspecteurs van Dierenwelzijn en het FAVV de controles uitvoeren? Zelf heeft zij de indruk dat controles op transporten (naar het buitenland) niet vaak en op regelmatige tijdstippen gebeuren. Op transporten voor broedfok gebeuren ook geen controles. Michel Vandenbosch gaf aan dat dat gerealiseerd kan worden tijdens het Belgische voorzitterschap van de Europese Unie. Tijdens die zes maanden zal heel veel op de agenda staan. Hoe kan men dat op die korte tijd realiseren? Het onderwerp staat al zeer lange tijd op de agenda. Heeft de Vughtgroep voldoende impact in Europa om verandering teweeg te brengen?

Paul Verbeke gaf aan dat er stelselmatig slachthuizen gesloten worden. Wat is de oorzaak daarvan? Als er niet genoeg slachtcapaciteit in Vlaanderen meer is moet men wel naar het buitenland uitwijken. Hoe kan dat probleem opgelost worden? Els Sterckx is de oprichting van mobiele slachthuizen genegen maar hoe zal men daar controles uitvoeren zoals nu voor de slachthuizen? Een mobiele dodingsunit is een mooie oplossing als het over een klein aantal te slachten dieren gaat. Moeten alle boeren dan standaard de mobiele slede op hun erf hebben staan om de dieren daaraan te laten wennen? Of is het beperkt tot enkele weken voor de slachting? Is het mogelijk om meer dan 50 dieren per keer te slachten met een mobiele dodingsunit? Voor één of twee dieren kan de hogere prijs voor de mobiele dodingsunit opwegen tegen de prijs voor het transport. Hoe kan men de prijs drukken? Voor pluimvee komt mobiel slachten uit op ongeveer drie euro per kip, een prijs die ongeveer te vergelijken is als de slachting in het slachthuis gebeurt. Hoe kan de prijs voor het mobiel slachten van runderen gedrukt worden zodat het vergelijkbaar wordt met slachting in het slachthuis?

Wouter Wytyneck gaf aan dat de veehouder weinig impact heeft op het transport. De grote verantwoordelijkheid ligt volgens Els Sterckx bij de transporteurs. Hoe kan men ervoor zorgen dat transporteurs meer aandacht hebben voor dierenwelzijn op het transport? Voor fokdieren wordt er sterk op toegezien dat ze in goede omstandigheden worden getransporteerd. Dan moet dat ook mogelijk zijn voor dieren voor de slacht. Elk dier dat tijdens transport ziek wordt of sterft betekent minder inkomsten voor wie de dieren laat slachten. Hoe kan daar controle op uitgeoefend worden of worden die zieke dieren toch geslacht in het buitenland? Hoe kan men daar paal en perk aan stellen?

Momenteel worden veel biggen uitgevoerd naar Spanje omdat de prijs daar veel hoger ligt. Hoe kan men zorgen voor een internationale gelijktrekking van de prijzen? Binnen Europa zou er een gelijk speelveld moeten zijn. Hoe is een dergelijk groot prijsverschil dan te verklaren? Het is economisch gezien logisch dat een boer zoveel mogelijk opbrengst voor zijn dier wil krijgen.

Wouter Wytynck zegt dat een verbod op langeafstandstransporten zou leiden tot het ontstaan van verzamelcentra vanwaar het transport voortgezet wordt. Zou een Europees verbod op langeafstandstransporten er juist niet toe leiden dat er geen verzamelcentra ontstaan, omdat het transport in tijd beperkt wordt?

Hoe kan de slachtcapaciteit in Vlaanderen verhoogd worden? Zijn mobiele slachtunits een eventuele oplossing? Afrika voorzien van kuikens is zeker te verantwoorden, maar kunnen in plaats daarvan geen eieren getransporteerd worden die daar uitgebroed worden? In dat geval zouden minder kuikens op transport gezet worden.

Vlaanderen heeft al voor heel wat verbeteringen gezorgd op het vlak van transport van dieren binnen Vlaanderen. Hoe kan het dierenwelzijn op de langeafstandstransporten verbeterd worden?

Michael Gore gaf aan dat men moet bekijken hoe men de geschiktheid van dieren om op transport gezet te worden beter kan controleren. Hoe ziet hij de geschiktheid voor transport exact? De sector heeft al initiatieven genomen om het transport te verbeteren. Kan hij toelichten over welke initiatieven het gaat?

De kleinere slachthuizen kunnen vaak niet aan het Hygiene Pack voldoen, met sluiting tot gevolg. Is dat ook het geval in de andere Europese landen? Wat kan Vlaanderen doen om het transport van dieren te verbeteren?

6.2. Sofie Joosen

Sofie Joosen stelt vast dat er eensgezindheid is dat er op Europees vlak nog heel wat moet gebeuren. Ze kijkt uit naar het Belgische voorzitterschap van de EU volgend jaar. Het gaat inderdaad over een korte periode en niet alles zal ineens gerealiseerd kunnen worden. Ze hoopt toch dat het een kentering zal betekenen in de agenda van de Europese Unie en dat het thema dierenwelzijn belangrijker wordt.

Het lid vraagt zich af of de mobiele dodingsunit ook niet onderhevig is aan lokale regelgeving. Heel wat politiereglementen verbieden thuisslachting. Wordt zo'n mobiele dodingsunit beschouwd als een thuisslachting? Moeten de lokale besturen hun reglementering aanpassen?

In de cijfers die de commissie ontvangen heeft van de afdeling Dierenwelzijn over het transport van levende dieren in 2022 (zie bijlage 1) springen er een aantal zaken uit. Van de in totaal 16 miljoen dieren werden 350.000 levende varkens naar Spanje vervoerd. Zonet meende ze te verstaan dat het voornamelijk om biggen gaat. 5 miljoen pluimvee wordt naar Afrika vervoerd, voornamelijk voor eieren; ook daar gaat het dus vooral over jonge dieren. 8 miljoen pluimvee wordt uitgevoerd binnen de Europese Unie. Alle transport van levende dieren vervangen door vervoer van vlees en karkassen is in deze gevallen geen alternatief; het gaat over de export van jonge dieren die niet onmiddellijk voor de slacht bedoeld zijn. Meer dan de helft van de dieren die op de langeafstandstransporten zitten zijn niet direct bedoeld voor de slacht, zo lijkt het haar. Kunnen de sprekers daar iets aan toevoegen?

Voor commerciële transporten moet men over een vakbekwaamheidsattest beschikken. Dierengezondheid Vlaanderen biedt een cursus aan en organiseert examens om een getuigschrift te behalen. Is die cursus up-to-date? Hoeveel

deelnemers zijn er? Is daar controle op of is er een verband met de vraag over de toezichtbevoegdheid?

6.3. Stijn Bex

De afdeling Dierenwelzijn heeft cijfers bezorgd over langeafstandstransporten voor 2022. De Groenfractie vraagt zich af of er zicht is op de evolutie voor de laatste tien jaren. Is er een sterke stijging waar te nemen, vraagt *Stijn Bex*. Zijn er plannen om die cijfers naar beneden om te buigen?

Kan de Europese farm-to-forkstrategie een helpende hand bieden op dat vlak? Of een dierenwelzijnslabel van Vlaanderen? Wat achten de sprekers verder nodig of mogelijk om deze problematiek aan te pakken?

Uit vroeger onderzoek bleek dat er weinig data en nauwelijks controles zijn waardoor er veel inbreuken op de huidige EU-regelgeving blijven bestaan. Wat kan er volgens Michel Vandenbosch en Reineke Hameleers extra gebeuren op Vlaams niveau? Duitsland heeft bijvoorbeeld vanaf 1 juli 2023 een exportstop richting derde landen ingevoerd voor herkauwers. Is het een goed idee om dat ook in Vlaanderen in te voeren?

Waar moet volgens hen geschakeld worden op Europees niveau gelet op de spanning tussen de Vughtgroep enerzijds en enkele andere lidstaten anderzijds? Welke rol kan Vlaanderen daarin spelen?

In de conclusies van de analyse van de Europese Rekenkamer (maart 2023), op pagina 48, is sprake van het toekennen van een geldwaarde aan dierenleed. Die zou verrekend worden in de vervoerkosten en de prijs van het vlees. Hoe langer het transport duurt hoe duurder het vlees wordt. Wat denken de sprekers daarvan?

Aan Paul Verbeke vraagt Stijn Bex hoeveel dieren voor fok of slacht naar elders getransporteerd worden binnen de biolandbouw. Is er een verband met de dalende beschikbaarheid van slachthuizen in Vlaanderen? Biolabels hebben strenge controlestandaarden. In hoeverre houden die rekening met het transport en de slachtomstandigheden?

6.4. Gwenny De Vroe

Gwenny De Vroe wil graag weten of ten gevolge van de verplichte bedwelming voor het slachten dieren niet in Vlaanderen maar in het land van bestemming worden geslacht. Heeft iemand van de sprekers daar een zicht op? Ze vindt dat belangrijk voor het dierenwelzijn in het algemeen.

Er wordt algemeen aangenomen dat langeafstandstransporten vaak te maken hebben met de slacht. Welk aandeel nemen de dieren bestemd voor slacht in en om welke andere redenen worden dieren over lange afstand getransporteerd? Over welke percentages gaat het juist? Voor Open VLD is het logisch dat langeafstandstransporten zoveel mogelijk vermeden moeten worden. Hoe probeert de sector die transporten zoveel mogelijk te vermijden? Kan men daar optimaliseren zonder daarom een verbod in te voeren?

Handhaving, toezicht en controle zijn cruciaal. Vlaanderen heeft hard ingezet op extra handhavingsbeleid in het algemeen. Als de handhaving blijft zoals ze is zal een strengere regelgeving niets uithalen. Hoe kan de handhaving op het vlak van dierentransporten verbeterd worden? Vlaanderen is op veel vlakken een doorvoerregio. Vlaanderen heeft zelf zijn best gedaan. Hoe kan men ervoor zorgen dat het handhavingsbeleid op Europees niveau verbetert? Vlaanderen is op veel vlakken effectief voortrekker, maar het voorstel van resolutie is zeer verregaand. Welke

meerwaarde zou een verbod op langeafstandstransporten van levende dieren in Vlaanderen, en niet in heel Europa, opleveren? Heeft het zin dat Vlaanderen cavalier seul speelt? Zal de nieuwe Europese verordening niet ver genoeg gaan? Hoe zit het met de handhaving voor transporten in Vlaanderen vanuit de andere Europese landen? Doet Vlaanderen het slechter op het vlak van transport in vergelijking met transporten uit de omringende landen of andere Europese landen?

6.5. Tinne Rombouts

Tinne Rombouts hoort eensgezindheid over het feit dat dierentransporten die vermeden kunnen worden ook liefst vermeden worden. Men wil de toegevoegde waarde maximaal in Vlaanderen houden. Op die manier kan ziekteoverdracht maximaal vermeden worden. Als er transporten nodig zijn moet het onder de beste omstandigheden verlopen. In dat kader is handhaving ook een belangrijk element.

Dat vereist dat er slachthuizen beschikbaar zijn in Vlaanderen. Het lid hoort daar bezorgdheid over. Regelgeving leidt tot een daling van het aantal slachthuizen. Het Vlaams Parlement moet oog hebben voor dat signaal. De daling van het aantal slachthuizen werkt effectief transport in de hand. Dat is niet positief.

Heeft het stemmen van de regelgeving over het onverdoofd slachten ertoe geleid dat dieren die hier opgroeien getransporteerd worden naar het buitenland? Om daar geslacht te worden, waarna het vlees terug geïmporteerd wordt? Het is belangrijk om dat te monitoren. Men mag niet blind zijn voor een dergelijk fenomeen.

Langeafstandstransporten vergen regelgeving op Europees niveau die duidelijkheid, transparantie en gelijkheid creëert. Dat moet verschuivingen vermijden en Vlaanderen moet de garantie krijgen dat de hier gekweekte dieren ook in het buitenland een goede behandeling krijgen volgens de normen die hier gangbaar zijn.

Tinne Rombouts heeft begrepen dat het niet altijd even duidelijk is wie welke verantwoordelijkheid draagt in Vlaanderen. Volgens haar zijn er drie verschillende situaties. Ten eerste de hier geproduceerde dieren die vertrekken op langeafstandstransporten: worden die goed opgevolgd of waar zijn er hiaten? Er is duidelijk bezorgdheid over de opvolging over de grens. Ten tweede: de dieren die via langeafstandstransporten van elders naar hier komen. Over hoeveel dieren gaat het? Vanzelfsprekend is er een onderscheid tussen de dieren voor de slacht en de huis- of hobbydieren. Is daar een goede controle op, ook van het voorafgaande transport in het buitenland? Heeft men daar vat op? Ten derde: hoe verloopt de controle van transport van dieren op de doorvoer in ons land? Waar zitten knelpunten en verbeterpunten die Vlaanderen in de eigen organisatie kan meenemen zonder expliciet strenger te zijn en in te grijpen op de markt, waardoor verschuivingen zouden optreden?

6.6. Els Ampe

Els Ampe is zelf geen vleeseter maar ze weet wel dat de kwaliteit van het vlees beter is als dieren goed verzorgd worden en geen stress ervaren tijdens het vervoer. Het is dus ook in het belang van de landbouwers dat de dieren op een goede manier aankomen op het slachthuis. Anders is het vlees minder waard. Tenzij het betaald wordt vooraleer de dieren op transport worden gezet. Hoe wordt de landbouwer vergoed? Wanneer wordt de prijs per dier vastgelegd? In het Vlaams Parlement wordt vaak gesproken over regels, controles en subsidies, maar men kan ook veel regelen via de fiscaliteit. Er is gesproken over loonkosten. Men kan ook de mensen aanzetten tot minder vleesconsumptie, tot beter met dieren omgaan of tot ecologischer omgaan met mens en dier door minder fiscale druk te leggen. Zo wordt de burger op een positieve manier gestimuleerd. De vraag is waarom de boeren het transport niet op een manier kunnen organiseren waarbij de omstandigheden beter zijn voor dieren. Kan de eventueel daarmee gepaard gaande

prijsverhoging niet fiscaal gecompenseerd worden? Kan dat op Belgisch of op Europees niveau?

7. Antwoorden van de sprekers

7.1. Reineke Hamелеers

Het probleem met het transport van ongespeende dieren, vooral kalveren, is vooral de zeer jonge leeftijd, zegt *Reineke Hamелеers*. Vaak zijn ze maar twee weken oud. Die dieren hebben tot 12 weken oud moedermelk nodig die zeer moeilijk is toe te dienen op een schip of een vrachtwagen. Er bestaan systemen met speentjes maar de praktijk toont dat de dieren dat zeer moeilijk tot zich kunnen nemen. Dat betekent dat ze na vaak negen uren transport handmatig gevoed moeten worden. Het gaat dan over 200 dieren die binnen één uur gevoed moeten worden. Dat is gewoon onmogelijk en zeer onethisch. Het gaat over babydieren die nooit vervoerd zouden mogen worden. Gemiddeld worden ze vervoerd voor twintig uur aan één stuk. Hun afweersysteem is zeer zwak en ze worden systematisch uitgedroogd en verzwakt. Ze hebben honger en stress. Deze handel zou ogenblikkelijk moeten veranderen. FSAA heeft ook gesteld dat die leeftijd in ieder geval opgeschroefd moet worden. De Eurogroup for Animals vindt dat de leeftijd moet opgetrokken worden tot 12 weken.

Controle en handhaving kunnen natuurlijk verbeteren maar dat is volgens de spreker niet de oplossing zolang de wetgeving niet in orde is en de transportduur niet wordt begrensd, wat alle wetenschappelijke onderzoeken adviseren. Zowel FSA als de Europese Rekenkamer bevestigen dat de risico's toenemen naargelang de transportduur verhoogt, zeker boven de acht uren. Controles zullen te weinig opleveren als de maximum transportduur niet beperkt wordt tot acht uren. Daarnaast moeten ook de schrijnende gevallen aangepakt worden zoals het transport van heel jonge dieren. Handhaving blijft een belangrijk aanknopingspunt. De afgelopen jaren heeft Europa enorm veel geïnvesteerd in handhaving maar de problemen zijn niet afgenomen. Er zijn grenzen aan wat handhaving kan bereiken. Daarom moet ingezet worden op structurele veranderingen en wetgeving die gemakkelijker te handhaven is. De handhavingsinstrumenten moeten veel transparanter en toegankelijker worden. Door bijvoorbeeld camera's in de vrachtwagens en schepen te plaatsen die online op te volgen zijn tijdens het transport. Er moet harmonisering komen van sancties tussen de verschillende landen. Reineke Hamелеers herhaalt dat alleen maar in handhaving investeren niet de oplossing is.

Natuurlijk moet een dierenarts vaststellen dat de dieren fit zijn vooraleer ze op transport gezet worden. Toch stelt men in de praktijk vast dat veel zwakke, zieke dieren toch vervoerd worden. Het is voor een dierenarts moeilijk te controleren. Voor runderen gaat het misschien over minder grote aantallen maar voor pluimvee en varkens gaat het over grotere aantallen. Pluimvee wordt ook vaak midden in de nacht opgeladen. Hoe kan een dierenarts al die dieren op hun fitheid controleren? Als een dier niet fit genoeg is moet er een noodslachting uitgevoerd worden wat een vrij complexe procedure is. Het gevolg is dat zwakke dieren toch op transport gezet worden. Dat is geen waterdicht systeem. Er moet allereerst een goede definitie komen van fit for transport. Maar ervoor zorgen dat alleen fitte dieren op transport worden gezet, zal in de praktijk zeer moeilijk te realiseren blijven. Daarom pleit Eurogroup for Animals voor systeemverandering, voor mobiele slacht. Momenteel zijn er economische beperkingen voor de mobiele slacht, maar als deze praktijk wordt opgeschaald, kan ze economisch rendabel worden, aldus Oostenrijkse experts. Men mag zich niet vastpinnen op de economische haalbaarheid op korte termijn. Het gaat over transities over middellange en lange termijn waarop vandaag ingezet moet worden.

Natuurlijk wordt een overgang naar het vervoer van karkassen en genetisch materiaal niet van vandaag op morgen gerealiseerd. Ook daarvoor moet een plan met duidelijke doelstellingen opgesteld worden. Die omslag zal niet alleen de dieren maar ook het milieu en de volksgezondheid ten goede komen. Het past helemaal binnen de Green deal van de Europese Commissie en de farm-to-forkstrategie om de afstand tussen het opfokken van dieren en het consumeren van vlees te verkorten. Vlaanderen zou hier een belangrijke voortrekkersrol kunnen opnemen.

België speelt inderdaad een belangrijke rol in de Vughtgroep. Het laatste jaar is het erg stil geweest in de Vughtgroep. Reineke Hammeleers hoopt dat België wat meer actie kan opnemen. De Vughtgroep heeft een belangrijke nota gepresenteerd tijdens de Europese Landbouwrapraad enkele jaren geleden. Daarin wordt gepleit voor een maximumtransportduur, zeker van dieren voor de slacht. De Europese Rekenkamer heeft dat onlangs nog bevestigd.

Los van dierenwelzijn is er ook veel kritiek vanuit de Afrikaanse landen dat de dumping van jonge kuikens in Afrika nog altijd plaatsvindt. Er zou eigenlijk moeten worden ingezet op het vervoeren van genetisch materiaal waardoor de boeren in die landen worden ondersteund om de eiproduktie zelf te ontwikkelen. Eurogroup for Animals meent dat dit transport zeker vervangen en verminderd kan worden.

Vlaanderen zou ook de Spaanse boeren kunnen helpen met genetisch materiaal, wat het transport van jonge biggen zou kunnen voorkomen. Men moet zich realiseren dat Europa nog altijd varkensvlees overproduceert. De varkenssector zou best kritisch reflecteren over een duurzame toekomst van de varkenshouderij. Men moet niet inzetten op competitiviteit maar meer op duurzaamheid. Europa kan nooit opboksen tegen de globale handel die alleen inzet op kosten.

Vlaanderen heeft zich tot nu toe geprofileerd als een belangrijke leider op het vlak van dierenwelzijn. Van Europa verwacht Eurogroup for Animals dat de daad bij het woord wordt gevoegd. In Duitsland zijn er al beperkingen rond het transporteren van levende dieren over lange afstand. Luxemburg heeft ook al de nodige stappen gezet. Er wordt over gesproken in Nederland en Oostenrijk. In aanloop naar de nieuwe verordening kan Vlaanderen al de nodige stappen zetten.

Specifieke data over het importeren in België van dieren en of het verbod op onverdoofd slachten heeft geleid tot meer export, kan de spreekster aan de commissie bezorgen.

7.2. Michel Vandenbosch

Michel Vandenbosch sluit zich aan bij de vorige spreker. Wat kan Vlaanderen doen ter versterking van de controle? Controle helpt uiteraard maar men mag zich niet blindstaren op handhaving alleen. In een ideale wereld kan handhaving leiden tot een belangrijke verbetering, maar in de reële wereld zullen er nooit voldoende budgetten uitgetrokken worden om voldoende gekwalificeerde inspecteurs in te zetten over de hele Europese Unie. Inspecteurs inzetten zal, afhankelijk van de motivatie en de kwaliteit, altijd weer leiden tot het vaststellen van problemen. Men kan hopen dat het vroeg of laat leidt tot verbetering van dierenwelzijn. Maar men spreekt al meer dan 30 jaar over het verbeteren van de handhaving.

Men ziet elke systeemverandering als een bedreiging, nooit als een opportuniteit. Men moet nadenken over een manier om knelpunten op te lossen, via deeldoelstellingen. Dat oplossingen best op Europees niveau genomen worden, betekent niet dat Vlaanderen niets kan doen. In navolging van Duitsland zou men kunnen beginnen met het afschaffen van transport van dieren naar landen buiten de Europese Unie. Duitsland is toch niet het kleinste land van de EU. Dat kan een sneeuwbal effect hebben op andere landen. Men mag zich niet laten verlammen

door problemen die links en rechts opduiken. Alles lijkt altijd onmogelijk totdat het gerealiseerd is omdat de wil er is.

Desondanks zijn gerichte inspecties, politieacties enkele keren per jaar welkom, waarbij vrachtwagens volgeladen met dieren uit het buitenland of naar het buitenland worden tegengehouden en grondig geïnspecteerd. Dat vergt uiteraard sterk opgeleide politiemensen en inspecteurs van FAVV of van Dierenwelzijn – de wetgeving is zodanig complex dat een kat er haar jongen niet terugvindt. Momenteel worden controles niet scherp genoeg gevoerd waardoor zeer pertinente welzijnsproblemen niet worden opgemerkt.

Iemand sprak over 'levend materiaal'. Michel Vandenbosch wil er in het belang van de dieren op drukken dat de wijze waarop men dieren voorstelt invloed heeft op de houding in de omgang met dieren. Dieren zijn levende wezens met gevoelsvermogen. Het spreken in termen van levend materiaal, wat vaak gebeurt in economische context, leidt tot een objectivering van dieren. Het welzijn van dieren komt dan vaak op een niet prioritaire plaats.

GAIA staat uiteraard achter de systeemverandering waarover Reineke Hamelaers het had. Alles wat kan bijdragen tot het verminderen van de langeafstandstransporten is welkom. De transportprijs meer doorrekenen in de vleesprijs kan daar een element van zijn. Men evolueert het best naar steeds minder langeafstandstransporten en naar meer transport van karkassen en vlees. Problemen moeten gedetecteerd worden en opgelost worden, in plaats van ze gewoon te aanvaarden. Hij voorspelt dat men binnen tien jaar dezelfde problemen zal kunnen vaststellen. Honderd jaar geleden kwam men al op tegen de langeafstandstransporten, die niet eens plaatsvonden in een geglobaliseerde markt. Het is dus eigenlijk alleen maar erger geworden. Als men geen structurele maatregelen neemt zal het nog veel erger worden. Verscherpte handhaving zal niet schaden, alleen hier en daar baten, maar het zal de problematiek van het onnoemelijke dierenleed – van meer dan een miljard dieren in Europa – niet ten gronde oplossen. Drastische maatregelen hoeven niet van vandaag op morgen genomen te worden. De implementatie kan gerealiseerd worden via deeldoeleinden.

Michel Vandenbosch beschikt niet over concrete cijfers maar hij weet dat er vanuit Israël vlees van onverdoofd ritueel geslachte dieren wordt ingevoerd voor religieuze doeleinden voor de Joodse gemeenschap. Dat is wettelijk toegelaten. Dat hebben de arresten van het Grondwettelijk Hof en het Hof van Justitie van de Europese Unie duidelijk gemaakt. Hij weet niet of er door het verbod hier verschuivingen zijn ontstaan.

Een verbod op de handel van zeehonden en producten afkomstig van zeehonden is ook geleidelijk aan gegroeid. België was het eerste land om een handelsverbod in te voeren. Een aantal landen hebben zich daarbij aangesloten. Uiteindelijk heeft de hele EU die beslissing genomen. Zo kan het ook werken om tot een geharmoniseerde oplossing en beslissing te komen voor transport van levende dieren. Men mag niet op Europa wachten om zelf al het voorbeeld te geven.

Hij concludeert dat verscherpte controle en scherpere opleiding van transporteurs positief kunnen bijdragen. Iedereen moet zijn verantwoordelijkheid dragen: de transporteur die een grote verantwoordelijkheid draagt, maar ook de contractdierenarts en zelfs de veehouder die de zwakste schakel is na de dieren. Maar verscherpte handhaving is totaal onvoldoende om het onnoemelijke dierenleed in de kiem te smoren en werkelijk op te lossen.

7.3. Paul Verbeke

Voor de oorzaken van het stelselmatig sluiten van slachthuizen verwijst *Paul Verbeke* naar de uiteenzetting van Michael Gore. Het Hygiene Pack en de loonkosten liggen daar aan de basis. Op allerlei vlak liggen de eisen bijzonder hoog. De winstmarges die daar tegenover staan zijn vrij beperkt. Ondernemers worden er moedeloos van en geven er de brui aan. Soms zijn ze ook verplicht om te stoppen door de intrekking van een vergunning door bijvoorbeeld het FAVV.

Paul Verbeke ziet niet onmiddellijk een oplossing daarvoor. Bioforum stelt zelf de mobiele dodingsunits voor om op de boerderijen zelf te slachten. Maar ook daar is het financieel niet altijd evident. Bioforum vraagt daarom ondersteuning van de overheid.

De reglementering bepaalt dat het slachten op de boerderij een week vooraf aangemeld moet worden bij het FAVV. Een dierenarts-keurder komt vooraf de dieren en achteraf de karkassen keuren. Hij is ook verantwoordelijk voor het dierenwelzijn tijdens dat proces. Bioforum vindt dat positief, maar dat kost geld dat de uitbater van het slachthuis of de mobiele eenheid moet opbrengen. Een dierenartskeurder vraagt ongeveer 70 euro per keer; dus 140 euro voor de keuring van 250 kippen. Dat komt neer op een halve euro per kip, wat relatief veel geld is. Wat financiële ondersteuning zou een hele stap vooruit zijn.

Hoe kunnen de dieren wennen aan de slede van de mobiele dodingsunit? In Duitsland hebben verschillende boeren een dergelijke slede in eigendom of ze huren ze. De slede staat een tijd op de boerderij zodat de dieren daaraan wennen. De slede verschilt niet zoveel van een voederhek op een klassiek landbouwbedrijf. Veel dieren zijn daaraan gewoon. In dat geval gaat het over relatief tamme dieren. Er zijn ook dieren die heel het jaar buiten lopen, bijvoorbeeld in natuurgebied, en nooit vastgezet worden. Daar is gewenning zeer belangrijk. Deze methodiek is uitermate geschikt voor dergelijke dieren. In het andere geval, als ze op transport moeten, geraken deze dieren volledig gestresseerd, met alle gevolgen vandien.

De mobiele dodingsunit en de mobiele slachteenheid kunnen alleen kleine hoeveelheden aan. De grote aantallen die hier genoemd werden kunnen niet op die manier geslacht worden. Bioforum is natuurlijk tegelijkertijd voorstander van minder vleesconsumptie en van vlees van betere kwaliteit. Bioforum omschrijft dat als biologisch met meer aandacht voor dierenwelzijn. Het kost meer maar doordat men er minder van eet zou dat in balans moeten komen.

De prijs zou gedrukt kunnen worden door ondersteuning door de overheid. Om de kostprijs te drukken moet men grotere aantallen verwerken. Bioforum is daar niet per se voorstander van. De evolutie naar minder maar steeds grotere slachthuizen leidt naar een doodlopend straatje. Bioforum is voorstander van minder maar beter.

Volgens Reineke Hameleers spreekt men in Afrika van dumping. In heel wat gevallen, misschien ook voor vleeskippen, kan men spreken van dumping, maar hij is er vrij zeker van dat dat niet het geval is voor eieren.

Reineke Hameleers repliceert dat ze de studies daaromtrent zal bezorgen.

Paul Verbeke beaamt dat voor slachting op de boerderij vooraf aan de gemeente toestemming gevraagd moet worden. Sommige gemeenten gaan daar consequent mee om, andere schrikken vanwege die aanvraag omdat ze niet op de hoogte zijn van mobiel slachten. Hij denkt niet dat daar het grote probleem ligt.

In het kader van het biolabel is er wel degelijk controle voorzien bij transport en slacht. Hij meent wel dat die controle zeer beperkt is. In de verordening voor

transport voor biolandbouw is opgenomen dat er geen dwangmaatregelen gebruikt mogen worden, wat hem evident lijkt. Hij vreest dat de controle daarop in de praktijk onvoldoende is. Tot nu toe heeft hij geen weet van problemen.

In Antwerpen en Limburg kunnen er geen geiten of schapen meer geslacht worden. Hij kent boeren die naar Nederland gaan voor de slacht en het vlees terughalen. Het gaat over korteketenverkoop en een zeer beperkt aantal schapen. Dat maakt het allemaal bijzonder moeilijk en duur. Ook in België gaan vleeskippenhouders uit Lummen hun kippen slachten in Pipaix nabij Ath. Daarvoor zijn ze twee uur onderweg over de ring rond Brussel. Ze moeten in het slachthuis wachten tot de dieren geslacht zijn en de karkassen afgekoeld zijn tot op vier à vijf graden Celsius. Dan pas kunnen ze de karkassen mee naar huis nemen. Die boeren blijven dat vanuit idealisme doen maar rationeel gezien is dat onverstandig.

Het transport van levende dieren binnen de biolandbouw gaat over het binnenlands transport en eventueel naar een slachthuis net over de grens. Fokdieren komen wel soms van verder. Hij geeft het voorbeeld van een boer die eenmalig (in dertig jaar tijd) vrouwelijke geiten vanuit Groot-Brittannië heeft laten transporteren om zijn kudde te vernieuwen. Vaker gebeurt dat niet in de biolandbouw en het is ook de bedoeling om dat te beperken.

Veel rundveehouders verkopen hun dieren aan veehandelaars. En daarmee is de verkoop afgesloten: ze krijgen de prijs die de veehandelaar betaalt. De verkoop van pluimvee verloopt meer contractgewijs.

7.4. Wouter Wytyneck

Wouter Wytyneck zegt dat de boer weinig impact heeft op het transport zelf. De betaling gebeurt voor dieren die goed aankomen na transport. Dat is een motive-ring om voor meer dierenwelzijn te zorgen. Er wordt vaak ook met handelaars gewerkt, bijvoorbeeld bij varkens voor verre export. De handelaars groeperen de varkens en zetten hen op transport. Afhankelijk van de handelaar wordt voor de varkens betaald als ze goed aankomen ofwel wordt er uitbetaald op het aantal gekochte stuks. Men zou kunnen zeggen dat wie het vervoersrisico betaalt, meer betrokken is. Globaal gezien is de handelaar de belangrijkste speler. Dat is mis-schien een zwak punt in de schakel dat meer aandacht moet krijgen.

De trigger is voor fokdieren veel groter. Langeafstandstransporten van fokdieren vanuit Vlaanderen worden frequenter gecontroleerd dan in het buitenland. De die-ren in Vlaanderen vertrekken over het algemeen beter, maar men kan zich vragen stellen over de dieren die hier toekomen op de bedrijven en in de slachthuizen. Daar is men afhankelijk van de input bij het vertrek in het land van oorsprong. Het is belangrijk dat de Europese regelgeving op dat vlak en de controle erop uniform zijn. Er moet meer motivatie zijn om de dieren op een goede manier te laten star-ten bij vertrek. Dat is het allerbelangrijkste. Een dier dat vertrekt, wordt betaald. Een dier dat niet vertrekt, moet gedood worden of wachten tot het gezond is. Een dood dier afvoeren naar Rendac is natuurlijk een verliespost voor de bedrijven. Men probeert de dieren zo geschikt mogelijk te maken voor transport. De afgelopen jaren zijn de controles voor de varkensbedrijven ernstig verstrengd. Er blijven meer dieren op het bedrijf omdat ze niet op transport gezet worden naar het slacht-huis. De transporteur speelt daar natuurlijk een belangrijke rol in. In de slachthui-zen voeren inspecteurs van Dierenwelzijn daarop regelmatig controles uit en bedrijven worden daarop gesanctioneerd. Dat heeft tot gevolg dat er minder dieren in het slachthuis toekomen die niet op transport gezet hadden mogen worden. Michael Gore heeft daar ongetwijfeld meer zicht op.

Europa voorziet in verzamelcentra via zijn regelgeving. Ze worden ingezet in onder meer Nederland om aanbod van dieren te groeperen om transport zoveel mogelijk

op volle capaciteit te laten verlopen. Wouter Wytynck gaat ervan uit dat die wetgeving niet zal verdwijnen omdat in sommige landen de afstanden groter zijn. Wat is een langeafstandstransport? Afstanden zijn zeer relatief naargelang de grootte van het land. Een lange afstand in de Verenigde Staten betekent iets anders dan een lange afstand in België.

Volgens de spreker moet vooral de naleving van de regelgeving voldoende gecontroleerd worden. De Europese controles moeten gelijkgeschakeld worden en de pakkans moet groter worden.

Dat biggen getransporteerd worden naar Spanje heeft ook deels te maken met het feit dat de export naar China nog altijd problematisch is door de naweeën van de varkenspest in 2018. België heeft nog altijd geen toegang tot de Chinese markt die een belangrijke exportbestemming is voor het zogenaamde vijfde kwartier. Spanje voert daarentegen nog volop vlees uit naar China. Dat creëert een aanzuigeffect vanuit dat land omdat men voor de varkens een betere prijs krijgt. Het duurt altijd een tijd vooraleer de prijzen in de verschillende landen naar elkaar toegroeien. Hogere prijzen hebben sowieso altijd een aanzuigeffect. Binnen Europa zal men altijd te maken hebben met verschillen in prijzen waardoor dieren getransporteerd worden. Het komt er dus op aan om ervoor te zorgen dat het transport onder goede voorwaarden verloopt.

De mobiele dodingsunits zijn geen oplossing voor de aantallen op een nominaal bedrijf. Voor braadkippen bijvoorbeeld werkt men alleen met een all out systeem. Dat betekent dat alle kippen tegelijk de stal moeten verlaten om op transport te worden gezet naar het slachthuis. Op hygiënisch vlak is dat het beste. Dat betekent dat de slachtaantallen veel te groot zijn voor mobiele dodingsunits. Misschien biedt het wel mogelijkheden voor de lokale markt, maar niet voor de grotere bedrijven.

De cijfers over de langeafstandstransporten zijn moeilijk op te zoeken. Hij heeft wel cijfers gezien van 2017 tot nu die een toename laten zien van het aantal dieren dat op langeafstandstransport wordt gezet. Er is een stijging van 10 en 15 procent op vijf jaar tijd. Dat heeft misschien ook te maken met het feit dat er de laatste jaren heel wat meer eieren en eendagskuikens vanuit België vertrokken zijn naar onder meer Afrika. België telt heel wat vermeerderingsbedrijven met een hoge standaard. Het gaat over eieren met een hoog bevruchtingspercentage. Dat er zoveel broedeieren richting Afrika vertrekken heeft ook te maken met de onstabiele situatie daar. Op 6, 7 weken zijn de braadkippen klaar voor consumptie. Een moederdierbedrijf waar de dieren 10 à 11 maanden in de stal zitten om eieren te produceren is moeilijk te realiseren in streken waar oorlog heerst. In veel oorlogsgebieden geeft men er dan de voorkeur aan om eendagskuikens in te voeren of, in landen waar er broeierijfaciliteit is, broedeieren die ze dan zelf uitbroeden. Daarom zijn de cijfers voor de export van pluimvee gestegen de afgelopen jaren. Eendagskuikens of broedeieren transporteren verschilt natuurlijk van het transport van bijvoorbeeld varkens of runderen. Eendagskuikens die uit het ei komen, eten – ook in normale omstandigheden – de eerste uren niet.

Anderzijds werken een aantal Belgische bedrijven samen met de Bill Gates Foundation aan projecten met leghennen in Afrika. Bedoeling is de lokale bevolking zich van eigen eieren te laten voorzien. Dat zijn in ieder geval waardevolle projecten. Men moet zich wel realiseren dat in perioden van hongersnood, de leghennen ook in de kookpot belanden. Daarom lopen die projecten over langere perioden en worden regelmatig nieuwe leghennen aangevoerd. Die projecten worden meegefinancierd door de Belgische bedrijven.

Is de farm-to-forkstrategie een oplossing? Dat is de grote vraag. Dierenwelzijn zit vervat in de farm-to-forkstrategie. Via pop-ups wordt dierenwelzijn ook beter betaald. Het gaat dan natuurlijk meer over de binnenlandse markt. Men probeert een

soort verdeling te maken tussen de zogenaamde reguliere dieren en de meerwaardedieren. De meerwaarde moet ook betaald worden en terugvloeien naar de bedrijven zodat ze de dieren kunnen 'produceren'. Duurzaamheid kent vele aspecten. Dierenwelzijn is er een van, maar anderzijds is er de ammoniakemissie en het PAS-verhaal waarmee rekening gehouden moet worden. Hoe meer dierenwelzijn men probeert na te streven door ze meer ruimte te geven hoe meer de uitstoot van ammoniak toeneemt. Daar moet men zich rekenschap van geven. Deze kwestie zal zeker nog in het Vlaams Parlement op tafel komen.

Er wordt ook gezegd dat bij transport de beladingsdichtheid omlaag moet, maar als die te laag is heeft dat een omgekeerd effect op dierenwelzijn. Wetenschappelijke rapporten wijzen dat uit. Bij een te lage beladingsdichtheid kunnen de dieren bijvoorbeeld heen en weer geslingerd worden tijdens het vervoer.

7.5. Michael Gore

Michael Gore maakt vooreerst de kanttekening dat de hoorzitting van ANIT focust op niet-conformiteit van langeafstandstransporten. Dat betekent dat er ook een grote graad van conformiteit is. Daarmee bedoelt hij niet dat wat verkeerd loopt niet moet worden aangepakt.

De dierenarts beslist uiteindelijk over de geschiktheid van een dier om het toe te laten tot transport. De transporteurs die erkend zijn om langeafstandstransport te doen, zijn gekend. Men weet dus waar men toezicht moet organiseren. Daar zitten een aantal opportuniteiten.

Op vraag van de Europese Commissie zijn een aantal leidraden ontwikkeld over het omgaan tijdens transport, voor de verschillende diersoorten. Hij verwijst naar de gids van DGZ (<https://www.dgz.be/publicaties/cursus-vervoerder-van-dieren>) en naar enkele gidsen die door Europese Vereniging voor Vee- en Vleeshandel (UECBV) en andere Europese koepelorganisaties werden samengesteld (zie bijlagen 6 tot en met 8).

Het Hygiene Pack werd in Belgische wetgeving vertaald in 2005, in de Hygiëneverordening. Dat heeft een aantal fundamentele veranderingen met zich meegebracht. De wetgeving is in hoofdzaak geënt op een drietal zaken. Ten eerste zijn dat de voorwaarden waaraan een levensmiddelenbedrijf moet voldoen. Ten tweede gaat het over de eisen waaraan een bedrijf dat actief is in de dierlijke sector moet voldoen. Tenslotte behandelt de wetgeving hoe het toezicht daarop georganiseerd moet worden. In dat kader werden een hele reeks erkenningsvoorwaarden opgesteld voor slachthuizen. Voorheen waren er slachthuizen met beperkte capaciteit die aan een lichter pakket van eisen moesten voldoen, en die in hoofdzaak actief waren op de Belgische markt. Met de invoering van de Hygiëneverordening heeft België zich op één lijn moeten stellen met de Europese definities. Kleinere bedrijven die onder die definities vielen moesten zich conformeren aan de Europese eisen voor vleesproductie. Bepaalde bedrijven moesten substantiële infrastructurele investeringen doen en hebben uiteindelijk geopteerd om uit de sector te stappen. Veel van die slachthuizen konden ook verschillende diersoorten slachten. Paul Verbeke van Bioforum heeft verwezen naar het voorbeeld van de slachthuizen in Antwerpen en Limburg die in hoofdzaak meerdere diersoorten slachtten. Ook in het kader van bioveiligheid en diergezondheid moeten de slachthuizen aan bepaalde eisen beantwoorden waardoor het steeds moeilijker wordt om al die diersoorten in eenzelfde slachthuis te slachten. Daarom gaat men zich specialiseren. Dat is een van de redenen waarom er steeds minder slachthuizen zijn.

Vroeger waren er in Vlaanderen behoorlijk wat gemeentelijke slachthuizen met een publieke dienstverlening. Daar konden ook verschillende diersoorten geslacht worden. Michael Gore denkt dat ze quasi allemaal verdwenen zijn in Vlaanderen terwijl

er in Wallonië ten minste nog één slachthuis per provincie is met een gemeentelijke inbreng en waar verschillende diersoorten geslacht worden.

Vlaanderen heeft al heel wat gedaan, meent de spreker. De vorige spreker haalde het stikstofakkoord aan. Men moet eerlijk durven toegeven dat als er minder dieren zullen zijn, er ook minder geslacht zal worden. Dat heeft ook een invloed op de investeringscapaciteit en de mogelijkheden van de ondernemingen verder in de keten. FEBEV heeft een socio-economische berekening gemaakt. Zoals het er nu naar uitziet in de varkenssector zullen er drie varkensslachthuizen verdwijnen tegen 2030.

Het mobiel slachten, of beter gezegd het mobiel doden, biedt wel een aantal mogelijkheden maar vraagt een bijkomende ondersteuning. Het zou voor een bepaald type consument zijn die dat product aan die prijs kan aanschaffen.

Wat de controle betreft zijn er vanuit de Vlaamse afdeling Dierenwelzijn dagelijks dierenartsen aanwezig in de slachthuizen. Als er problemen zijn, bijvoorbeeld op het niveau van transport of van transportwaardigheid, wordt er een informatieformulier opgesteld en wordt de verantwoordelijke geïdentificeerd en gesanctioneerd. In de slachthuissector treedt men alsmaar strenger op ten aanzien van de naleving van de leveringsvoorwaarden waaraan de producenten of transporteurs moeten voldoen. Dat weerspiegelt zich in de vaststellingen op het slachthuis. Op dat moment is het natuurlijk al te laat. Men gaat ervan uit dat het repressieve karakter van de sanctionering ertoe leidt dat bedrijven zich conformeren aan de vereisten.

De bepaling van de verantwoordelijkheden en de bevoegdheden op het vlak van dierenwelzijn zijn zeer belangrijk, vindt Michael Gore. In 2014 werd een protocol afgesloten tussen het FAVV en de gewesten. Bij zijn weten werd het thema waarover deze hoorzitting gaat niet vastgelegd in het protocol. Wie voor welk deel van het proces verantwoordelijk is moet duidelijk vastgelegd en afgebakend worden. Het FAVV kan wel bepaalde handelingen stellen maar is niet bevoegd want dierenwelzijn is een regionale materie geworden. Dat moet verder bekeken worden.

Volgens Michael Gore worden de opleidingen voor transporteurs erkend door de afdeling Dierenwelzijn. Dierengezondheidszorg Vlaanderen en misschien nog een aantal andere opleidingsinstellingen hebben het mandaat gekregen om de opleidingen te geven.

De spreker meent dat er in het kader van de farm-to-forkstrategie mogelijkheden zijn. Een dierenwelzijnslabel kan ook bijdragen doordat de consument een bewuste keuze kan maken voor een product dat aan bijkomende eisen voldoet. In een dergelijk type lastenboek kunnen maatstaven opgenomen worden over de herkomst. Dat zal ook weerspiegeld worden in de prijs. De verschillende ketenpartners moeten daarover de discussie aangaan. Dat valt ook onder de Europese wetgeving. In het kader van mededinging mogen geen marktversturende elementen meespelen. Hij besluit dat men veel positieve initiatieven kan nemen, maar er is wel telkens regelgeving waaraan men moet voldoen.

Het verbod op het onbedweld slachten heeft zeker geleid tot een verschuiving, eerst tussen het Waalse en het Vlaamse Gewest en uiteindelijk naar onder meer Frankrijk. Voor de cijfers over slachtingen in Vlaanderen verwijst hij naar de grafiek in bijlage 9 bij dit verslag.

Over de redenen voor transport binnen en buiten de EU bestaat wel degelijk cijfermateriaal. Op de ANIT-hoorzittingen (zie ook ANIT-rapport) bleek duidelijk dat de verhouding tussen slacht en niet-slacht 50-50 bedraagt. De helft van de extra EU-handel met levende dieren slaat op paarden waarvan er minder dan twee paarden

per keer op transport gezet worden. Hij vermoedt dus dat het niet over slachttransport gaat.

Het verbod op langeafstandstransporten door Luxemburg heeft betrekking op een goede 280 dieren. Met een dergelijk klein aantal ligt de drempel minder hoog om zo een verbod in te stellen, dan in België.

7.6. Wouter Wytynck

Voor varkens-, pluimvee- en runderenbedrijven die rechtstreeks aan het slachthuis verkopen, wordt de prijs bepaald als de dieren toekomen aan het slachthuis, zegt *Wouter Wytynck*. Dieren die niet goed aankomen worden gedood, afgevoerd en worden niet vergoed. Voor dieren die afgekeurd worden wegens vangschade, letsels en dergelijke worden de bedrijven beboet. De varkens- of pluimveehouder heeft er geen belang bij om dieren af te leveren waarvoor men achteraf geen geld ontvangt, maar integendeel kosten voor heeft. Bedrijven worden dus gestimuleerd om ervoor te zorgen dat dieren goed afgeleverd worden. Behalve als er ook een veehandelaar aan zet is, wordt de boer rechtstreeks door het slachthuis vergoed. De handelaars in België die met de slachtlijsten werken, rekenen de sterfte door naar de boer. In België is de situatie vrij duidelijk, in het buitenland is dat minder.

Dat er stappen voorwaarts gezet worden in Vlaanderen blijkt duidelijk uit de cijfers van de afdeling Dierenwelzijn over het aanvoeren van dode dieren enzovoort.

7.7. Michael Gore

Volgens *Michael Gore* verschillen prijsmechanismen van diersoort tot diersoort. De prijsvorming voor varkensvlees is een Europees gegeven, dat is de basis. In functie van de marktmechaniek in eigen land schuiven slachthuizen bepaalde prijzen naar voren voor de aankoop van dieren. Die prijzen veranderen van week tot week. Daar kunnen producenten op intekenen of niet. Soms verkiezen ze te wachten. Er zijn dus geen contracten met producenten. In de rundersector is dat ongeveer hetzelfde. Het is een redelijk 'old school'-gegeven. De handelaar komt het aan te kopen rond bekijken en bediscussieert de prijs met de producent. Wordt het 'op voet' (=levend) verkocht, of op slachtgewicht, en met welk percentage aftrek? Dat wordt onderling besproken en leidt uiteindelijk tot een afgesproken prijs in functie van de vorm waarop het dier wordt aangeboden. Als het transport slecht verloopt zijn er diverse regelingen. Een dier dat sterft op transport wordt niet gekocht door het slachthuis want het is niet meer voor de slacht bestemd. Op verschillende niveaus oordeelt de overheid over de sanitaire geschiktheid (FAVV) of over dierenwelzijn (inspectie Dierenwelzijn). In dat laatste geval wordt een dier dat bijvoorbeeld zijn poot gebroken heeft tijdens het transport onmiddellijk afgemaakt om verder lijden te vermijden. Dieren die het slachthuis niet binnengegaan worden niet betaald door het slachthuis. Een slachthuis slacht alleen dieren die aan voorwaarden voldoen. Het is aannemelijk dat er dan discussie ontstaat tussen de producent en de transporteur over de verantwoordelijkheid.

7.8. Michel Vandenbosch

Michel Vandenbosch besluit dat de problematiek niet nieuw is. Hij citeert Jules Ruhl, grootvader van de Belgische dierenbeweging, in 1907: "Het vervoer van slachtvee over lange afstanden zal men afschaffen, zoveel is zeker, wanneer het geweten van het meer verlichte deel van de mensheid zich meer rekenschap zal geven van de bestaande misbruiken." Michel Vandenbosch hoopt dat deze uitspraak profetische waarde heeft. Het hangt er ook van af of dit parlement zich rekenschap geeft van de ernst van de problemen. De sector stelt het voor alsof het maar over een klein aantal dieren gaat. Maar het gaat over onnoemelijke aantallen dieren. Wat zal men doen zodat het risico op extra leed nul is? Hij hoopt dat de commissieleden

zich zullen bezinnen over echte structurele maatregelen en een traject uitstippelen met deeldoelstellingen die kunnen leiden naar de einddoelstelling: dat onnoemelijke leed tot het allerkleinste minimum en liefst tot nul herleiden.

Els AMPE,
voorzitter

Els AMPE,
verslaggever

Gebruikte afkortingen

ANIT	Committee of Inquiry on the Protection of Animals during Transport
DGZ	Dierengezondheidszorg Vlaanderen
EFSA	European Food Safety Authority
EU	Europese Unie
FAVV	Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen
FEBEV	Federatie van het Belgisch Vlees
GAIA	Global Action in the Interest of Animals
OVAM	Openbare Vlaamse Afvalstoffenmaatschappij
PAS	Programmatische Aanpak Stikstof
TRACES	Trade Control and Expert System