

VERRE VEETRANSPORTEN IN EUROPA: EEN WREDE & ONNODIGE HANDEL



INHOUD

SAMENVATTING	3
1. VEEHANDEL IN EUROPA	5
Brede steun voor een eind aan langeafstandstransporten	5
Het lijden dat voortkomt uit de lange reizen	5
Langeafstandstransporten en de wet	6
Voorstel voor rustperiodes in het voertuig	6
De wetenschap over dierenwelzijn tijdens transport	6
Runderen	6
Kalveren	7
Varkens	8
Schapen	9
Paarden	10
Conclusie	10
De rol van langeafstandstransporten bij de verspreiding van ziekten	10
2. DE LANGEAFSTANDSROUTES IN EUROPA	11
De handel in jonge kalveren	11
Transport van rundvee vanuit Ierland naar Spanje, Italië en Nederland	13
Transport van varkens uit Nederland	14
Transport van varkens uit Denemarken en Duitsland naar Zuid- en Oost-Europa	15
Import van lammeren en schapen voor de slacht door Italië en Griekenland	15
Transporten van Spanje naar Italië	17
Export van paarden voor de slacht naar Italië	18
Export van vaarskalveren vanuit de EU naar Rusland	19
3. PROBLEMEN BIJ DE HANDHAVING	20
4. STAPPEN DIE DE LIDSTATEN MOETEN NEMEN OM DE WETGEVING NAAR BEHOREN TE HANDHAVEN	21
Controleer het logboek van de reis	21
Controles tijdens de reis	21
Het terugsturen van het ingevulde logboek	21
Effectieve samenwerking tussen lidstaten	21
Transport van dieren in slechte conditie	21
Satellietnavigatie	22
GERAADPLEEGDE LITERATUUR	22
Een rapport door Peter Stevenson met teksten door Joana Formosinho Compassion in World Farming, 2008 Nederlandse vertaling: Carina Bruin, 2009	

Samenvatting

Elk jaar worden er zo'n zes miljoen boerderijdieren - runderen, schapen, varkens en paarden - over grote afstanden binnen Europa vervoerd, sommige voor de slacht, andere om verder te worden vetgemest. Veel van deze reizen, die gepaard gaan met veel lijden, duren meer dan 30 uur; de ergste duren meer dan 70 uur.

Veel van het lijden dat inherent is aan lange reizen zou voorkomen kunnen worden door de reisduur aanzienlijk te verkorten. Dieren moeten zo dicht mogelijk bij de boerderij waar ze worden gehouden, worden geslacht. Het vlees kan dan worden vervoerd naar de plaats waar er vraag naar is. Dieren moeten ook worden vetgemest op of vlakbij de boerderij waar ze worden geboren. Om deze principes in de praktijk te brengen moet er een algehele limiet van maximaal acht uur worden gesteld op reizen ten behoeve van de slacht of het verder vetmesten.

Het lijden dat voortkomt uit transport

Dieren worden regelmatig opeengepakt in overvolle vrachtwagens en krijgen vaak geen of veel te weinig voedsel, water of rust. Gedurende de reis raken ze steeds meer uitgeput, uitgedroogd en gestrest. Sommige dieren raken gewond. Veel reizen vinden plaats bij extreme zomerhitte, in overvolle vrachtauto's zonder goede ventilatie. In combinatie met het watertekort en de lange reisduur brengt dit veel lijden teweeg, alsmede dieren die volkomen zijn afgemat. In de ergste gevallen sterven er vele.

Wetenschappelijk bewijs

De volgende feiten zijn wetenschappelijk aangetoond:

Runderen:

- Tekort aan voedsel en water gedurende 14 uur leidt tot verwoede pogingen van de runderen om hieraan te komen.
- Runderen blijven het liefst staan tijdens transport. Ze zullen echter na 16 uur transport gaan liggen als gevolg van uitputting.
- Het aantal volwassen runderen dat sterft tijdens transport over de weg wordt groter naarmate de reis langer duurt.

Kalveren:

Een overzichtsartikel van de wetenschappelijke literatuur uit 2007 heeft als conclusie: "Wetenschappelijk bewijs toont aan dat jonge kalveren er lichamelijk niet op zijn ingesteld om het transport aan te kunnen. Hun immuunsysteem is nog niet volledig ontwikkeld en ze zijn niet in staat hun lichaamstemperatuur goed te reguleren, waardoor ze gevoelig zijn voor zowel hitte als kou. Vervoer zou derhalve zoveel mogelijk moeten worden vermeden, vooral omdat er na een transport veel ziekten en sterfgevallen kunnen voorkomen."

Varkens:

- Langere reizen leiden tot meer sterfgevallen onder de varkens.
- Varkens zijn geen goede "reizigers"; ze hebben vaak last van wagenziekte.
- Varkens zijn zeer gevoelig voor warmte tijdens transport. Ze kunnen niet goed zweten en zijn daardoor niet in staat de warmte af te voeren.
- De conclusie van een overzichtsartikel van de wetenschappelijke literatuur luidt dat "het transport van varkens een inherent stressvolle activiteit is" en dat de invloed van de stress kan worden verminderd door de reisduur te beperken.

Schapen:

- Schapen laten al na zes uur zonder voedsel een verhoogde motivatie zien om aan eten te komen.
- Uit onderzoek blijkt dat schapen na een transport van 14 uur tot wel 144 uur nodig hebben om volledig van de reis te herstellen.
- Onderzoekers kwamen tot de conclusie dat voor lammeren "uit welzijnsoogpunt de afstand en duur van transporten tot een minimum beperkt moeten worden".

Paarden:

Het Wetenschappelijke Comité voor Diergezondheid en Dierenwelzijn concludeerde: “Een grote reeks metingen van fysiologische reacties en het vaker voorkomen van ziekten tonen aan dat het welzijn van paarden tijdens transport aanzienlijk slechter wordt na 8-12 uur transport zonder rust.”

Verspreiding van ziekten

Het wetenschappelijke panel voor diergezondheid en dierenwelzijn van de Europese Autoriteit voor Voedselveiligheid concludeerde dat transport “zowel dierziekten als op mensen overdraagbare ziekten over soms lange afstanden kan verspreiden”. De stress van het transport schaadt het immuunsysteem van de dieren, waardoor ze vatbaarder worden voor ziekten. Bovendien kunnen er latente ziektekiemen door worden geactiveerd. Dieren die vóór of tijdens een transport worden geïnfecteerd, verspreiden besmettelijke ziekteverwekkers en kunnen zo ziekten overdragen op andere dieren in de wagen of op de dieren waar ze na de reis bij worden gezet.

Problemen bij de handhaving

Veel transporteurs negeren cruciale aspecten van de EU-wetgeving op het gebied van de bescherming van dieren tijdens transport en veel lidstaten falen in het handhaven van de wet. Veel voorkomende overtredingen zijn onder andere: lidstaten die niet goed controleren of transportlogboeken aan de wet voldoen, dieren niet de rust, het voedsel en het water geven waar ze volgens de wet recht op hebben, het overschrijden van de toegestane laadcapaciteit, onvoldoende stahoogte, het niet kunnen verschaffen van water in de wagen, het gebruik van voertuigen die niet voldoen aan de wettelijke normen voor reizen van meer dan acht uur en het transport van dieren in slechte conditie.

Aanbevelingen

- Er moet een algehele limiet van maximaal acht uur worden gesteld op reizen ten behoeve van de slacht of het vetmesten van dieren.
- Compassion in World Farming is geheel tegen het voorstel om dieren tijdens rustperiodes in het voertuig te houden. Dit kan leiden tot slecht welzijn, zelfs tot welzijnsrampen. Wij zijn van mening dat de rust dan in de praktijk wordt doorgebracht in overvolle wagens met inadequate drinkvoorzieningen en dat het moeilijk zal zijn om een stilstaande wagen gedurende langere tijd afdoende te ventileren. Dieren moeten worden uitgeladen tijdens rustperiodes.
- Lidstaten moeten zorgen voor veel betere systemen om EU-verordening 1/2005 doeltreffend te handhaven. Dit rapport geeft hier gedetailleerde aanbevelingen voor.

1. VEEHANDEL IN EUROPA

Elk jaar worden er zo'n zes miljoen boerderijdieren - runderen, schapen, varkens en paarden - over grote afstanden binnen Europa vervoerd. Veel van deze reizen, die gepaard gaan met veel leed, duren meer dan 30 uur; de ergste duren meer dan 70 uur.

Sommige dieren worden vervoerd voor de slacht, andere om verder te worden vetgemest. Veel van het lijden dat inherent is aan lange reizen zou voorkomen kunnen worden door de reisduur aanzienlijk te verkorten. Hiertoe moeten dieren zo dicht mogelijk bij de boerderij waar ze opgroeien worden geslacht. Het vlees kan dan worden vervoerd naar de plaats waar er vraag naar is. Dieren moeten ook worden vetgemest op, of vlakbij de boerderij waar ze worden geboren. Om deze principes in de praktijk te brengen moet er een algehele limiet van maximaal acht uur worden gesteld op het transport van dieren die worden geslacht of verder vetgemest.

Brede steun voor eind aan langeafstandstransporten

In februari 2008 benadrukte Neil Parish, voorzitter van de commissie landbouw en plattelandontwikkeling van het Europees Parlement dat transport van levende dieren over grote afstanden "niet alleen wreed is, maar ook geheel onnodig. De slacht moet zo lokaal mogelijk plaatsvinden en het vlees moet worden vervoerd in plaats van de levende dieren. Het wordt tijd dat we een eind maken aan dit achterhaalde en geheel onnodige lijden" (Parish 2008).

Deze verklaring geeft het standpunt weer van het Europees Parlement, dat in de afgelopen twintig jaar herhaaldelijk heeft opgeroepen tot een maximale reistijd van acht uur voor slachttransporten. In een rapport uit 2001 ging het Parlement nog verder en stemde het voor een maximum van acht uur of 500 kilometer, niet alleen voor transporten ten behoeve van de slacht maar ook voor het vetmesten van dieren (Europees Parlement 2001).

Ook de Europese Federatie van Dierenartsen (EFD) is consequent tegen langeafstandstransporten: "De EFD is altijd van mening geweest dat dieren moeten worden vetgemest in of vlakbij de plaats waar ze ter wereld komen. Dieren moeten ook zo dicht mogelijk bij de plaats waar ze worden gehouden, worden geslacht. De duur van transport zou nooit de lichamelijke behoeftes aan voedsel, water of rust mogen overschrijden." (EFD 2001).

De Wetenschappelijke Commissie voor Diergezondheid en Dierenwelzijn (SCAHAW) van de Europese Autoriteit voor Voedselveiligheid (EFSA) zegt het volgende:

"Diverse stressfactoren tijdens een transport dragen sterk bij tot slecht dierenwelzijn. Ze leiden tevens tot een verhoogde vatbaarheid voor infecties en tot verspreiding van ziekteverwekkers door reeds geïnfecteerde dieren... **Transporten moeten daarom waar mogelijk worden vermeden en zo kort mogelijk duren**" (EFSA 2004).

Deze verklaring van de EFSA maakt duidelijk dat langere reizen leiden tot verminderd welzijn. Zij benadrukken dat:

"met het toenemen van de reisduur het welzijn van de dieren over het algemeen steeds slechter wordt. Dit komt doordat de dieren steeds vermoeider raken, bij onvoldoende voedsel een gestaag toenemend energietekort oplopen, vatbaarder worden voor bestaande infecties en in aanraking komen met nieuwe ziekteverwekkers."

De EFSA voegt daaraan toe:

"... na een paar uur reizen verslechtert het welzijn doorgaans met het toenemen van de reisduur. De gevolgen voor het welzijn zijn zodanig dat dieren die niet gewend zijn aan laden en transport niet op deze manier moeten worden vervoerd als dit voorkomen kan worden. Transporten zouden ook zo kort mogelijk moeten duren en dieren moeten zo dicht mogelijk bij de plaats waar ze worden gehouden, worden geslacht."

Het lijden dat voortkomt uit de lange reizen

Het lijden bij langeafstandstransporten is uitgebreid gedocumenteerd.

De stressfactoren bij transport zijn onder andere: het bij elkaar zetten van dieren die niet aan elkaar gewend zijn, tekort aan voedsel en water, onvoldoende rust, extreme temperaturen en luchtvochtigheid, de manier waarop er met de dieren wordt omgegaan, blootstelling aan een nieuwe omgeving, overvolle wagens, onvoldoende staruimte, lawaai, bewegingen van het voertuig.

Dieren worden regelmatig opeengepakt in overvolle vrachtwagens en krijgen vaak geen of veel te weinig voedsel, water of rust. Gedurende de reis raken ze steeds meer uitgeput, uitgedroogd en gestrest. Sommige dieren raken

gewond, en lijden aan pijnlijke aandoeningen als kreupelheid, gebroken poten, gebroken hoorns of gebroken bekkens. Door uitputting en ondeugdelijk rijgedrag (plotseling remmen of versnellen, of te snel genomen bochten) vallen sommige dieren en lopen zij het gevaar vertrapt te worden door hun lotgenoten. Veel reizen vinden plaats bij extreme zomerhitte in overvolle vrachtauto's zonder goede ventilatie. Samen met het watertekort en de lange reisduur leidt dit ertoe dat dieren volkomen afgemat raken. Sommige dieren bezwijken door de hitte; ze hijgen en snakken wanhopig naar adem. In de ergste gevallen sterven er vele.

Een onderzoek uit 2006 door *Animals' Angels* (AA) bracht het vreselijke lijden van een lading paarden aan het licht. Deze werden tijdens een hittegolf van Frankrijk naar Italië vervoerd, om daar geslacht te worden. De dieren ondergingen, uitgedroogd en uitgeput, een huiveringwekkende reis van 2000 kilometer (*Animals' Angels* 2006a). Een van de paarden stierf; een aantal paarden viel keer op keer en werden door de andere vertrapt.

Langeafstandstransporten en de wet

Helaas heeft EU-verordening 1/2005 geen einde gemaakt aan de lange transporten. De verordening stelt dat deze niet langer dan acht uur mogen duren. Daarna moeten de dieren worden uitgeladen en voedsel, water en minstens 24 uur rust krijgen. Op het eerste gezicht lijkt dit een goede regeling. De verordening voegt er echter aan toe dat het transport veel langer mag duren als een voertuig aan bepaalde (niet al te strenge) eisen voldoet. Het transport van runderen en schapen mag dan 28 uur duren, met na 14 uur reizen een rustperiode van tenminste een uur. Daarna moeten ze worden uitgeladen en voedsel, water en minstens 24 uur rust krijgen. Bij varkens en paarden geldt een maximum van 24 uur als het voertuig aan de strengere eisen voldoet. Daarna moeten ze worden uitgeladen en voedsel, water en minstens 24 uur rust krijgen. Evenzo mogen nog niet gespeende dieren dan gedurende 18 uur worden vervoerd, met na negen uur een rustperiode van minstens een uur. Daarna moeten ze worden uitgeladen en voedsel, water en tenminste 24 uur rust krijgen. Dit patroon van reizen en rust kan onbeperkt worden herhaald.

Voorstel voor rustperiodes in het voertuig

In een rapport uit 2002 stelde de wetenschappelijke commissie voor diergezondheid en dierenwelzijn (SCAWAH) voor om dieren tijdens rustperiodes in het voertuig te houden. Dit standpunt herhaalden ze in hun voorstel voor nieuwe regelgeving uit 2003. De gedachte erachter is dat dit het stressvolle in- en uitladen vermindert, en dat de omstandigheden in het voertuig acceptabel kunnen zijn als er voldoende ruimte en adequate ventilatie wordt geboden.

Compassion in World Farming is geheel tegen dit voorstel. Wij vrezen dat het zal leiden tot slecht welzijn en zelfs tot welzijnsrampen. Het zal in de praktijk betekenen dat de rust wordt doorgebracht in overvolle wagens met inadequate drinkvoorzieningen. Het is lastig om een stilstaande wagen gedurende langere tijd voldoende te ventileren. Bovendien vrezen wij dat het zeer moeilijk zal zijn om te zorgen voor afdoende naleving van de voorwaarden voor goed welzijn. Je kunt je nauwelijks iets voorstellen wat funester is voor het welzijn van dieren dan ze urenlang houden in een overvolle stilstaande wagen op een hete zomerdag, zonder goede ventilatie en zonder voldoende water.

Wij zijn van mening dat de voordelen van het rusten buiten de wagen, met voldoende ruimte, schaduw en water, opwegen tegen de stress van het uit- en weer inladen. Wij benadrukken hierbij echter dat wij vinden dat transporten sowieso niet langer dan acht uur moeten duren. Binnen die tijd moeten de dieren zijn gearriveerd bij het slachthuis of bij de boer waar ze worden vetgemest. Dit zou de noodzaak van rustperiodes en het voortdurende in- en uitladen wegnemen.

De wetenschap over dierenwelzijn tijdens transport

RUNDEREN

Het sterftcijfer onder volwassen runderen stijgt naarmate de reis langer duurt. Malena et al. (2007) berichtten over een zesvoudige toename voor vetgemeste runderen en een 13-voudige toename voor melkvee op lange reizen van meer dan 300 km, in vergelijking met korte reizen van minder dan 50 km.

Een grote meerderheid van de runderen raakt gewond tijdens het laden en het transport. Jarvis et al. (1995) berichtten over verwondingen op 97% van de karkassen in slachterijen. Ze ontdekten dat de verwondingen toenamen als de runderen werden opgedreven met een stok. De verwondingen zijn ernstiger naarmate de dieren meer opeengepakt zijn, omdat ze snel vallen en niet meer op kunnen staan (Tarrant et al. 1992). Deze runderen worden dan vertrapt, waardoor andere dieren vaak ook hun evenwicht verliezen. Er ontstaan ook meer verwondingen naarmate de reisafstand langer is (McNally en Warriss 1996).

Het blijkt dat runderen het liefst blijven staan tijdens een transport. Als het transport lang duurt zullen ze echter door uitputting gaan liggen. Tarrant et al. (1992) ontdekten dat runderen van 600 kilo na 16 uur gingen liggen. Bij spierbeschadigingen (bijvoorbeeld een kneuzing) en bij forse lichaamsbeweging komt er een enzym, creatine kinase, in de bloedbaan terecht. Een hoog gehalte van dit enzym in het bloedplasma wijst op lichamelijke uitputting. De hoeveelheid creatine kinase neemt niet alleen evenredig toe met de reisduur, maar blijft ook enkele dagen na het transport nog hoog (Warris et al. 1995, Knowles et al. 1999a). Verder veroorzaakt de stress van het transport bij rundvee een duidelijk toegenomen activiteit van de schildklier en bijniere, zelfs bij korte reizen. Ook na afloop van een langeafstandstransport blijft deze activiteit nog toenemen (Fazio et al. 2005).

Voedsel- en watertekort, gecombineerd met stress en lichamelijke inspanning kan tijdens het transport significant gewichtsverlies tot gevolg hebben. Hierbij verliezen de dieren meer gewicht naarmate de reis langer duurt. Er zijn bij runderen in de eerste 24 uur gewichtsaftakes gerapporteerd van 6 tot 11% van het aanvankelijke lichaamsgewicht (Knowles 1999). SCAHAW (2002) beschrijft dat runderen die gedurende 14 uur geen voedsel of water krijgen, verwoede pogingen doen om hieraan te komen.

Een rustpauze van een uur (zoals de EU-verordening voorschrijft na 14 uur transport) geeft de runderen niet genoeg tijd om voldoende voedsel en water tot zich te nemen (Knowles 1999). SCAHAW (2002) beveelt voor volwassen runderen na 12 uur reizen een rustperiode aan van minstens zes uur, waarin ze voedsel en water moeten krijgen. Voor slachttrossen bevelen ze aan om een totale reisduur van meer dan 12 uur te vermijden.

De huidige EU-verordening staat een maximum helling van 26 graden en 34 minuten (dus 26° 34' of 50%) toe voor het in- en uitladen van volwassen runderen (EU-verordening 1/2005). Runderen hebben veel moeite met het nemen van steile hellingen. Dit kan leiden tot een ruwe behandeling, en buitensporig en ongepast gebruik van elektrische prikstokken tijdens het laden. Een maximum hellingshoek van 11° zou voor runderen het beste zijn, maar een maximum van 20° is acceptabel, mits de laadklep een anti-slipbodem heeft met steunlatjes op elke 30 cm (SCAHAW 2002).

KALVEREN

Jonge kalveren kunnen bijzonder slecht tegen transport, wat hoge sterftcijfers tot gevolg heeft. Hun immuunsysteem en stressreacties zijn nog niet volledig ontwikkeld. In een overzichtsartikel van de literatuur over sterfte onder jonge kalveren na transport noemt Knowles (1995) sterftcijfers tussen 1 en 23%. De auteur stelt: "Als je dit vergelijkt met andere boerderijdieren, dan zijn zulke sterftcijfers onacceptabel." Hij beschrijft dat veel kalveren "bezwijken (gewoonlijk binnen vier weken) ten gevolge van een secundaire ziekte die ze hebben opgelopen omdat ze het transport lichamelijk niet goed aankunnen."

Jonge kalveren zijn nog niet in staat hun lichaamstemperatuur goed te reguleren, waardoor ze gevoelig zijn voor zowel hitte als kou tijdens het transport. Jonge kalveren, die beschikken over volledige voeding en stro om op te liggen, voelen zich alleen aangenaam bij temperaturen tussen 13°C en 26°C (Hemsworth et al. 1995). Ze kunnen zelfs nog slechter tegen kou als ze geen voeding krijgen. Elmer and Reinhold (2003) stelden gezonde jonge kalveren van drie tot zes weken gedurende vier uur bloot aan koude en warme luchttemperaturen (koud = 5°C, warm = 35°C). Bij 5°C hadden de kalveren last van luchtwegvernauwing, pulmonale hypertensie (hoge bloeddruk in de aderen die de longen van bloed voorzien), hypoxemie (te laag zuurstofgehalte in het bloed) en hypercapnie (te hoog CO₂ gehalte in het bloed). Ze slaagden er echter in hun lichaamstemperatuur te handhaven. Bij 35°C begonnen de kalveren te hijgen en hun lichaamstemperatuur nam steeds meer toe. Dit zou er uiteindelijk toe hebben geleid dat ze door de hitte werden bevangen. De auteurs concluderen: "Kalveren tot zes weken oud konden geen plotselinge veranderingen in de omgevingstemperatuur verdragen." Het is echter waarschijnlijk dat zulke temperatuurschommelingen bij lange reizen optreden. Een onderzoek door Schrama et al. (1996) wees uit dat kalveren die werden vervoerd toen ze vijf dagen oud waren, drie dagen na het transport nog een verhoogde warmteproductie hadden, ongeacht hun activiteitsniveau. Hun energiestofwisseling was niet stabiel.

Kalveren kunnen tijdens een transport significant gewicht verliezen. Knowles et al. (1999b) ontdekten dat het gewicht significant afnam na een transport van 19 uur (met halverwege een rustpauze van een uur): gemiddeld 1,4 kilo in de zomer en 2 kilo in de winter. Het duurde tot zeven dagen na het transport voordat het gewicht van de kalveren en de activiteit van het enzym creatine kinase weer stabiliseerde. Het voederen met elektrolyten tijdens de rust verminderde de ernst van de uitdroging. Door een tekort aan voedsel en water tijdens het transport in combinatie met het zich ontlasten en urineren, krijgen de kalveren last van uitdroging en hypoglykemie (te laag glucosegehalte van het bloed). Beide verschijnselen verergeren met het toenemen van de reisduur (Mormede et al. 1982).

Jonge kalveren reageren op transport met een stijging van de lichaamstemperatuur, een versnelde hartslag en een toegenomen concentratie cortisol in het bloedplasma. Dit wijst op stress (Steinhardt and Thielscher 1999). Ook is het adrenalineniveau significant toegenomen (Thielscher and Steinhardt 2004). Knowles et al. (1997) beschrijven

dat de invloed van transport op de hartslag, en op het cortisol- en glucosegehalte in het bloedplasma, bij jonge kalveren minder sterk was dan was waargenomen bij oudere runderen en andere diersoorten. De auteurs suggereren dat dit niet komt doordat ze er minder door werden getroffen maar omdat “ze lichamen niet ingesteld zijn op transport.”

Todd et al. (2000) ontdekten dat jonge kalveren van vijf tot tien dagen gingen liggen tijdens een reis van 12 uur als ze meer ruimte kregen (0,4 m² per kalf). Ook bleef het glucosegehalte in hun bloed gehandhaafd en verloren ze minder gewicht dan kalveren die minder ruimte tot hun beschikking hadden (0,2 m² per kalf). Kalveren die 12 uur lang werden vervoerd met weinig ruimte hadden significant hogere gehalten creatine kinase en lactaat dan kalveren met veel ruimte. De auteurs suggereren dat de veranderingen in de bloedstofwisseling vooral werden veroorzaakt doordat kalveren met weinig ruimte hun spieren gebruiken om zich schrap te zetten bij bewegingen van het voertuig. Ze beschrijven ook dat hoge gehalten creatine kinase, zoals eerder is genoemd, geassocieerd worden met kwetsuren. Kalveren die staan tijdens een transport lopen het gevaar te botsen of te vallen als het voertuig versnelt, remt of de bocht omgaat.

Transport is lichamenlijk uitputtend voor kalveren. Atkinson (1992) ontdekte dat kalveren van 7 tot 15 dagen oud significant meer rustten en sliepen na een transport dan kalveren in de controlegroep die niet waren vervoerd. Vooral bij kleine kalfjes is het effect van het transport in dit opzicht groter. Van de Water et al. (2003) ontdekten dat versnelling en beweging tijdens het transport angst en lichamenlijke uitputting kan veroorzaken bij kalveren. Sterk versnellen gaf meer stress dan geleidelijk versnellen.

De huidige EU-wetgeving staat een maximum helling van 20° (36,4%) toe voor het in- en uitladen van kalveren (EU-verordening 1/2005). Kalveren hebben veel moeite met het nemen van zulke steile hellingen. Bremner et al. (1992) ontdekten dat het aantal kalveren dat tijdens het laden van de laadklep viel, of op de borst, zij of dijen gleeed, toenam van 8% bij een hellingshoek van 4.2° tot 80% bij een helling van 18.6°.

Trunkfield and Broom (1990) concluderen: “Transport leidt gewoonlijk tot slecht welzijn voor de kalveren en bewijs uit sterftecijfers, bijneractiviteit, enzymveranderingen, immunologische effecten, de conditie van het karkas en het gedrag, toont aan dat het welzijn heel slecht kan zijn.” Knowles (1995) concludeert: “Bewijs uit de literatuur suggereert dat jonge kalveren transport en verkoop op veemarkten fysiek niet goed aankunnen. De morbiditeit en de sterftecijfers zijn relatief hoog, zowel tijdens het transport als in de weken die daarop volgen.”

Een overzichtsartikel van de literatuur door Weeks (2007) heeft als conclusie: “Wetenschappelijk bewijs geeft aan dat jonge kalveren transport lichamenlijk niet goed aankunnen. Hun immuunsysteem is nog niet volledig ontwikkeld en ze kunnen hun lichaamstemperatuur niet goed reguleren, waardoor ze ontvankelijk zijn voor zowel hitte als kou. Gewichtsverlies dat volgt op transport wijst op blootstelling aan een verscheidenheid van stressfactoren. De gewichtsafname neemt ook toe bij langere reizen of meer stress, zoals kou of hitte en het bewegen en versnellen van de vrachtwagen. Vervoer zou derhalve zoveel mogelijk moeten worden vermeden, vooral omdat er na een transport veel ziekten en sterfgevallen kunnen voorkomen.” SCAHAW (2002) beveelt aan dat transporten van kalveren voor de slacht, die langer dan acht uur duren, moeten worden vermeden.

VARKENS

De sterfte van varkens tijdens transport varieert in verschillende Europese landen van <0,1% tot >1% en is gerelateerd aan de stressbestendigheid van de populatie varkens (Warriss 1998). De sterftecijfers zijn hoger bij langere reizen. Malena et al. (2007) vonden een vijfvoudige toename van het aantal sterfgevallen onder vetgemeste varkens en een achtvoudige toename onder zeugen en beren bij lange reizen (meer dan 300 km), in vergelijking met korte reizen (minder dan 50 km).

Varkens zijn erg gevoelig voor warmte tijdens het transport omdat ze niet goed kunnen zweten en dus de warmte niet goed kunnen afvoeren. De sterftecijfers zijn hoger bij warmer weer, waarbij temperaturen boven ongeveer 15°-17°C een ernstig schadelijk effect hebben (Warriss en Brown 1994). Tijdens een transport worden er vaak varkens bij elkaar gezet die niet aan elkaar gewend zijn. Hierdoor ontstaan er gevechten, die uitputtend zijn en zeer stressvol (Bradshaw et al. 1996). Ook hebben deze gevechten soms ernstige verwondingen aan de huid tot gevolg, vooral rond de schouders (Warriss 1998).

Varkens zijn geen goede “reizigers”. Ze krijgen vaak last van wagenziekte door het geschud van het voertuig, het versnellen, remmen en de bocht omgaan. Randall en Bradshaw (1998) ontdekten dat tijdens een reis van 4,5 uur 26% van de varkens overgaf of kokhalsde, en dat 50% van de varkens verregaande symptomen toonde van schuimbekken, en hoorbaar op het gebit beet. Het is daarom aan te raden de varkens voorafgaand aan een transport niet te voederen. Dit kan bij lange reizen echter leiden tot onacceptabel lange periodes zonder voedsel. Brown et al. (1999a) ontdekten dat er bij varkens die 12 uur geen voedsel hadden gekregen, bijna helemaal geen glycogeen meer in de lever zat. Dit wordt geassocieerd met oververmoeidheid.

Brown et al. (1999b) ontdekten dat varkens na 24 uur transport 4,5% van hun lichaamsgewicht verloren en uitdrogingsverschijnselen hadden. SCAHAW (2002) beschrijft dat varkens na acht uur reizen bij aankomst in de stal onmiddellijk gingen eten en drinken. Zij bevelen aan varkens na acht uur reizen tenminste zes uur rust te geven, en ze dan van voedsel en water te voorzien. Als varkens vervoerd worden voor de slacht bevelen ze aan een totale reisduur van meer dan acht uur te vermijden.

Een overzichtsartikel van de literatuur van Warriss (1998) heeft als conclusie dat “het transport van varkens inherent stressvol is, en dat de invloed van de stress kan worden verminderd door de reisduur te verkorten.” Het overzichtsartikel identificeert de reisduur als een van de factoren die het welzijn beïnvloeden en wijst op bewijs dat er meer sterfgevallen zijn bij langere reizen.

Veel varkens hebben een aandoening aan hun poten, waardoor ze meer moeite hebben om tijdens het transport te blijven staan (SCAHAW 2002). Er moet daarom voldoende ruimte zijn in de wagen, zodat alle dieren kunnen gaan liggen.

Varkens hebben na het laden een verhoogd gehalte van het hormoon cortisol, wat wijst op stress. Het cortisolgehalte blijft nog uren na afloop van het transport verhoogd door de stress die het transport heeft opgeleverd (Bradshaw et al. 1996). De huidige wetgeving staat een maximum hellingshoek van 20° toe (36,4%) voor het laden van varkens (EU-verordening 1/2005). Varkens kunnen moeite hebben met het nemen van elke helling. In het bijzonder hellingen die steiler zijn dan 20° kunnen zeer lastig zijn (SCAHAW 2002). De meeste varkens zijn in staat om een niet-gladde helling van 9° te nemen, hoewel een kleinere hellingshoek de voorkeur heeft.

SCHAPEN

Schape reageren op transport met een verhoogde hartslag (Baldock en Sibly 1990), hyperthermie (sterk verhoogde lichaamstemperatuur) (Parrott et al. 1999) en een verhoogde concentratie cortisol in het bloedplasma (Parrot et al. 1998).

Schape tonen al na zes uur zonder voedsel een sterke motivatie om aan eten te komen (Jackson et al. 1999). Tijdens een transport moeten ze het mogelijk nog veel langer zonder voedsel stellen. Knowles et al. (1995) ontdekten dat schape bij een transport van 24 uur 8% van hun lichaamsgewicht verloren. Bij schape die niet werden vervoerd en ook 24 uur lang geen water of voedsel kregen, was de gewichtsafname gelijkwaardig. De laatste groep herstelde echter binnen drie dagen, terwijl de eerste groep daar meer tijd voor nodig had.

Knowles et al. (1996) ontdekten dat schape na 24 uur transport uitdrogingsverschijnselen hadden. Dit was te zien aan de toename van de hoeveelheid totale proteïne in het bloedplasma en de osmolariteit van het plasma. De hoeveelheid totale proteïne en albumine was 24 uur na het transport aanzienlijk gedaald, maar zelfs na 48 uur nog niet terug op het oorspronkelijke niveau. De osmolariteit van het plasma bleef na het transport nog zes uur lang toenemen, waarschijnlijk door de snelle consumptie van geconcentreerd voedsel, voordat deze na 48 uur geleidelijk terugkwam op het niveau van voor het transport. Cockram et al. (1999) ontdekten dat schape na een reis van 15 uur eten als prioriteit zien. Het kan tot enkele uren duren voordat ze ook water gaan drinken. Na 14 uur transport is de voedselinname tijdens de rustpauze halverwege (die de huidige EU-verordening voorschrijft) waarschijnlijk hoog. Dit zou tijdens de reis kunnen leiden tot verergering van de uitdroging als de schape niet genoeg tijd krijgen om te drinken (Jackson et al. 1999) SCAHAW (2002) beveelt voor schape na 12 uur reizen, en voor lammeren van minder dan 20 kilo na acht uur reizen, een rustperiode aan van minstens zes uur. Tijdens deze rustperiode moeten de dieren voedsel en water krijgen. Ze bevelen ook aan slachttransporten met een totale reisduur van 12 uur of langer voor schape, en 8 uur of langer voor lammeren van minder dan 20 kilo, te vermijden.

Knowles et al. (1996) concluderen dat “uit het oogpunt van welzijn de afstand en duur van transporten tot een minimum moeten worden beperkt”. Zij voegen daaraan toe dat “dit en eerder onderzoek aantoonde dat transport een stressvol gebeuren is, met zowel psychische als lichamelijke stress.” De onderzoekers wijzen erop dat lange reizen een toename van ziekten en sterfgevallen kunnen veroorzaken, en dat onderzoek aantoonde dat schape na een transport van 14 uur tot wel 144 uur nodig hebben om volledig te herstellen.

De huidige EU-wetgeving staat een maximale hellingshoek van 26° en 34' (50%) toe voor het laden van schape (EU-verordening 1/2005). Schape worden snel bang als de laadkleppen niet adequaat zijn. Ze moeten stevige zijanten hebben, een anti-slipbodem en een hellingshoek van maximaal 20° om te voorkomen dat de schape in paniek verwondingen oplopen (SCAHAW 2002).

PAARDEN

Paarden krijgen bij langeafstandstransporten vaak last van *shipping fever* (een luchtwegziekte). Dit komt vooral doordat de dieren hun hoofd voortdurend omhooghouden, waardoor hun luchtwegen ongeveer 50% minder goed van slijm gezuiverd worden (Derksen 2003). De stress die een transport veroorzaakt zou een belangrijke rol spelen bij de vatbaarheid voor deze ziekte (Jones 2003). Bij transporten van meer dan 12 uur neemt het risico dat de paarden het krijgen sterk toe (SCAHAW 2002).

Paarden hebben frequenter behoefte aan voedsel en water dan herkauwers (SCAHAW 2002). Stull (1999) onderzocht wat voor effect reizen van vijf uur en 45 minuten tot 30 uur hebben op paarden die worden vervoerd voor de slacht. Ze ontdekte dat de paarden met het toenemen van de reisduur steeds meer last kregen van gewichtsverlies, spierslapte, uitdroging en verwondingen. 33% van de paarden liep verwondingen op tijdens reizen van 27-30 uur, in vergelijking met 8% op reizen van minder dan zes uur. Na de langste reis (30 uur) werd een gewichtsafname van 8% gerapporteerd.

SCAHAW (2002) concludeert: "Een groot scala aan fysiologische metingen en de toename van ziekten tonen aan dat het welzijn van paarden aanzienlijk slechter wordt na 8-12 uur transport zonder rust." Zij bevelen aan dat paarden na acht uur reizen minstens zes uur rust krijgen en dan van voedsel en water worden voorzien. Voor paarden die bestemd zijn voor de slacht raden ze aan reizen met een totale duur van meer dan acht uur te vermijden.

Collins et al. (2000) ontdekten dat 44% van de paarden tijdens een transport viel als ze weinig ruimte hadden (1,28 m²/dier). Bij meer ruimte (2,23m²/dier) viel 17%. Als de paarden meer opeengepakt stonden hadden ze ook meer moeite om weer op te staan na een val en raakten er meer dieren gewond (64% versus 29%).

CONCLUSIE

Bewijs uit de wetenschappelijke literatuur toont aan dat de huidige toegestane reistijden onder EU-verordening 1/2005 veel te lang zijn en dat de rustperiodes ontoereikend zijn. **Compassion in World Farming is van mening dat de EU-wetgeving op het gebied van transport aangepast moet worden en dat er een algehele limiet van maximaal acht uur moet worden gesteld op reizen ten behoeve van de slacht of vetmesten.** Dit standpunt komt grotendeels overeen met de aanbevelingen van de Wetenschappelijke Commissie voor Diergezondheid en Dierenwelzijn van de Europese Commissie (SCAHAW): Het transport van varkens, paarden, kalveren tot zes maanden en lammeren tot 20 kilo die bestemd zijn voor de slacht, moet in totaal niet langer dan acht uur duren. Het transport van runderen en schapen die bestemd zijn voor de slacht moet in totaal niet langer dan 12 uur duren (SCAHAW 2002).

De rol van langeafstandstransporten bij de verspreiding van ziekten

Door langeafstandstransporten van levende dieren kunnen infectieziekten zich snel over grote afstanden verspreiden (EFD 2001, SCAHAW 2002, EAV 2004). Ziekten als mond- en klauwzeer (MKZ), varkenspest, bovine virale diarree, blaarziekte bij varkens, schurft bij schapen, de zeer pathogene vogelgriep en pseudo-vogelpest kunnen tijdens een transport worden overgedragen op andere dieren, waardoor er een groot risico bestaat dat de ziekte zich verspreidt (SCAHAW 2002).

De kans dat infectieziekten zich verspreiden is groter wanneer dieren die afkomstig zijn van verschillende boerderijen gezamenlijk worden vervoerd. Door het transport van levende dieren kon MKZ zich in 2001 verspreiden door het Verenigd Koninkrijk en naar Frankrijk, Ierland en Nederland. De Voedsel- en Landbouworganisatie van de Verenigde Naties (*Food and Agriculture Organisation* - FAO) waarschuwde ervoor dat langeafstandstransporten van dieren een grote rol spelen in de toenemende dreiging van vernietigende epidemieën van dierziekten in Europa (FAO 1998). Deze ziekten kunnen een rampzalig effect hebben op het dierenwelzijn en de boerenbedrijven. Het wetenschappelijke panel voor diergezondheid en dierenwelzijn van de EAV benadrukte in 2004: "Het is goed gedocumenteerd dat transport van zoogdieren, vogels en vissen verspreiding van zowel dierziekten als op mensen overdraagbare ziekten tot gevolg kan hebben. Als er ziekten voorkomen die in de OIE1-lijst A staan, dan kunnen de economische en welzijnsconsequenties rampzalig zijn." Een afname van het aantal reizen en een beperking van de afstand waarover dieren tijdens een transport vervoerd worden zou de verspreiding van elke infectieziekte vertragen (Cockram 2007).

Langeafstandstransporten vergroten niet alleen de kans dat dieren in aanraking komen met ziekten, maar maken ze ook vatbaarder voor infecties doordat het immuunsysteem in zekere mate wordt onderdrukt door de stress tijdens het transport (SCAHAW 2002). De stress van lange transporten van levende dieren kan ook een verscheidenheid aan buikloop- en luchtwegziekten tot gevolg hebben door endogene micro-organismen die normaalgesproken vaak niet tot ziekten zouden leiden (Greger 2007). Kortom, latente pathogenen kunnen actief worden wanneer dieren over lange afstanden worden vervoerd.

2. DE LANGEAFSTANDSRoutes IN EUROPA

De handel in jonge kalveren

Elk jaar worden er bijna een miljoen jonge kalveren over grote afstanden binnen Europa vervoerd, hoewel deze dieren enorm lijden onder zulke lange reizen.

Nederland importeert jaarlijks zo'n 700.000 jonge kalveren voor zijn kalfsvleesindustrie. Veel van deze dieren komen uit Polen, Litouwen, het Verenigd Koninkrijk, Ierland en, in kleinere aantallen, uit Letland, Tsjechië en Italië. Tabel 1 toont de Nederlandse import van kalveren in 2006 en 2007 en figuur 1 laat de belangrijkste importstromen van kalveren zien.

TABEL 1: Import van kalveren door Nederland over lange afstand, 2006 & 2007

LIDSTATEN DIE NAAR NEDERLAND EXPORTEREN	AANTAL KALVEREN (2006)	AANTAL KALVEREN (2007)
Polen	174 106	116 540
Groot-Brittannië	70 964	74 473
Ierland	53 591	47 140
Litouwen	42 763	48 363
Letland	8 863	13 430
Tsjechië	6 859	10 541
Italië	4 718	7 840
Roemenië	2 178	6 216

Bron: P. Westra, auteur van de jaarlijkse brochure gemaakt door het Productschap van Vee, Vlees en Eieren, Nederland

FIGUUR 1
Import van kalveren door Nederland



Ook Italië en Spanje importeren veel jonge kalveren. Deze komen vooral uit Polen, maar ook uit Slowakije, Litouwen, Duitsland en het Verenigd Koninkrijk. De belangrijkste exportstroom is het transport van zo'n 250.000 kalveren per jaar vanuit Polen naar Italië. Tabel 2 geeft het langeafstandstransport van kalveren naar Italië en Spanje in 2006 en 2007 weer en figuur 2 toont de belangrijkste exportstromen.

Uit een onderzoek van Compassion in World Farming in januari 2008 bleek dat kalveren die vanuit Litouwen naar Nederland, Italië en Spanje werden gezonden, na 18 uur reizen niet werden uitgeladen en niet het voedsel, het water en de 24 uur rust kregen zoals is voorgeschreven in Verordening 1/2005. Animals' Angels berichtte over een transport van een lading ongespeende kalveren vanuit Litouwen naar België. De reis duurde 28 uur, maar na 18 uur reizen kregen de dieren niet het voedsel, het water en de 24 uur rust waar ze volgens de wet recht op hebben. Na een rustperiode van slechts 12 uur in België werden de kalveren naar verdere bestemmingen vervoerd, met name Spanje (Animals' Angels 2006b).

Een probleem dat tijdens lange reizen speelt bij jonge kalveren is dat ze veel moeite hebben met drinken aan boord van een vrachtwagen. De wagens waarin ze van Oost-Europa naar Italië worden vervoerd, hebben vaak drinkvoorzieningen met metalen spenen. De kalveren zijn hier niet aan gewend en weten niet hoe ze deze moeten bedienen. Bovendien zijn de spenen vaak op zo'n manier geplaatst dat ze er onmogelijk uit kunnen drinken. Hierdoor krijgen ze gedurende de reis steeds meer dorst.

TABEL 2: Export van kalveren over lange afstand naar Italië en Spanje, 2006 & 2007

LIDSTATEN DIE NAAR SPANJE & ITALIË EXPORTEREN	AANTAL NAAR ITALIË GEËXPORTEERDE KALVEREN		AANTAL NAAR SPANJE GEËXPORTEERDE KALVEREN	
	2006	2007	2006	2007
Polen	240 581	181 404	118 064	97 601
Litouwen	10 291	14 207	9 295	17 399
Slowakije	12 228	7 468		
Tsjechië	12 162	10 598	10 911	12 092
Duitsland	15 624	11 567	66 984	34 892
Ierland	2 982		17 640	
Groot-Brittannië	1 113		19 591	

Bron: Eurostat, Cattle Movement Monitoring System, Ireland & UK Department of Environment, Food and Rural Affairs

FIGUUR 2

Transport van kalveren van Polen & Litouwen naar Italië & Spanje



Transport van rundvee vanuit Ierland naar Spanje, Italië en Nederland

Ierland exporteert jaarlijks meer dan 100.000 runderen naar Spanje en Italië om ze daar vet te mesten. Soms gaat het om jonge kalveren, maar meestal zijn het pas gespeende dieren van 6 tot 12 maanden oud. De transporten naar Zuid-Europa duren 42 tot 50 uur en zijn ongeveer 2200 km lang. Rapporten van het Voedsel en Veterinair Bureau van de Europese Commissie en van NGO's tonen aan dat Ierse transporteurs de dieren vaak niet uitladen om ze in Frankrijk te laten rusten, zoals de EU-wetgeving voorschrijft (Animals' Angels 2006c). Verder exporteert Ierland ongeveer 100.000 jonge kalveren per jaar naar Nederland, Spanje, Italië, België en Frankrijk. De details van de Ierse handel in jonge kalveren zijn weergegeven in tabel 3 en figuur 3 laat de stroom van kalveren en pas gespeende dieren zien vanuit Ierland naar Italië en Spanje.

TABEL 3: Export van jonge kalveren vanuit Ierland, 2006

IMPORTERENDE LIDSTATEN	AANTAL DOOR IERLAND GEËXPORTEERDE KALVEREN
Nederland	53 591
Spanje	17 640
Italië	2 982
België	15 139
Frankrijk	10 011

Bron: Cattle Movement Monitoring System, Ireland & P. Westra, auteur van de jaarlijkse brochure gemaakt door het Productschap van Vee, Vlees en Eieren, Nederland

FIGUUR 3

Transport van runderen van Ierland naar Italië & Spanje



Transport van varkens uit Nederland

Nederland exporteert jaarlijks twee miljoen varkens naar Spanje, Italië en Oost-Europa. Soms gaat het om dieren die bestemd zijn voor de slacht maar meestal zijn het jonge varkens die worden vetgemest. Deze lange reizen gaan vaak gepaard met veel lijden. In tabel 4 staan de Nederlandse varkensexporten naar Zuid- en Oost-Europa in 2006 en figuur 4 laat de belangrijkste exportstromen zien.

TABEL 4: Export van varkens over lange afstand van Nederland naar Zuid- en Oost-Europa, 2006 & 2007

BESTEMMING	AANTAL GEËXPORTEERDE MESTVARKENS		AANTAL GEËXPORTEERDE SLACHTVARKENS	
	2006	2007	2006	2007
Spanje	1 058 543	977 433	12 620	6 007
Italië	331 850	354 188	128 595	112 597
Hongarije	195 439	185 245	70 349	39 900
Polen	181 018	269 288	6 102	16 472
Kroatië	178 024	153 087	1 135	1 058
Roemenië	157 706	101 191	1 584	11 994
Slowakije	93 896	45 929	6 663	2 556
Griekenland	29 611	9 114	967	
Tsjechië	22 131	12 640	5 859	25 184
Bulgarije	15 459	9 430		
Albanië	6 816	3 405		
Slovenië	6 533	0		

Bron: P. Westra, auteur van de jaarlijkse brochure gemaakt door het Productschap van Vee, Vlees en Eieren, Nederland

De sterftcijfers op varkenstransporten naar Zuid-Europa zijn hoog, zoals de volgende incidenten aantonen:

- 2005: 40 varkens stierven op een reis van Nederland naar Italië.
- 2006: 263 biggen stierven op een reis van Nederland naar Griekenland.
- 2007: 190 biggen stierven op een reis van Nederland naar Italië.
- 2007: 13 Nederlandse biggen dood bij aankomst op Spaanse boerderij.
- 2007: In Duitsland zag men bloed druipen uit een Nederlandse vrachtwagen met varkens; de wagen was te zwaar beladen en 127 varkens hadden ernstige bijtonden (Dier en Recht 2007).

FIGUUR 4

Transport van varkens van Nederland naar Spanje, Italië & CEEC



Transport van varkens uit Denemarken en Duitsland naar Zuid- en Oost-Europa

Denemarken en Duitsland exporteren ook varkens naar Zuid- en Oost-Europa. Het gaat hierbij vooral om biggen die worden vetgemest. In tabel 5 staan de details van deze handel. Verder werden er in 2006 en 2007 gemiddeld respectievelijk 25.000 en 8000 slachtvarkens vanuit Duitsland en Denemarken naar Italië geëxporteerd.

De onwil van sommige transporteurs om zich te houden aan Verordening 1/2005 sprong in 2007 in het oog bij een transport biggen van Denemarken naar Italië. De Nederlandse vrachtwagen stopte bij een controlepost om de dieren uit te laden voor een rust van slechts 12 uur in plaats van de voorgeschreven 24 uur. De chauffeur bleek de papieren, waarin hij beweerde dat hij 24 uur was gestopt, vervalst te hebben (Animals' Angels 2007a).

TABEL 5: Export van biggen van Denemarken en Duitsland naar Zuid- en Oost-Europa, 2006 & 2007

EXPORTERENDE LIDSTAAT	IMPORTERENDE LIDSTAAT					
	Spanje	Italië	Polen	Hongarije	Roemenië	Tsjechië
Denemarken 2006		62 233	21 992	4 406	600	6 902
Denemarken 2007	188	179 745	40 868	6 027	5 746	13 724
Duitsland 2006	169 151	83 356	22 634	1 572	6 642	30 448
Duitsland 2007	299 520	46 699	8 301	3 529	2 921	41 682

Bron: Eurostat 2008

Import van lammeren en schapen voor de slacht door Italië en Griekenland

Er worden jaarlijks zo'n 1,5 miljoen lammeren en schapen vanuit Hongarije, Roemenië, Polen en Spanje naar Italiaanse slachthuizen gebracht. Sommige van de lammeren die voor het Paasfeest naar Italië worden vervoerd, zijn nog maar vier weken oud. Griekenland importeert ongeveer 450.000 slachtlammeren en -schapen per jaar. Deze komen vooral uit Hongarije, Roemenië en Spanje. In tabel 6 en 7 staan de details van deze handel en figuur 5 toont de belangrijkste importstromen. Spanje exporteert niet alleen lammeren, maar importeert ze ook. Sommige komen helemaal uit Roemenië, een reis van ongeveer 2500 km.

De EU-wetgeving wordt vaak veronachtzaamd op deze lange reizen. De lammeren krijgen vaak niet de rust, het voedsel en het water die de wet voorschrijft. Ze worden regelmatig vervoerd in overvolle vrachtwagens met onvoldoende staruimte; sommige compartimenten zijn zo laag dat de lammeren het plafond met hun hoofd en/of rug raken. Door onvoldoende staruimte kunnen de dieren niet in een natuurlijke houding staan. Verder wordt de luchtcirculatie erdoor belemmerd en leidt het tot slechte ventilatie; dit is vooral een probleem bij warm weer. In de ergste gevallen zijn de wagens zo vol dat de lammeren op elkaar staan.

Er zijn zelden genoeg drinkapparaten in de voertuigen waarin deze lammeren vervoerd worden. Bovendien zijn de aanwezige drinkapparaten vaak ongeschikt en niet goed geplaatst. Ze zitten vaak maar aan een kant van de vrachtwagen. Doordat de wagens zo vol zijn kunnen veel lammeren niet bij het water komen en worden ze dorstig. De heel jonge lammeren kunnen soms niet bij de waterspenen komen omdat deze te hoog zijn geplaatst. Veel dieren kunnen de waterspenen ook niet goed gebruiken omdat ze niet gewend zijn aan zulke systemen: vaak bijten ze erop vanaf de zijkant of likken ze er alleen aan waardoor er geen water uitkomt.

Vooral in Griekenland zijn overtredingen van de EU-wetgeving over veetransport ernstig. De Europese Commissie heeft Griekenland voor het Europese Hof van Justitie gedaagd omdat het land de EU-wetgeving over dierenwelzijn bij transport (en slacht) niet goed heeft geïmplementeerd en gehandhaafd. De Commissie gaf aan dat de "beslissing om deze maatregel tegen Griekenland te nemen volgt op gesignaleerde tekortkomingen op het gebied van dierenwelzijn die al jarenlang voortduren" (Europese Commissie 2007).

TABEL 6: Lammeren en schapen - Italiaanse import, 2006

EXPORTERENDE LIDSTAAT	AANTAL DOOR ITALIË GE-IMPORTEERDE LAMMEREN JONGER DAN 1 JAAR	AANTAL DOOR ITALIË GEÏMPORTEERDE SCHAPEN	TOTAAL
EU27 2006	1 706 402	95 058	1 801 460
EU27 2007	1 295 309	113 667	1 408 976
Hongarije 2006	676 537	0	676 537
Hongarije 2007	779 024	0	779 024
Roemenië 2006	500 442	2 544	502 986
Roemenië 2007	50 350	2 683	53 033
Spanje 2006	206 437	22 503	228 940
Spanje 2007	120 326	35 821	156 147
Polen 2006	103 000	3 259	106 259
Polen 2007	93 589	1 858	95 447
Slowakije 2006	15 044	0	15 044
Slowakije 2007	9 143	0	9 143

Bron: Eurostat 2008

TABEL 7: Lammeren en schapen - Griekse import, 2006 & 2007

EXPORTERENDE LIDSTAAT	AANTAL DOOR GRIEKENLAND GEÏMPORTEERDE LAMMEREN JONGER DAN 1 JAAR	AANTAL DOOR GRIEKENLAND GEÏMPORTEERDE SCHAPEN	TOTAAL
EU27 2006	390 769	68 480	459 249
EU27 2007	116 375	38 799	155 174
Hongarije 2006	212 166	0	212 166
Hongarije 2007	47 891	0	47 891
Roemenië 2006	143 130	1 485	144 615
Roemenië 2007	32 844	1 183	34 027
Spanje 2006	4 029	40 261	44 290
Spanje 2007		27 466	27 466
Frankrijk 2006	23 605	25 930	49 535
Frankrijk 2007	2 508	9 860	12 368

Bron: Eurostat 2008

FIGUUR 5
Import van schapen voor de slacht door Italië & Griekenland



Transporten van Spanje naar Italië

Animals' Angels heeft twee jaar lang slachtextporten vanuit Spanje naar Italië gevolgd. Meer dan 250.000 paarden, varkens, schapen en runderen worden jaarlijks vanuit Spanje naar Italiaanse slachthuizen gestuurd. De dieren lijden vreselijk tijdens deze reizen, die vaak meer dan 2000 km lang zijn. De EU-wetgeving op het gebied van dierenbescherming wordt stelselmatig overtreden. De Spaanse autoriteiten hebben nog geen serieuze pogingen gedaan om de wetgeving te handhaven. Het gevolg is dat er regelmatig dieren meer dan 35 uur worden vervoerd, zonder voldoende rust, voedsel of water. Tabel 8 en figuur 6 laten de details van deze route zien.

De situatie is dermate ernstig dat Compassion in World Farming en Animals' Angels in 2007 een formele klacht hebben ingediend bij de Europese Commissie. De essentie van deze klacht is dat de bevoegde Spaanse autoriteiten al vele jaren goed op de hoogte waren van de stelselmatige, ernstige schendingen, maar toch geen effectieve maatregelen hebben genomen om de naleving van de regels te bevorderen. In de klacht wijst men erop dat de EU-wetgeving over dierenbescherming op bijna elk transport van Spanje naar Italië nog steeds wordt overtreden.

Het Voedsel en Veterinair Bureau heeft een aantal onderzoeken gedaan naar het welzijn van dieren tijdens transporten in Spanje. In alle gevallen rapporteerden zij ernstige schendingen van de EU-wetgeving over dierenwelzijn en een wijdverbreid falen van de bevoegde autoriteiten in Spanje om die wetgeving naar behoren te handhaven.

TABEL 8: Export van levende dieren van Spanje naar Italië, 2006 & 2007

DIERSOORT	AANTAL DIEREN 2006	AANTAL DIEREN 2007
Schapen	228 940	156 147
Runderen	17 471	7 488
Varkens	100 883	99 600
Paarden	10 774	7 519

Bron: Eurostat 2008

FIGUUR 6

Transport van paarden, schapen, runderen & varkens van Spanje naar Italië



Export van paarden voor de slacht naar Italië

Italië importeert jaarlijks meer dan 50.000 slachtpaarden uit Oost-Europa, met name Polen, en uit Spanje en Frankrijk. Het merendeel van deze transporten is extreem lang. Er zijn paarden gevolgd op een transport vanuit Litouwen naar Sardinië, een reis die meer dan 90 uur duurde en rond de 2500 km lang was. De details van deze handel staan in tabel 9.

Veel paarden zijn lichamelijk uitgeput door hun beproeving; verwondingen zijn aan de orde van de dag. Soms vallen de paarden en kunnen ze niet meer opstaan door extreme uitputting en doordat de wagens zo vol zijn geladen. Ze worden vervolgens vertrapt en verwond door de andere paarden. Sommige paarden sterven tijdens de reis.

In een onderzoek in 2005 stuitte Animals' Angels op een blind paard en een paard met maar een oog die van Spanje naar Italië werden vervoerd (Animals' Angels 2005). In 2006 rapporteerde Animals' Angels over een hengst die helemaal vanuit Polen naar Italië werd vervoerd met zijn voorbenen aan elkaar vast gebonden. Hierdoor had hij diepe wonden op beide benen. Een andere hengst had een diepe wond op zijn neusbol, die klaarblijkelijk was veroorzaakt door een touw of hoofdband (Animals' Angels 2006d).

De EU-wetgeving wordt tijdens deze lange reizen vaak veronachtzaamd. Men volgt de nieuwe bepaling bij Verordening 1/2005, waarin staat dat paarden in individuele boxen moeten worden vervoerd, vaak niet op.

TABEL 9: Export van slachtpaarden naar Italië, 2006 & 2007

EXPORTERENDE LIDSTAAT	AANTAL DOOR ITALIË IN 2006 GEÏMPORTEERDE PAARDEN	AANTAL DOOR ITALIË IN 2007 GEÏMPORTEERDE PAARDEN
Polen	26 269	17 608
Belarus	2 715	1 057
Litouwen	2 744	818
Bulgarije	2 973	1 183
Roemenië	208	11 180
Spanje	10 774	7 519
Frankrijk	5 407	3 207

Bron: Eurostat 2008

Export van vaarskalveren vanuit de EU naar Rusland

In 2006 exporteerde de EU 29.913 vaarskalveren naar Rusland. In 2007 nam dit aantal toe tot 61.338. De belangrijkste exporterende lidstaten zijn Duitsland en Nederland, gevolgd door Oostenrijk, Denemarken en Frankrijk. In tabel 10 en figuur 7 staan de details van deze handel.

De export van vaarskalveren uit de EU naar Rusland wordt ondersteund met exportvergoedingen. De vaarskalveren uit de EU (waarvan we denken dat alle of de meeste zwanger zijn) worden geëxporteerd naar verre bestemmingen als Siberië, op reizen van meer dan 6000 km. De reis van Nederland naar Moskou (een van de dichtstbijzijnde bestemmingen) duurt ongeveer 82 uur. Animals' Angels volgde in 2007 vier vrachtwagens die van Nederland naar Kazan reisden, dat ongeveer 700 km ten oosten van Moskou ligt. Compassion in World Farming is van mening dat het vanuit welzijnsoogpunt onacceptabel is dat vaarskalveren uit de EU op deze enorm lange transporten van 80 uur of meer naar Rusland worden gebracht.

Niet één van de vier door Animals' Angels gevolgde vrachtwagens stopte op enig moment bij een controlepost om de dieren uit te laden en ze voedsel, water en 24 uur rust te geven (Animals' Angels 2007b). Dit is een overtreding van de EU-wetgeving.

In Commissie Verordening (EC) nr. 639/2003 staan gedetailleerde voorwaarden op het gebied van dierenwelzijn voor het verstrekken van exportvergoedingen voor transporten van levende runderen. Artikel 1 bepaalt dat het verstrekken van exportvergoedingen voor levende runderen afhankelijk moet zijn van de naleving van de EU-wetgeving tijdens het transport naar de uitlaadplek op de eindbestemming.

Compassion in World Farming vreest dat het vrij gebruikelijk is dat vaarzen op transporten vanuit de EU naar Rusland na 28 uur niet worden uitgeladen bij een controlepost en niet het voedsel, het water en de 24 uur rust krijgen zoals is voorgeschreven in Verordening 1/2005.

Compassion in World Farming is ook van mening dat transporten naar Rusland in de winter onmogelijk kunnen voldoen aan de voorwaarde die in paragraaf 3.1 van hoofdstuk VI in bijlage 1 van Verordening 1/2005 staat, namelijk dat de temperatuur in een wagen met levende waar niet beneden de 5°C mag komen (met een marge van 5°C).

Compassion in World Farming verzoekt de Commissie en de lidstaten dringend om te verzekeren dat er geen exportvergoedingen worden betaald als er niet volledig is voldaan aan de EU-wetgeving op het gebied van dierenbescherming tijdens het transport naar de uitlaadplaats in Rusland.

TABEL 10: Export van vaarzen van de EU naar Rusland, 2006 & 2007

EXPORTERENDE LIDSTAAT	2006	2007
EU	29 913	61 338
Duitsland	18 979	31 826
Nederland	0	18 073
Oostenrijk	3 793	5 831
Denemarken	3 787	1 699
Frankrijk	1 545	1 321

Bron: Eurostat 2008

FIGUUR 7

Transport van paarden, schapen, runderen & varkens van Spanje naar Italië



3. PROBLEMEN BIJ DE HANDHAVING

Veel transporteurs negeren cruciale aspecten van de EU-wetgeving en veel lidstaten zijn er niet in geslaagd de wet te handhaven. Bewijs hiervoor is geleverd door rapporten van het Voedsel en Veterinair Bureau, Compassion in World Farming en Animals' Angels, die alle de handel hebben gevolgd.

De volgende wetsovertredingen komen al vele jaren regelmatig voor:

- Ontoereikende controles door de autoriteiten in de lidstaat van vertrek. Soms accepteren zij logboeken (planningen) waarin onrealistisch korte reistijden staan, waardoor de verplichte rustperiodes bij lange reizen niet gepland en ook niet uitgevoerd worden.
- Overschrijding van de toegestane laadcapaciteit. Hierdoor krijgen de dieren last van de warmte. Ze kunnen ook niet tegelijkertijd gaan liggen en als ze vallen lukt het niet om op te staan. Verder kunnen veel dieren in een overvolle vrachtwagen niet bij de drinkapparaten komen en het is moeilijk, of zelfs onmogelijk, voor de chauffeur om toegang te krijgen tot de gewonde dieren.
- Onvoldoende staruimte. Als de ruimte boven de dieren niet hoog genoeg is belemmert dat de luchtcirculatie en dus de ventilatie. Het betekent ook dat dieren gedurende lange periodes moeten blijven staan in een onnatuurlijke houding.
- Het niet verstrekken van water in het voertuig.
- De dieren halverwege de reis niet uitladen om ze van rust, water en voedsel te voorzien. Verordening 1/2005 (eerder: richtlijn 91/628) bepaalt dat varkens en paarden na 24 uur reizen moeten worden uitgeladen en 24 uur rust, voedsel en water moeten krijgen. Hetzelfde geldt voor schapen en runderen na 28 uur reizen en voor ongespeende dieren na 18 uur reizen. Deze voorwaarden worden regelmatig veronachtzaamd. In sommige gevallen stoppen de transporteurs helemaal niet voor de rustperiode van 24 uur. In andere gevallen stoppen ze wel, maar aanzienlijk korter dan de wettelijk voorgeschreven 24 uur.
- Vrachtwagens die niet voldoen aan de wettelijke eisen voor transporten die langer dan acht uur duren.
- Het transport van dieren in slechte conditie.

4. STAPPEN DIE DE LIDSTATEN MOETEN NEMEN OM DE WETGEVING NAAR BEHOREN TE HANDHAVEN

CONTROLEER HET LOGBOEK VAN DE REIS

De lidstaten van vertrek moeten de logboeken goed controleren en deze afkeuren als er geen realistische geschatte reistijden in staan of als blijkt dat de EU-wetgeving niet wordt nageleefd. Dit is een vereiste onder artikel 14(1)(a) and (b) van EU-verordening 1/2005.

Een goede manier om na te gaan of de geschatte reistijd realistisch is, is een controle met een computerprogramma als <http://www.viamichelin>. Je moet toiletstops en eetpauzes van de chauffeur toevoegen aan de rijtijd die de computer aangeeft, en een marge voor vertragingen door druk verkeer. Het logboek moet aantonen dat de transporteur van plan is te stoppen bij een goedgekeurde controlepost om daar de dieren uit te laden en van voedsel water en tenminste 24 uur rust te voorzien (i) na 24 uur reizen bij varkens en paarden, (ii) na 28 uur reizen bij schapen en runderen en (iii) na 18 uur reizen als het om ongespeende dieren gaat. Als het voertuig niet aan bepaalde voorwaarden voldoet, moeten de dieren na acht uur reizen worden uitgeladen en voedsel, water en 24 uur rust krijgen. Als niet uit het logboek blijkt dat er een stop bij een controlepost is gepland, dan moet de bevoegde autoriteit het afkeuren.

CONTROLES TIJDENS DE REIS

Artikel 15(1) van de Verordening bepaalt dat:

“De bevoegde autoriteit te allen tijde, tijdens elk stadium van een lange reis, op willekeurige of gerichte basis passende controles zal uitvoeren om na te gaan of de aangegeven reistijden realistisch zijn en of de reis voldoet aan deze Verordening, en in het bijzonder, of de reistijden en rustperiodes binnen de grenzen vallen die omschreven staan in hoofdstuk V van bijlage I.”

Volgens artikel 15 moet de bevoegde autoriteit controles uitvoeren. Een van de meest geschikte momenten hiervoor is tijdens het laden van de dieren aan het begin van de reis. De autoriteiten moeten een deel van de ladingen controleren. Momenteel zouden ze de volgende veel voorkomende problemen kunnen waarnemen en aanpakken:

- Dieren die worden vervoerd in wagens waar de door de Verordening toegestane laadcapaciteit wordt overschreden
- Onvoldoende staruimte
- Het gebruik van vrachtwagens die niet voldoen aan de vereisten voor reizen van meer dan acht uur
- Ongeschikte waterapparaten, of waterapparaten die het niet doen
- Watertanks die niet zijn gevuld met water
- Onvoldoende ventilatie
- Transport van dieren in een slechte conditie.

HET TERUGSTUREN VAN HET INGEVULDE LOGBOEK

Alinea 8 van bijlage II bij de Verordening bepaalt dat transporteurs het ingevulde logboek binnen een maand na de reis terug moeten sturen naar de bevoegde autoriteit. Wij vrezen dat dit in bepaalde lidstaten zelden gebeurt. De bevoegde autoriteiten zouden moeten aandringen op het terugsturen van de logboeken en moeten deze vervolgens controleren om na te gaan of de Verordening tijdens de reis is nageleefd.

EFFECTIEVE SAMENWERKING TUSSEN LIDSTATEN

Artikel 26 bepaalt dat de bevoegde autoriteiten in het doorgangs- of doelland waargenomen overtredingen van de Verordening moeten rapporteren aan het land van vertrek zodat dit maatregelen kan nemen om herhaling te voorkomen. Vertrek- en doellanden moeten hier duidelijke afspraken met elkaar over maken.

TRANSPORT VAN DIEREN IN SLECHTE CONDITIE

In een aantal lidstaten worden er nog vaak dieren in slechte conditie getransporteerd, hoewel de EU-wetgeving dit duidelijk verbiedt. Animals' Angels heeft een langdurig onderzoek uitgevoerd naar het lot van melkkoeien die, aan het eind van hun werkzame leven, naar de slacht worden gestuurd. Ze vonden zieke en gewonde koeien, die geëuthanaseerd zouden moeten worden maar gewoon naar het slachthuis werden vervoerd om vervolgens in de menselijke voedselketen terecht komen. Deze reizen veroorzaken veel lijden - en zijn illegaal.

Een film van Compassion in World Farming en Animals' Angels met de naam *Forbidden Journeys* toont melkkoeien die niet op kunnen staan of lopen en met touwen of kettingen aan een poot of om hun nek uit de vrachtwagen naar het slachthuis worden gesleept. Soms worden er tractoren gebruikt om de arme dieren naar de vrachtwagen of over het slachthuisterrein te schuiven. Deze wrede behandeling veroorzaakt immens veel pijn en leed.

SATELLIETNAVIGATIE

De Commissie en ambtenaren van de lidstaten stellen veel vertrouwen in de vereiste dat alle vrachtwagens die dieren gedurende meer dan acht uur vervoeren vanaf 2009 een satellietnavigatiesysteem moeten hebben. Verordening 1/2005 bepaalt dat transporteurs de gegevens van het navigatiesysteem tenminste drie jaar moeten bewaren en ze op verzoek beschikbaar moeten stellen aan de bevoegde autoriteiten. De komst van verplichte satellietnavigatiesystemen is welkom. Er zit echter een fundamentele fout in de wetgeving. De bevoegde autoriteiten zullen de gegevens alleen te zien krijgen als ze erom vragen. Het is moeilijk te geloven dat de bevoegde autoriteiten van landen die totnogtoe niet echt van zins waren Verordening 1/2005 te handhaven, om deze gegevens zullen vragen.

Compassion in World Farming is van mening dat Verordening 1/2005 aangepast moet worden zodat fundamentele gegevens "in real time" worden overgedragen aan de bevoegde autoriteiten. In het bijzonder moet het satellietnavigatiesysteem zo geprogrammeerd worden dat deze een bericht aan de bevoegde autoriteiten stuurt als een voertuig met levende waar langer dan de toegestane reistijd heeft gereden zonder te stoppen bij een controlepost. Men zou dan actie kunnen ondernemen om te voorkomen dat er verder wordt gereden zonder dat de dieren eerst worden uitgeladen en 24 uur rust, voedsel en water krijgen.

Geraadpleegde literatuur

- Animals' Angels. 2005. *Investigation into animal transports from Spain to Italy*, summer 2005.
- Animals' Angels 2006a. *Transport of horses from France to Italy*, 26-28/07/06.
- Animals' Angels. 2006b. *Calves from Lithuania to Belgium*, June 2006.
- Animals' Angels. 2006c. *Trailing of an Irish calf lorry*, 12/06/2006.
- Animals' Angels. 2006d. *Transport of horses from Poland to Italy*, 28/07/06.
- Animals' Angels. 2007a. *Transport of piglets from Demark to Italy*, 26.04.2007.
- Animal' Angels. 2007b. *Observations on transports of "breeding" cattle to Russia*: 16.02-21.02 2007.
- Atkinson P. J. 1992. Investigation of the effects of transport and lairage on hydration state and resting behaviour of calves for export. *Veterinary Record* **130**: 413-416.
- Baldock N. M. and Sibly R. M. 1990. Effects of handling and transportation on the heart rate and behaviour of sheep. *Applied Animal Behaviour Science* **28**: 15-39.
- Bradshaw R. H., Parrott R. F., Goode J. A. *et al.* 1996. Behavioural and hormonal responses of pigs during transport: effect of mixing and duration of journey. *Animal science* **62** :547-554.
- Bremner K. J., Matthews L. R., Brears D. and Painting A. M. 1992. Behaviour and welfare of calves during transportation: unloading. *New Zealand Animal Production Science* **52**: 13-75.
- Brown S. N., Knowles T. G., Edwards J. E. and Warriss P. D. 1999a. Relationship between food deprivation before transport and aggression in pigs held in lairage before slaughter. *Veterinary Record* **145**: 630-634.
- Brown S. N., Knowles T. G., Edwards J. E. and Warriss P. D. 1999b. Behavioural and physiological responses of pigs to being transported for up to 24 hours followed by six hours recovery in lairage. *Veterinary Record* **143**: 421-426.
- Cockram M. S. 2007. Criteria and potential reasons for maximum journey times for farm animals destined for slaughter. *Applied Animal Behaviour Science* **106**: 234-243.
- Cockram M. S., Kent J. E., Waran N. K. *et al.* 1999. Effects of a 15h journey followed by either 12h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Animal Welfare* **8**: 135-148.
- Collins M. N., Friend T. H., Jousan F. D. and Chen S. C. 2000. Effects of density on displacement, falls, injuries and orientation during horse transportation. *Applied Animal Behaviour Science* **67**: 169-179.
- Commission Regulation (EC) No 639/2003 of 9 April 2003 laying down detailed rules pursuant to Council Regulation (EC) No 1254/1999 as regards requirements for the granting of export refunds related to the welfare of live bovine animals during transport. *Official Journal L* **93**, 10.4.2003. p10.
- Council Regulation (EC) No 1/2005 of 22 December 2004 on the protection of animals during transport and related operations and amending Directives 64/432/EEC and 93/119/EC and Regulation (EC) No 1255/97. *Official journal L* **3**, 05.01.91. pp1-42.
- Derksen F. J. 2003. *Pulmonary defense mechanisms and equine transport*. Second International Conference on the Transportation of Horses, Hartpury College, Gloucestershire, 12th-13th July 2003.
- Dier en Recht. 2007. *Animals suffer in European transports – Holland is setting the wrong example*.
- EFSA. 2004. Opinion of the Scientific Panel on Animal Health and Welfare on a request from the Commission related to the welfare of animals during transport (Question N° EFSA-Q-2003-094) adopted on 30 March 2004. *The EFSA Journal* **44**: 1-36.
- Elmer S. and Reinhold P. 2003. Consequences of changing ambient temperatures in calves - Part 1: Immediate reactions of the respiratory system, the circulation system, metabolism and thermal regulation. *Deutsche Tierärztliche Wochenschrift* **109**: 182.
- European Commission. 2007. *Commission refers Greece to Court over animal welfare infringements*. European Commission News Release. 21.03.2007.

- European Parliament. 2001. *European Parliament resolution of 13 November 2001 on the Commission report on the experience acquired by the Member States since the implementation of Council Directive 95/29/EC amending Directive 91/628/EEC concerning the protection of animals during transport* (COM (2000) 809-C5-0189/2001-2001/2085 (COS)) – A5 – 0347/2001.
- FAO. 1998. <http://www.fao.org/news/1998/980204-e.htm>
- Fazio E., Medica P., Alberghina D. *et al.*. 2005. Effect of long-distance road transport on thyroid and adrenal function and haematocrit values in Limousin cattle: influence of body weight decrease. *Veterinary Research Communications* **29**: 713-719.
- FVE. 2001. *Transport of live animals: FVE position paper*. Federation of Veterinarians in Europe, FVE/01/043, 18.05.01.
- Greger, M. 2007. The Human/Animal Interface: Emergence and Resurgence of Zoonotic Infectious Diseases. *Critical Reviews in Microbiology* **33**: 243–299.
- Hemsworth P. H., Barnett J. L., Beveridge L. and Matthews L. R. 1995. The welfare of extensively managed cattle: a review. *Applied Animal Behaviour Science* **42**: 161-182.
- Jackson R. E., Cockram M. S., Goddard P. J. *et al.* 1999. The effects of 24h water deprivation when associated with some aspects of transportation on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Animal Welfare* **8**: 229-241.
- Jarvis A. M., Selkirk L. and Cockram M. A. 1995. The influence of source, sex class and pre-slaughter handling on the bruising of cattle at two slaughterhouses. *Livestock Production Science* **43**: 215-224.
- Jones J. H. 2003. *Changes in heart rate variability during 24 hours of road transport in thoroughbred horses*. Second International Conference on the Transportation of Horses, Hartpury College, Gloucestershire, 12th-13th July 2003.
- Knowles T. G. 1995. A review of post transport mortality among younger calves. *Veterinary Record* **137**: 406-407.
- Knowles T. G. 1999. A review of road transport in cattle. *Veterinary Record* **144**: 197-201.
- Knowles T. G., Brown S. N., Warriss P. D. *et al.* 1995. Effects on sheep of transport by road for up to 24 hours. *Veterinary Record* **136**: 431–438.
- Knowles T. G., Warriss P. D., Brown S. N. *et al.* 1996. Effects of feeding, watering and resting intervals on lambs transported by road and ferry to France. *Veterinary Record* **139**: 335-339.
- Knowles T. G., Warriss P. D., Brown S. N. *et al.* 1997. Effect on calves less than one month old of feeding or not feeding them during road transport of up to 24 hours. *Veterinary Record* **140**: 116-124.
- Knowles T. G., Warriss P. D., Brown S. N. and Edwards J. E. (1999) Effects on cattle of transportation by road for up to 31 hours. *Veterinary Record* **145**: 575-582.
- Knowles T. G., Brown S. N., Edwards J. E., Phillips A. J. and Warriss, P. D. 1999. Effect on young calves of a one-hour feeding stop during a 19-hour journey. *Veterinary Record* **144**: 687-692.
- Malena M., Voslarova E., Kozak A. *et al.* 2007. Comparison of mortality rates in different categories of pigs and cattle during transport for slaughter. *Acta Veterinaria Brno* **76**: S109-S116.
- McNally P. W. and Warriss P. D. 1996. Recent bruising in cattle at abattoirs. *Veterinary Record* **138**: 126-128.
- Mormede P., Soisson J., Bluthé R. *et al.* 1982. Effect of transportation on blood serum composition, disease incidence and production traits in young calves. Influence of the journey duration. *Annals of Veterinary Research* **13**: 369-384.
- Parish, N. 2008. News release: *Animal transports should be 'on the hook', not 'on the hoof'* issued by Neil Parish MEP, 12 February 2008.
- Parrott R. F., Hall S. J. G. and Lloyd D. M. 1998. Heart rate and stress hormone responses of sheep to road transport following two different loading procedures. *Animal Welfare* **7**: 257-267.
- Parrott R. F., Lloyd D. M. and Brown D. 1999. Transport stress and exercise hyperthermia recorded in sheep by radiotelemetry. *Animal Welfare* **8**: 27-34.
- Randall J. M. and Bradshaw R. H. 1998. Vehicle motion And motion sickness in pigs. *Animal Science* **66**: 239-245
- SCAHAW. 2002. Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare adopted on 11 March 2002: *The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle)*. European Commission, 11.3.2002.
- Schrama J. W., Heetkamp M. J. W., Verstegen M. W. A. *et al.* 1996. Responses of young calves, on two levels of feeding, to transportation. *Animal Science* **63**: 79-89.
- Steinhardt M. and Thielscher H. H. 1999. Maturity of suckler calves and dairy calves at the second and third week of postnatal age and forms of reaction of the animals to transport by road. *Landbauforschung Volkenrode* **49**: 70-89.
- Stull C. L. 1999. Responses of horses to trailer design, duration and floor area during commercial transportation to slaughter. *Journal of Animal Science* **77**: 2925-2933.
- Tarrant P. V., Kenny F. J., Harrington D. and Murphy M. 1992. Long distance transportation of steers to slaughter: effect of stocking density on physiology, behavior and carcass quality. *Livestock Production Science* **30**: 223-238.
- Thielscher H. H. and Steinhardt M. 2004. Physiological reactions of suckler calves from a cow-calf operation exposed to transport and temporary separation from herd mates in winter stalling. *Berliner und Münchener Tierärztliche Wochenschrift* **117** (3-4): 88-96.
- Todd S. E., Mellor D. J., Stafford K. J. *et al.* 2000. Effects of food withdrawal and transport on 5 - 10-day old calves. *Research in Veterinary Science* **68**: 125-134.
- Trunkfield H. R. and Broom D. M. 1990. The welfare of calves during handling and transport. *Applied Animal Behaviour Science* **28**: 13 5-I 52.
- Van de Water G., Heylen T., Swinnen K. and Geers R. 2003. The impact of vertical vibrations on the welfare of calves. *Deutsche Tierärztliche Wochenschrift* **110**: 11-114.
- Warriss P. D. 1998. The welfare of slaughter pigs during transport. *Animal Welfare* **7**: 365-381.
- Warriss P. D. and Brown S. N. 1994. A survey of mortality in slaughter pigs during transport and lairage. *Veterinary Record* **134**: 513-515.
- Warriss P. D., Brown S. N., Knowles T. G. *et al.* 1995. Effects on cattle of transport by road for up to 15 hours. *Veterinary Record* **136**: 31 9-323.
- Weeks C. 2007. *UK calf transport and veal rearing*. A report for Compassion in World Farming.



Compassion in World Farming Nederland
Postbus 1305, 6501 BH Nijmegen
Telefoon: 024-3555552
E-mail: ciwf@ciwf.nl
Website: www.ciwf.nl