

# GEKLIMATISEERD VEEVERVOER

## ONDERZOEK NAAR DE VOOR-EN NADELEN

Maart 2017

In opdracht van Wakker Dier

**WAKKER  
DIER**



*Eyes on*  
**Animals**

Watching  
out for their  
welfare

## Samenvatting

In Nederland worden er steeds meer dieren vervoerd in geklimatiseerde veewagens. Deze veewagens zijn volledig gesloten. Er bestaan ruwweg twee types gesloten veewagens: dwarsgeventileerde en geconditioneerde. Geconditioneerde veewagens hebben in tegenstelling tot dwarsgeventileerde veewagens verwarming- en koelmogelijkheden. Ten behoeve van dit rapport zijn de voor- en nadelen van geklimatiseerde veewagens nader onderzocht. Dit naar aanleiding van verontruste berichten over geklimatiseerd diervervoer van vee-chauffeurs. Naast vee-chauffeurs is er gesproken met controlerende instanties, carrosseriebouwers, transportbedrijven, medewerkers van slachterijen, de Dierenbescherming en Wageningen Universiteit. Daarnaast is gebruik gemaakt van publicaties in vakbladen en zijn bevindingen van transportinspecties gebruikt.

Geklimatiseerde veewagens hebben de laatste jaren in Nederland een opmars gemaakt, mede doordat zij dieren tijdens vervoer beschermen tegen slechte weersomstandigheden, rijwind en prikkels van buitenaf. Vanwege dit voordeel wordt geklimatiseerde veewagens onder andere ook gestimuleerd door sectororganisaties en keurmerken. Er is echter nog nooit wetenschappelijk onderzoek gedaan naar geklimatiseerde veewagens. De theorie dat deze wagens beter zouden zijn voor de dieren kent dus geen wetenschappelijke onderbouwing. In andere landen zijn geklimatiseerde veewagens minder populair. In Slovenië en Italië zijn ze zelfs verboden.

Uit de interviews met chauffeurs komt naar voren dat de ervaringen met geklimatiseerde veewagens erg variëren. Er is een groep chauffeurs die zeer positief is over diervervoer in geklimatiseerde wagens. Voordelen die onder andere genoemd worden zijn: bescherming tegen slechte weersomstandigheden, meer rust bij de dieren tijdens transport, minder kans op ziekteverspreiding en de conditie van de dieren bij aankomst is beter.

De andere groep chauffeurs spreken echter over enorme dierenwelzijnsrisico's omdat de dieren onder andere volledig afhankelijk zijn van goed functionerende ventilatoren. De ventilatoren zouden soms onvoldoende capaciteit hebben, verkeerd gepositioneerd zijn en de Europese beladingsnorm is vaak te hoog om de wagen voldoende te kunnen ventileren. Bij onvoldoende ventilatie neemt de luchtvochtigheid, het ammoniakgehalte en de temperatuur razendsnel toe. Dieren zullen onrustig worden, elkaar verwonden en soms zelfs sterven. Dit probleem speelt vooral bij slachtdieren omdat zij groter zijn, meer warmte produceren en meer verse lucht nodig hebben. Maar ook bij nuchtere kalveren en biggen worden deze problemen genoemd, met name als deze op meerdere lagen worden vervoerd en de luchtvolume per compartiment afneemt.

Verder geven de chauffeurs aan dat gevolgen bij stroomuitval enorm zijn. Er komt dan immers geen lucht meer bij de dieren. Veewagens moeten weliswaar een noodaggregaat en alarmsysteem hebben: in de praktijk blijkt dat deze niet altijd aanwezig zijn of kunnen voorkomen dat er dierenwelzijnsproblemen ontstaan. Omdat geklimatiseerde veewagens geen toegangsdeuren hebben, kunnen dieren in nood bovendien niet snel geholpen worden. Ook zijn dieren in deze truck vaak niet (goed) zichtbaar en hoorbaar. Chauffeurs melden ons verschillende voorvallen waarbij er dieren in geklimatiseerde veetransporten stierven ten gevolge van stroomuitval of slechte ventilatie. Tot slot melden de chauffeurs dat niet het dierenwelzijn, maar het imago van de sector de reden is om dieren te vervoeren in geklimatiseerde veewagens. Bij geklimatiseerd vervoer zijn de dieren voor de buitenwereld immers niet meer te zien.

Chauffeurs verschillen dus onderling van mening. Mogelijk komt dit doordat er erg veel variatie is in kwaliteit van geklimatiseerde veewagens. Anderzijds is het ook mogelijk dat eventuele dierenwelzijnsnadelen niet altijd worden gedeeld uit angst voor imago-schade.

Waar beide groepen chauffeurs het wel over eens zijn is dat het vervoer in geklimatiseerde veewagens hoge eisen stelt aan de kennis en ervaring van de chauffeurs. Geklimatiseerde veewagens (net name de geconditioneerde veewagens) bevatten namelijk meer (geavanceerde) apparatuur dan reguliere veewagens. Maar ook omdat de dieren minder zichtbaar zijn voor de chauffeur is oplettendheid extra belangrijk.

De geklimatiseerde veewagens hebben dus weliswaar een goed imago; in de praktijk spelen er mogelijk verschillende dierenwelzijnsrisico's. Aan de hand van de interviews met vee-chauffeurs concluderen wij dat onderzoek naar de diervriendelijkheid van geklimatiseerde veewagens zeer wenselijk is, zeker gezien er dagelijks duizenden dieren mee vervoerd worden en dit aantal stijgt. Binnen dit onderzoek zal er speciale aandacht moeten zijn voor de luchtkwaliteit in de truck, de aanwezigheid van toegangsdeuren en de betrouwbaarheid van back-up en alarmsystemen bij stroomuitval. Een speciale training voor chauffeurs van een geklimatiseerde veewagen is wenselijk omdat de apparatuur in dergelijke wagens extra kennis en ervaring vragen. Ook dient de RDW bij het verlenen van vergunningen aan geklimatiseerde veewagens extra kritisch te zijn over de capaciteit en positie van de ventilatoren, het gebruik van de veewagen (diersoorten, aantal laadvloeren en beladingsdichtheid), de aanwezigheid van toegangsdeuren en inspectieluiken, én de deugdelijkheid van de back-up en alarmsystemen. Tot slot dient er serieus overwogen te worden om extra wettelijke eisen te stellen aan geklimatiseerde veewagens.

## Inhoudsopgave

Samenvatting .....	1
Inleiding.....	5
Onderzoeksopzet .....	5
Types geklimatiseerde veewagens .....	6
Voor- en nadelen .....	7
Voordelen.....	7
<i>Bescherming tegen slechte weersomstandigheden</i> .....	7
Bescherming tegen prikkels van buitenaf.....	7
<i>Verwarming en koeling</i> .....	7
<i>Minder ziekteverspreiding</i> .....	8
<i>Overige voordelen</i> .....	8
Nadelen .....	9
<i>Onvoldoende ventilatie-capaciteit</i> .....	9
<i>EU beladingsgraad te hoog</i> .....	10
Stroomuitval of defecten .....	10
<i>Geen toegangsdeuren</i> .....	11
<i>Controle bemoeilijkt</i> .....	14
<i>Onvoldoende licht</i> .....	15
<i>Brandveiligheid</i> .....	15
<i>Dieren blokkeren ventilatoren</i> .....	15
<i>Lawaai</i> .....	16
<i>Tocht en luchtstromen</i> .....	16
Drijfveren geklimatiseerd veevervoer .....	16
Imago veesector.....	16
Stimulans door sector en keurmerken .....	18
VanDrie Group .....	18
Beter Leven keurmerk.....	18
Keten Duurzaam Varkensvlees .....	18
Geen wetenschappelijke basis.....	19
Geklimatiseerde veewagens in andere landen.....	19
Geklimatiseerde veewagens in strijd met de wet.....	20
Geen toegangsdeuren.....	20
Onvoldoende ventilatie .....	20
Geen zorg voor dieren in nood .....	21
Onvoldoende verlichting.....	21
Aanbevelingen .....	22

Onderzoek naar geklimatiseerde veewagens .....	22
Strengere keuring door RDW en NVWA .....	22
Cursus chauffeurs geklimatiseerde veewagens .....	23
Strengere wet- en regelgeving .....	23
Conclusie .....	23



## Inleiding

In Nederland worden er jaarlijks zo'n 10 miljoen varkens, 350.000 runderen (inclusief kalveren) en 30 miljoen legkippen levend geëxporteerd.<sup>1,2,3 4</sup> Ook importeert Nederland jaarlijks ruim 800.000 nuchtere kalveren voor de vleesproductie.<sup>5</sup> Daarnaast is er veel binnenlands transport. Zo zijn er 2014 maar liefst 15 miljoen varkens, 2 miljoen runderen, 550 miljoen vleeskuikens en 16 miljoen legkippen naar Nederlandse slachterijen gebracht. Het merendeel van deze dieren kwam van Nederlandse bedrijven. Ook is er veel transport tussen Nederlandse bedrijven, zoals biggen die van een vermeerderingsbedrijf naar een mesterij worden gebracht, of kalveren die via verzamelplaatsen naar kalverenmesterijen gaan.

Tot circa 2010 werden de meeste dieren vervoerd in open wagens. De laatste jaren rijden er echter steeds meer veewagens op de weg die gesloten zijn en volledig mechanisch geventileerd worden.<sup>6</sup> Deze gesloten veewagens worden geklimatiseerde veewagens genoemd. Het gebruik van geklimatiseerde veewagens wordt gestimuleerd door de sector zoals VanDrie Group (de grootste kalfsvleesintegratie ter wereld) en keurmerken, waaronder Keten Duurzaam Varkens en het Beter Leven Keurmerk. Naar schatting is momenteel circa 20-30% van de veewagens in Nederland geklimatiseerd.

De geklimatiseerde veewagens hebben al enkele jaren de aandacht van Eyes on Animals. Met name omdat er geen zicht is op het welzijn van de dieren in de veewagen en inspectieluiken en/of toegangsdeuren regelmatig ontbreken.<sup>7</sup> Toen Wakker Dier ons benaderde om een onderzoeksrapport te schrijven over de voor- en nadelen van geklimatiseerde veewagens besloten wij dan ook om hierop in te gaan.



Conventionele 'open' veewagen



Geklimatiseerde veewagen

## Onderzoekopzet

De aanleiding van dit rapport zijn meldingen van chauffeurs over dierenwelzijnsproblemen tijdens het vervoer van dieren in geklimatiseerde veewagens. Met deze chauffeurs is regelmatig contact geweest. Ook is er gesproken met andere chauffeurs, transportbedrijven en slachterijmedewerkers over hun ervaringen met geklimatiseerde veewagens. Daarnaast is gebruik gemaakt van vakliteratuur en kennis die Eyes on Animals in de afgelopen jaren heeft opgedaan tijdens transportinspecties. Eyes on Animals inspecteert regelmatig veetransporten. Heel soms is dit een geklimatiseerd transport. Tijdens transportcontroles wordt het welzijn van de dieren gecontroleerd, wordt gekeken in hoeverre het transport voldoet aan de

<sup>1</sup> <https://www.rabobankcijfersentrends.nl/index.cfm?action=branche&branche=Varkenshouderij>

<sup>2</sup> <http://www.boerderij.nl/Varkenshouderij/Nieuws/2015/1/Daling-Nederlandse-biggenexport-in-2014-1691448W/>

<sup>3</sup> <http://bnve.nl/nederlands-vee-export/statistieken/>

<sup>4</sup> CBS Statline geraadpleegd januari 2016

<sup>5</sup> <http://www.boerderij.nl/Rundveehouderij/Achtergrond/2015/12/Import-nukas-daalt-en-meeste-komen-uit-buurlanden-2731974W/>

<sup>6</sup> <http://www.boerderij.nl/Varkenshouderij/Nieuws/2013/3/Nieuwe-standaard-in-varkenstransport-1203648W/>

<sup>7</sup> [http://www.eyesonanimals.com/wp-content/uploads/2011/12/Downloads\\_Eyes\\_on\\_Animals\\_report\\_Importance\\_of\\_Access.pdf](http://www.eyesonanimals.com/wp-content/uploads/2011/12/Downloads_Eyes_on_Animals_report_Importance_of_Access.pdf)

wettelijke eisen (Europese Transportverordening (EG) Nr.1/2005) , spreken we met de chauffeurs, doen we aanbevelingen en rapporteren we indien nodig aan controlerende instanties zoals de NVWA.

Per e-mail is er contact geweest met de drie belangrijke carrosseriebouwers van geklimatiseerde veewagens. Van één carrosseriebouwer hebben wij informatie gekregen.

Met de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit (NVWA) is er contact geweest over de controle van geklimatiseerde veewagens, het gebrek aan toegangsdeuren en eventuele dierenwelzijnsrisico's. Ook is er bij buitenlandse controlerende instanties geïnformeerd over de controle en toepassing van geklimatiseerde veewagens. Daarnaast is geïnformeerd bij controlerende instanties in andere EU landen. Bij Wageningen Universiteit Research (WUR) hebben wij navraag gedaan of er onderzoek is gedaan naar geklimatiseerde veewagens. Ook is er met de Dierenbescherming gesproken over de voor- en nadelen van geklimatiseerde veewagens.

In dit onderzoeksrapport zullen we allereerst een korte uitleg geven over de verschillende [types geklimatiseerde veewagens](#). Vervolgens worden de [voor-](#) en [nadelen](#) beschreven. Hierna volgt een hoofdstuk over de wetenschappelijke basis van geklimatiseerde veewagens. Vervolgens bekijken we in hoeverre geklimatiseerde veewagens [voldoen aan de wet](#). [Tot slot volgt de conclusie](#).

## Types geklimatiseerde veewagens

Er zijn ruwweg twee types geklimatiseerde veewagens op de markt: dwarsgeventileerde wagens en geconditioneerde wagens. Hierbij moet worden opgemerkt dat de termen “geklimatiseerd”, “dwarsgeventileerd” en “geconditioneerd” in de literatuur regelmatig door elkaar worden gehaald. In dit rapport wordt met geklimatiseerde veewagens bedoelt: alle veewagens die volledig gesloten zijn en mechanisch geventileerd worden.

De meerprijs van geconditioneerde veewagens ten opzichte van conventionele veewagens kan oplopen tot zo'n 70%.<sup>8</sup> Geconditioneerde veewagens wegen ook zo'n vier ton zwaarder, met name door de verwarming- en koelinstallatie. Dwarsgeventileerde veewagens zijn minder geavanceerd dan geconditioneerde veewagens en kosten zo'n 20% meer dan een conventionele wagen. Deze veewagens worden veelal ingezet voor jonge dieren (biggen en kalveren) en slachtdieren.

### Dwarsgeventileerde veewagens

De meeste geklimatiseerde veewagens zijn dwarsgeventileerd. Dwarsgeventileerde veewagens zijn volledig gesloten en hebben ventilatoren aan de zijkanten van de truck. Aan de ene kant wordt de lucht naar binnen gezogen en aan de andere kant naar buiten geblazen.

### Geconditioneerde veewagens

Bij geconditioneerde veewagens wordt de lucht vaak van voor naar achter verplaatst. Daarnaast hebben geconditioneerde airconditioning en/of verwarming. Ook hebben geconditioneerde trucks soms ontsmettingsinstallaties en zuiveren ze de binnenkomende lucht. Geconditioneerde veewagens worden vaak gebruikt voor jonge of kostbare dieren, zoals fokdieren (zeugen, beren, vleeskuiken- en leggen ouderdieren) en kuikens.

---

<sup>8</sup> <http://www.boerderij.nl/Varkenshouderij/Foto-Video/2013/3/Varken-beter-af-in-gesloten-wagen-1208176W/>



Dwarsgeventileerd veetransport



Geconditioneerd veetransport

## Voor- en nadelen

De meningen over geklimatiseerde veewagens variëren enorm. Sommige chauffeurs zweren bij een geklimatiseerd veetransport, terwijl andere chauffeurs spreken over grote dierenwelzijnsrisico's. Deze laatste groep chauffeurs geeft aan dat dierenwelzijnsproblemen ook niet snel aan het licht zullen komen omdat de sector liever zwijgt uit angst voor negatieve aandacht.

Waar chauffeurs het wel unaniem over eens zijn is dat het vervoer in geklimatiseerde veewagens extra hoge eisen stelt aan de kennis en ervaring van de chauffeurs. Geklimatiseerde veewagens bevatten namelijk veel meer apparatuur dan reguliere veewagens. Eén van de transportbedrijven waarmee gesproken is, heeft laten weten dat chauffeurs die in een geklimatiseerde wagen rijden een extra training krijgen.

Hieronder worden de genoemde voor- en nadelen van geklimatiseerde veetransporten apart besproken.

## Voordelen

### *Bescherming tegen slechte weersomstandigheden*

Geklimatiseerde veewagens zijn volledig gesloten. Hierdoor kunnen dieren tijdens het vervoer beschermd worden tegen rijwind, kou, zon en plotselinge temperatuurverschillen.<sup>9</sup> Dit kan met name voor jonge en kwetsbare dieren wenselijk zijn. Sommige chauffeurs geven aan dat dieren die vervoerd worden in geklimatiseerde veewagens bij aankomst daarom ook gezonder zijn.

### *Bescherming tegen prikkels van buitenaf*

Dieren in geklimatiseerde veewagens kunnen tijdens transport niet naar buiten kijken. Dit zou ervoor zorgen dat ze minder prikkels opdoen, waardoor ze tijdens transport rustiger zijn.

### *Verwarming en koeling*

Geconditioneerde veewagens beschikken over verwarmings- en koelinstallaties. Dit is een voordeel ten opzichte van de dwarsgeventileerde en conventionele veewagens waar de temperatuur alleen beïnvloed kan worden door de wagen meer of minder te ventileren. In de zomer van 2015 heeft Eyes on Animals een geconditioneerde veewagen met kalveren geïnspecteerd. De veewagen had airconditioning en daardoor was het in de veewagen een stuk koeler dan buiten.

<sup>9</sup> <http://www.boerderij.nl/Varkenshouderij/Foto-Video/2013/9/Luxe-lokaal-biggenvervoer-1361515W/>





Geconditioneerd kalverentransport met airco

### ***Minder ziekteverspreiding***

Bij geklimatiseerde veewagens, met name bij de geconditioneerde varianten, lijkt het risico op ziekteverspreiding kleiner te zijn. De lucht die de veewagen in gaat, wordt namelijk gefilterd waardoor ziektekiemen worden geweerd. Ook is er geen mestverlies uit de veewagens.

### ***Overige voordelen***

Andere voordelen van geconditioneerd transport die door de sector genoemd worden zijn: minder gewichtsverlies van de dieren, minder antibioticagebruik en minder arbeid omdat de chauffeur de cabine niet uit hoeft om de ventilatieschuiven omhoog of omlaag te doen.<sup>10, 11,12,13,14</sup>

---

<sup>10</sup> <http://www.vaex.nl/media/4566/artikel%205.pdf>

<sup>11</sup> <http://wsleegers.nl/geconditioneerd-veevervoer/>

<sup>12</sup> <http://www.paligroup.nl/transport>

<sup>13</sup> <http://sct.be/sucatrans/geklimatiseerd-transport>

<sup>14</sup> <http://www.boerderij.nl/Varkenshouderij/Foto-Video/2013/9/Luxe-lokaal-biggenvervoer-1361515W/>

## Nadelen

De dierenwelzijnsproblemen lijken vooral plaats te vinden bij het vervoer van slachtdieren en – weliswaar in iets minder mate - bij biggen en kalveren onderweg naar de mesterij. Bij fokdieren, zoals varkens die biggen produceren en drachtige koeien, worden er weinig tot geen problemen gemeld. De dierenwelzijnsvoordelen hebben vooral betrekking op geconditioneerde veewagens met verwarming- en koelingssystemen.

### *Onvoldoende ventilatie-capaciteit*

Chauffeurs rapporteren ons dat ventilatoren regelmatig te weinig capaciteit hebben om de truck voldoende te ventileren en te koelen. Problemen vinden vooral plaats tijdens het laden (de dieren produceren dan extra warmte), wanneer de beladingsgraad maximaal is en in de zomer. Onvoldoende ventilatie heeft grote gevolgen voor dierenwelzijn zoals stress, onrust, verwondingen en soms zelfs sterfte. Dit probleem speelt het meest bij slachtdieren omdat zij groter zijn, meer warmte produceren en meer verse lucht nodig hebben. Maar ook bij nuchtere kalveren wordt gerapporteerd dat de ventilatie tekort schiet waardoor de luchtvochtigheid toeneemt, kalveren onrustig worden, nat op de eindbestemming aankomen (door de hoge luchtvochtigheid) en luchtwegproblemen toenemen. Bij fokdieren worden deze problemen niet ondervonden omdat de belading vaak veel lager is.

Onvoldoende ventilatie zorgt ervoor dat het ammoniakgehalte, de luchtvochtigheid en de temperatuur in razend tempo oplopen. Ook daalt het zuurstofgehalte. De dieren die als eerste geladen worden ondervinden vaak de meeste problemen omdat zij het langst in de truck zitten.

#### ***Biggen gestikt door slechte ventilatie***

*In de zomer van 2015 zijn er als gevolg van een slecht geventileerde gesloten truck ruim 200 biggen gestikt onderweg van een vermeerderingsbedrijf naar een varkensmesterij in Brabant. Dit nieuws heeft de media nooit bereikt. Chauffeurs zijn verplicht om dode dieren op hun reisjournaals te vermelden, maar dit gebeurt niet altijd. Dit was ook het geval in de zomer van 2010 toen er bij een Nederlands veetransport naar Spanje 300 biggen zijn gestikt in een zelfgebouwde gesloten veewagen. Op de transportjournaals stond niets vermeld. Maar doordat de Spaanse autoriteiten (controle op de boerderij) een melding deden bij de NVWA kwam deze misstand uiteindelijk toch naar buiten.*

Geconditioneerde trucks kunnen in tegenstelling tot dwarsgeventileerde trucks gekoeld worden. Dit is een voordeel voor dierenwelzijn omdat de temperatuur dan onder controle gehouden kan worden. Maar problemen met een te hoge luchtvochtigheid, ammoniakgehalte of tekort aan zuurstof worden hiermee niet voorkomen.

In april 2016 heeft Eyes on Animals een dwarsgeventileerd varkenstransport gecontroleerd. Om de dieren te kunnen observeren, heeft de chauffeur de inspectieluiken voor ons opengemaakt. De varkens lagen er rustig bij. Maar de lucht voelde wel wat vochtig aan. Bij het betreffende rapport zorgde dit niet voor zichtbare problemen, maar we kunnen ons wel voorstellen dat een te hoge luchtvochtigheid dierenwelzijnsproblemen kan veroorzaken. Dat de varkens allemaal lagen heeft er mogelijk ook mee te maken dat ze graag onder de luchtstroom van de ventilatoren blijven.



Binnenkant dwarsgeventileerd varkenstransport

### *Dubbeldoeltrucks extra risico dierenwelzijn*

Dieren worden vaak op meerdere levels vervoerd. Chauffeurs rapporteren ons dat trucks waarin zowel twee lagen kalveren, drie lagen slachtvarkens of vier of vijf lagen biggen geladen kunnen worden altijd problemen veroorzaken m.b.t. de ventilatie. De ventilatoren kunnen niet dusdanig geplaatst worden dat zij voor zoveel verschillende laadvloeren en diercategorieën geschikt zijn. Ook is de luchtvolume bij teveel lagen onvoldoende om de lucht goed te kunnen verplaatsen.

### *EU beladingsgraad te hoog*

Chauffeurs rapporteren dat het essentieel is dat geklimatiseerde veewagens lager beladen worden dan wettelijk is toegestaan. De ventilatoren hebben anders niet genoeg capaciteit om de ruimte goed te ventileren. Om economische redenen worden geklimatiseerde veewagens (net als conventionele veewagens) echter maximaal beladen. Bij zoveel dieren in de wagen hebben de ventilatoren soms onvoldoende capaciteit om voldoende te kunnen ventileren. Bij een maximale belading loopt de luchtvochtigheid en ammoniakconcentratie daarom snel omhoog. Bij een hoge belading is er daarnaast meer kans dat de dieren voor de ventilatoren gaan staan, waardoor deze minder ventileren. Dit is met name het geval bij dwarsgeventileerde trucks waar de ventilatoren vaak aan de zijkanten van de truck zitten. Carrosseriebouwers melden vaak dat geconditioneerde trucks zijn voorzien van een temperatuur gestuurd systeem en het klimaat daardoor altijd goed is. Chauffeurs geven echter aan dat er in de praktijk desalniettemin vaak problemen voorkomen.

### *Stroomuitval of defecten*

Bij het vervoer in geklimatiseerde trucks is het welzijn van de dieren afhankelijk van goed werkende ventilatie en bij extreme hitte of kou: verwarmings- en koelsystemen. Wanneer deze defect zijn, onjuist gebruikt worden of als de stroom uitvalt, kunnen er grote problemen ontstaan. Het is wettelijk bepaald dat een truck een noodaggregaat moet hebben zodat ventilatoren onafhankelijk van de motor vier uur kunnen werken. Ook moet er een alarmsysteem zijn dat afgaat als de temperatuur in de truck te hoog of te laag wordt. Carrosseriebouwers geven ook aan dat deze back up-, temperatuurmeter en alarmsystemen aanwezig zijn. Desalniettemin laten chauffeurs weten dat deze systemen niet weten te voorkomen dat de ventilatie tekort schiet en/of problemen ontstaan. Ze worden dus niet (goed) gebruikt of functioneren onvoldoende. Aanvullend hebben sommige wagens apparatuur om de ammoniakconcentratie te meten.<sup>15</sup>

<sup>15</sup> <https://www.wageningenur.nl/web/file?uuid=acaffa51-7287-4103-b548-086054c88680&owner=559f51d0-f5eb-47a6-8600-8d2727d97843>

## **Geen toegangsdeuren**

Geconditioneerde veewagens zijn regelmatig volledig gesloten. Er zijn dus geen inspectieluiken of zijdeuren terwijl toegang tot de dieren wettelijk is verplicht. Bij dwarsgeventileerde trucks zijn er regelmatig wél inspectieluiken, maar vaak geen zijdeuren. Overigens ontbreken zijdeuren bij traditionele veewagens soms ook. Transportbedrijven die volledig gesloten veewagens gebruiken, geven soms aan dat deuren een extra risico zijn voor de verspreiding van ziektekiemen en de constructie van de truck verzwakken.

Carrosseriebouwer Cuppers adviseert haar klanten, op aanraden van Eyes on Animals, om altijd deuren in veewagens te bouwen.

### **Geklimatiseerde truck gekanteld op snelweg; 150 biggen omgekomen**



*Afgelopen januari is er in Duitsland een Deense geklimatiseerde veewagen gekanteld met 400 gespeende biggen erin. De ventilatie ging stuk en de brandweer moest gaten in de truck boren om te voorkomen dat de biggen stikten als gevolg van zuurstoftekort. Hier hebben de back-up systemen dus niet gewerkt. Maar liefst 150 varkens hebben het ongeluk niet overleefd.*

### **Stroomuitval veroorzaakt veel leed bij slachtvarkens**

*Een chauffeur meldt ons dat er bij slachterij VION vrij regelmatig voorvallen plaats vinden met veewagens, zoals de elektriciteit die uitvalt waardoor ventilatoren niet meer werken en de laadklep niet meer naar beneden kan. Dergelijke problemen zorgen bij gesloten veewagens (waarin dieren volledig afhankelijk zijn van apparatuur) voor sterfte.*

Toegangsdeuren zijn essentieel voor goed dierenwelzijn. Toegangsdeuren worden in de volgende gevallen gebruikt:

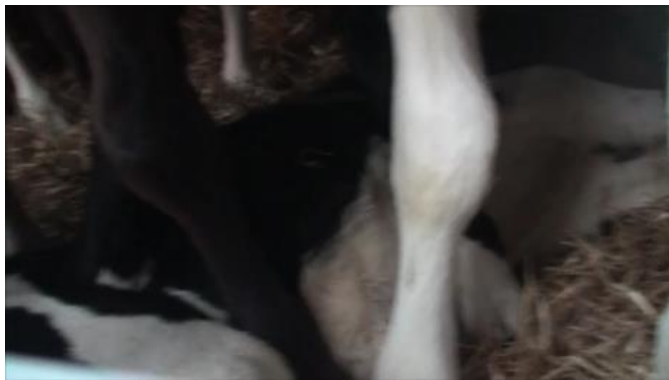
### **Verzorgen dieren in nood**

Om dieren in nood te kunnen helpen zijn toegangsdeuren onmisbaar. Bijvoorbeeld wanneer een zwak kalf wordt vertrapt door de andere kalveren, wanneer er ingegrepen moet worden bij ernstige rangordegevechten tussen varkens, of wanneer een dier zich verwond, klem komt te zitten of ernstig ziek wordt. Bij de Deense veewagen die in januari op de Duitse snelweg kantelde, konden de politieagenten door gebrek aan toegangsdeuren en inspectieluiken niets doen voor de varkens.





Zonder toegangsdeuren had dit kalf met ernstige ademhalingsproblemen niet behandeld kunnen worden door de dierenarts



Zonder toegangsdeuren had deze chauffeur dit kalfje dat door de andere vertrappt werd niet kunnen helpen



Dankzij toegangsdeuren kon deze ernstige zieke zeug niet uit haar lijden verlost worden.

### ***Water en voer verstrekken aan runderen***

Runderen krijgen tijdens transport te drinken uit waterbakken. Om ervoor te zorgen dat ieder rund voldoende water krijgt, is het – bij vervoer over lange afstanden – echter noodzakelijk om runderen ook handmatig water te geven. Bij lange afstandstransporten is het ook verplicht om runderen te voeren. Om runderen water en voer te kunnen geven, zijn toegangsdeuren onmisbaar.

Toegangsdeuren zijn ook noodzakelijk om de waterbakken te kunnen schoonmaken. Bij controle van lange afstandstransporten ziet Eyes on Animals regelmatig waterbakken die vol zitten met stro en ontlasting.



Deze moeten tijdens transport schoongemaakt kunnen worden, zodat de runderen schoon water kunnen drinken. Als er geen toegangsdeuren zijn is het schoonmaken van de waterbakken vaak niet mogelijk en lopen de runderen het risico om uit te drogen.



Foto links: waterbak vol met ontlasting, foto rechts: waterbak vol met stro.



Via toegangsdeuren krijgen runderen tijdens lange afstandstransporten water en worden ze gevoerd.

### ***Toegang via achterklep gevaarlijk***

Sommige transporteurs claimen dat er wel toegang is tot de dieren, namelijk via de laadklep. Een dier benaderen via de laadklep is echter zeer gevaarlijk. Bij sommige laadkleppen zullen de dieren naar beneden kunnen vallen als deze open staan. Maar het is vooral praktisch onmogelijk om aan de voorzijde van de truck te komen via de laadklep. In veewagens zitten namelijk tussenschotten. Deze schotten moeten dan worden opengemaakt waarna de chauffeur zich erlangs kan manoeuvreren, of de chauffeur moet erover heen klimmen. Dit is in een vol beladen truck heel moeilijk.

Bovendien veroorzaakt het onnodig stress bij de dieren en mogelijk zelfs verwondingen. De dieren zullen uit angst voor de chauffeur allemaal één kant op bewegen en elkaar vertrappen. Als ieder compartiment echter een toegangsdeur heeft, hoef je alleen maar de dieren in dat betreffende compartiment stress te

bezorgen. Daarnaast is het gevaarlijk voor de chauffeur als hij via de laadklep door tientallen of honderden varkens of runderen moeten kruipen. Hij zal het risico lopen te worden vertrapt of te worden aangevallen. Met andere woorden: hier zal geen chauffeur of dierenarts aan beginnen. Ook is toegang via de achterklep onmogelijk als een veetransporteur op een boot staat. Veewagens staan rij aan rij achter elkaar. De laadklep kan niet naar beneden.



Diervervoer over zee: geen ruimte om de laadklep naar beneden te doen

### ***Controle bemoeilijkt***

Doordat een belangrijk deel van de geklimatiseerde veewagens geen toegangsdeuren of inspectieluiken heeft, wordt controle door overheidsinstanties, zoals de NVWA, de snelwegpolitie en inspectieorganisaties zoals Eyes on Animals enorm belemmerd. Dit probleem speelt nog meer bij geconditioneerde trucks, omdat deze regelmatig geen inspectieluiken of toegangsdeuren hebben. Als er geen, onvoldoende of te kleine inspectieluiken of toegangsdeuren zijn, kan er geen (goede) welzijnscontrole worden uitgevoerd. Tijdens welzijnscontroles wordt bijvoorbeeld gecontroleerd of watersystemen werken, waterbakken schoon zijn, de temperatuur en beladingsgraad aan de wettelijke eisen voldoen en de dieren geschikt zijn voor transport. Bij veewagens zonder toegangsdeuren is dit niet mogelijk. Hierdoor kan de overheid de taken waarmee zij belast is, niet uitvoeren. Ook zijn geklimatiseerde veewagens niet altijd goed herkenbaar, waardoor ze mogelijk minder gecontroleerd worden. Transporteur Onderwater maakte hier meerdere malen bewust misbruik van. Hij vertelde de autoriteiten van de haven in de UK dat hij goederen vervoerde zodat hij de normale boot kon nemen naar Nederland. In werkelijkheid vervoerde hij schapen. <sup>16</sup>

<sup>16</sup> [http://www.fao.org/fileadmin/user\\_upload/animalwelfare/UK\\_sheep\\_to\\_NL\\_EonA\\_PMAF.pdf](http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/animalwelfare/UK_sheep_to_NL_EonA_PMAF.pdf)





Geklimatiseerde veewagens zonder toegangsdeuren en inspectieluiken. Soms zijn de ventilatoren tevens inspectieluiken.

Transportbedrijven geven soms aan dat ze gebruik maken van camera's om de dieren in de gaten houden. Eyes on Animals haar ervaring is dat je voor goede controle dieren moet kunnen horen, zien en bewegen, vooral van dichtbij. Camera's werken mogelijk wel voor fokdieren, waarbij de belading vaak vele malen lager is en er voldoende stahoogte is voor een goed overzicht. Maar hoe hoger de belading en hoe lager de stahoogte, hoe moeilijker het is om het individu te zien. Met de huidige camera's krijg je slechts een globale indruk maar kun je bijvoorbeeld niet goed genoeg zien of er dier vertrappt is, onder de andere dieren ligt of gewond is.

### ***Onvoldoende licht***

Chauffeurs geven aan dat sommige geklimatiseerde trucks onvoldoende verlicht zijn. Als bijvoorbeeld een kalf tegen de lamp gaat staan, kan het zomaar pikdonker zijn in een truck. Hierdoor kan onrust ontstaan. Voldoende licht is ook essentieel voor goede controle. Anderzijds kan het vervoer in het schemer soms positief werken, omdat de dieren dan gaan slapen. Maar om een goede controle mogelijk te maken, blijft goede verlichting belangrijk.

### ***Brandveiligheid***

Chauffeurs melden dat er bij geklimatiseerde veewagens een groter risico is op brand. Deze wagens (met name de geconditioneerde varianten) hebben namelijk ongeveer drie keer meer bedrading en elektrische apparatuur aan boord dan conventionele wagens. Zo hebben ze bijvoorbeeld apparatuur om de lucht te koelen en te verwarmen (kachel) en wordt de lucht volledig mechanisch geventileerd.

### ***Dieren blokkeren ventilatoren***

Dwarsgeventileerde veewagens worden mechanisch geventileerd. Hiertoe zijn er aan de zijkanten van de truck ventilatoren bevestigd. Deze ventilatoren zuigen aan de ene kant de lucht naar binnen en blazen deze aan de andere kant naar buiten. Een veelvoorkomend probleem is dat de dieren voor deze ventilatoren gaan liggen of staan, waardoor de ventilatoren onvoldoende functioneren en er niet genoeg geventileerd wordt. Hierdoor neemt de luchtvochtigheid, het ammoniakgehalte en de temperatuur in razend tempo toe en daalt het zuurstofgehalte. Onvoldoende ventilatie veroorzaakt stress, verwondingen en soms zelfs sterfte bij de dieren.



De ventilatoren in een dwarsgeventileerde veewagen. In sommige trucks zitten de ventilatoren te laag.

### ***Groter risico bij vier laadvloeren***

Dat dieren voor de ventilatoren gaan liggen, speelt vooral bij biggentransport op vier lagen en in mindere mate bij drie lagen. Bij vier lagen zitten de ventilatoren lager bij de laadvloer. Hierdoor gaan de biggen er makkelijker voorliggen. De meeste biggen worden vervoerd op vier lagen. Ook vormt een hoge belading een belangrijk risico omdat de dieren dan dicht tegen de zijwanden van de veewagen staan of liggen, waardoor ze ventilatoren kunnen blokkeren.

### ***Lawaai***

Sommige chauffeurs rapporteren dat de ventilatoren in dwarsgeventileerde trucks soms veel lawaai maken. Door deze herrie worden de dieren onrustig en raken ze in paniek. Vooral bij biggen en jonge mestkalveren kan dit leiden tot verwondingen, zoals krassen (bij biggen) en blauwe plekken (bij kalveren).

Dat de ventilatoren veel lawaai maakten werd ook opgemerkt tijdens een bezoek van Eyes on Animals aan de overdekte vakbeurs voor de intensieve veehouderij in Utrecht. Tijdens deze vakbeurs toonden Keten Duurzaam Vlees een dwarsgeventileerde veewagen voor varkens. Bezoekers konden in een deel van een geklimatiseerde veewagen staan, gemaakt door carrosseriebouwer Berdex. De ventilatoren stonden aan en maakten veel lawaai. Ook werd door Eyes on Animals tijdens inspecties van geklimatiseerde veewagens opgemerkt dat de ventilatoren behoorlijk veel lawaai kunnen maken.

### ***Tocht en luchtstromen***

Chauffeurs rapporteren dat de ventilatoren bij dwarsgeventileerde veewagens voor kalveren soms verkeerd gepositioneerd zijn, waardoor de luchtstroom op de buik van de jonge dieren terecht komt. Kalveren zijn zeer gevoelig voor tocht en/of vreemde luchtstromen. Het verkeerd positioneren leidt dan ook tot veel onrust, stress en soms ook blauwe plekken.

## **Drijfveren geklimatiseerd veevervoer**

### ***Imago veesector***

In eerste instantie zijn geklimatiseerde veewagens ontwikkeld om jonge en kostbare dieren tijdens vervoer te beschermen tegen rijwind, kou, hitte en plotselinge temperatuurverschillen.<sup>17</sup> Chauffeurs melden ons dat geklimatiseerde veewagens (met name dwarsgeventileerde wagens) echter steeds vaker worden

<sup>17</sup> <http://www.boerderij.nl/Varkenshouderij/Foto-Video/2013/9/Luxe-lokaal-biggenvervoer-1361515W/>

ingezet voor slachtvarkens- en kalveren. Niet omdat dit beter zou zijn voor de dieren, maar omdat dit beter is voor het imago van de sector. Met andere woorden: als de dieren niet meer zichtbaar zijn, zal het negatieve nieuws over veetransport afnemen. Verschillende artikelen in agrarische vakbladen<sup>18,19,20</sup>, en interviews<sup>21</sup> met transportbedrijven bevestigen dat het verbeteren van het negatieve imago van de transportsector één van de redenen is dat geklimatiseerde veewagens veel worden gebruikt.

**Harry Janssen, eigenaar van Varkenshandel Janssen in Nieuwe Oogst:**

*'De transportsector moet af van de steeds terugkerende dialoog rondom het vervoer van dieren over lange afstand. Met een geconditioneerd vervoer in een vrachtwagen met een positieve uitstraling is het mogelijk die discussie voor eens en voor altijd de wereld uit te helpen.'*

**Jaap de Wit, werkzaam bij varkensslachterij Westfort en initiatiefnemer Keten Duurzaam Varkensvlees:**

*'In principe hebben we geen eisen, maar we stimuleren onze transporteurs wel om met dichte veewagens te rijden. Dit doen we door een dubbeltje meer per varken aan die transporteur ter betalen. De chauffeurs zijn er ook blij mee, omdat ze onderweg geen last hebben van scheldende mensen en scheve gezichten.'*

Ook bij carrosseriebouwers is het geen geheim dat de vraag naar geklimatiseerde veewagens ook mede wordt ingegeven door de wens om veetransporten aan het oog van de burger te onttrekken.

**Huub van Schijndel, directeur van carrosseriebouwer Berdex in Nieuwe Oogst**

*'Burgers en zeker kinderen moeten we niet confronteren met diertransporten. Dat roept alleen maar negatieve reacties op. Ik verwacht dat over 10 jaar geen enkel slachtdier meer direct zichtbaar op een vrachtwagen naar een slachterij zal worden vervoerd.'*

De geklimatiseerde veewagens winnen de laatste jaren aan populariteit. Anderzijds zien we ook dat sommige transportbedrijven er weer afstand van doen.<sup>22</sup> Financiën spelen hierbij een belangrijke rol. Geklimatiseerde veewagens (met name geconditioneerde varianten) zijn namelijk kostbaar in gebruik en aanschaf. De verwarming- en koelinstallaties nemen veel plek in beslag waardoor er vaak minder laadruimte is als in conventionele trucks. Maar soms zijn er transportbedrijven die hun eigen geklimatiseerde veewagens hebben gebouwd van oude goederenwagens (met airconditioning), zoals Onderwater en Maaijen. Deze veewagens zijn juist vaak weer goedkoop.

Over het algemeen zijn geklimatiseerde veewagens, vooral de geconditioneerde varianten, zwaarder. Hierdoor kunnen er in geklimatiseerde trucks minder dieren geladen worden, waardoor het transport minder oplevert. Ook zijn geconditioneerde trucks in aanschaf, in gebruik (benzine) en onderhoud vaak duurder. Een geklimatiseerde truck heeft vaak een meerprijs van 20-70% ten opzichte van een conventionele truck en is tot wel vier ton zwaarder.<sup>23</sup> Anderzijds worden geklimatiseerde veewagens wel verder ontwikkeld en zal daardoor de aanschafprijs van oudere modellen vermoedelijk afnemen. Chauffeurs rapporteren ook dat verschillende transportbedrijven hun geklimatiseerde veewagens weer te koop hebben staan of verkocht hebben vanwege dierenwelzijn en/of financiële redenen.<sup>24</sup>

<sup>18</sup> (2007) Nieuwe Oogst, Op alle fronten winst met geconditioneerd diertransport. Deel 3, nummer 2.

<sup>19</sup> (2015) Vee&Logistiek, Interview met Jaap de Wit 'Ons hart ligt bij de veehandel'. Jaargang 45, nummer 9.

<sup>20</sup> (2008) Nieuwe Oogst, Geconditioneerd veevervoer is de toekomst. Deel 4. Nummer 6.

<sup>21</sup> <http://www.vaex.nl/media/4566/artikel%205.pdf>

<sup>22</sup> <http://www.vaex.nl/tt/nl/news/VAEX%20Truck%20Trading%20en%20PALI%20Group%20ruilen%20veeoplegger.aspx>

<sup>23</sup> <http://www.boerderij.nl/Varkenshouderij/Foto-Video/2013/3/Varken-beter-af-in-gesloten-wagen-1208176W/>

<sup>24</sup> <http://www.vaex.nl/tt/nl/news/VAEX%20Truck%20Trading%20en%20PALI%20Group%20ruilen%20veeoplegger.aspx>



## Stimulans door sector en keurmerken

Het gebruik van geklimatiseerde veewagens wordt onder andere gestimuleerd door de kalfsvleesintegratie VanDrie Group en keurmerken waaronder het Beter Leven keurmerk en Keten Duurzaam Varkensvlees, een duurzaamheidsinitiatief van de sector. De voordelen die genoemd worden zijn: betere bescherming tegen weersomstandigheden en een betere gezondheid bij aankomst.

## VanDrie Group

VanDrie Group, de grootste kalfsvleesintegratie van de wereld, heeft in overleg met de Dierenbescherming afgesproken vaker gebruik te maken van geklimatiseerde veewagens voor nuchtere kalveren.<sup>25</sup> Over 15 jaar wil VanDrie Group volledig zijn overgestapt op geklimatiseerd vervoer.<sup>26</sup> Deze beslissing is echter genomen zonder dat hier wetenschappelijk onderzoek aan vooraf is gegaan. VanDrie Group is momenteel wel bezig met onderzoek naar het effect van geklimatiseerd vervoer op het welzijn van de kalveren.<sup>27</sup> Dit onderzoek wordt uitgevoerd door Wageningen.<sup>28</sup>

## Beter Leven keurmerk

In de criteria van de Dierenbescherming voor het 1 ster Beter Leven kenmerk voor kalveren staat dat per 1 januari 2020 alle transporten (naar de kalverenmesterij én slachterij) moeten plaatsvinden in geklimatiseerde veewagens.<sup>29</sup> Ditzelfde geldt voor alle transporten van biggen.<sup>30</sup> In de criteria van het Beter Leven kenmerk schrijft de Dierenbescherming dat luchtwegaandoeningen, stress en diarree bij geklimatiseerd vervoer afnemen en de varkens daaronder minder antibiotica nodig hebben. Bij navraag geeft de Dierenbescherming aan dat de geklimatiseerde veewagens inderdaad gestimuleerd worden omdat de dieren bij aankomst vitaler zijn en tijdens vervoer beschermd worden tegen invloeden van buitenaf, zoals regen en wind. Cijfers of onderzoek hier naar zijn hun onbekend. De door de Dierenbescherming genoemde voordelen zijn dus gebaseerd op informatie van de sector.

## Keten Duurzaam Varkensvlees

De Keten Duurzaam Varkensvlees betaalt transporteurs die gebruik maken van een geklimatiseerde veewagen een dubbeltje extra per varken. Dit zegt Jaap de Wit, initiatiefnemer Keten Duurzaam Varkensvlees en (oud) directeur Westfort, in een interview met Vee en Logistiek.<sup>31</sup>

In 2013 zijn er ten behoeven van de Keten Duurzaam Varkensvlees 1254 transporten uitgevoerd met geklimatiseerde veewagens.<sup>32</sup> Dit betroffen vermoedelijk vooral dwarsgeventileerde wagens. Als reden wordt aangegeven dat geklimatiseerde veewagens dwarsventilatie hebben en gedempt licht wat de transportstress bij de varkens zou doen verminderen.<sup>33</sup>

In een gesprek met Jaap de Wit eind 2016 wordt bevestigd dat transporteurs een financiële beloning krijgen wanneer zij de varkens vervoeren met een geklimatiseerde veewagen. Hij geeft aan dat de varkens in een geklimatiseerd veetransport veel rustiger zijn. Cijfers hiervan zijn er niet. De beladingsgraad in geklimatiseerde veetransporten is hetzelfde als bij reguliere veetransporten (216 varkens per truck). Hij schat dat ongeveer 50% van de veewagens die bij Westfort leveren, dwarsgeventileerd is.

<sup>25</sup> <http://www.dekalverhouder.nl/nieuws/3de-Comfort-Class-vrachtwagen-Van-Mondfrans#1>

<sup>26</sup> <http://www.vandriegrup.nl/mvo/verantwoord-kalvertransport/>

<sup>27</sup> [http://www.vandriegrup.nl/fileadmin/bedrijven/vandriegrup/files/MVO/MVO\\_NL\\_LR.pdf](http://www.vandriegrup.nl/fileadmin/bedrijven/vandriegrup/files/MVO/MVO_NL_LR.pdf)

<sup>28</sup> <http://www.wageningenur.nl/nl/project/Transport-voor-kalveren-1.htm>

<sup>29</sup> [https://beterleven.dierenbescherming.nl/fileupload/zakelijk/criteria/FD\\_Criteria\\_vleeskalveren\\_1\\_ster\\_20101209.pdf](https://beterleven.dierenbescherming.nl/fileupload/zakelijk/criteria/FD_Criteria_vleeskalveren_1_ster_20101209.pdf)

<sup>30</sup> [https://beterleven.dierenbescherming.nl/fileupload/zakelijk/criteria/Criteria\\_varken\\_1\\_ster\\_20150101\\_versie\\_1.1.pdf](https://beterleven.dierenbescherming.nl/fileupload/zakelijk/criteria/Criteria_varken_1_ster_20150101_versie_1.1.pdf)

<sup>31</sup> Vee en logistiek, 45<sup>e</sup> jaargang, nummer 9, 2015

<sup>32</sup> <http://www.vleesmagazine.nl/slagersnieuws/nieuws/2014/7/2013-goed-jaar-voor-keten-duurzaam-varkensvlees-1012127>

<sup>33</sup> <http://duurzaamvarkensvlees.nl/dier-milieu/dierwelzijn/omgang-met-dieren/>

## Geen wetenschappelijke basis

Bij het transport in geklimatiseerde veewagens zijn dieren volledig afhankelijk van het goed functioneren van ventilatiesystemen en soms ook van de verwarming en/of airconditioning (bij extreme kou of hitte). Er zijn een aantal carrosseriebouwers die zich hebben gespecialiseerd in het bouwen van gesloten veewagens, dit zijn onder andere: Berdex, Cuppers, Van Ravenhorst, Finkl en Menke-Janzen. Maar er zijn ook transportbedrijven die hun eigen geklimatiseerde veewagens hebben gebouwd van oude goederenwagens (met airconditioning), zoals Onderwater en Maaijen. Uit navraag bij Wageningen Livestock Research (WUR) blijkt dat er in Nederland nog geen wetenschappelijk onderzoek is gedaan naar geklimatiseerde veewagens. Dit betekent dat er tienduizenden dieren in wagens vervoerd worden waarvan het effect op dierenwelzijn- en gezondheid niet wetenschappelijk is onderzocht. De WUR is in 2016 gestart met een 4 jarig onderzoek waarin ook gekeken wordt naar geconditioneerd vervoer van kalveren.<sup>34</sup> Een groot deel van de kalveren wordt echter al sinds 2010 vervoerd in geconditioneerde wagens.

We hebben de drie belangrijkste carrosseriebouwers gemaïld. Eén carrosseriebouwer geeft aan dat de trucks ontwikkeld zijn in samenwerking met de veesector, maar bevestigt dat er geen wetenschappelijk onderzoek is uitgevoerd. Van twee carrosseriebouwers krijgen we geen reactie. Claims dat geklimatiseerde veewagens beter zouden zijn voor dierenwelzijn zijn dus niet gebaseerd op wetenschappelijk onderzoek maar op praktijkbevindingen uit de sector.

## Geklimatiseerde veewagens in andere landen

Uit gesprekken met autoriteiten blijkt dat geklimatiseerde veewagens in andere landen nog maar weinig of niet gebruikt worden. Alleen in Nederland en in Denemarken worden geklimatiseerde veewagens op grote schaal gebruikt. In Denemarken worden geklimatiseerde veewagens veel ingezet voor fokvarkens en biggen. Ze worden echter niet gebruikt voor slachtvarkens. In Noorwegen worden geconditioneerde trucks op kleine schaal ingezet voor pluimvee. Nederland is dus uniek in het grootschalig gebruik van geklimatiseerde veewagens voor slachtvee.

Zowel Duitsland als Oostenrijk hebben een handboek opgesteld om uniforme handhaving van de Europese Transportverordening (EG) Nr. 1/2005 mogelijk te maken. In deze handboeken wordt praktische invulling gegeven aan de open normen in de Europese Transportverordening (EG). De handboeken zijn opgesteld door experts op gebied van diertransport in samenwerking met de ministeries. Over toegang tot de dieren (Europese Transportverordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage 1. Hoofdstuk II. Punt 1.1f) schrijven beide handboeken hetzelfde, namelijk dat dit betekent dat alle veewagens (waaronder ook geklimatiseerde veewagens) zijdeuren moet hebben. Via deze zijdeuren dient ieder dier verzorgd, gedrenkt en gevoed te kunnen worden en in noodgevallen te kunnen worden uitgeladen. De zijdeur moet groot genoeg zijn om een dier te kunnen uitladen.<sup>35</sup> In Italië en Slovenië zijn geklimatiseerde veewagens niet toegestaan.

Handbuch Tiertransport:

*“Ieder dier moet voor controle en verzorging direct toegankelijk zijn. Naast toegang via de achterkant (laadklep) dient ieder compartiment ook toegankelijk te zijn via de zijkant van de truck. Deze toegang moet groot genoeg zijn om het compartiment te kunnen betreden en het dier te kunnen verzorgen en eten of water te kunnen geven. Ook moet de deur groot genoeg zijn om een individueel dier te kunnen uitladen.”*

Bron: Handboek Duitsland en Oostenrijk

[http://www.thuringen.de/mam/th7/tmsfg/veterinaerwesen/tierschutzrecht/handbuch\\_tiertransporte\\_2013-05.pdf](http://www.thuringen.de/mam/th7/tmsfg/veterinaerwesen/tierschutzrecht/handbuch_tiertransporte_2013-05.pdf)

**Transportverordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage 1. Hoofdstuk II. Punt 1.1f.**

*De vervoermiddelen, containers en toebehoren moeten zodanig zijn ontworpen en geconstrueerd, en op zodanige wijze worden onderhouden en gebruikt dat de dieren toegankelijk zijn zodat ze gecontroleerd en verzorgd kunnen worden.*

## Geklimatiseerde veewagens in strijd met de wet

Voor geklimatiseerde veewagens gelden dezelfde wettelijke eisen (Transportverordening (EG) Nr. 1/2005) als voor conventionele wagens. Geklimatiseerde veewagens zijn echter veel geavanceerder dan conventionele veewagens en behoeven daarom ook andere eisen. Zo zijn de dieren volledig afhankelijk van goed werkende ventilatoren en geklimatiseerde veewagens drie keer zoveel bedrading en apparatuur dan conventionele veewagens. Als er iets misgaat, denk aan korstsluiting of onjuiste afstelling van de apparatuur, zijn de gevolgen voor dierenwelzijn enorm. Ook blijkt dat wettelijke eisen voor conventionele veewagens, zoals de maximale beladingsgraad en ventilatiecapaciteit, voor geklimatiseerde veewagens mogelijk niet geschikt/afdoende zijn. De wetgeving (Transportverordening (EG) Nr. 1/2005) lijkt dus achter te lopen op de technische ontwikkeling van veewagens, waardoor het dierenwelzijn in de wagens niet goed geborgd is. Maar bij de bouw van geklimatiseerde veewagens wordt zelfs niet aan de wettelijke eisen in de Transportverordening (EG) Nr. 1/2005 voldaan. Hieronder volgt een opsomming van zaken die in strijd zijn met de wet.

### Geen toegangsdeuren

In de Transportverordening staat dat er toegang moet zijn tot de dieren voor controle en verzorging. Bij veel geklimatiseerde veewagens, met name de geconditioneerde varianten, ontbreken toegangsdeuren en zijn inspectieluiken regelmatig te klein voor goed toezicht, laat staan voor toegang. Zie hiervoor ook hoofdstuk [‘Geen toegangsdeuren’](#).

### Onvoldoende ventilatie

Ook vereist de Transportverordening dat de luchthoeveelheid en kwaliteit moet passen bij het vervoerde diersoort. Uit interviews met chauffeurs blijkt dat de ventilatie en luchtkwaliteit in geklimatiseerde veewagens vaak tekort schiet. Dit probleem speelt vooral bij dwarsgeventileerde wagens, maar ook bij geconditioneerde wagens. Zie hiervoor ook de hoofdstukken [‘Onvoldoende ventilatiecapaciteit’](#) en [‘Dieren blokkeren ventilatoren’](#).

**Transportverordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage 1. Hoofdstuk II. Punt 1.1i.**

*De vervoermiddelen, containers en toebehoren moeten zodanig zijn ontworpen en geconstrueerd, en op zodanige wijze worden onderhouden en gebruikt dat voldoende verlichting aanwezig is om te dieren tijdens het vervoer te kunnen controleren en verzorgen.*

## Geen zorg voor dieren in nood

In de Transportverordening staat dat dieren wanneer zij ziek worden of gewond raken, op passende wijze behandeld moeten kunnen worden. Bij veel geklimatiseerde veewagens is dit door gebrek aan toegang

**Transportverordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage 1. Hoofdstuk II. Punt 1.1e.**

*De vervoermiddelen, containers en toebehoren moeten zodanig zijn ontworpen en geconstrueerd, en op zodanige wijze worden onderhouden en gebruikt dat steeds een aan de vervoerde diersoort aangepaste luchtkwaliteit en -hoeveelheid gewaarborgd is;*

**Transportverordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage 1. Hoofdstuk VI. Punt 3.2.**

*De ventilatiesystemen moeten een gelijkmatige verdeling van de lucht over het gehele voertuig kunnen garanderen, bij een minimumluchtstroom van nominaal 60 m<sup>3</sup>/uur/KN laadvermogen. Zij moeten gedurende ten minste 4 uur onafhankelijk van de motor van het voertuig kunnen werken.*

onmogelijk. Zie hiervoor ook hoofdstuk [‘Geen toegangsdeuren’](#).

## Onvoldoende verlichting

Een andere eis uit de Transportverordening is dat er voldoende licht aanwezig moet zijn zodat goede

**Transportverordening (EG) Nr. 1/2005, Bijlage 1. Hoofdstuk I. Punt 4.**

*Wanneer dieren tijdens het vervoer ziek worden of gewond raken, moeten zij van de andere dieren worden gescheiden en moeten zij zo spoedig mogelijk eerste hulp krijgen. Zij moeten een passende diergeneeskundige behandeling krijgen en, zo nodig, een noodslachting ondergaan of gedood worden*

controle van de dieren mogelijk is. Uit de interviews met chauffeurs blijkt echter dat dit nogal eens ontbreekt of onvoldoende is wanneer de dieren voor de lampen gaan staan. Zie hiervoor ook hoofdstuk [‘Onvoldoende licht’](#).

## Aanbevelingen

### Onderzoek naar geklimatiseerde veewagens

Er worden jaarlijks miljoenen Nederlandse dieren vervoerd in geklimatiseerde veewagens. De effecten en eventuele risico's zijn echter nooit wetenschappelijk onderzocht. Uit interviews met chauffeurs blijkt dat er verschillende risico's en dierenwelzijnsproblemen kleven aan het vervoer van dieren in geklimatiseerde veewagens, zoals een slechte luchtkwaliteit, onvoldoende ventilatie en risico's op sterfte bij stroomuitval. De belangrijkste aanbeveling uit dit rapport is dat de effecten op dierenwelzijn en dierenwelzijnsrisico's bij het vervoer in geklimatiseerde veewagens nader onderzocht dienen te worden en dan met name de ventilatiebehoefte per diercategorie, het onder controle houden van de luchtkwaliteit en de positie van de ventilatoren. Ook dienen de risico's, zoals brand en stroomstoring, uitvoeriger in beeld te worden gebracht.

### Strengere keuring door RDW en NVWA

Wanneer dieren langer dan acht uur vervoerd worden, moet een veewagen aan strengere eisen voldoen. Dit wordt gecontroleerd door de Dienst Wegverkeer (RDW). De RDW krijgt hiervoor werkinstructies van de Nederlandse Voedsel- en Waren autoriteit (NVWA). Als de veewagen conform de wettelijke eisen is gebouwd en ingericht, krijgt deze een zogenaamd VLD (voertuig voor het vervoer van levende dieren) certificaat.

Zoals in het hoofdstuk '[Geklimatiseerde veewagens voldoen vaak niet aan de wet](#)' beschreven staat, voldoen geklimatiseerde veewagens in verschillende opzichten niet aan de wet. Zo is toegang tot de dieren vaak niet mogelijk, wordt visuele inspectie bemoeilijkt, is de ventilatie niet altijd afdoende, is zorg voor dieren in nood vaak niet mogelijk en is de truck zo gebouwd dat welzijnsproblemen kunnen ontstaan, doordat dieren bijvoorbeeld voor de ventilatoren of lichten gaan liggen. Ook werd in het hoofdstuk '[Dierenwelzijnsproblemen](#)' geconcludeerd dat de huidige toegestane beladingsgraad en veewagens met meerdere laadvloeren grote risico's vormen bij geklimatiseerde veewagens. Eyes on Animals adviseert de RDW en NVWA geklimatiseerde veewagens alleen van een VLD certificaat te voorzien als:

1. Er toegangsdeuren aanwezig zijn voor ieder compartiment. De toegangsdeuren moet groot genoeg zijn voor een stevige chauffeur om het compartiment te kunnen betreden. Toegang via de achterklep is niet afdoende. Zie hiervoor hoofdstuk '[Geen toegangsdeuren](#)'.
2. Als de toegangsdeuren niet geschikt zijn voor visuele inspectie van de dieren, dienen er ook inspectieluiken aanwezig te zijn. Ieder individueel dier dient vanaf de buitenkant van de truck goed te zien en te horen te zijn.
3. De ventilatoren dusdanig geplaatst zijn dat er geen risico is dat de dieren ervoor gaan liggen. Bekijk dus de posities van de ventilatoren bij de verschillende diercategorieën en de verschillende posities van de laadvloeren.
4. De lichten dienen dusdanig geplaatst te zijn dat er geen risico's bestaan dat de dieren ervoor gaan liggen. Bekijk dus de posities van de lichten bij de verschillende diercategorieën en de verschillende posities van de laadvloeren.
5. Schrijf expliciet op de vergunning in welke gevallen (bijvoorbeeld bij bepaalde diercategorieën) de truck niet is toegestaan, bijvoorbeeld voor transport over zee (chauffeurs kunnen dan niet bij de dieren komen in geval van nood).



6. Schrijf expliciet op de vergunning hoeveel laadvloeren geladen maximaal geladen mogen worden om goede ventilatie te kunnen garanderen.
7. Op advies van de chauffeurs zou de beladingsgraad niet hoger mogen zijn dan maximaal 60% van Europese beladingnorm om goede ventilatie te kunnen garanderen.
8. Cameratoezicht aanwezig is, altijd aanstaat en ook geluid opneemt en afspeelt.

### **Cursus chauffeurs geklimatiseerde veewagens**

Geklimatiseerde veewagens bevatten meer elektrische apparatuur en bedrading dan conventionele veewagens. Bovendien is het welzijn van de dieren er volledig van afhankelijk dat deze apparatuur goed functioneert en goed gebruikt wordt. Vervoersbedrijven dienen daarom hun chauffeurs te verplichten een speciale cursus voor het vervoer van dieren in een geklimatiseerde veewagen te volgen, zoals de bediening van de apparatuur en wat te doen bij stroomstoring. Tevens dient de apparatuur (en daarbij behorende alarm- en noodsystemen) één keer in het jaar op goede werking te worden gecontroleerd.

### **Strengere wet- en regelgeving**

De huidige wetgeving houdt geen rekening met het gebruik van geklimatiseerde veewagens. Er moet daarom nationale regelgeving komen met hogere eisen dan de Europese Transportverordening. Aangezien geklimatiseerde veewagens voornamelijk in Nederland worden gebruikt, is het logisch dat hiervoor aanvullende wetgeving wordt opgesteld, waaronder in ieder geval:

- Eisen aan ventilatieniveau per diercategorie.
- Aparte zekering voor iedere ventilator.
- Meetapparatuur en concrete eisen voor luchtkwaliteit, waaronder criteria voor ammoniak, luchtvochtigheidspercentage en zuurstofgehalte.
- Verplichte duidelijkere herkenning van geklimatiseerde veewagens, zodat zij controle niet ontlopen.
- Strengere eisen aan de beladingsgraad bij geklimatiseerde veewagens zodat ventilatie niet tekort schiet.
- Strengere eisen aan stahoogte, zodat de chauffeur voldoende ruimte heeft om te truck goed te betreden.
- Invulling van de open normen in de Europese Transportverordening (EG) Nr. 1/2005 m.b.t. toegang. Het Duitse en Oostenrijkse handboek kunnen als voorbeeld genomen worden.

### **Conclusie**

In Nederland worden jaarlijks miljoenen dieren vervoerd in geklimatiseerde veewagens. De effecten en eventuele risico's hiervan zijn nooit wetenschappelijk onderzocht. Uit interviews met chauffeurs komt naar voren dat er verschillende dierenwelzijnsproblemen en risico's ontstaan bij het vervoer van dieren in geklimatiseerde veewagens, zoals een slechte luchtkwaliteit, onvoldoende ventilatie en risico's op sterfte bij stroomuitval. Er zijn echter ook chauffeurs die aangeven dat het vervoer in geklimatiseerde veewagens het beste is voor dierenwelzijn. Chauffeurs verschillen dus onderling sterk van mening. Mogelijk komt dit doordat er erg veel variatie is in kwaliteit van geklimatiseerde veewagens, maar mogelijk ook door de wijze waarop de veewagens worden ingezet. Zo kan een transporteur die alleen maar fokdieren vervoert - waar een lage belading de norm is en zeer moderne veewagens worden ingezet - een hele andere mening hebben over geklimatiseerde veewagens dan een transporteur die slachtvarkens transporteert. Het kan ook dat eventuele dierenwelzijnsnadelen niet altijd worden gedeeld uit angst voor imago-schade.

Geklimatiseerde veewagens worden alleen in Denemarken en Nederland op grote schaal ingezet. In Denemarken worden ze echter niet gebruikt voor slachtvee. In Slovenië en Italië zijn geklimatiseerde veewagens zelfs verboden.

We concluderen dan ook dat er dringend onderzoek gedaan moet worden naar de diervriendelijkheid van geklimatiseerde veewagens. Binnen dit onderzoek zal er speciale aandacht moeten zijn voor de maximale bezettingsgraad, luchtkwaliteit in de truck, de aanwezigheid van toegangsdeuren en de betrouwbaarheid van back-up en alarmsystemen bij stroomuitval. Ook dient de RDW bij het verlenen van vergunningen aan geklimatiseerde veewagens extra kritisch te zijn op punten waar deze wagens vaak niet aan de wetgeving voldoen, zoals toegang tot de dieren, capaciteit en plaatsing van ventilatoren en verlichting én de deugdelijkheid van de back-up en alarmsystemen. Ook is een speciale training voor chauffeurs van een geklimatiseerde veewagen wenselijk omdat de apparatuur in dergelijke wagens extra kennis en ervaring vragen. Tot slot dient er serieus overwogen te worden om extra wettelijke eisen te stellen aan geklimatiseerde veewagens.