



**OP DE BRES TEGEN
HITTESTRESS -
UPDATE 2021**



Colofon

Auteur(s) Lisanne Stadig - Dierenbescherming
Bert van den Berg - Dierenbescherming
Madelaine Looije - Eyes on Animals

Datum 26 mei 2021

Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren
Regulusweg 11
Postbus 85980
2508 CR Den Haag
T 088 81 13 000
www.dierenbescherming.nl

Eyes on Animals
Postbus 59504
1040 LA Amsterdam
www.eyesonanimals.com

© Copyright Dierenbescherming 2021

Niets uit deze publicatie mag worden verveelvoudigd, opgeslagen in een geautomatiseerd gegevensbestand en/of openbaar gemaakt door middel van druk, fotokopie of op welke wijze dan ook, zonder voorafgaande schriftelijke toestemming van de Nederlandse Vereniging tot Bescherming van Dieren en Eyes on Animals.



Inhoudsopgave

Samenvatting	4
Inleiding	8
Wat is hittestress?	9
Voortgang op de 10 actiepunten	11
1. Tropenrooster	11
2. Lagere belading veewagens	12
3. Mechanische ventilatie veewagens	13
4. Transport boven 30 °C veewagens met airco; boven 35 °C geen transport	14
5. Temperatuur- en luchtvochtigheidssensoren in veewagen om klimaat te monitoren	15
6. Watervoorziening op hete dagen ook tijdens korte transporten	15
7. Just-in-time delivery op het slachthuis, anders noodmaatregelen	15
8. Wachtruimtes slachthuis: voldoende capaciteit en verkoeling	17
9. NVWA beter toerusten voor controle en handhaving	18
10. Nationaal strengere regels	18
Huidige situatie	19
Stijgende temperaturen	19
Overtredingen en misstanden	20
Beperkte capaciteit NVWA	20
Beelden en bevindingen van Eyes on Animals	20
Conclusie: meer wettelijke maatregelen nodig	22



SAMENVATTING

In het voorjaar van 2019 publiceerde de Dierenbescherming samen met Eyes on Animals het rapport “[Op de bres tegen hittestress](#)”. Daarin presenteerden we onder andere 10 actiepunten om hittestress tegen te gaan. Nu, twee jaar na de lancering van het rapport, maken we de balans op. Wat is er sinds het voorjaar van 2019 veranderd voor de dieren, en wat is er nog meer nodig om te zorgen dat het risico op hittestress tijdens transport zo klein mogelijk wordt?

Wat is hittestress?

Ieder warmbloedig dier heeft een zogenaamde thermoneurale zone: zolang de omgevingstemperatuur binnen deze grenzen blijft kan het dier zijn lichaamstemperatuur handhaven. Stijgt de temperatuur echter tot hoger dan de bovengrens van de thermoneurale zone, dan kan er hittestress optreden. Hittestress heeft grote negatieve gevolgen voor het welzijn en de gezondheid van het dier. Uiteindelijk kan hittestress zelfs leiden tot sterfte.

Voortgang op de 10 actiepunten

Na de publicatie van ons rapport in 2019 en de overhandiging van de petitie is er in de Tweede Kamer veel aandacht geweest voor dit onderwerp. In een schriftelijk overleg stelden de VVD, D66, GroenLinks, de SP en de PvdD vragen aan minister Schouten. In de loop van 2019 en 2020 was hittestress het onderwerp van verschillende Kamerbrieven, en hebben er een aantal politieke ontwikkelingen plaatsgevonden op onze 10 actiepunten. Ook hebben verschillende bedrijven maatregelen genomen om dieren beter te beschermen tegen hittestress, zoals schaduw en ventilatoren. Dit is een belangrijke stap vooruit. Echter, deze maatregelen zouden alleen als noodmaatregel genomen moeten worden, voor als de dieren niet direct kunnen worden uitgeladen. Het verschilt namelijk sterk hoe effectief deze maatregelen zijn, en vaak zijn ze onvoldoende om hittestress te voorkomen als de wagens een tijd moeten wachten. Zolang de kern van het probleem niet wordt opgelost, namelijk het tekort aan losplekken en wachtruimte, blijven deze maatregelen een doekje voor het bloeden. Tot slot zijn er aanpassingen doorgevoerd in verschillende hitteprotocollen. Over het geheel bekeken verschilt de voortgang op de 10 actiepunten, en nog geen van de 10 punten is volledig en voldoende ingevoerd.

1. Tropenrooster voor veetransport en slachterijen van juni t/m augustus

Dit is nog niet voldoende ingevoerd. Een standaard tropenrooster in de zomer is momenteel niet mogelijk. Er is geen draagvlak en capaciteit voor bij de NWWA en KDS die de keuring op dierenwelzijn en voedselveiligheid in het slachthuis doen. Slachterijen kunnen wel eerder beginnen met slachten, maar dit is onvoldoende, zeker voor slachterijen die in ploegendiensten werken en een groot deel van de dag actief zijn. Écht vroeger beginnen (bijv. rond middernacht) kan pas vanaf voorspelde temperaturen van 33 °C. Dat is veel te laat, aangezien hittestress bij dieren al kan ontstaan vanaf 25 °C.

2. Vanaf 21 °C: 10% lagere belading veewagens; vanaf 25 °C: 20% lagere belading

Dit is nog niet voldoende ingevoerd. Voor varkens wordt in de hitteprotocollen van de sector een verlaging van de beladingsgraad van 10-20% aanbevolen voor transporten tussen 12:00 en 19:00 uur op dagen met een verwachte omgevingstemperatuur van 27 °C. Voor biggen, kalveren, runderen en schapen wordt een verlaging van 10% aanbevolen. Voor pluimvee wordt geen concreet percentage genoemd. De richtlijnen zijn ontoereikend omdat ze pas bij een te hoge temperatuur ingaan, het verlagingpercentage onvoldoende is, en alleen tussen bepaalde tijden geldt. Daarnaast is het niet bekend of deze vrijwillige richtlijnen voldoende worden opgevolgd.



3. Verplichte mechanische ventilatie veewagens, die onafhankelijk van de motor werkt

Dit is nog niet voldoende ingevoerd. Voor varkens is in het hitteprotocol van Vee & Logistiek Nederland (de koepel van de veetransporteurs) opgenomen dat op dagen vanaf 27 °C transporten met varkens tussen 12:00 en 19:00 uur worden uitgevoerd met een mechanisch geventileerd vervoermiddel. Dit is een vrijblijvende richtlijn, die pas geldt bij te hoge temperaturen, alleen op bepaalde tijdstippen en niet voor andere diersoorten.

4. Transport boven 30 °C veewagens met airco; boven 35 °C geen veetransport

Dit is nog niet voldoende ingevoerd. Er is in 2020 een wettelijk verbod ingesteld op binnenlands vee-transport vanaf 35 °C, wat een stap in de goede richting is, maar de grens van 35 °C is te hoog. Hogere sterfte treedt ook al op tussen 25 en 30 °C, en aangezien sterftepercentage een 'ijsbergindicator' is (laat alleen de ernstigste, uiterste consequentie zien en niet de onderliggende welzijnsproblemen) bevestigt dit weer dat ook bij lagere temperaturen maatregelen nodig zijn om hittestress te voorkomen.

In de zomer van 2020 werd een pilot gedaan waarbij exporten van vee niet door de NVWA werden gecertificeerd als de verwachte temperaturen onderweg boven de 30 °C uitkwamen. Het is niet bekend of en hoe er vervolg wordt gegeven aan deze pilot (in EU-verband).

5. Temperatuur- en luchtvochtigheidssensoren in veewagen om klimaat te monitoren

Dit is nog niet ingevoerd. De resultaten van het onderzoeksproject Toekomstbestendig Diertransport worden afgewacht, voordat wordt besloten hoe dit wordt opgenomen in sectorprotocollen en/of wetgeving.

6. Watervoorziening op hete dagen ook tijdens korte transporten

Dit is nog niet ingevoerd. De resultaten van het onderzoeksproject Toekomstbestendig Diertransport worden afgewacht, voordat wordt besloten hoe dit wordt opgenomen in sectorprotocollen en/of wetgeving.

7. Just-in-time delivery op het slachthuis, anders noodmaatregelen (goede ventilatoren, schaduw, verneveling)

Dit is nog niet voldoende ingevoerd. Just-in-time delivery gaat nog lang niet op alle slachthuizen goed. Er staan regelmatig rijen veewagens op tropisch warme dagen bij het slachthuis of in de omgeving daarvan te wachten tot ze aan de beurt zijn de dieren uit te laden. Ook moeten chauffeurs vaak vele rondjes rijden totdat ze kunnen lossen.

Veel slachterijen nemen in meer of mindere mate maatregelen tegen hittestress (zie [dit rapport](#) van Eyes on Animals). Het plaatsen van mobiele ventilatoren, vernevelingsinstallaties, overkappingen etc. helpt om de hitte voor de dieren wat te verminderen, maar is nog verre van ideaal en de effectiviteit is mede afhankelijk van de vraag of de bezettingsgraad in de veewagens is verlaagd. Nog steeds zien we te veel veewagens met dieren die naar adem snakkend verkoeling proberen te zoeken. Deze maatregelen zouden daarom enkel als noodmaatregel genomen moeten worden; just-in-time delivery is uiteindelijk het doel, zodat de dieren niet meer in stilstaande of rondjesrijdende veewagens hoeven te wachten.

8. Wachtruimtes slachthuis: voldoende capaciteit en verkoeling

Dit is nog niet voldoende ingevoerd. Veel slachterijen voeren nog steeds meer dieren aan dan zij direct kunnen lossen en huisvesten in hun wachtstal. De slachtcapaciteit is in de loop der jaren vaak sterk toegenomen, terwijl de wachtstal en het aantal losplaatsen niet evenredig zijn meegegroeid. Te kleine wachtstallen en onvoldoende losplaatsen in verhouding tot het aantal aangevoerde dieren zijn de hoofdoorzaak van lange wachttijden.



9. NVWA beter toerusten voor controle en handhaving

Dit is nog niet voldoende ingevoerd. Uit het rapport van het Bureau Risicobeoordeling van de NVWA over transport van vleesvarkens en vleeskuikens op warme dagen kwamen geen concrete indicatoren die de NVWA kan gebruiken om bij dieren in veewagens vast te stellen of ze lijden aan hittestress. De NVWA geeft aan het advies tot een vollediger en meer geïntegreerd gebruik van indicatoren om het welzijn van dieren te beoordelen ter harte te willen nemen, maar zegt ook dat er geen heldere handvatten zijn en dit dus een moeilijke oefening blijft. Daarnaast is bekend dat de NVWA als gevolg van reorganisaties en bezuinigingen kampt met tekort aan personeel voor controle en handhaving op hete dagen; het aantal uren dat beschikbaar was voor inspecties op warme dagen was in 2020 25% lager dan in 2019.

10. Nationaal strengere hitteregels bovenop de EU-transportwetgeving

Dit is nog niet voldoende ingevoerd. Behalve het wettelijke verbod op veetransport binnen Nederland vanaf 35 °C zijn er geen maatregelen wettelijk vastgelegd. De vrijwillige protocollen zijn op een paar punten aangepast, maar blijven te weinig ambitieus en te vrijblijvend.

Huidige situatie

Uit verschillende bronnen is af te leiden dat hittestress tijdens veetransport nog steeds een probleem vormt. Zo kent Nederland steeds meer zomerse en tropische dagen. In de zomer van 2020 werden nog steeds gevallen van onacceptabele hittestress geconstateerd door de NVWA. Gezien de beperkte capaciteit van de NVWA, en het gebrek aan goede handvatten bij het beoordelen van hittestress, is dit aantal waarschijnlijk een onderschatting. Bij varkens worden Dead-on-Arrival (sterfte tijdens transport, DOA) percentages niet geregistreerd, maar bij pluimvee is er een duidelijke toename van het DOA-percentage vanaf omgevingstemperaturen vanaf 25 °C, en een nog sterkere toename vanaf 30 °C. In sommige gevallen trad zelfs 30-40% sterfte op tijdens transport.

Ook Eyes on Animals ziet tijdens hun inspecties nog regelmatig dieren die kampen met hittestress. Hoewel verschillende slachterijen voorzieningen hebben gebouwd om trucks bij aankomst in de schaduw te kunnen plaatsen en te ventileren, is dit niet voldoende om hittestress te voorkomen. Een overdekte parkeerplaats is bijvoorbeeld geen alternatief voor een wachtstal die veel effectiever gekoeld en geventileerd kan worden en waar dieren meer ruimte en water hebben.

Conclusie: meer wettelijke maatregelen nodig

Uit deze update blijkt dat het voorkomen van hittestress bij dieren tijdens transport niet alleen aan het betrokken bedrijfsleven kan worden overgelaten. Dierenbescherming en Eyes on Animals roepen daarom de overheid op om in aanvulling op het verbod van veetransport vanaf 35 °C een aantal duidelijke en goed handhaafbare wettelijke regels uit te vaardigen over de beladingsgraad en het koelen van veewagens tijdens warme en tropisch warme dagen.



Wettelijke maatregelen zijn nodig

1. Verlaag de beladingsgraad van veewagens

Vanaf een omgevingstemperatuur van 21 °C moet de beladingsgraad van varkens, pluimvee, schapen, geiten, runderen en kalveren met 10% omlaag en vanaf 25 °C met 20%.

2. Verplicht mechanische ventilatie in veewagens

Dieren mogen vanaf 21 °C nog uitsluitend vervoerd worden in veewagens die voorzien zijn van mechanische ventilatie en vanaf 30 °C alleen in veewagens die voorzien zijn van airconditioning. De mechanische ventilatie en de airconditioning moeten minstens 4 uur onafhankelijk van de motor kunnen draaien en er dient een back-upstelsel in de veewagen te zijn.

3. Stel een maximale wachttijd van 15 minuten bij slachthuizen in

Slachterijen en transporteurs moeten de wachttijd op het slachthuis tot de start van het uitladen beperken tot maximum 15 minuten (incl. rondrijden rond slachthuis). Bij veel slachterijen kan dit worden gerealiseerd door de wachtruimte te vergroten, maar ook een betere aanvoerplanning, of minder aanvoer (en dus minder slachten) in de zomer kunnen hierbij helpen.



INLEIDING

In het voorjaar van 2019 publiceerde de Dierenbescherming samen met Eyes on Animals het rapport “[Op de bres tegen hittestress](#)”. Aanleiding hiervoor waren de steeds warmere zomers en de constatering dat dit zorgde voor hittestress bij dieren op transport. Voorafgaand aan het rapport is destijds onder andere gesproken met COV (de koepel van de roodvleesslachthuizen), Vee & Logistiek Nederland (de koepel van de veetransporteurs) en NEPLUVI (de koepel van de pluimveeslachterijen), om hun standpunten over de problematiek in kaart te brengen.

In het rapport uit 2019 werd achtergrondinformatie gegeven over hittestress en de thermocomfortzones van verschillende diercategorieën. Ten tweede werden de destijds geldende wetgeving en protocollen besproken, en op welke punten deze tekortschieten. Ten derde werd aan de hand van bevindingen van Eyes on Animals aangetoond dat er zowel op transport als bij de slachterijen verbeteringen nodig zijn. Er werd afgesloten met 10 actiepunten die de sector en de politiek als handvatten kunnen gebruiken om wetgeving en protocollen aan te scherpen, en zo de kans op hittestress te verkleinen.

Het rapport werd eind maart 2019 toegezonden aan het betrokken bedrijfsleven, minister Schouten van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV) en de Tweede Kamer. Er werd een petitie gestart, die 43.788 keer werd getekend. De ondertekenaars pleitten voor betere maatregelen om dieren tijdens transport naar het slachthuis te beschermen tegen hittestress. De handtekeningen werden begin mei 2019 samen met Eyes on Animals overhandigd aan Lieke Hendrix, destijds directeur Dierlijke Agroketens en Dierenwelzijn bij het ministerie van LNV.

Nu, twee jaar na de lancering van het rapport, maken we de balans op. Wat is er sinds het voorjaar van 2019 veranderd voor de dieren en wat is er nog meer nodig om te zorgen dat het risico op hittestress tijdens transport zo klein mogelijk wordt?

De 10 actiepunten uit 2019

1. Tropenrooster voor veetransport en slachterijen van juni t/m augustus
2. Vanaf 21 °C: 10% lagere belading; vanaf 25 °C: 20% lagere belading
3. Verplichte mechanische ventilatie, die onafhankelijk van de motor werkt
4. Transport boven 30 °C wagens met airco; boven 35 °C geen transport
5. Temperatuur- en luchtvochtigheidssensoren in veewagen om klimaat te monitoren
6. Watervoorziening op hete dagen ook tijdens korte transporten
7. Just-in-time delivery op het slachthuis, anders noodmaatregelen:
 - a. Goede ventilatoren
 - b. Schaduw
 - c. Verneveling
8. Wachtruimtes slachthuis: voldoende capaciteit en verkoeling
9. NVWA beter toerusten voor controle en handhaving
10. Nationaal strengere hitteregels bovenop de EU transportwetgeving

WAT IS HITTESTRESS?

Ieder warmbloedig dier heeft een zogenaamde thermoneurale zone: zolang de omgevingstemperatuur binnen deze grenzen blijft, kan het dier zijn lichaamstemperatuur handhaven. Dieren kunnen warmte verliezen door geleiding, convectie en radiatie. Stijgt de temperatuur echter tot hoger dan de bovengrens van de thermoneurale zone (bovenste kritische temperatuur), dan kan er hittestress optreden. Naast geleiding, convectie en radiatie kan dan ook via evaporatie (zweeten of hijgen) worden geprobeerd warmte te verliezen. Hittestress heeft grote negatieve gevolgen voor het welzijn en de gezondheid van het dier, bijvoorbeeld doordat uitdroging optreedt en omdat het dier stress ervaart doordat het de warmte niet goed kwijt kan raken. Ook kan de pH-balans van het bloed verstoord raken doordat het CO₂-gehalte daalt en kan spierafbraak optreden. Uiteindelijk kan hittestress zelfs leiden tot sterfte.

De omgevingstemperatuur waarbij hittestress optreedt hangt af van de diersoort, maar ook van de leeftijd, kleur en gezondheidstoestand van het dier. Daarnaast spelen de relatieve luchtvochtigheid en andere omstandigheden zoals windsnelheid en zonnestraling een rol. De bovenste kritische temperatuur zal tijdens transport lager liggen dan onder 'normale' omstandigheden, omdat er tegelijkertijd transportstress optreedt en de dieren minder mogelijkheden hebben om via gedrag hun temperatuur te verlagen (bijv. verder weggaan van soortgenoten, uitgestrekt liggen, meer drinken en minder bewegen). Daarom is het belangrijk om dieren tijdens transport goed in de gaten te houden, zodat hittestress voorkómen of in ieder geval tijdig opgemerkt en aangepakt, kan worden. Het duidelijkste symptoom van hittestress is dat de dieren gaan hijgen: een snelle, vaak oppervlakkige ademhaling met de bek open. Daarnaast kan bij varkens een verkleuring van de huid optreden. In het uiterste geval leidt hittestress zowel bij varkens, pluimvee als runderen tot sterfte¹.



Bij hittestress gaan dieren hijgen: snel en oppervlakkig ademhalen met de bek open. Copyright: Eyes on Animals

De temperatuur-luchtvochtigheidscombinaties waarbij hittestress kan optreden bij slachtvee verschilt per diersoort. Uitgaande van een gemiddelde luchtvochtigheid van 75% (in de zomer in Nederland), kan *ernstige* hittestress bij de verschillende diersoorten ontstaan vanaf de volgende temperaturen:

- | | |
|-----------------------|----------------------------|
| - Vleeskuikens: 26 °C | - Lacterend melkvee: 29 °C |
| - Leghennen: 28 °C | - Vleesvee: 28 °C |
| - Kalkoenen: 28 °C | - Varkens: 28 °C |

De eerste tekenen dat dieren het te warm hebben ontstaan echter al bij lagere temperaturen: bij de meeste diersoorten al rond de 24 °C. Het is belangrijk om reeds bij deze temperaturen maatregelen te nemen, om

¹ EFSA 2019. Slaughter of animals: poultry. [doi: 10.2903/j.efsa.2019.5849](https://doi.org/10.2903/j.efsa.2019.5849).
EFSA 2020. Welfare of pigs at slaughter. [doi: 10.2903/j.efsa.2020.6148](https://doi.org/10.2903/j.efsa.2020.6148).
EFSA 2020. Welfare of cattle at slaughter. [doi: 10.2903/j.efsa.2020.6275](https://doi.org/10.2903/j.efsa.2020.6275).



te voorkomen dat echte hittestress kan ontstaan. Ook moet in gedachten gehouden worden dat de voorspelde temperatuur gebaseerd is op de temperatuur in de schaduw, terwijl de veewagens zich meestal in de zon zullen bevinden, waar het zo'n 5 °C warmer is. Daarbij zijn de temperatuur en luchtvochtigheid in de veewagens hoger door de warmte en vochtigheid die dieren zelf produceren, zeker bij een hoge belastinggraad. Daarom zouden vanaf een omgevingstemperatuur van 21 °C maatregelen genomen moeten worden om hittestress te voorkomen.

Zie voor meer informatie, zoals kritische temperatuur- en luchtvochtigheidscombinaties per diersoort, het rapport [Op de bres tegen hittestress](#) uit 2019.



VOORTGANG OP DE 10 ACTIEPUNTEN

Na de publicatie van ons rapport in 2019 en de overhandiging van de petitie is er in de Tweede Kamer veel aandacht geweest voor dit onderwerp. In een schriftelijk overleg stelden de VVD, D66, GroenLinks, de SP en de PvdD vragen aan minister Schouten. In de antwoorden van de minister werden weinig concrete toezeggingen gedaan die tot verbeteringen voor de dieren zouden leiden². In de loop van 2019 en 2020 was hittestress het onderwerp van verschillende Kamerbrieven en hebben er een aantal politieke ontwikkelingen plaatsgevonden op onze 10 actiepunten. Ook hebben verschillende bedrijven maatregelen genomen om dieren beter te beschermen tegen hittestress en zijn er aanpassingen doorgevoerd in verschillende hitteprotocollen. Hieronder schetsen we kort die ontwikkelingen.

1. Tropenrooster

Een tropenrooster, waarbij slachterijen 's nachts en in de ochtend slachten zodat er op de warmste momenten van de dag geen dieren hoeven te worden aangevoerd, kan het risico op hittestress aanzienlijk verkleinen omdat de omgevingstemperaturen bij het laden en tijdens transport dan lager zijn. Een dergelijk rooster was volgens minister Schouten in 2019 niet in te voeren. Dat komt volgens haar door gebrek aan draagvlak en capaciteit bij de keurmeesters van de NVWA en KDS, die de keuring van de levende dieren en van de karkassen uitvoeren.

Uit een Kamerbrief van juli 2020³ wordt duidelijk dat slachterijen vanaf een voorspelde temperatuur van 33 °C een aanvraag bij de NVWA kunnen doen om eerder te beginnen met slachten. In augustus 2020 heeft in ieder geval één slachterij hier gebruik van gemaakt. Slachterij Van Rooi mocht om 23:00 uur beginnen met slachten in plaats van om 04:00 uur⁴. Dit is een goede ontwikkeling, omdat dieren op koelere momenten kunnen worden aangevoerd – mits uiteraard dan ook wordt gestopt met slachten op de warme momenten van de dag. Echter, de grens van 33 graden is te hoog aangezien hittestress al bij veel lagere omgevingstemperaturen kan ontstaan. De NVWA hanteert deze norm zeer strikt: slachterij Westfort diende in augustus 2020 ook een verzoek in om eerder te starten met slachten, maar dat werd afgewezen omdat de voorspelde temperatuur die dag 32 °C was⁵.

Op basis van NVWA-data is berekend dat zonder aanpassingen van slachttijden ruim 40% van de aangevoerde vleeskuikens en vleesvarkens een middelmatig tot verhoogd risico op hittestress ondervinden op dagen vanaf 27 °C⁶. De hoogste temperaturen komen voor tussen 12:00 en 20:00 uur. Slachterijen die tot na 21:00 uur slachten, hebben op dagen ≥ 30 °C gemiddeld een ruim drie keer hoger DOA-percentages dan slachterijen die tot 16:00 uur werken⁶. De Dierenbescherming en Eyes on Animals blijven daarom pleiten voor een tropenrooster waarbij dieren in de zomermaanden standaard op de koelste momenten van de dag vervoerd worden en er tussen 12:00 en 20:00 uur geen aanvoer meer is. We roepen de minister, de NVWA en KDS op te onderzoeken wat er nodig is om hiervoor draagvlak en capaciteit te creëren.

² [Beantwoording vragen schriftelijk overleg over de reactie van de Minister op het rapport “Op de bres tegen hittestress” van de Dierenbescherming en Eyes on Animals](#). 12 juli 2019. DGA-DAD / 19163479.

³ [Kamerbrief Dierenwelzijn en hitte](#). 1 juli 2020. DGA-DAD / 20172253

⁴ [Van Rooi mag vervroegd slachten bij 33 graden of meer](#). 6 augustus 2020. Pigbusiness.

⁵ [Hitte: Westfort mag niet vervroegd slachten van NVWA](#). 7 augustus 2020. Pigbusiness.

⁶ [Advies over het transport van vleesvarkens en vleeskuikens bij \(extreem\) hoge temperaturen](#). 5 augustus 2020. TRCVWA/2020/4161

2. Lagere belading veewagens

Het verlagen van de beladingsgraad tijdens transport verkleint de kans op hittestress. Als er voldoende ruimte is voor de dieren om niet tegen elkaar aan te hoeven liggen en er tussen de dieren een goede luchtstroom kan worden gecreëerd, kunnen de dieren hun warmte beter kwijtraken. Ook zorgt een lagere belading voor minder onrust en agressie tussen de dieren onderling: deze verminderde activiteit en stress dragen ook bij aan een lager risico op hittestress.



De wettelijke beladingsgraad voor varkens (235kg/m²) is veel te hoog: dieren liggen op en tegen elkaar aan en kunnen hun warmte hierdoor niet kwijt. Copyright: Eyes on Animals

Een lagere belading voor een aantal diercategorieën was al onderdeel van het Protocol Veetransport onder extreme temperaturen van Saveetra en Vee & Logistiek⁷. Een verbetering ten opzichte van eerdere versies is dat dit protocol sinds 2020 in werking treedt vanaf één voorspelde dag met 27 °C in plaats van pas vanaf vier opeenvolgende dagen met 27 °C. Echter, de richtlijnen in dit protocol zijn vrijblijvend. De NVWA kan hier dus niet op controleren en handhaven. Daarnaast is de voorgestelde verlaging van de beladingsgraad te beperkt (10 tot 20%), gaat deze pas vanaf een te hoge temperatuur in (27 °C) en geldt deze alleen voor transporten die worden uitgevoerd tussen 12:00 en 19:00 uur. In het protocol van de pluimveesector wordt helemaal geen percentage genoemd, maar staat alleen dat de bezetting moet worden aangepast en dat er met name aandacht moet zijn voor hotspots op de wagen. Dit zijn locaties in een veewagen waar de temperatuur nóg sneller kan oplopen, bijvoorbeeld bij de kratten/containers die centraal in de wagen staan omdat die slechter geventileerd kunnen worden, of kratten/containers in de buurt van het motorblok dat warmte afgeeft.

Eyes on Animals zag tijdens hun inspecties dat hoewel veel wagens inderdaad op warme dagen iets lager beladen worden, dit niet voldoende is. De dieren liggen bij de gehanteerde belading nog steeds verplicht tegen elkaar aan waardoor ze hun warmte onvoldoende kwijt kunnen. Hittestress werd nog steeds regelmatig waargenomen. Daarom blijven wij inzetten op een wettelijk vastgelegde verlaging van de beladingsgraad van minimaal 10% vanaf 21 °C en minimaal 20% vanaf 25 °C.

⁷ [Protocol Veetransport onder extreme temperaturen](#). Versie 2020. Saveetra en Vee & Logistiek Nederland.



Bij de lagere beladingsgraad van het sectorprotocol is er nog steeds onvoldoende ruimte voor alle varkens om te liggen zonder daarbij tegen elkaar aan te komen. Ze kunnen hierdoor hun warmte onvoldoende kwijt. Copyright: Eyes on Animals

3. Mechanische ventilatie veewagens

Vaak hebben veewagens beperkte of helemaal geen mechanische ventilatie (met name bij pluimvee-transport) waardoor ze volledig of grotendeels afhankelijk zijn van de rijwind. Zodra ze stilstaan loopt de temperatuur in de veewagens flink op. Goede ventilatie is nodig om te voorkomen dat de temperatuur en luchtvochtigheid in de wagens te hoog oplopen. Ook is het belangrijk dat de ventilatie een aantal uur onafhankelijk van de motor kan blijven werken en er een back-upstelsel is, zodat er ook bij motorpech of korte tussenstops niet direct grote problemen ontstaan.

Sinds de zomer van 2020 staat in het hitteprotocol van Saveetra en Vee & Logistiek de richtlijn om op momenten dat het protocol in werking is (vanaf 27 °C), transporten met vleesvarkens tussen 12:00 en 19:00 uur uit te voeren met een mechanisch geventileerd vervoersmiddel. Voor andere diersoorten, zoals runderen, schapen, geiten en pluimvee, is er geen richtlijn om wagens met mechanische ventilatie te gebruiken. Ook is deze richtlijn weer vrijblijvend en gaat het pas in vanaf een te hoge temperatuur. En omdat het een private en geen wettelijke richtlijn is, is deze niet te handhaven door de NVWA.



Pluimveetrucks hebben vaak geen zijwaartse mechanische ventilatie en zijn volledig afhankelijk van natuurlijke wind. Kippen in het midden van de truck lopen het grootste risico op hittestress. Copyright: Eyes on Animals



In een [Kamerbrief](#) van oktober 2020 gaf minister Schouten aan op EU-niveau in te zetten op het verplichten van mechanische ventilatie boven de 27 °C. Maar de EU komt op zijn vroegst in 2023 met voorstellen om de Europese diertransportregels aan te passen en het is onzeker of er dan ook scherpere regels tijdens hitte worden voorgesteld. De Nederlandse overheid moet daar niet op wachten doch kan voor zijn eigen grondgebied strengere regels uitvaardigen. Wij pleiten daarom voor het zo snel mogelijk instellen van een wettelijke verplichting op mechanische ventilatie voor binnenlandse transporten van alle diercategorieën vanaf 21 °C.

4. Transport boven 30 °C veewagens met airco; boven 35 °C geen transport

Vanaf omgevingstemperaturen van 21 °C bestaat er kans op hittestress, die groter wordt naarmate de temperatuur stijgt. De uiterste consequentie van hittestress is sterfte. Dead-on-arrivalpercentages (dieren tijdens transport naar het slachthuis sterven; DOA) worden door roodvleesslachterijen niet standaard beschikbaar gesteld aan de NVWA. DOA-percentages bij vleeskuikens worden wel beschikbaar gesteld aan de NVWA en zijn gering verhoogd tussen de 25 en 30 °C en sterk verhoogd vanaf 30 °C⁸.

Ondanks dat in het Nationaal Plan voor veetransport bij extreme temperaturen stond dat er boven de grens van 35 °C geen veetransporten meer mogen plaatsvinden, gebeurde dit toch. En de pluimveesector heeft zich zelfs nog steeds niet bij dit plan aangesloten. Voor minister Schouten was daarmee de maat vol. In juli 2020 stelde minister Schouten een verbod in op binnenlandse veetransporten op dagen van 35 °C of warmer, in veewagens zonder airconditioning.

Dit wettelijke verbod is een belangrijke stap in de goede richting, maar wij blijven inzetten op een verbod vanaf 30 °C, om ernstige hittestress en sterfte te voorkomen. Hogere sterfte treedt ook al op tussen 25 en 30 °C en aangezien het sterftepercentage een 'ijsbergindicator' is (laat alleen de ernstigste, uiterste consequentie zien en niet de onderliggende welzijnsproblemen), bevestigt dit weer dat ook bij lagere temperaturen maatregelen nodig zijn om hittestress te voorkomen.

Export

In de zomer van 2020 werd een pilot gedaan waarbij exporten van vee niet door de NVWA werden gecertificeerd als de verwachte temperaturen onderweg boven de 30 °C uit kwamen. Ook zouden bij exporten boven de 27 °C GPS- en temperatuurdata worden opgevraagd door de NVWA. Wij vinden dit een positieve ontwikkeling, omdat een lagere temperatuurgrens wordt gesteld, en ook wordt gekeken naar verwachte temperaturen op de route door Europa. Het is niet bekend of er vervolg wordt gegeven aan deze pilot (in EU-verband), omdat de aanpak nog moet worden geëvalueerd met andere lidstaten, zoals toegezegd⁹. De NVWA heeft het ministerie van LNV al wel gevraagd om extra middelen vrij te maken voor controles van reisjournaals bij lange internationale transporten.

⁸ [Advies over het transport van vleesvarkens en vleeskuikens bij \(extreem\) hoge temperaturen](#), 5 augustus 2020. TRCVWA/2020/4161

⁹ [Beantwoording vragen Schriftelijk Overleg over de geannoteerde agenda van de informele Landbouwrada van 1 september](#), 28 augustus 2020. EIA/ 20222504



5. Temperatuurs- en luchtvochtigheidssensoren in veewagen om klimaat te monitoren

Temperatuurs-, luchtvochtigheids- en CO-sensoren geven chauffeurs meer mogelijkheden om de kans op hittestress te monitoren en daarop in te spelen (bijvoorbeeld door meer te ventileren). Temperatuursensoren zijn wel verplicht voor lange-afstandstransporten, maar niet voor binnenlands transport.

Momenteel loopt het onderzoeksproject 'Toekomstbestendig Diertransport'¹⁰, waarin dit onderwerp wordt meegenomen. Daarin wordt bijvoorbeeld onderzocht waar de sensoren het best in de wagen geplaatst kunnen worden. Minister Schouten heeft aangegeven de resultaten van dit onderzoek af te willen wachten alvorens dergelijke sensoren te verplichten voor korte transporten. Zodra dit onderzoek is afgerond willen wij dat dit ook voor binnenlandse transporten een verplichting wordt.

6. Watervoorziening op hete dagen ook tijdens korte transporten

Toegang tot drinkwater tijdens transport kan dieren helpen om beter om te gaan met hoge temperaturen. Momenteel is het aanbieden van drinkwater aan dieren op binnenlandse transporten geen gangbare praktijk. In de praktijk betekent dit dat dieren op snikhete dagen urenlang geen toegang tot water hebben (tijdens laden, transport, in de wachtrij op de slachterij en lossen).

Hiervoor geldt hetzelfde als voor klimaatsensoren: de afgelopen jaren is er in de praktijk weinig veranderd, maar dit is wel een onderwerp dat zou worden bekeken in het PPS-project 'Toekomstbestendig Diertransport'. Afhankelijk van de uitkomsten van deze PPS overweegt de sector of watervoorziening voor kort transport onderdeel wordt van het sectorprotocol. Zodra dit onderzoek is afgerond zouden wij graag zien dat watervoorziening ook voor binnenlandse transporten een verplichting wordt.

7. Just-in-time delivery op het slachthuis, anders noodmaatregelen

Als dieren bij het slachthuis aankomen en ze niet direct kunnen worden uitgeladen, stijgt het risico op hittestress. Regelmatig moeten chauffeurs wachten op een parkeerplaats of in een rij buiten voor het slachthuis, of rondjes blijven rijden totdat ze aan de beurt zijn. Dit kan een half uur tot meerdere uren duren. Op warme dagen heeft het parkeren van vrachtwagens grote gevolgen voor het welzijn van de dieren, omdat de temperatuur in de wagens dan snel oploopt. Dat kan leiden tot sterfte of dieren die niet meer kunnen lopen¹¹.

Bij sommige slachterijen loopt de just-in-time delivery goed: er is een goede aanvoersplanning waaraan transporteurs en veehouders zich houden, waardoor de dieren bij aankomst vrijwel direct kunnen worden uitgeladen. Dit zijn vaak de wat kleinere slachterijen die soms ook zelf het transport in handen hebben. Maar bij veel slachterijen ontstaan er nog steeds wachtrijen. Dat is met name een probleem op warme dagen, maar ook op minder warme dagen leidt stilstand tot stress¹². De wachtrijen kunnen verschillende oorzaken hebben. De belangrijkste oorzaken zijn een onvoldoende grote wachtstal en/of onvoldoende losplekken. Slachterijen zijn meer dieren gaan slachten, maar hun wachtstal en het aantal losplekken zijn niet meegegroeid. Daarnaast kan de aanvoersplanning te krap zijn, waardoor er bij een kleine vertraging

¹⁰ [PPS Toekomstbestendig diertransport](#), 2019 – 2022. Topsector Agri & Food.

¹¹ EFSA 2020. Welfare of pigs at slaughter. [doi: 10.2903/j.efsa.2020.6148](#)

¹² J. T. N. van der Werf, M. A. Gerritzen, H. G. M. Reimert, K. Steinkamp, M. Marahrens, and V. A. Hindle, "The effect of reduced loading density on pig welfare during long distance transport," *Animal*, vol. 7, no. 11, pp. 1849–1857, 2013. <https://doi.org/10.1017/S1751731113001523>

bij het uitladen (bijv. door een storing in de slachtlijn) meteen een wachtrij ontstaat. Transporteurs of veehouders volgen bovendien niet altijd de planning van de slachterij op, omdat dit met hun andere werkzaamheden niet altijd het best uitkomt. Per slachterij verschillen deze oorzaken.

De Dierenbescherming en Eyes on Animals vinden het onacceptabel dat dieren op warme dagen soms uren in een stilstaande veewagen moeten wachten. Dit punt (vermijden van stilstand) is ook als essentieel aangemerkt in de preventie van hittestress in het rapport van het Bureau Risicobeoordeling & Onderzoek over transport van vleesvarkens en vleeskuikens bij (extreem) hoge temperaturen¹³. Desondanks is dit geen punt waarop de overheid of veehouderijsectoren in de afgelopen jaren stappen hebben gezet om het te verbeteren. Minister Schouten heeft in 2019 aangegeven dat bij slachthuizen die hun slachtcapaciteit hebben vergroot zonder de wachtruimte te vergroten, extra aandacht wordt besteed (ook door de NVWA) aan het voorkomen van oponthoud in warme periodes¹⁴. In de praktijk zien we echter nog steeds regelmatig wachtrijen ontstaan. De NVWA heeft blijkbaar onvoldoende handvatten om hierop te handhaven, ondanks bepalingen in de Verordening 2009/1099 die stellen dat dieren zo snel mogelijk moeten worden uitgeladen en er gezorgd moet worden voor een wachtomgeving met adequate thermische omstandigheden¹⁵.



Veewagens in de wachtrij bij Nederlandse slachterijen. Copyright: Eyes on Animals

Daarom pleiten wij nu voor een wettelijk vastgelegde maximale wachttijd van 15 minuten (incl. rondrijden rond slachthuis). Dit is een concrete, handhaafbare norm, die slachterijen afhankelijk van hun eigen situatie kunnen invullen. Bij veel slachterijen kan dit worden gerealiseerd door de wachtruimte te vergroten, maar ook een betere aanvoersplanning of minder aanvoer (en dus minder slachten) in de zomer kunnen hierbij helpen. Als de norm wordt overtreden zou de NVWA de mogelijkheid moeten hebben om op de eerstvolgende warme dagen slachterijen minder dieren aan te laten voeren.

¹³ [Advies over het transport van vleesvarkens en vleeskuikens bij \(extreem\) hoge temperaturen](#). 5 augustus 2020. TRCVWA/2020/4161

¹⁴ [Beantwoording Kamervragen over het rapport "Op de bres tegen hittestress" van de Dierenbescherming en Eyes on Animals](#). 12 juli 2019. DGA-DAD / 19163479

¹⁵ [Verordening 2009/1099](#), Bijlage III, punt 1.2 en Hoofdstuk II, artikel 3

Noodmaatregelen bij het slachthuis

Verschillende slachterijen hebben o.a. op advies van Eyes on Animals de afgelopen jaren maatregelen genomen om hittestress bij de aangevoerde dieren te verminderen. Denk aan het plaatsen van grote ventilatoren, het creëren van schaduwplekken, waterverneveling, etc. Een overzicht van de maatregelen per slachterij is te vinden in [dit rapport](#).

Wij vinden het positief dat slachterijen stappen zetten om hittestress te verminderen. Echter, deze maatregelen zouden alleen als noodmaatregel genomen moeten worden, voor als de dieren niet direct kunnen worden uitgeladen. Het verschilt namelijk sterk hoe effectief deze maatregelen zijn en vaak zijn ze onvoldoende om hittestress te voorkomen als de wagens een tijd moeten wachten.



Op advies van Eyes on Animals hebben slachterijen schaduwplekken gecreëerd en ventilatoren geplaatst. Wachttijden moeten echter nog steeds korter.

8. Wachtruimtes slachthuis: voldoende capaciteit en verkoeling

Zoals we hierboven al aangaven, is het belangrijk dat dieren direct na aankomst op het slachthuis kunnen worden uitgeladen. Echter, veel slachterijen voeren nog steeds meer dieren aan dan zij kunnen huisvesten in hun wachtstal. De slachtcapaciteit is in de loop der jaren vaak sterk toegenomen, terwijl de wachtstal en het aantal losplekken niet evenredig zijn meegegroeid. Daardoor moeten dieren wachten in stilstaande trucks en ontstaat er hittestress. Zolang er geen eisen worden gesteld aan de capaciteit van de wachtstal en losplekken, zal deze problematiek blijven bestaan.



Door onvoldoende capaciteit in de wachtstal moeten chauffeurs op openbare of prive parkeerplaatsen wachten tot ze hun dieren kunnen lossen. Copyright: Eyes on Animals



Minister Schouten gaf in 2019 al aan dat er bij slachthuizen die hun slachtcapaciteit hebben vergroot zonder de wachtruimte te vergroten, extra aandacht wordt besteed (ook door de NVWA) aan het voorkomen van oponthoud in warme periodes¹⁶. Hoe deze 'extra aandacht' er in de praktijk uit ziet is niet bekend.

9. NVWA beter toerusten voor controle en handhaving

Minister Schouten gaf in 2019 aan dat het Bureau Risicobeoordeling & Onderzoek (BuRO) van de NVWA werkte aan concrete handvatten om hittestress vast te kunnen stellen. Met de huidige regelgeving kan dit namelijk een onderwerp van discussie zijn tussen inspecteurs en transporteurs/slachterijen, omdat in de wetgeving niet duidelijk wordt omschreven wat wordt bedoeld met 'onnodig lijden' of 'bescherming tegen extreme weersomstandigheden'. Dit kan dus door verschillende partijen verschillend worden geïnterpreteerd.

Uiteindelijk werd het BuRO-advies pas in september 2020 gepubliceerd. Eén van de conclusies was dat er geen robuuste diergebonden metingen bestaan om hittestress vast te stellen. Het is met name lastig om grenswaarden te bepalen. Wel worden de diergebonden metingen die een relatie hebben met hittestress op een rijtje gezet. Er komen dus niet direct betere handvatten voor de NVWA uit voort om aan de dieren vast te stellen of zij lijden onder de hitte. De NVWA geeft aan het advies om meer data over dierenwelzijn ter harte te willen nemen, maar zegt ook dat er geen heldere handvatten zijn en dit dus een moeilijke oefening blijft. Ook kan het advies over intensivering van de registratie van gegevens alleen worden opgevolgd als het gegevens van de NVWA betreft of gegevens waar de NVWA juridisch gezien toegang toe heeft.

Ook daarom houden wij vast aan de eisen om wettelijk vast te leggen dat vanaf 21 graden Celsius de beladingsgraad met 10% en vanaf 25 graden Celsius met 20% omlaag moet, dat veewagens vanaf 21 graden Celsius mechanische ventilatie en vanaf 30 graden Celsius airconditioning moeten hebben, en dat wachttijden op slachterijen beperkt moeten worden tot 15 minuten. Dat zijn eenvoudig door de NVWA te handhaven normen.

10. Nationaal strengere regels

De sectorprotocollen waren en zijn nog steeds te weinig ambitieus en te vrijblijvend. In eerste instantie was minister Schouten in 2019 niet van plan om strengere wetgeving rondom hittestress in te stellen, en liet het over aan de veetransporteurs en slachterijen om met betere hitteprotocollen te komen. Toen echter bleek dat ondanks de richtlijnen toch dieren werden vervoerd bij 35 °C of meer, besloot de minister een wettelijk verbod in te voeren voor transporten binnen Nederland vanaf 35 °C. Deze beleidsregel is sinds 2 juli 2020 van kracht.

Wij vinden dit een belangrijke stap in de goede richting, maar blijven pleiten voor betere wettelijke regels zoals een verbod op veetransporten zonder airco vanaf 30 °C.

¹⁶ [Beantwoording vragen schriftelijk overleg over de reactie van de minister op het rapport "Op de bres tegen hittestress" van de Dierenbescherming en Eyes on Animals](#). 12 juli 2019. DGA-DAD / 19163479.

HUIDIGE SITUATIE

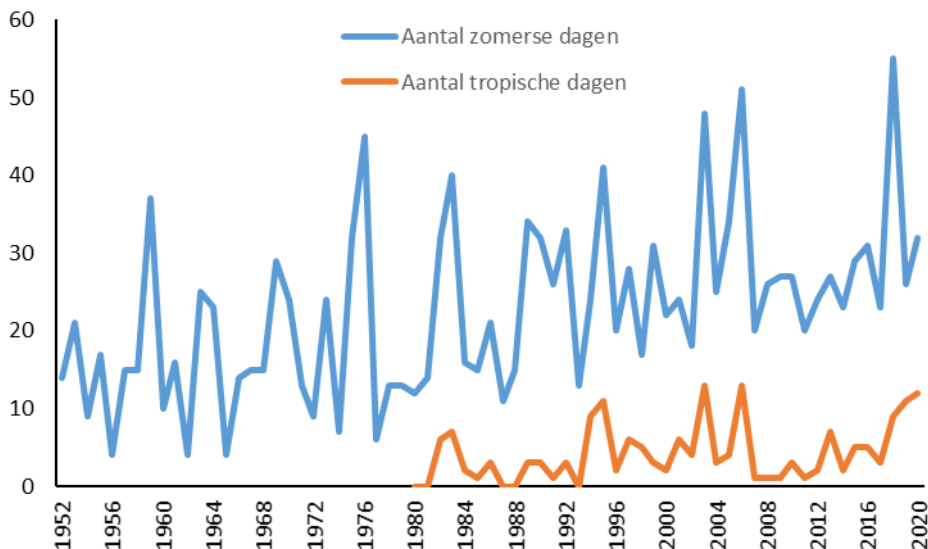
Dat de huidige richtlijnen en beleidsregels niet tot voldoende dierenwelzijnsverbetering hebben geleid blijkt uit verschillende bronnen.

Stijgende temperaturen

Hittestress bij varkens en vleeskuikens lijkt te ontstaan bij een temperatuur tussen de 25 °C en 30 °C¹⁷. Zoals te zien is in Figuur 1 neemt het aantal warme (minimaal 25 °C) en tropische (minimaal 30 °C) dagen in de afgelopen decennia toe. In 2020 ging het om 32 zomerse en 12 tropische dagen. Dit betekent dat er naar schatting op warme en tropische dagen getransporteerd en geslacht werd¹⁸:

- **Runderen:** 337.000 op dagen \geq 25 °C; waarvan 55.000 op tropische dagen;
- **Varkens:** 2 miljoen op dagen \geq 25 °C; waarvan 767.000 op tropische dagen;
- **Vleeskuikens:** 71 miljoen op dagen \geq 25 °C; waarvan 26 miljoen op tropische dagen.

Het aantal zomerse en tropische dagen is gebaseerd op de temperaturen die door het KNMI worden gemeten in De Bilt. Lokaal kunnen dus meer warme dagen voorkomen. Zo komen er in Brabant en Limburg, waar veel varkens en pluimvee worden gehouden, meer warme dagen voor dan in De Bilt¹⁹. Dit zijn overigens temperaturen die worden gemeten in de schaduw, terwijl veewagens zich vaak in de zon bevinden. Ook zullen de temperatuur en de luchtvochtigheid in veewagens zonder airconditioning hoger zijn dan de omgevingstemperaturen. Het aantal dagen met risico op hittestress zal in werkelijkheid dus hoger liggen dan het aantal door het KNMI aangegeven officiële zomerse en tropische dagen.



Figuur 1 Aantal zomerse (vanaf 25 °C) en tropische dagen (vanaf 30 °C) in de periodes 1952 – 2020 resp. 1980 – 2020. Bron: CBS en KNMI.

¹⁷ [Advies over het transport van vleesvarkens en vleeskuikens bij \(extreem\) hoge temperaturen](#). 5 augustus 2020. TRCVWA/2020/4161

¹⁸ [Vleesproductie; aantal slachtingen en geslacht gewicht per diersoort](#). 30 maart 2021. CBS Statline.

¹⁹ [Zomerse dagen](#). KNMI.



Overtredingen en misstanden

Uit een brief van de minister van LNV aan de Tweede Kamer uit het najaar van 2020 blijkt dat in dat jaar in **zestien gevallen** is geconstateerd dat ondanks de genomen maatregelen er bij aanvoer op het slachthuis sprake was van **onacceptabele hittestress**²⁰. Dat heeft in enkele gevallen bij aanvoer van een varkenstransport en bij meerdere pluimveetransporten tot interventies van de NVWA geleid. Gezien de beperkte capaciteit van de NVWA en het gebrek aan goede handvatten bij het beoordelen van hittestress, is dit aantal waarschijnlijk een onderschatting.

Transporten tot 35 °C zijn nog steeds toegestaan. Data-analyse van interne NVWA-slachtgegevens van **vleeskuikens** van de jaren 2017, 2018 en 2019 laat zien dat er **vanaf een temperatuur van 25 °C tot 30 °C een gering verhoogd percentage Dead-On-Arrival (DOA%)** geconstateerd wordt en een **sterk verhoogd DOA-percentage op dagen met een temperatuur ≥30 °C**²¹. Daarnaast komt in 2017 en 2018 het DOA-percentage per koppel bij deze hoge temperaturen vaker boven de signaal- of interventiegrens, vooral bij de slachthuizen die ook na 16:00 uur doorwerken. Op basis van NVWA-gegevens uit 2017 en 2018 blijkt dat bij vier grote pluimveeslachterijen (met ruim 20% van de Nederlandse slachtcapaciteit) op dagen met een temperatuur van ≥30 °C het gemiddelde DOA-percentage ruim drie keer hoger is dan het gemiddelde van vier grote pluimveeslachterijen die 's middags en in de avond of vroege nacht niet slachten (met ook ca. 20% van de Nederlandse slachtcapaciteit).

In de zomer van 2019 zijn op slachthuizen situaties aangetroffen waarbij in twee gevallen **30 tot 40 procent van de dieren (pluimvee) bij aanvoer dood** waren. Bij 1 pluimveeslachthuis was er na aankomst sprake van hoge sterfte in de aanvoershal, waarbij in een aantal kratten tot 90% dood aangevoerde kuikens aanwezig waren²².

Beperkte capaciteit NVWA

Niet alle gevallen van (ernstige) hittestress zullen worden opgemerkt door de NVWA. In 2019 was er bij de NVWA nog 2000 uur beschikbaar voor controles op het vervoer van dieren op dagen dat het nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen in werking is getreden. In 2020 is dat **teruggebracht tot 15:00 uur**²³. Naar schatting zijn er op één dag maximaal 18 medewerkers beschikbaar²⁴. Ter vergelijking: er zijn in totaal zo'n 40 grote slachterijen in Nederland²⁵.

Beelden en bevindingen van Eyes on Animals

Eyes on Animals ziet tijdens hun inspecties op warme dagen nog steeds regelmatig lange wachttijden en dieren met hittestress. Slachterijen hebben verschillende maatregelen genomen om veewagens bij aankomst in de schaduw te kunnen parkeren en beter te ventileren. Dit is een belangrijke stap vooruit. Maar zolang de kern van het probleem niet wordt opgelost, namelijk het tekort aan losplekken en wachtruimte, blijven deze maatregelen een doekje voor het bloeden. Een overkapping met ventilatoren vormt geen acceptabel alternatief voor een goede wachtstal. Op tropische dagen is het namelijk onmogelijk om de

²⁰ [Kamerbrief dierenwelzijn landbouwhuisdieren](#), 23 oktober 2020. DGA-DAD / 20247761

²¹ [Advies over het transport van vleesvarkens en vleeskuikens bij \(extreem\) hoge temperaturen](#), 5 augustus 2020. TRCVWA/2020/4161

²² [Kamerbrief over het dierenwelzijn tijdens de hitteperiode](#), 4 september 2019. DGA-DAD / 19199704

²³ [Beantwoording vragen over het bericht 'Warme zomer op komst, met veel droogte' en vragen over het uitblijven van maatregelen om dieren te beschermen bij de verwachte hittegolven](#), 1 juli 2020. DGA-DAD / 20146911

²⁴ [Lijst van vragen en antwoorden over de Verantwoordingsrapportage 2019 en jaarbeeld 2019 van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit](#), 16 oktober 2020. 33835-173

²⁵ [Dierenwelzijn in grote roodvlees slachthuizen juli 2015 t/m juni 2018](#), 28 januari 2019. NVWA. [Dierenwelzijn pluimvee slachterijen juli 2015 tot met juni 2018](#), 4 februari 2019. NVWA.



temperatuur en luchtvochtigheid in de trucks op acceptabel niveau te houden. In een wachtstal daarentegen hebben de dieren meer ruimte, kan er beter geventileerd en gekoeld worden en is er vaak drinkwater. Een overkapping buiten dient dan ook alleen gebruikt te worden in geval van nood.

Bekijk [hier](#) de inspectiebevindingen van Eyes on Animals en de genomen hittestressmaatregelen bij verschillende slachterijen in Nederland, Duitsland en België. De bevindingen geven inzicht in waar de wachttijden nog te lang zijn, welke noodmaatregelen slachterijen hebben getroffen voor dieren die buiten in stilstaande trucks moeten wachten en waar er verbetering nodig is.



Ook onder een overkapping lopen de temperaturen regelmatig te hoog op. Dieren snel lossen en onderbrengen in een koele wachtstal is cruciaal om hittestress te voorkomen. Overkappingen dienen alleen gebruikt te worden in geval van nood en zijn geen verlengstuk van de wachtstal Copyright: Eyes on Animals



CONCLUSIE: MEER WETTELIJKE MAATREGELLEN NODIG

We constateren dat er verschillende zaken nog niet goed gaan in de preventie van hittestress:

- ! Op veel van onze 10 actiepunten uit 2019 is beperkt of geen voortgang geboekt. Het wettelijke verbod op transport vanaf 35 °C is een stap in de goede richting, maar er is al vanaf veel lagere temperaturen actie nodig.
- ! Nog steeds worden dieren op tropisch hete dagen vervoerd, dicht opeengepakt in niet gekoelde veewagens. Nog steeds moeten dieren in stilstaande veewagens in de brandende zon buiten het slachthuis wachten tot ze uitgeladen kunnen worden.
- ! Ondanks dat verschillende transporteurs en slachterijen maatregelen nemen, wordt er nog regelmatig ernstige hittestress geconstateerd, soms met hoge sterftepercentages als gevolg.
- ! De capaciteit van de NVWA voor controles op warme dagen was in 2020 25% lager dan in 2019.
- ! De aanpak met vrijblijvende, niet-ambitieuze protocollen schiet tekort. En de huidige wetgeving biedt de dierenwelzijnscontroleurs van de NVWA onvoldoende handvatten om de, naar verkoeling snakkende dieren, te hulp te schieten.

Het is dus de hoogste tijd om door te pakken. De Dierenbescherming en Eyes on Animals roepen de overheid op om een aantal duidelijke en goed handhaafbare wettelijke regels uit te vaardigen.

Wettelijke maatregelen zijn nodig

1. **Verlaag de beladingsgraad van veewagens**

Vanaf een omgevingstemperatuur van 21 °C moet de beladingsgraad van varkens, pluimvee, schapen, geiten, runderen en kalveren met 10% omlaag en vanaf 25 °C met 20%.

2. **Verplicht koeling in veewagens**

Dieren mogen vanaf 21 °C nog uitsluitend vervoerd worden in veewagens die voorzien zijn van mechanische ventilatie en vanaf 30 °C mag dit nog alleen in veewagens die voorzien zijn van airconditioning. De mechanische ventilatie en de airconditioning moeten minstens 4 uur onafhankelijk van de motor kunnen draaien en er dient een back-upsysteem in de veewagen te zijn.

3. **Stel een maximale wachttijd van 15 minuten bij slachthuizen in**

Slachterijen en transporteurs moeten de wachttijd op het slachthuis tot de start van het uitladen beperken tot maximum 15 minuten (incl. rondrijden rond slachthuis). Bij veel slachterijen kan dit worden gerealiseerd door de wachtruimte te vergroten, maar ook een betere aanvoersplanning, of minder aanvoer (en dus minder slachten) in de zomer kunnen hierbij helpen.

Randvoorwaarde hierbij is dat deze maatregelen ook gehandhaafd worden: er moet dus, zeker in de zomerperiode, **voldoende handhavingscapaciteit** zijn bij de NVWA.