

Gekneusde Nederlandse biggetjes *delicatesse* in Zuid-Europa

Wekelijks duizenden biggen geëxporteerd naar Zuid-Europese slachterijen



Eyes on
Animals

Watching
out for their
welfare



Zomer 2025

Een onderzoek door Eyes on Animals

Inhoudsopgave

EXPORT SLACHTBIGGEN – DE CIJFERS	3
DE ROUTE VAN EEN SLACHTBIG	3
1. Opgehaald bij de varkenshouder	3
2. De (export)verzamelplaats	4
A. RANGORDEGEVECHTEN EN KALE HOKKEN	5
B. LANGE WACHTTIJDEN	6
C. SUBOPTIMAAL KLIMAAT	6
D. ONTHOUDING VAN VOER	7
E. BEPALING EN SELECTIE “ONGESCHIKTE BIGGEN”	8
F. OPJAGEN OM KEURINGSKOSTEN TE BEPERKEN	9
3. Export naar Kroatië	9
Transport Pivac (Venlo → Kroatië)	9
OVERBELADEN	10
GEEN WATER	11
GROTE NAVELBREUKEN, ZWAKTE EN AANGEBOREN AFWIJKINGEN	11
Transport Ravlić (verzamelplaats Lunteren → Kroatië)	14
4. Export naar Spanje	15
5. Conditie in slachterijen	16
Bezoeken en verbeteringen in Nederlandse slachterijen	16
Buitenlandse slachterijen	17
Verdoving van biggen	17
Meest voorkomende problemen	17
CONCLUSIE	18

Dit rapport en onze inspecties kwamen tot stand in samenwerking met Animal Welfare Foundation, financiële ondersteuning van het Barth-Misset Fonds en onze donateurs. Foto's en tekst mogen uitsluitend worden gebruikt met schriftelijke toestemming. Copyrights liggen bij Eyes on Animals en de Animal Welfare Foundation.

EXPORT SLACHTBIGGEN – DE CIJFERS

De Nederlandse varkenshouderij produceert jaarlijks zo'n 22 miljoen biggen.^{1 2 3} Een deel van deze biggen, circa 2-4%, heeft afwijkingen zoals navelbreuken, bijtonden aan oren of staart, misvormingen of ontstekingen, of blijft om andere redenen achter in groei.^{4 5 6} Voor een reguliere varkenshouder is het economisch niet rendabel om een afwijkende big te mesten. Zulke dieren groeien trager, vragen dure medicatie en lopen het risico dat hun aandoening, zoals een abces of navelbreuk, verergert. Bovendien accepteren grote industriële slachterijen geen afwijkende dieren. Hun slachtlijnen zijn volledig ingericht op uniforme varkens met een geslacht gewicht van circa 100 kilo. Bij afwijkingen wordt er flink gekort.

De afwijkende biggen - ook wel *restbiggen* genoemd - worden daarom op jonge leeftijd geslacht.^{7 8} Het gaat om ruim 600.000 restbiggen per jaar.

Export naar buitenlandse slachterijen

Hoewel we in Nederland biggenslachterijen hebben, gaat een aanzienlijk deel van de restbiggen levend naar slachterijen in Kroatië, Italië, Spanje, Portugal en Frankrijk. De reden: de slachtkosten zijn daar lager, de keuring minder streng én er is veel vraag naar vers biggenvlees. De exacte aantallen zijn onbekend, maar naar schatting gaat het om ruim een kwart miljoen biggen per jaar.^{9 10} Met name op feestdagen is het roosteren van een speenbig een gekoesterde traditie.^{11 12 13}

In de afgelopen jaren onderzocht Eyes on Animals de handel in restbiggen. We bezochten hiervoor verschillende exportverzamelplaatsen, slachterijen en volgden transporten – nationaal en internationaal. Ook vroegen we via de Wet Openbare Overheid informatie op over het transport en de slacht van restbiggen.

DE ROUTE VAN EEN SLACHTBIG

Restbiggen worden opgehaald als ze 7 tot 12 weken oud zijn. Het traject van het varkensbedrijf naar slachterij neemt doorgaans enkele dagen in beslag, omdat de dieren vaak via verzamelplaatsen worden vervoerd. Hieronder volgen de verschillende fases.

1. Opgehaald bij de varkenshouder

De reis van een restbig start op het varkensbedrijf. Zodra een varkenshouder een flink aantal restbiggen heeft, laat hij deze ophalen door een handelaar. De handelaar rijdt dan langs 3-5 verschillende varkenshouders om hun restbiggen op te halen. Vaak gaan ook de “uitgeproduceerde” zeugen mee. Zodra de truck vol is, rijdt hij naar een (export)verzamelcentrum, waar de dieren worden gelost en gesorteerd.

Enkele jaren geleden stuitte Eyes on Animals op een transport met restbiggen bij een weegbrug in Brabant. De biggen mankeerden van alles; afgebeten oren, navelbreuken, bloedoren... Eén big was aan het overgeven. We besloten de truck te volgen. De chauffeur bezocht verschillende varkensbedrijven waar wij het laden van nog meer restbiggen mochten bekijken. We eindigden op een exportverzamelplaats in Noord-Brabant, waar de dieren later op de avond opnieuw zouden worden opgeladen voor export naar een slachterij in Italië. Dit transport was voor ons de aanleiding om het lot van restbiggen verder in kaart te brengen.



Restbiggetjes worden opgehaald bij het varkensbedrijf



Biggetjes met afwijkingen onderweg naar de exportverzamelplaats; een big is aan het overgeven



2. De (export)verzamelplaats

Het transport van restbiggen verloopt vaak via zogenoemde verzamelplaatsen. Daar worden restbiggen van verschillende varkensbedrijven samengebracht. De dieren worden gelost, op gewicht en kwaliteit gesorteerd en gaan - na een verblijf van circa een halve dag tot twee dagen – op transport naar een slachterij in binnen- of buitenland.



Biggen op een exportverzamelcentrum in Nederland

In Nederland bevinden zich tientallen verzamelcentra die restbiggen ontvangen. In de afgelopen jaren bezocht Eyes on Animals er diversen; op veel plekken waren we welkom, maar op enkele ook niet.

Eyes on Animals welkom	Eyes on Animals niet welkom
Van Rooi in Lieshout	Koning in Lunteren
Janssen in Neerkant	Verheijden in Herten
Van der Eijnden in Deurne	Tijs in Haarle
Meijer in Harfsen	Gebroeders van Loon in Knegsel
Van den Boogaard in Veghel	Van Roij in Reusel
Ketelaars in Heeswijk-Dinther	
Paridaans in Eersel	

De condities op een verzamelplaats zijn regelmatig suboptimaal en soms ook strijdig met de wet. Hieronder bespreken we onze bevindingen en zorgen.

A. RANGORDEGEVECHTEN EN KALE HOKKEN

Biggen die elkaar niet kennen worden op verzamelplaatsen in één hok samengevoegd. Dit resulteert regelmatig in rangordegevechten. Omdat er ook geen schuil- en vluchtmogelijkheden zijn, kunnen deze gevechten behoorlijk uit de hand lopen – met verwondingen, uitputting en soms zelfs sterfte tot gevolg.

Ondanks ons herhaald advies om biggen in vaste sociale groepen te huisvesten, schuilwanden te plaatsen en afleidingsmateriaal zoals hooi of AllBite blocks te gebruiken, wordt hier in de praktijk nauwelijks tot geen gehoor aan gegeven. Wel is er vaak zaagsel om op te liggen. Zaagsel zorgt voor enige afleiding.



Gevechten door het samenvoegen van biggen die elkaar niet kennen

Het samenvoegen van biggen die elkaar niet kennen en het niet aanbieden van schuilplaatsen en afleidingsmateriaal is in **strijd met de Transportverordening (EG) Nr. 1/2005** waarin staat dat dieren die elkaar vijandig gezind zijn gescheiden behandeld moeten worden (hoofdstuk III, punt 1.12) en met Richtlijn 98/58/EG waarin staat dat de houder passende maatregelen moeten nemen om te waarborgen dieren niet onnodig lijden (artikel 3).

B. LANGE WACHTTIJDEN

Het verzamelen van restbiggen op een verzamelplaats kan een halve tot soms wel twee dagen in beslag nemen. Voordat het transport naar de slachterij vertrekt, hebben de restbiggen dus al geruime tijd in suboptimale omstandigheden doorgebracht. Deze wachttijden verlengen de reis van varkensbedrijf tot aan slachterij substantieel. Bovendien ontstaat er het risico op rangordegevechten, honger door gebrekkige voerverziening, koude- of hittestress en een verdere achteruitgang van de kwetsbare conditie van de biggen. Daarnaast is een verzamelcentrum een drukke, hectische omgeving waar voortdurend dieren worden af- en aangevoerd, verplaatst en mensen rondlopen – factoren die de stress bij de biggen verder vergroten.

Ook zien we dat biggen die door de NVWA worden afgekeurd voor export, de volgende dag vaak alsnog naar een Nederlandse slachterij worden gebracht. Deze dieren – meestal de kwetsbaarste – krijgen daardoor te maken met extra lange wachttijden.

Daarnaast horen wij dat er soms sprake is van ‘voorverzamen’, waarbij kleine verzamelcentra biggen bijeenbrengen voor verder transport naar een groter verzamelcentrum. Dergelijke praktijken verlengen de totale reistijd en vergroten de risico’s voor het dierenwelzijn aanzienlijk.

De lange reizen en wachttijden zijn ons inziens in **strijd met artikel 3 van Verordening (EG) Nr. 1/2005**, waarin staat dat lijden moet worden voorkomen en transportduur tot een minimum moet worden beperkt.

C. SUBOPTIMAAL KLIMAAT

Een verzamelplaats is meestal een grote, eenvoudige hal met hokken en een laad- en losbordes. De isolatie is vaak beperkt, waardoor het er tochtig, koud of juist erg warm kan zijn, afhankelijk van de weersomstandigheden.

In de hokken wordt doorgaans zaagsel gebruikt, maar dit is niet altijd voldoende om koudestress te voorkomen. Bij lage temperaturen kruipen de biggen vaak op elkaar, terwijl ze bij hitte juist meer afstand nemen. Het gebruik van stro of hooi, waar biggen lekker warm in kunnen kruipen of mee kunnen spelen, is ongebruikelijk. Wel zagen we op warme dagen vaak mobiele ventilatoren.



Koudestress bij biggen op een Nederlandse verzamelplaats

D. ONTHOUDING VAN VOER

Biggen verblijven doorgaans een halve tot twee dagen op een verzamelplaats. Over de voerverstrekking bestaat echter veel onduidelijkheid: regelmatig was niet te achterhalen óf, hoe vaak en wanneer de biggen waren gevoerd. De werkwijzen verschillen sterk per locatie.

Bij biggen die de volgende ochtend naar een Nederlandse slachterij gaan, is het gebruikelijk dat ze de avond ervoor geen voer meer krijgen. Slachterijen willen namelijk graag nuchtere dieren. In de praktijk betekent dit dat biggen (die vaak de vorige ochtend, of nog eerder, zijn aangevoerd) lange tijd geen voer krijgen. Voor dieren van 2–3 maanden oud, die volop in de groei zijn, genetisch geselecteerd om snel te groeien en gewend aan ad libitum voeding, is dit een ernstige aantasting van hun welzijn. Door het ontbreken van duidelijke regels en toezicht is het aannemelijk dat de voerloze periodes in de praktijk kunnen oplopen tot 24 uur en soms zelfs langer.

Bij exportbiggen lijkt voerverstrekking in de ochtend voor transport gebruikelijker, omdat de lange reis zelf al tot de gewenste nuchterheid leidt – onderweg is immers geen voer beschikbaar. Toch kan ook hier de periode zonder voeding gemakkelijk meer dan 24 uur bedragen, zeker bij transporten van 18 uur of langer naar bestemmingen zoals Kroatië, Spanje, Italië of Portugal. Op één verzamelplaats werd ad libitum voer verstrekt aan exportbiggen, maar dit was op andere locaties niet gebruikelijk.



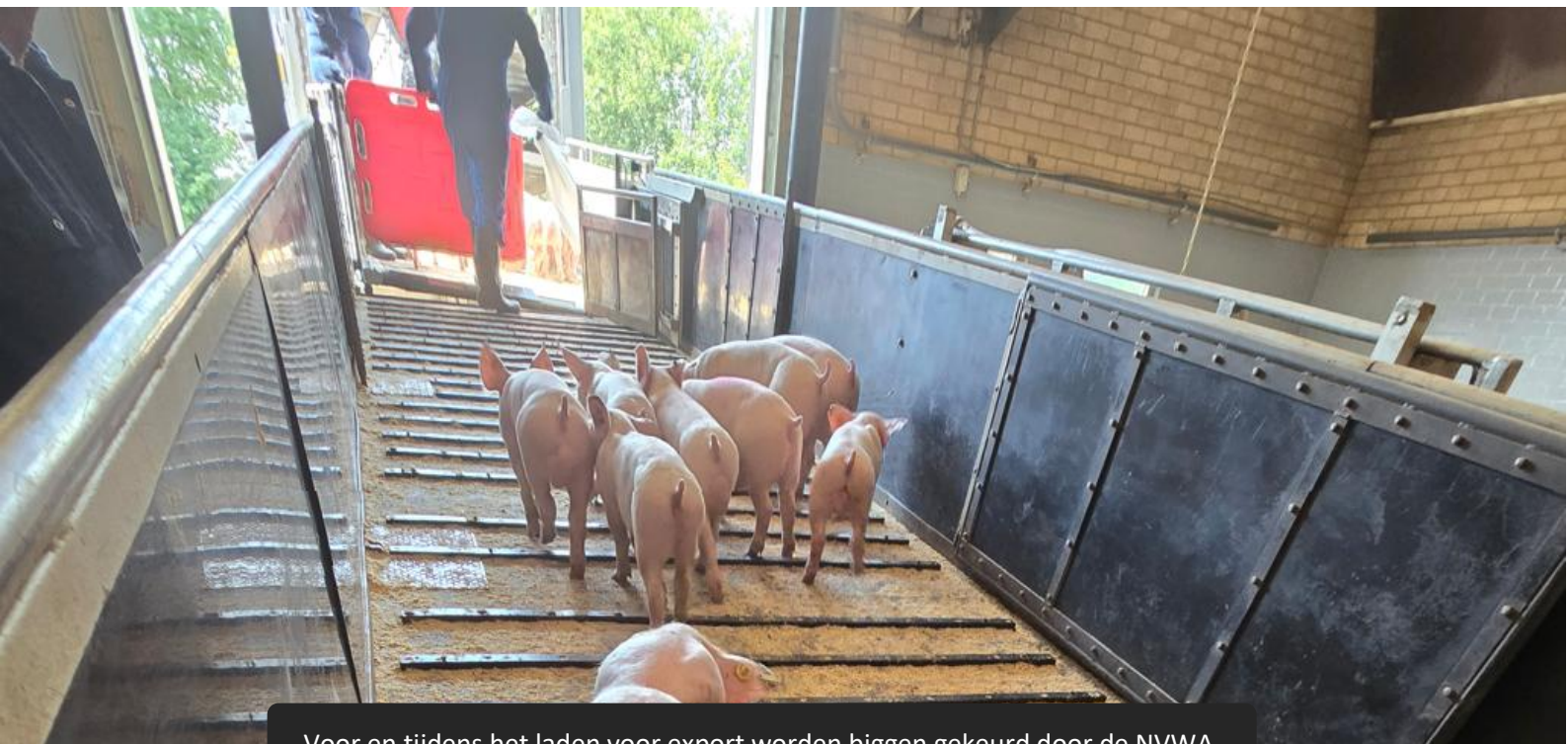
Op één verzamelplaats kregen export-biggen ad libitum voer. Op de andere verzamelplaatsen niet.

Op verzamelplaatsen en tijdens transport, zagen wij regelmatig dieren zaagsel van de grond eten en met ingevallen buiken. Naar ons oordeel krijgt de lange voeronthouding bij biggen (en zeugen) te weinig structurele aandacht, zowel op verzamelplaatsen als bij de NVWA. Langdurige voeronthouding veroorzaakt echter aanzienlijke honger, vergroot onrust en vechtgedrag, verergert de toch al kwetsbare conditie van de biggen. Bovendien zorgt honger ervoor dat varkens moeilijker te hanteren zijn bij het drijven, laden en lossen.

Dieren lange periodes onthouden van voer is **in strijd met Richtlijn 98/58/EG**. Artikel 1.7 schrijft namelijk voor dat dieren een toereikende hoeveelheid gezonde en bij hun leeftijd passende voeding moeten krijgen, toegediend op een wijze die past bij hun ontwikkelingsstadium. Artikel 2.4 voegt daaraan toe dat de voer-tussenposen moeten aansluiten bij de fysiologische behoeften.

E. BEPALING EN SELECTIE “ONGESCHIKTE BIGGEN”

Bij de export van dieren is een NVWA-keuring verplicht. Wanneer biggen worden geladen voor export, zijn vaak twee NVWA-inspecteurs aanwezig (vier-ogen principe) om te beoordelen of de dieren geschikt zijn voor vervoer, zoals vereist in Verordening (EG) nr. 1/2005. Hiervoor hanteert de NVWA de [EURCAW-factsheets](#) en, waar deze onvoldoende toereikend zijn, de [Europese richtsnoeren](#) voor eenhoevigen, varkens en volwassen runderen. Deze documenten zijn ons inziens nuttig, maar voorkomen helaas niet dat kwetsbare dieren alsnog op transport worden gezet.



Voor en tijdens het laden voor export worden biggen gekeurd door de NVWA.

Zo adviseert EURCAW bij navelbreuken een maximale uitstulpsgrootte van 15–20 cm.¹⁴ Deze norm is echter gebaseerd op volwassen varkens en niet op biggen van 2–3 maanden oud. Bij zulke jonge dieren is een uitstulping van die omvang aanzienlijk: de breuk maakt het liggen op de buik soms minder comfortabel. Deze biggen hebben daardoor meer ruimte nodig om comfortabel op hun zij te kunnen gaan liggen. Tijdens transport – wanneer biggen dicht op elkaar staan, voortdurend in beweging zijn en hun evenwicht moeten bewaren – loopt een grote uitstulping bovendien gemakkelijk het risico te worden betrapd of verwond door andere dieren.

Bovendien werkt EURCAW met een ‘oranje categorie’, waarbij de inspecteur moet beoordelen of een dier wel of niet op lang transport mag. Hierdoor blijven sommige dieren in een grijs gebied hangen.¹⁵

Biggen die door de NVWA worden afgekeurd voor export, worden op de verzamelplaats uit het koppel gehaald en apart gezet. Dit gebeurt meestal al in de wachthokken met behulp van een drijfschot, maar soms ook tijdens het laden. Het scheiden van dieren veroorzaakt in de praktijk vaak veel stress, zeker wanneer dit plaatsvindt tijdens de hectiek van het laden.

Afhankelijk van hun conditie worden de afgekeurde biggen vervolgens geëuthanaseerd of – vaak pas de volgende dag – naar een Nederlandse slachterij gebracht.

F. OPJAGEN OM KEURINGSKOSTEN TE BEPERKEN

Op verzamelplaatsen ligt bij het laden de nadruk sterk op snelheid. Hoe sneller het gaat, hoe lager de rekening van de NVWA, die een hoog uurtarief rekent. Omdat langere laadtijden dus direct tot hogere kosten leiden, wordt er vaak onder grote tijdsdruk gewerkt.

Deze tijdsdruk veroorzaakt veel extra stress bij de biggen. Voor hen is het al ingrijpend om een nieuwe omgeving zoals de truck te betreden. Om ze vooruit te krijgen wordt vaak lawaai gemaakt: met rammelaars, slaan tegen drijfwanden of roepen en fluiten – allemaal prikkels die de stress verder vergroten. Ook het zogeheten “doorladen” draagt hieraan bij: terwijl er nog biggen op de laadklep of losbrug staan, worden er al nieuwe dieren achteraan gestuurd. De nieuw aangevoerde biggen zien de chaos voor zich – schreeuwende biggen en medewerkers met drijfmiddelen – deinzen terug en worden vervolgens met nog meer lawaai en dwang vooruit gejaagd.

Meer tijd nemen voor het laden – bijvoorbeeld door steeds een kleine groep naar een compartiment te brengen, dit te sluiten en daarna pas een nieuwe groep op te halen – zou aanzienlijk meer rust brengen. De dieren ervaren dan minder angst en er is minder geluid en dwang nodig om ze vooruit te laten lopen. In de praktijk gebeurt dit echter zelden, omdat snelheid vooropstaat. Dat de NVWA-kosten direct gekoppeld zijn aan de laadtijd, versterkt dit probleem.

Hardhandige behandeling van biggen

Op 23 juni 2025 zagen wij hoe biggen van een Noord-Brabants bedrijf [hardhandig in een Spaanse truck werden geladen](#). De dieren werden met peddels geslagen, één big werd door een chauffeur aan de oren voortgetrokken en de drijfroute was rommelig geconstrueerd, wat leidde tot veel chaos en paniek. De aanwezige NVWA-dierenarts erkende dat de laadvoorzieningen beter konden, maar greep niet in bij de hardhandige behandeling. Mogelijk voelen inspecteurs zich hiervoor niet verantwoordelijk, terwijl zij dat wel zijn. Met hun handtekening onder het transportjournaal (Afdeling 2) verklaren zij immers dat ook het laden voldoet aan Verordening (EG) 1/2005. Het gebrek aan toezicht tijdens het laden vormt daarmee een wezenlijk tekort in de handhaving.

De hoge tijdsdruk tijdens het laden leidt tot extra stress bij de biggen en is in strijd met Verordening (EG) nr. 1/2005, bijlage I, hoofdstuk III, waarin staat dat stress tot een minimum moet worden beperkt.

3. Export naar Kroatië

Afgelopen zomer hebben teams van Eyes on Animals en Animal Welfare Foundation twee transporten met Nederlandse biggen naar Kroatië geïnspecteerd. Het eerste transport, uitgevoerd door transportbedrijf Pivac met 926 biggen aan boord, volgden wij vanaf de snelweg dichtbij Venlo tot aan het slachthuis Klaonica Lorković in Netretić. Van het tweede transport, uitgevoerd door transportbedrijf Ravlić met 971 biggen, bekeken wij het lossen bij hetzelfde slachthuis. Ravlić had de biggen geladen bij verzamelcentrum Lunteren. Bij beide transporten constateerden wij ernstige overtredingen van de Europese Transportverordening (EG) nr. 1/2005. De bevindingen worden hieronder in detail toegelicht.

Transport Pivac (Venlo → Kroatië)

Dit transport volgden wij vanaf Venlo tot aan slachthuis Klaonica Lorković in Netretić. De biggen waren afkomstig van verzamelplaats Van Rooi in Lieshout.

OVERBELADEN

Meerdere compartimenten waren zwaar overbeladen. Biggen lagen noodgedwongen op en over elkaar, met verhoogd risico op vertrapping, verstikking en verwondingen. Door de hoge bezetting konden zij niet gelijktijdig liggen en niet allemaal het watersysteem bereiken – beide in strijd met de Europese Transportverordening (EG) nr. 1/2005 (Bijlage I, Hoofdstuk VII, D). De verdeling over de compartimenten was bovendien ongelijk: enkele boden veel ruimte, terwijl veel andere juist overvol waren. Bij aankomst was één big dood en waren meerdere biggen verzwakt, vermoedelijk mede door de te hoge belading.

Volgens de chauffeurs was er 0,16 m² per big. Dat is al onvoldoende voor gezonde biggen, laat staan voor kwetsbare biggen. Op dit moment ligt er een nieuw wetsvoorstel dat de verouderde Europese Transportverordening moet vervangen. Hierin staat een formule die berekent hoeveel ruimte een dier nodig heeft om comfortabel te kunnen liggen, staan en naar de waternippels te lopen – een eis die nu óók al geldt. Op basis van deze berekening zouden gezonde biggen van 22 kilo minimaal 0,21 m² moeten krijgen, en dieren die in zijligging moeten kunnen rusten (zoals biggen met een navelbreuk) zelfs 0,36 m². In dit transport kregen de biggen dus aanzienlijk minder ruimte dan noodzakelijk.



Overbeladen compartimenten: biggen liggen gedwongen op of onder elkaar

GEEN WATER

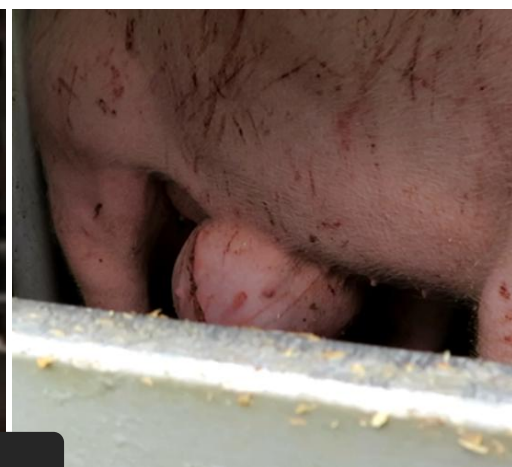
Tijdens de rit stond het drinkstelsel uit. Pas na 16,5 uur rijden, toen de truck bij het slachthuis nog 1,5 uur stilstond, werd het watersysteem aangezet. De biggen waren erg dorstig, maar de drinknippels functioneerden slecht: het meeste water liep langs hun bekken en belandde op de vloer, waar zich een grote plas vormde. Volgens de chauffeurs is dit “de reden dat het drinkstelsel tijdens transport nooit wordt aangezet”. **Dat het water tijdens transport uitstond is in strijd met Europese Transportverordening (EG) nr. 1/2005 (Bijlage I, Hoofdstuk VII, D) die eist dat varkens altijd beschikking moeten hebben tot water.**



Pas na 16 uur rijden gingen het watersysteem aan. De nippels werkten niet goed en er ontstond een grote plas water.

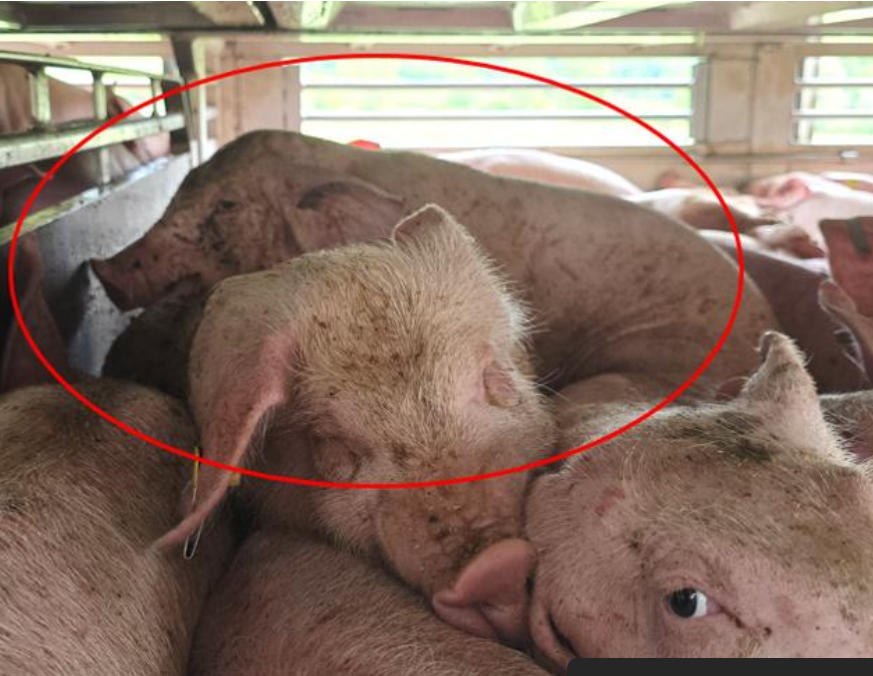
GROTE NAVELBREUKEN, ZWAKTE EN AANGEBOREN AFWIJKINGEN

Veel biggen hadden grote navelbreuken, soms met wonden. Bij transport is er een verhoogd risico dat hierop wordt getrapt – met name bij een hoge bezetting. **Ons inziens waren deze biggen ongeschikt voor transport (Europese Transportverordening (EG) nr. 1/2005 (Bijlage I, Hoofdstuk I, lid 1 en 2).** Bovendien kunnen biggen met grote navelbreuken minder comfortabel op hun buik liggen. Om goed te kunnen rusten moeten zij ook op hun zij kunnen liggen, maar de ruimte hiervoor was veel te beperkt. Verder zagen we biggen met bijtewonden aan de oren, abscessen en aangeboren groeifouten, zoals dolfijnhoofden en knikruggen. Bij aankomst was één big dood. Meerdere biggen waren verzwakt.

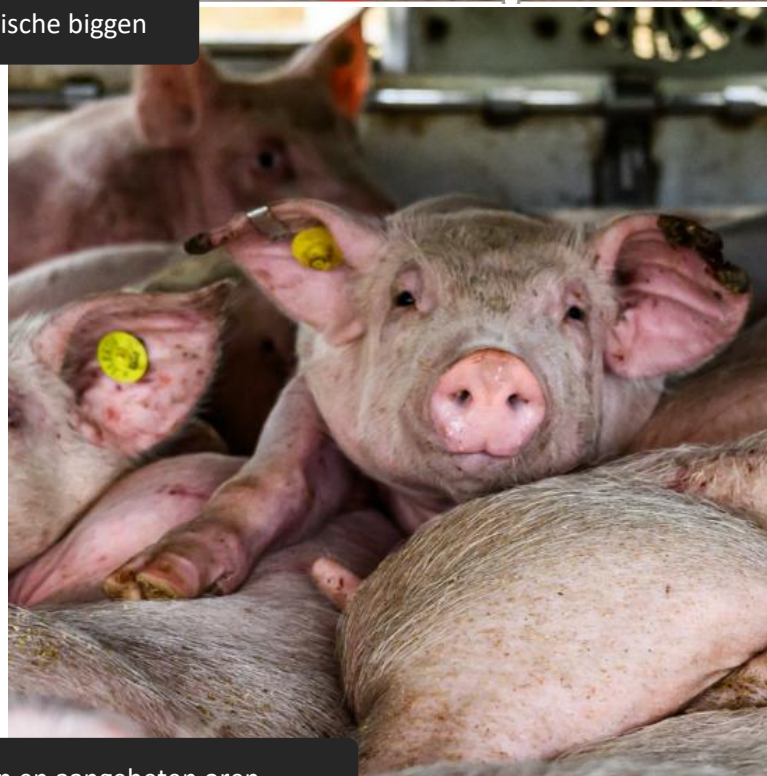
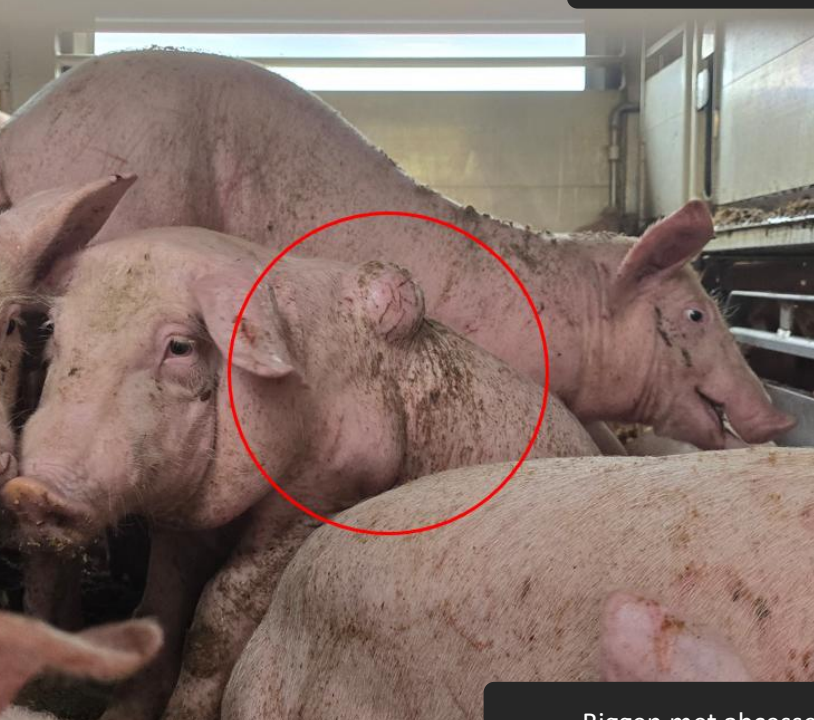


Biggen met grote, soms aangetaste, navelbreuken

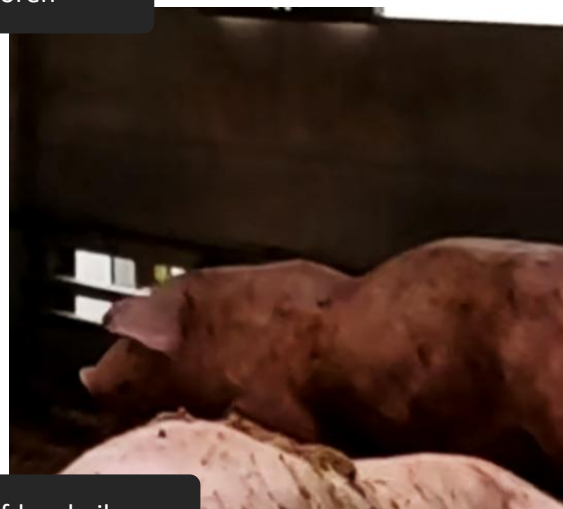




Zwakke en apathische biggen



Biggen met abcessen en aangebeten oren



Biggen met geboortefwijkingen; dolfinjhoofd en knikrug

KLEINE BIGGEN TUSSEN DE GROTE

In sommige compartimenten zaten biggen van circa 15 en 30 kilo samen. De kleinere dieren zijn niet opgewassen tegen de grotere biggen – ze kunnen niet goed bij de drinknippels komen en lopen het risico om gepest en vertrapt te worden. Ook waren er veel biggen met vechtwonden doordat biggen die elkaar niet kennen, gemengd zijn. **Het samenvoegen van kleine en grote dieren én dieren die elkaar niet kennen, is in strijd met artikel de Europese Transportverordening (EG) nr. 1/2005 (Bijlage I, Hoofdstuk III, 1.12 b en f).**



Vechtwonden en kleine biggen tussen de grote

GEEN DIERENWELZIJNSCONTROLES

Eyes on Animals volgde de truck van Venlo naar slachterij Klaonica Lorković in Netretić. Tijdens de hele rit stopten de chauffeurs geen enkele keer om het welzijn van de biggen in de truck te controleren. **Daarmee werd niet voldaan aan de verplichting om de dieren tijdens transport regelmatig te controleren (Europese Transportverordening (EG) nr. 1/2005, artikel 3 f).** Er werd alleen kort stilgestaan voor een chauffeurswissel of plaspauze naast de truck, zonder dat de biggen werden bekeken.



Er werd niet gestopt om het welzijn van de biggen in de truck te controleren.

TRANSPORT TIJDENS DE KOELERE UREN EN TRANSPARANTIE VANUIT DE CHAUFFEURS EN HET VERZAMELCENTRUM

Positief is dat het transport grotendeels plaatsvond tijdens de koelere uren van de dag. De truck reed vooral in de avond, nacht en vroege ochtend, waardoor hittestress deels werd voorkomen. De buitentemperatuur varieerde daarbij tussen de 15 en 27°C. Wel vond het laden plaats in de warmste uren van de dag, rond 14:00, toen de temperatuur ongeveer 27°C bedroeg.

De chauffeurs en de medewerkers van het slachthuis namen verder ook vriendelijk de tijd om ons te woord te staan, en we mochten de conditie van de biggen bekijken. Dat waarderen wij zeer.

Ook het verzamelcentrum waar de biggen waren geladen (Van Rooi in Lieshout) nam onze bevindingen serieus en gaf aan de situatie te willen verbeteren. Er is inmiddels contact geweest tussen de medewerkers die de biggen laden, de chauffeurs van Pivac die de transporten uitvoeren en de NVWA-dierenartsen die op hun bedrijf certificeren. Daarbij is besproken dat de verdeling van de biggen over de compartimenten zorgvuldig moet worden gecontroleerd om overbelading te voorkomen, en dat het watersysteem te allen tijde aan moet staan.

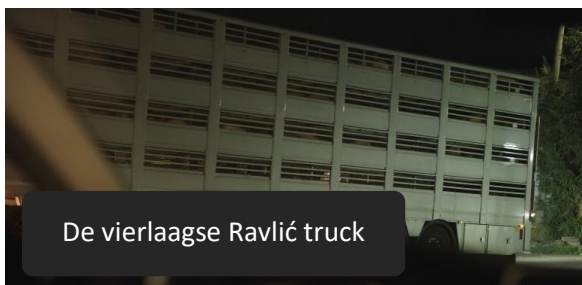
Van Rooi betreurde dat dit bij het transport dat wij volgden niet het geval was. Er zal een vervolgbezoek van Eyes on Animals plaatsvinden om gezamenlijk de laadpraktijken te evalueren. Eyes on Animals zal de voortgang blijven volgen.

Transport Ravlić (verzamelplaats Lunteren → Kroatië)

Dit transport zagen wij arriveren bij slachthuis Klaonica Lorković in Netretić. We zagen het lossen van de biggen. De biggen waren afkomstig van verzamelcentrum J. de Koning in Lunteren.

OVERBELADEN

De truck van Ravlić vervoerde maar liefst 971 biggen. Hoewel het exacte vloeroppervlak en het gemiddelde gewicht van de dieren niet bekend waren, is dit aantal voor een vierlaags truck (vaak circa 132 m²) extreem hoog. Omgerekend komt dit (bij dieren rond de 22kg) neer op slechts 0,13 m² per dier.

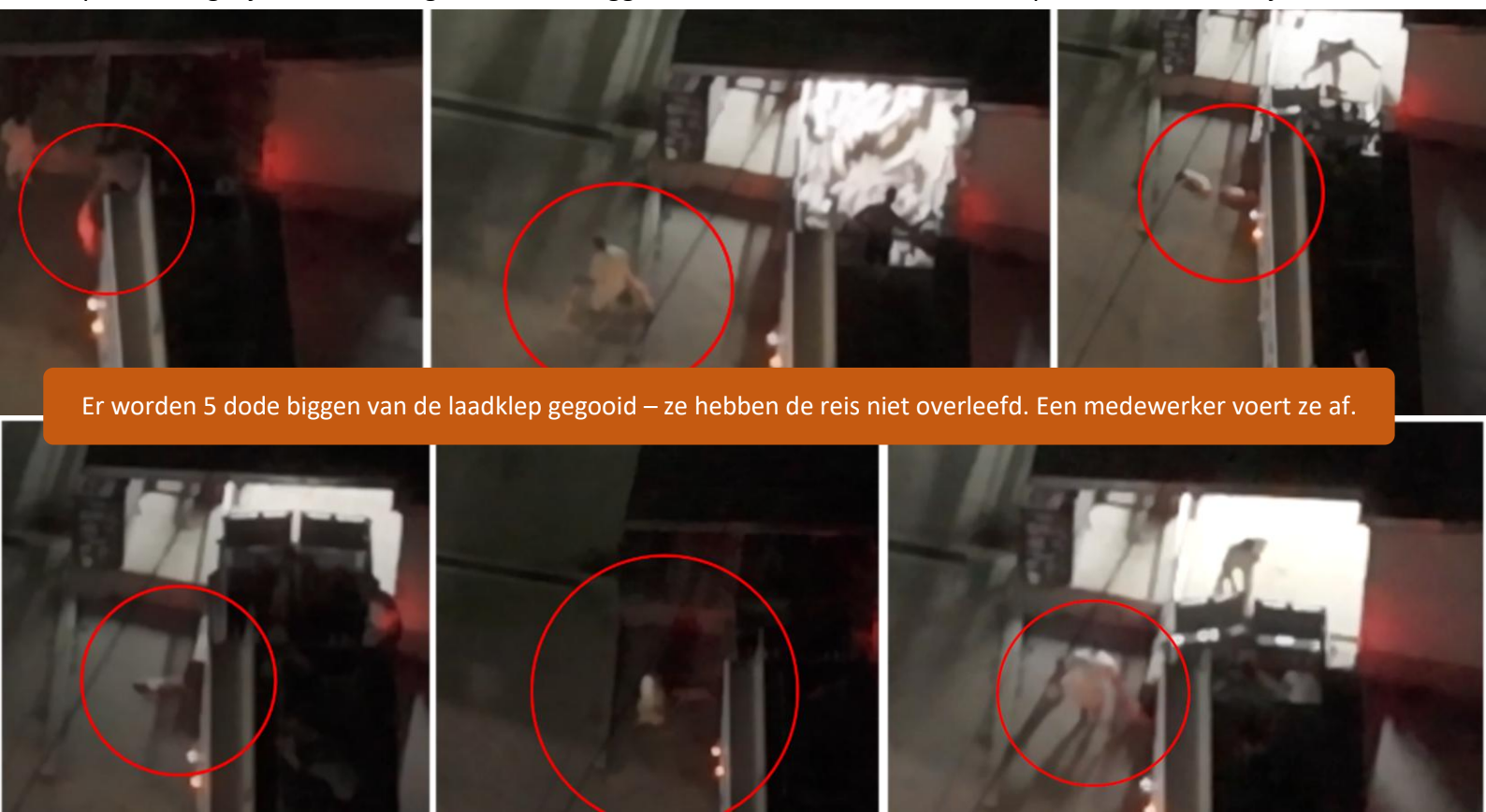


De vierlaagse Ravlić truck

Ter vergelijking: de Pivac-truck, die al duidelijk overbeladen was, vervoerde 926 biggen verdeeld over 4,5 laadvloeren. De Ravlić-truck had dus een halve laadvloer minder, maar toch 45 dieren méér aan boord. **We vermoeden dat de biggen veel te weinig ruimte hadden om te kunnen liggen en de waternippels te bereiken, wat strijd is met de Europese Transportverordening (EG) nr. 1/2005 (Bijlage I, Hoofdstuk VII, D)**

DODE BIGGEN

Bij het lossen werden **vijf dode biggen uit de truck gegooid**. Deze sterfte wijst op ernstige tekortkomingen, waarbij overbezetting, extreme temperaturen en de slechte conditie van de biggen vermoedelijk een grote rol spelen. Mogelijk waren er nog meer dode biggen – we hebben niet het hele losproces kunnen bekijken.



Er worden 5 dode biggen van de laadklep gegooid – ze hebben de reis niet overleefd. Een medewerker voert ze af.

HITTESTRESS

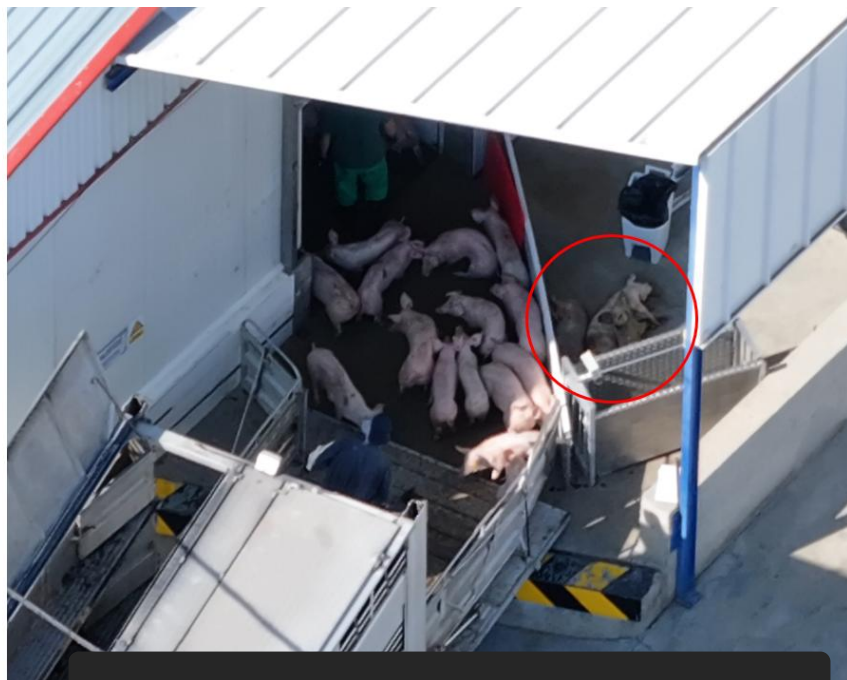
De truck arriveerde om 03:14 uur in Netretić. Omdat de rit vanuit Lunteren ongeveer 19 uur duurt, moet het transport in de ochtend zijn vertrokken en vervolgens de hele dag hebben gereden – dus ook tijdens de heetste uren, toen de buitentemperatuur rond de 25-30°C lag en het in de truck vaak nog warmer is. **Het is onbekend of de temperatuur in de truck binnen de vereiste 5–30 °C is gebleven (Verordening (EG) nr. 1/2005, Bijlage I, Hoofdstuk VI, 3.1). Maar het feit dat er bij aankomst vijf biggen dood waren, doet vermoeden dat de dieren aan aanzienlijk hoge temperaturen hebben blootgestaan bij een te hoge beladingsgraad.**

Er is geen contact geweest met verzamelcentrum Lunteren over onze bevindingen. Verzamelplaats Lunteren heeft namelijk een geschiedenis van overtredingen: eerder zagen we daar een transport met ernstig gewonde zeugen, en de eigenaar weigerde toen elk gesprek. Ook uit openbaar gemaakte NVWA-rapporten blijkt dat deze verzamelplaats regelmatig de fout ingaat.

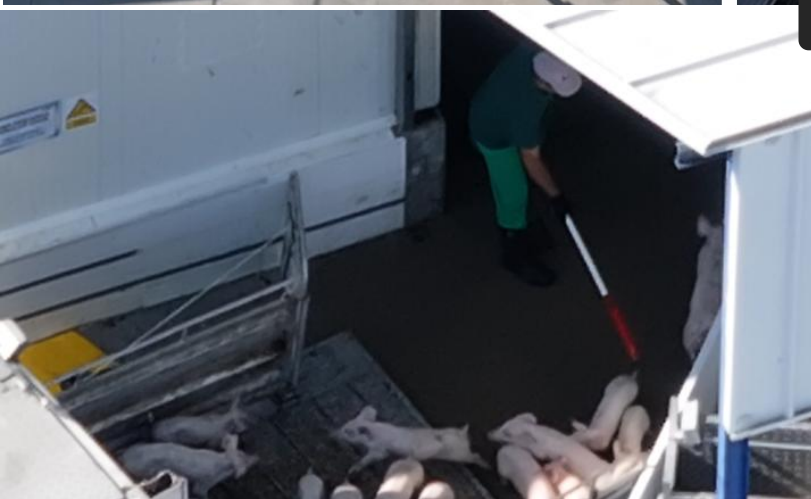
4. Export naar Spanje

In Spanje bevindt zich de grote slachterij Bopepor, gespecialiseerd in het slachten van biggen. De slachterij ligt in Gallur (provincie Zaragoza), ongeveer 300 kilometer ten westen van Barcelona. Uit gesprekken op verzamelplaatsen blijkt dat Bopepor een belangrijke afnemer is van Nederlandse biggen. Dit wordt bevestigd door WOO-documenten.

In de zomer van 2024 zijn er beelden gemaakt van het lossen bij Bopepor. Hierop is te zien hoe jonge biggen worden uitgeladen. Hoewel de beelden geen geluid bevatten, is duidelijk zichtbaar dat er hard met peddels wordt gerammeld en tegen de wanden van de losklep wordt geslagen. De medewerkers bevinden zich voortdurend in het zicht van de biggen, waardoor de dieren angstig proberen terug te rennen. Naast de laadklep zijn er dode biggen te zien die het transport niet hebben overleefd. Op de beelden is te zien dat de leeftijd van de biggen behoorlijk varieert. We schatten dat ze tussen de 6 en 12 weken oud zijn.



Dode biggen naast de laadklep. Ze hebben de reis niet overleefd.



Biggen rennen uit angst voor de medewerker met peddel weer terug.





Biggen worden met peddels en geduw naar voren gejaagd.

5. Conditie in slachterijen

In Nederland zijn enkele slachterijen die biggen verwerken. Het gaat doorgaans om relatief kleine bedrijven, met een capaciteit van maximaal 130 biggen per uur, tegenover circa 650 vleesvarkens per uur in een reguliere varkensslachterij. Slachtbiggen vertonen bovendien vaker lichamelijke afwijkingen, waardoor het slachten – en het toezicht daarop – meer precisie en ervaring vergt. Dit leidt tot een hoger percentage afkeuringen en dus tot hogere kosten.

Door de voortdurend stijgende keuringskosten is het aantal kleine Nederlandse slachterijen de laatste jaren sterk afgenomen. De NVWA-tarieven blijven stijgen en hoog-risicodieren, zoals biggen, moeten individueel worden gecontroleerd.^{16 17 18} Door deze hoge lasten kunnen Nederlandse slachterijen steeds moeilijker concurreren met buitenlandse bedrijven, waar de kosten aanzienlijk lager liggen: in Kroatië kost het slachten van een big ongeveer € 5–7, tegenover € 17 in Nederland. De transportkosten bedragen slechts enkele euro's per big.

Eyes on Animals vindt dat inspectiekosten proportioneel moeten worden vastgesteld, afgestemd op de omvang en omzet van het slachthuis. Zolang dat niet gebeurt, zullen kleinere slachterijen – die juist meer mogelijkheden hebben om zorgvuldiger te werken – blijven verdwijnen. Dat bevordert niet alleen de export van levende dieren, maar ook de concentratie van de slacht in grote industriële bedrijven.

Bezoeken en verbeteringen in Nederlandse slachterijen

Eyes on Animals heeft de afgelopen jaren vrijwel alle Nederlandse slachterijen bezocht waar nog biggen worden geslacht. Op verschillende locaties zijn verbeteringen doorgevoerd naar aanleiding van onze adviezen. Een recent bezochte slachterij staat eveneens open voor verdere samenwerking.

Onze aanbevelingen richten zich met name op:

- een correcte plaatsing van de elektroden, om pijn en ineffectieve verdoving te voorkomen;
- het werken met kleinere groepen dieren, zodat het drijven rustiger verloopt en biggen minder lang in de verdovingsruimte hoeven te verblijven, waar stress snel toeneemt;
- het verminderen van harde geluiden en andere stressfactoren;
- het aanpassen van gladde vloeren om uitglijden te voorkomen;
- het zachter en warmer afstellen van de waterstraal waarmee biggen vóór verdoving worden besproeid.

Bij één slachterij troffen wij ernstige dierenwelzijnsproblemen aan. Ondanks herhaaldelijk aandringen werden geen verbeteringen doorgevoerd. Uiteindelijk heeft de NVWA, die het bedrijf al enige tijd in het vizier had, de slachterij gesloten.



Handmatige elektrische verdoving waarbij de tang eerst op de kop wordt geplaatst (t.v.b. de verdoving) en daarna op het hart (t.b.v. het stilleggen).

Buitenlandse slachterijen

Ook in Kroatië, Frankrijk en Spanje bezoekt Eyes on Animals slachterijen waar Nederlandse biggen worden verwerkt. Met enkele van deze bedrijven is contact gelegd om de omstandigheden stap voor stap te verbeteren. Ze staan open voor ons advies.

Verdoving van biggen

Het verdoven van biggen is niet eenvoudig. Door de variatie in gewicht en de aanwezigheid van navelbreuken (zwellingen onder de buik) is het automatische elektrisch verdoven niet goed mogelijk. Varkens moeten daarbij namelijk met hun buik op een lopende band liggen, wat bij een navelbreuk pijnlijk en risicovol is. Hetzelfde geldt voor de zogenaamde V-restrainers.

Biggen worden daarom meestal handmatig elektrisch verdoofd, met een tang die aan weerszijden van de kop wordt geplaatst. Bij de juiste instellingen en correcte plaatsing – waarbij de stroom direct door de hersenen gaat – verliest het dier onmiddellijk het bewustzijn. Als vervolgens een tweede stroomstoot op het hart wordt toegediend (waardoor hartstilstand optreedt) en de big binnen tien seconden wordt verbloed, blijft hij buiten bewustzijn tot de dood intreedt.

Een verkeerde plaatsing van de tang veroorzaakt daarentegen slechts een hevige elektrische schok met spierkrampen, zonder dat het dier verdoofd raakt. Dit moet te allen tijde worden voorkomen.

Sommige grotere slachterijen, onder andere in Frankrijk en Kroatië, gebruiken voor biggen CO₂-verdoving. Deze methode veroorzaakt 15 tot 30 seconden ernstige ademnood en pijn in de luchtwegen en is daarom vanuit dierenwelzijnsoogpunt onaanvaardbaar. Elektrische verdoving biedt potentieel voor een snelle en pijnloze bewusteloosheid, mits deze zorgvuldig wordt uitgevoerd en de weg ernaartoe zo stressvrij mogelijk is.

Meest voorkomende problemen

- **Verkeerde plaatsing van elektroden**, met pijn en ineffectieve verdoving tot gevolg – vaak bij hoge werkdruk, langdurige blootstelling aan stress of onvoldoende getraind personeel.
- **Na de kopverdoving geen hartverdoving** (om deze stil te leggen). Hierdoor neemt de kans op bijkomen tijdens het slachtproces aanzienlijk toe en al helemaal wanneer er niet direct gestoken en verbloed wordt.
- **Te lang wachten met steken** (>10 seconden), waardoor het bewustzijn tijdens het slachtproces terugkeert.
- **Drijven en verdoven in te grote groepen**, wat tot onrust en opstoppingen leidt.
- **Overmatig lawaai**, waardoor dieren angstig worden en het verdoven moeilijker wordt.



Te veel biggen in een krappe ruimte en lawaai maken met rammelaars veroorzaakt veel stress

CONCLUSIE

Het exporteren van restbiggen naar verre landen, zoals Kroatië, Spanje, Portugal en Italië, is naar ons oordeel onacceptabel. Zeer jonge en kwetsbare dieren worden blootgesteld aan een opeenvolging van belastende handelingen: laden op het varkensbedrijf, transport naar een verzamelplaats, lossen en hergroeperen, lange wachttijden en periodes zonder voer, gevolgd door lange, stressvolle ritten naar Zuid-Europese slachterijen. Dit alles uitsluitend om economisch gewin, terwijl het gaat om dieren met kwetsbaarheden zoals navelbreuken, bijtewonden, abcessen en groeiachterstanden door onderliggende ziektes. Dieren die juist extra zorg behoeven, worden hiermee zwaar onder druk gezet.

Tijdens twee transporten met Nederlandse biggen naar Kroatië trof Eyes on Animals ernstige misstanden aan: overbelading, geen toegang tot water bij zomerse temperaturen, slecht functionerende drinknippels en sterfte onderweg. Dat jonge dieren een reis van circa 18 uur niet overleven, toont hoe gebrekkig deze transporten zijn uitgevoerd en/of hoe zwak de conditie van de biggen is. Opvallend en zorgwekkend is dat de NVWA beide transporten vooraf goedkeurde, terwijl verschillende compartimenten zichtbaar overbeladen waren – een duidelijk teken van tekortschietend toezicht en handhaving.

Wrang is bovendien dat juist deze restbiggen – dieren die in Nederland vanwege gezondheidsredenen worden afgekeurd voor verdere afmesting – in landen als Kroatië, Spanje, Portugal en Italië eindigen als delicatess. Voor consumenten in die landen blijft verborgen dat dit geen luxeproduct is, maar de 'kneusjes' van de Nederlandse varkenshouderij.

Eyes on Animals pleit daarom voor een einde aan de export van restbiggen. Biggen die niet verder kunnen worden afgemest, moeten in Nederland worden geslacht – zonder tussenkomst van verzamelplaatsen die hun reis onnodig lang en stressvol maken. Zolang de export nog niet is beëindigd, moet de NVWA haar certificering ingrijpend verbeteren: met fysieke controles van de belading en het watersysteem, en met heldere oppervlaknormen die waarborgen dat alle dieren kunnen liggen en drinken.

Bronnen

-
- ¹ https://agrimatie.nl/ThemaResultaat.aspx?indicatorID=2086§orID=2262&subpubID=2290&themaID=2272&utm_source=chatgpt.com
- ² <https://www.boerderij.nl/varkenssector-gaat-opnieuw-fors-inkrimpen#:~:text=De%20tussenbalans%20van%20de%20be%C3%ABindigingsregelingen,beide%20regelingen%20genoeg%20geld%20is.>
- ³ <https://www.varkens.nl/nieuws/2025/01/31/teruggang-in-varkensproductie-is-beperkt-gebleven>
- ⁴ <https://www.boerderij.nl/varkenssector-gaat-opnieuw-fors-inkrimpen#:~:text=De%20tussenbalans%20van%20de%20be%C3%ABindigingsregelingen,beide%20regelingen%20genoeg%20geld%20is.>
- ⁵ <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2020/07/06/relatie-vermeerderaar-en-varkenshouder-kan-tegen-stootje>
- ⁶ <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2025/07/25/verwerking-van-restvarkens-vergt-meewind>
- ⁷ <https://www.varkens.nl/nieuws/2022/04/11/slachtbiggen-verwerken-in-eigen-land>
- ⁸ <https://www.varkens.nl/nieuws/2021/11/15/pov-en-vee-logistiek-nederland-willen-verkoop-slachtbiggen-sturen>
- ⁹ RVO publiceert uitsluitend gecombineerde cijfers voor “slachtzeugen en slachtbiggen”. Tot en met week 44 van 2025 ging dit om totaal 366.223.000 dieren. Op jaarbasis zal dit aantal rond de 433.000 liggen. Aangezien het overgrote deel van de slachtzeugen naar Duitsland en België gaat, ligt het voor de hand dat de resterende 260.000 dieren voornamelijk slachtbiggen zijn. RVO: <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2025-10/Prijswaarneming-vleesvarkens-en-biggen-tm-week-43-2025.xlsx>
- ¹⁰ <https://www.rvo.nl/sites/default/files/2025-10/Prijswaarneming-vleesvarkens-en-biggen-tm-week-43-2025.xlsx>
- ¹¹ <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2020/07/06/relatie-vermeerderaar-en-varkenshouder-kan-tegen-stootje>
- ¹² <https://www.varkens.nl/nieuws/2023/11/28/inlandse-verwerking-restvarkens-vijzelt-sectorimago-op>
- ¹³ <https://www.varkens.nl/nieuws/2024/05/31/pigarne-brengt-restbiggen-tot-waarde>
- ¹⁴ [https://eurcaw-pigs.eu/search/result/hernias:-outpouchings-on-the-abdominal-wall-of-pigs-as-indicator-of-pigs-unfit-for-transport-\(ifs-pigs-2021-02-en;-v3.0\)?id=1030890](https://eurcaw-pigs.eu/search/result/hernias:-outpouchings-on-the-abdominal-wall-of-pigs-as-indicator-of-pigs-unfit-for-transport-(ifs-pigs-2021-02-en;-v3.0)?id=1030890)
- ¹⁵ [https://eurcaw-pigs.eu/search/result/hernias:-outpouchings-on-the-abdominal-wall-of-pigs-as-indicator-of-pigs-unfit-for-transport-\(ifs-pigs-2021-02-en;-v3.0\)?id=1030890](https://eurcaw-pigs.eu/search/result/hernias:-outpouchings-on-the-abdominal-wall-of-pigs-as-indicator-of-pigs-unfit-for-transport-(ifs-pigs-2021-02-en;-v3.0)?id=1030890)
- ¹⁶ <https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2024/11/28/tarieven-nvwa-stijgen-met-ruim-11-tot-16-procent>
- ¹⁷ <https://www.eyesonanimals.com/nl/as-small-slaughterhouses-disappear-transport-distances-increase/>
- ¹⁸ <https://www.nvwa.nl/documenten/dier/keuren/slachthuis/publicaties/gevolgen-covo-voor-slachthuizen-roodvlees>