WETSOVERTREDINGEN EN DIERENLEED

BIJ HET TRANSPORT VAN PLOFKIPPEN EN LEGKIPPEN



Wakker Dier, november 2012

Inhoud

Hoofdstuk 1: Respectloos levenseinde voor plofkip en soepkip 3

Hoofdstuk 2: Wetgeving 6

- Europa
- Nederland

Hoofdstuk 3: Doorgefokte plofkip en soepkip: extra transportleed 9

Hoofdstuk 4: Van stal naar slachthuis 12

- Vangst
- Transportmiddelen
- Transportduur, wachttijd slachthuis en water- en voerverstrekking

Hoofdstuk 5: Belangrijkste wetsovertredingen 18

- Fit voor transport?
- Urenlang gewond in krat
- Overbelading

Hoofdstuk 1

Respectloos levenseinde voor plofkip en soepkip

De laatste dag in het leven van een plofkip of uitgelegde leghen is een aaneenschakeling van angstige en pijnlijke gebeurtenissen. De ruwe behandeling tijdens het vangen, het gebruik van ondeugdelijk transportmateriaal, slechte transportomstandigheden, het lange wachten bij de slachterij en de fragiele staat waarin de doorgefokte dieren verkeren veroorzaken veel pijn, stress en sterfte[1]. Jaarlijks lopen tientallen miljoenen kippen tijdens de vangst (zware) verwondingen op, worden zonder de noodzakelijke en wettelijk voorgeschreven verzorging vervoerd en komen dood of half dood aan bij het slachthuis. De geldende wet- en regelgeving wordt stelselmatig overtreden.



In Nederland werden in 2011 bijna 500 miljoen vleeskuikens en zo'n 15 miljoen uitgelegde hennen geslacht[2]. Circa 8% van deze dieren loopt kneuzingen of breuken op tijdens het vangen in de stal[3]. Dit zijn tientallen miljoenen kippen die gewond raken tijdens vangen en een gruwelijke lijdensweg tegemoet gaan tijdens het veetransport. Een deel daarvan bereikt niet eens levend de slachterij. Uit grootschalig onderzoek uitgevoerd bij Nederlandse kippentransporten bleek dat gemiddeld 0,46% van de vleeskuikens dood aankomt, met uitschieters tot ruim 16% van de dieren[4]. De NVWA spreekt in haar normblad pluimveeslachterijen 2012 van 0,21%[5]. Let wel: deze cijfers zijn niet uit onafhankelijk onderzoek maar door de slachterijen zelf doorgegeven (RSG). Hiervan uitgaande sterven er jaarlijks één tot twee miljoen plofkippen tijdens het transport. Bij onderzoek van uitgelegde leghennen kwam naar voren dat 1,22% van de dieren het transport niet overleeft[6]. De NVWA spreekt hier over 0,48% in haar normblad 2012, door de slachterijen zelf

[1] http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/animalwelfare/76_welfare2009_mitchell.pdf pg. 6
[2] http://statline.cbs.nl/StatWeb/publication/?DM=SLNL&PA=7123slac&D1=a&D2=13-16&D3=285&HDR=G1&STB=T,G2&VW=T
[3] http://ps.fass.org/content/84/3/467.long pg. 470
[4] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.long, pg. 1612
[5] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Dier/WLZVL-032.pdf pg. 2
[6] http://ps.fass.org/content/85/9/1660.long, pg. 1660

opgegeven (RSG). Dit betekent dat jaarlijks zeventigduizend tot bijna tweehonderdduizend leghennen in Nederland het transport niet overleven.

Bepalende omstandigheden voor het aantal sterftegevallen zijn de temperatuur in de vrachtwagen, de dichtheid waarmee ze vervoerd worden en de duur van het transport en de wachttijd in het slachthuis. Kernprobleem is dat de dieren vaak al gewond, ziek of kreupel zijn bij aanvang van het transport. De doodsoorzaken lopen uiteen van hartfalen, verstikking, infectieziekten tot overlijden aan verwondingen die tijdens het vangen of transport zijn opgelopen[7]. '*In zo'n dertig procent van de gevallen droeg de vangploeg schuld. De dode kuikens hadden botbreuken opgelopen, een leverbloeding door een val op de borst of ze hadden hoofdletsel waarschijnlijk doordat containerladen werden gesloten toen het onfortuinlijke dier nog met zijn kop naar buiten stak.',* zo blijkt uit onderzoek[8],[9]. De dodelijke verwondingen ontstaan vaak tijdens het vangen of tijdens het transport. Ook vóor de vangst en het transport al bestaande aandoeningen, veroorzaakt door de genetische selectie op hoge vlees- en eieropbrengst, verhogen het aantal dode dieren tijdens het transport.[10],[11] Veel kippen lijden in de stal al aan pijnlijke, chronische aandoeningen zoals hart- en longkwalen, huid- en

Kiloknallers betalen de prijs

Een boer krijgt slechts 4 cent per dag om een plofkuiken te verzorgen. Uiteindelijk krijgt hij nog minder dan de prijs van een kopje koffie voor een slachtrijpe kip (ca.€1,70) die als kiloknaller in het supermarktschap komt te liggen. De marges zijn flinterdun, vaak zelfs in rood geschreven. In die situatie is elke kostenverhogende maatregel – zelfs het simpelweg naleven van de wet- een baksteen om de nek van de boeren geworden. Zo is door het gestunt van de supermarkt een situatie ontstaan waarin boeren, slachterijen en transportsector massaal de wet overtreden en dit door de controlerende instantie NVWA als normaal wordt beschouwd. Honderden miljoenen kippen betalen hiervoor jaarlijks de prijs.

[7] http://ps.fass.org/content/85/7/1303.full.pdf
[8] http://edepot.wur.nl/113601
[9] http://ps.fass.org/content/85/7/1303.full.pdf, pg. 1306
[10] http://www.voedingscentrum.nl/encyclopedie/transport.aspx
[11] http://edepot.wur.nl/190225, pg. 32

pootontstekingen en botvergroeiingen, en zijn daarom in beginsel al niet geschikt voor transport.

Naast de dieren die overlijden, komt een deel van de dieren weliswaar levend maar (zwaar) gewond aan bij het slachthuis. De verwondingen kunnen ontstaan bij het vangen, in kratten stoppen of tijdens transport zelf. Het gaat vaak om ernstige verwondingen zoals gebroken botten, poten uit de kom, kneuzingen en huidbeschadigingen[12]. Veel dieren zijn zó verzwakt of gewond dat ze niet meer in staat zijn overeind te komen. Tijdens de lange uren in de kratten op de vrachtwagen of in het slachthuis lijden de dieren voortdurend pijn.

De Europese Autoriteit voor Voedselveiligheid (European Food Safety Authority, EFSA) is zeer kritisch over het feit dat onder de huidige commerciële omstandigheden dieren met oude verwondingen en ziekten, alsmede dieren die tijdens het vangen gewond raakten, wél geladen en getransporteerd worden. Zij stelt dat al aanwezige ziekten en verwondingen kunnen verergeren door slechte transportomstandigheden en een ruwe behandeling: *'Pre-transport injury, fractures and dislocations will result in painful conditions and the effects will be exacerbated by transportation.' (EFSA, 2011, m.b.t. legkippen)*

De EFSA dringt bovendien aan op een maximum temperatuur van 24-25℃ in kratten en containers van vleeskuikens, en het verplicht stellen van ventilatie op ritten die langer dan vier uur duren. Ook moet het aantal dieren per krat omlaag gebracht worden bij hogere temperaturen.[13] Zowel bij vleeskuikens als leghennen leiden hoge temperaturen tot meer slachtoffers, dit kan oplopen tot 1-2% met uitschieters tot honderden dode dieren per transport[14].



De pluimveesector en de overheid (die in zou moeten grijpen) lijken te negeren dat kippen gewervelde dieren zijn die dezelfde bescherming behoren te krijgen als grotere landbouwdieren. Het bevestigt het beeld dat kippen niet als individuele dieren worden beschouwd, maar als onderdeel van een koppel: alle dieren in één stal, veelal uitgedrukt in kilo's kip per vierkante meter. Hiermee vervalt in de praktijk automatisch de individuele zorg die een kip nodig kan hebben, en is het ook niet meer vanzelfsprekend dat een gewonde of zieke kip voor of tijdens transport uit zijn lijden verlost wordt, of dat besloten wordt dat bepaalde dieren niet geschikt zijn om te worden vervoerd.

[12] http://edepot.wur.nl/7523, pg. 5
[13] Scientific Opinion concerning the welfare of animals during transport, EFSA panel on animal health and welfare, pg. 2 en 47
[14] http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/animalwelfare/76_welfare2009_mitchell.pdf, pg. 4

Hoofdstuk 2

Wetgeving

Europa

De Europese Unie kent uitgebreide wetgeving voor het transport van dieren. De Europese wetgeving maakt geen onderscheid tussen kleine en grote dieren, of dieren met minder economische waarde, alle levende gewervelde dieren hebben recht op bescherming tijdens transport.

In EU Verordening 01/2005 inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer en daarmee samenhangende activiteiten[15], de zogenaamde 'Transportverordening' staat: *'het is verboden dieren te vervoeren of te laten vervoeren op zodanige wijze dat het de dieren waarschijnlijk letsel of onnodig lijden berokkent'*. Bovendien moet aan de volgende voorwaarden worden voldaan:

a) vooraf zijn alle nodige voorzieningen getroffen om de duur van het transport tot een minimum te beperken en tijdens het transport in de behoeften van de dieren te voorzien;

b) de dieren zijn geschikt voor het voorgenomen transport;

c) het vervoermiddel is zodanig ontworpen en geconstrueerd, en wordt op zodanige wijze onderhouden en gebruikt dat de dieren letsel en lijden bespaard blijft en dat hun veiligheid is gegarandeerd;

d) de laad- en losvoorzieningen zijn zodanig ontworpen en geconstrueerd, en worden op zodanige wijze onderhouden en gebruikt dat de dieren letsel en lijden bespaard blijft en dat hun veiligheid is gegarandeerd;

e) het personeel dat met de dieren omgaat, heeft daarvoor de nodige opleiding of bekwaamheid, naar gelang van het geval, en voert zijn werkzaamheden uit zonder gebruikmaking van geweld of een methode die de dieren onnodig angstig maakt of onnodig letsel of leed toebrengt;

f) het transport wordt zonder oponthoud tot de plaats van bestemming uitgevoerd, en de omstandigheden voor het welzijn van de dieren worden regelmatig gecontroleerd en naar behoren in stand gehouden;

g) de dieren beschikken, gelet op hun grootte en op het voorgenomen transport, over voldoende vloeroppervlak en stahoogte;

h) de dieren krijgen op gezette tijden water, voeder en rust, in kwaliteit en in kwantiteit afgestemd op hun soort en grootte. (Nb. Voor pluimvee geldt dat bij transporten langer dan 12 uur water verstrekt moet worden.)

[15] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:003:0001:0044:NL:PDF hoofdstuk 1 art.3

In de bijlagen bij de wet wordt ingegaan op de voorwaarden voor vervoer. Hierin staat dat alleen dieren die geschikt zijn voor het transport, vervoerd mogen worden. Ook moeten de vervoersomstandigheden van dien aard zijn dat de dieren geen letsel of onnodig lijden kan worden toegebracht. Indien dieren tijdens het transport gewond raken of ziek worden, moeten zij worden gescheiden van de andere dieren en eerste hulp krijgen, of indien nodig een noodslachting ondergaan of gedood worden. Inzake de voor het transport gebruikte vervoermiddelen is bepaald dat onder andere de containers zodanig zijn ontworpen dat letsel en onnodig lijden voorkomen wordt en dat de veiligheid van de dieren gegarandeerd is. Ook moeten de gebruikte materialen de dieren bescherming bieden tegen slechte weersomstandigheden en extreme temperaturen. Dieren mogen niet kunnen ontsnappen of uit de containers kunnen vallen. Er dient een voor het dier geschikte luchtaanvoer gewaarborgd te zijn, met voldoende ventilatie boven de dieren wanneer deze in hun natuurlijke houding rechtop staan. Containers moeten zodanig worden geladen dat de ventilatie niet wordt belemmerd. Verder moeten de dieren toegankelijk zijn voor verzorging en controle. De containers moeten voorzien zijn van een anti-slipvloer, en het weglekken van uitwerpselen moet tot een minimum beperkt blijven. Containers moeten tijdens het vervoer en de daaraan gerelateerde hantering rechtop blijven, en schokken en stoten moet vermeden worden. Tijdens verplaatsing van de containers moet letsel en lijden worden voorkomen en opwinding en stress tot een minimum bereikt. Er gelden minimum eisen voor de beschikbare ruimte per dier. Voor kippen tot 1,6 kg is dit 180-200 cm² per kilo dier, voor kippen tussen de 1,6 en 3 kg is dit 160 cm² per kilo dier.



Nederland

De Europese Transportverordening is onverkort van kracht in Nederland. Deze is deels verder uitgewerkt en aangevuld in de volgende Nederlandse wet- en regelgeving:

- Gezondheids- en Welzijnswet Dieren[16]. Hierin staat dat het verboden is te handelen in strijd met EG-verordeningen 1/2005. Bovendien stelt deze wet dat

[16] http://wetten.overheid.nl/BWBR0005662/geldigheidsdatum_25-09-2012

men dieren geen pijn of letsel mag toebrengen, dat de gezondheid en het welzijn van dieren niet benadeeld mag worden, dat men aan hulpbehoevende dieren zorg moet verlenen en dat men dieren niet de nodige verzorging mag onthouden.

- Regeling Dierenvervoer[17]. Hierin staat dat het verboden is om te handelen in strijd met de artikelen 3 t/m 9 en 12 van EG Verordening 1/2005.

- Besluit Doden van dieren[18]. Hierin staat dat indien 'meer dan licht zieke of licht gewonde' dieren binnen twee uur na aankomst niet geslacht worden, een dierenarts van de VWA deze dieren moet (laten) doden.

- Beleidsregels Dierenwelzijn 2009[19]. Hierin staan onder meer de te nemen maatregelen en de hoogte van de dwangsommen in geval van overtredingen bij diertransporten.

- Vleeskuikenbesluit[20] en de Regeling Vleeskuikens[21]. Hierin staat dat vleeskuikenhouders die meer dan 33 kg. kip per m² willen houden het aantal dieren dat dood aankomt op het slachthuis moet laten registreren onder toezicht van een officiële dierenarts (gebaseerd op EU Richtlijn 2007/43[22]).

De controlerende en handhavende instantie voor diertransport is de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). Deze heeft instructies[23] opgesteld over hoe de diverse van toepassing zijnde wetten geïnterpreteerd dienen te worden. De NVWA voert de controles op de weg en bij slachthuizen uit. Voor transport van koeien, kalveren, paarden, varkens en schapen is door de transportsector een zelfregulerend kwaliteitssysteem opgesteld, het QLL[24]. Kwaliteitseisen voor het vervoer van kippen ontbreken echter binnen dit systeem. Pluimveetransporteurs kunnen zich dan ook niet aansluiten bij QQL. Naast de NVWA is ook de Rijksdienst Wegverkeer (RDW) betrokken bij dierentransport. Zij zijn verantwoordelijk voor vergunningverlening aan voertuigen. Vrachtwagens die worden gebruikt voor transporten korter dan acht uur moeten voldoen aan de algemene eisen voor diertransport om een vergunning te krijgen. Echter de vrachtwagens hoeven niet fysiek gekeurd te worden voor een certificaat van goedkeuring zoals bij transporten langer dan 8 uur het geval is.[25], [26]

[17] http://wetten.overheid.nl/BWBR0020684/geldigheidsdatum_25-09-2012
[18] http://wetten.overheid.nl/BWBR0008686/geldigheidsdatum_25-09-2012#2
[19] http://wetten.overheid.nl/BWBR0025046/geldigheidsdatum_08-09-2012
[20] http://wetten.overheid.nl/BWBR0027822/geldigheidsdatum_06-09-201 2
[21] http://wetten.overheid.nl/BWBR0029355/geldigheidsdatum_02-07-2012
[22] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2007:182:0019:0028:NL:PDF
[23] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Dier/WLZVL-030.pdf
[24] http://www.q-ll.nl/index_nl.html
[25] http://www.rdw.nl/nl/beroepsvervoer/vld/Pages/default.aspx De website van de RDW vermeldt een verwarrende tekst, waaruit de conclusie getrokken zou kunnen worden dat vrachtwagens voor vervoer korter dan acht uur niet aan eisen ter voorkoming van letsel aan de dieren hoeven te voldoen: 'Voertuigen die bestemd zijn voor het vervoer van levende dieren (kortweg VLD) moeten aan een aantal eisen voldoen om onnodig letsel of lijden tijdens het transport te voorkomen. Deze eisen gelden alleen voor voertuigen waarmee veetransporten worden verricht die langer duren dan 8 uur.'
[26] Correspondentie met RDW, d.d. 08-10-2012.

Hoofdstuk 3

Doorgefokte plofkip en soepkip: extra transportleed

Er worden met name twee soorten dieren naar het slachthuis getransporteerd: vleeskuikens die na zes weken geslacht worden voor de vleesindustrie (plofkippen) en uitgelegde leghennen die geen of te weinig eieren (meer) leggen en gebruikt worden voor o.a. kippenbouillon (soepkippen) en worden verwerkt in snacks. Beide typen dieren zijn doorgefokt tot uiterst efficiënte 'produkten' en hebben daardoor extra te lijden onder vangst en transport.

Vleeskuikens

'Moderne' vleeskuikens zijn speciaal 'ontworpen' voor een zeer hoge vleesproductie[27]. Door jarenlange genetische selectie op snelle gewichtstoename en een buitenproportionele ontwikkeling van borstvlees groeien ze in zes weken van kuikentje tot een 2,3 kilo zware plofkip. De gezondheid van de dieren heeft ernstig te lijden onder deze turbogroei, de kuikens zijn aan het eind van hun korte leven veelal zwak en ziek. Dit maakt ze extra kwetsbaar voor belastende transportinvloeden. Zo geldt dat hoe zwaarder de kip is, hoe meer sterfte er optreedt tijdens transport.[28],[29].



Daarnaast zijn een groot deel van de kuikens door de extreem snelle groei (ernstig) kreupel en hebben veelal ontstoken voetzolen en hakken vanwege het permanent staan in de eigen poep. Hierdoor is het moeilijk of onmogelijk voor de kuikens om zich staande te houden in de kratten tijdens de transportbewegingen. De soms gladde bodem van de transportkratten maakt het risico op uitglijden en verwondingen voor deze zware dieren nog groter. Kippen die op hun rug of zij in de kratten gestopt zijn, of vallen tijdens laden of vervoer, kunnen vaak niet meer zelf overeind komen, en blijven dus liggen, met grote kans op vertrapping of verwonding.

[27] http://www.cobb-vantress.com/Products/Cobb500.aspx
[28] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.long, p. 1612.
[29] http://www.voedingscentrum.nl/encyclopedie/transport.aspx



Doorgefokte vleeskuikens met overgewicht kunnen ook nog eens hun warmte slechter kwijt door een verstoorde temperatuurhuishouding en raken sneller oververhit [30],[31],[32]. Al bij buitentemperaturen vanaf 17°C gaan er exponentieel meer vleeskuikens dood tijdens het transport[33]. Ook te warme of te koude plekken in vrachtwagens met een slecht functionerende of ontbrekende klimaatbeheersing leidt tot extra sterfte.[34]

Leghennen

Leghennen die aan het eind van hun legperiode zitten, de zogenaamde 'uitgelegde hennen', gaan net als vleeskuikens lang voordat ze hun natuurlijke leeftijd hebben bereikt naar de slacht. Het vangen en in kratten stoppen van leghennen is een groot welzijnsprobleem[35]. In tegenstelling tot vleeskuikens hebben leghennen weinig vlees aan hun botten, en vertegenwoordigen ze tegen de tijd dat ze naar de slacht gaan een veel lagere economische waarde dan de zware plofkippen. Een uitgelegde hen van 2 kilo bracht in oktober 2012 tussen de € 0,34 en € 0,70 op, tegen een vleeskuiken van 2,2 kilo € 2,20[36]. Hierin schuilt een groot gevaar voor hun welzijn: er is geen 'financiële aanjager' om deze dieren voorzichtig te behandelen en zorg te dragen voor hun welzijn tijdens vangen en transport[37]. Het is waarschijnlijk dat deze dieren met grotere nonchalance en snelheid uit hun stallen worden geplukt, wat correspondeert met de hogere sterfte tijdens het transport. Leghennen zijn aan het einde van hun legperiode zeer kwetsbaar voor botbreuken, zowel tijdens het vangen als tijdens transport[38]. Ze lijden aan botontkalking omdat veel calcium in hun lichaam

[30] Scientific Opinion concerning the welfare of animals during transport, EFSA panel on animal health and welfare, pg. 48
[31] http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/16787856
[32] http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/animalwelfare/76_welfare2009_mitchell.pdf, pg. 5
[33] http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/16428105
[34] http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/animalwelfare/76_welfare2009_mitchell.pdf, pg. 3-4
[35] http://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/doc/1966.pdf pg. 47-
[36] http://www.pluimveebeurs.com/prijsinformatie Prijs 11 oktober 2012: € 0,17 - € 0,35 per kg. levend gewicht leghen, € 0,99 per kg. levend gewicht vleeskuiken.
[37] Scientific Opinion concerning the welfare of animals during transport, EFSA panel on animal health and welfare, pg 47
[38] http://www2.vlaanderen.be/landbouw/downloads/dier/artikels/legkippen.pdf, pg. 5

is aangewend voor het produceren van de eierschalen.[39] De sterfte onder leghennen tijdens en ten gevolge van vangen en transport is hoger dan bij vleeskuikens[40].



Het laden van legkippen vindt bij voorkeur 's nachts plaats. De dieren slapen dan en zijn in principe gemakkelijker te vangen. Een deel van de dieren wordt toch wakker en zal proberen te vluchten, met het risico op verwondingen[41]. Met name het vangen van de legkippen in kooien veroorzaakt vaak breuken en andere verwondingen. Ondanks het verbod op de legbatterij worden er nog steeds veel kippen in kooien gehouden, bijvoorbeeld in 'verrijkte kooien' of de zogenaamde koloniehuisvesting[42]. Veel dieren moeten dus nog steeds uit kooien gehaald worden. Het leeghalen van de kooien kan extra trauma veroorzaken, juist als de kippen zich uit angst verzetten door zich met hun poten vast te klampen, of in een hoek van de kooi vluchten, en vervolgens ruw uit hun kooi worden getrokken. Ook het vangen van dieren uit scharrel- en volièrestallen kan leiden tot verwondingen. In tegenstelling tot plofkippen kunnen leghennen uit angst wegvliegen en zijn daarom moeilijk te vangen[43].



Een ander welzijnsprobleem bij leghennen is hun minimale verenkleed. Het gros van de legkippen is deels kaal, onder andere veroorzaakt door stress en slechte huisvesting, zoals het ontbreken van adequate scharrelmogelijkheden. De hennen zijn met hun weinige veren niet in staat om hun lichaamstemperatuur te bewaken, en raken in de vaak open vrachtwagens snel onderkoeld. De kippen in de buitenste kratten kunnen natregenen, hetgeen de onderkoeling verder versterkt.[44]

[39] http://edepot.wur.nl/190225, pg. 29
[40] http://ps.fass.org/content/85/9/1660.full.pdf+html, pg. 1660
[41] http://www.pve.nl/wdocs/dbedrijfsnet/up1/ZwulnqpIcG_13.2.PDF
[42] http://www.rijksoverheid.nl/documenten-en-publicaties/kamerstukken/2011/12/02/memorie-van-antwoord-rond-verbod-verrijkte-kooi-legkippen.html
[43] http://www.pve.nl/wdocs/dbedrijfsnet/up1/ZwulnqpIcG_13.2.PDF
[44] http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/9510988

Hoofdstuk 4

Vangst en transport

Zowel bij de vangst, het transport en de wachttijd in het slachthuis doen zich dieronterende praktijken voor. De gehanteerde werkwijze en materialen zijn vooral gericht op snel en efficiënt werken om een zo hoog mogelijke opbrengst te realiseren. Aanpassing van de gebruikte methoden waarbij het welzijn van de kippen centraal wordt gesteld, kan voor tientallen miljoenen kippen per jaar ernstig leed voorkomen. Nu nog breekt of kneust 8% van de plofkippen tijdens de vangst vleugels, borst of poten. Dat komt neer op circa 39 miljoen kippen per jaar. Diervriendelijkere vangmethoden, zoals in Zweden toegepast, leiden tot aanzienlijk minder verwondingen[45]. Ook de bezettingsgraad van de kratten en de duur van het transport hebben een direct verband met sterfte onderweg[46]. Het aantal dieren dat dood in de kratten of containers gevonden wordt bij aankomst in de slachterij – DOA, ofwel 'Dead on Arrival' genoemd - is aanzienlijk door de vele kippen die in elk krat gepropt worden en de vaak onnodig lange tijd tussen laden op de boerderij en lossen in de slachterij[47].

Vangst

Na in zes weken te zijn uitgegroeid tot vleeshomp van 2,3 kilo of anderhalf jaar eieren te hebben gelegd, worden kippen in kratten of containers afgevoerd naar het slachthuis. Voordat de dieren gevangen worden krijgen ze acht tot twaalf uur geen voer, om te voorkomen dat volle maag en darmen de verwerking van het vlees compliceert. Een uur voor de vangst wordt ook de watertoevoer afgesloten.[48],[49] Dit veroorzaakt uitdroging en 'stofwisselingsmoeheid', en aangenomen wordt dat het bijdraagt aan het aantal dieren dat voortijdig sterft[50].

Het vangen van de kippen voorafgaand aan het transport naar het slachthuis veroorzaakt ernstige angst, stress en pijn. Jaarlijks lopen tientallen miljoenen kippen botbreuken, kneuzingen, ontwrichtingen en andere verwondingen op. Hoe sneller en 'efficiënter' de kippen gevangen worden, hoe meer ze te lijden hebben. Deze 'tijd is geld'-houding gaat direct ten koste van de dieren.

[45] http://edepot.wur.nl/7523
[46] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.full.pdf, pg. 1610
[47] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.full.pdf, pg. 1610
[48] http://igitur-archive.library.uu.nl/dissertations/2006-0120-200030/full.pdf, pg. 2
[49] http://edepot.wur.nl/7523, pg.5
[50] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.long, pg. 1614

Vleeskippen kunnen op twee manieren uit de stal worden gehaald, handmatig of mechanisch. Bij handmatig vangen worden de kippen door vangers bij een poot gegrepen met in elke hand meerdere kippen. Vervolgens worden de dieren, op de kop hangend naar de kratten getild en worden de kratten met een van tevoren bepaald aantal dieren gevuld. Bij het gebruik van vangmachines worden de kippen 'opgeveegd' en via een lopende band in de kratten of containers geplaatst. De kratten en containers worden vervolgens op een vrachtwagen gestapeld.



(Foto Eyes on Animals)

Leghennen worden bijna altijd handmatig gevangen door vangploegen, omdat er door de legnesten of kooien in de stal geen plaats is voor een vangmachine. Er is geen duidelijk verschil in het aantal verwondingen tussen handmatig en mechanisch vangen, de percentages verwondingen, kneuzingen en breuken verschillen sterk per onderzoek en zijn vooral afhankelijk van de zorgvuldigheid waarmee wordt gewerkt[51].



Het vangen van kippen veroorzaakt ernstige angst, stress en pijn.[52] Een flink aantal dieren loopt verwondingen op zoals botbreuken, kneuzingen, ontwrichtingen en beschadigde huid. Onderzoek toont aan dat wel 8% van de vleeskippen een gekneusde of gebroken vleugel, borst of poot oploopt tijdens het vangen.[53] Omdat het vangen snel en efficiënt moet gebeuren is er een groot risico op het klem komen te zitten van vleugels, poten en kop bij het sluiten van de kratten of containerladen. Er wordt aangenomen dat het merendeel van de breuken en kneuzingen die worden aangetroffen op het

[51] http://edepot.wur.nl/7523, p. 7.
[52] http://edepot.wur.nl/190225, p. 75.
[53] http://edepot.wur.nl/7523, p. 6.

slachthuis al bij het vangen is ontstaan. Het transport van deze dieren – vaak urenlang in een schommelende veewagen zonder enige verzorging – is een enorme lijdensweg. Een betere behandeling tijdens het vangen en in de kratten stoppen kan het aantal dode en gewonde kippen flink doen afnemen[54]. De vangmethode waarbij kippen op hun kop aan hun poten worden opgetild en in kratten gestopt is pijnlijk en stressvol voor de dieren en vergroot de kans op verwondingen zoals poten uit de kom. Er is een beduidend diervriendelijkere methode van kippen vangen, de 'Zweedse methode'. Daarbij pakt een vanger steeds twee dieren, duwt deze tegen elkaar en tilt ze rechtop naar de kratten[55].

Transportduur, wachttijd slachthuis en water- en voerverstrekking

Bij pluimveetransporten die langer dan 12 uur duren is het verstrekken van water en voer verplicht[56]. Pluimveetransporten binnen Nederland zullen deze duur niet snel overschrijden omdat wordt gerekend vanaf het wegrijden bij de boerderij tot de



aankomst in de slachterij. De tijd dat de kippen in de containers zonder water en voer opgesloten zitten is echter aanzienlijk langer doordat het inladen uren duurt, er vaak lange wachttijden zijn bij de slachterij en uitladen ook lang kan duren. Daardoor lijden ook in Nederland miljoenen kippen honger en dorst op hun laatste dag. Hoewel zeer lange transporttijden in Nederland niet voorkomen zorgt de optelsom van vangen, laden, transporteren, lossen en wachten in het slachthuis wel voor zeer lang verblijf in de oncomfortabele kratten. Hoe langer de dieren in de kratten zitten, hoe meer er dood gaan in de kratten[57],[58]. Uit een breed onderzoek naar de aanvoer van vleeskuikens bij een Nederlands slachthuis in 2000 en 2001, bleek dat de dieren na aankomst gemiddeld 2½ uur moeten wachten voordat ze geslacht worden, maar er waren ook dagen dat ladingen kippen pas na 16 uur aan de beurt waren[59]. Er zijn geluiden uit de praktijk die aangeven dat deze wachttijden de laatste jaren korter zijn geworden maar de tijd van 2 uur nog vaak overschrijdt. Dergelijke lange wachttijden in de dieronvriendelijke kratten zijn een ernstige en onnodige extra lijdensweg voor de dieren. Het Productschap Pluimvee en Eieren constateert dat leghennen die vroeg in de nacht

[54] http://ps.fass.org/content/85/7/1303.full.pdf, p. 1307.
[55] http://edepot.wur.nl/7523
[56] http://www.rdw.nl/SiteCollectionDocuments/VT/Handleidingen/Inrichtingseisen%20VLD%202011.pdf, p. 11
[57] Grandin, T., (2000). Livestock Handling and Transport, pg. 370
[58] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.full.pdf, pg. 1610
[59] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.full.pdf, pg. 1613

gevangen worden en vervolgens laat op de dag geslacht worden langer dan 12 uur in de kratten zitten zonder water en voedsel[60]. Dit is gangbare praktijk. Veel van de kippen zitten al snel minstens driekwart dag zonder water en voer, met uitdroging en verslapping en in het uiterste geval sterfte tot gevolg.

Transportmiddelen

Kippen worden in diverse transportmiddelen vervoerd. Leghennen worden vaak in plastic kratten getransporteerd, die op elkaar in de vrachtwagen worden gestapeld. Vleeskuikens worden meestal in een stapelbaar containersysteem vervoerd. Elke container bevat een aantal uitschuifbare laden. In kratten gaan tussen de 10 en 15 dieren, in de laden van containers tussen de 25 en 30 dieren. Het gebruik van kratten levert meer pootbreuken en kneuzingen op dan het gebruik van ladencontainers[61].

Zowel bij vleeskuikens als leghennen stelt het sterrensysteem van de Dierenbescherming enkele eisen aan het vangen en transport van de dieren: dit moet door een erkende vangploeg en bij blauw licht plaatsvinden, en de dieren moeten in kratten met grote openingen geladen worden. Voor vleeskuikens met minimaal 1 ster geldt dat het transport maximaal drie uur mag duren.[62] Daarnaast geldt dat door de veel betere gezondheid van een kip met Beter Leven sterren, het dierenleed tijdens het transport aanzienlijk minder zal zijn. Zo komt kreupelheid vele malen minder voor.

Een deel van het materiaal dat gebruikt wordt tijdens kippenvervoer is ongeschikt of wordt verkeerd gebruikt, met als gevolg verwondingen en sterfte. Dit voorjaar en deze zomer observeerden Eyes on Animals en Wakker Dier transporten van vleeskuikens en uitgelegde hennen. Uit deze observaties bleek dat er aanzienlijke tekortkomingen zijn in de materialen waarmee de dieren worden vervoerd.

Kapotte kratten en containers.



Er wordt regelmatig gebruik gemaakt van beschadigde, soms provisorisch gerepareerde, kratten. Observaties tonen kratten en lades met uitstekende stukken ijzerdraad of plastic, kapotte en scherpe randen en grote gaten, en provisorische reparaties met stukjes ijzerdraad of tie-wraps. Kippen verwonden zo onnodig vaak hun kop, ogen, vleugels en poten. Bovendien leveren beschadigde kratten het risico op te gaan schuiven of in te storten door het bovenliggende gewicht. Zitten er te grote gaten in de kratten, dan kunnen

[60] http://www.pve.nl/wdocs/dbedrijfsnet/up1/ZwulnqpIcG_13.2.PDF, pg. 2
[61] http://www.lei.dlo.nl/publicaties/PDF/1999/1_xxx/1_99_09.pdf, pg. 53
[62] http://beterleven.dierenbescherming.nl/criteria-voor-veehouders

kippen klem komen te zitten in hun poging te ontsnappen, of zelfs uit de vrachtwagen vallen. Dit zorgt voor veel dierenleed maar kan ook gevaarlijke verkeerssituaties opleveren. De PVE stelde dan ook in een brief d.d. 9 juli jl. aan de Europese Commissie m.b.t. een kritisch rapport van dierenwelzijnsorganisatie Eyes on Animals hierover: *"Incidents such as the broken crates and damaged containers … are in our view unacceptable."*

Slecht ontwerp.

Kratten met kleine kieren, zoals tussen deksel/opening en rand, kunnen makkelijk verwondingen veroorzaken doordat dieren met hun poot of vleugel klem komen te zitten.



Ook gladde vloeren zonder antislip of kleine openingen voor grip leveren problemen op. Antislip vloeren zijn een vereiste voor containers[63]. Eenmaal gevallen op gladde vloeren kunnen de dieren niet meer overeind komen omdat hun poten geen grip hebben op de bodem van het krat. Veel kippen blijken niet meer op de poten te kunnen komen en een deel daarvan sterft. Te grote openingen zorgen voor het doorlekken van uitwerpselen, zodat de dieren in de onderste kratten onder de poep komen te zitten.



Slechte ventilatie/temperatuurbeheersing.

Transportkratten zijn soms zo ontworpen, dat er weinig ruimte voor luchtcirculatie tussen de kratten op de vrachtwagen mogelijk is. Bij het stapelen wordt bovendien geen ventilatiekanaal opengehouden tussen de kratten, omdat de vrachtwagens geheel volgeladen worden. De gebrekkige ventilatie kan zorgen voor het snel oplopen van de temperatuur in de kratten[64]. Dit uit zich in hijgende en versufte kippen als gevolg van zuurstofgebrek en oververhitting en kan leiden tot dode dieren. Een hoge of lage buitentemperatuur die niet wordt opgevangen door klimaatbeheersing met gevolg een te hoge of lage temperatuur in de kratten zelf is

[63] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:003:0001:0044:NL:PDF, Hoofdstuk II, artikel 1.1g.
[64] http://www.fao.org/fileadmin/user_upload/animalwelfare/76_welfare2009_mitchell.pdf, pg. 4.

een bepalende factor in de hoeveelheid kippen dat het transport niet overleeft[65]. Vooral plofkippen raken door hun extreem snelle groei, snel oververhit. Bij temperaturen boven 17℃ wordt bij plofkippen al een verhoogde sterfte waargenomen[66] en zouden dus extra maatregelen genomen moeten worden. Leghennen raken juist snel onderkoeld omdat ze vaak grootdeels kaalgepikt zijn. Zij hebben een temperatuur nodig van 22-28C [67].

Te weinig stahoogte.

In de wetgeving zijn minimale vloeroppervlakten vastgelegd, maar zijn geen regels opgesteld voor de minimale hoogte die een krat of container zou moeten hebben. De Transportverordening schrijft het volgende voor: "*de dieren beschikken, gelet op hun grootte, over voldoende stahoogte.*"[68]. Veel van de gebruikte transportmiddelen zijn echter te laag, kippen kunnen niet rechtop staan. Als ze op hun rug of zij belanden is er te weinig hoogteruimte om weer op hun poten te kunnen gaan staan.

Slecht toegankelijke kratten.

Om veiligheid en welzijn te kunnen waarborgen dienen alle dieren op een vrachtwagen goed toegankelijk te zijn. De Europese transportverordening schrijft voor[69]:

"when animals fall ill or injured during transport, they shall be separated from the others and receive first-aid treatment as soon as possible. They shall be given appropriate veterinary treatment and if necessary undergo emergency slaughter or killing in a way which does not cause them unnecessary suffering"



De wijze waarop de pluimveekratten ontworpen zijn en de manier waarop ze geladen worden heeft tot gevolg dat de meeste kippen niet bereikbaar zijn behalve door de hele vrachtwagen te ontruimen. De openingen bevinden zich bovenin het krat en worden dus geblokkeerd door de bovenliggende lagen, of de containers worden naar binnen gekeerd op de vrachtwagen gezet zodat de laden ontoegankelijk zijn.

[65] Scientific Opinion concerning the welfare of animals during transport, EFSA panel on animal health and welfare, pg. 51.
[66] http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/16428105
[67] Grandin, T., (2000). Livestock Handling and Transport, pg. 377.
[68] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:003:0001:0044:NL:PDF Pg. 6 artikel 3 g
[69] http://faolex.fao.org/docs/pdf/eur69655.pdf, Annex1, hfd1 bijlage 1 pg19

Hoofdstuk 5

Belangrijkste wetsovertredingen

De Europese Commissie concludeert dat de wet inzake transport van dieren bij vee slecht wordt nageleefd.

'Poor compliance and improper enforcement lead to poor animal welfare'

Veel voorkomende overtredingen die de Commissie waarneemt, die ook op kippen van toepassing zijn, betreffen:
- het transporteren van zieke of gewonde dieren;
- meer dieren in de veewagens proppen dan wettelijk is toegestaan en
- het gebruik van vervoermiddelen die te laag zijn voor de dieren[70].
Veetransporteurs lappen met grote regelmaat de welzijnsregels aan de laars. In 2011 legde de VWA 177 boetes op aan veetransporteurs omdat ze de welzijnsregels overtraden[71] een sterke toename ten opzichte van het jaar ervoor[72]. In 2009 overtrad bijna 20% van de transporteurs de regels[73].

Fit voor transport?

De transportverordening (EG 2005/1) wordt bij kippen massaal overtreden, met name met betrekking tot het verbod op vervoer van wrak vee.
De verordening stelt hierover:
Bijlage 1, Hoofdstuk 1, Artikel 2: *"Gewonde, zwakke en zieke dieren worden niet in staat geacht te worden vervoerd, met name in de volgende gevallen:"*
Artikel 2a: *"Wanneer de dieren niet in staat zijn op eigen kracht pijnloos te bewegen of zonder hulp te lopen"[74].*

Alleen licht zieke of licht gewonde dieren kunnen geschikt voor vervoer worden bevonden indien het vervoer geen extra lijden veroorzaakt. Dieren die niet meer kunnen staan, mogen zeker niet worden vervoerd, ook niet onder voorwaarden.[75]

[70] REPORT FROM THE COMMISSION TO THE EUROPEAN PARLIAMENT AND THE COUNCIL on the impact of Council Regulation (EC) No 1/2005 on the protection of animals during transport, pg. 11
[71] http://www.vwa.nl/txmpub/files/?p_file_id=2202501
[72] http://www.boerderij.nl/Home/Nieuws/2012/5/Verdubbeling-processen-verbaal-diertransporten-1025605W/
[73] http://www.vwa.nl/organisatie/over-de-nvwa/jaarplan
[74] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:003:0001:0044:NL:PDF bijlage I, 2(a)
[75] http://www.rda.nl/home/files/rda_2007_03.pdf, pg.5

Dit is in de praktijk een groot probleem bij plofkippen omdat dit extreem snelgroeiende ras juist op grote schaal kreupel[76] raakt binnen de gegunde levensduur van amper 6 weken. Meer dan de helft van alle plofkippen is op slachtleeftijd pijnlijk kreupel[77]. Zij hebben een 'gait score' van 3 tot 5 op een schaal van 5. Een score van 3 of hoger wordt geassocieerd met chronische pijn[78]. Het betreft circa 250 miljoen kreupele kippen per jaar die in strijd met het verbod op het vervoer van wrak vee toch op urenlang transport worden gezet. Het is een enorme lijdensweg voor kippen als zij pijnlijk kreupel urenlang in een schommelende veewagen moeten verblijven. Het verbod om deze dieren op transport te zetten is dan ook terecht. De VWA stelt hierover in haar Instructieblad Welzijn Slachthuizen[79]: *"De pluimveehouder zal dan ook voorafgaande aan het transport zieke, zwakke en gewonde dieren die niet geschikt geacht worden voor vervoer uit het koppel moeten verwijderen (basis hiervoor is V 1/2005 Art. 8 eerste lid.)."*



In de praktijk worden echter vrijwel alle levende kippen, ongeacht hun fysieke gesteldheid, op transport naar de slachterij gezet. Dit blijkt alleen al uit het feit dat meer dan een miljoen kippen jaarlijks nog tijdens het transport sterft, maar kan ook amper anders gezien het feit dat meer dan de helft van alle plofkippen op slachtleeftijd pijnlijk kreupel zijn. Uiteraard zou het geen oplossing zijn om deze aantallen dieren al op de boerderij uit hun lijden te verlossen. De logische oplossing is dat er snel een einde komt aan de fok van (veelal kreupele) plofkippen zodat de sector zich überhaupt kán gaan houden aan de terechte welzijnsregels omtrent veetransport, meer in het bijzonder het verbod op het vervoer van wrak vee.

Maar ook los van bovenstaand structureel (fokkerij)probleem, wordt het verbod op het vervoer van wrak vee bij kippen massaal overtreden. Circa 8% van de plofkippen loopt bij het ruwe vangen kneuzingen of breuken op aan vleugels, borst of poten[80]. Deze dieren worden zonder pardon op veetransport gezet, hopende dat ze levend

[76] http://www.plosone.org/article/info%3Adoi%2F10.1371%2Fjournal.pone.0001545#s5
[77] http://edepot.wur.nl/196648 pg14
[78] Kestin, S.C., Knowles, T.G., Tinch, A.E., Gregory, N.G., 1992. Prevalence of leg weakness in broiler chickens and its relationship with genotype. The Veterinary Record 131, pg. 190-194
[79] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Dier/WLZVL-030.pdf pg. 2 okt. 2012
[80] http://documents.plant.wur.nl/wewi/256.pdf pg. 6

arriveren en via de slachterij toch in de winkelschappen terecht komen. Ook deze kippen zullen ernstig lijden tijdens het vervoer en mogen simpelweg wettelijk gezien niet vervoerd worden. Dit pijnlijke en verboden transport ondergaan jaarlijks circa 35 miljoen kippen. De NVWA treedt hier pas tegen op wanneer het percentage verwondingen te groot is[81], blijkbaar omdat dan te ruw geladen is. Kennelijk hanteert de NVWA de wet niet op het punt dat verwonde dieren überhaupt niet vervoerd mógen worden.

Urenlang gewond in krat

"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 op een wijze die geen onnodig lijden veroorzaakt", zo luidt artikel 4 bijlage I van de transportverordening van de Europese Unie .[82]



Gedurende het transport en de wachttijd in het slachthuis zit een deel van de kippen zwaargewond in de kratten zonder dat zij verzorgd worden of uit hun lijden verlost. Een aanzienlijk deel, één tot twee miljoen kippen, sterft zelfs tijdens dit transport, veelal een langzame pijnlijke dood. Er is echter geen enkele verzorging voor deze dieren. Dat heeft natuurlijk alles te maken met het feit dat een kip commercieel gezien slechts een paar euro waard is. Verzorging door een dierenarts is dan te duur, zo is de heersende opinie. Tussen het inladen van de kippen in de kratten en het uitladen in de slachterij, vindt geen controle, laat staan verzorging, plaats. Sterker nog: controle is voor de meeste kippen zelfs onmogelijk door het stapelen van de kratten. Er is hierdoor alleen voor de buitenste dieren controle mogelijk, de binnenste kratten zijn aan ieders oog onttrokken. Maar ook de buitenste dieren kunnen geen verzorging krijgen omdat bij de opeengestapelde kratten veelal de deurtjes niet open kunnen omdat de andere kratten de deurtjes blokkeren. Dit zijn overtredingen van de Transportverordening en de Slachtrichtlijn. Dit terwijl dieren met pijnlijke verwondingen, waarbij het transport nog meer pijn en lijden tot gevolg heeft, überhaupt niet vervoerd mogen worden[83].

Ook bij aankomst in de slachterij worden de dieren aan hun lot overgelaten.

[81] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Dier/WLZVL-032.pdf pg. 5
[82] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:003:0001:0044:NL:PDF bijlage I art4
[83] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2005:003:0001:0044:NL:PDF, bijlage 1 artikel 2

"Dieren die pijn of lijden te verduren hebben gehad worden onmiddellijk geslacht, of binnen 2 uur", zo stelt de VWA in het 'normblad pluimveeslachthuis'[84]. In de praktijk bestaan in de slachterijen sterk variërende wachttijden van regelmatig vele uren. Uit een grootschalig onderzoek bij een Nederlandse slachterij bleek zelfs de gemiddelde wachttijd al 2 ½ uur te zijn. De gewonde en zieke kippen moeten daarbij wachten totdat hun krat of container aan de beurt is[85]. Indien de gehele vracht kippen er slecht aan toe is, kunnen deze wagens nog voorrang krijgen boven andere veewagens maar individuele zorg voor kippen is structureel afwezig. Dit betekent een enorme extra lijdensweg voor miljoenen kippen per jaar.

Overbelading

Overbelading is een met regelmaat geconstateerde overtreding bij pluimveetransport.



Op een vrachtwagen geladen met containers worden om en nabij 8000 kippen vervoerd, afhankelijk van hun gewicht en de grootte van de veewagen kan dit meer of minder zijn. Het aantal kippen per krat of containerlade dat is toegestaan wordt bepaald door het gewicht van de dieren[86]. De vrachtwagen wordt echter vaak voller geladen dan is toegestaan, omdat dit de kosten drukt. Zo spaart het erbij proppen van een 'restje' kippen uit een stal kosten uit voor een nieuwe vrachtwagen. De te volle kratten zorgen voor een verdere aantasting van dierenwelzijn, o.a. door sterk verhoogde stress[87]. Daarnaast verhogen ze de kans op verwondingen. In augustus 2012 werd er in Nederland een inval gedaan bij twee slachthuizen en een transportbedrijf op verdenking van overbelading van vleeskuikentransporten.

"Aanleiding is het vermoeden dat bij de diertransporten de beladingsnormen bewust worden overtreden, door teveel dieren in de pluimveekratten te vervoeren en hierbij valsheid in geschrifte te plegen", zo stelt de VWA in haar persbericht. [88],[89]

[84] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Dier /WLZVL-032.pdf / http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1993L0119:20070105:NL:PDF
[85] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.full.pdf, pg. 1613
[86] http://zoeken.rechtspraak.nl/detailpage.aspx?ljn=BB1142
[87] http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/17575190
[88] http://www.vwa.nl/onderwerpen/werkwijze-dier/dossier/dierwelzijn/nieuwsoverzicht/nieuwsbericht/2025441/onderzoek-naar-overbeladen-transporten-van-slachtkuikens
[89] http://www.boerderij.nl/Home/Nieuws/2012/8/NVWA-vermoedt-bewust-overbeladen-vleeskuikentransporten-1054351W/

Het lijkt vaker voor te komen. In eerdere jaren werden al meerdere pluimveetransporteurs veroordeeld voor overbelading[90],[91],[92],[93]. Sterker nog, de NVWA gedoogt overbelading zelfs. In haar recente handhavingsrichtlijn van oktober 2012[94] staat dat zij niet optreedt tegen overschrijding van de beladingsnorm tot 2% als niet meer dan 1% van de kippen dood zijn. Met andere woorden: als je twee procent meer kippen in de kratten of containers propt dan maximaal toegestaan en hierdoor sterven 2 tot 4 keer zoveel dieren, dan valt dat conform het beleid van de NVWA nog onder de foutenmarge die door de vingers wordt gezien. Ook ergere overtredingen lijken vaak afgedaan te worden met een waarschuwing[95].



Mondeling deelde de VWA begin november mede dat tot nu toe in 2012 131 pluimveetransporten zijn gecontroleerd dit jaar en hierbij 24 (18%) overtredingen werden geconstateerd. In 2011 werden bij 70 controles 13 overtredingen geconstateerd (19%) waarvan slechts drie boetes zijn uitgedeeld. Op welke punten is gecontroleerd en welke overtredingen plaats vonden is niet duidelijk. Op de slachterijen zijn in 2011 met betrekking tot de pluimveetransporten volgens opgaaf van de NVWA 21 waarschuwingen uitgedeeld en zijn 11 boeterapporten opgemaakt. Tien daarvan leidden tot een boete. 69% Van deze overtreders bleef dus onbeboet. De cijfers bevestigen dat een groot deel van de wetsovertreders niet worden beboet. Bij deze cijfers moet ook nog eens worden bedacht dat op een groot deel van de wetsovertredingen in het geheel niet wordt gecontroleerd. Zo wordt bijvoorbeeld het verbod op het vervoer van kreupel vee bij kippen niet gecontroleerd en wordt deze regel bij 100% van de transporten overtreden.

Verplichte water- en voerverstrekking genegeerd

De Europese verordening 1099/2009[96] schrijft voor dat dieren zo spoedig mogelijk na aankomst moeten worden uitgeladen en zonder onnodige vertraging moeten worden geslacht. Indien dit niet mogelijk is, moeten ook dieren die in containers worden aangeleverd van drinkwater worden voorzien. Moeten zij langer dan 12 uur wachten, dan is ook voerverstrekking verplicht.

---

[90] http://zoeken.rechtspraak.nl/resultpage.aspx?snelzoeken=true&searchtype=ljn&ljn=BO4051
[91] http://zoeken.rechtspraak.nl/detailpage.aspx?ljn=BB1116
[92] http://zoeken.rechtspraak.nl/resultpage.aspx?snelzoeken=true&searchtype=ljn&ljn=BB1148
[93] http://www.boerderij.nl/Home/Achtergrond/2007/5/Plukon-geen-invloed-op-overbelading-AGD108097W/
[94] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Specifiek%20interventiebeleid/IB01-SPEC17.pdf pg. 14
[95] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Specifiek%20interventiebeleid/IB01-SPEC17%20Bijlage.pdf pg. 8-9
[96] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:303:0001:0030:NL:PDF, bijlage III. Per 1-1-2013 wordt deze vervangen door http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:303:0001:0030:NL:PDF bijlage III 1.5c

Slachthuizen zijn vaak in overtreding, omdat het in de transportkratten vrijwel onmogelijk is de dieren van water te voorzien.

De NVWA bevestigt deze regels in haar 'normblad pluimveeslachthuis'[97]:
"N*a lange reistijd z.s.m. slachten. Vangen en reizen en slachten zodanig inplannen dat dieren niet langer dan 12 uur drinkwater onthouden wordt. Aan vleeskuikens die langer dan 2 uur worden ondergebracht wordt drinkwater verstrekt."*



Het blijft kennelijk bij een aanbeveling om zich aan de regels te houden. In de praktijk hebben slachterijen toezicht van de NVWA maar treedt men hiertegen niet op. Het al eerder genoemde onderzoek[98] bij Nederlandse en Duitse slachterijen maakt melding van een gemiddelde wachttijd in de slachterij van 2 1/2 uur met uitschieters naar 16 uur. De wachttijden zijn sinds dit onderzoek mogelijk wel korter geworden maar geluiden uit de praktijk bevestigen dat nog steeds vaak veewagens meer dan 2 uur moeten wachten bij de slachterij.

Ook het Productschap Pluimvee en Eieren erkent dat in ieder geval bij leghennen de wet overtreden wordt en heeft hier momenteel onderzoek naar lopen. In het onderzoeksvoorstel[99] stellen zij: *"Als hennen vroeg in de avond gevangen worden, is het niet altijd makkelijk deze dieren te slachten voordat de termijn van 12 uur verstreken is. Met name de koppels die later op de dag geslacht worden, zullen dan langer dan 12 uur in de kratten zitten zonder drinken of voedsel (waarbij de werkelijke tijd dat de dieren geen voer hebben nog langer is vanwege het nuchter zetten in de stal)."* Zij erkennen ook dat dit welzijnsproblemen geeft: *"Langdurige onthouding van water kan uitdroging tot gevolg hebben."*

Kantelen

Als de slachttijd is aangebroken worden de kratten of containers veelal geopend en gekanteld zodat de kippen eruit vallen op de lopende band. Dit levert stress op en kan de kippen verwonden. Het is dan ook wettelijk verboden:

[97] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Dier/WLZVL-032.pdf, pg. 2
[98] http://ps.fass.org/content/83/9/1610.full.pdf pg. 1613
[99] http://www.pve.nl/wdocs/dbedrijfsnet/up1/ZwulnqplcG_13.2.PDF, pg. 2



"De containers waarin de dieren worden vervoerd, moeten behoedzaam worden behandeld; het is niet toegestaan ermee te gooien, ze op de grond te laten vallen of ze te kantelen. Zij moeten zo mogelijk horizontaal en mechanisch worden in- en uitgeladen."[100]

De NVWA gedoogt deze wetsovertreding. Zij stelt hierover in haar 'normblad pluimveeslachthuis':

"Bij het storten van pluimvee op een lopende band dient deze zo te zijn afgesteld dat de dieren niet gewond raken, kantelen is niet toegestaan, want uit welzijn oogpunt discutabel. In vele slachterijen is een kantelaar al lang in gebruik, verbieden is dan geen korte termijn optie."[101]

Ook hier blijkt dus weer dat massale wetsovertredingen worden erkend maar kennelijk de wil ontbreekt bij de handhavende instanties om ertegen op te treden. De praktijk wordt als norm genomen, niet de wet.

[100] http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CONSLEG:1993L0119:20070105:NL:PDF pg . 9 artikel III 1
[101] http://www3.vwa.nl/werkwijzer/Dier/WLZVL-032.pdf pg 2 onderaan, 3 bovenaan