

# IMPACT ANALYSE

NEDERLANDSE PLUIMVEESECTOR



EU  
TRANSPORTVERORDENING  
**februari 2025**

## Inhoud

Samenvatting.....	4
Leeswijzer.....	6
Inleiding.....	7
Aanleiding .....	7
Doelstelling .....	7
Kaders .....	8
Bezettingsgraad in transportcontainers .....	9
Containerhoogte .....	14
Verplichte aanwezigheid veterinaire .....	17
Laad- en lostijd onderdeel van totale transportduur .....	19
Bijlagen .....	22
A. Transportverordeningen.....	22

# IMPACT VAN NIEUWE TRANSPORTREGELS



## Laad- en lostijd als onderdeel van transportduur

- Extra druk op het vangproces, wat juist zorgvuldig moet gebeuren
- Geen welzijnswinst



## Bezettingsgraad in transportcontainers

- 59,3 % toename aan transporten.
- Bijna 10.000.000 extra km per jaar.
- Onzekerheid over welzijnswinst



## Verplichte aanwezigheid veterinaire

- Onuitvoerbaar gezien enorme te korten aan dierenartsen
- Geen toegevoegde waarde



## Containerhoogte

- 99,1% toename aan transporten
- Bijna 16.000.000 extra km per jaar.
- Ruim 100 miljoen aan additionele investeringen
- Geen welzijnswinst, risico op extra letsel

# Samenvatting

De Europese Commissie heeft een nieuwe transportverordening voorgesteld met als doel het welzijn van dieren tijdens transport verder te verbeteren. Deze verordening introduceert strengere eisen op het gebied van transportduur, transportomstandigheden en de registratie en monitoring van diertransporten. Dit rapport analyseert de impact van deze voorgestelde wijzigingen op de Nederlandse pluimveesector, met specifieke aandacht voor het transport van vleeskuikens.

De belangrijkste knelpunten en hun gevolgen zijn:

- **Bezettingsgraad in transportcontainers**

De voorgestelde regelgeving verlaagt het maximaal toegestane aantal vleeskuikens per transport aanzienlijk. Dit leidt tot een toename van 59,3% in het aantal transporten, extra logistieke druk en hogere kosten. Onderzoek van EFSA toont aan dat een lagere bezettingsgraad niet altijd bijdraagt aan beter dierenwelzijn en zelfs kan leiden tot een hoger aantal letsels.

- **Containerhoogte**

De nieuwe verordening stelt een minimale krathoogte van 35 cm voor, waardoor minder lagen per oplegger vervoerd kunnen worden. De Europese Commissie wil pluimvee hiermee de mogelijkheid geven om rechtop te kunnen staan tijdens transport. Dit resulteert in bijna een verdubbeling (+99%) van het aantal transporten. Daarnaast vraagt deze aanpassing om een onmogelijk kostbare herinrichting van slachterijen en transportmiddelen. Onderzoek van EFSA<sup>1</sup> en WUR<sup>2</sup> wijzen erop dat een hogere krathoogte leidt tot meer letsel en pluimvee juist niet de ruimte moet hebben om rechtop te kunnen staan.

- **Verplichte aanwezigheid van een veterinaire**

De verplichting om een dierenarts aanwezig te hebben bij het laden van pluimvee brengt grote praktische uitdagingen met zich mee. Er is een tekort aan dierenartsen en de maatregel verhoogt de administratieve lasten en kosten, zonder duidelijke onderbouwing van de meerwaarde voor dierenwelzijn. De sector monitort daarbij al het welzijn van de dieren met een dierenarts van de NVWA bij aankomst slachterij.

- **Laad- en lostijd als onderdeel van de transportduur**

De nieuwe definitie van transportduur, waarbij de laad- en lostijd wordt meegerekend, verkort de effectieve reistijd en verhoogt de druk op vangploegen. Dit brengt de zorgvuldigheid van het vangen van pluimvee in gevaar.

---

<sup>1</sup> <https://efsa.onlinelibrary.wiley.com/doi/epdf/10.2903/j.efsa.2022.7441> Pagina 51.

<sup>2</sup> [https://animaltransportguides.eu/files/wp-content/uploads/2021/02/en-guides-poultry-final\\_2021.pdf](https://animaltransportguides.eu/files/wp-content/uploads/2021/02/en-guides-poultry-final_2021.pdf) Pagina 27.

## **Conclusie en sectorvoorstel**

De voorgestelde verordening heeft grote operationele en economische gevolgen voor de Nederlandse pluimveesector. De extra transporten leiden tot hogere kosten, meer uitstoot en logistieke uitdagingen. Bovendien is er onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing en zijn er zelfs wetenschappelijk onderbouwde argumenten die stellen dat de nieuwe maatregelen niet bijdragen een aan beter dierenwelzijn.

De pluimveesector pleit daarom voor een doel gestuurde in plaats van een middel gestuurde aanpak. In plaats van rigide regels over containerhoogte, bezettingsgraad en transportduur, zou de regelgeving zich moeten richten op meetbare welzijnsindicatoren, zoals sterftcijfers (DOA's) en laadletsel. Door te sturen op resultaten in plaats van op vaste methodes, krijgt de sector de flexibiliteit om met innovatieve en wetenschappelijk onderbouwde oplossingen het dierenwelzijn te verbeteren zonder onnodige economische schade.

## Leeswijzer

Dit rapport bevat een analyse van de impact van de voorgestelde Europese transportverordening op de Nederlandse pluimveesector. Het document is als volgt opgebouwd:

- **Inleiding:** Een korte schets van de aanleiding en achtergrond van de voorgestelde transportverordening.
- **Doelstelling:** De specifieke doelstellingen van deze impactanalyse worden toegelicht.
- **Kaders:** De scope van de analyse wordt afgebakend en een gedeelte van de onderbouwing wordt gedeeld.
- **Analyse per thema:** De impact van de verordening wordt geanalyseerd aan de hand van de volgende kernaspecten:
  - **Bezettingsgraad in transportcontainers.**
  - **Containerhoogte.**
  - **Verplichte aanwezigheid van een veterinaire.**
  - **Laad- en lostijd als onderdeel van de totale transportduur.**

Elk thema bevat een vergelijking tussen de huidige en voorgestelde regelgeving, de onderbouwing door de Europese Commissie en een analyse van de impact en mogelijke knelpunten. Tot slot wordt er een voorstel vanuit de sector gedeeld.

# Inleiding

## Aanleiding

De Europese Commissie heeft een nieuwe transportverordening voorgesteld, met als doel het welzijn van dieren tijdens transport verder te verbeteren. Deze verordening bevat strengere eisen op het gebied van transportduur, transportomstandigheden en de registratie en monitoring van diertransporten. NEPLUVI is voorstander van een borging en verbetering van het dierenwelzijn, waar mogelijk. De voorgestelde transportverordening roept voor enkele aspecten echter vragen op over de uitvoerbaarheid, economische impact en de toegevoegde waarde.

De Nederlandse pluimveesector speelt een belangrijke rol in zowel de nationale als internationale voedselproductie. Het effect van het doorvoeren van alle aspecten uit de nieuwe verordening zal aanzienlijke gevolgen hebben voor niet alleen bedrijven, maar ook de consumentenprijs. Daarnaast hebben diverse aspecten juist eerder een negatief effect op het dierenwelzijn dan een positief effect.

## Doelstelling

Het doel van deze impactanalyse is inzicht te geven in de economische, operationele en onvoorziene gevolgen van de voorgestelde transportverordening voor diertransporten binnen de Nederlandse pluimveesector.

Met deze analyse beoogt de sector de beleidsmakers te informeren en ondersteunen bij het beoordelen van de voorgestelde transportverordening.

## Kaders

In de voorliggende impactanalyse wordt enkel ingegaan op de pluimveesector. Om het overzichtelijk te houden en de impact zo goed mogelijk door te kunnen rekenen zal enkel gekeken worden naar het transport van vleeskuikens. Dit is veruit het meeste pluimveetransport.

Om berekeningen te kunnen maken, is de volgende informatie gebruikt:

Feitelijke basisinformatie		Bron
Aantal geslachte vleeskuikens in Nederland in 2023 <sup>3</sup>	492.173.500	<a href="https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/7123slac">https://www.cbs.nl/nl-nl/cijfers/detail/7123slac</a>
Gemiddeld levend gewicht vleeskuiken	2,5kg	Rondgang Nederlandse vleeskuikenslachterijen
Oppervlakte pluimveekrat in cm <sup>2</sup>	14.580	GP Container
Aantal kratten per container	8	GP Container
Aantal containers per transporteenheid <sup>4</sup>	22	Marel
Gemiddelde rijafstand in km	124	NVWA <sup>5</sup>
Gemiddelde reisduur in minuten	115	NVWA <sup>4</sup>
Hoogte transportoplegger in cm vanaf chassis	272	Ravenhorst
Hoogte onderstel GP Container in cm	24	GP Container
Beschikbare ruimte voor kratlagen	224	GP Container + Ravenhorst

De huidige en toekomstige (concept) transportverordening is te raadplegen in bijlage A van dit document.

---

<sup>3</sup> In deze schatting is enkel gerekend met vleeskuikens. Het aantal transporten ligt in werkelijkheid hoger omdat transport van jonge leghennen, uitgelegde leghennen, moederdieren en ouderdieren niet is meegenomen.

<sup>4</sup> Hier wordt uitgegaan van een trekker + oplegger.

<sup>5</sup> Intern rapport NVWA: 'Analyse dagen 30°C in periode 2019 – 2023, Pagina 16.



## Bezettingsgraad in transportcontainers

Een maximale bezettingsgraad voor pluimveetransport is een belangrijk onderdeel van de Europese Transportverordening. Naast dat een maximale bezettingsgraad een gelijk Europees speelveld waarborgt is deze ook essentieel om het dierenwelzijn van pluimvee tijdens transport te waarborgen.

### Huidige regelgeving

De huidige regelgeving over bezettingsgraad van pluimveetransporten staat in Figuur 1 weergegeven. In Figuur 1 staat de minimale oppervlakte in cm<sup>2</sup> per kilo lichaamsgewicht weergegeven. Bij een lager lichaamsgewicht is de minimale oppervlakte per kilo hoger omdat deze kippen levendiger zijn. Daarnaast is de toename in omvang relatief kleiner bij de derde kilo t.o.v. de eerste kilo.

#### E. Pluimvee

*Beladingsdichtheid voor het vervoer van pluimvee in containers*

De minimumvloeroppervlaktes worden als volgt vastgesteld:

Categorie	Oppervlakte in cm <sup>2</sup>
Eendagskuikens	21-25 per kuiken
Pluimvee, behalve eendagskuikens: gewicht in kg	Oppervlakte in cm <sup>2</sup> per kg
< 1,6	180-200
1,6 tot < 3	160
3 tot < 5	115
> 5	105

#### FIGUUR 1 BEZETTINGSGRAAD VOOR PLUIMVEE IN EU VERORDENING 1/2005

Op basis van deze huidige regelgeving zou een transporteenheid vanuit een boerderij naar de slachterij zo'n 7.500 vleeskuikens, met een gemiddeld gewicht van 2,5kg, kunnen transporteren.

Zoals beschreven worden hier de minimale vloeroppervlaktes vastgesteld. Dit betekent niet dat deze bezettingsgraad altijd zo gehanteerd wordt. In de praktijk worden lagere bezettingsgraden gebruikt in geval van bijvoorbeeld warme dagen of lange transporten.

## Voorgestelde regelgeving

De nieuwe voorgestelde bezettingsgraad is weergegeven in Figuur 2. In tegenstelling tot Figuur 1 staat in Figuur 2 de bezetting niet in het minimaal aantal beschikbare cm<sup>2</sup> per kilo lichaamsgewicht weergegeven, maar in cm<sup>2</sup> per totaalgewicht.

	<b>E</b>	<b>F</b>
<b>approximate</b>	<b>poultry</b>	<b>rabbits</b>
<b>live weight</b>	<b>k=290</b>	<b>k=270</b>
<b>1</b>	290	270
<b>1,5</b>	380	354
<b>2</b>	460	429
<b>2,5</b>	534	497
<b>3</b>	603	562
<b>3,5</b>	669	622
<b>4</b>	731	680
<b>4,5</b>	790	736
<b>5</b>	848	789

**FIGUUR 2 BEZETTINGSGRAAD  
PLUIMVEE IN VOORGESTELDE  
TRANSPORTVERORDENING**

Met de voorgestelde verordening zal een transporteenheid maximaal zo'n 4.750 vleeskuikens van gemiddeld 2.5 kg van de boerderij naar de slachterij kunnen transporteren. Dit is ongeveer 37% minder dan het maximale aantal volgens de huidige transportverordening.

### Onderbouwing Europese Commissie/EFSA

Zoals benoemd beoogt de Europese Commissie het dierenwelzijn tijdens diertransporten te verbeteren met de voorgestelde transportverordening. De voorgestelde bezettingsgraad wordt onderbouwd aan de hand van een onderzoek van EFSA<sup>6</sup>.

EFSA heeft aan de hand van verschillende onderbouwingen twee verschillende bezettingsgraden doorgerekend.

De bezettingsgraad in de eerste kolom (Figuur 3) is onderbouwd aan de hand van beschikbare literatuur. Uit deze literatuur blijkt dat een lagere bezettingsgraad niet altijd leidt tot een verbetering van het dierenwelzijn. Om het dierenwelzijn te monitoren wordt er in deze literatuur gekeken naar de kritische proces indicatoren (KPI's) die ook in de sector gebruikt worden. Dit zijn:

- DOA's (Death on Arrival)
- Vang- en laadletsel

---

<sup>6</sup> <https://www.efsa.europa.eu/en/efsajournal/pub/7441>

Zo toont Portugees onderzoek uit 2020 aan dat een lagere bezettingsgraad van pluimvee leidt tot een hoger aantal letsels<sup>7</sup>. Transportcontainers met minder ruimte per dier kunnen geschikter zijn om letsel te voorkomen. Dit komt doordat de dieren elkaars lichaam ondersteunen, waardoor vallen of de noodzaak om vleugels en poten te spreiden om balans te houden, wordt verminderd. Ook EFSA concludeert dat vleeskuikens juist een hogere bezettingsgraad nodig hebben om elkaar in evenwicht te houden en zo de kans op letsel te minimaliseren.

Op basis hiervan is verlaging van de beladingsgraad bij vleeskuikens enkel zinvol en noodzakelijk wanneer uit de gemonitorde KPI's is gebleken dat de slachterij het dierenwelzijn van het pluimvee in de standaard beladingsgraad niet kon borgen.

De bezettingsgraad in kolom 2 van Figuur 3 is gebaseerd op een allometrische formule. Dit houdt in dat er gekeken is naar de grootte en voorkeurspositie van het dier. Hier wordt geconcludeerd dat meer ruimte per dier noodzakelijk is om irritatie tussen dieren te verminderen. Anderzijds leidt dit tot een hoger letselpercentage bij bijvoorbeeld vleeskuikens. In de herziening van de transportverordening heeft de Europese Commissie gekozen voor deze methode.

**Table 10:** Space allowance measurements and stocking density required for different bird categories and weights on farm or during transport

Category and weight of bird	Space allowance (cm <sup>2</sup> /kg) (from literature – based on mean planimetric measurements)	Space allowance (cm <sup>2</sup> /kg) (calculated using the allometric equation cm <sup>2</sup> = 290 × live weight (kg) <sup>2/3</sup> )
<b>Pullets</b> , 1.5 kg	310 <sup>1</sup>	254
<b>Laying hens</b> 1.7 kg (poor feather cover)	242 <sup>2</sup>	243
<b>Laying hens</b> , 1.8 kg (average feather cover)	268 <sup>2</sup>	239
<b>Laying hens</b> , 1.9 kg (lying in their cages)	199 <sup>3</sup>	235
<b>Broilers</b> , 1.7 kg	188 <sup>2</sup>	243
<b>Broilers</b> , 3.2 kg	161 <sup>4</sup>	198
<b>Peking ducks</b> , 3.0 kg	212 <sup>2</sup>	202
<b>Muscovy ducks</b> , 4.4 kg	199 <sup>2</sup>	178
<b>Turkeys</b> , 8.6 kg	123 <sup>5</sup> (standing birds)	143
<b>Turkeys</b> , 15.9 kg	106 <sup>5</sup> (standing birds)	116
<b>Turkeys</b> 22.5 kg	80 <sup>2</sup>	104

**FIGUUR 3 UITGEWERKTE BEZETTINGSGRADEN EFSA**

<sup>7</sup> <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2451943X20300594>

## Knelpunt/impact

Op basis van de beschikbare informatie kan doorgerekend worden wat de impact van dit onderdeel uit het voorstel is.

<b>Transportverordening:</b>	<b>Huidig</b>	<b>Voorgesteld</b>	<b>Vershil</b>	
<b>Gewicht vleeskuiken</b>	2,5 kg	2,5kg	N/A	N/A
<b>Ruimte cm2 per kuiken</b>	335,0	534,0	199,0	52,0%
<b>Aantal kuikens per krat</b>	43	27	16	-44,2%
<b>Aantal kuikens per transport</b>	7.568,0	4.752,0	2.816,0	-37,2%
<b>Totaal aantal transporten</b>	65.034,0	103.572,0	38.538,0	59,3%
<b>Totaal te rijden kilometers</b>	16.128.432,0	25.685.856,0	9.557.424,0	59,3%
<b>Totaal te rijden uren</b>	249.297,0	397.026,0	147.729,0	59,3%

Samengevat betekent dit dat er jaarlijks ruim 38,5 duizend extra transporten (59,3%) plaats zullen moeten vinden om de vleeskuikens vanaf de boerderij naar de slachterij te kunnen transporteren. Hiervoor worden bijna 10 miljoen extra kilometers gereden in ongeveer 150 duizend uur.

Wanneer de transportverordening aangenomen wordt zoals voorgesteld, zal dit enorme impact hebben op de pluimveevleessector. Naast het feit dat de kosten richting de consument doorgerekend zullen moeten worden heeft het voorstel ook operationeel enorme gevolgen. Zoals algemeen bekend is een enorm tekort aan vrachtwagenchauffeurs. Onder de huidige verordening is het rond krijgen van de planning al een enorme uitdaging voor de slachterijen. De voorgestelde verordening zal dit nog verder bemoeilijken.

Daarnaast hebben verschillende slachterijen te maken met gemeentelijke vergunningen over het aantal transporten dat er plaats mag vinden van en naar de slachterij. Een toename van ruim 59% van het aantal transporten kan hier grote problemen in veroorzaken.

De voorgestelde bezettingsgraad uit kolom 1 van figuur 3 zal de volgende impact hebben:

	<b>Huidig</b>	<b>Toekomstig</b>	<b>Vershil</b>	
<b>Gewicht vleeskuiken</b>	2,5 kg	2,5kg	N/A	N/A
<b>Ruimte cm2 per kuiken</b>	335,0	403,0	68,0	20,3%
<b>Aantal kuiken per krat</b>	43,0	36,0	7,0	-16,3%
<b>Aantal kuikens per transport</b>	7.568,0	6.336,0	1.232,0	-16,3%
<b>Totaal aantal transporten</b>	65.034,0	77.679,0	12.645,0	19,4%
<b>Totaal te rijden kilometers</b>	16.128.432,0	19.264.392,0	3.135.960,0	19,4%
<b>Totaal te rijden uren</b>	249.297,0	297.769,5	48.472,5	19,4%

## Voorstel sector

NEPLUVI is van mening dat de huidige regelgeving ten aanzien van bezettingsgraad gehandhaafd moet blijven, gezien de operationele uitdagingen, stijgende voedselprijzen en de onvoorziene neveneffecten. Dit wordt ook geconcludeerd door de Europese organisatie voor pluimveedierenartsen in hun position paper ten aanzien van de voorgestelde transportverordening<sup>8</sup>.

Bij het opstellen van de voorgestelde regelgeving is onvoldoende rekening gehouden met de praktische uitvoerbaarheid. NEPLUVI deelt de visie van de Europese Commissie dat dierenwelzijn, waar mogelijk, verbeterd moet worden. Echter, dat kan ook op andere manieren zoals bijv. maatregelen die zijn beschreven in het sectorprotocol<sup>9</sup>.

Daarom stelt NEPLUVI voor om de voorgestelde aanpassing van de bezettingsgraad uit het voorstel te verwijderen en in samenwerking met de sector te werken aan verbeteringen op dit gebied. Dit kan het beste worden gerealiseerd door middel van doelsturing in plaats van middelsturing.

Gezamenlijk met de NVWA werkt de sector al aan verbetering van dierenwelzijn tijdens transport. Dit gebeurt aan de hand van de eerder beschreven KPI's. Aan de hand van doelsturing worden hierin belangrijke stappen gezet.

---

<sup>8</sup> Bron: [https://www.pvsgeu.org/pw/index.php?title=Reg255/97\\_2409](https://www.pvsgeu.org/pw/index.php?title=Reg255/97_2409)

<sup>9</sup> <https://www.avined.nl/wp-content/uploads/2023-000-N0039.pdf>

## Containerhoogte

Net als voor de bezettingsgraad geldt ook voor de containerhoogte dat een minimale hoogte voor de kratten essentieel is. Dit om een gelijk speelveld en dierenwelzijn te borgen.


### Huidige regelgeving

In de huidige regelgeving worden geen concrete afmetingen benoemd. De regelgeving houdt ruimte voor interpretatie. Het volgende staat opgenomen in de huidige transportverordening:

*Artikel 3. g) De dieren beschikken, gelet op hun grootte en op het voorgenomen transport, over voldoende vloeroppervlak en stahoogte.*

Om deze regelgeving te concretiseren kijken we naar de huidige transportcontainers die wettelijk toegestaan zijn. Nederlandse pluimveeslachterijen gebruiken verschillende typen containers. Het type container dat gebruikt wordt is afhankelijk van verschillende factoren zoals; oplegger, type kip, aanvoerlijn, slachtmethode en desinfectiesysteem.

Om een concreet beeld te krijgen wordt er in deze impactanalyse gerekend met de GP Container van Marel. Deze container wordt door 7 van de 14 Nederlandse vleeskuikenslachterijen gebruikt en is daarom representatief om mee te rekenen.

<b>GP Container</b>

L x b x h: 2430 x 1200 x 1360 mm
Weight: 399 kg

**FIGUUR 4 GP CONTAINER MAREL**

## **Voorgestelde regelgeving**

Het volgende staat opgenomen in het tekstvoorstel voor de herziene transportverordening:

### *Annex 1 – Chapter 3 - Transport Practices*

*6. Minimum vertical height. In the case of domestic birds, the container shall be of sufficient height so that neither the crest nor the head touches the ceiling when the birds are seated with their heads and necks in a normal posture or when they change positions.*

Samengevat betekent dit dat een krat waarin pluimvee vervoerd wordt een minimale hoogte moet hebben waarbij het dier in een natuurlijke houding, of bij het veranderen van positie, met zijn kop en/of kam niet in aanraking komt met de bovenkant van de krat.

In de concepttransportverordening staat geen concrete minimale hoogte benoemd bij deze regel. Echter, in het onderbouwende onderzoek van EFSA is deze wel te vinden<sup>10</sup>. EFSA beschrijft een minimale hoogte van 35 cm als voldoende om een kip rechtop te kunnen laten staan.

### **Onderbouwing Europese Commissie/EFSA**

Het nieuwe voorstel voor de hoogte van de containers leidt naar verwachting niet tot verbetering van het dierenwelzijn. EFSA concludeert zelf dat er meer onderzoek nodig is naar de behoefte van pluimvee met betrekking tot de hoogte van containers. EFSA verwijst hierin naar twee internationale onderzoeken die concluderen dat hogere kratten, waarin pluimvee kan gaan staan, resulteert in vallen en extra letsel. Dit wordt ook op deze manier geconcludeerd door de PVSGE<sup>8</sup>. Anderzijds geeft EFSA aan dat het aannemelijk is dat, ondanks dat het onvoldoende onderzocht is, de beperking van ruimte leidt tot negatieve toestanden als frustratie en ongemak

Daarnaast staat in een breed gedragen richtlijn voor diertransport (o.a. ondertekent door WUR) beschreven dat pluimvee niet rechtop moet kunnen staan tijdens transport. Het recht op staan van pluimvee zal leiden tot vallen en extra verwondingen<sup>11</sup>:

*Guide to good practices for the transport of poultry:*

### **Good practices on space on the vehicle**

*71. For broilers, laying hens, pullets and turkeys, the container should not be of a height that allows birds to stand as this may result in falling and causing injury. The height should allow them to sit comfortably, with the head raised, during transport.*

---

<sup>10</sup> EFSA AHAW Panel (EFSA Panel on Animal Health and Welfare) Scientific Opinion on the welfare of domestic birds and rabbits transported in containers. Pagina 49 + 50.

<sup>11</sup> [https://food.ec.europa.eu/document/download/7e082580-304b-4be3-8d66-07d912121771\\_en?filename=aw\\_awp\\_transport-guides\\_poultry\\_transport-good-practices\\_en.pdf](https://food.ec.europa.eu/document/download/7e082580-304b-4be3-8d66-07d912121771_en?filename=aw_awp_transport-guides_poultry_transport-good-practices_en.pdf)

## Knelpunt/impact

Naast de lagere bezettingsgraad zal de voorgestelde containerhoogte ook enorme impact hebben.

<b>Transportverordening</b>	<b>Huidig</b>	<b>Voorgesteld</b>	<b>Vershil</b>	
<b>Hoogte pluimveekrat in cm</b>	28,0	35,0	7,0	25,0%
<b>Lagen per transportoplegger<sup>12</sup></b>	8,0	6,4	1,6	-20,0%
<b>Totaal aantal kratten per transportoplegger</b>	176,0	140,8	35,2	-20,0%
<b>Aantal kuikens per transport</b>	7.568,0	3.801,6	3.766,4	-49,8%
<b>Totaal aantal transporten</b>	65.034,0	129.465,0	64.431,0	99,1%
<b>Totaal te rijden kilometers</b>	16.128.432,0	32.107.320,0	15.978.888,0	99,1%
<b>Totaal te rijden uren</b>	249.297,0	496.282,5	246.985,5	99,1%

Dit betekent dat de voorgestelde minimale containerhoogte, in combinatie met de lagere bezettingsgraad, tot een toename van >99% aan transporten voor de sector zal leiden. Dit heeft een grote impact in een tijdperk waarin de logistieke sector met enorme tekorten aan mankrachten kampt.

Naast de impact op het aantal transporten vraagt een nieuwe containerafmeting om een onmogelijke investering in de slachterij. Zowel de aanvoerlijn als de desinfectielijn zijn compleet ingesteld op de afmetingen van de huidige containers. Naast dat er nieuwe containers aangeschaft moeten worden, dient ook de gehele aanvoerlijn en desinfectielijn vervangen te worden. Diverse slachterijen hebben recent geïnvesteerd in een nieuwe aanvoerlijn, waar een afschrijvingstermijn van tientallen jaren opstaat. Het is vrijwel onmogelijk om een dergelijke nieuwe investering te doen.

---

<sup>12</sup> De Marel GP-container is zodanig ontworpen dat een transportoplegger twee containers op elkaar kan vervoeren, wat resulteert in een configuratie van 2 keer 4 lagen, oftewel 8 lagen in totaal. Binnen de sector worden ook andere systemen toegepast, zoals combinaties van 5- en 4-laagscontainers, wat een totaal van 9 lagen oplevert. Deze variant is buiten de huidige impactanalyse gelaten. De impact van de nieuwe hoogte zal naar verwachting nog groter zijn voor transporteurs die met dit systeem werken.



## Verplichte aanwezigheid veterinaire

Voordat dieren getransporteerd worden, worden de dieren op de boerderij gecontroleerd door een bevoegde dierenarts. De dierenarts controleert of de dieren gezond en sterk genoeg zijn voor transport. Dit is niet alleen essentieel in het kader van dierenwelzijn maar ook in het kader van diergezondheid. De controle voorkomt dat er mogelijk zieke dieren op transport gaan.

### Huidige regelgeving

Volgens huidige regelgeving is, in tegenstelling tot bij andere diersoorten, toezicht van een bevoegde dierenarts niet verplicht tijdens het laden van pluimvee.

#### 1. Laden, lossen en behandeling van de dieren

- 1.1. Er moet passende aandacht worden besteed aan de behoeften van bepaalde categorieën dieren, zoals wilde dieren, zodat zij vóór het voorgenomen transport aan de wijze van vervoer kunnen wennen.
- 1.2. Indien het laden of lossen meer dan vier uur duurt, behalve in het geval van pluimvee:
  - a) moeten er passende voorzieningen aanwezig zijn waar de dieren zich, niet aangebonden, buiten het vervoermiddel kunnen ophouden, en kunnen eten en drinken;
  - b) moeten de verrichtingen onder toezicht staan van een bevoegde dierenarts en moeten er bijzondere voorzorgen genomen worden om ervoor te zorgen dat het welzijn van de dieren tijdens deze verrichtingen op de juiste wijze wordt gehandhaafd.

### FIGUUR 5 HUIDIGE TRANSPORTVERORDENING. HOOFDSTUK 3.1

In geval van pluimvee worden alle gegevens van een koppel pluimvee voorafgaand aan het transport ingevuld op een zogenaamd Voedsel Keten Informatie formulier (VKI-formulier) en ondertekend door de bedrijfsdierenarts. Dit formulier wordt naar de slachterij gestuurd en zowel door de slachterij als door de NVWA beoordeeld. Enkel na goedkeuring van beide partijen wordt het koppel geaccepteerd voor de slacht.

Alle dieren worden vervolgens direct bij aankomst op de slachterij gekeurd door een NVWA-dierenarts. Met behulp van deze systematiek is het welzijn van het pluimvee geborgd en is de aanwezigheid van een dierenarts tijdens het laden van de dieren niet nodig.

### Voorgestelde regelgeving.

In nieuwe verordening wordt voorgesteld dat het laden van alle dieren verplicht onder toezicht van een bevoegde dierenarts plaats moet vinden.

2. Loading of animals on means of transport shall be supervised by a veterinarian.

### FIGUUR 6 VOORGESTELDE TRANSPORTVERORDENING ARTIKEL 17.2

## Onderbouwing Europese Commissie/EFSA

In de verordening wordt voorgeschreven dat er verplicht een veterinaire aanwezig moet zijn bij het laden van pluimvee. Een onderbouwing hiervoor ontbreekt in de verordening. NEPLUVI acht het aannemelijk dat de Europese commissie verwacht het dierenwelzijnsniveau te verhogen door de aanwezigheid van een veterinaire te verplichten.

De mogelijkheid bestaat dat deze aanpassing is gedaan zodat de dierenarts, indien nodig, handhavend op kan treden tijdens het vangen van pluimvee. Vanwege het eerder benoemde feit dat al het pluimvee bij aankomst op de slachterij gekeurd wordt door zowel een medewerker van de slachterij als door een NVWA-dierenarts, wordt het dierenwelzijn alsnog geborgd. De NVWA heeft daarnaast ook de bevoegdheid om te handhaven op bij voorbeeld vang- en laadletsel in geval van overschrijding van de handhavingsgrens. Deze handhavingsgrens voor vangletselpercentage is in Nederland per 1 januari 2024 verlaagd van 2% naar 1%.

## Impact/knelpunt

Momenteel ervaren diverse Europese lidstaten grote tekorten aan dierenartsen. De verplichte aanwezigheid van een veterinaire tijdens het laden en lossen van dieren, zal leiden tot enorm hoge kosten, onnodige administratieve lasten en grote uitdagingen voor uitvoerende instanties.

Het is daarnaast niet aannemelijk dat de aanwezigheid van een veterinaire het dierenwelzijn zal verbeteren. Momenteel wordt in de slachterijen al gemonitord op de bekende KPI's. Bij overschrijding van de gestelde KPI's kan bevoegd gezag altijd met terugwerkende kracht optreden richting de verantwoordelijke pluimveehouder, vangploeg en/of transporteur. Bovenstaande wordt door de Europese organisatie voor pluimveedierenartsen (Poultry Veterinary Study Group Europe) ook benoemd als knelpunt<sup>13</sup>.

## Voorstel sector

Gezien de onuitvoerbaarheid stelt NEPLUVI voor *Chapter IV, Article 17* als volgt te amenderen:

*17.2. Loading of animals on means of transport shall be **under the responsibility of a veterinarian.***

---

<sup>13</sup> Bron: [https://www.pvsgeu.org/pw/index.php?title=Reg255/97\\_2409](https://www.pvsgeu.org/pw/index.php?title=Reg255/97_2409)

## Laad- en lostijd onderdeel van totale transportduur

Voordat pluimvee op transport kan, moet het geladen worden. Hiervoor schakelt de pluimveehouder een vangploeg in met hiervoor specifiek opgeleide medewerkers. Het pluimvee wordt in kratten geladen en door middel van een heftruck op de vrachtwagen geladen.

### Huidige regelgeving

In de huidige regelgeving wordt 'transport' (of 'journey') beschreven zoals in Figuur 7. Dit houdt in dat de laad- en lostijd op het eerste adres en de eindbestemming geen onderdeel zijn van de totale transportduur. Laad- en lostijd in geval van tussenstops vallen wél onder de totale transportduur.

- j) „transport”: de gehele vervoersoperatie van de plaats van vertrek tot de plaats van bestemming, met inbegrip van het lossen, het stallen en het laden tijdens tussenstops;

#### FIGUUR 7 HUIDIGE TRANSPORTVERORDENING ARTIKEL 2; DEFINITIES.

### Voorgestelde regelgeving

In de voorgestelde regelgeving wordt 'journey' (of 'transport') beschreven zoals in Figuur 8 en wordt gesteld dat de transporttijd start bij het laden van het eerste vleeskuiken op de wagen en eindigt bij het lossen van het laatste vleeskuiken van de wagen.

4. 'journey' means the movement of animals effected by one or more means of transport starting with the loading of the first animal onto the first means of transport at the place of departure and ending with the unloading of the last animal at the place of destination, and the related operations including rest periods and transfer from one means of transport to another;

#### FIGUUR 8 VOORGESTELDE TRANSPORTVERORDENING ARTICLE 3; DEFINITIES. 4.

### Onderbouwing Europese Commissie/EFSA

Net als bij de verplichte aanwezigheid van een veterinaire ontbreekt de onderbouwing voor dit knelpunt. Naar verwachting tracht de Europese Commissie het dierenwelzijnsniveau te verbeteren door de laad- en lostijd onderdeel te laten zijn van de totale transportduur, omdat hiermee indirect de maximale reistijd verminderd wordt.

## **Knelpunt/impact**

Volgens de voorgestelde verordening begint het ‘transport’ op het moment dat de eerste kip wordt geladen en eindigt het transport pas wanneer de laatste kip is gelost op de slachterij. Het laden van een volle vrachtwagen vleeskuikens kan al snel een uur in beslag nemen. Dit betekent dat het laden van een grote koppel vleeskuikens al snel enkele uren kan duren.

Door de voorgenomen wijziging ontstaat er aanzienlijke tijdsdruk op de vangploegen. Afhankelijk van de snelheid bij het vangen, kan het in sommige gevallen onmogelijk worden om pluimvee naar de gewenste locatie af te voeren.

Het vangen van pluimvee is een zeer actueel onderwerp, waar voortdurende aandacht voor is om te kijken waar verbeteringen mogelijk zijn. De sector streeft ernaar om vangen en laadletsel zoveel mogelijk te beperken. In samenwerking met betrokken partijen, zoals de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) en slachterijen, werken vangploegen hard aan het zorgvuldiger vangen van pluimvee. Het zorgvuldiger vangen van pluimvee vraagt echter om de benodigde tijd. De voorgestelde wijziging, waarbij het vangen onderdeel wordt van de transporttijd, legt extra druk op het vangproces en belemmert daarmee juist deze verbeteringen.

Op deze manier dreigt de nieuwe verordening haar eigen doel, het verbeteren van dierenwelzijn, voorbij te schieten.

## **Voorstel sector**

Gezien de missende onderbouwing en de onverwachte impact stel NELPUVI voor om *Chapter 1, Article 3, definition 4* te amenderen tot:

*journey time’ means the time period during which animals are moved by means of transport, **excluding** the time for loading and unloading the animals at the first and last stop.*

## Tot slot

Ter vergelijking: De Spaanse vleeskuikensector heeft de financiële impact van deze transportverordening compleet doorgerekend. Volgens deze berekening vraagt de enkel nieuw beschreven afmeting van kratten al om een additionele investering van ruim 265 miljoen euro (exclusief extra brandstof, personeelskosten, reiniging en investeringen in de wagenparken) voor de Spaanse sector. Nederland slacht jaarlijks gemiddeld 67,6% van het aantal vleeskuikens dat jaarlijks in Spanje geslacht wordt. De complete financiële impact wordt in Spanje geschat op een additionele investering van ruim 487 miljoen euro<sup>14</sup>.

NEPLUVI is voorstander van een goede borging van het dierenwelzijn, maar hecht grote waarde aan de vrijheid van ondernemers om dit vorm te geven. In dit kader is doelsturing benodigd en geen middelsturing gezien de vele ongewenste neven effecten. De voorgestelde verordening heeft grote operationele en economische gevolgen voor de Nederlandse pluimveesector. De extra transporten leiden tot hogere kosten, meer uitstoot en logistieke uitdagingen. Bovendien is in dit document onderbouwd aangegeven dat er onvoldoende wetenschappelijke onderbouwing, en zelfs wetenschappelijk onderbouwde tegenargumenten zijn, dat de nieuwe maatregelen daadwerkelijk bijdragen aan beter dierenwelzijn. In dit kader verwacht NEPLUVI dat de aangehaalde bottlenecks in de nieuwe concept transportverordening worden geschraapt.

---

<sup>14</sup> Bron: <https://avianza.org/en/comunicado-avianza-el-sector-de-carne-avicola-preve-un-sobrecoste-de-860-millones-e-en-esta-legislatura-por-los-cambios-del-reglamento-de-transporte-de-la-ue/>

# Bijlagen

## A. Transportverordeningen

Huidige transportverordening: <https://eur-lex.europa.eu/eli/reg/2005/1/oj/eng>

Voorgestelde transportverordening: [https://food.ec.europa.eu/system/files/2023-12/aw\\_in-transit\\_reg-proposal\\_2023-770\\_0.pdf](https://food.ec.europa.eu/system/files/2023-12/aw_in-transit_reg-proposal_2023-770_0.pdf)

Bijlage voorgestelde transportverordening: [https://food.ec.europa.eu/system/files/2023-12/aw\\_in-transit\\_reg-proposal\\_2023-770\\_annexes\\_0.pdf](https://food.ec.europa.eu/system/files/2023-12/aw_in-transit_reg-proposal_2023-770_annexes_0.pdf)