

Standpunt Vee&Logistiek Nederland over de voorgenomen wijziging van de Beleidsregel diertransport bij hoge temperaturen

1. Inleiding

Nederland heeft een wijziging van de Beleidsregel diertransport bij hoge temperaturen aangekondigd, waarbij veetransport bij een buitentemperatuur van 30°C verboden wordt. Nederland is daarmee voornemens om de beleidsregel uit 2020 te wijzigen; deze verbiedt alle veetransport bij een buitentemperatuur van 35 graden of meer.

Vee&Logistiek Nederland maakt bezwaar tegen deze voorgenomen wijziging van de Beleidsregel. Het voorstel tot wijziging van Transportverordening 1/2005 (<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2023:770:FIN>) bevat een expliciete regeling van reistijden en -condities bij extreme temperaturen. Daarmee is aanscherping van de Beleidsregel van 35°C naar 30°C niet opportuun en dient een aanvullende standstill van 12 maanden in acht te worden genomen.

Door de wijziging van de beleidsregel ontstaat een ongelijk speelveld tussen de verschillende lidstaten. In Nederland wordt veetransport bij 30°C immers verboden, terwijl dat binnen de meeste andere lidstaten mogelijk blijft. De beleidsregel is van toepassing op alle transporten in Nederland, ook wanneer zij afkomstig zijn uit een ander land of onderweg zijn naar een ander land. Daarmee raakt de beleidsregel ook aan het vrije verkeer van goederen in de gemeenschappelijke markt.

Uit de impactanalyses van sectorpartijen blijkt dat het verbieden van veetransport bij 30°C grote negatieve gevolgen heeft voor de gehele dierlijke keten in Nederland. In de zomerperiode zal het transport van dieren gedurende meerdere dagen niet kunnen plaatsvinden. Dit zal soms enkele dagen zijn, maar het kan ook een reeks van aaneengesloten dagen of een hele week zijn. In deze periode is het niet mogelijk om op koelere dagen of de koelere momenten van de dag/nacht alle transporten die door de verlaging van de maximumtemperatuur geschrapt zijn in te halen. Dit heeft te maken met de beschikbare capaciteit van veewagens, de beschikbare capaciteit van menskracht en de beperkte opvanglocaties voor dieren op de plaats van bestemming. In bijlage 1 treft u de impactanalyse gemaakt door Vee&Logistiek Nederland aan.

Wij plaatsen vraagtekens bij de noodzakelijkheid, het belang, de geschiktheid en de proportionaliteit van het voorgenomen verbod. In 2016 hebben de brancheorganisaties uit de vee- en vleesketen besloten om geen dieren te vervoeren boven een temperatuur van 35°C. Ook hebben deze brancheorganisaties in 2016 een hitteprotocol opgesteld waarin maatregelen staan om hittestress bij dieren te voorkomen. Dit hitteprotocol treedt in werking bij een voorspelde temperatuur van 27°C. Uit de evaluatie- en controlerapporten van de Nederlandse Voedsel en Waren Autoriteit van de afgelopen jaren blijkt dat de in het hitteprotocol gemaakte afspraken werken. In dit kader is wijziging van de Beleidsregel niet het geëigende middel om het welzijn van dieren tijdens transport te borgen.



2. Voorstel Europese Commissie tot wijziging van de transportverordening 1/2005

Op 7-12-2023 heeft de Commissie een voorstel gedaan tot wijziging van de Transportverordening 1/2005: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/?uri=COM:2023:770:FIN>. Artikel 31 van het wijzigingsvoorstel geeft een gedetailleerde invulling van de reistijden en voorwaarden voor het vervoer van dieren bij extreme temperaturen.

Conform artikel 6 van de Richtlijn (EU) 2015/1535 stellen lidstaten goedkeuring van een ontwerp voor een technisch voorschrift met twaalf maanden uit, indien de Commissie meldt dat het voorschrift betrekking heeft op een materie die wordt bestreken door een voorstel voor een richtlijn of verordening. Naar onze mening geldt deze standstill van 12 maanden voor het voorstel om de Beleidsregel diertransport bij hoge temperaturen te wijzigen.

3. Ongelijk en onduidelijk speelveld

Door het verbod in Nederland door te voeren ontstaat er Europees een ongelijk speelveld. Dit is onwenselijk en levert de Nederlandse veehouderij een fors concurrentienadeel op. In de lidstaten buiten Nederland blijft het toegestaan om dieren bij een buitentemperatuur van 30°C en hoger te vervoeren. In die lidstaten zal handhaving immers plaats blijven vinden op basis van de artikel 3 van Verordening (EG) 1/2005, namelijk op het algemene verbod 'op het vervoeren of laten vervoeren van dieren op zodanige wijze dat het de dieren waarschijnlijk letsel of onnodig lijden berokkent'. Uit berekeningen van Vee&Logistiek Nederland (bijlage 2) blijkt dat Nederland in een groot gedeelte van de zomerperiode een fors concurrentienadeel ten opzichte van andere lidstaten heeft. Gedurende vijf weken per jaar zal slechts 50% van de regulier vervoerde dieren kunnen worden vervoerd; slachterijen en veetransporteurs missen 50% van hun omzet. De marge op de resterende 50% daalt sterk doordat de afwijkende werktijden fors hogere kosten met zich meebrengen.

De toelichting meldt dat de beleidsregel van toepassing is op alle transporten in Nederland, ook wanneer zij afkomstig zijn uit een ander land of onderweg zijn naar een ander land. Daarmee beperkt deze beleidsregel het vrije verkeer van goederen. Immers voor het intraverkeer tussen andere lidstaten dan Nederland krijgen niet te maken met deze beperking. Bovendien moeten transporteurs uit andere lidstaten met verschillende spelregels rekening houden wanneer zij dieren transporteren naar een andere lidstaat. Gaan zij naar Nederland, mogen ze boven de 30 graden niet meer rijden. Gaan ze naar een andere lidstaat, geldt de norm uit 1/2005, namelijk dat de binnentemperatuur niet boven de 30 graden mag komen met een marge van 5 graden. Dat creëert onduidelijkheid en buitenlandse transporteurs lopen een grotere kans om per ongeluk de regels te overtreden.

Daarnaast biedt het algemene verbod van Verordening (EG) 1/2005 mogelijkheden om de vervoerscondities (bijv. beladingsgraad) aan te passen aan de omstandigheden (waaronder luchtvochtigheid). Het biedt ook mogelijkheden om afspraken over de vervoerscondities te maken, zoals in Nederland is gebeurd met sectorprotocollen. Bij invoering van een verbod voor veetransport bij 30°C zal de bereidheid ontbreken om nog verder beperkende maatregelen te nemen.

Vee&Logistiek Nederland pleit er voor om de Beleidsregel niet te wijzigen en vast te houden aan het verbod van veetransport bij 35°C en hoger.



4. Noodzaak, geschiktheid en proportionaliteit

Onderstaande zaken werpen een licht op het voorgenomen verbod van veetransport bij 30°C noodzakelijk is, of er sprake is van een dwingende reden van algemeen belang, of het verbod geschikt is om dit belang te beschermen en of het proportioneel is.

Vanaf 2015 werkt Vee&Logistiek Nederland met andere betrokken brancheorganisaties gericht en succesvol aan het zoveel mogelijk voorkomen van hittestress bij landbouwhuisdieren tijdens transport. Het ministerie, de NVWA en de sector zijn na de zomer van 2015 gestart met het opstellen van een duidelijk, nationaal gecoördineerd plan rond vervoer van dieren tijdens extreme temperaturen. De sectorpartijen hebben voor de zomer van 2016 eigen hitteprotocollen opgesteld, waarbij de sector vanaf een verwachte temperatuur van 27°C preventieve maatregelen neemt tegen hittestress bij landbouwhuisdieren.

Deze gezamenlijke aanpak heeft in de gehele keten geleid tot een grote bewustwording met betrekking tot de omgang met dieren onder zomerse omstandigheden. Het aantal incidenten tijdens het vervoer van dieren is met deze gezamenlijke aanpak tot een minimum beperkt. De jaarlijkse evaluaties van het Nationaal Plan voor veetransport bij extreme temperaturen van de NVWA geeft blijk van de goede resultaten met betrekking tot het borgen van het welzijn van dieren ten tijde van extreme temperaturen die met deze aanpak jaar na jaar zijn geboekt. In dit licht is er geen aanleiding noch noodzaak om de Beleidsregel aan te scherpen.

Gezien de langjarige samenwerking tussen overheid en bedrijfsleven is het eenzijdig wijzigen van de Beleidsregel niet het meest geschikte middel om het welzijn van de dieren tijdens transport te verbeteren. Het ligt meer voor de hand om de door de sector uitgestoken hand, om in protocollen gemaakte afspraken uit te bouwen, aan te nemen.

5. Conclusie/verzoek

Wij concluderen dat een wijziging van de Beleidsregel diertransport bij hoge temperaturen in het licht van het voorstel tot wijziging van Verordening (EG) 1/2005 niet aan de orde kan zijn. Daarnaast leidt een Nederlands verbod van veetransport bij 30°C tot een ongelijk speelveld tussen de lidstaten. Het is bovendien, gezien de met sectorprotocollen geboekte successen, niet noodzakelijk en gezien de logistieke impact en schade ook niet in het algemeen belang.

Op grond van het voorgaande geven wij u in overweging om wijziging van de Beleidsregel uit te stellen.



Standpunt Vee&Logistiek Nederland over de voorgenomen wijziging van de Beleidsregel diertransport bij hoge temperaturen

Bijlage 1

Impactanalyse verbod diertransport bij 30 graden Celsius of hoger

14-12-2023

Inleiding

In juli 2022 is in de Tweede Kamer een motie aangenomen om de maximumtemperatuur voor diertransport te verlagen naar 30 graden Celsius. De toenmalige minister heeft aangegeven de EFSA-adviezen te willen afwachten voordat er een besluit genomen zou worden over de verlaging van de maximumtemperatuur. In september 2022 zijn de EFSA-adviezen gepubliceerd. Deze adviezen geven aanbevelingen over de maximumtemperatuur waarbij de hittestress sterk toeneemt bij transport van verschillende diersoorten en -categorieën. De EFSA-adviezen zijn niet wetenschappelijk onderbouwd, niet voorzien van adequaat onderzoek en er wordt geen rekening gehouden met de Nederlandse situatie.

Daarnaast wordt er bij het beleidsvoornemen geen rekening gehouden met het lopende onderzoek naar het welzijn van dieren bij transport. Ten onrechte, omdat dit onderzoek ook bijvoorbeeld inzichten zal bieden in de verschillen tussen temperatuur in de veewagen en buitentemperatuur. Dit onderzoek is in een publiek private samenwerking tussen overheid, kennisinstituut en het bedrijfsleven in gang gezet. De onderzoeksresultaten worden eind 2024 verwacht.

De minister van landbouw heeft Vee&Logistiek Nederland gevraagd de gevolgen in beeld te brengen van een verlaging van de maximale temperatuur voor diertransporten van 35 naar 30 graden. De verlaging van de maximale temperatuur voor diertransporten heeft gevolgen voor alle diersoorten. De leden van Vee&Logistiek Nederland zijn verantwoordelijk voor het transport van runderen, kalveren, varkens, schapen en geiten. De impactanalyse is gericht op deze diersoorten. Het pluimvee en overige diersoorten is in deze analyse buiten beschouwing gelaten.

Het transport van dieren ziet toe op verschillende transporten. Zo worden dieren van de ene naar de andere locatie gebracht. Dieren bestemd als fokvee worden zowel binnen Nederland, binnen Europa en soms daarbuiten vervoerd. Hiervoor gelden strenge regels. En tot slot de categorie dieren bestemd voor de slacht. De meeste dieren die bestemd zijn voor de slacht vinden een eindbestemming binnen Nederland, Frankrijk, Duitsland en België.

Conclusie

Transport in algemene zin, en het transport van dieren in het bijzonder, is een logistiek ingewikkeld proces. Er worden, terecht, veel eisen gesteld aan het vervoer van dieren.



Dieren zijn levende wezens waarmee we respectvol dienen om te gaan. Het transport van levende dieren vraagt de nodige flexibiliteit. Bij het laden en lossen moeten transporteurs en chauffeurs rekening houden met het gedrag van dieren. Dat vraagt soms een langere voorbereidingstijd, een langere laadtijd en de flexibiliteit om een planning aan te passen. De verlaging van de maximumtemperatuur zal de benodigde flexibiliteit inperken hetgeen nadelig kan uitpakken voor het welzijn van dieren. Zo moeten meer dieren in een kortere periode van de ene naar de andere locatie gebracht worden.

Uit de impactanalyse blijkt dat de gevolgen van een verlaging van de maximumtemperatuur voor diertransporten naar 30 graden grote gevolgen heeft voor de gehele dierlijke keten. In de zomerperiode zal het transport van dieren gedurende meerdere dagen niet kunnen plaatsvinden. Dit zal soms enkele dagen zijn, maar de praktijk laat zien dat dit ook een reeks van aaneengesloten dagen of een hele week kan zijn. In deze periode is het niet mogelijk om op koelere dagen of de koelere momenten van de dag/nacht alle transporten die door de verlaging van de maximumtemperatuur geschrapt zijn in te halen. Dit heeft te maken met de beschikbare capaciteit van veewagens, de beschikbare capaciteit van menskracht en de beperkte opvanglocaties voor dieren op de plaats van bestemming.

In 2016 heeft Vee&Logistiek Nederland in samenwerking met andere sectorpartijen het initiatief genomen om geen dieren te vervoeren boven een temperatuur van 35 graden. Daarnaast hebben deze brancheorganisaties haar verantwoordelijkheid genomen om een hitteprotocol op te stellen. Dit hitteprotocol treedt in werking bij een verwachte temperatuur van 27 graden. Vanaf 27 graden worden transporten onder meer extra vroeg uitgevoerd en wordt de beladingsgraad van de veewagen met 10-20% verlaagd. Uit de evaluatie- en controlerapporten van de NVWA van de afgelopen jaren blijkt dat de sector haar verantwoordelijkheid neemt. Zo zijn er in de hete zomer van 2022 slechts enkele incidenten geweest. De sector heeft bij deze incidenten succesvol ingegrepen om herhaling te voorkomen.

Uitgangspunten impactanalyse

Voor de impactanalyse is gebruik gemaakt van de bestaande beleidsregel (verbod van het transport van dieren bij 35 graden) en de voorgenomen verlaging naar 30 graden op basis van waarnemingen in Eindhoven in 2022 (zie figuur 1 en 2).



Temperaturen boven de 28,5°C periode 2018 t/m 2022 in Eindhoven

Aantal dagen en aantal uren boven de 30 en boven de 35 graden over een periode van 5 jaar											
in Eindhoven								RdM			
Aantal dagen				Aantal uren			10% temperatuur marge = 3graden		Marge van 1,5 graden = 5%		
	tussen 30 en 35	meer dan 35	Totaal dagen	tussen 30 en 35	meer dan 35	Totaal uren	dagen	uren	dagen	uren	
2022	13	1	14	80	8	88	14	111	4	45	
2021	3	0	3	15	0	15	6	32	2	13	
2020	12	2	14	88	5	93	10	81	5	52	
2019	10	3	13	81	19	100	5	66	3	34	
2018	7	3	10	59	14	73	28	168	11	132	
Totaal in 5 jaar	45	9	54	323	46	369	63	458	25	276	
Gem dagen per jaar	9	1,8	11				13		5		
gem aantal uren per jaar				64,6	9,2			91,6		41	
gem aantal uren per dag				7,2	5,1			7,3		3,3	

Figuur 1

2022	
	max temp
17-06-22	30,3
18-06-22	31,7
23-06-22	28,7
18-07-22	33,2
19-07-22	37,8
24-07-22	30,2
2-08-22	29,3
3-08-22	31,2
10-08-22	30,9
11-08-22	31,4
12-08-22	32,0
13-08-22	31,6
14-08-22	32,5
16-08-22	28,5
23-08-22	29,4
24-08-22	31,9
25-08-22	33,2
5-09-22	30,9

Figuur 2



Aangezien de weersvoorspellingen niet 100% overeenkomen met de werkelijk gemeten temperatuur zal de impact van de temperatuurverlaging in werkelijkheid groter zijn, omdat transporteurs een veiligheidsmarge in acht nemen. In de praktijk zullen transporteurs bij het maken van hun transportplanning een veiligheidsmarge van 5% hanteren. Dat gebeurt ook nu in de situatie van een maximumtemperatuur van 35°C.

Het bedrijfsleven heeft herhaaldelijk verzocht tot een verruiming van de openingstijden van de NVWA-dienstverlening. Met een verruiming van de openingstijden kan er efficiënt gepland worden en zullen meer transporten op de koelere momenten van de dag plaatsvinden. Belangrijk is dat deze verruiming tijdig en vooraf duidelijk moet zijn voor het bedrijfsleven en gebaseerd moet zijn op vaste afspraken zonder dat per geval toestemming gevraagd moet worden. Tot op heden heeft er geen verruiming van de openingstijden plaatsgevonden en is er in de impactanalyse uitgegaan van de bestaande openingstijden.

Algemeen

Een begrenzing van het transport van dieren heeft veel impact op het logistieke proces. Met een verlaging van de maximumtemperatuur moet dezelfde hoeveelheid dieren in een kortere periode vervoerd worden. Het gaat niet alleen om dieren die van een bedrijf naar de slachterij gaan. Het gaat ook om dieren die van de ene naar de andere locatie vervoerd worden, het zogenaamde boer-boer transport, om dieren die vanuit de ons omliggende landen geïmporteerd worden en het gaat om dieren die als (hoogwaardig) fokvee geëxporteerd worden. Er zijn dus meer dierbewegingen die door de verlaging van de maximumtemperatuur geraakt worden. Dit geldt ook voor verzamelcentra voor bijvoorbeeld jonge kalveren.

Op de verzamelcentra worden de kalveren vanuit de melkveehouderij opgehaald en aangevoerd, gesorteerd en tot uniforme koppels gemaakt voor verplaatsing naar de kalverhouderij. Verzamelcentra zijn regelmatig werkzaam in verschillende diersoorten (kalveren, runderen, varkens, schapen etc.). Tussen de verschillende verzamelperiodes (bloktijden) dient er een periode te zijn waarop er geen dieren aanwezig zijn en de faciliteiten gereinigd en ontsmet worden. In het algemeen is de bloktijd (bijv. 30 uur voor kalveren) op een verzamelcentrum bij een vervoersverbod bij 30°C te kort voor de reguliere aan- en afvoer. Het verschuiven van de bloktijden kan ook maar in beperkte mate, omdat afhankelijk van de locatie, er maar weinig vrije ruimte voor het verschuiven van de dag en tijd is. Een extra dag, zoals in de slachterijen slachten op zaterdag, zou voor de verzamelcentra betekenen dat het verzamelen en verplaatsen naar de kalverhouderij op zondag zou moeten gebeuren. Dit is in verschillende regio's voor zowel de melkveehouders, kalverhouders als de betrokken handelaren/transporteurs geen optie.



De impact van het stoppen met transport van dieren bij 35 graden

Vee&Logistiek Nederland heeft samen met diverse ketenpartners in 2016 besloten te stoppen met het vervoer van dieren bij een buitentemperatuur van 35 graden. De impact hiervan is beperkt. De grens van 35 graden wordt normaal gesproken pas in de loop van de middag bereikt. De transporteurs kunnen daar waar zij niet afhankelijk zijn van de dienstverlening van de NVWA eerder beginnen met laden. Een deel van het transport kan naar een volgende dag verplaatst worden omdat er vaak maar sprake is van een enkele dag met deze temperaturen. De negatieve effecten treden op bij met name de aanvoer naar de slachterijen en in het bijzonder de slachterijen met meerdere shifts op een dag. Omdat het een enkele dag in het jaar betreft zijn de gevolgen op dit moment beheersbaar en bieden de afspraken in het hitteprotocol soelaas voor mens en dier.

De impact van het stoppen met transport van dieren bij 30 graden

In 2022 is in Eindhoven op één dag een gemeten buitentemperatuur van +35 graden. Het doorvoeren van het voornemen om de maximumtemperatuur voor het transport van dieren te verlagen naar 30 graden betekent over 2022 er 14 dagen en in totaal 88 uur sprake is van een verbod op het vervoer van dieren. Gemiddeld zal er op deze dagen tussen 10.00 uur en 19.00 uur geen transport van dieren mogelijk zijn. Bij het hanteren van de veiligheidsmarge van 5% is er op 4 extra dagen en gedurende 45 extra uren geen transport van dieren mogelijk. Zie figuur 1.

De impact van een verbod op het transport van dieren vanaf 30 graden is daarmee veel groter. De maximumtemperatuur wordt op veel meer dagen per jaar bereikt en het is vaak een aangesloten periode van meerdere dagen en een groter aantal uren per dag. De uitwijkmogelijkheden om dieren toch te kunnen transporteren zijn hierdoor beperkt. De beschikbare transportmiddelen kunnen slechts op een zeer beperkt deel van de dag worden ingezet waardoor er geen ruimte is de noodzakelijke transporten op een ander moment in te plannen. De totale vervoerscapaciteit krimpt fors.

In bijlage 1 is een overzicht opgenomen van de warme dagen vanaf 2018 tot en met 2022. Hieruit blijkt dat de vroegste hete dag (boven 28,5°C) in deze jaren 2 juni was. De laatste hete dag is op 15 september. Daartussen zitten 105 dagen. Dat zijn 75 productiedagen (5 werkdagen / 7 kalenderdagen = 71%) Dus bij gemiddeld 12,6 werkdagen gemiddeld met uitval op 75 dagen is 17% van de dagen. Uitgaande werkdag van 9 uur gaat het om 15% van de productie-uren waarop geen vervoer kan plaatsvinden

Hieronder geven wij een overzicht van de beperkingen uitgaande van een enkele dag 30 graden of warmer waarbij er geen transport van dieren mogelijk is tussen 10.00 en 19.00 uur. Wanneer er sprake is van een periode van meerdere dagen van 30 graden of meer zal de impact procentueel groter zijn dan bij een enkele dag.



Vleesvarkens aanvoer binnenlandse slachterij

Het merendeel van de vleesvarkens gaat naar de slachterijen die twee shifts per dag draaien. Op een warme dag moeten de varkens voor 10.00 uur gelost zijn. Na dit moment is het niet mogelijk om varkens aan te voeren. Hierdoor zal de tweede (middag)shift vervallen. De transportbewegingen zullen maar voor een klein deel ingehaald kunnen worden omdat de beschikbare capaciteit in transport en slachterij de beperkende factor is. Omdat er slechts tot 10.00 uur varkens aangevoerd kunnen worden en de stalcapaciteit van de slachterijen beperkt is zullen de grote slachterijen slechts 25% van hun capaciteit kunnen benutten en de kleinere met één dagshift 50-60%. In totaal zal naar schatting slechts 40% van het reguliere aantal vleesvarkens aangevoerd kunnen worden. Deze dieren blijven dus langer op het primaire bedrijf. Het is niet ondenkbaar dat de impact groter is omdat een aantal slachterijen als gevolg van de zeer beperkte aanvoermogelijkheden besluiten om een dag of enkele dagen geen vleesvarkens aan te voeren.

Vleeskalveren aanvoer binnenlandse slachterij

De aanvoer van vleeskalveren zal ook in deze casus beperkt zijn tot 10.00 uur in de ochtend, terwijl deze normaal gesproken doorloopt tot rond 16.00 uur. Vanwege de beperkte openingstijden zal ook in deze casus ongeveer 40% van het normale aantal vleeskalveren worden aangevoerd. Ook in deze situatie is het niet mogelijk de aanvoer op de volgende dag in te halen.

Slachtrunderen aanvoer binnenlandse slachterij

De aanvoer van slachtrunderen is eveneens beperkt tot 10.00 uur in de ochtend. Ook in deze slachterijen geldt dat de productie in het slachthuis na het laatste dier zal worden stopgezet. De inschatting is dat door de beperking in aanvoertijd slechts 50% van het normale aantal runderen op slachterijen kan worden aangevoerd.

Slachtschapen aanvoer binnenlandse slachterij

De aanvoer van slachtschapen is beperkt tot 10.00 uur in de ochtend. Een belangrijk deel van de aangevoerde schapen is afkomstig van verzamelcentra. Op de verzamelcentra worden de schapen door de handelaren in de ochtend aangevoerd en na sortering en selectie weer geladen met een bestemming Nederlandse slachterij. Op de warme dagen vanaf 30 graden zal er naast een beperkte aanvoer van slachtschapen naar de slachterij druk ontstaan op het proces van aan- en afvoer op het verzamelcentrum. Daardoor wordt de aanvoer naar de Nederlandse slachterij beperkt. De inschatting is dat slechts 50% van het normale aantal schapen op slachterijen kan worden aangevoerd.

Export vleesvarkens en biggen

Een gedeelte van de Nederlandse vleesvarkens en biggen wordt over korte afstand naar het buitenland geëxporteerd. De belangrijkste bestemming is Duitsland. Deze dieren worden in de vroege ochtend voor export gekeurd en geladen. Deze transporten dienen voor de maximumtemperatuur van 30 graden bereikt wordt buiten Nederland te zijn. Ook in het buitenland wordt rekening gehouden met hoge temperaturen. Een belangrijk deel van de



exporten/transporten zal niet kunnen plaatsvinden omdat de dieren om 10.00 uur op de plaats van bestemming in het buitenland dienen te zijn. Ingeschat wordt dat ongeveer 50% van het gebruikelijke aantal dieren kan worden getransporteerd.

Een mogelijke invulling om meer dieren in de vroege ochtend te kunnen exporteren / transporteren is de inzet van een stalkeuring. Bij een stalkeuring worden de dieren in de late ochtend of middag gekeurd en gecertificeerd. Deze dieren kunnen in de nacht of vroege ochtend worden vervoerd.

Export vleeskalveren

Een deel van de Nederlandse slachtrijpe vleeskalveren wordt in België en Duitsland geslacht. Vanwege de mogelijkheid tot stalkeuring worden deze dieren in de late ochtend of middag gekeurd en gecertificeerd. Het transport van deze dieren kan in de vroege ochtend plaatsvinden. De aanvoertijden van de buitenslandse slachterij zijn hierbij leidend. Het aantal transporteenheden is vanwege de hoge druk om in een korte tijd zoveel mogelijk dieren te vervoeren beperkt. Afhankelijk van de af te leggen afstand dienen de laatste dieren rond 8.00 uur geladen te zijn om zodoende rond 10.00 uur op de plaats van bestemming te zijn. Omdat de aanvoer, die normaal gesproken doorgaat tot 15.00 uur, slechts tot 10.00 uur kan plaatsvinden kan er naar schatting slechts 40% van het gebruikelijke aantal dieren op de buitenlandse slachterijen worden aangevoerd.

Export slachtrunderen en -schapen

Runderen en schapen die bedoeld zijn voor de slacht net over de grens in België of Duitsland worden in Nederland verzameld op een verzamelcentrum. Voor het vertrek dient de NVWA-exportkeuring plaats te vinden. Afhankelijk van de af te leggen afstand dient het laatste dier rond 8.00 uur geladen te zijn. Onder de voorwaarde dat het proces van aanvoer van deze dieren op het verzamelcentrum en de exportkeuring door de NVWA-medewerkers vervroegd kan worden is de verwachting dat een verlaging van de temperatuur geringe gevolgen zal hebben voor deze dierstromen. Ook hier geldt dat de beschikbaarheid van transport-eenheden de beperkende factor zal zijn omdat alle transportbewegingen naar de vroege ochtend worden verplaatst.

Jonge kalveren van melkveehouder via verzamelcentrum naar kalverhouder

De aanvoer van jonge kalveren naar het verzamelcentrum kan onder warme omstandigheden worden vervroegd naar de nacht en de vroege ochtend. Dit vervoer vindt op een kleinschalige wijze plaatst. De afvoer van de kalveren naar de kalverhouders kan in de late avond en nacht plaatsvinden. De gevolgen van de verlaging van de maximum temperatuur is hier dan ook beperkt.

Transport biggen van varkensfokker naar varkenshouder

Biggen die bij de varkensfokkers geboren worden, worden na het spenen vervoerd naar de varkenshouders die deze biggen laten opgroeien. Ook deze dieren dienen voor 10.00 gelost te worden. Een inschatting is dat er slechts 50% van het normale aantal biggen vervoerd kan



worden. Dit is mede afhankelijk van de beschikbaarheid van transporteenheden. De biggen die niet vervoerd kunnen worden blijven langer op het primaire bedrijf. Dit zal leiden tot een vollere stalbezetting.

Conclusie

De impact van een verlaging van de maximumtemperatuur naar 30 graden is fors en kent een aantal nadelige gevolgen. Deze nadelen uiten zich in een minder dierenwelzijn en economische schade.

Het verlagen van de maximumtemperatuur voor het transport van dieren zal onherroepelijk leiden tot welzijnsproblemen in stallen en problemen voor afnemers en toeleveranciers. Door de beperkte transportbewegingen zullen dieren langer in de stallen verblijven. De transporten die uitvallen kunnen vanwege de beperkte vervoerseenheden en beperkte capaciteit en inzet van chauffeurs maar voor een beperkt deel ingehaald worden.

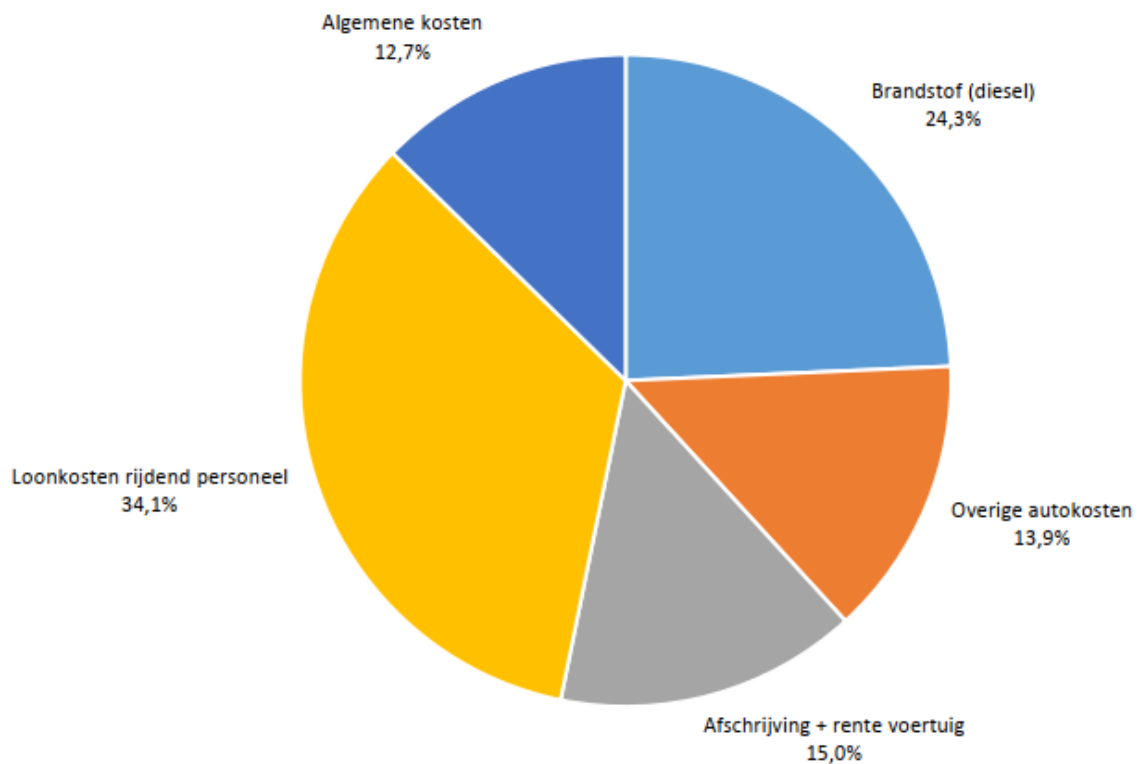
De gevolgen voor de keten zijn groot. Een veehouder plant wanneer dieren worden afgevoerd naar een verzamelcentra of slachterijen. Op basis van die planning ontvangt de veehouder nieuwe aanvoer van jonge dieren. Dit geldt voor kalveren en varkens. Als de afvoer een aantal dagen wordt uitgesteld heeft dat direct gevolgen voor de gesloten varkensbedrijven (500 bedrijven) en de zeugenhouderij (1.300 bedrijven) waar biggen geboren blijven worden en waarvoor de keten moet blijven circuleren. Dit geldt ook voor de kalveren. Het transport van dieren in relatie tot de maximumtemperatuur wordt benaderd vanuit een single issue. Dat is niet terecht. Het transport is onderdeel van een ingewikkeld logistiek proces tussen verschillende schakels in de keten.

Met de voorgenomen verlaging van de maximumtemperatuur zal een aanzienlijk deel van de transporten van vee op warme dagen niet kunnen plaatsvinden. Dit betekent voor de transporteurs een grote schadepost en hoge kosten die niet kunnen worden doorbelast. De transporten kunnen op een later moment slechts ten dele en dan ook nog tegen hogere kosten worden ingehaald. De hogere kosten worden veroorzaakt door overuren van bestaand personeel en inhuur extra, duur, personeel. Hierdoor wordt de transportsector onevenredig geraakt. De veewagens kunnen tijdens de warme dagen niet ingezet worden voor transport van alternatieve goederen. Daar zijn de veewagens niet voor uitgerust.

Bij een verlaging van de maximumtemperatuur naar 30 graden staat een vrachtwagen-combinatie over 2022 133 uur stil (88 uur o.b.v. 30 graden en 45 uur extra vanwege 5% marge). Op basis van een transporttarief van €95 per uur betekent dit voor een transport-bedrijf met 20 combinaties een schadepost van minimaal €252.700. De werkelijke schade ligt hoger omdat chauffeurs buiten de reguliere werktijden worden ingezet en daardoor extra kosten voor de transporteur met zich meebrengen. Deze kosten kunnen niet doorberekend worden aan de opdrachtgever omdat er vaak gewerkt wordt met langlopende contracten.



In Nederland hebben 919 ondernemers een NVWA vergunning voor het vervoer van kalveren / runderen / schapen / geiten en/of varkens. De eerder genoemde 133 uur stilstand betekent voor het veetransport een schadepost tussen €500.000 en €1.000.000.



Tot slot

Wij vragen de minister nogmaals het voornemen voor verlaging van de maximum temperatuur naar 30 graden niet door te voeren. De sector heeft de afgelopen jaren laten zien dat zij haar verantwoordelijkheid heeft genomen. Het transport van dieren vindt op een verantwoorde wijze plaats waarbij diergezondheid en dierwelzijn centraal staan. Zeker bij de warme dagen. Vanaf 27 graden neemt de vee logistieke sector extra maatregelen om het transport zo comfortabel mogelijk uit te voeren. Dit doet de sector door een lagere bezettingsgraad van de veewagen te hanteren en het transporteren op de koelere momenten van de dag. Deze maatregelen kunnen verder geoptimaliseerd worden als er een betere afstemming plaatsvindt tussen het bedrijfsleven, het ministerie van LNV en de NVWA. Het vervroegen van transporten tijdens warme dagen is een grote wens van het bedrijfsleven maar is niet mogelijk omdat de NVWA vanwege arbeidsvoorwaarden onvoldoende flexibiliteit kan leveren. Wij roepen de minister op om in samenwerking met het bedrijfsleven in te zetten op meer flexibiliteit en de afspraken in het hitteprotocol te optimaliseren.



= een periode met aantal dagen van hitte



Standpunt Vee&Logistiek Nederland over de voorgenomen wijziging van de Beleidsregel diertransport bij hoge temperaturen

Bijlage 2

Economische gevolgen Nederlandse roodvleessector verbod veetransport bij 30°C

Verlaging maximumtemperatuur veetransport

In de Tweede Kamer is een motie aangenomen die het kabinet oproept diertransporten bij een buitentemperatuur van 30°C te verbieden. Uitvoering van deze motie betekent dat de Beleidsregel diertransport bij hoge temperaturen, die momenteel diertransport bij 35°C verbiedt, wordt aangescherpt. Dit betekent een Nederlandse kop op Europees beleid.

De directe economische gevolgen van aanscherping van het verbod zijn zeer groot; grofweg zal gedurende vijf weken per jaar slechts 50% van de regulier vervoerde dieren kunnen worden vervoerd; slachterijen en veetransporteurs missen dan 50% van hun omzet. De marge op de resterende 50% daalt sterk doordat de afwijkende werktijden fors hogere kosten met zich meebrengen.

Wellicht belangrijker nog is het lange termijneffect van aanscherping van het verbod. Leveranciers van vlees en vee kunnen in de zomerperiode geen leveringsgaranties afgeven, waardoor afnemers op zoek gaan naar andere leveranciers.

Uitgangspunten

In de BuRO analyse dagen 30°C in periode 2019-2023 (april 2024) staat de verwachting van het KNMI dat het aantal tropische dagen per jaar, afhankelijk van het KNMI-scenario (1,5 of 2°C), kan toenemen met gemiddeld 9 tot 30 dagen per jaar. Op grond daarvan gaan wij bij inschatting van de economische gevolgen uit van 15 tropische dagen per jaar verdeeld over 5 momenten in de periode tussen half mei en half oktober.

a. Aanvoer dieren binnenlandse roodslachterijen

Voor de binnenlandse slachterijen wordt bij het in beeld brengen van de gevolgen van het verbod veetransport bij 30°C er van uitgegaan dat het verbod gedurende vijf weken per jaar gedurende de gehele werkweek effect gaat hebben. Hiervoor zijn verschillende redenen aan te geven:

- een warme periode beslaat vaak meerdere dagen; tropische dagen zijn vaak onderdeel van een meerdaagse warme periode;
- de onzekerheid van weersvoorspellingen en regionale verschillen (of het, wanneer en waar 30°C wordt);
- de planning van de keten-brede logistieke operatie om grote aantallen dieren te verplaatsen vereist dat een besluit om de productietijden aan te passen vroegtijdig en voor de gehele opvolgende week wordt genomen;
- NVWA dienstverlening moet tijdig en voor gehele opvolgende week kunnen omschakelen.

In de impactanalyse van Vee&Logistiek Nederland is ervan uitgegaan dat er op tropische dagen tussen 10.00 en 19.00 uur geen veetransport kan plaatsvinden en dat er gedurende deze dagen slechts 40-50% van de reguliere hoeveelheid dieren kan worden aangevoerd op de binnenlandse



roodvleesslachterijen (varkens, runderen, kalveren, schapen en geiten). Dat betekent dat hooguit 50% van het normale aantal dieren kan worden aangevoerd en slachterijen met reguliere openingstijd van 10 uur slechts 5 uur productief kunnen zijn. Varkensslachterijen met dubbele shifts, die regulier 18 uur per dag productief zijn, kunnen hooguit ook 50% van hun vleesvarkens aangevoerd krijgen en zullen een shift van 9 uur moeten laten vervallen. Om deze ene shift te kunnen draaien is de medewerking van de NVWA cruciaal. De NVWA zal bereid moeten zijn om gedurende deze weken haar openingstijden onder reële voorwaarden te vervroegen. Grofweg zullen alle binnenlandse roodvleesslachterijen zelfs in het geval dat de NVWA openingsuren verschuiven naar de nacht gedurende deze vijf weken slechts op 50% van hun capaciteit kunnen produceren. Wanneer de NVWA openingsuren conform de huidige regels wordt gehandhaafd zal deze productiecapaciteit nogmaals halveren omdat de aanvoer van levende dieren om 10.00 uur stopt en er slechts tussen 06.00 en 11.00 uur kan worden geproduceerd.

b. Binnenlandse verplaatsingen kalveren en biggen

Op tropische dagen zal het veetransport om 10.00 uur worden beëindigd en globaal pas weer rond 19.00 uur kan worden opgestart. De ervaring leert dat het merendeel van de kalveren op tropische dagen door de veehandelaren in de late avond en nacht bij de melkveehouders worden opgehaald om in de nacht en vroege ochtend gelost te worden op de verzamelcentra. Afvoer van kalveren vanaf de verzamelcentra naar de kalverstallen geschiedt vervolgens in de opvolgende avond en nacht. Van de biggen zal op tropische dagen slechts zo'n 50% van de vermeerderaar naar de mester kunnen worden vervoerd.

c. Export levend vee

Ingeschat wordt dat slechts 40-50% van de reguliere aantallen kunnen worden geëxporteerd.