

Nederlandse Voedsel- en
Warenautoriteit
Ministerie van Economische Zaken

Rapportage project vervoer pluimveeketen 2013

Utrecht, 17 juni 2014

Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit

Inhoud	pagina
1. Inleiding	3
2. Werkwijze	4
2.1 Aselecte controles	4
2.2 Selecte controles op basis van risico-inventarisatie	4
3. Resultaten	5
3.1 Resultaten aselecte controles vleeskuikens	5
3.2 Resultaten aselecte controles overig pluimvee	8
3.3 Resultaten selecte controles	9
3.4 Overzicht resultaten	10
4. Conclusies	11

1. Inleiding

In het najaar van 2012 berichtte de media over letsel¹ bij het vervoer van pluimvee. Zo brachten Wakker Dier en Eyes on Animals een rapport over dit onderwerp uit en besteedde ook Tros Radar²³ een uitzending aan dit onderwerp. Ook is hier in de Tweede Kamer over gesproken. Op basis hiervan besloot de NVWA het project *Vervoervoer pluimveeketen 2013* te starten. In deze rapportage worden de bevindingen van dit project gepresenteerd. De controles zijn uitgevoerd in de loop van 2013.

Doelstellingen van het project waren:

- De vervoerketen van pluimvee beter in beeld brengen;
- Knelpunten met betrekking tot het toezicht op de vervoersketen van pluimvee signaleren
- Aanzetten formuleren tot effectiever handhaven

Bij het project is de hele vervoersketen van slachtpluimvee meegenomen, vanaf vangen tot en met slachten, als dit plaatsvond in een Nederlands pluimveeslachthuis.

In geval van export van pluimvee zijn het vangen en laden gecontroleerd. Bij export is het niet gebruikelijk dat de NVWA aanwezig is bij het vangen en laden van pluimvee en daar toezicht op houdt. De regels voor exportcertificering geven daar ruimte voor.

Daarnaast zijn enkele importcontroles van slachtpluimvee op het slachthuis gedaan.

In de volgende paragrafen worden achtereenvolgens de werkwijze, resultaten en conclusies behandeld.

¹ Er wordt in deze rapportage van *letsel* gesproken wanneer dit ontstaat voordat het dier bedwelmd of gedood is; in dat geval is er sprake van welzijnsaantasting van het dier. In andere gevallen wordt van *schade* gesproken, bijvoorbeeld als gevolg van het slachtproces (processchade).

² http://www.wakkerdier.nl/uploads/media_items/rapport-kippentransport.original.pdf

³ http://www.eyesonanimals.com/images/stories/Downloads/Cracks_in_the_Crate_EonA_22-05-2012.pdf

2. Werkwijze

In 2013 zijn onaangekondigde controles uitgevoerd door duo's van twee NVWA inspecteurs, onder wie één dierenarts. De controles waren gericht op de naleving van een aantal dierenwelzijneisen, waaronder eisen uit Verordening (EG) nr. 1/2005, ook wel de Transportverordening genaamd.

Waar relevant zijn ook andere eisen meegenomen, zoals de exportvoorwaarden.

Indien van toepassing werden interventiemaatregelen ter plekke opgelegd aan de veehouder, vervoerder of exploitant van het slachthuis.

2.1 Aselecte controles (niet-risicogebaseerd)

Het project is gestart met aselecte, niet-risicogebaseerde controles, eerst bij slachtkuikens, daarna bij leghennen, eenden en kalkoenen.

Bij tien slachtkuikenhouders is het vangen en laden gecontroleerd. Op veertien slachthuizen werd het lossen gecontroleerd van totaal negenendertig (gecombineerde) vrachtwagens. Zeventien van deze vrachtwagens waren ook al op het primaire bedrijf beoordeeld bij het vangen en laden; acht van de overige vrachtwagens bevatten geïmporteerde slachtkuikens, veertien wagens kwamen van andere Nederlandse primaire bedrijven. Na de slacht werden per vracht vier keer vijf minuten lang ontvederde dieren beoordeeld bij de post mortem keuring. Daarbij is gekeken in welke mate de dieren tekenen van (vang)letsel vertoonden. Letsel kan in elke fase van het vervoer ontstaan, maar ontstaat vooral bij het vangen en laden.

Daarna zijn twaalf algemene controles gehouden bij slachtkippen, eenden en kalkoenen.

2.2 Selecte controles (risicogericht)

Naast de aselecte controles zijn, op basis van gegevens uit de NVWA databases twaalf gerichte controles uitgevoerd in 2013. Hierbij zijn onder andere exporten van slachtkippen naar België en Polen gecontroleerd en hebben importcontroles van slachtkippen uit Frankrijk naar een Nederlands slachthuis plaatsgevonden.

2.3 Interventiebeleid

De NVWA hanteert een interventiebeleid voor het vervoer van pluimvee en voor de aanvoer van pluimvee op een slachthuis. Bij de aanvoer van pluimvee op een slachthuis wordt een grenswaarde van 2% letsel gehanteerd. Echter, er vinden standaard geen tellingen plaats, alleen bij vermoedens van veel letsel.

3. Resultaten

3.1 Resultaten aselecte controles vleeskuikens

Primair bedrijf:

Er zijn tien pluimveehouderijbedrijven gecontroleerd. Op één bedrijf werd tijdens het vangen een vangmachine ingezet. Daarover waren geen opmerkingen. Op de andere negen bedrijven werd handmatig gevangen door totaal acht verschillende vangploegen. Daarbij werden per hand drie, soms vier kuikens aan een poot opgepakt en op hun kop hangend naar de containers gebracht. Er is beoordeeld of door de vangploegen voldoende rekening gehouden werd met de dierenwelzijnsen: bij acht is dit als voldoende beoordeeld, bij één niet.

Het onvoldoende rekening houden met welzijn betrof het gooien met dieren (ze al loslaten voor ze in de container zijn) en het opduwen van kuikens in de bovenste lade van een container.

Daarbij viel op dat het gebruik van 5-laags containers in plaats van 4-laags containers het welzijn negatief beïnvloedde en meer kans op letsel met zich meebracht. De dieren stootten vooral met de vleugels tegen de containerranden en andere containerdelen. Het gewicht van de dieren speelt hierbij ook een rol: hoe zwaarder de dieren, hoe moeilijker het wordt om de container te vullen zonder risico op letsel. Vangers die niet groot zijn moeten bovendien boven hun macht de hoogste lade vullen.

Alle vangploegen bleken IKB-erkend. Kanttekening daarbij is dat een welzijnstraining geen onderdeel van de IKB-voorschriften is. Een dierenwelzijnstraining voor vangers is overigens ook geen wettelijk voorschrift, in tegenstelling tot de training voor chauffeurs die dieren vervoeren en slachthuispersoneel dat met levende dieren werkt.

De pluimveehouder⁴ behoort ervoor te zorgen dat de vangploeg de wettelijke vervoerseisen naleeft. Die zorgplicht zal hij moeten invullen door toezicht te houden op het vangen.

In vijf gevallen was er toezicht door pluimveehouder, in twee gevallen niet en drie gevallen is hier niet door de inspecteurs over gerapporteerd. Waargenomen werd dat het toezicht van de pluimveehouder een positief effect had op de werkwijze van de vangploeg.

Vervoer

Er zijn veertien verschillende vervoerders van vleeskuikens gecontroleerd bij de pluimveehouder en/of op het slachthuis. Bij het slachthuis zijn 39 vrachtwagens gecontroleerd (deels overlap), inclusief de importen. De verplichte getuigschriften van vakbekwaamheid voor bestuurders van wegvoertuigen voor pluimvee (CCV) waren in alle gevallen aanwezig.

Wat betreft vervoermiddelen: er zijn zeventien vervoermiddelen gecontroleerd bij het laden op het pluimveebedrijf, drie daarvan waren onvoldoende schoon bij de aanvang van het laden.

⁴ Artikel 8 lid 1 Verordening (EG) nr. 1/2005: "de houders van dieren op plaats van vertrek zorgen ervoor dat... de technische voorschriften van Bijlage I, hoofdstuk I en hoofdstuk III afdeling 1 mbt vervoer van dieren worden nageleefd". Afdeling 1 behandelt *laden*, lossen en *behandeling van dieren*. In punt 1.8 van dat hoofdstuk onder d) "het is verbodenof ze zodanig te behandelen dat het hun onnodige pijn of lijden berokkent".

De vervoermiddelen waren geladen met containers met klepsysteem of containers met lades. Bij negen van de zeventien gecontroleerde vervoermiddelen werden containers aangetroffen met mest of voerresten⁵.

Bij dertien vervoermiddelen werden beschadigde containers aangetroffen. Dit betrof dan de aanwezigheid van kapotte spijlen/gaas, uitstekende punten, bodembeschadigingen of niet passende vloerdelen in de laagste containervloer. Dit geeft een risico op verwonding van pluimvee. In deze gevallen heeft de NVWA ter plekke opdracht gegeven de betreffende containers/ of lades niet te beladen. Er werden bij vertrek van het primair bedrijf geen vastzittende koppen, vleugels en/of poten vastgesteld.

Er zijn geen overtredingen van de toegestane reistijd vastgesteld bij de aanvoer van vleeskuikens op het slachthuis.

Er zijn geen overtredingen van de beladingsnorm vastgesteld.

Wat betreft de stahoogte: volgens Verordening 1/2005 moet in de containers voldoende ruimte zijn om voor adequate ventilatie te zorgen boven de dieren wanneer deze in hun natuurlijke houding rechtop staan zonder dat zij gehinderd worden in hun natuurlijke beweging. Er is dertig maal opgemerkt dat de stahoogte⁶ als onvoldoende werd beoordeeld en vier maal als voldoende. Gevolg van onvoldoende stahoogte, naast ongerief voor de dieren, is dat de ventilatie boven de dieren belemmerd wordt. Dit kan lijden en sterfte bij dieren tot gevolg hebben (bijvoorbeeld als de auto stilstaat en bij bepaalde weersomstandigheden).

Slachthuis

Er is bij de 39 controles op het slachthuis gekeken naar de behandeling van de dieren vóór het slachten en naar letsel bij de dieren dat werd vastgesteld ná het slachten. Het betreft tellingen bij ontvederde dieren in de "panklaar afdeling" na het slachten

De wachttijd voordat de dieren geslacht werden na aankomst op het slachthuis is tweeëntwintig keer vastgelegd en was gemiddeld 2 uur en 10 minuten. De wachttijd varieerde van een half uur tot 7½ uur.

Er werd vijf keer vastgesteld dat er een kuiken bekneld was geraakt. Ter plekke werd opdracht gegeven dit te corrigeren. Eén keer is een ziek dier waargenomen.

Het geconstateerde letsel is weergegeven in tabel 1.

⁵ De resultaten zijn niet getoetst aan de criteria van de sector uit de hygiëncode pluimveeslachthuis 2007

⁶ De interpretatie van "voldoende stahoogte" is onderwerp van discussie binnen de Europese Unie. De meningen hierover zijn verdeeld. Tijdens het rijden nemen de dieren een zittende positie in, en hebben dan een lager risico op letsel. Maar tijdens stilstaan van de auto of tijdens wachttijden op de auto of in het slachthuis gaan veel dieren weer staan.

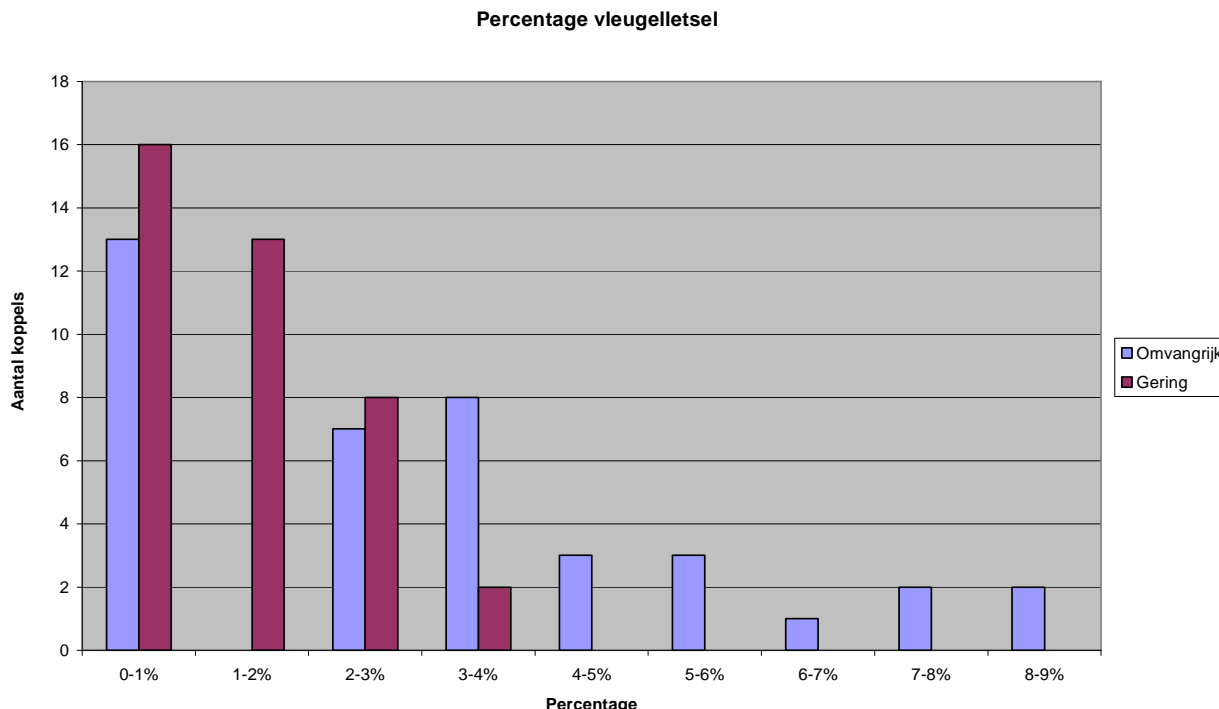
Tabel 1: geconstateerd % letsel (n=39)

Letsel ⁷	Gemiddeld	Minimum	Maximum
Poten omvangrijk	0,053	0	0,26
Poten gering	0,22	0	1,13
Vleugel omvangrijk	3,0	0,1	8,19
Vleugel gering	1,25	0	3,13
Overig omvangrijk	0,034	0	0,16
Overig gering	0,203	0	0,90

Bij het telresultaat van de letsels is er een grote variatie in de cijfers. Duidelijk is dat het meeste letsel vleugelletsel betreft. Gemiddeld werd bij 3% van de kuikens omvangrijk vleugelletsel geteld (minimaal 0,1 tot maximaal 8,19%).

Het gebruik van vangmachine maakte de kans op omvangrijk vleugelletsel niet kleiner, gemiddeld was binnen deze groep het percentage 5,25%. Het betrof hier echter het betrof slechts drie metingen⁸.

In de hierna volgende grafiek is onderscheid gemaakt naar de aanwezigheid van gering en omvangrijk letsel. In een minderheid van de gecontroleerde koppels (vijf) ligt het letselpercentage boven de 5%. Opvallend is dat dit dan uitsluitend omvangrijk letsel betreft.



⁷ "Omvangrijk letsel" is gedefinieerd als: open/gesloten fractuur of luxatie in combinatie met verse bloedingstorting; omvangrijke verse bloedingstorting.

"Gering letsel" is gedefinieerd als lokale verse bloedingstorting.

Nota bene, deze tellingen zijn zorgvuldig verricht. Echter niet geheel is uit te sluiten dat er enkele dieren zijn meegeteld waarbij sprake van "schade", dus waarbij de beschadiging optrad nadat ze al bewusteloos waren.

⁸ Eén controle uit algemene controles en twee controles uit de later verrichte gerichte controles.

Er is een relatie tussen het gemiddeld levend gewicht van een koppel en de kans op omvangrijk vleugelletsel

Interventies:

Er zijn in totaal elf schriftelijke waarschuwing gegeven.: zeven voor beschadigde containers inclusief in vijf gevallen tevens voor onvoldoende reine containers; twee voor uitsluitend onvoldoende reine containers, één voor ruwe behandeling van pluimvee en één voor een kopie van het getuigschrift van de chauffeur

3.2 Resultaten aselecte controles bij slachtkalkoenen, -eenden, -hanen en -hennen

Dit betrof twaalf controles van binnenlands vervoer en export.

Het betrof drie transporten van slachteenden en drie van slachthennen naar twee binnenlandse slachthuizen. De controles vonden plaats zowel op het primaire bedrijf als op het slachthuis

Op de primaire bedrijven werden controles uitgevoerd van één exporttransport van slachtkalkoenen, twee transporten voor export van opfokhennen, één van slachthanen en twee transporten voor export van slachthennen.

De gebruikte containers waren schoon en heel. Het vangen van de dieren gebeurde rustig. Voor zover pluimvee in een Nederlands slachthuis werd geslacht, werd een veel lager percentage vangletsel vastgesteld dan bij kuikens. Zo was het omvangrijk vleugelletsel in alle gevallen onder de 1%; dit betrof uitsluitend slachthennen en -eenden.

Bij negen van de twaalf uitgevoerde controles werd de stahoogte als onvoldoende beoordeeld, dit viel het sterkst op bij de kalkoenen.

Bij de exporten werden diverse non-conformiteiten opgemerkt bij de exportcertificering.

Bijvoorbeeld de vertrektijd of het aantal dieren week af van certificaat. Er was een vermoeden⁹ van bijladen van hanen, want op het gezondheidscertificaat stonden veel meer slachthanen dan op het primaire bedrijf voor export aangeboden waren. Dit is een exportovertreding die naast diergezondheidsrisico's ook welzijnsrisico's met zich meebrengt, zoals overschrijden van de reistijd of onthouden van voer en water. Nader onderzoek is nodig om het vermoeden van bijladen te bevestigen (is niet verricht in het kader van dit project).

Interventies:

Twee maal zijn geringe overtredingen aangetroffen. Er zijn hiervoor geen schriftelijke waarschuwingen opgemaakt.

Ten aanzien van stahoogte van pluimvee vindt geen interventie plaats, tenzij wordt vastgesteld dat het gebrek aan stahoogte¹⁰ heeft geleid tot sterfte.

⁹ De betreffende auto was al vertrokken van het primaire bedrijf. De controle vond plaats op basis van bedrijfs- en certificeringsgegevens

¹⁰ Zie eerder de discussie over stahoogte; zie noot 6

3.3 Resultaten selecte controles en/of risicogerichte controles

Er zijn verschillende soorten controles uitgevoerd:

1. Controles van transporten langer dan twaalf uur:

Gecontroleerd zijn vijf exporten van slachtkippen naar Polen en één import uit Frankrijk. Bij vijf van de zes controles van zijn één of meer overtredingen vastgesteld. Dit betrof overbelading (drie keer, waarvan één meer dan 25%), geen/ontoereikend voer en/of water (vier keer), ander vervoermiddel dan op certificaat, auto niet goedgekeurd voor transport langer dan twaalf uur, afwijkende vertrektijd en mogelijk fraude met tachograafschijven.

Voor zover mogelijk werden de afwijkingen ter plekke gecorrigeerd: afladen van een deel van de dieren bij overbelading; reparatie van een kapotte krat; watervoorziening en opladen van voer voor vertrek. Er is één schriftelijke waarschuwing opgemaakt voor een Poolse vervoerder. Er wordt nader onderzoek verricht naar de import

2. Controles van transporten korter dan twaalf uur:

Bij controle van een transport met export-slachtkippen naar Polen met een reistijd korter dan twaalf uur moesten, op last van controleurs, kippen achterblijven die men wel wilde laden, in verband met overbelading. Bij een export naar België werd vastgesteld dat de vertrektijd verschilde met die op certificaat.

3. Controles bij vleeskuikenbedrijven die met vangmachines werken:

Er is bij twee vleeskuikenbedrijven gecontroleerd die vangmachines toepassen. Hierbij zijn geen opmerkingen gemaakt door de controleurs op het bedrijf. Op het slachthuis bleek het percentage omvangrijk vleugelletsel boven het gemiddelde te liggen (zie paragraaf 3.1).

4. Controles op basis van hoge DOA¹¹ cijfers van koppels afkomstig van bepaalde pluimveehouders:

Ten slotte zijn twee controles uitgevoerd bij vleeskuikenhouders die bij analyse opgevallen waren door hoge DOA-cijfers bij afgeleverde koppels op het slachthuis.

Wat opviel bij één van de twee bedrijven was de ruwe behandeling bij het vangen. Er moest tevens één keer proces-verbaal opgemaakt worden voor het berokkenen van vermijdbaar lijden bij het doden van gewonde of zieke dieren (deze zijn niet geschikt voor vervoer en mogen niet opgeladen worden voor vervoer naar het slachthuis). Op het slachthuis werd een hoog percentage omvangrijk vleugelletsel gezien (4,7%). Er is bij het ene bedrijf eenmaal proces-verbaal opgemaakt en eenmaal een schriftelijke waarschuwing gegeven.

Bij het andere bedrijf werd netjes gewerkt. Wel hebben de controleurs opdracht gegeven enkele lades niet te beladen vanwege de slechte containerbodems.

¹¹ DOA=Death On Arrival. Deze sterftcijfers worden per koppel bepaald in het slachthuis.

3.4 Overzicht resultaten

Gecontroleerd	Overzicht bevindingen
<i>Aselect slachtkuikens</i>	
9 vangploegen	1 ploeg hield onvoldoende rekening met dierenwelzijn
17 vervoermiddelen bij het laden	3 auto's waren onvoldoende schoon 9 auto's hadden vuile containers 13 auto's hadden beschadigde containers geen vastzittende lichaamsdelen bij vertrek opgemerkt
34 maal is opmerking geplaatst over stahoogte van slachtkuikens	30 maal slachtkuikens stahoogte in containers als onvoldoende genoteerd, 4 maal voldoende; Geen overtreding beladingnorm en reistijd vastgesteld
22x is wachttijd op slachthuis vastgesteld	Wachttijd varieerde van ½ tot 7 ½ uur 5 bekneld kuiken waargenomen 1 ziek dier
39 maal is letsel bij slachtkuikens geteld	Gemiddeld omvangrijk vleugelletsel van slachtkuikens 3%, Het meeste letsel is vastgesteld bij zware slachtkuikens
<i>Aselect overig slachtpluimvee</i>	
12 controles overig slachtpluimvee	geen beschadigde containers 9 maal onvoldoende stahoogte (m.n. bij kalkoen) genoteerd Bij 3 slachteenden en 3 -hennen transporten letsel% in slachthuis <1%
<i>Risicogerichte en/of selecte controles</i>	
5 exporten en 1 import transporten > 12uur slachthennen	3 maal overbelading 4 maal geen/ontoereikend water en/of voer 1 maal ander vervoermiddel dan op certificaat 1 maal auto niet goedgekeurd voor transport >12 uur 1 maal afwijkende vertrektijd signalen van fraude met tachograafschijven
2 exporten transporten < 12 uur slachthennen	1 maal overbelading 1 maal afwijkende vertrektijd
2 slachtkuikenbedrijven met vangmachines	Omvangrijk vleugelletsel 5,25%
2 slachtkuikenbedrijven met hoge DOA	1 maal ruwe behandeling tijdens vangen en het berokkenen van vermijdbaar lijden bij het doden 1 maal enkele containers met slechte bodems van de containers

4. Conclusies

Met dit onderzoek is de vervoerketen van met name slachtpluimvee beter in beeld gebracht. Ook zijn de knelpunten geïnventariseerd

Uit het onderzoek blijkt dat bij vrijwel alle controles gebreken zijn geconstateerd, in het bijzonder bij de risicogerichte controles. Bij de laatstgenoemde controles waren de gebreken ernstiger van aard en hadden een directe impact op het dierenwelzijn, zoals overbelading.

De aselechte controles lieten een beter beeld zien qua naleving, maar ook daar voldeed deze in een aantal opzichten niet. Zo zijn het uit de keten nemen van kapotte containers en het reinigen van containers onvoldoende geborgd door de partijen in de keten (vervoerders, pluimveehouders en slachthuisexploitanten). Het grootste probleem is echter dat – met de huidig gebruikelijke werkwijze - de partijen in deze keten onvoldoende kunnen garanderen dat bij het vangen en vervoeren de dieren geen 'waarschijnlijk letsel of onnodig lijden wordt berokkend'¹², wat in de wet voorwaarde is om dieren te mogen vervoeren. Dit blijkt onder andere uit de geconstateerde aanwezigheid van gemiddeld 3% procent omvangrijk vleugelletsel bij slachtkuikens waar de grenswaarde 2% is. Zware kuikens vertoonden het meeste letsel. De oorzaken hiervoor zijn divers, variërend van de wijze van vangen tot het gebruik maken van ondeugdelijke containers.

Ten aanzien van het verhogen van de effectiviteit van handhaving, blijkt een risicogerichte aanpak een meer effectieve wijze om overtreders op te sporen.

¹² Verordening (EG) nr 1/2005: artikel 3