

Bijlage 4

Appreciatie impactanalyses sectoren

COV, Dibevo, LTO, Nepluvi, POV, SBK en Vee & Logistiek Nederland hebben eind 2023 impactanalyses aangeleverd aangaande het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport. Zij zijn bij hun impactanalyses allen uitgegaan van een verlaging van 35 naar 30 graden Celsius. Onderstaande tabel geeft een samenvatting van de in de impactanalyses naar voren gebrachte argumenten met daarbij de appreciatie.

Argument uit impactanalyses sectoren	Appreciatie beleidsmedewerker LNV
De EFSA-aanbevelingen zijn niet wetenschappelijk onderbouwd, omdat ze niet zijn gebaseerd op de omstandigheden tijdens transport. De temperatuur is volgens de sector niet de enige factor die het risico op hittestress bepaalt, er moet ook gekeken worden naar onder andere de luchtvochtigheid en beladingsdichtheid. De wens van de sector is dat er niet exclusief op de temperatuur gefocust wordt, maar op het doel: (risico op) hittestress verminderen. Pak daarbij alleen degenen aan die het niet goed doen (maatwerk). Aangedragen door: Vee & Logistiek Nederland, POV, Nepluvi en COV	Er is weinig wetenschappelijk onderzoek naar de beleving van hitte bij dieren tijdens transport. Onderzoek dat is uitgevoerd onder andere omstandigheden (bijvoorbeeld op stal of in de wei) kan echter wel geëxtrapoleerd worden naar de transportsituatie. Daarbij geldt dat het risico op lijden van dieren bij warme omstandigheden bij vervoer groter is dan in de meeste andere situaties. Zo veroorzaakt het laden en transport extra activiteit, vaak gepaard met een stressreactie van dieren. Dieren zijn daardoor sneller verhit. Daarnaast staan dieren tijdens vervoer in het vervoermiddel dicht op elkaar ten opzichte van de situatie op stal, met minder ruimte boven de dieren voor de noodzakelijke ventilatie waardoor ze hun lichaamswarmte minder goed kwijt kunnen. Om bovengenoemde redenen is het daarom gerechtvaardigd om te stellen dat vervoer van dieren bij buitentemperaturen van 30 graden en hoger bij de in Nederland gangbare luchtvochtigheid altijd een groot risico op onnodig lijden oplevert. Temperatuur is inderdaad niet de enige factor is die het risico op hittestress bepaalt. Zaken zoals luchtvochtigheid, ventilatie en beladingsdichtheid spelen ook een rol. Het één sluit het ander hier echter niet uit: zo kan het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport samen gaan met de acties uit het plan van aanpak hittestress. Dat werkt elkaar niet tegen, maar versterkt elkaar juist. Daarmee draagt het verlagen van de maximumtemperatuur bij aan het doel: het verminderen van (het risico op) hittestress bij dieren (tijdens transport).
De NVWA hoeft op dit moment nauwelijks te interveniëren op hittestress tijdens transport en er zijn vrijwel geen incidenten. De sector heeft daarnaast een eigen protocol waarmee ze het welzijn van dieren tijdens warme dagen goed	De NVWA is niet altijd overal aanwezig, zeker niet tijdens het transport van levende dieren. Daarom is het aantal interventies van de NVWA geen directe maat voor de kwaliteit van diertransport tijdens warme dagen.

borgen. Daarom is de sector van mening dat het verlagen van de temperatuur niet nodig is. Aangedragen door: Vee & Logistiek Nederland, SBK, Nepluvi, LTO en COV	Daarentegen publiceren NGO's iedere zomer wel beelden van dieren in transportwagens die tekenen van hittestress vertonen. Ondanks dat ook dit geen absolute maat is voor de kwaliteit van diertransport tijdens warme dagen, geeft het wel aan dat het nog niet altijd goed gaat en dieren meer bescherming nodig hebben tijdens warme dagen. De samenwerking tussen sector en overheid binnen het Nationaal Plan voor veetransport bij extreme temperaturen is erg fijn. Dat laat onverlet dat bepaalde bedrijfsprotocollen (buiten het Nationaal Plan) soms verbetering en concretiseren van parameters kunnen gebruiken.
Het is niet mogelijk om volledig 's nachts te werken (wanneer het koeler is), omdat de NVWA en KDS daar niet aan mee willen werken. Aangedragen door: Vee & Logistiek Nederland, SBK, POV, Nepluvi, LTO en COV	De NVWA en KDS bieden op slachthuizen en bij exportcertificering eerdere/ruimere keuringstijden aan (op slachthuizen tot 2 uur eerder). Deze eerdere keuringstijd kan aangevraagd worden vanaf een lokale voorspelde temperatuur van 33 graden Celsius. Dat geeft inderdaad een conflict met het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport naar 30 graden Celsius. De NVWA wordt daarom gevraagd hier speciale aandacht voor te hebben bij de HUF-toets, evenals voor de mogelijkheden om geheel 's nachts te werken.
Niet alles kan op de koelere momenten vervoerd worden, vanwege een beperkte capaciteit aan onder andere veewagens en chauffeurs. Aangedragen door: Vee & Logistiek Nederland, SBK en POV	Dit wordt niet nader onderbouwd. Daarnaast rijden nu ook niet alle veewagens 24 uur per dag, 7 dagen per week. Het is dus onvoldoende duidelijk wat het effect zal zijn van het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport op de toereikendheid van de capaciteit van veewagens en chauffeurs.
Aan de andere kant komen veewagens juist stil te staan (omdat ze geen dieren meer mogen vervoeren wanneer het warmer is dan 30 graden Celsius), waardoor financieel verlies wordt geleden. Chauffeurs buiten reguliere werktijden inzetten, kost ook meer geld. Dit kan niet doorberekend worden aan de opdrachtgever, omdat vaak met langlopende contracten wordt gewerkt. Vee&Logistiek Nederland geeft aan dat 133 uur stilstand leidt tot een schadepost van 500.000-1.000.000 euro voor de transportsector. Aangedragen door Vee & Logistiek Nederland	Naar de toekomst toe zal – ook als de maximumtemperatuur voor diertransport niet wordt verlaagd – diertransport vaker niet mogelijk zijn vanwege de temperatuur. Volgens lange termijn voorspellingen van het KNMI worden de Nederlandse zomers namelijk steeds warmer. Daarom is het aan te bevelen daar nu al op in te spelen en contracten daarop aan te passen, zodat een eventuele meerprijs voor transport in de nacht wel doorberekend kan worden. De cijfers zijn mager onderbouwd en het is niet geheel duidelijk of veewagens inderdaad zoveel stil komen te staan (zie ook hierboven: nu rijden ook niet alle veewagens 24 uur per dag, 7 dagen per week. Het is niet duidelijk hoe zich dat

	verhoudt t.o.v. de situatie wanneer de maximumtemperatuur verlaagd zal zijn). Er wordt nu een beeld geschetst dat transport helemaal stil komt te staan, maar er zullen momenten blijven waarop wél gereden kan worden en dat kan ingeroosterd worden.
Het is in de zomer vaak voor langere perioden meer dan 30 °C overdag. Hierdoor kunnen slachthuizen beperkt dieren aanvoeren en daardoor beperkt productie draaien. Dit leidt tot economisch verlies en imago verlies, omdat bestellingen niet geleverd kunnen worden. COV geeft aan dat vaste kosten van een slachthuis per uur 673.100 euro zijn (personeel, kantoor, onderhoud, schoonmaak etc.). Als daarbovenop 25% van de klanten een schadeclaim indient, komt dat neer op 10.6 miljoen euro bij 15% minder productie uren. Aangedragen door: Nepluvi en COV	Het is de verwachting dat de zomers in de toekomst steeds warmer zullen worden, waardoor ook bij een maximumtemperatuur van 35 graden Celsius bepaalde periodes diertransport beperkt uitgevoerd kan worden. Daarnaast is in Europa bij de herziening van de transportverordening ook een ontwikkeling richting de 30 graden Celsius zichtbaar (waarbij alleen 's nachts transport mogelijk is). De sector zal hier – of de maximumtemperatuur voor diertransport nu verlaagd wordt of niet – sowieso op in moeten spelen. Bijvoorbeeld door andere afspraken te maken met klanten omtrent de levering van bestellingen.
Het langer aan moeten houden van de dieren kost de veehouder geld (er is geen inschatting van deze kosten te geven). Aangedragen door: SBK, POV en LTO	Dat klopt. Helaas ontbreken de cijfers bij dit argument, waardoor niet duidelijk is wat hiervan de precieze impact is. Daarnaast behoort dit bij het ondernemersrisico en vraagt dit enige flexibiliteit van de veehouder bij de planning omtrent wanneer hij de dieren laat vervoeren.
Het weer is onvoorspelbaar en het is dus vrijwel ondoenbaar om de planning daarop aan te passen. Aangedragen door: Vee & Logistiek Nederland, POV en COV	De sector moet nu ook al om kunnen gaan met onvoorspelbare scenario's, zoals een vervoersverbod vanwege een dierziekte-uitbraak. Ook daar wordt een beroep gedaan op de flexibiliteit van de planning van de sector, voor sommige sectoren is dit zelfs in private kwaliteitssystemen opgenomen. Het is dus niet gek dat eenzelfde beroep op de sector wordt gedaan ter bescherming van dierenwelzijn tijdens hitte.
De ketenplanning zit bij vrijwel alle diersoorten, zeker pluimvee en varkens, heel strak in elkaar. Hierdoor kunnen dieren niet langer in de stal blijven dan van tevoren gepland, omdat ze dan 'de stal uitgroeien' en daarmee boven de wettelijk bepaalde dichtheid komen. De conditie van de dieren zal afnemen (waardoor ze minder opbrengen voor de veehouder) en dieren moeten mogelijk geëuthanaseerd worden. De rest van de keten (bijvoorbeeld kuikens en biggen die de veehouderijen weer moeten voorzien van nieuwe dieren) stroopt op. Minder dieren 'opzetten' in de	Niet alleen voor wat betreft hitte, maar bijvoorbeeld ook bij dierziekte-uitbraken wordt flexibiliteit van de sector verwacht met bijbehorende noodopvang. In sommige sectoren is die flexibiliteit er enigszins (kalveren en melkvee) en in andere minder (pluimvee en varkens). Daar dit ook bij uitbraken van dierziekten problemen kan geven, verdient het de aanbeveling dat de sector zich aanpast door meer flexibiliteit in te bouwen. Dat minder dieren 'opzetten' financieel niet uit kan, wordt niet cijfermatig onderbouwd.

zomermaanden is geen optie, omdat dit financieel niet uit kan. Aangedragen door: Vee & Logistiek Nederland, SBK, POV, Nepluvi, LTO en COV	
Hokken staan minder lang leeg, dat is een biosecurity risico. Aangedragen door: POV	Het klopt dat leegstand van stallen tussen koppels bijdraagt aan de bioveiligheid. Ook hier is flexibiliteit in de planning van opzet van nieuwe koppels belangrijk. Dit argument wordt overigens verder niet onderbouwd. De impactanalyses geven namelijk niet duidelijk aan hoe lang de leegstand nu doorgaans is, hoe lang de leegstand gemiddeld kan zijn wanneer de maximumtemperatuur voor diertransport verlaagd wordt naar 30 graden Celsius en wat de leegstand zou moeten zijn voor een voldoende mate van bioveiligheid.
Marktfluctuatie door verandering in aanbod bij hitte. Aangedragen door: POV	Marktfluctuatie hoort bij het ondernemerschap. Meerdere zaken hebben hier invloed op. Marktfluctuatie zou daarbij geen reden mogen zijn om een lager niveau van dierenwelzijn te accepteren.
Dergelijke zaken nationaal regelen in plaats van Europees is slecht voor het gelijke speelveld. Aangedragen door: Nepluvi en LTO	De Europese Commissie roept lidstaten al jaren op om geen lage transport (>8 uur) toe te staan wanneer het langs de route warmer wordt dan 30 graden Celsius. Nederland geeft hier ieder jaar gehoor aan. Ook het voorstel voor de herziening van de transportverordening gaat uit van een grens van 30 graden Celsius (dan is alleen 's nachts transport mogelijk, wat in de praktijk dezelfde uitwerking zal hebben als de Nederlandse beleidsregel). Het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport loopt wellicht op de zaken vooruit, maar vindt wel aansluiting bij de ontwikkelingen in Europa én is nodig voor een betere bescherming van dieren tegen hittestress.
Vanwege de fysiologie, het natuurlijke habitat en de manier van vervoeren wordt voor siervissen, reptielen en (tropische) zoogdieren en vogels (die als gezelschaps- of hobbydier worden gehouden) geen welzijns winst verwacht van het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport. De winkel bevoorrading van deze dieren zit daarnaast zo strak in elkaar dat gemiste ritten niet ingehaald kunnen worden. Aangedragen door: Dibevo	Er is een onafhankelijk expert geraadpleegd voor wat betreft de argumenten om siervissen, reptielen en (tropische) zoogdieren en vogels (die als gezelschaps- of hobbydier worden gehouden) uit te zonderen van de verlaging van de maximumtemperatuur voor diertransport. Voor siervissen en reptielen was de onderbouwing erg sterk, daarom is ervoor gekozen deze diersoorten inderdaad uit te zonderen. Voor (tropische) zoogdieren en vogels was de onderbouwing niet sterk genoeg om ze uit te zonderen. Deze diersoorten kunnen bij temperaturen onder de 35 graden

	Celsius al last krijgen van de warmte, afhankelijk van de specifieke soort.
De meeste sectorpartijen zien 's nachts werken als enige oplossing, waarbij meer flexibiliteit van de NVWA en KDS als randvoorwaarden wordt gesteld. Aangedragen door: Vee & Logistiek Nederland, SBK, POV, Nepluvi, LTO en COV	Inzetten op geconditioneerd vervoer in de toekomst wordt door sectorpartijen niet genoemd als alternatief, terwijl geconditioneerd vervoer is uitgezonderd van de beleidsregel, ook in de huidige beleidsregel 35 graden die al sinds 2020 geldt. Gezien de stevige investeringskosten is dat ook geen korte termijnoplossing, maar dat de sector dit ook voor de lange termijn blijkbaar niet als oplossing/toekomst ziet, is opmerkelijk. De NVWA wordt gevraagd om de mogelijkheden om de toezicht tijden verder te vervroegen mee te nemen in de HUF-toets.