



ANIMAL TRANSPORT GUIDES

Gids voor goede praktijken bij het transport
van schapen

2017



Voor meer informatie:
www.animaltransportguides.eu



Met dank aan



De vertaling van deze gids is mogelijk gemaakt door een bijdrage van de Barth-Misset Stichting (www.barthmissetstichting.nl)



in opdracht van Vee&Logistiek Nederland



Verwijzing

Verwijs als volgt naar dit document: Consortium van het Animal Transport Guides Project (2017-rev1). Herziene versie van mei 2018. 'Gids voor goede praktijken bij het transport van schapen'

Correspondentie

Alle correspondentie in verband met dit project dient via e-mail te worden verzonden naar: hans.spolder@wur.nl

DISCLAIMER

De standpunten die in dit rapport worden vermeld, geven niet noodzakelijkerwijs in juridische zin het officiële standpunt van de Europese Commissie weer.



Inhoudsopgave

| | |
|--|----------|
| | 3 |
| Inhoudsopgave | 3 |
| 0. Inleiding | 5 |
| 0.1 Aanpak en dankwoord | 5 |
| 0.2 Doel van deze gids | 8 |
| 0.3. Belangrijkste dierenwelzijnsrisico's bij het transport van schapen..... | 8 |
| 0.4 Op dieren gebaseerde parameters | 9 |
| 0.5 Opbouw van de gids | 10 |
| 0.6 Definities | 11 |
| 1. Administratieve aangelegenheden | 13 |
| 1.1 Inleiding | 13 |
| 1.2 Beheer | 14 |
| 1.3 Bekwaamheid en opleiding | 15 |
| 1.4 Verantwoordelijkheden | 16 |
| 2. Transportplanning en voorbereiding | 18 |
| 2.1 Inleiding | 18 |
| 2.2 Planning van het transport | 19 |
| 2.2.1 Transportduur | 19 |
| 2.2.2 Plannen voor noodgevallen | 21 |
| 2.3 Vervoermiddelen | 24 |
| 2.3.1 Ontwerp en onderhoud van het voertuig..... | 25 |
| 2.3.2 Beschikbare ruimte | 26 |
| 2.3.3 Strooisel in het voertuig | 27 |
| 2.3.4 Toezicht en evaluatie | 28 |
| 2.4 Voorbereiding van de dieren | 28 |
| 2.4.1 Voorbereiding van de dieren en uitrusting | 28 |
| 2.4.2 Geschiktheid van dieren voor vervoer | 29 |

| | | |
|-----|---|----|
| 3 | Omgang met dieren en laden van dieren | 31 |
| 3.1 | Inleiding | 31 |
| 3.2 | Laadvoorzieningen..... | 31 |
| 3.3 | Omgang met dieren bij het laden | 32 |
| 4 | Het transport..... | 34 |
| 4.1 | Inleiding | 34 |
| 4.2 | Rijden en rijstijl | 34 |
| 4.3 | Klimaatregeling..... | 36 |
| 4.4 | Tussenpozen voor drinken en voeren..... | 39 |
| 4.5 | Verzorging van zieke of gewonde dieren | 40 |
| 4.6 | Noodgevallen | 43 |
| 5 | Lossen van dieren | 47 |
| 5.1 | Inleiding | 47 |
| 5.2 | Inrichting van de losplaats | 47 |
| 5.3 | Omgang met dieren bij het lossen..... | 48 |
| 5.4 | Verzorging van dieren na het lossen..... | 49 |
| 5.5 | Reiniging en ontsmetting | 50 |
| 6 | Verblijf op controleposten, markten en verzamelcentra | 52 |
| 6.1 | Inleiding | 52 |
| 6.2 | Huisvesting | 53 |
| 6.3 | Voederen en drinken | 55 |
| 6.4 | Bioveiligheid, reiniging en ontsmetting | 57 |
| 6.5 | Noodgeval..... | 60 |
| | Bronnen..... | 62 |

0. Inleiding

Sinds 1991 beschikt de EU over een gemeenschappelijk rechtskader voor het vervoer van dieren dat vervolgens is geactualiseerd door de [Verordening \(EG\) Nr. 1/2005](#) inzake de bescherming van dieren tijdens het vervoer, hierna te noemen '**de Verordening**'. De Verordening is op 1 januari 2007 in werking getreden en heeft als doel gelijke concurrentievoorwaarden te bieden aan marktdeelnemers en tegelijkertijd voldoende bescherming van de dieren te waarborgen. De inhoud en het effect van de Verordening zijn het voorwerp van een wetenschappelijk advies van de Europese Autoriteit voor voedselveiligheid ([EFSA, 2011](#)), waaruit in 2011 een effectrapportage van de Commissie aan het Europese Parlement en de Raad voortkwam ([Anon., 2011](#)).

In dit rapport werden drie aanbevelingen geformuleerd:

1. De Verordening heeft een positief effect gehad op het dierenwelzijn van dieren tijdens het vervoer, maar er is **ruimte voor verbetering**;
2. Een **wijziging** van de Verordening **is niet de beste benadering** voor het oplossen van de vastgestelde problemen;
3. Wat betreft de kloof tussen de eisen van de wetgeving en het beschikbare wetenschappelijke bewijs, is de Commissie van mening dat deze het beste kan worden verholpen middels de **invoering van gidsen voor goede praktijken**.

De Europese Commissie juicht de "heldere en eenvoudige richtsnoeren voor het beoordelen van de geschiktheid voor vervoer" toe die door groepen belanghebbenden in 2012 voor [runderen](#) en in 2016 voor [paardachtigen](#) en [varkens](#) zijn opgesteld. Het werd van belang gevonden om deze aanpak uit te breiden om alle aspecten van dierenwelzijn van vee tijdens het vervoer erin mee te nemen.

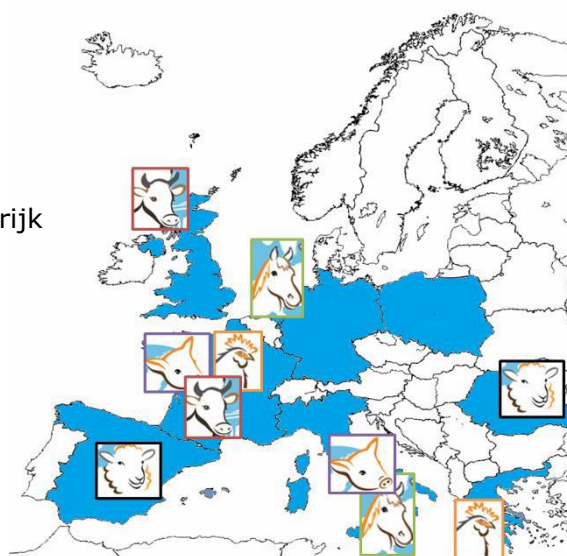
0.1 Aanpak en dankwoord

Deze Gids werd in het kader van het 'Animal Transport Guides'-project in opdracht van DG SANTE onder contract SANCO/2015/G3/SI2.701422 opgesteld. Het project is op 10 mei 2015 van start gegaan en het hoofddoel was om goede en betere praktijken voor veevervoer te ontwikkelen en te verspreiden. De basis voor deze Gids werd in het eerste projectjaar gelegd middels uitvoerig literatuuronderzoek die resulteerde in een overzicht met een groot aantal beschikbare praktijken. Een overzicht van de voorgestelde praktijken is te vinden op de website van het project: <http://animaltransportguides.eu/>. Voor elk van de vijf diersoorten (varkens, pluimvee, paarden, schapen en runderen) is er een rapport. In het tweede jaar zijn deze zeer brede en diverse lijsten besproken en grotendeels herschreven ten behoeve van de ontwikkeling van de huidige vijf Gidsen voor goede praktijken. Hierbij werd intensief samengewerkt met de belanghebbenden.

De eerste stap op weg van de verzameling van praktijken richting een conceptversie van de Gids voor goede praktijken werd genomen op het niveau van de lidstaten. Teams bestaande uit academische partners van twee landen per diersoort (de '**Duo-landen**') namen het voortouw.

- ✓ Schapen: Spanje en Roemenië
- ✓ Pluimvee: Griekenland en Frankrijk
- ✓ Varkens: Italië en Frankrijk
- ✓ Paarden: Italië en Nederland
- ✓ Runderen: Verenigd Koninkrijk en Frankrijk

De academische partners hebben praktijken vastgesteld die overeenkomen met de huidige EU-wetgeving ('Goede Praktijken') en praktijken die hogere eisen stellen ('Betere Praktijken die verder strekken dan EU-wetgeving', of simpelweg 'Betere Praktijken'). De partners hebben daarna de nationale groepen belanghebbenden in hun landen gevraagd om na te denken over deze voorstellen voor goede en betere praktijken.



Ter ondersteuning van dit proces en om naar een consensus toe te werken is een iteratieve Delphi-procedure voor geanonimiseerde verzameling van input toegepast. Ruim honderd belanghebbenden waren bij deze stap betrokken. Ze vertegenwoordigden verschillende achtergronden. De meeste betrokkenen gaven aan dat ze behoorden tot de categorie boeren (19 personen), vervoerders (27), slachthuispersoneel (13), ngo's (12) en bevoegde autoriteiten (27). Aan het raadplegingsproces namen ook vertegenwoordigers deel van de veehandel, academische wereld en voertuigfabrikanten. Alle gesprekken werden gevoerd in de nationale taal van de betrokken lidstaat. Het eindresultaat van deze Delphi-procedure bestond uit vijf "Conceptversies van Gidsen voor goede praktijken". Deze zijn niet gepubliceerd maar gebruikt als basis voor de definitieve Gidsen.

De definitieve Gidsen voor elk van de vijf diersoorten werden opgesteld aan de hand van een tweede ronde van consensusvorming op Europees niveau met behulp van 'Focusgroepen'. Deze focusgroepen hebben een internationale basis: gedelegeerden werd gevraagd om kennis, ervaring en meningen te vertegenwoordigen buiten die van de eigen landsgrenzen. Tabel 0.1 hieronder toont de samenstelling van deze vijf focusgroepen.

Tabel 0.1 Samenstelling van de internationale Focusgroepen die betrokken waren bij het opstellen van de definitieve Gidsen voor goede praktijken. De getallen geven het aantal vertegenwoordigers per groep belanghebbenden aan.

| | Schapen | Pluimvee | Varkens | Paarden | Runderen | Totaal |
|------------------------------------|---------|----------|---------|---------|----------|-----------|
| Boeren | 3 | 5 | 3 | 1 | | 12 |
| Voertuigfabrikanten | | | 2 | | | 2 |
| Veehandelaren | 1 | | | | 2 | 3 |
| Vervoerders | | 3 | 2 | 3 | 5 | 13 |
| Slachthuizen | 2 | 5 | | 1 | | 8 |
| Officiële dierenartsen | | 2 | 1 | 2 | 2 | 7 |
| Dierenwetenschappers | 2 | 3 | 2 | 2 | 2 | 11 |
| Dierenwelzijns-organisaties | 2 | 3 | 2 | 4 | 5 | 16 |
| Totaal | 10 | 21 | 12 | 13 | 16 | 72 |

De eerste bijeenkomst van de vijf focusgroepen werd eind mei 2016 georganiseerd. Tijdens deze overeenkomsten werden door de academische partners de conceptversie van de gidsen gepresenteerd. Vervolgens is met de belanghebbenden een routekaart overeengekomen voor omzetting van de conceptversies in de actuele eindversies. Alle focusgroepen hielden vervolgbijeenkomsten in Brussel om de formulering van alle afzonderlijke praktijken die in de definitieve Gidsen moesten worden opgenomen te bespreken en hier consensus over te bereiken. De diersoortengroepen hadden een uiteenlopend aantal bijeenkomsten en de laatste vonden plaats in maart 2017.

Ter ondersteuning van het schrijfproces heeft het projectteam een '**Platform van belanghebbenden**' in het leven geroepen. Deze groep van experts gaf gedurende de eerste twee jaar van het project advies over de aanpak van problemen die op alle vijf gidsen van toepassing zijn. Het Platform bestond uit vertegenwoordigers van dertien internationale organisaties of groepen belanghebbenden: de Internationale Wegvervoerorganisatie (IRU), de Federatie van dierenartsen in Europa (FVE), de Eurogroep voor dieren, Copa-Cogeca, Vereniging van pluimveeslachterijen en van de in- en uitvoerhandel in pluimvee (AVEC), de Beroepsorganisatie voor Duitse fokkers (ADT), Eyes on Animals, het Ierse ministerie van Landbouw, voertuigfabrikant Pezzaioli, de Europese Unie van de handel in vee en vlees (UECBV), het Europese forum van fokkers van boerderijdieren (EFFAB), de Duitse organisatie voor diertransport (BDT) en het Griekse ministerie van Landbouw. Het Platform is in twee jaar tijd vijf keer bij elkaar gekomen.

Voor de ontwikkeling van de vijf gidsen hebben de Focusgroepen en het Platform van belanghebbenden zeventien thema's gekozen die bijzondere aandacht verdienen. De praktijken op deze thematische gebieden zijn bijeengebracht in zeventien zogenaamde '**Gegevensbladen**' die als doel hebben om de belangrijkste aspecten van het transport of de kwetsbaarste categorieën dieren op een toegankelijke manier samen te vatten en te illustreren. Voor deze gids over schapen zijn drie Gegevensbladen opgesteld: **Langeafstandstransport**, **Warmte- en koudestress** en **Geschiktheid voor vervoer**. Deze drie en de Gegevensbladen die zijn gerelateerd aan de andere Gidsen zijn in acht Europese talen gepubliceerd.



De doelgroep van de Gegevensbladen zijn boeren, bestuurders, plaatselijke dierenartsen en slachthuispersoneel. De doelgroep van de Gidsen voor goede praktijken zijn transportorganisatoren, bevoegde autoriteiten en beleidsmakers. De Gidsen en Gegevensbladen zijn allemaal te vinden op de website van het project: <http://animaltransportguides.eu/>.

De ontwikkeling van de Gegevensbladen en de Gidsen zou zonder de zeer constructieve gesprekken op nationaal en internationaal niveau met de vele bovengenoemde belanghebbenden niet mogelijk zijn geweest. **Hun hulp bij dit proces was cruciaal en de auteurs zijn dankbaar voor hun tijd en ingebrachte kennis die hebben bijgedragen aan het opstellen van de Gidsen.**

0.2 Doel van deze Gids

Deze Gidsen voor goede praktijken hebben als doel **het dierenwelzijn te verbeteren** tijdens het transport **door praktische hulpmiddelen te bieden** die aan de eisen van de Verordening voldoen en door praktijken voor te stellen die verder strekken dan wetgeving.

Voor dieren is het transport een bron van stress. Deze gids geeft een overzicht van de praktijken die, in overeenstemming met de Verordening, tot doel hebben om ondernemers te ondersteunen bij het verbeteren van de kwaliteit van het transport van dieren, zodat de stress bij dieren wordt verminderd en dierenwelzijn wordt bevorderd.

Dit document is juridisch niet bindend en laat de voorschriften van EU-wetgeving over diertransport of andere relevante wetgevingen onverlet, noch vormt het een verplichting voor de Europese Commissie. Enkel het Hof van Justitie van de Europese Unie is voor een bindende interpretatie van Unierecht bevoegd. De lezer wordt om die reden gevraagd om **deze gids te raadplegen in samenhang met de relevante bepalingen van de wetgeving** en zich indien nodig tot de bevoegde autoriteiten te wenden.

0.3. Belangrijkste dierenwelzijnsrisico's bij het transport van schapen

Het transport brengt verscheidene potentiële stressfactoren met zich mee die een negatieve invloed op het dierenwelzijn kunnen hebben. De nieuwe en onvertrouwde omgeving, beperkingen van de bewegingsvrijheid, trillingen, plotselinge en ongewone geluiden, fitheid van het dier, andere samenstelling van dieren, variaties in temperatuur en vochtigheid in combinatie met onvoldoende ventilatie en veelal beperkingen aan voederen en drinken, zijn allemaal van invloed op de toestand van de dieren.

De effecten van al deze factoren worden beïnvloed door de ervaring en toestand van de dieren en de aard en duur van het transport. Door de langere blootstelling aan bovengenoemde stressfactoren wordt lang transport beschouwd als schadelijker voor het algemene dierenwelzijn. Het spreekt daarom voor zich dat transporten die stress veroorzaken, waaronder vijandige omgevingen of omstandigheden, een negatieve invloed op de gezondheid en het welzijn van de dieren kunnen hebben.

Onjuiste omgang of onjuist transport kan open wonden, fysiologische en psychologische stress, immunosuppressie en stofwisselingsstoornissen met zich meebrengen. Deze reacties hebben gevolgen voor de productiviteit en winstgevendheid door gewichtsverlies, vochttekort en mindere vlees kwaliteit bij slachtdieren.

Voor een goed dierenwelzijn tijdens het transport is het belangrijk dat alle betrokkenen goed zijn geïnformeerd over de dieren en weten hoe ze hun dierenwelzijn kunnen beoordelen [1.3 Bekwaamheid en opleiding](#). Controle van de dieren voorafgaand aan het laden, vermindert het risico om dieren op transport te zetten die het vervoer waarschijnlijk niet overleven of waarvan het dierenwelzijn ernstig wordt aangetast [2.4.2 Geschiktheid voor vervoer](#).

Een zorgvuldige planning van transporten [2.2 Planning](#) met selectie van passende voertuigen is nodig, waarbij de nadruk ligt op de hoogte van de gebruikte compartimenten en scheidingswanden [2.3.1 Ontwerp van het voertuig](#).

De beschikbare ruimte moet voldoende zijn voor schapen en het lichaamsgewicht, aanwezigheid van wol en dikte van de vacht moet hierin worden meegenomen [2.3.2 Beschikbare ruimte](#).

Lange transporten moeten tot een minimum worden beperkt [2.2.1 Transportduur](#) en bij lange transporten zijn veel betere omstandigheden nodig [6.3 Voederen en drinken](#). Er moet voorzichtig worden gereden in voertuigen en plotselinge bochten en abrupt remmen moeten worden voorkomen, met name bij wegen met scherpe bochten of bij bochten rechtsaf op andere wegen [4.2. Rijden en rijstijl](#). De thermische omstandigheden en het beheer van de ventilatie zijn belangrijk om de effecten van hittestress op schapen te verminderen [4.3 Klimaatregeling](#).

0.4 Op dieren gebaseerde parameters

Het ultieme doel van het bieden van de juiste omstandigheden tijdens het transport moet een goed welzijn zijn, **opdat de dieren op de eindbestemming gezond en fit de vrachtwagen verlaten**. De huidige wetgeving, bestaande richtlijnen inzake Geschiktheid voor vervoer ([Eurogroup for Animals et al., 2012](#)), meeste kwaliteitsborgingssystemen en ook de huidige gidsen doen veel suggesties over wat deze omstandigheden moeten zijn. Ze geven bijvoorbeeld advies over beschikbare ruimte, frequentie en duur van rusttijden en de behoefte aan voederen en drinken van de dieren. Dit advies is gebaseerd op jarenlange ervaring of gedegen onderzoek dat de welzijnsrisico's in kaart heeft gebracht die worden geassocieerd met afwijkingen van dit advies: wanneer de beschikbare ruimte te krap is, hebben dieren wellicht geen toegang tot water, raken ze wellicht makkelijker verwond en kunnen ze wellicht niet rusten; als ze niet voldoende kunnen rusten, raken ze uitgeput, wat een nadelig effect heeft op het welzijn en de vleeskwiteit; etc.

Het is belangrijk om te beseffen dat aanbevelingen op basis van 'omstandigheden' (de middelen op de vrachtwagen of de omgang en beheer van dieren door exploitanten) **niet noodzakelijkerwijs een goed welzijn garanderen**: ze geven slechts advies om de kans op een goed welzijn van het dier te maximaliseren. De effecten die omstandigheden hebben op het daadwerkelijke dierenwelzijn worden beïnvloed door andere factoren, aangezien veel van de (aanbevolen) omstandigheden met elkaar interageren. Een duidelijk voorbeeld is het verband tussen rijomstandigheden en de transportduur: na een zwaar transport wegen de voordelen van rust buiten het voertuig zeker op tegen de stress van het lossen. Als het transport echter vlekkeloos is verlopen en er optimale omstandigheden in het voertuig heersen, zijn de voordelen van het lossen veel minder groot. In sommige gevallen kan het zelfs beter zijn om de dieren in de vrachtwagen te laten.

Gezien deze beperkingen van aan beheer en middelen gerelateerde praktijken, ligt het voor de hand dat **op dieren gebaseerde parameters een nuttig toezichtinstrument kunnen zijn** om de marktdeelnemers te helpen bij het waarborgen van dierenwelzijn en het zo nodig nemen van passende corrigerende maatregelen. Op dieren gebaseerde parameters zoals verwondingen, hijgen, rillen, lichamelijke conditie en huidconditie, kunnen worden beschouwd als directe indicatoren van dierenwelzijn. Het gebruik van deze parameters tijdens diertransport is niet zo nieuw en innovatief als het klinkt. Dergelijke indicatoren maken al geruime tijd deel uit van de opleiding van vervoerders en **goede professionele bestuurders en houders baseren hun handelingen al op de 'signalen' die ze krijgen** van de dieren waarmee ze werken. Tijdens routinecontroles kijken zij niet (alleen) naar de temperatuur om te kijken of er voldoende ventilatie is: ze kijken ook naar de dieren voor tekenen van hijgen of rillen. Ze beoordelen vermoeidheid niet op basis van de transportduur maar door naar de houding en het rustgedrag van het dier te kijken.

Op dieren gebaseerde parameters kunnen van pas komen **voor, tijdens en na** een transport. Ze kunnen worden gebruikt tijdens routinecontroles om te beoordelen hoe het transport verloopt en of er actie moet worden ondernomen om het dierenwelzijn te verbeteren. Ze kunnen ook na een transport worden ingezet wanneer dieren worden gelost om inzicht te krijgen in hoe de dieren het transport hebben ervaren.

Deze kennis helpt de vervoerder (en anderen die met de dieren omgaan) om de omstandigheden tijdens het volgende transport met andere dieren te verbeteren.

Tabel 0.2 Op dieren gebaseerde parameters die kunnen worden gebruikt voor toezicht op het dierenwelzijn van schapen tijdens het transport

| Op dieren gebaseerde parameters | Omschrijving |
|---------------------------------------|--|
| Dood bij aankomst | Bij aankomst ademt het dier niet meer en geen hartslag meer heeft (hartstilstand). |
| Zwaar of volledig kreupel | Een dier wordt beschouwd als zwaar kreupel als een of meer poten geen gewicht meer kunnen dragen als het staat. Een dier wordt beschouwd als volledig kreupel als het zich niet kan oprichten of niet in staat is om zonder hulp te staan. |
| Uitglijden | Een dier laat evenwichtsverlies zien waarbij een poot onbedoeld gedurende een korte afstand uitglijdt. |
| Vallen | Het dier laat zien dat het tijdens het laden/lassen zijn evenwicht verliest waarbij er (naast de poten) ook een ander deel van het |
| Rillen, hijgen of zweten | Rillen wordt gedefinieerd als het langzaam en onregelmatig trillen van een lichaamsdeel of het gehele lichaam (bewegingen van de huid als afweer tegen vliegen, worden niet gezien als rillen!). Hijgen wordt gedefinieerd als het kort achter elkaar ademen met de mond. Dieren met zichtbare tekenen van zweet op hun huid tijdens het transport (natte dieren, opgedroogde zweetplekken, zoutafzettingen) worden geschaard onder zweetende dieren. |
| Reinheid | Schapen worden beschouwd als vuil als $\geq 25\%$ van het lichaamsoppervlak met vuil is bedekt. |
| Uitgeput | Tekenen van zware vermoeidheid of uitputting zijn bijvoorbeeld het laten rusten van de kin of andere ledematen op tussenschotten of troggen, gesloten ogen, sterk verlangen om te rusten in liggende positie. |
| Overige ernstige gezondheidsproblemen | Elk ernstig klinisch gezondheidsprobleem dat duidelijk zichtbaar is en door het transport (beheer) kan zijn veroorzaakt of verergerd en dat nog niet door bovengenoemde parameters is afgedekt. |

0.5 Opbouw van de gids

Het transport bestrijkt een **keten van gebeurtenissen** vanaf de voorbereiding tot aan het lossen. Om het gebruik van de gids te vereenvoudigen bij de dagelijkse werkzaamheden, is deze opgebouwd volgens de zes stadia van het transport:

1. Administratieve aangelegenheden
2. Voorbereiding en planning
3. Omgang met dieren en laden van dieren
4. Het transport
5. Verblijf op controleposten, markten en verzamelcentra
6. Lossen van dieren

De stadia 2 - 6 volgen de transportactiviteiten in chronologische volgorde. Het eerste 'stadium' is toegevoegd omdat administratieve aangelegenheden, waaronder bekwaamheid van het personeel, opleiding, etc. van belang zijn voor de uitvoering van bijna alle activiteiten tijdens het transport van dieren. Elk stadium is onderverdeeld in een aantal aspecten en voor elk van deze aspecten biedt deze gids 'goede praktijken' en 'betere praktijken die verder strekken dan EU-wetgeving'. Zie hieronder voor definities.

De praktijken zijn wat betreft het verwachte effect op dierenwelzijn niet even belangrijk. Deze gids stelt daarom thema's voor die zeer belangrijk zijn en thema's die relevant zijn maar van minder belang. De zeer belangrijke thema's zullen in deze gids worden 'omkaderd'.

De digitale versie van deze Gids omvat woorden of referenties met zogenaamde '**hyperlinks**'. Het klikken op deze links (normaal gesproken met 'Control' + 'klik op linkermuisknop') leidt naar een ander onderdeel in deze gids dat hierin is gerelateerd of naar achtergrondinformatie in documenten of op websites, mits de lezer op het betreffende apparaat beschikt over internettoegang.

0.6 Definities

Voor deze gids geldt het volgende:

- '**Goede praktijken**' worden gedefinieerd als procedures en processen die ervoor zorgen dat aan de eisen van wet- of regelgeving inzake de bescherming van het dierenwelzijn wordt voldaan.
- '**Betere praktijken die verder strekken dan EU-wetgeving**' worden gedefinieerd als extra richtsnoeren ter verbetering van procedures en activiteiten om de wettelijke minimumeisen te overtreffen en ter verbetering van het dierenwelzijn van de dieren tijdens de betreffende perioden en procedures. Ze worden in het gehele document afgekort met 'betere praktijken'.

In aanvulling op de hierboven genoemde definities van goede en betere praktijken volgt hieronder een lijst met begrippen die in deze Gids worden gebruikt en die wellicht een nadere beschrijving behoeven om verwarring te voorkomen.

Tabel 0.3 Terminologie die in deze Gids wordt gebruikt

| | |
|----------------------------|---|
| Verzamelcentrum | Plaatsen zoals bedrijven, verzamelplaatsen en markten waar als landbouwhuisdier gehouden eenhoevigen, runderen, schapen, geiten of varkens van verschillende bedrijven samengebracht worden om een partij dieren te vormen |
| Verzorger | Een persoon die rechtstreeks verantwoordelijk is voor het welzijn van de dieren en deze bij het vervoer begeleidt |
| Bevoegde autoriteit | De centrale autoriteit van een lidstaat die bevoegd is voor de uitvoering van controles op het dierenwelzijn alsmede iedere autoriteit waaraan die bevoegdheid is overgedragen |
| Controlepost | Plaatsen waar de dieren ten minste 12 uur of langer rust krijgen overeenkomstig de voorschriften voor transport- en rusttijden die zijn ingesteld bij de verordening. Ze moeten door de bevoegde autoriteiten worden goedgekeurd. |
| 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 |
| Houder | Een natuurlijke persoon of rechtspersoon, met uitzondering van de vervoerder, die permanent of tijdelijk voor dieren |
| Lang transport | Een transport van meer dan 8 uur, gerekend vanaf het tijdstip waarop het eerste dier van de partij verplaatst wordt |
| Navigatiesystemen | Infrastructuren, gebruikmakend van satellieten, voor het aanbieden van wereldwijde, continue, nauwkeurige en gegarandeerde tijds- en positiebepalingsdiensten of een dienstverlenende technologie die voor de toepassing van deze verordening als gelijkwaardig wordt beschouwd |

| | |
|--|---|
| Officiële dierenarts | De door de bevoegde autoriteit van de lidstaat aangewezen dierenarts |
| Organisator | i) een vervoerder die aan ten minste één andere vervoerder een deel van het transport heeft uitbesteed; of ii) een natuurlijke persoon of rechtspersoon die aan meer dan één vervoerder een transport in opdracht heeft gegeven; of iii) de persoon die afdeling 1 van het journaal als opgenomen in bijlage II heeft ondertekend (indien van toepassing) |
| Plaats van vertrek | De plaats waar het dier voor het eerst in een vervoermiddel geladen wordt, op voorwaarde dat het daar ten minste gedurende 48 uur voor het vertrek gestald is geweest. Verzamelcentra die erkend zijn overeenkomstig de communautaire veterinaire wetgeving kunnen evenwel als plaats van vertrek beschouwd worden (zie artikel 2 r van de verordening). |
| Plaats van bestemming | de plaats waar een dier uit een vervoermiddel geladen wordt en gedurende ten minste 48 uur voor het vertrek gestald wordt; of geslacht wordt |
| Vervoerder | Een natuurlijke persoon of rechtspersoon die voor eigen rekening of voor rekening van een derde dieren vervoert |
| Voertuig | Een vervoermiddel op wielen dat wordt aangedreven of voortgetrokken |
| Geschoren schaap | Een dier waarbij de wol met behulp van een tondeuse of een schaar is verwijderd. |
| Ongeschoren schaap/schaap met vacht | Een dier waarbij de wollen vacht niet is verwijderd. |

1. Administratieve aangelegenheden

1.1 Inleiding

Er is **volgens EU-wetgeving een reeks documenten vereist voor het transport van levende dieren** die de zending moeten vergezellen en waar door bevoegde autoriteiten wellicht te allen tijde om kan worden verzocht. Een juiste voorbereiding van de benodigde documenten **voorkomt onnodige vertragingen** en extra controles door de autoriteiten.

Een **goede administratie** vormt verder het fundament van kwaliteitsbewaking: zij draagt bij aan **transparantie** en ondersteunt **kwaliteitsbeoordeling**. Administratie kan worden gebruikt om de aspecten te belichten die goed gingen en om de zwakke punten in kaart te brengen waarop actie moet worden ondernomen. Deze beoordelingen kunnen zowel op het niveau van een specifieke gebeurtenis of een afzonderlijk transport worden uitgevoerd en eveneens door het samenvoegen van gegevens van meerdere transporten. De administratie is onontbeerlijk voor de **instandhouding en bevordering van passende standaarden**.

Het is belangrijk dat de gegevens die moeten worden geregistreerd **duidelijk en begrijpelijk** zijn en gemakkelijk en snel kunnen worden vastgelegd. Ze moeten objectief kunnen worden beoordeeld en passend zijn voor het beoogde doel, zoals de waarborging van het dierenwelzijn van de vervoerde dieren. De administratie moet niet uitvoeriger zijn dan nodig en 'verplichte informatie' moet prevaleren boven 'interessante informatie'. De bevordering en het gebruik van **elektronische records** maakt het makkelijker om aan de administratieve verplichtingen te voldoen. Bovendien kan door het koppelen van dierenwelzijnsgegevens met gegevens over gezondheid en voedselveiligheid synergie worden bereikt.

Vervoerders moeten **tijdens het transport de nodige documentatie bij zich** hebben. Deze papieren worden hoogstwaarschijnlijk door de bevoegde autoriteiten gecontroleerd. Dit kan gebeuren tijdens het transport, bij overladen of bij aankomst.

Bestuurders of verzorgers die verantwoordelijk zijn voor het transport van als landbouwhuisdier gehouden eenhoevigen, runderen, schapen, geiten of varkens en pluimvee over een afstand van meer dan 65 km moeten in het bijzonder beschikken over **getuigschriften van vakbekwaamheid**. In de EU-lidstaten zijn dit voornamelijk onafhankelijk beoordeelde kwalificaties die specifiek betrekking hebben op de diersoorten en de duur van de transporten.

Zoals vermeld in de Verordening moeten **professionele bestuurders** en verzorgers **kennis van de wetgeving** betreffende de volgende thema's hebben:

- diertransport,
- dierfysiologie (in het bijzonder eet- en drinkbehoeften),
- diergedrag en het begrip stress,
- praktische aspecten van de omgang met dieren,
- het effect van het rijgedrag op het welzijn van de vervoerde dieren en op de vleeskwaliteit,
- eerste hulp voor dieren en veiligheid van het personeel dat met de dieren omgaat.

Bestuurders en verzorgers moeten in staat zijn om deze kennis goed in de praktijk te brengen. Onvoldoende kennis van deze onderwerpen wordt beschouwd als het grootste risico voor een verminderd dierenwelzijn tijdens het vervoer.

De bevoegde autoriteiten moeten ervoor zorgen dat de eisen van Bijlage IV van de Verordening in een **theorie-examen van aanvragers** worden opgenomen. De inhoud en duur van de opleidingen, de beroepskwalificaties die erin meegenomen kunnen worden en de examenmethode zijn de verantwoordelijkheid van de afzonderlijke lidstaten.

1.2 Beheer

Goede praktijken inzake beheer

1. Iedereen die dieren vervoert heeft **vervoersdocumenten** bij zich in het voertuig waarin de volgende gegevens over de dieren staan: herkomst en eigenaar, plaats van vertrek, datum en uur van vertrek, plaats van bestemming en verwachte duur van het voorgenomen transport.
2. Verder kunnen de volgende documenten nodig zijn om het transport van de dieren in de EU te vergezellen:
 - o **een vergunning voor vervoerders** voor transporten die 65 km overschrijden en maximaal 8 uur duren (type I) en meer dan 8 uur duren (type II),
 - o **een certificaat van goedkeuring voor transportvoertuigen** voor meer dan 8 uur,
 - o **een getuigschrift van vakbekwaamheid** van bestuurders en verzorgers die als landbouwhuisdier gehouden eenhoevigen, runderen, schapen, geiten of varkens, of pluimvee vervoeren,
 - o **een journaal** voor lange transporten van als landbouwhuisdier gehouden eenhoevigen, runderen, schapen, geiten of varkens (niet voor pluimvee),
 - o **diergezondheidscertificaten (indien vereist, zoals bij handel tussen lidstaten of bij export naar niet-EU-landen),**
 - o **informatie over de voedselketen** bij slachtdieren.
3. De vervoerder overlegt het journaal voor aanvang van het transport aan de bevoegde autoriteit. Tijdens het transport wordt het journaal door de bestuurder bewaard en bijgehouden.
4. Het diergezondheidscertificaat en het journaal worden via de elektronische toepassing TRACES overgelegd.
5. Bij lange transporten van als landbouwhuisdier gehouden eenhoevigen, runderen, schapen, geiten of varkens zal de vervoerder een **navigatiesysteem** gebruiken dat voldoet aan de huidige wetgeving.
6. Organisatoren archiveren alle vervoersadministratie, diergezondheidscertificaten en journalen van elk transport voor ten minste **drie jaar**.

Betere praktijken inzake beheer

7. Vervoermiddelen verstrekken informatie over het **netto bruikbare oppervlak** van elk laaddek.
8. De data van het journaal die aan de bevoegde autoriteiten moeten worden doorgegeven, worden in **elektronische vorm** overgelegd.
9. De categorieën dieren binnen de diersoorten worden aanvullend vermeld (zoals rammes, lammeren, ooien).
10. Organisatoren van het transport bewaren vervoersovereenkomsten en journalen gedurende **minimaal 5 jaar** in een archief.

1.3 Bekwaamheid en opleiding

Over het algemeen kunnen alleen geschoolde werknemers een diertransport uitvoeren met minimale gevolgen voor het dierenwelzijn. De vereiste vaardigheden ('bekwaamheid') die via opleiding en werkervaring in de diertransportketen zijn opgedaan, stellen elke marktdeelnemer in staat om:

- o de benodigde kennis te hebben van het **effect** van hun werkzaamheden op stress, angst en gerelateerde verwondingen **bij dieren**,
- o bekend te zijn met het **effect** van hun werkzaamheden op de **kwaliteit van het vlees** van de vervoerde dieren,
- o de belangrijkste fysiologische tekenen te herkennen voor het **beoordelen van de toestand van de dieren** voor en tijdens het laden, tijdens de transportfasen en bij het lossen (zoals houding, nervositeit en stress, etc.),
- o **het transport aan te passen** aan de specifieke omstandigheden (variabele gevoeligheid van de vervoerde rassen voor stress en sterfte, weersomstandigheden, gebeurtenissen die zich tijdens het transport kunnen voordoen),
- o de **bioveiligheidsvoorschriften** te kennen.

Goede praktijken inzake bekwaamheid en opleiding

11. Vervoersondernemers zorgen dat degenen die met levende dieren omgaan basiskennis doch een nauwkeurig begrip hebben van diergedrag en fysieke behoeften van dieren. Zie [hoofdstuk 2.4 Voorbereiding van de dieren voor een overzicht van de biologische behoeften van schapen tijdens het vervoer](#).

12. Opleiders zorgen dat houders zich de mogelijke **effecten van hun handelingen** op de dieren die onder hun verantwoording vallen goed inprenten.
13. Vervoersondernemers zorgen ervoor dat iedereen in de hiërarchie die bij het transport van vee betrokken is **zich verplicht tot correcte omgang** met dieren.
14. Vervoersondernemers zorgen dat overeenkomstig de verordening en (indien van toepassing) nationale voorschriften aan de minimumeisen voor het opleidingsprogramma voor de getuigschriften van vakbekwaamheid in Europa wordt voldaan.

Betere praktijken inzake bekwaamheid en opleiding

15. In het vervoersbedrijf wordt een **functionaris voor dierenwelzijn** benoemd die verantwoordelijk is voor de opleiding, getuigschriften en kwaliteitscontrole van het transport.
16. De praktische **vaardigheden** van de vervoerder worden **geregistreerd en gecontroleerd** (bijvoorbeeld via audits en controles tijdens het transport).
17. **Cruciale parameters** worden vastgesteld en **geregistreerd** om de kwaliteit van het transport te beoordelen (zoals de incidentie van sterftegevallen, verwondingen en op dieren gebaseerde parameters van dierenwelzijn).
18. Vervoersbedrijven zorgen dat bestuurders (en houders) een permanente opleiding en **bijscholing** krijgen.

1.4 Verantwoordelijkheden

Goede praktijken inzake verantwoordelijkheden

19. De **houders en verzorgers** (waaronder de eigenaren en managers) van de dieren zijn verantwoordelijk voor:
 - a) de algemene **diergezondheid**, het algemene **dierenwelzijn** en de **geschiktheid** van de dieren voor vervoer die bij **regelmatige routine-inspecties** worden vastgesteld en geregistreerd,
 - b) het waarborgen dat aan de vereiste (veterinaire) certificeringen is voldaan,
 - c) de **aanwezigheid van een houder/ verzorger van dieren** die bevoegd is voor de diersoorten die tijdens het transport worden vervoerd en die bevoegd is om direct beslissingen te nemen; bij vervoer met afzonderlijke vrachtwagens kan de bestuurder de enige houder van dieren zijn tijdens het transport,
 - d) de aanwezigheid van voldoende houders van dieren tijdens het laden, en
 - e) het zorgen dat **uitrusting en veterinaire hulp** voorhanden zijn die zijn afgestemd op de diersoort en het transport.
20. **Handelsagenten** of agenten voor de aankoop/verkoop zijn verantwoordelijk voor:
 - a) de selectie van **dieren die geschikt zijn** voor vervoer, en
 - b) de beschikbaarheid van passende **voorzieningen** bij aanvang en na afloop van het transport voor het verzamelen, laden, vervoeren, lossen en onderbrengen van dieren, met inbegrip van pauzes bij rustplaatsen tijdens het transport en voor **noodgevallen**.
21. Verder zijn **houders van dieren** of verzorgers verantwoordelijk voor een diervriendelijke omgang en verzorging van de dieren, met name tijdens het laden en lossen, en voor het bijhouden van een register met de gebeurtenissen en problemen tijdens het transport en het invullen van het journaal bij lange transporten. Om hun verantwoordelijkheden waar te nemen, hebben ze de **bevoegdheid om snel te handelen**. In afwezigheid van een afzonderlijke houder van dieren is de bestuurder de houder van dieren.
22. De '**Organisator**' is verantwoordelijk voor de planning van het transport om de verzorging van de dieren te waarborgen. Dit kan de vervoerder, eigenaar van het voertuig en/of bestuurder zijn. Ze zijn met name verantwoordelijk voor:
 - a) de selectie van **geschikte voertuigen** voor de te vervoeren diersoorten en het transport,
 - b) het waarborgen dat goed **opgeleid personeel** beschikbaar is voor het laden en lossen van de dieren,
 - c) het waarborgen dat de bestuurder een adequaat bekwaamheidsniveau heeft op het gebied van dierenwelzijn voor de diersoorten die worden vervoerd,
 - d) het ontwikkelen en actueel houden van **plannen voor noodgevallen** voor alle soorten transport (zelfs indien niet verplicht) om maatregelen te nemen bij noodgevallen (met inbegrip van slechte weersomstandigheden),
 - e) het opstellen van een **transportplan** voor **alle** transporten (met inbegrip van verplichte) dat een laadplan, reistijd, routebeschrijving en de locatie van rustplaatsen omvat,
 - f) het uitsluitend laden van **dieren die geschikt voor vervoer** zijn, voor het correct laden van de dieren in het voertuig en de inspectie van de dieren tijdens het transport, en voor passende maatregelen als zich problemen voordoen (als de geschiktheid voor vervoer twijfelachtig is, moet het betreffende dier door een dierenarts worden onderzocht die vervolgens de verantwoordelijkheid heeft om dieren ongeschikt voor vervoer te verklaren),
 - g) het dierenwelzijn tijdens het daadwerkelijke transport, en
 - h) **de planning van het transport, waarin** eventuele verschillen in de voorgeschreven transporttijden voor dieren en de eisen van de **sociale voorschriften met betrekking tot bestuurdersuren** moeten worden meegenomen, met inbegrip van het aantal bestuurders dat nodig is voor lange transporten om geheel aan de voorschriften te kunnen voldoen.

Dit is om te waarborgen dat aan beide voorschriften wordt voldaan. Dit kan betrekking hebben op zowel de rusttijden van de bestuurder als van de dieren en op een beslissing over het benodigde aantal bestuurders voor lange transporten.

23. **Beheerders van voorzieningen** bij de plaats van vertrek en aankomst van het transport en bij rustplaatsen zijn verantwoordelijk voor:
- a) de beschikbaarstelling van **geschikte voorzieningen** voor het laden, lossen en veilig onderbrengen van de dieren, indien nodig met drenken en voederen, en met bescherming tegen slechte weersomstandigheden tot aan het verdere transport, de verkoop of ander gebruik (met inbegrip van opfok of slacht),
 - b) de beschikbaarstelling van **voldoende houders van dieren** voor het laden, lossen, drijven en onderbrengen van dieren op een wijze die zo min mogelijk stress en verwondingen veroorzaakt,
 - c) het **tot een minimum beperken** van de kans op **ziekteoverdracht** door speciale aandacht voor **reiniging en ontsmetting** van voertuigen en voorzieningen, hygiëne en milieucontrole, evenals de beschikbaarstelling van schoon strooisel,
 - d) de beschikbaarstelling van voorzieningen die geschikt zijn om met **noodsituaties** om te gaan,
 - e) de beschikbaarstelling van voorzieningen en bekwaam personeel om dieren indien nodig op **humane wijze te doden**, en
 - f) de waarborging van passende rusttijden en minimale vertraging op halteplaatsen.

Betere praktijken inzake verantwoordelijkheden

24. Zorgen voor **duidelijke omschrijvingen van verantwoordelijkheden** van houders, verzorgers, handelaren, transportorganisatoren, boeren, beheerders van verzamelcentra, bestuurders, eigenaren van controleposten en slachters, dat ze worden opgenomen in de vervoerovereenkomst en dat er een checklist voor al het personeel, inclusief de bestuurder(s) of verzorgers, beschikbaar wordt gesteld.
25. De verantwoordelijke agent stelt voor elke activiteit/taak **standaardwerkvoorschriften** op. Ze beschrijven de precieze protocollen voor voederen, drenken, verversing van strooisel, inspectie en toezicht van dieren en **bepalen welke personen** voor de betreffende taak **verantwoordelijk** zijn. Standaardwerkvoorschriften worden voortdurend geactualiseerd op basis van nieuwe adviezen en/of aanbevelingen.

2. Transportplanning en voorbereiding

2.1 Inleiding

Een goede voorbereiding en planning van het transport van schapen is een van de belangrijkste stadia van het transport. Ze zijn de sleutel tot een geslaagd diertransport als het gaat om overeenstemming met wetgeving, beste praktijken, hoge dierenwelzijnsnormen en economisch voordeel. Een **goede planning stimuleert een vlekkeloze uitvoering van het transport** en is nodig om het risico op een slechte afstemming tussen verschillende betrokken partijen tot een minimum te beperken. De complexiteit van het algehele diertransportproces vereist een goed georganiseerde **integratie van alle afzonderlijke activiteiten** volgens gedefinieerde doelstellingen, verantwoordelijkheden en toezichhoudende taken. Het **anticiperen op onverwachte gebeurtenissen** en problemen en de **beschikbaarstelling van plannen voor noodgevallen** als aanvulling op helder gedefinieerde standaardwerkvoorschriften zijn uiterst belangrijk. Naast de onmiddellijke belangen van dierenwelzijn, moet de planning ook aspecten van diergezondheid (bioveiligheid), menselijke gezondheid en veiligheidsaspecten en economische gevolgen bevatten. Het belang van de planning en voorbereiding wordt ook erkend door EU-wetgevers en voor lange transporten zijn journalen met een onderdeel over de planning verplicht.

Vanuit het oogpunt van dierenwelzijn omvat het stadium 'voorbereiding en planning' de volgende aspecten:

- planning van het transport,
- voorbereiding van het voertuig,
- voorbereiding van de dieren,
- beheer.

Deze aspecten worden in de onderstaande paragrafen beschreven.

2.2 Planning van het transport

Het transport zal zo **soepel en snel mogelijk** verlopen om de blootstelling aan transportstress te beperken. Het dient zorgvuldig te worden gepland om tijdens het gehele transport het dierenwelzijn van de schapen te waarborgen. Als onderdeel van de planning van elk transport **moeten voorzorgsmaatregelen worden genomen om vertragingen**, uitvallen of andere noodgevallen te **beheersen**, teneinde de risico's op een verminderd dierenwelzijn tijdens het gehele transport tot een minimum te beperken.

Het transport dient **zorgvuldig te worden gepland en voorbereid** nadat de boer of handelaar de datum en plaats van vertrek en bestemming aan de eindklant heeft meegedeeld. Transportplannen omvatten schriftelijke afspraken over laad- en losplaatsen, plannen voor noodgevallen en de details over de zending of afspraken die van toepassing zijn voor rustplaatsen, met name bij lange transporten.

Ze omvatten met name:

- o **een beschrijving van de transportroute** en inschatting van de duur,
- o een analyse van de **weersvoorspelling**,
- o de selectie van het **vervoersbedrijf** en de vrachtwagen (type I of II) en/of schip afhankelijk van de transportduur en weersomstandigheden, het aantal dieren en de categorieën, zoals fokooien, lammeren en slachtdieren, o de reservering van een controlepost, indien van toepassing, om de **dieren** te lossen en **te laten rusten**,
- o een **plan voor noodgevallen**,
- o het geplande **aantal bestuurders**,
- o voorzieningen voor **strooisel**,
- o voorzieningen voor **drenken en voederen** om af te leveren op een controlepost, al naargelang de duur van het transport,
- o de garantie **dat de vrachtwagen gereed is** op de plaats van vertrek op de geplande vertrektijd.

2.2.1 Transportduur

De transportduur moet zorgvuldig worden ingeschat en de ingeplande rusttijden en tussenstops bij controleposten omvatten. Op basis van de transportduur moet het juiste type voertuig en de uitrusting ervan worden gekozen.

Goede praktijken inzake de aard en duur van het transport

26. De maximaal toegestane transporttijd is 29 uur voor volwassen schapen en 19 uur voor niet gespeende lammeren. Als het in het belang van de dieren is, mag de transportduur met twee uur worden verlengd als dan de eindbestemming wordt bereikt.

27. Na deze periode (maximaal 29/19 uur) moeten de dieren worden gelost voor een rusttijd van ten minste 24 uur in een controlepost, alvorens het transport voort te zetten (zie tabel 2.1. hieronder).

28. De organisator moet **de transportduur nauwkeurig en realistisch vaststellen**. Hij moet een routekaart met tussenstops (bij lange transporten bij controleposten) opstellen waarin verwacht oponthoud bij de douane of grenzen is meegenomen.

Tabel 2.1 Maximaal toegestane transporttijd voor schapen ([Verordening EG Nr. 1/2005](#)).

| Diersoort | Transportduur (in uur), eerste deel | Rusttijd. Dieren blijven in het voertuig. | Transportduur (in uur), tweede deel | Tussenstop bij goedgekeurde rustplaats (autorisatiecode) |
|-------------------------|-------------------------------------|--|-------------------------------------|--|
| Volwassen schapen | 14 uur | Rusttijd ten minste 1 uur voor drinken en indien nodig voederen. | 14 uur | Lossen voor 24 uur voor voederen, drinken en rusten. |
| Niet gespeende lammeren | 9 uur | Rusttijd ten minste 1 uur voor drinken en indien nodig voederen. | 9 uur | Lossen voor 24 uur voor voederen, drinken en rusten. |

29. De organisator moet het voertuig kiezen op basis van de transportduur en het soort en aantal schapen dat moet worden vervoerd.
30. Bij lange transporten moeten in de routebeschrijving **controleposten en rustplaatsen** staan vermeld die in het journaal zijn geregistreerd.
31. Alle benodigde documenten moeten **voor aanvang van het transport** worden opgesteld en goedgekeurd (zoals het journaal voor transporten die meer dan acht uur duren, gezondheidsgidsen, sanitaire vergunning, verklaring van de verantwoordelijke van de veehouderij en de verklaring van reiniging en ontsmetting van het voertuig).
32. **Heldere en effectieve communicatie** tussen de bestuurder/vervoerder en de laad- en losplaatsen is van essentieel belang. Ze moeten vooraf telefoonnummers uitwisselen om eventuele aanpassingen aan het geplande transportprogramma voorafgaand aan en tijdens het transport direct te kunnen meedelen.
33. De **tussenstops moeten lang genoeg duren** om de dieren te controleren op eventuele tekenen van aantasting van de gezondheid of het dierenwelzijn en om de systemen voor voederen en drinken te controleren, zodat kan worden gewaarborgd dat er voldoende voer en water beschikbaar is.
34. Er moet bij tussenstops voldoende tijd worden ingeruimd om **individuele dieren te behandelen** indien dit na inspectie nodig blijkt.
35. Plan het transport om oponthoud te **voorkomen**, zoals **spitsverkeer, wegwerkzaamheden, omleidingen, ijs en sneeuw of overstroming**.
36. Zorg dat al het benodigde papierwerk (zoals paspoorten, leverbonnen en contactgegevens voor noodgevallen) af is en aan de bestuurder is verstrekt, zodat **het voertuig meteen** na het laden **kan vertrekken**.
37. Er moet tijdens ALLE transporten aandacht worden besteed aan het effect van **thermische omstandigheden** (hitte en kou) en vochtigheid. Probeer het risico op thermische stress tot een minimum te beperken.
38. **Vermijd transport tijdens de warmste momenten** van de dag en plan het in tijdens koelere momenten.

Betere praktijken inzake de aard en duur van het transport

39. Het transportplan moet erin voorzien dat schapen direct op de plaats van bestemming in minder dan 30 minuten na aankomst kunnen worden gelost.

2.2.2 Plannen voor noodgevallen

Het hoofddoel van de vervoerder is om de dieren tijdig en onder goede dierenwelzijnsomstandigheden af te leveren ondanks het risico op verkeersoponhoud. Er kunnen zich ondanks een optimale voorbereiding en planning noodgevallen voordoen. **Het plan voor noodgevallen heeft als doel om de bestuurder en het vervoersbedrijf te helpen om de veiligheid en het welzijn van de dieren in een noodgeval te waarborgen.** De verordening schrijft deze plannen voor ten behoeve van een vervoerdersvergunning voor lange transporten, maar ze kunnen ook tijdens korte transporten van pas komen. Plannen voor noodgevallen zijn het bruikbaarst wanneer ze regelmatig door de vervoerder geoefend en geactualiseerd worden. Ze moeten vier vragen beantwoorden: welke **potentiële risico's** kunnen een noodgeval veroorzaken, **wat kan er worden gedaan** als ze zich voordoen, **wie moet wat doen** en **op welke wijze worden de schadebeperkende maatregelen uitgevoerd.** Door voorbereid te zijn, kan de vervoerder op een effectieve manier handelen en het effect van oponthoud of een ongeval op de dieren beperken. Figuur 2.1 toont een voorbeeld dat is ontleend aan [Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae \(2016\)](#).

Annex III – Example of UK contingency plan

Council Regulation (EC) 1/2005

Contingency Plan Template For Type 2 Transporters

Please complete this Contingency Plan and submit to the following address with your application form for a Type 2 Transporter Authorisation:

This generic Contingency Plan is to be completed by the Transporter.

Section 1 – Contact Details

| | | | |
|--------------------------|----------------------|---------------|----------------------|
| Name of Transporter | <input type="text"/> | | |
| Address: | <input type="text"/> | | |
| Contact Telephone Number | <input type="text"/> | Email Address | <input type="text"/> |

Section 2 – In case of an emergency:

- 1 Who is your nominated vehicle breakdown/recovery company?
- 2 What action will you take in the event of a traffic accident, road closure or weather conditions delay your journey?
- 3 What action will you take if the ferry/shuttle service has been suspended?
- 4 What action will you take in the event that your vehicle suffers an irreparable breakdown?
- 5 What action will you take if any animal(s) become ill during the journey?
- 6 What action will you take if any animal(s) needs to be euthanised?
- 7 What action will you take in the event that you encounter extreme temperatures (either hot or cold) during the journey?
- 8 What action will you take if there is confirmation of a Notifiable Disease in an area you're travelling through?

| | | |
|-----------------------|----------------------|---------------------------|
| Transporter Signature | <input type="text"/> | |
| Name in BLOCK LETTERS | <input type="text"/> | Date <input type="text"/> |

Figuur 2.1. De opmaak van een noodplan (zoals weergegeven in Practical Guidelines to Assess Fitness for Transport of Equidae, 2016)

Goede praktijken inzake plannen voor noodgevallen

40. **Als er vertraging optreedt**, moet het welzijn en de veiligheid van de dieren te allen tijde voorop worden gesteld. Het is de verantwoordelijkheid van de bestuurder om te zorgen dat de dieren het naar hun gemak hebben en veilig zijn en dat de transporttijd zo kort mogelijk wordt gehouden.

41. De bestuurder moet alle redelijke inspanningen verrichten om het oponthoud tot een minimum te beperken en zorgen dat er de beschikking is over **water, schaduw (op een hete dag) en voldoende ventilatie**.
42. De bestuurder **moet** zo nodig bij lange files **de hulp inroepen van de politie** om zijn transport zo snel mogelijk te kunnen voortzetten (bijvoorbeeld wanneer de weg als gevolg van een ongeval is afgesloten).
43. In het geval van een **mechanisch defect** aan het voertuig, moet de oorzaak van het defect worden vastgesteld en worden ingeschat hoeveel tijd de reparatie in beslag neemt. Als de reparatie niet ter plaatse kan worden uitgevoerd of te veel tijd in beslag neemt, moet er een **vervangend voertuig worden geregeld**.

44. In het voertuig moet een plan voor noodgevallen aanwezig zijn. Een voorbeeld hiervan is te zien in figuur 2.1. Het plan moet bekend en duidelijk zijn voor iedereen die bij het diertransport betrokken is. Het moet beschrijven hoe er bij onvoorziene gebeurtenissen en oponthoud moet worden gehandeld om te zorgen dat de dieren er niet erg onder lijden. Oponthoud kan worden veroorzaakt door het weer, verkeersproblemen, ongelukken, wegwerkzaamheden, mechanische defecten of sluitingen van voorzieningen. Het plan voor noodgevallen moet onder meer de beschikbaarstelling van voorzieningen omvatten om de dieren in noodgevallen onder te brengen.

45. In noodgevallen moet het plan voor noodgevallen door de bestuurder en/of vervoerder (degene die als eerste het noodgeval constateert) in werking worden gezet.
46. Het plan voor noodgevallen, moet **de volgende elementen omvatten**:
 - a) oplossingen over hoe de vervoerder en de bestuurder(s) **permanent met elkaar in contact** kunnen staan,
 - b) oplossingen over hoe **contact met autoriteiten** kan worden gewaarborgd (politie/dierenartsen),
 - c) een lijst met **telefoonnummers** van alle betrokken partijen,
 - d) oplossingen over hoe **plaatselijke pechhulpdiensten** en hoe de overname van een zending (vervangende voertuigen) kunnen worden geregeld,
 - e) oplossingen voor **het regelen van reparatie** bij schade aan het voertuig,
 - f) oplossingen voor **het lossen van dieren** bij noodgevallen of oponthoud: **plaatsen waar dieren kunnen worden gelost** worden langs de geplande route in kaart gebracht en moeten de bestuurder meteen inzichtelijk worden gemaakt,
 - g) oplossingen over hoe **water, voeder en strooisel** kunnen worden geregeld bij onvoorzien lang oponthoud (bijvoorbeeld bij grensovergangen),
 - h) **Andere maatregelen** die nodig zijn om te zorgen dat de dieren niet onnodig veel lijden als gevolg van oponthoud tijdens transport.
47. **Dieren kunnen** tijdens het transport **letsel oplopen** en het kan soms nodig zijn om een dier op humane wijze te doden voor het de plaats van bestemming bereikt om het dier verdere pijn of stress te besparen. De vervoerder moet om die reden de **contactgegevens van een dierenarts** of een bevoegde slachter bij de hand hebben die op bekwame en humane wijze op locaties langs het traject of op de plaats van bestemming een dier kunnen doden.
48. Enkel bestuurders of verzorgers die een getuigschrift van vakbekwaamheid hebben en een speciale opleiding op het gebied van eerste hulp voor dieren hebben gevolgd, mogen **verwonde dieren** tijdens het transport **verzorgen**.

Betere praktijken inzake plannen voor noodgevallen

49. Voor **korte transporten van minder dan 8 uur** moet ook een plan voor noodgevallen worden opgesteld en toegepast.
50. Om goed op een ongeval te zijn voorbereid, moet elk transportvoertuig zijn uitgerust met het volgende:
 - a) **blad met contactgegevens** voor noodgevallen met telefoonnummers die 24 uur bereikbaar zijn voor plaats van vertrek en bestemming en plaatselijke bevoegde autoriteiten, beschikbare dierenartsen, nooddiensten, marktdeelnemers met noodvoorzieningen en verzekeringsmaatschappijen,
 - b) **waarschuwingsapparatuur** voor noodgevallen (zoals vuurpijlen, gevarendriehoeken) conform Europese wetgeving,
 - c) **fotocamera** / camera van mobiele telefoon,
 - d) **schadeformulier** voor ongevallen,
 - e) **bedrijfsongevallenformulier** / standaardwerkvoorschriften,
 - f) **brandblusser**,
 - g) **opvangbak** of reinigungsset.
51. De vervoerder moet tijdens oponthoud constant **toezicht houden op het comfort en de toestand** van de dieren.
52. De vervoerder moet in geval van oponthoud **contact opnemen met de contactpersonen van de plaats van vertrek en/of bestemming** om hen te informeren over de aard van het oponthoud en om het beste plan van aanpak te bepalen, ook vanuit het oogpunt van dierenwelzijn.
53. Alle voertuigen moeten beschikken over een **praktische en eenvoudige nooduitgang** om het makkelijker te maken om de schapen te inspecteren en dieren in nood te helpen.
54. Noodprocedures worden **periodiek getest** en via interne audits met het personeel besproken en zo nodig aangepast.
55. Uitrusting die wordt aangehouden voor **noodslachting** wordt goed onderhouden en kan efficiënt worden ingezet. De opleidingen voor en het onderhoud van de uitrusting wordt gedocumenteerd.
56. **Vervoerders wisselen onderling informatie uit** over hoe dieren moeten worden vervoerd (met inbegrip van de kwesties gerelateerd aan noodgevallen) en evalueren regelmatig wat wel en niet werkt.

2.3. Vervoermiddelen

Het ontwerp, onderhoud, gebruik en de voorbereiding van het voertuig zijn sleutelfactoren voor het waarborgen van een hoog niveau van diergezondheid en dierenwelzijn tijdens het transport. Een groot risico voor het dierenwelzijn vormt de fysieke omgeving in het voertuig, **vooral als het gaat om de thermische omgeving**. Het is daarom van vitaal belang om te zorgen dat de ventilatiesystemen niet alleen voldoen aan de wettelijke eisen, maar dat ze ook in staat zijn om de interne omstandigheden effectief constant te houden en zo dicht mogelijk de optimale thermische omgeving voor de vervoerde dieren naderen. Passende ventilatiesystemen met voldoende capaciteit zijn essentieel, omdat tijdens alle transporten de weersomstandigheden kunnen veranderen en de vervoerde dieren aan variabele thermische belastingen kunnen worden blootgesteld. De verschillen per seizoen qua weersomstandigheden vormen eveneens een risico op thermische stress.

Tijdens lange transporten waarbij dieren door verschillende klimaatzones worden verplaatst, neemt het risico op thermische stress toe. Mechanische ventilatie moet hitte en vocht afvoeren, zodat een omgeving wordt gecreëerd waarin het risico op thermische stress tot een minimum wordt verminderd.

Het ontwerp en het gebruik van dergelijke systemen moet worden gebaseerd op een begrip van de behoeften van de dieren die verder strekken dan de eisen van de huidige wetgeving. Het is van essentieel belang om de **principes van de kritieke bovenste en onderste temperatuur** en thermoneutrale zone te kennen om voor een effectieve specificatie van de ventilatievereisten en operationele strategieën te zorgen. Andere factoren zoals vochtigheid en natheid van de huid kunnen ook van invloed zijn op het acceptabele temperatuurbereik.

Ventilatiesystemen worden onderverdeeld in **vrije en geforceerde systemen**. Vrije ventilatiesystemen zijn gebruikelijk in voertuigen die worden gebruikt voor korte transporten (minder dan acht uur). Geforceerde systemen zijn voorgeschreven voor voertuigen voor lange transporten. Volgens de verordening mag het luchtdebiet van ventilatoren niet lager zijn dan 60m³/h per 100 kg levend gewicht. De efficiëntie van geforceerde ventilatiesystemen wordt met name belangrijk bij **transporten van Noord-Europa naar de Mediterrane regio's** met hun warme klimaten. Regelmatige tussenstops als gevolg van het verkeer of grenscontroles kunnen in warme klimaten bijvoorbeeld leiden tot het opwarmen van de temperatuur in het voertuig, wat hittestress bij de dieren veroorzaakt. Ventilatie is ook belangrijk voor het beperken van de concentraties ammoniak (door uitwerpselen en urine) en koolstofdioxide (door uitademing in het voertuig).

Een **slechte opvang** van het voertuig kan het dierenwelzijn eveneens verminderen. Overmatige trillingen kunnen leiden tot symptomen die uiteenlopen van misselijkheid tot spiervermoeidheid. Slipvrije **vloeroppervlakken** zijn essentieel voor het voorkomen van vallen.

Goed strooisel is droog en heeft een goed absorberend vermogen voor vloeistoffen. Voldoende strooisel biedt de dieren meer comfort en bevordert het rusten van dieren. Als er geen passend strooisel (soort en/of kwaliteit en/of hoeveelheid) is, kan dit in combinatie met extreme temperaturen leiden tot een verminderd dierenwelzijn. De aanwezigheid van strooisel kan ook de vloer slipvrij maken en dit is essentieel voor het voorkomen van uitglijden en vallen.

Wetenschappers raden aan dat naast de wettelijk voorgeschreven parameters het **controleren van parameters** als relatieve luchtvochtigheid, trilling en totaal beladen gewicht extra informatie kunnen bieden voor het beoordelen van het dierenwelzijn tijdens het transport. Een groot deel van de uitrusting (bijvoorbeeld voor het meten van de relatieve luchtvochtigheid) is echter nog steeds niet robuust of precies genoeg voor routinematig gebruik bij commercieel vervoer. De automatische regeling van de mechanische ventilatie door een systeem voor temperatuurcontrole is technisch haalbaar. Nieuwe bewijzen geven aan dat dit het diertransport ten goede kan komen.

2.3.1 Ontwerp en onderhoud van het voertuig

Goede praktijken inzake ontwerp en onderhoud van het voertuig

57. Materialen die in de constructie van voertuigen worden gebruikt, moeten **goed kunnen worden gereinigd**. Na elk transport moet het voertuig worden gereinigd.
58. De oppervlakken aan de binnenkant van het voertuig moeten **glad zijn om het risico op letsel door druk en kneuzingen te verminderen**.
59. De doorgangen en voorzieningen van het voertuig moeten **wijd genoeg zijn** om de schapen **vrij te laten bewegen** en letsel tot een minimum te beperken.

60. Het moet mogelijk zijn om **de dieren op elk gewenst moment vanaf buiten het voertuig te observeren**, bijvoorbeeld door het openen van de zijkleppen of de achterdeuren, zonder dat de schapen kunnen ontsnappen.
61. **Uitlaatgassen** van het voertuig mogen het dierenruim niet binnendringen om ademnood te voorkomen.
62. Het voertuig moet zo zijn geconstrueerd dat het niet kan voorkomen dat de **ledematen van schapen vast komen te zitten of dat schapen zich kunnen verwonden**.
63. Vloeroppervlakken moeten zo zijn ontworpen dat ze een **maximale houvast** bieden om uitglijden en vallen tot een minimum te beperken. Een ontwerp ter verbetering van de houvast omvat het aanbrengen van latten op of groeven in het oppervlak. Als te zien is dat schapen uitglijden of vallen, moet de oorzaak ervan worden achterhaald en moeten passende maatregelen worden getroffen.
64. **Vrachtwagens met meerdere niveaus** verdienen speciale aandacht. Ze moeten op passende wijze worden ontworpen, onderhouden en beheerd om de dieren te beschermen tegen het weer en zodat dieren op de hogere niveaus de schapen op de lagere niveaus niet vuil maken.
65. **Tussenschotten moeten aanwezig zijn** wanneer het vervoer door heuvelachtig landschap of gebieden met veel verkeer plaatsvindt, of wanneer een klein aantal schapen wordt vervoerd. Dit voorkomt dat de schapen heen en weer worden geslingerd of letsel oplopen. Tussenschotten moeten indien nodig ook worden gebruikt voor afzondering van dieren.
66. Tijdens lange transporten moet het voertuig zijn uitgerust met ten minste **vier temperatuursensoren per laadvloer**. De reden hiervoor is dat de temperatuur binnen het voertuig verschilt al naargelang de zone waar de schapen zich bevinden (de voorkant van het dierenruim op het hoogste niveau heeft waarschijnlijk de hoogste temperatuur en de achterkant van het dierenruim op het laagste niveau heeft waarschijnlijk de laagste).
67. Tijdens lange transporten moet het voertuig worden voorzien van een navigatiesysteem en **global positioning system** (gps). Zo kan de bevoegde autoriteit de voertuigen volgen en zorgen dat de transportplanning wordt aangehouden.
68. Noodzakelijke mechanische reparaties (zoals het wisselen van banden) en regulier onderhoud moeten direct worden uitgevoerd om onnodig oponthoud te voorkomen.

Betere praktijken inzake ontwerp en onderhoud van het voertuig

69. Lammeren en onlangs geschoren schapen (tot tien dagen na het scheren) zijn gevoelig voor tocht en moeten worden vervoerd in voertuigen met **gesloten voorkanten of moeten tegen weersomstandigheden worden beschermd** die kunnen leiden tot hitte- of koudestress. Pas geschoren schapen mogen alleen worden vervoerd als hun vacht minimaal 7,0 mm lang is (dit kan worden verkregen door te wachten tot de vacht weer is aangegroeid of door te scheren met een geschikte lange kam). Schapen mogen niet binnen 24 uur voor het transport worden geschoren.
70. **Het voertuig moet na elk transport worden gecontroleerd.**
71. Als er tijdens het transport een ongeval plaatsvindt, **moet dit worden vastgelegd**. Eventuele problemen moeten voor aanvang van het volgende transport worden verholpen.
72. **Routine-inspectie van het voertuig en routineonderhoud moeten** ten minste jaarlijks **worden uitgevoerd**.

2.3.2 Beschikbare ruimte

Goede praktijken inzake beschikbare ruimte

73. Transportvoertuigen voor dieren moeten zo zijn ontworpen dat wordt gewaarborgd dat schapen kunnen opstaan van een liggende houding naar rechtop staan zonder dat ze hierbij contact maken met de bovenconstructie van de laadvloer en dat een optimale ventilatie mogelijk is.

74. Ongeschoren schapen en lammeren van ≥ 26 kg met een dikke vacht moeten **ten opzichte van geschoren schapen over 25% extra ruimte beschikken**.

Betere praktijken inzake beschikbare ruimte

75. Bij schapen moet **de ruimte boven het hoogste punt van de dieren** ten minste 15 cm bedragen bij voertuigen met geforceerde ventilatie en 30 cm bij voertuigen zonder geforceerde ventilatie.
76. Er moet voor de beschikbare ruimte voor schapen een onderscheid worden gemaakt tussen ongeschoren schapen en lammeren en geschoren schapen, zoals weergegeven in tabel 2.2.

Tabel 2.2 Aanbevolen beschikbare ruimte voor schapen

| Levend gewicht (kg) | Ongeschoren schapen | | Lammeren en geschoren schapen | |
|---------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| | Kort transport (m ²) | Lang transport (m ²) | Kort transport (m ²) | Lang transport (m ²) |
| 20 | - | - | 0,21 | 0,27 |
| 30 | - | - | 0,28 | 0,36 |
| 40 | 0,39 | 0,51 | 0,34 | 0,43 |
| 50 | 0,45 | 0,60 | 0,35 | 0,50 |
| 60 | 0,51 | 0,67 | 0,40 | 0,57 |
| 70 | 0,56 | 0,75 | 0,44 | 0,63 |
| 80 | 0,61 | 0,82 | 0,48 | 0,69 |

77. Bij zeer hoge temperaturen of wanneer het transport vermoedelijk met meer stress gepaard gaat, moet de eerdergenoemde beschikbare ruimte worden vergroot.

2.3.3 Strooisel in het voertuig

Goede praktijken inzake strooisel

78. Strooisel moet **comfortabel zijn om op te liggen** en **een stroef loopoppervlak** en **goed absorberend vermogen** voor water en urine hebben.
79. **Lammeren ≤ 20 kg hebben speciale aandacht nodig**. Ze moeten beschikken over passend strooisel of gelijkwaardig materiaal dat comfortabel is, en is afgestemd op de vervoerde diersoorten, het aantal vervoerde dieren, de transporttijd en de voorspelde weersomstandigheden.

Betere praktijken inzake strooisel

80. Als strooisel kan **zaagsel van zacht hout** worden gebruikt met een deeltjesgrootte van 1 à 2 mm. Vermijd het gebruik van zaagsel echter als de dieren naar het slachthuis worden gebracht, omdat dit het risico op besmetting van het karkas kan verhogen. Het komt in aanraking met urine en uitwerpselen en blijft op het wol van de dieren plakken, waardoor de hygiëne van de slachtactiviteiten in het geding komt. In dit geval zijn **stro en rijstvliesen** beter geschikt.

81. Tijdens **koud weer** is **extra strooisel of isolatie nodig** en moet **nat strooisel** na elk transport **worden verwijderd** om te voorkomen dat het aan het voertuig vastvriest.
82. Gebruik tijdens **warm weer** geen stro als strooisel. Betere alternatieven zijn **nat zand, vochtige houtsnippers, zaagsel of rijstvliesen**.

2.3.4 Toezicht en evaluatie

Goede praktijken inzake toezicht en evaluatie

83. Voertuigen voor lange transporten moeten worden **zo worden uitgerust dat toegang tot en inspectie van alle vervoerde dieren mogelijk is**.
84. Het voertuig moet zo zijn ontworpen dat bij elke tussenstop voor inspectie tijdens het transport de bestuurder kan controleren op:
 - o de gezondheid en het dierenwelzijn van de schapen,
 - o eventuele kneuzingen, verwondingen, natte vachten of kreupelheid,
 - o hijgen of rillen van de dieren,
 - o eventuele schade aan het voertuig.
85. Er moeten toezichtsystemen aanwezig zijn die **tijd, positie en parameters zoals luchttemperatuur controleren en registreren**. Ze verbeteren de routinematige beoordeling van dierenwelzijn tijdens het transport en verminderen de administratieve last die samenhangt met het journaal.

Betere praktijken inzake toezicht en evaluatie

86. De controle van parameters zoals **relatieve luchtvochtigheid, trilling en totaal beladen gewicht** moeten dienen als extra informatie voor het beoordelen van het dierenwelzijn tijdens het transport.

2.4. Voorbereiding van de dieren

Verschillende aspecten van het stadium van voorbereiding hangen samen met de dieren die worden vervoerd. De hiermee samenhangende belangrijkste risico's staan in paragraaf 0.3 en ze hebben als doel om het volgende te voorkomen:

- o **een te lange laadtijd** die met name bij hoge temperaturen in een stilstaand voertuig waar de ventilatie kritiek kan zijn veel stress kan veroorzaken,
- o **slechte geschiktheid van schapen** voor transport dat tijdens het vervoer nog kan verslechteren, ernstig kan worden en dierenleed kan veroorzaken.

2.4.1 Voorbereiding van de dieren en uitrusting

De mate waarin **de dieren met elkaar vertrouwd zijn**, is een van de belangrijkste punten voor het dierenwelzijn van schapen voor aanvang van het transport. Met elkaar vertrouwde dieren moeten in dezelfde box of hetzelfde voertuig worden ondergebracht. Een samenstelling met onvertrouwde dieren van verschillende sociale groepen verhoogt de stress en kan leiden tot agressie en vechten.

Een ander belangrijk punt is de **hoeveelheid water en voeder** die de dieren voor aanvang van het transport krijgen. Het nuchter zetten zorgt dat dieren tijdens transport minder vuil worden. Het is echter zaak om de dieren niet te lang nuchter te zetten, omdat ze dan honger krijgen, hun energiereserves verbruiken en vermoeid en uitgedroogd kunnen raken tijdens het transport. Dit heeft een negatieve uitwerking heeft op de kwaliteit van het vlees (droog, stevig en donker vlees).

Bij lange transporten is het nodig om de dieren te voederen en te drenken.

Goede praktijken inzake de voorbereiding van de dieren

87. Breng de dieren voor aanvang van het laden samen in homogene sociale groepen. Deze groepen moeten bestaan uit dieren van dezelfde omvang en leeftijd en bij voorkeur de groep waarvan de schapen voorafgaand aan het transport deel van uitmaakten. Dit is van belang om de stress van de schapen tijdens het laden/lossen en het transport tot een minimum te beperken.
88. Controleer en registreer de **identificatie** (oormerken, bolustransponders, etc.) van alle dieren die worden vervoerd.

Betere praktijken inzake de voorbereiding van de dieren

89. **Het nuchter zetten is voorafgaand aan korte transporten (minder dan 2 uur) niet nodig.** De periodes voor nuchter zetten op de veehouderij mogen de 12 uur niet overschrijden.
90. Schapen willen alleen **vertrouwd voeder** eten. Gebruik daarom ofwel hun normale voeder tijdens het transport of voeder dat enkele dagen voor vertrek is verstrekt om aan te wennen.
91. Schapen, met name zogende oaien, moeten ter ondersteuning **hooi of vezelrijk voeder krijgen voorafgaand aan het transport.**

2.4.2 Geschiktheid van dieren voor vervoer

Het is nodig om voorafgaand aan het laden de geschiktheid van elk schaap te controleren en de voorschriften van de wetgeving in acht te nemen. Hoogdrachtige dieren (> 90% dracht), dieren die net hebben gelammerd of lammeren die nog geen week oud zijn, mogen niet worden vervoerd. Dieren mogen verder niet worden vervoerd wanneer een van de volgende situaties van toepassing is:

- o dieren die ernstig pijn lijden tijdens het bewegen, zoals dieren met gebroken ledematen of een gebroken bekken,
- o dieren met ernstige bloedingen,
- o dieren die alleen kunnen staan wanneer ze ertoe gedwongen worden (zoals erg verzwakte, vermoeide of sterk vermagerde dieren),
- o dieren die zo kreupel zijn dat ze nauwelijks of geen gewicht op één van hun poten kunnen zetten,
- o dieren die pas zijn onthoord en waarvan de wond nog niet is geheeld,
- o dieren met zichtbare hart- en vaatziekten of aandoeningen aan de luchtwegen,
- o dieren met een zichtbaar gebrek aan coördinatie (zoals dieren die moeite hebben om hun evenwicht te bewaren),
- o blinde dieren.

Gewonde dieren of dieren die ongeschikt voor vervoer zijn mogen alleen onder uitzonderlijke omstandigheden en onder nauwlettend toezicht worden vervoerd.

Goede praktijken inzake geschiktheid voor vervoer

92. Schapen moeten **voorafgaand aan het laden door een bevoegd persoon** worden beoordeeld op geschiktheid voor vervoer voor het geplande transport.
93. De **schapenhouder en vervoerder zijn verantwoordelijk** voor de geschiktheid van het dier voor het geplande transport.

94. In het geval dat de houder twijfels heeft over de geschiktheid, moet hij **een dierenarts erbij halen** die een veterinaire certificaat afgeeft waarop de geschiktheid van het dier staat.
95. Als een schaap **niet geschikt is voor het geplande transport**, moeten zo snel mogelijk passende maatregelen worden getroffen voor de verzorging, behandeling of het op humane wijze doden van het dier.

Betere praktijken inzake geschiktheid voor vervoer

96. De minimumleeftijd waarop lammeren mogen worden vervoerd hangt af van de transportduur. De aanbevelingen in tabel 2.3 moeten worden opgevolgd.

Tabel 2.3 Minimumleeftijd van lammeren voor vervoer op basis van transportduur

| Leeftijd van lammeren | Transportduur |
|---|---------------|
| 10 tot 15 dagen | ≤ 2 uur |
| 15 dagen tot 6 weken | ≤ 8 uur |
| ouder dan 6 weken ouder dan 8 weken (sommige dieren worden later | ≥ 8 uur |

97. Effectieve maatregelen voor schapen die ongeschikt voor het geplande transport worden geacht, omvatten:
- het geven van rust in een passende wachtruimte,
 - de beschikbaarstelling van huisvesting, voeder en water,
 - een diergeneeskundige behandeling indien nodig,
 - op humane wijze doden indien nodig.

3. Omgang met dieren en laden van dieren

3.1 Inleiding

Het laden is een van de meest stressvolle momenten voor schapen. Tijdens dit proces worden de dieren verplaatst van de wachtboxen naar het voertuig en met een laadbrug of hefplatform geladen. **De dieren ervaren hierdoor zowel fysieke als psychologische stress.** Een dier moet tijdens het verplaatsen naar het voertuig een extra fysieke inspanning leveren. De psychologische stress ontstaat doordat de dieren een vertrouwde omgeving verlaten en worden ondergebracht in een compleet nieuwe en andere omgeving. Verder verloopt de omgang via onbekende personen.

Om de stress tijdens het laden te verminderen, moet rekening worden gehouden met de twee belangrijke punten hieronder:

- Ten eerste moet het ontwerp van de voorzieningen van de schapenhouderij en het ontwerp van de laadbrug/-klep van het voertuig de verplaatsing van de dieren faciliteren om hun stressreactie te verminderen. Een slecht ontwerp van laad- en losvoorzieningen in combinatie met een slechte omgang kan leiden tot uitglijden, vallen, kneuzingen en mogelijke verwondingen en meer stress bij de dieren. Dit zorgt voor een slechte kwaliteit van het vlees en economische verliezen.
- Ten tweede moet een ruwe omgang met de dieren worden vermeden. Dit vereist dat het betrokken personeel ervaring met de omgang met schapen en kennis van hun normale gedrag moet hebben. Schapen zijn kuddedieren, hebben een sterk sociaal instinct en zijn daarom geneigd naast elkaar te lopen. Schapen ervaren zware stress wanneer ze in groepen van minder dan vijf worden verplaatst en het transport van een afzonderlijk schaap is af te raden. Bij schapen die last hebben van stress door afzondering kunnen vocalisaties en tandenknarsen worden geobserveerd. Voor het laden moet voldoende tijd worden ingeruimd. Een ruwe omgang is de belangrijkste oorzaak van hematomen bij schapen.

Het laden begint wanneer het eerste schaap voor transport de (wacht)box van een schapenhouderij, verzamelcentrum of controlepost verlaat en zich richting het voertuig verplaatst. Het laden eindigt als alle schapen in het voertuig zijn ondergebracht (laatste geladen dier). Het lossen en de transport(duur) eindigt wanneer het laatste dier het voertuig verlaat (plaats van bestemming).

3.2 Laadvoorzieningen

Goede praktijken inzake laadvoorzieningen

98. Laadplaatsen moeten **voorafgaand aan het transport worden voorbereid.**
99. Relingen van laadbruggen en drijfgangen moeten een **passende hoogte** hebben, zodat de schapen er niet overheen kunnen springen. De naden op de grond moeten zo smal mogelijk zijn om te voorkomen dat de ledematen van schapen erin vast kunnen komen te zitten, er doorheen kunnen glijden of verwond kunnen raken.
100. De laadbrug moet een **antislipoppervlak** hebben.
101. De helling van de laadbrug mag een maximale hoek van 26 graden hebben. Dit betekent dat laadbruggen een maximale hoogte van **50 cm hebben, gemeten vanaf één meter voor het einde van de laadbrug.**

102. De breedte van de laadbrug moet het **mogelijk maken dat dieren naast elkaar lopen**. Schapen zijn kuddedieren, hebben een sterk sociaal instinct en zijn daarom geneigd naast elkaar te lopen.
103. De breedte van het **laadperron moet ten minste net zo breed zijn als het transportvoertuig**.
104. Een vervoerder moet ervoor zorgen dat de laadbrug en het voertuig **goed zijn uitgelijnd** en dat een eventuele naad tussen de laadbrug en het voertuig smal genoeg is om de kans op verwonding van de schapen tijdens het laden tot een minimum te beperken.
105. Als de hellingsgraad **steiler dan 10 graden** is, ofwel een hoogteverschil van 17,6 cm over 1 meter lengte, **moeten laadbruggen worden voorzien van dwarsslatten** om te zorgen dat de dieren er zonder risico of moeilijkheden op en af kunnen lopen.
106. Hefplatformen en bovenste laadvloeren moeten zijn uitgerust met **veiligheidsbarrières** zodat dieren tijdens het laden en lossen er niet vanaf kunnen vallen of kunnen ontsnappen.
107. Als het voertuig 's nachts of bij onvoldoende licht wordt gecontroleerd, moet er een **mobiele verlichtingsbron beschikbaar zijn**.

Betere praktijken inzake laadvoorzieningen

108. **Relingen van laadbruggen en drijfgangen moeten een hoogte van 1,2 meter** hebben en er mogen geen tussenruimten zijn die de schapen kunnen verwonden of die hun verplaatsing kunnen verstoren.
109. Er moeten **gesloten vloerplaten** worden gebruikt om eventuele ruimte te bedekken tussen de vloer van de laadbrug en die van het voertuig waardoor een dier kan uitglijden of vallen.
110. De vloer van de laadbrug moet worden bedekt met **een laag stro** voor extra grip op het oppervlak en om te voorkomen dat dieren vallen of uitglijden.
111. De **hellingsgraad van de laadbrug** moet zo klein mogelijk (d.w.z. **minder dan 10°**) zijn en het wordt aanbevolen om deze helling tijdens het lossen te verminderen, vooral als het gaat om lammeren. Een methode om de helling van de laadbrug te verminderen is door de laadbrug te verlengen met een mobiele laadbrug die kan worden gebruikt als uitbreiding van de laadbrug van het voertuig.

3.3 Omgang met dieren bij het laden

Goede praktijken inzake de omgang met dieren bij het laden

112. Schapen zijn sociale dieren. Ze ervaren minder stress in het gezelschap van andere schapen. Daarom moeten ze op een rustige manier **in groepen worden gedreven** om stress en verwondingen tot een minimum te beperken.
113. Schapen reageren op gevaar, dus ga respectvol met ze om en voorkom dat ze in paniek raken. **Schreeuwen, lawaai maken en plotselinge bewegingen moeten worden voorkomen**.
114. **Schapen die geen ruimte hebben** om te bewegen mogen niet worden geforceerd, geprikt, geduwd of hard worden aangepakt.
115. Zorg dat de **laadbrug vrij is van objecten** of andere dingen waarvoor schapen bang kunnen zijn. Als overmatig opdrijven nodig is, moet naar het ontwerp van de voorziening worden gekeken.
116. Verplaats dieren van donkere naar lichte zones, omdat dieren wellicht aarzelen om donkere zones te betreden.

117. Iemand die met schapen omgaat tijdens het transportproces moet dit op een **manier doen die passend is voor de diersoort** en die pijn of verwondingen tot een minimum beperkt. Dit houdt concreet in:
- schapen mogen niet aan de kop, oren, horens, nek, staart, poten of vacht worden opgetild,
 - het mechanisch optillen van schapen moet ervoor zorgen dat het schaap voor zover nodig wordt ondersteund of vastgezet,
 - het gooien of laten vallen van schapen is niet toegestaan,
 - schapen mogen niet worden geslagen of geschopt,
 - controleer de dieren op de bovenste laadvloeren voordat het dak van de vrachtwagen wordt neergelaten,
 - controleer beide kanten van de vrachtwagen bij het hydraulisch bewegen van de laadvloer om te zorgen dat er geen ledematen van dieren bekneld kunnen raken.

Betere praktijken inzake de omgang met dieren

118. De omgangstechnieken moeten gebruikmaken van het **kudde-instinct van schapen**. Schapen hebben een sterke drang om elkaar te volgen en een 'vluchtzone' die ook moet worden begrepen en ingezet voor een effectieve omgang met schapen.
119. Het wapperen met vlaggen of plastic zakken kan worden gebruikt om de dieren tot bewegen aan te sporen en om de laadprocessen te bevorderen. Dit is een handige en nuttige methode, met name voor lammeren.
120. Er moeten praktijken voor het verplaatsen van schapen worden gebruikt die positief zijn voor het dierenwelzijn, de werkomstandigheden en winstgevendheid. Ze omvatten:
- De **inzet van een getraind schaap** om de rest van dieren naar het voertuig te leiden. Als dat niet mogelijk is, moet het lam van een moeder worden ingezet die onlangs gelammerd heeft. In dit geval volgt de moeder het lam en de rest van de groep volgt de moeder.
 - Het **gebruik van een positieve stimulans** voor de dieren. Dit kan bijvoorbeeld een emmer met voeder voor schapen zijn of flesvoeding voor lammeren. Het is belangrijk dat de dieren bekend zijn met de aangeboden beloning, Als ze er niet mee vertrouwd zijn, zorgt het gebruik ervan voor stress bij de dieren.
 - Het gebruik van een **ondoorzichtige verstelbare scheidingswand** van één meter hoog om het gebied heen waarvandaan de dieren moeten worden verplaatst, met een enkele opening aan de zijkant van de vrachtwagen.
121. Het laden van de schapen dient **vroeg in de ochtend** plaats te vinden wanneer het niet te warm is buiten. Dit beperkt het risico op hittestress bij de dieren.

4. Het transport

4.1 Inleiding

Hoe langer het transport duurt, des te groter het risico dat het dierenwelzijn negatief wordt beïnvloed. Er zijn vier hoofdaspecten van diertransport die een steeds groter effect op het dierenwelzijn hebben naarmate de transporttijd toeneemt. Ze hebben te maken met de fysiologische toestand van dieren, het voederen en drenken, rusten en de thermische omgeving. Als de dieren **in goede conditie verkeren en goed zijn voorbereid op een goed gepland transport**, is de **kans groot dat ze bij aankomst op de plaats van bestemming een goede welzijnstoestand hebben** en dat ze snel na het lossen en een betrekkelijk korte rusttijd zijn hersteld.

4.2 Rijden en rijstijl

Bestuurders spelen een van de belangrijkste rollen bij het diertransport. Ze zijn doorgaans als enige verantwoordelijk voor het dierenwelzijn onderweg. De manier waarop bestuurders voertuigen gebruiken, de tijd die ze in controles op dierenwelzijn steken en hoe goed ze zijn voorbereid op het omgaan met noodsituaties hebben een groot effect op alle transporten van dieren over de weg.

Alle dieren hebben wanneer ze in een rijdend voertuig staan moeite om hun evenwicht te bewaren en om contact met andere dieren te voorkomen. Als er niet rustig en gelijkmatig wordt gereden, lukt het hen wellicht niet om dit voor elkaar te krijgen. Ruw rijgedrag heeft bovendien een negatief effect op het dierenwelzijn, veroorzaakt daarnaast meer stress bij die dieren en vergroot het risico op verwondingen. De belangrijkste vermindering van het dierenwelzijn als gevolg van het rijgedrag, heeft te maken met verlies van evenwicht. Bij schapen is dit een relevante stressfactor die met transport samenhangt, omdat **onvoorspelbaar rijgedrag hen verplicht om telkens van houding te veranderen** om het evenwicht te bewaren en niet te vallen.

Er is een duidelijk verband tussen rijvaardigheid, de mate van stress bij dieren en het rendement van een transport. Bij rustig en gelijkmatig rijgedrag kunnen de dieren tijdens een transport meer ontspannen dan wanneer er hard en onvoorspelbaar wordt gereden. Wetenschappelijk onderzoek toont aan dat hard rijden niet alleen zichtbaar de stress van de vervoerde dieren verhoogt, maar dat het de vleeskwaliteit ook aanzienlijk vermindert. Het verschil in brandstofverbruik tussen rijden op een vlakke weg met onregelmatige snelheden tot 100 km/u in vergelijking met een constante veilige snelheid van 80 km/u met cruise control wordt geschat op 20%. Als er iemand langzamer rijdt op de weg en er zijn geen mogelijkheden om te passeren, is het beter om rustig achterover te gaan zitten en een vaste snelheid aan te houden dan te bumperkleven in een situatie waarover geen controle is.

De wegligging van een vrachtwagen en het vermogen van een dier om stabiel te staan berusten op hetzelfde principe. De bestuurder heeft echter volledige controle over het voertuig, maar slechts een gedeeltelijke controle over het dier. Bestuurders spelen in op dit gebrek aan controle door kennis toe te passen over hoe een dier zich onder bepaalde omstandigheden gedraagt. Bij het vervoer van dieren worden hun poten meer belast dan de banden van het voertuig. Ze moeten hard werken om op hun poten te blijven staan. Hoe meer inspanning dit kost, des te groter de stress die ze ervaren.

Geleidelijk afremmen helpt de dieren om met een minimale inspanning op hun poten te blijven staan. Hard remmen veroorzaakt meer stress, wat ervoor kan zorgen dat het dierenwelzijn te wensen overlaat, wat op zijn beurt weer leidt tot een slechte vleeskwaliteit.

Goede praktijken inzake rijden en rijstijl

122. Bestuurders moeten technieken voor rustig rijden toepassen en onverwachte bochten of abrupt stoppen voorkomen om overmatige bewegingen van schapen tot een minimum te beperken en verwondingen, kneuzingen, slippen en vallen van dieren te voorkomen.
123. Bestuurders moeten zich bewust zijn van de moeilijke omstandigheden waaronder zij werken. Er is slechts een handjevol bestuurders op de weg die meer rijvaardigheden nodig hebben dan degenen die dieren vervoeren. Vervoerders van levende dieren hebben een voertuig met een hoog zwaartepunt en een lading die levend is en niet aangebonden.
124. **Voorkom hard remmen.**
125. Probeer een **constante snelheid** aan te houden.
126. Controleer dat de remmen en **remsystemen** goed zijn afgesteld.
127. Gebruik indien mogelijk de **motorrem** of retarder.
128. Bouw een automatisch **antiblokkeersysteem (ABS)** in.
129. Hoewel er een strak tijdschema moet worden aangehouden, moeten bestuurders vooraf bellen als ze onderweg problemen ondervinden in plaats van de dieren, het voertuig en zichzelf onder druk te zetten.
130. Bestuurders die de volgende procedures aanhouden dragen eraan bij dat dieren in goede conditie arriveren:
 - a) **Rijd langzaam weg** en voorkom abrupt stoppen. Het snel optrekken en abrupt stoppen, te snel nemen van bochten, etc. zorgen ervoor dat dieren vallen.
 - b) **Zorg dat beladen veewagens blijven rijden**, met name bij warm weer. Dit zorgt voor de instandhouding van een constante luchtstroom. Dit helpt om de dieren koel te houden en voorkomt dat er zich gassen opbouwen vanuit het dierlijk afval.
 - c) Plan het maken van **periodieke tussenstops tijdens het transport** om het dierenwelzijn te controleren (Zijn er dieren die blijven liggen? Lijken ze ziek te zijn? Zijn ze te koud of oververhit?).
 - d) Inspecteer ook **de veiligheid van het voertuig** als de dieren tijdens een tussenstop worden gecontroleerd. Zorg ervoor dat tussenschotten nog op hun plaats zitten en gezekerd zijn, dat de deuren van aanhangers goed dicht zitten en dat er voldoende strooisel is.
 - e) Wees voorbereid op het nemen van beslissingen of het krijgen van directe instructies over de verzorging van de dieren als **weersomstandigheden veranderen**.

Betere praktijken inzake rijden en rijstijl

Het rijgedrag moet worden gecontroleerd en geregistreerd middels het inbouwen van versnellingsmeters in de voertuigen.

131. Bestuurders moeten de tijd waarin een aanhangwagen met dieren **onbeheerd wordt achtergelaten** tot een minimum beperken. Dit geldt in het bijzonder als er een waargenomen of aanzienlijk risico voor het dierenwelzijn bestaat.
132. Bestuurders moeten **spitsverkeer** indien mogelijk **voorkomen**.
133. Bestuurders moeten ervoor zorgen dat ze **bij controles langs de weg voorrang krijgen** op andere voertuigen. Deze voorrang moet in het belang van het dierenwelzijn worden gekregen.
134. Bestuurders moeten vragen om **voorrang te krijgen bij oponthoud** als gevolg van ongevallen.

135. De vervoermiddelen en praktijken van vervoerders moeten aan routinecontroles worden onderworpen om vast te stellen of:
- a) de bestuurder bekend is met de **plannen voor noodgevallen** en deze in de cabine bij de hand heeft,
 - b) de **aanhangwagen in goede staat verkeert** (zijpanelen, vloer, laadbruggen en doorgangen),
 - c) de **bestuurder binnen 15 minuten** na het laden van de dieren vertrekt,
 - d) de bestuurder bekend is met de **eisen** die aan laden en strooisel worden gesteld,
 - e) **voldoende water** beschikbaar is om de dieren te drinken,
 - f) de bestuurder de mogelijkheid heeft om indien nodig **de ventilatie van de aanhangwagen aan te passen** tijdens het transport,
 - g) het **gedrag van schapen is gecontroleerd** tijdens rusttijden (zoals ademhaling, zweten, etc.).

4.3. Klimaatregeling

Dieren die lange tijd worden vervoerd, kunnen langdurig aan extreme hitte of kou worden blootgesteld of met radicale klimaatveranderingen te maken krijgen die stress tijdens het transport kunnen verhogen. Het **thermische microklimaat binnenin voertuigen is een belangrijke factor voor dierenwelzijn** en kan een groot risico op hitte- en koudestress vormen. De volgende punten moeten bijzondere aandacht krijgen:

- o luchtstroom in het dierenruim,
- o snelheid op de weg,
- o aantal, locatie en omstandigheden van geplande tussenstops,
- o beschikbare ruimte,
- o toestand van de schapen.

Tijdens het **warme seizoen moet de ventilatie hoog staan** om de temperatuur binnen het bereik van de thermoneurale zone van de dieren te houden. De luchtkwaliteit mag door de hoge luchtstroomsnelheid geen probleem vormen. Tijdens het **koude seizoen staat de ventilatie lager** (om het temperatuurbereik van de thermoneurale zone te handhaven) en zal de luchtkwaliteit waarschijnlijk minder worden.

Bij een gegeven ruimte en voertuigontwerp zal de temperatuur-vochtigheidsindex (THI) in het transportvoertuig over het algemeen stijgen wanneer het voertuig stilstaat en verder toenemen naarmate het voertuig langer stilstaat. Bij transporten in de zomer kunnen de onderbrekingen en de gestegen temperatuur van het buitenklimaat (>25 °C) hittestress veroorzaken. De oplossing voor deze problemen moet een **aanpassing en verbetering van de ventilatie en de ontwikkeling van actieve systemen voor klimaatregeling omvatten**.

Bij het transport moet de bestuurder **alert zijn om alles op te merken dat fout kan gaan**, de dieren zoals vereist controleren en maatregelen treffen als zich een probleem voordoet dat negatieve gevolgen voor de dieren heeft. Om dit te bereiken zijn **regelmatige tussenstops voor controle** tijdens het transport, en met name bij lange transporten, raadzaam. Klimatologische problemen in de vrachtwagen kunnen worden vastgesteld door te kijken of de dieren hijgen (wat wil zeggen dat de temperatuur te hoog is). Dit kan ook worden waargenomen bij overbezetting of een slechte ventilatie in de vrachtwagen. Het dicht bij elkaar kruipen van schapen geeft aan dat ze het koud hebben.

Goede praktijken inzake klimaatregeling

136. De temperatuur in het voertuig mag niet onder de 5 °C of boven de 30 °C uitkomen, met een tolerantie van 5 °C. **De temperatuur moet om die reden ook altijd tussen de 0 en 35 °C liggen.**
137. Vermijd om tijdens warm weer langere tijd in direct zonlicht geparkeerd te staan. **Parkeer voertuigen met vrije ventilatie indien mogelijk in een rechte hoek op de windrichting** met voldoende ventilatieopeningen die open staan om te zorgen voor een optimale luchtcirculatie in de container.
138. Als dieren in het voertuig aanwezig zijn, moet er **te allen tijde voldoende ventilatie beschikbaar zijn.**
139. **Laat een aanhangwagen/oplegger** met dieren aan boord nooit ergens achter zonder dat de ventilatie aanstaat en er een verzorger in de buurt is.
140. Het wordt aanbevolen om bij hogere temperaturen **het aantal tussenstops tot een minimum te beperken.** De aanhangwagen moet dan indien mogelijk in een schaduwrijke omgeving worden geparkeerd. De zijkanten en de laadklep moeten worden geopend zodat er een briesje door de aanhangwagen kan waaien. Parkeer niet naast andere voertuigen vanwege een eventuele verminderde luchtstroom en een hoger risico op overdracht van ziekte.

Betere praktijken inzake klimaatregeling

141. De temperatuur **moet in combinatie met de luchtvochtigheid worden gecontroleerd.** Hierdoor kan een toezichtstelsel automatisch de temperatuurvochtigheidsindex (THI) berekenen. Het toezichtstelsel voor de temperatuur en luchtvochtigheid moet in de cabine worden geplaatst om het werk van de bestuurder te vergemakkelijken (figuur 4.1).

Figuur 4.1 Een voorbeeld van een apparaat voor klimaatcontrole



142. Bij de minimum- en maximumtemperaturen in het voertuig moet rekening worden gehouden met de relatieve luchtvochtigheid en de vacht van de schapen. De **acceptabele minimum- en maximumtemperaturen** staan weergegeven in tabel 4.1.

Tabel 4.1 Aanbevolen temperatuurbereiken voor verschillende categorieën schapen aangepast aan de relatieve luchtvochtigheid (RL) in het voertuig (EFSA, 2004).

| Type | Aanbevolen temperatuurbereiken bij mechanische ventilatie | | |
|-----------------------|---|---|----------|
| | Minimum (°C) | Maximum aangepast aan luchtvochtigheid (°C) | |
| | | RL < 80% | RL > 80% |
| Niet geschoren schaap | 0 | 28 | 25 |
| Geschoren schaap | 10 | 32 | 29 |

143. Bestuurders moeten zorgen dat er **TE ALLEN TIJDE adequate ventilatie** is om passende thermische omstandigheden en een goede luchtkwaliteit aan boord van het voertuig of de aanhangwagen in stand te houden.
144. **Het gedrag en de ruimtelijke verdeling** van de dieren in de container moet worden bewaakt en bij het zien van afwijkend gedrag dat in verband kan worden gebracht met onvoldoende ventilatie moeten er meteen maatregelen worden getroffen en moet het voorval worden geregistreerd.
145. Er worden maatregelen getroffen en gedocumenteerd wanneer dieren tekenen vertonen van een **te hoge blootstelling aan schadelijke gassen**, zoals waterige ogen, neusafscheiding en hoesten, kokhalzen, oogafwijkingen en visuele aandoeningen om de dieren uit de situatie te halen, de ventilatie te verbeteren of op andere wijze de niveaus van het schadelijke gas terug te brengen.

146. Tijdens koud weer moet ervoor worden gezorgd dat koudestress en kille wind wordt voorkomen, met name als het gaat om onlangs geschoren schapen en lammeren en lange transporten. Corrigerende maatregelen die onder meer moeten worden getroffen wanneer dieren tekenen van hitte vertonen:
- Wacht met het transport tot de temperatuur stijgt.
 - Verklein de beschikbare ruimte als dieren meer ruimte hebben dan het wettelijk minimum (zoals bij fokdieren).
 - Voeder de schapen voor het laden.
 - Zorg voor extra strooisel of isolatie.
 - Zorg voor extra bescherming tegen weersomstandigheden voor de dieren in de voertuigen.
 - Bescherm dieren tegen kille wind bij koud weer door de kleppen of ramen aan te passen en gebruik te maken van beschermende beplating met inachtneming van de algehele eisen aan ventilatie.
 - Beperk de luchtcirculatie in vrachtwagens middels afdekkingen aan de zijkanten, zodat de luchtcirculatie in de aanhangwagens deels wordt geblokkeerd. Let erop dat er nog steeds een adequate ventilatie is.
 - Houd de dieren zo droog mogelijk. Transport van natte dieren kan leiden tot de dood als gevolg van tocht. Zelfs de vacht van schapen kan hen hiertegen niet beschermen wanneer deze verzadigd is.
 - Bescherm dieren tegen langere blootstelling aan ijzel en natte sneeuw. Neerslag in deze vorm kan voor dieren dodelijk zijn.
 - Verwarm voertuigen voor met verwarmingstoestellen voorafgaand aan het laden, met name bij jonge dieren.
 - Voorkom dat drinkbakken en/of waterleidingen bevroren door gebruik van verwarming of toevoeging van (in de handel verkrijgbare) mengsels aan de watervoorziening, zoals glycerine en glucose.

147. Bij warm weer moeten dieren bij elke gelegenheid die zich voordoet worden gecontroleerd op tekenen van hittestress. Corrigerende maatregelen die onder meer moeten worden getroffen wanneer dieren tekenen van hitte vertonen:
- Stel het transport uit tot wanneer het koeler is, zoals 's nachts.
 - Laad en vervoer schapen tijdens koelere momenten van de dag.
 - Maak gebruik van voertuigen met klimaatregeling.
 - Vergroot de beschikbare ruimte met ten minste 30%, een beslissing die voor aanvang van het daadwerkelijke laden moet worden genomen en met inachtneming van het hogere risico op verlies van evenwicht.
 - Drenk de dieren zo vaak mogelijk.
 - Beschikbaarstelling van water of oplossingen met elektrolyten.
 - Verhoog de ventilatie.
 - Beperk de duur van de tussenstops indien mogelijk tot een minimum.
 - Parkeer het voertuig in de schaduw en op een plaats met voldoende luchtcirculatie.

4.4 Tussenpozen voor drinken en voederen

Gezonde volwassen schapen die onder goede omstandigheden worden vervoerd kunnen lange transporten doorstaan zonder dat dit ten koste gaat van hun welzijn. De blootstelling aan hittestress zorgt echter voor een verhoogd vochtverlies door hijgen en dit verhoogt het risico op uitdroging aanzienlijk. **Na een periode van droogzetten tijdens het transport, moeten schapen toegang hebben tot drinkwater na het voederen** en voordat voortzetting van het transport plaatsvindt. Dit komt doordat ze moeite hebben om water te drinken uit onbekende bronnen in nieuwe omgevingen. Een rusttijd van 24 uur is voldoende om adequaat drinken en rusten te waarborgen.

Goede praktijken inzake tussenpozen voor drinken en voederen

148. **Aan het einde van de wettelijke maximaal toegestane transporttijd** (29 uur voor volwassen schapen en 19 uur voor niet gespeende lammeren) moeten de dieren **een rusttijd van ten minste 24 uur krijgen alvorens het transport voort te zetten**. Ze moeten worden gelost, gevoederd en gedrenkt voordat het transport wordt voortgezet.
149. Voorafgaand aan en tijdens lange transporten moeten niet gespeende lammeren in de rusttijd **elektrolyten of melkvervangers** krijgen.
150. Alleen metalen drinknippels of troggen moeten als niet geschikt worden beschouwd voor het drinken van niet gespeende lammeren. **Alleen voertuigen die zijn uitgerust met emmers en flexibele spenen moeten** voor dit doel **als geschikt worden beschouwd**.
151. Het verstrekken van vloeibaar voeder aan lammeren tijdens transport wordt beschouwd als onpraktisch. Het wordt bij lange transporten (> 8 uur) aanbevolen om de **lammeren naar een controlepost te brengen en bij aankomst te lossen**. Bij de controlepost moeten de lammeren (individueel) melk (of elektrolyten) krijgen en vervolgens 24 uur rusten waarbij ze nog eens een passende hoeveelheid melk/voeder krijgen.

Betere praktijken inzake tussenpozen voor drinken en voederen

152. Vervoerders moeten **de dieren handmatig drinken tijdens warm weer**, met name tijdens oponthoud. Dit vormt de enige garantie dat alle dieren voldoende water binnenkrijgen.

153. Er moet **toezicht** zijn op de schapen **om vast te stellen of ze voldoende drinken**. Als ze niet drinken, moeten ze hiertoe worden aangespoord door:
- o te zorgen dat **alle** schapen toegang hebben tot de watervoorzieningen en gebruikmaken van de drinknippels (bijvoorbeeld door de dieren te laten zien hoe ze werken),
 - o de **waterkwaliteit** te controleren (door bijvoorbeeld waterleidingen door te spoelen en troggen schoon te houden). Als de schapen na deze maatregelen nog steeds niet willen drinken, **maak de watertank dan leeg** en vervang het water door vers drinkwater.

4.5 Verzorging van zieke of gewonde dieren

Zieke of gewonde dieren kunnen bij transport in drie categorieën worden onderverdeeld:

- a) dieren die al **op de plaats van vertrek** ziek of gewond blijken,
- b) dieren die **tijdens een transport** ziek of gewond blijken,
- c) dieren die **op de plaats van bestemming of bij controleposten** ziek of gewond blijken.

Individuele dieren kunnen in meer dan één van deze groepen vallen. Als dieren echter tijdens een inspectie voorafgaand aan het transport op de plaats van vertrek ziek of gewond blijken, moeten ze worden beschouwd als niet geschikt voor vervoer en mogen ze niet worden geladen. (zie ook [2.4.2 Geschiktheid voor vervoer](#)). De bevoegde autoriteit op de plaats van bestemming, zoals de dierenarts bij een slachthuis of een controlepost draagt zorg voor de dieren die ziek of gewond blijken aan het einde van het transport.

Hier komen alleen de dieren aan bod die tijdens een transport ziek of gewond blijken. Deze dieren kunnen worden geïdentificeerd tijdens geplande tussenstops of specifieke tussenstops voor controle (bijvoorbeeld extra tussenstops tijdens warm weer) en vallen waarschijnlijk in een of meer van deze categorieën:

- o dieren die **gevallen, vertrap** of gewond zijn, bijvoorbeeld als gevolg van agressie en duidelijk laesies of fracturen hebben,
- o dieren die **een verwonding hebben** zoals een hernia, prolaps of een dislocatie,
- o dieren die **tekenen van hitte- of koudestress en/of uitdroging** vertonen,
- o dieren die **ziekteverschijnselen of symptomen van infectie** lijken te hebben ontwikkeld,
- o ooiën die een **abortus hebben of hebben gelammerd tijdens het transport**.

Deze dieren moeten worden beoordeeld en er zijn directe beslissingen nodig met betrekking tot corrigerende maatregelen of behandelingen.

Dieren moeten zo worden vervoerd dat alle dieren tijdens het transport kunnen worden geobserveerd om hun veiligheid en een goed dierenwelzijn te waarborgen. Video-opnamen, met name van goede kwaliteit, kunnen uitkomst bieden omdat bijvoorbeeld de ademhalingsfrequentie (die samenhangt met hittestress) direct kan worden geobserveerd. Als de dieren worden vervoerd in vrachtwagens van meerdere niveaus waarbij geen vrije toegang voor observatie is en het dak van het niveau te laag is, kunnen dieren niet goed worden gecontroleerd en kan ernstig letsel of ziekte onopgemerkt blijven.

Goede praktijken inzake de verzorging van zieke of gewonde dieren

154. Een bestuurder van een voertuig dat dieren vervoert, **moet tijdens een lang transport de dieren op gezette tijden controleren**.

De tijden tussen regelmatige controles moeten overeenkomen met de tijden tussen rusttijden die wettelijk zijn voorgeschreven voor bestuurders.

155. Bij het controleren van de dieren moet de bestuurder letten op:

- de gezondheid en het dierenwelzijn van de schapen,
- eventuele kneuzingen, verwondingen, natte vachten of kreupelheid,
- hijgen of rillen van de dieren.

156. Een **slechte rijstijl kan via kneuzingen**, verwondingen, een natte vacht of kreupelheid aan het licht komen. Hoewel kneuzingen alleen post mortem zijn vast te stellen, zijn verwondingen, een natte vacht en kreupelheid voornamelijk zichtbaar tijdens het lossen.

157. Een **niet geschikte samenstelling van dieren** of ongeschikte vervoersomstandigheden kunnen worden vastgesteld door **te kijken naar de verwondingen**. Bovendien zullen de meeste dieren opstaan zodra het voertuig stopt. Er moet speciale aandacht worden besteed aan dieren die blijven liggen nadat de motor van het voertuig is uitgezet (ze kunnen gewond of ziek zijn).

158. **Klimatologische problemen in het voertuig** kunnen worden vastgesteld **door te kijken of de dieren hijgen** (wat wil zeggen dat de temperatuur te hoog is). Hijgen kan ook worden waargenomen bij overbezetting of een slechte ventilatie in de vrachtwagen. **Rillen** kan er daarentegen toe leiden dat de temperatuur te laag is.

159. Er moet ook toezicht zijn op de schapen om **vast te stellen of ze voldoende drinken**. Als ze niet drinken, moeten er maatregelen worden getroffen om het drinken te stimuleren.

160. Er moet **voldoende verlichting** zijn om alle dieren tijdens controles te observeren.

161. Na het constateren van **gestreste of gewonde schapen**, moet de bestuurder/verzorger zo snel mogelijk **ondersteuning bieden of hulp inroepen**.

162. Enkel bestuurders of verzorgers die het bijbehorende getuigschrift van vakbekwaamheid hebben en een speciale opleiding op het gebied van eerste hulp voor dieren hebben gevolgd, mogen **verwonde dieren** tijdens het transport **verzorgen**.

163. Er moet een register worden bijgehouden en beschikbaar worden gesteld aan de bevoegde autoriteit over alle zieke, gewonde en dode dieren, met inbegrip van de dieren die tijdens een transport zijn afgevoerd. Als er dieren naar de slacht worden vervoerd, moet zowel het slachthuis als de eigenaar van de dieren een kopie van het register krijgen.

164. Als de verwonding of ziekte zo ernstig is dat het **dier het transport niet kan voltooien**, bijvoorbeeld om het niet zonder hulp kan staan, **moet het dier zo snel als dit redelijkerwijs mogelijk is op een geschikte plaats worden gedood of gelost**.

165. **Degene die de dieren in ontvangst neemt**, moet worden geïnformeerd over zwakke, zieke of gewonde schapen.

Betere praktijken inzake de verzorging van zieke of gewonde dieren

166. Zwakke, zieke of gewonde schapen die in staat zijn om te lopen, geen gebroken ledematen hebben en geen pijn lijden, moeten afzonderlijk worden beoordeeld. **Er bestaat een hoger risico op een slecht dierenwelzijn** en ze mogen alleen worden vervoerd indien dit voor een betere verzorging nodig is en dan wel onder toezicht van een dierenarts.

167. **Alle schapen moeten te zien zijn**. Dit vereist dat het ontwerp van het voertuig, de verdeling van dieren in het voertuig en de beschikbare ruimte dit toelaten.

168. Bestuurders moeten na ongewone of zware weg- of weersomstandigheden **alle schapen zo snel als praktisch haalbaar is onderzoeken**.

169. De dieren moeten **visueel worden gecontroleerd en auditieve en olfactorische aanwijzingen** dat de dieren problemen hebben, moeten worden meegenomen in de controle. De op dieren gebaseerde indicatoren van mogelijke negatieve effecten op het dierenwelzijn van schapen als gevolg van het transport worden in tabel 4.2 weergegeven.
170. Er moet speciale aandacht worden besteed aan **zwakke, zieke of gewonde schapen die nog steeds geschikt voor vervoer zijn**. Dit kan omvatten dat het transport wordt ingekort door ze direct naar een andere bestemming te brengen, dat ze bescherming tegen extreme weersomstandigheden krijgen en dat ze niet in een samenstelling met sterkere schapen komen en dat ze niet naar erven voor verkoop gaan.
171. Vervoerders moeten beschikken over **basiskennis van algemene verwondingen** of ziekten waar dieren tijdens het transport last van kunnen hebben en weten hoe te handelen.
172. De vervoerder moet de **resultaten** van het onderzoek van de schapen tijdens het gehele transport **registreren**.
173. Bij verwondingen, ziekte of de dood kan het van belang zijn om de bevoegde autoriteit van de regio te informeren. Dit is met name **belangrijk wanneer het vermoeden bestaat dat het gaat om een ernstige besmettelijke ziekte**. Transportplannen bevatten de adressen, e-mailadressen en telefoonnummers van de bevoegde autoriteiten van alle regio's die tijdens het transport worden aangedaan.
174. Als er tijdens het transport een probleem bij de schapen wordt geconstateerd, zelfs wanneer dit wordt geredificeerd, moeten er **extra controles worden uitgevoerd** om het dierenwelzijn van de partij dieren te waarborgen. Bestuurders moeten indien nodig vooraf informeren over ondersteuning.

Tabel 4.2 Op dieren gebaseerde (waargenomen en klinische) indicatoren van potentiële negatieve effecten van het transport van schapen (EFSA, 2011)

| Adverse effect | Clinical/observational indicators | Adverse effect | Clinical / observational indicators |
|---------------------------------------|--|----------------------------|---|
| Hunger | - Weight loss (in long journeys) | Disease | - Incoordination |
| Dehydration | - Skin-pinch test | | - Posture |
| | - Extreme thirst | | - Limping |
| Lack of comfort around resting | - Tired animals | | - Teeth gnashing/grinding/bruxism |
| | - Lack of space to lie down all at the same time | | - Incapacity to walk |
| | - Lying down behaviour | | - Head tilt gait |
| | - Lack of space above the top of the head | | - Eye and nasal discharge |
| Heat stress | - Dead animals by asphyxia | | - Difficult to breath |
| | - Panting | | - Respiratory sounds |
| | - Respiration rate (low heat stress: 40-60 breaths/min, medium heat stress: 60-80 breaths/min, high heat stress: 80-200 breaths/min, severe heat stress: over 200 breaths/min (Silanikove, 2000) | | - Coughing |
| | - Drooling | - Lethargy | |
| | - Position of animals (isolate individuals or group clumped or dispersed) | - Apathy | |
| | - Increased body temperature | - Faecal characteristics | |
| | - Mortality | | |
| - Extreme thirst, high drive to drink | | | |
| Cold stress | - Shivering | Pain | - Evidence of pain on palpation of "injured" area |
| | - Stand in physical contact with one another | | - Increased heart rate |
| | - Reduced body temperature | | - Teeth grindings |
| Exhaustion | - General lethargy | - Panting | |
| | - Apathy | Locomotion problems | - Slipping and falling events |
| | - Lack of reaction | | - Stiffness in gait |
| | - Inability/reluctance to rise | | - Shorter walking speed |
| | - Shorter strides | | |
| Injury | - Visible signs of injury (bite marks, wounds, bruises, scratches, abrasions) | Fear | - Lameness |
| | | | - Increase in heart rate |
| | | | - Increase in respiratory rate |
| | | | - Head alert |
| | | | - Stand still |
| | | | - Escape behaviour |
| | | | - Turning away |
| | | | - Freezing behaviour |
| | | | - Reluctance to move |
| | | | - Moving backwards |
| | | | - Urination and defecation |
| | | | - Teeth grindings |
| | | Isolation distress | - Isolated |
| | | | - Vocalisation |
| | | | - Teeth grindings |

4.6 Noodgevallen

Noodsituaties ontstaan per definitie onverwacht en vereisen direct handelen. Het is belangrijk dat bestuurders en andere verantwoordelijken een plan hebben en **weten wat hen in noodsituaties te doen staat**. Het plan voor noodgevallen moet een lijst met telefoonnummers bevatten, bijvoorbeeld om de hulp van een dierenarts in te roepen.

Goede praktijken inzake noodgevallen

175. **In het geval van een mechanisch defect** aan de trekker, moet de oorzaak van het defect worden vastgesteld en worden ingeschat hoeveel tijd de reparatie in beslag neemt. **Als de reparatie niet** ter plaatse **kan worden uitgevoerd** of te veel tijd in beslag neemt, moet er een **vervangende trekker worden geregeld**. Er moet rekening worden gehouden met tal van factoren om te bepalen hoelang dieren veilig in een stilstaande aanhangwagen kunnen verblijven:
- het weer – (schapen kunnen bijvoorbeeld prima vier uur lang in een koele aanhangwagen met een lage luchtvochtigheid verblijven. Bij extreem warm weer in de zomer en een hoge luchtvochtigheid hebben ze echter heel snel last van hittestress),
 - conditie van de dieren,
 - leeftijd van de dieren,
 - tijd sinds de laatste keer voederen en drinken,
 - plaats van het oponthoud (zoals landelijk gebied of snelweg),
 - tijdstip van de dag,
 - veiligheid van de dieren op de huidige locatie.
176. Bij een **ongeval**, moet de vervoerder:
- a. **Het nationale noodnummer bellen** als het ongeval op een openbare weg is gebeurd of wanneer noodhulp nodig is bij een ongeval op de varkenshouderij. Het volgende moet worden meegedeeld:
 - de plaats van het ongeval,
 - het feit dat er dieren aan boord zijn,
 - de toestand van dieren die vrij rondlopen,
 - alle gevaren die al bekend zijn.
 - b. Plaats de **gevarendriehoek** binnen 10 minuten na het ongeval.
 - c. Bel de **aangewezen contactpersoon van het bedrijf**. Als het bedrijf een checklist voor ongevallen heeft, wordt deze puntsgewijs afgegaan. Zo niet, wordt het noodcentrum van de locatie van het ongeval geïnformeerd over eventuele gewonden, de toestand van de dieren, de positie van de aanhangwagen, het aantal betrokken voertuigen en of er al hulpverleners ter plekke zijn.
 - d. Bel volgens het bedrijfsprotocol andere aangewezen contactpersonen. Dit kunnen onder meer verzekeringsmaatschappijen (lading, voertuig) zijn en de contactpersoon op de plaats van bestemming. Aan hen moet dezelfde informatie worden verstrekt.
 - e. Ga naar punt g als de trekker en/of aanhangwagen schade hebben en niet meer geschikt zijn om mee te rijden.
 - f. Als er lichte schade is, de aanhangwagen rechtop staat en er geen gewonden zijn, maak dan foto's en noteer de namen en adressen van de anderen die erbij betrokken waren en van getuigen.
 - g. **Drijf dieren die vrij op de weg rondlopen bij elkaar** en verzamel ze op een plek die zo ver mogelijk van het verkeer vandaan ligt.
 - h. **Pak de set voor ongevalsrapportage en een camera erbij**. Maak zo snel mogelijk foto's van het ongeval. De foto's moeten omvatten: foto's van wegomstandigheden, voertuigschade, positie van de aanhangwagen, de gehele plaats van ongeval, remsporen, bochten, kruisingen en waar het voertuig de weg heeft verlaten (voor zover van toepassing).
 - i. Bied **de dieren** zoveel mogelijk **bescherming en comfort**.
 - j. Wanneer de hulpverleners arriveren, moet de vervoerder details over het ongeval vertellen, zoals verwondingen van mensen, de toestand van eventuele vrij rondlopende dieren, eventuele bekende gevaren en het plan voor noodgevallen van het bedrijf. Indien van toepassing moet de vervoerder de autoriteiten op de hoogte stellen van of er een hulpaanhangwagen van het bedrijf en personeel voor de omgang met de dieren onderweg zijn en aangeven wat de verwachte aankomsttijd is. Vervoerders moeten te allen tijde de commandostructuur respecteren.

- k. Dieren die gewond zijn geraakt tijdens het transport moeten **op humane wijze worden gedood om verdere pijn of stress te voorkomen**. Dit is met name het geval als er vermoedelijk een onacceptabel oponthoud is bij de behandeling van de pijnbron, als de pijn niet te behandelen is of als het transport de toestand van het dier aanzienlijk zou verergeren. Een dierenarts moet erbij worden gehaald om deze beslissing te nemen en het dier op humane wijze te doden.

Betere praktijken inzake noodgevallen

177. Zie bij een mechanisch defect aan de vrachtwagen of bij een ongeval paragraaf [2.2.2 Plannen voor noodgevallen](#)
178. Zie bij dieren die tijdens het transport ziek worden [4.6 Verzorging van zieke of gewonde dieren](#)
179. Bij onverwachte warme of koude weersomstandigheden moeten passende maatregelen worden getroffen zoals beschreven in paragraaf [4.3 Klimaatregeling](#)

180. Bij een ongeval, moet de vervoerder de volgende maatregelen treffen:
- a. Het nationale noodnummer bellen als het ongeval op een openbare weg is gebeurd of wanneer noodhulp nodig is bij een ongeval op de schapenhouderij.
 - b. De bestuurder/persoon wordt geïnformeerd over:
 - de plaats van het ongeval
 - het feit dat er dieren aan boord zijn
 - de toestand van dieren die vrij rondlopen
 - alle gevaren die al bekend zijn
 - c. Gevarendriehoeken worden zo snel mogelijk geplaatst (bij voorkeur binnen 10 minuten na het ongeval).
 - d. De aangewezen contactpersoon van het bedrijf wordt gebeld. Als het bedrijf een checklist voor ongevallen heeft, wordt deze puntsgewijs afgegaan. Zo niet, wordt het noodcentrum van de locatie van het ongeval geïnformeerd over eventuele gewonden, de toestand van de dieren, de positie van de aanhangwagens, het aantal betrokken voertuigen en of er al hulpverleners ter plekke zijn.
 - e. Volgens het bedrijfsprotocol worden andere aangewezen contactpersonen gebeld en aan hen wordt dezelfde informatie verstrekt. Dit kunnen onder meer verzekeringsmaatschappijen (lading, voertuig) zijn en de contactpersoon op de plaats van bestemming.
 - f. Ga naar het volgende punt als de trekker en/of aanhangwagen schade hebben en niet meer geschikt zijn om mee te rijden. Als er lichte schade is, de aanhangwagens rechtop staat en er geen gewonden zijn, worden foto's gemaakt en namen en adressen van de anderen die erbij betrokken waren en van getuigen genoteerd.
 - g. Drijf schapen die vrij op de weg rondlopen bij elkaar en verzamel ze op een plek die zo ver mogelijk van het verkeer vandaan ligt.
 - h. Pak de set voor ongevalsrapportage en erbij en maak snel mogelijk foto's van het ongeval. De foto's moeten omvatten: foto's van wegomstandigheden, voertuigschade, dieren, positie van de aanhangwagens, de gehele plaats van ongeval, remsporen, bochten, kruisingen en waar het voertuig de weg heeft verlaten (voor zover van toepassing).
 - i. De dieren wordt zoveel mogelijk bescherming en comfort geboden.

- j. Er worden aan verklaringen afgegeven aan de autoriteiten. De bestuurder moet in gedachten houden dat hij of zij de meest zichtbare persoon van het bedrijf is en vertegenwoordiger van de sector en zich als zodanig moet gedragen.
- k. Wanneer de hulpverleners arriveren, moet de bestuurder details over het ongeval vertellen, zoals verwondingen van mensen, de toestand van eventuele vrij rondlopende dieren, eventuele bekende gevaren en het plan voor noodgevallen van het bedrijf. Indien van toepassing moet de vervoerder de autoriteiten op de hoogte stellen van of er een hulpaanhangwagen van het bedrijf en personeel voor de omgang met de dieren onderweg zijn en aangeven wat de verwachte aankomsttijd is. Vervoerders moeten te allen tijde de commandostructuur respecteren.

5. Lossen van dieren

5.1 Inleiding

Bij aankomst op de plaats van bestemming of de controlepost moeten de dieren zo snel mogelijk worden gelost. Lossen maakt deel uit van het transport en het transport is pas afgerond op het moment dat het laatste dier op de plaats van bestemming is gelost.

Lossen is een stressvolle situatie voor de dieren door de snelle veranderingen in hun nabije omgeving. Losplaatsen moeten veilig zijn en een breed, vrij en recht pad vanaf het voertuig naar de wachtboxen hebben.

Bij het lossen is het ook erg belangrijk om rekening te houden met de mentale toestand en gezondheid van de dieren. Bestuurders en verzorgers moeten zich ervan bewust zijn dat sommige dieren moe zijn na een lang transport en dat ze op passende wijze moeten worden behandeld om extra stress te voorkomen.

De benodigde vaardigheden zijn hetzelfde als de vaardigheden voor het laden. De dieren moeten bij aankomst worden gecontroleerd om te zorgen dat ze in orde zijn, niet hebben geleden onder het transport en om te kijken of ze onmiddellijke aandacht nodig hebben. Indien nodig moeten dieren direct een diergeneeskundige behandeling krijgen.

5.2 Inrichting van de losplaats

Goede praktijken inzake de inrichting van de losplaats

181. De brug moet een **antislippoppervlak hebben dat slijtvast genoeg is** en beschermende zijkanten die hoog genoeg zijn om te voorkomen dat dieren tijdens het lossen vallen of ontsnappen.
182. De helling van de laadbrug mag niet meer dan 26 graden zijn (dit betekent dat de laadbruggen een maximale hoogte van **50 cm hebben, gemeten vanaf één meter voor het einde van de laadbrug**). Het wordt aanbevolen om deze helling tijdens het lossen te verminderen, vooral als het gaat om lammeren. Een methode om de helling van de brug te verminderen is door de brug te verlengen.
183. Bruggen van meer dan 10 graden moeten zijn voorzien van **dwarslatten om uitglijden van dieren te stoppen**.
184. De breedte van het losperron moet ten minste net zo breed zijn als het transportvoertuig.
185. De bestuurder moet ervoor zorgen dat de **brug en het voertuig goed zijn uitgelijnd** met de losplaats en dat schapen niet vast kunnen komen te zitten of gewond raken door de naad tussen de brug en het voertuig.
186. Hefplatformen en de bovenste laadvloeren moeten zijn uitgerust met **veiligheidsbarrières** zodat schapen tijdens het laden en lossen er niet vanaf kunnen vallen of kunnen ontsnappen.

Betere praktijken inzake de inrichting van de losplaats

187. Aangezien dieren liever lichtjes omhoog lopen dan omlaag, is het aan te raden om **bij het lossen een zo laag mogelijke hoek aan te houden**.

188. De optimale loshoek voor alle dieren is 'nul' graden, dus er moeten verschillende methoden worden toegepast om de hoek zo klein mogelijk te maken (minimumhoogte van het perron afgestemd op het type vrachtwagen, hefbrug, etc.).
189. Er moeten gesloten **vloerplaten worden gebruikt om eventuele ruimte te bedekken** tussen de vloer van de brug en die van het voertuig waardoor een dier kan uitglijden of vallen.
190. De brug moet worden **bedekt met stro** om eventuele veranderingen in het oppervlak te verhullen.
191. **Zorg dat de dieren kunnen zien waar ze naartoe gaan** en voorkom dat ze langs ronde scherpe bochten worden verplaatst, met name in de buurt van de deur van het voertuig waaruit ze worden uitgeladen.
192. **Relingen** van bruggen en drijfgangen moeten **een hoogte van 1,2 meter hebben** en er mogen geen tussenruimten zijn die de schapen kunnen verwonden of die hun verplaatsing kunnen verstoren.
193. Bruggen moeten breed genoeg zijn om te zorgen voor een ongehinderde verplaatsing en de hellingsgraad moet zijn afgestemd op de categorie schapen.
194. De **losplaatsen moeten worden uitgerust met een mobiele brug** om de lengte van de brug te vergroten en het lossen te faciliteren.
195. De losplaatsen moeten zijn voorzien van **afgeronde hoeken** om te voorkomen dat dieren zich kunnen verwonden.

5.3 Omgang met dieren bij het lossen

Goede praktijken inzake de omgang met dieren bij het lossen

196. De dieren moet **voldoende tijd** worden gegeven tijdens het lossen, zodat ze kunnen wennen aan de nieuwe situatie (licht, geuren, etc.). Pogingen om schapen tijdens het lossen op te drijven kunnen leiden tot verwondingen en een slecht dierenwelzijn.
197. Schapen moeten worden gelost in **dezelfde sociale groepen** als waarin ze in het voertuig werden geladen en in een omvang die past bij de kooi waarnaar ze gaan.
198. Als een dier **in de vrachtwagen blijft**:
 - Controleer wanneer het dier niet ziek/gewond is of bekneld zit, wat de oorzaak van de verstoring is, **spoor het dier zachtjes aan en leid het dier** bij voorkeur vanaf de buitenkant van de vrachtwagen met een stok.
 - Als het dier ziek/gewond is of nog steeds niet in staat zich te verplaatsen (over het algemeen soortgelijke criteria als voor dieren die ongeschikt voor vervoer zijn), **informeer dan de officiële dierenarts** of de functionaris voor dierenwelzijn (in een slachthuis) en volg hun instructies op.
 - Als het dier bekneld zit en moet worden bevrijd, **houd dan rekening met de veiligheid** (van zowel het dier als het personeel) om voor het betreden van het voertuig het probleem op te lossen.
199. Geef **voorrang aan het lossen van voertuigen met een slechte ventilatie** of andere problemen.
200. Parkeer de vrachtwagen op een plek die **beschut is tegen slechte weersomstandigheden** (dit moet worden meegenomen in de inrichting van de losplaats).
201. Tref passende maatregelen om het oponthoud tot aan het onderbrengen of slachten van de dieren te beperken tot **minder dan één uur**.
202. Als dieren bij een controlepost moeten achterblijven, bijvoorbeeld omdat ze gewond zijn of anderszins niet geschikt voor vervoer, **moeten ze worden verzorgd en behandeld**.

203. Als een dier tegen verdere verwondingen door andere dieren moet worden beschermd, moet het worden afgezonderd in een **aparte box**.

5.4 Verzorging van dieren na het lossen

Het lossen van schapen kan ernstige stress en ongemak veroorzaken. Het is van belang dat de dieren passende verzorging krijgen, met name wanneer ze tijdens transport een verwonding hebben opgelopen.

Goede praktijken inzake de verzorging van dieren na het lossen

204. De bestuurder van een voertuig moet zorgen dat de **plaats waar hij de schapen heeft gelost veilig is** en dat ze niet kunnen ontsnappen nadat hij is vertrokken (dit is met name belangrijk wanneer er niemand op de plaats van bestemming is om de dieren in ontvangst te nemen).
205. De bestuurder moet zorgen dat **alle relevante documenten** bij de dieren op de plaats van bestemming worden achtergelaten.
206. De **dierenwelzijnsomstandigheden** van elke zending dieren **systematisch worden beoordeeld door de functionaris voor dierenwelzijn** of iemand die bij aankomst direct aan de functionaris voor dierenwelzijn rapporteert om de prioriteiten vast te stellen. Dit heeft met name betrekking op het bepalen van welke dieren specifieke dierenwelzijnsbehoeften hebben en de bijbehorende maatregelen die moeten worden getroffen.
207. De dieren moeten **beschikken over voeder en water**, tenzij ze worden gelost bij een slachthuis en op korte termijn worden geslacht.
208. Vermoeide, gewonde of zieke dieren moeten op dusdanige wijze worden gehouden dat ze **visueel of auditief contact hebben met hun sociale groep**, of samen met een ander dier als gezelschap, omdat complete afzondering stress veroorzaakt.
209. Als **noodslachting van schapen** nodig is, moet dit direct, veilig en op humane wijze gebeuren.
210. De dieren waarbij tijdens het lossen worden vastgesteld dat ze als gevolg van verwondingen of ziekte moeten worden geslacht, moeten door **bevoegd personeel worden gedood volgens de methoden zoals beschreven in [Verordening nr. 1099/2009](#)**.
211. Het personeel dat bij het doden van dieren en daarmee verband houdende activiteiten betrokken is en de functionaris voor dierenwelzijn moeten een getuigschrift van bekwaamheid overleggen.
212. Als niet met zekerheid te zeggen is of een schaap dood is, moet direct een goedgekeurde methode worden toegepast om op een snelle en humane wijze de dood zeker te stellen. Indien nodig moet doodbloeden of een andere techniek worden toegepast om te zorgen dat bewusteloze schapen dood zijn.
213. Als er twijfels bestaan over de beoordeling van geschiktheid voor aansluitend vervoer, **moet een dierenarts worden geraadpleegd**.

Betere praktijken inzake de verzorging van dieren na het lossen

214. Na het transport moet de bestuurder aan de verzender van de schapen **een terugkoppeling geven over het dierenwelzijn** van de schapen.
215. Een 'functionaris voor dierenwelzijn' moet het dierenwelzijn bij het lossen controleren en een register van de controle bijhouden.
216. Bij het op humane wijze doden van dieren moeten **zo min mogelijk personen aanwezig zijn** om afleiding te voorkomen.

217. De schapen moeten **voorzichtig worden behandeld en op passende wijze zijn gefixeerd**, om onnodige stress of angst te voorkomen. Als schapen in staat zijn om te lopen, moeten ze in een gang of specifieke box worden behandeld.

5.5 Reiniging en ontsmetting

Bioveiligheidsmaatregelen zijn nodig om te voorkomen dat ziekten zich verspreiden. Er is eveneens een schoon voertuig nodig, omdat stress tijdens transport het afweersysteem van de dieren kan verzwakken en hen gevoeliger voor ziekten maakt.

Goede praktijken inzake reiniging en ontsmetting van de vrachtwagen

218. Vrachtwagens moet direct na het lossen worden gereinigd, nog voordat ze naar de parkeerplaats rijden.
219. Voorafgaand aan de reiniging en ontsmetting moet **vuil strooisel worden verwijderd** en naar de installatie voor mestverwerking of de mestopslagruimte worden gebracht. Het ruim van de vrachtwagen kan het beste met een hogedrukreiniger (>70 bar) met warm water worden gereinigd.
220. Tijdens het reinigen moet er **waterdichte beschermende kleding** worden gedragen.
221. Wanden en hekken van ruimen die schoon maar nog steeds nat zijn moeten worden ontsmet **met behulp van goedgekeurde ontsmettingsmiddelen**.
222. De wasinstallatie voor reiniging en ontsmetting moet over **voldoende warm en koud water** beschikken om het maximumaantal vrachtwagens dat op een dag kan verblijven te reinigen.
223. Bij de wasinstallaties voor reiniging en ontsmetting mogen zich in een omtrek van 2 meter om de vrachtwagen heen geen obstakels bevinden. 's Nachts moet er verlichting zijn.
224. **De lichtsterkte moet ter hoogte van de te reinigen objecten ten minste 400 lux bedragen.**
225. Alle uitrusting en alle reinigings- en ontsmettingsmiddelen moeten veilig en beschermd tegen weersomstandigheden worden opgeborgen.
226. **De bovenste laadvloeren moeten als eerste worden gereinigd.**
227. De bestuurder moet een register bijhouden van alle reinigings-/ontsmettingsprocedures en de handelsnaam en dosering van het gebruikte ontsmettingsmiddel vermelden.

Betere praktijken inzake reiniging en ontsmetting van de vrachtwagen

228. De bestuurder moet beschikken over **een lijst met locaties met reinigings- en ontsmettingsinstallaties** in Europa, met inbegrip van de gebruiksvoorwaarden, openingstijden, beschikbaarheid aan vers water en vers strooisel.
229. Wasinstallaties voor vrachtwagens moeten ten minste 25 meter lang zijn en een hellingsgraad van 5 tot 7% hebben om afvalwater te laten weglopen in het betreffende opvangsysteem.
230. In de vrachtwagen moet een checklist liggen met de belangrijkste punten die nodig zijn voor een goede reiniging, met inbegrip van het gebruikte strooisel, de waterkwaliteit, een goedgekeurd programma voor reiniging en ontsmetting, de controlemethode, corrigerende maatregelen en goedgekeurde en gebruikte reinigings- en ontsmettingsmiddelen.
231. Een standaardwerkvoorschrift voor reiniging en ontsmetting moet bij de losvoorzieningen aanwezig zijn en worden opgevolgd.
232. Er moet speciale aandacht worden besteed aan het **ontsmetten van de banden en onderkant van de vrachtwagen**, met name voor het terugreizen naar gebieden/landen met een lage ziektestatus.
233. Er moet een externe lift, stelling of platform zijn, zodat de bovenste delen van de vrachtwagen en het dak van buitenaf kunnen worden gereinigd.

234. **Open ontsmettingsinstallaties moeten zijn voorzien van bescherming aan de zijkanten**, zodat de vrachtwagen het milieu niet verontreinigt/besmet.

6. Verblijf op controleposten, markten en verzamelcentra

6.1 Inleiding

De maximaal toegestane transporttijd is 29 uur voor schapen en 19 uur voor niet gespeende lammeren met in alle gevallen een tolerantie van 2 uur extra om de eindbestemming te bereiken. Deze twee uur extra vormen een uitzondering (zoals bij files) en mogen niet in de planning worden opgenomen. Aan het einde van de wettelijke maximaal toegestane transporttijd moeten de dieren de eindbestemming bereiken en worden ze gelost voor de slacht (bij slachtdieren) of voor een rusttijd van 24 uur bij een erkende controlepost, alvorens verder te reizen. De verordening voorziet ook in een maximumduur voor lange transporten die afhangt van de diersoort en de leeftijd van de dieren en schrijft een specifieke rusttijd voor (tabel 6.1 Planning).

Tabel 6.1 Maximaal toegestane transporttijden voor schapen en lammeren (Verordening (EG) Nr. 1/2005).

| | Maximale duur van het eerste deel inclusief laden | Minimale duur van de rusttijd | Maximale duur van het tweede deel inclusief lossen |
|-------------------------|---|-------------------------------|--|
| Volwassen schapen | 14 uur | 1 uur met toegang tot water | 14 uur |
| Niet gespeende lammeren | 9 uur | 1 uur met toegang tot water | 9 uur |

Controleposten zijn voorzieningen die kunnen worden verzorgd en gecontroleerd door een officiële dierenarts en die zijn erkend door de bevoegde autoriteiten op basis van specifieke door de EU voorgeschreven eisen (Verordening (EG) nr. 1255/97). Bij de controlepost kunnen de dieren tijdens lange transporten rust krijgen en worden gevoederd, gedrenkt en verzorgd. **Verzamelcentra** zijn plaatsen zoals bedrijven, verzamelplaatsen en markten waar dieren van verschillende bedrijven samengebracht worden om een partij dieren te vormen. Als het gaat om dierenwelzijn en diergezondheid zijn de belangrijkste risico's voor controleposten, markten en verzamelcentra vergelijkbaar (zie hieronder).

Controleposten moeten zijn ontworpen, georganiseerd en beheerd om dieren er tijdens lange transporten te huisvesten voor rust, voederen, drenken en verzorging. De huisvestingsomstandigheden en het personeel dat bij de controleposten werkt, moeten waarborgen dat de dieren goed worden verzorgd overeenkomstig hun gezondheidsstatus en dat ze het transport onder optimale dierenwelzijnsomstandigheden en in overeenstemming met eisen aan diergezondheid en bioveiligheidsmaatregelen kunnen voortzetten. **De rusttijden bij controleposten moeten om die reden ervoor zorgen dat alle dieren de mogelijkheid hebben om rust, voeder en water te krijgen in de mate waarin ze dat nodig hebben.** Het gebruik van controleposten is namelijk een doeltreffend middel om het dierenwelzijn en rendement van de marktdeelnemers te verbeteren tijdens een zeer lang transport. Controleposten kunnen worden erkend voor varkens, runderen, schapen en/of paarden.

Een controlepost moet **voor aanvang van het transport** worden gereserveerd en in het journaal worden opgenomen. Een actuele lijst van controleposten kan via de volgende link worden geraadpleegd: https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/animals/docs/aw_list_of_approved_control_posts.pdf

De belangrijkste risico's op een slecht dierenwelzijn bij controleposten, evenals bij verzamelcentra en markten hangen samen met:

- **Grensoverschrijdende verspreiding van besmettelijke ziekten.** Het samenbrengen van dieren van een verschillende herkomst op dezelfde plek brengt risico's met zich mee. Dit komt niet alleen doordat de dieren tegelijkertijd bij de controlepost verblijven, maar ook door slechte reinigings- en ontsmettingsprocedures tussen twee passages van partijen dieren. De Europese verordening heeft voorschriften en procedures opgesteld die van toepassing zijn op een lijst met ziekten. De eigenaar en het personeel van de controlepost, vervoerders en de officiële dienstdoende dierenarts moeten zich er echter ook van bewust zijn dat de mogelijk bestaat dat ziekten die niet op de lijst staan zich kunnen verspreiden. Ze moeten daarom goed zijn opgeleid en geïnformeerd om de ziekten te herkennen die niet op de lijst staan. Verder moeten ze tekenen of veranderingen bij dieren die kunnen duiden op gezondheidsproblemen herkennen.
- **Onjuist/ruw/haastig lossen of laden** dat stress en verwondingen kan veroorzaken.
- **Onvoldoende beschikbare ruimte** en/of onjuiste omvang van boxen bij de controlepost kunnen de omstandigheden voor rust nadelig beïnvloeden en concurrentie en agressief gedrag tussen dieren veroorzaken.
- **Onvoldoende voederen en drinken**, en ongeschikte voorzieningen die tot frustratie en gezondheidsproblemen bij dieren kunnen leiden als gevolg van honger en/of uitdroging.

De bijbehorende aanbevelingen zijn te vinden in het 'High Quality Control Post Handbook' (www.controlpost.eu)

Goede praktijken inzake controleposten en verzamelcentra

235. Alle controleposten zijn verplicht om na zes dagen van gebruik een **dag dicht te zijn voor reiniging en ontsmetting**. Het is een goede praktijk om dit uit te voeren tijdens elke onderbreking van de bezetting, zelfs na minder dan 6 dagen van ononderbroken gebruik.
236. Een **bewijs van reservering en een bewijs van acceptatie** van de dieren bij de controlepost moeten worden getoond aan de dierenarts die de lading en het transport goedkeurt.
237. Voor lange transporten wordt **enkel één verzamelcentrum gebruikt**. De wettelijk verplichte rusttijd tijdens een zeer lang transport moet voor de volle 24 uur bij een erkende controlepost plaatsvinden.

6.2 Huisvesting

Goede praktijken inzake huisvesting

238. Isolatie van gebouwen is noodzakelijk als de huisvesting moet worden verwarmd en vorstvrij moet worden gehouden (met name bij volledigroostervloeren).
239. Isolatiematerialen zoals bakstenen tegen de muren worden aanbevolen, omdat **zeer jonge dieren erg gevoelig zijn voor kou**.

240. Om de binnentemperatuur boven de aangegeven minimumtemperatuur te houden moet eventueel gebruik worden gemaakt van **bijverwarming**. Dit geldt vooral voor jonge dieren. Als de temperatuur boven het aangegeven maximum uitkomt, moeten aanvullende maatregelen worden getroffen om de **dieren af te koelen**, zoals een groter vloeroppervlak en extra ventilatoren voor ventilatie.
241. De voorzieningen binnen moeten beschikken over geschikte **mechanische of natuurlijke ventilatie** om verse lucht aan te voeren en om de omgevingstemperatuur zo goed mogelijk binnen de comfortzone van de dieren te houden (zie ook tabel 6.2 voor betere praktijken). Lucht moet vrij boven de koppen van de dieren kunnen circuleren.
242. Een groep schapen zal spontaan heel veel warmte produceren, waardoor de temperatuur van hun huisvesting **op gezette tijden moet worden gecontroleerd**.
243. Het precieze aantal schapen dat elke box kan herbergen moet duidelijk worden aangegeven.
244. De boxen die worden gebruikt bij de rustplaats moeten zo zijn geconstrueerd dat de schapen in **dezelfde sociale groepen als voorafgaand aan het laden kunnen worden gehouden**.
245. Om op basis van herkomst en diersoort gescheiden groepen dieren te vormen, moet de rustplaats zijn **uitgerust met mobiele tussenschotten**. Deze tussenschotten moeten zo zijn geconstrueerd dat ze de dieren geen schade kunnen berokkenen of verwonden.
246. Alle materialen van de box moeten **niet giftig zijn en moeten kunnen worden gereinigd en ontsmet**.
247. Het materiaal van de vloer moet **slipvrij en te reinigen zijn, vloeistoffen goed kunnen afvoeren** en geschikt zijn voor de diersoort.
248. De box moet worden voorzien van stro.
 - o **Ooien: 0,5 kg/dier**
 - o **Lammeren: tussen 0,20 en 0.25 kg/dier.**
249. De hele route van de laad-/losplaats naar de rustplaats moet goed zijn verlicht door **diffuse natuurlijke of kunstmatige verlichting**.
250. Voor de verlichting **in de standaardboxen kan ongeveer 40 lux worden aangehouden** (voldoende licht om een krant te lezen). De **kraambox (250 lux)**, melkruimte en **losplaats (100 tot 150 lux)** moeten sterker worden verlicht.
251. **Lichtcontrast**, lichtreflectie via metalen uitrusting of een hoge lichtsterkte **moet worden voorkomen**, omdat dit ertoe leidt dat dieren stoppen en soms omdraaien.
252. In elk gebouw moet ten minste **één brandblusser** aanwezig zijn die past bij de hoeveelheid en het type brandbare materialen.

Betere praktijken inzake huisvesting

253. De temperatuur in het gebouw moet **binnen de thermoneutrale zone blijven**, zie tabel 6.2.

Tabel 6.2 Betere praktijk voor temperatuurbereiken in stallen om gezondheidsproblemen bij dieren tot een minimum te beperken.

| Diercategorie | Minimumtemperatuur | Maximumtemperatuur |
|---------------|--------------------|--------------------|
| Ooien | 6°C | 26°C |
| Lammeren | 14°C | 21°C |

254. De **beschikbare ruimte** in elke box moet geschikt zijn voor de gehouden diersoort. In tabel 6.3 staat de aanbevolen afmetingen.

Tabel 6.3 Betere praktijk voor minimale beschikbare ruimte op een rustplaats.

| | Diercategorie | (m ² /dier) |
|---------|---------------|------------------------|
| Schapen | Ooien | 1 |
| | Lammeren | 0,5 |

6.3 Voederen en drenken

Goede praktijken inzake voederen en drenken

255. **Voeder moet van goede kwaliteit zijn, goed smaken en geschikt** zijn voor de soort en leeftijd van de dieren.
256. De voederapparatuur moet zo zijn uitgevoerd en geïnstalleerd dat **verontreiniging van voeder en concurrentie tussen dieren tot een minimum worden beperkt**.
257. Voederapparatuur mag geen **hindernis of risico op verwondingen** voor de dieren vormen en ze moeten worden gereinigd en indien nodig worden ontsmet.
258. Voeder moet worden bewaard in een **schone, droge en als zodanig gemarkeerde (zichtbaar te herkennen) opslagruimte**.
259. Voederopslagruimten worden **alleen voor voeder** gebruikt, tenzij het voeder wordt opgeslagen in afgesloten houders/verpakkingsmateriaal.
260. Er mogen zich **geen chemicaliën** (zoals pesticiden, biociden, diergeneesmiddelen) in de voederopslagruimten bevinden.
261. De dieren moeten vrij toegang hebben tot **vers drinkwater** dat ad libitum wordt verstrekt.
262. Drinkautomaten moeten zo zijn **ontworpen en geplaatst dat ze geschikt zijn** voor de soort, leeftijd en grootte van de dieren.
263. **Waterleidingen moeten worden geïsoleerd** om bevrozing te voorkomen. Ze moeten tijdens koud weer worden gecontroleerd om te waarborgen dat er water beschikbaar is. Deze controle moet ook voorafgaand aan de komst van de schapen worden uitgevoerd en bij erg koud weer eveneens regelmatig tijdens het bezoek.
264. Drinkbakken moeten **regelmatig worden gelegegd en gereinigd**, met name tijdens warm weer.
265. **Drinkbakken mogen geen hindernissen vormen** voor dieren, werknemers, machines en mechanische systemen.
266. Drinkbakken mogen **niet in de buurt van voeder- of rustplaatsen worden geplaatst** om te voorkomen dat het voeder en de rustplaats nat wordt door gemorst water.
267. Voordat het transport wordt voortgezet, moet **het voertuig** bij de controlepost worden **herbevoorraad met water en voeder**.
268. De conditie en toestand van de dieren **moet** bij aankomst en ten minste elke 12 uur tijdens hun verblijf **worden gecontroleerd door een werknemer van de installatie** voor het houden van dieren.
269. De **geschiktheid voor vervoer** van schapen moet voorafgaand aan het voortzetten van het transport worden **beoordeeld** door een onafhankelijk bevoegd persoon.
270. Bij twijfel over de geschiktheid voor vervoer van een of meerdere schapen moet een **dierenarts worden geraadpleegd** om nog voor het voortzetten van het transport hierover een beslissing te kunnen nemen.
271. Als een schaap wordt beoordeeld als **niet geschikt voor het geplande vervolg van het transport**, moeten passende maatregelen worden getroffen voor de verzorging, behandeling of het op humane wijze doden van het dier.

Betere praktijken inzake voederen en drenken

272. Er mogen op de plaatsen waar de dieren tijdelijk rusten **alleen melkvervangers** worden gebruikt **met een speciale formulering voor lammeren**.
273. De benodigde volumes aan melkvervanger **nemen toe naarmate de lammeren ouder en groter worden**, zie tabel 6.4.

Tabel 6.4 Aanbevolen voederprogramma met melkvervanger voor lammeren* (FAO, 2011).

| Leeftijd (dagen) | Geboortegewicht | Volume (ml) per maaltijd | Maaltijden/dag |
|------------------|-----------------|--------------------------|-------------------|
| 5-14 | 2,0 tot 2,5 kg | 250 | 2 of 3 even grote |
| | 2,6 tot 4,0 kg | 400 | 2 of 3 even grote |
| 15-28 | 2,0 tot 2,5 kg | 350 | 2 of 3 even grote |
| | 2,6 tot 4,0 kg | 600 | 2 of 3 even grote |
| 29-42 | 2,0 tot 2,5 kg | 250 | 2 of 3 even grote |
| | 2,6 tot 4,0 kg | 400 | 2 even grote |
| 43-56 | 2,0 tot 2,5 kg | 150 | 2 of 3 even grote |
| | 2,6 tot 4,0 kg | 200 | 2 even grote |

* Meng net voor het voederen van lammeren 1 deel droge melkvervanger met 4 vier delen warm water (39 °C).

274. Het wordt aanbevolen om de **melkvervanger geleidelijk af te bouwen** vanaf dag 43 en er op dag 56 geheel mee te stoppen.
275. Geef **startervoer vanaf dag 5 tot aan 5 maanden** of ga net zolang door als nodig is.
276. **Vanaf dag 10** moet **hooi van goede kwaliteit** worden gegeven. De minimale hoeveelheid beschikbaar hooi moet gelijk zijn aan het vereiste niveau voor lichaamsonderhoud, zoals weergegeven in tabel 6.5.

Tabel 6.5 Hoeveelheid benodigd hooi voor lichaamsonderhoud.

| Diercategorie | Kg/maaltijd | Maaltijden/dag |
|---------------|-------------|----------------|
| Ooien | 3 | 1 |
| Lammeren | 1 tot 2 | 1 |

277. Als dieren **ad libitum worden gevoerd**, moet de groepshuisvesting beschikken over ten minste **één voederplaats per 10 dieren**.
278. Als de dieren **niet ab libitum worden gevoerd**, moeten alle dieren in de box **tegelijktijd kunnen eten**. De minimale ruimte bij een voederbak per dier wordt weergegeven in tabel 6.6.

Tabel 6.6 Aanbevolen ruimte bij voederbak per dier om de concurrentie tussen dieren tot een minimum te beperken.

| Diercategorie | Ruimte voederbak/trog (m/dier) | |
|---------------|--------------------------------|------|
| | Recht | Rond |
| Ooien | 0,40 | 0,40 |
| Lammeren | 0,30 | 0,30 |

279. De **hoogte van de drinkbak** moet passend zijn voor de grootte van elke diercategorie die bij de controlepost mag worden gehuisvest, zie tabel 6.7.

Tabel 6.7 Aanbevolen hoogte van drinkbakken boven de vloer

| Diercategorie | Hoogte van drinkbakken (m) |
|------------------|----------------------------|
| Ooien | 0,50 |
| Lammeren < 30 kg | 0,30 |
| Lammeren > 30 Kg | 0,40 |

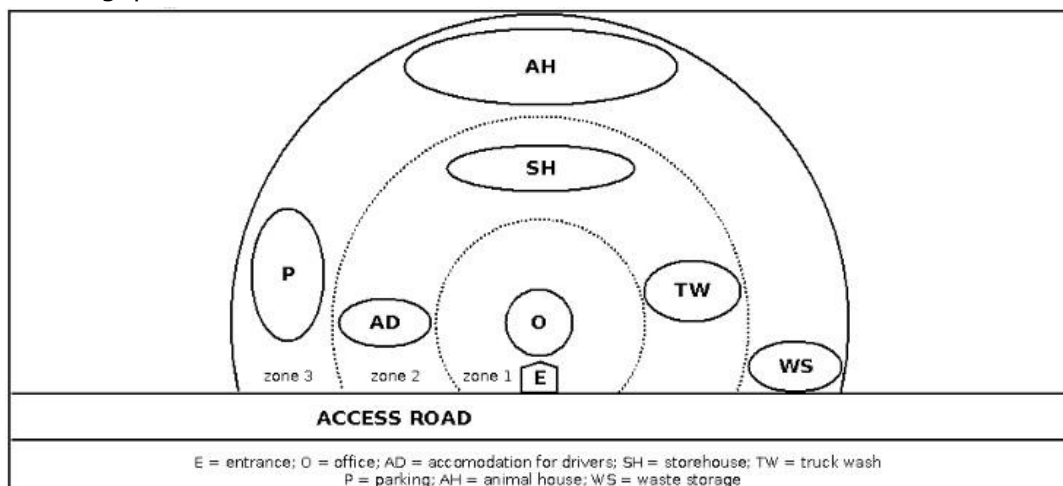
280. Een verzorger moet **het dierenwelzijn** tijdens het verblijf bij de controlepost **elke 12 uur controleren** en houdt hiervan een register bij. Hij zal bepalen welke dieren specifieke dierenwelzijnsbehoeften hebben en de bijbehorende maatregelen treffen.
281. Schapen die tijdens een transport rust krijgen, drinken vaak niet, tenzij ze net zijn gevoerd. Het voederen van schapen tijdens rusttijd kan dus **van wezenlijk belang zijn om hen tot drinken aan te sporen**.
282. Bij het voederen van lammeren bij aankomst moet **rekening worden gehouden met de speciale eisen van niet gespeende lammeren**. Bij het geven van vloeibaar voeder aan niet gespeende lammeren moet elk afzonderlijk dier in de gaten worden gehouden en vaak ook worden ondersteund. Het vereist ook aandacht voor het hygiënisch aanbieden van het voeder dat op de juiste temperatuur en in de juiste verhouding moet worden geprepareerd om spijsverteringsproblemen te voorkomen.
283. Als schapen worden samengebracht voorafgaand aan het laden, **moeten ze maximaal 18 uur lang nuchter worden gezet zonder voeder of water**. Voor ooien met lammeren of drachtige ooien geldt een maximum van 14 uur.
284. Net na aankomst op de plaats van bestemming moeten **alle dieren worden gevoerd en gedrenkt**, maar dit is van wezenlijk belang voor schapen die meer dan drie maanden drachtig zijn (derde trimester).

6.4 Bioveiligheid, reiniging en ontsmetting

Transportomstandigheden zorgen voor een nauw contact tussen dieren en kunnen het risico op verspreiding van ziekteverwekkers vergroten. Bioveiligheid is gebaseerd op goede hygiënepraktijken die zijn gericht op beperking van de ontwikkeling en verspreiding van ziekteverwekkers, logistiek beheer ter voorkoming van contact tussen verschillende partijen dieren en algemeen beheer van de locatie om gezondheidsrisico's tot een minimum te beperken. De eigenaar van de locatie (maar ook de vervoerder) moet zorgen dat **aan bioveiligheidscriteria wordt voldaan om de gehuisveste dieren te beschermen**. [Verordening \(EG\) 1255/97](#) beschrijft de eisen die worden gesteld aan de locatie, constructie en het gebruik van controleposten om tot een passend niveau van bioveiligheid te komen. Lokale bevoegde autoriteiten controleren dat aan deze eisen is voldaan, alvorens de controleposten te erkennen.

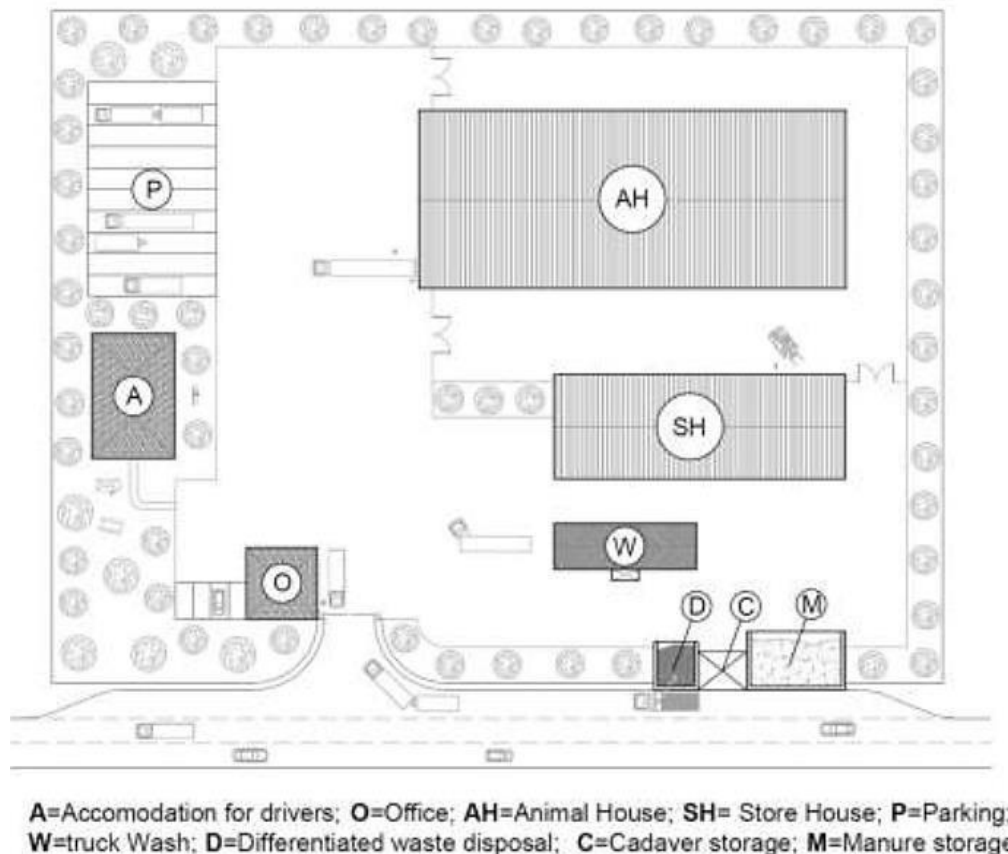
Goede praktijken inzake bioveiligheid bij controleposten

285. Er wordt een hygiënische route van het transport georganiseerd, zodat extern transport (leveringen van voeder, transport voor afvalverwijdering) wordt gescheiden van het interne transport (dieren). De verschillende routes worden duidelijk aangeduid om de **'schone' en 'vuile' routes** naar de stallen, wasinstallatie van de vrachtwagen, opslag van voeder en strooisel en de mestopslag **van elkaar te scheiden**. Als een fysieke scheiding onmogelijk is, wordt het transport gescheiden op basis van tijd. Er moet een plan beschikbaar zijn die het verkeer van al deze voertuigen of de scheiding in tijdblokken beschrijft.
286. De controlepost wordt **onderverdeeld in zones** om de eigenaar van de controlepost de mogelijkheid te bieden om verkeerspatronen, de werkorganisatie en bioveiligheidsmaatregelen te plannen. De zones zijn groot genoeg om later uitgebreid te worden zonder dat andere delen hierdoor in het gedrang komen. Controleposten kunnen worden onderverdeeld in drie concentrische ringen of activiteitenzones: zone 1 kantoor en hoofdingang, zone 2 huisvesting voor bestuurders, opslagruimte en wasinstallatie voor vrachtwagens, zone 3 stallen, parkeerplaatsen voor vrachtwagens en afvalopslag (zie figuur 6.1 en 6.2).
287. Verkeerszones en rijpaden voor vrachtwagens tussen inrit, laad- en losplaatsen, wasinstallatie voor vrachtwagens en parkeerplaatsen moeten overeenkomstig de maximale omvang van vrachtwagens, aanhangers en opleggers en hun draaicirkel worden gepland.



Figuur 6.1 Voorbeeld van de opbouw van een controlepost voor het optimaliseren van de bioveiligheid

288. **Dode dieren worden opgeslagen in een apart gebouw of een afgesloten container (gekoeld)** en deze voorzieningen moeten worden voorzien van bestrating of een vloer van geschikt materiaal. Ze moeten na elk gebruik worden gereinigd en ontsmet. Karkassen worden op een dussdanige manier overgeladen op voertuigen voor het transport naar de stortplaats of verbrandingsinstallaties, dat wordt gewaarborgd dat deze voertuigen de bedrijfsruimten van de controlepost niet hoeven te betreden (Verordening (EG) Nr. 1774/2002). Strooisel en afval van deze gebouwen moet op passende wijze worden verwijderd en afgevoerd.
289. Stallen worden **duidelijk aangegeven**. Deze gebouwen van de controlepost mogen door geen andere personen dan het personeel van de controlepost worden betreden. Iedereen die een gebouw betreedt, moet schone kleding en schoenen (of wegwerpkleding) dragen of door een voetbad lopen om de schoenen voor het betreden van de controlepost te ontsmetten. De bestuurder moet deze procedures ook opvolgen voor de omgang met de dieren bij de controlepost. Voor bezoekers en bestuurders moet een badkamer beschikbaar zijn waar ze hun handen of zich geheel kunnen wassen.



Figuur 6.2 Mogelijke inrichting van een controlepost.

290. De reiniging, **verwijdering van vast afval, het wassen en de ontsmetting van het gebouw en uitrusting moet worden afgerond binnen 24 uur** vanaf het moment dat de dieren uit de boxen zijn verwijderd. Gebouwen en uitrusting moeten droog zijn voordat er een nieuwe partij dieren kan worden gehuisvest. De reiniging van tussenschotten en vloeren (boxen en wegen) moet worden uitgevoerd met een hogedrukreiniger (40-200 bar, 25 tot 70 l/min).
291. **Voor metalen tussenschotten wordt speciaal aanbevolen om warm water met reinigingsmiddel te gebruiken.** De reiniging van drink- en voederbakken kan net als tussenschotten, vloeren en wanden worden uitgevoerd met een hogedrukreiniger met warm water of eventueel door de uitrusting 20 tot 30 minuten in warm water met reinigingsmiddel te laten weken voorafgaand aan de hogedrukreiniging. Inschuimen kan voor een beter resultaat zorgen. Als alle wanden en tussenschotten van de boxen schoon en nog vochtig zijn, kan ontsmetting plaatsvinden.
292. **Goedgekeurde ontsmettingsmiddelen** moeten volgens de aanbevelingen van de fabrikant worden opgespoten. Er mogen alleen goedgekeurde producten (volgens nationale overeenkomsten) worden gebruikt: neem voor een nationale lijst met producten contact op met een officiële dierenarts en controleer het AFNOR-kenmerk (NFT 72-150/151, 72-170/171, 72-200/201, 72-180/181).

Betere praktijken inzake bioveiligheid bij controleposten

293. Kleedkamers moeten worden gescheiden van de gebouwen waar de dieren worden gehouden. Ze moeten beschikbaar zijn voor werknemers, bestuurders en bezoekers (dierenartsen, inspecteurs, etc.). De kleedkamers beschikken over een spoelbak met warm en koud water, zeep, ontsmettingsmiddelen en schone handdoeken.

De controlepost moet beschikken over douches, toiletten en een recreatieruimte voor bestuurders evenals een EHBO-koffer die in goede staat verkeert.

294. **De controlepost moet beschikken over communicatievoorzieningen** voor bestuurders (telefoon, fax, internet) en een website met daarop: naam van de contactpersoon van de controlepost, telefoonnummer, e-mailadres, adres, routeplanner, openingstijden, beschikbaarheid van voorzieningen, gesproken talen, diensten voor bestuurders (sanitaire voorzieningen, recreatieve voorzieningen, etc.) en gezondheidszorg. Er moet een telefoonlijst beschikbaar zijn met de nummers van plaatselijke artsen, ziekenhuizen, politie, brandweer en dierenartsen.
295. De dieren moeten beschikken over drinkwater dat niet verontreinigd mag raken. Wateropslagtanks moeten worden afgedekt en indien nodig kunnen worden ontsmet. **De watervoorzieningssystemen moeten indien nodig kunnen worden doorgespoeld met een ontsmettingsmiddel.**
296. Voeder en strooisel moeten veilig worden opgeslagen en er mag geen risico op besmetting bestaan. **Trekkers en ander mechanische uitrusting die voor het voederen en het strooisel worden gebruikt, moeten na elk gebruik worden gereinigd en ontsmet.**

6.5 Noodgeval

Als er sprake is van noodgevallen terwijl er dieren bij de controlepost zijn, treden het plan voor noodgevallen van de controlepost en die van de vervoerder in werking.

Goede praktijken inzake noodgevallen bij controleposten

297. Als er bij de controlepost onvoldoende boxen beschikbaar zijn ten opzichte van het aantal in de vrachtwagen, **mogen er maximaal twee boxen van de vrachtwagen worden samengebracht.** Het gedrag wordt geobserveerd en gewonde en gestreste dieren worden afgezonderd.
298. Als een dieren **tekenen van koliek** vertoont (zoals overmatig zweten, voortdurend rollen, hoofd richting de buik draaien, voortdurend in beweging zijn, onrustig opstaan/gaan liggen, vaak gaan liggen), wat een van de meest voorkomende problemen is, moet er direct **een dierenarts worden bijgehaald.** Er moet zoveel mogelijk worden voorkomen dat het dier stress ondervindt.
299. Als er **verschillende vrachtwagens tegelijkertijd** bij een controlepost **arriveren** met dieren met een verschillende gezondheidsstatus:
- o wordt contact opgenomen met de **bevoegde autoriteiten** voor officiële aanbevelingen, ook in het geval dat een of meer vrachtwagens een gevaar voor de bioveiligheid vormen.
 - o worden dieren met **een verschillende gezondheidsstatus afgezonderd** in andere delen van het terrein.
300. Als er sprake is van een **lokale gezondheidscrisis** wanneer er dieren bij de controlepost worden verwacht:
- o wordt contact opgenomen met de **bevoegde autoriteiten** voor officiële aanbevelingen, ook in het geval dat een of meer vrachtwagens een gevaar voor de bioveiligheid vormen.
 - o worden de **bestuurder en de eigenaar van** de vervoerde dieren hierover vooraf geïnformeerd. Wanneer de vrachtwagen de controlepost binnenrijdt worden er mobiele ontsmettingssystemen (ontsmettingsbak voor wielen en wielkasten) gebruikt.

Betere praktijken inzake noodgevallen bij controleposten

301. Als **dieren** bij een controlepost **moeten achterblijven**, bijvoorbeeld omdat ze gewond zijn of anderszins niet geschikt voor vervoer, moet ze in een **afgezonderd deel** worden gehouden.

De lokale bevoegde autoriteiten moeten over deze dieren worden geïnformeerd. Er mag geen ontsmetting van de boxen plaatsvinden zolang er zich nog dieren in bevinden. Er moet voor worden gewaakt dat er geen onnodige stress wordt veroorzaakt.

Voor meer informatie worden de volgende publicaties aanbevolen:

- Anoniem, 2013. Quality Control Posts project website <http://www.controlpost.eu/joomla>. Geraadpleegd op 26 mei 2017.
- Broom D.M., Goode J.A., Hall S.J., Lloyd D.M. & Parrot R.F. 1996. Hormonal and physiological effects of a 15 hour road journey in sheep: comparison with the responses to loading, handling and penning in the absence of transport. *Br Vet J*, 152: 593-605.
- Broom, D.M. 2008. The welfare of livestock during road transport. In: Long distance transport and welfare of farm animals. Michael C. Appleby, V. Cussen, L. Lambert, J. Turner. Ed. CABI International, Wallingford, UK ; Cambridge, MA.
- Caporale V., Alessandrini B., Dalla Villa P. & Del Papa S. 2005. Global perspectives on animal welfare: Europe. *Rev Sci Tech Off Int Epiz*, 24: 567-577.
- Carbajal S. & Orihuela A. 2001. Minimal number of conspecifics needed to minimize the stress response of isolated mature ewes. *J Appl Anim Welfare Sci*, 4: 249 – 255.
- Cockram M.S., Kent J.E., Jackson R.E., Goddard P.J., Doherty O.M., McGilp I.M., Fox A., Studdert Kennedy T.C., McConnell T.I. & O’Riordan T. 1997. Effect of lairage during 24h of transport on the behavioural and physiological responses of sheep. *Anim Sci*, 65: 391 – 402.
- Cockram M.S., Kent J.E., Waran N.K., McGilp I.M., Jackson R.E., Amory J.R., Southall E.L., O’ Riordan T., McConnell T.I. & Wilkins B.S. 1999. Effects of a 15 h journey followed by either 12 h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Anim Welfare*, 8: 135 – 148.
- Cockram M.S., Kent J.E., Waran N.K., McGilp I.M., Jackson R.E., Amory J.R., Southall E.L., O’ Riordan T., McConnell T.I. & Wilkins B.S. 1999. Effects of a 15 h journey followed by either 12 h starvation or ad libitum hay on the behaviour and blood chemistry of sheep. *Anim Welfare*, 8: 135 – 148.
- EFSA (2009) Final report on Project to develop Animal Welfare Risk Assessment Guidelines on Transport. Project developed on the proposal CFP/EFSA/AHAW/2008/02. Istituto Zooprofilattico Sperimentale dell’Abruzzo e del Molise “G. Caporale”, Teramo, Italy. <http://onlinelibrary.wiley.com/store/10.2903/sp.efsa.2009.EN-21/asset/efs321e.pdf?v=1&t=j35jkwqrq&s=331287e59dc176a14b73c5dc5d98ee41bb810eb9>. Geraadpleegd op 26 mei 2017.
- Fiore G., 2006. An example of an independent recording system on animal in road transportation. Presentation at the 1st OIE International Conference “Use of GIS in Veterinary Activities”, 8- 11 October 2006, Silvi Marina (TE), Italy.
- Fisher A.D., Niemeyer, D.O., Lea, J.M., Lee, C., Paul, D.R., Reed, M.T. and Ferguson, D.M. (2010). The effects of 12, 30 or 48 hours of road transport on the physiological and behavioural responses of sheep. *J Anim Sci* 88, 2144-2152.
- Fraser A.F., and Broom D.M. 1990. Farm animal behaviour and welfare. 3e editie; CAB International, Wallington, VK. 437 pp.
- Grandin T. 1987. Animal handling. In: Farm Animal Behavior. (E.O. Price ed.). The Veterinary Clinics of North America: Food Animal Practice. Vol. 3. W.B. Saunders, Philadelphia, PA, USA, pp. 323 – 339.
- Hitchcock D.K. & Hutson G.D. 1979. The movement of sheep on inclines. *Aust J Exp Agr*, 19: 176-182.
- Hutson G.D. 1985. The influence of barley food rewards on sheep movement through a handling system. *Appl Anim Behav Sci*, 14: 263 – 273.
- Kilgour R. 1978. Minimising stress on animals during handling. In Proceedings of the 1st World Congress on Ethology and Applied Zootechnics, Madrid, pp. 303 – 322.
- Knowles T.G. 1995. A review of post transport mortality among younger calves. *Vet Rec*, 137: 406-407.
- Knowles T.G. 1998. A review of the road transport of slaughter sheep. *Vet Rec*, 143: 212-219.
- Krawczel, P.D., Friend, T.H., Caldwell, D.J., Archer, G. And Ameiss, K. (2007). Effects of continuous versus intermittent transport on plasma constituents and antibody response of lambs. *J Anim Sci* 85, 468-476.
- Parrot R.F., Hall S.J.G. & Lloyd D.M. 1998. Heart rate and stress hormone responses of sheep to road transport following two different loading procedures. *Anim Welfare*, 7: 257 –267.
- Rushen J. 1986. Aversion of sheep to electro – immobilization and physical restraint. *Appl Anim Behav Sci*; 15: 315 – 324.

Rushen J. 1990. Use of aversion - learning techniques to measure distress in sheep. *Appl Anim Behav Sci*, 28: 3 – 14.

SCAHAW, 2002. The welfare of animals during transport (details for horses, pigs, sheep and cattle). *Report of the Scientific Committee on Animal Health and Animal Welfare, Europese Commissie, 130 p.* https://ec.europa.eu/food/sites/food/files/safety/docs/sci-com_scah_out71_en.pdf.

Geraadpleegd op 26 mei 2017.



Opgesteld door het consortium Animal
Transport Guides, geleid door Wageningen
Livestock Research