

Reactie internetconsultatie regeling diergezondheid.

Joan Dibbits namens NKC Ewijk,

Tevens deelnemer pré pilot

Artikel 5c.7

In deze sluit ik mij aan bij de zienswijze van Vee&Logistiek. Ik zou wel nog even willen benadrukken dat wanneer hier geen herziening op komt, dit betekend dat kalveren zo onnodig veel langer onderweg zijn. In de praktijk komt het er op neer dat dezelfde transporteur heen en weer blijft rijden tussen de losadressen en het verzamelcentrum.

Zo blijven de laatste kalveren onnodig lang aanwezig op het verzamelcentrum. Hierbij moet worden gedacht aan een flink aantal uren. De periode van stress duurt zo veel langer. Dit is natuurlijk zeer onwenselijk, daarbij gelet op dierwelzijn maar ook op maatschappelijk draagvlak.

Zoals Vee&Logistiek aangeeft is dit met behulp van een kwaliteitssysteem prima te monitoren, aldaar zij dit voor buitenlandse transporten ook prima weten te regelen. Dit is ook gebleken tijdens de pré pilot. Iets dat in mijn optiek zeer zorgvuldig is uitgevoerd.

Met de nieuwe regelgeving is het immers verplicht (net als bij de pré pilot) om bij iedere erfverlating op de kritische delen R&O toe te passen. Iets dat bijdraagt aan de bioveiligheid.

Bijladen op het verzamelcentrum

Op het punt van het bijladen zoals dat was toegestaan, namelijk via een transportmiddel aan de openbare weg, ben ik het niet eens met de zienswijze van Vee&Logistiek. Dit betekend in de praktijk dat de kalveren op een transportmiddel moeten worden geladen en dan aan de openbare weg mogen worden bijgeladen op een ander voertuig waar reeds kalveren in aanwezig zijn. Buiten het feit dat dit nogal middeleeuws aandoet omdat het een erkend verzamelcentrum met tweede verzamelslag betreft, en daarmee dus aan alle wet en regelgeving voldoet van de huidige tijd, is dit niet alleen een onnodig extra transportbeweging maar vervalt ook de verplichting om op de kritische delen R&O toe te passen.

Op ons vc hebben wij nooit op deze manier gewerkt omdat ik van mening ben dat alle juiste middelen en voorzieningen aanwezig zijn voor mens maar ook zeker voor dier (in dit geval kalveren). Het vc is immers erkend en er wordt een tweede verzamelslag toegepast.

Op dit moment is het zo dat alle kalveren van vc1 moeten worden gelost, waarna op het gehele voertuig R&O moet worden toegepast. Daarna wordt het voertuig ingestrooid en met dezelfde kalveren plus 1 koppel per vervoerseenheid van vc2. U kunt zich misschien voorstellen dat de vrachtwagen niet helemaal droog is en de kalveren dus in een deels natte en koude wagen geladen worden. Zeker met slechte weersomstandigheden is dit niet wenselijk.

Dat de kalveren van vc1 moeten worden gelost in de hal met **alle** kalveren van vc2 is niet bij iedere tweede verzamelslag noodzakelijk. In het geval dat de kalveren niet opnieuw gesorteerd hoeven worden en in dezelfde koppel kunnen blijven hoeven zij het vervoersmiddel niet te verlaten.

Kalveren die niet bestemd zijn voor de 2^e verzamelstag zouden niet in contact moeten hoeven komen met kalveren van een ander vc.

Dit komt op geen enkele manier de bioveiligheid, maar ook niet het welzijn van de kalveren ten goede. Gedacht moet worden aan transportduur, stress en onnodig contact met andere kalveren.

Ook is dit voor de kalveren van vc1 een extra, in mijn ogen onnodige, transportbeweging.

De kalveren op vc1 zijn geladen op een volledig gereinigde en ontsmette wagen, waarbij na het laden op de kritische delen nogmaals R&O is toegepast.

Op vc2 wordt op diezelfde wagen waar tot nu toe alleen maar de kalveren van vc1 op hebben gezeten weer een volledig R&O toegepast. Dit betekent 3 keer R&O op hetzelfde voertuig met alleen maar dezelfde kalveren.

Als daarna de kalveren van vc1 + vc2 geladen zijn wordt op de kritische delen nogmaals R&O toegepast.

Ik zie liever dat de kalveren vanaf vc1 op de toch al 2 maal gereinigde en ontsmette wagen mogen blijven, en dat er **op vc2** een mogelijkheid tot bijladen komt.

Dit komt niet alleen de transportduur maar ook het dierwelzijn en de bioveiligheid ten goede. Op de wagen is immers al twee maal R&O toegepast. En uiteraard wordt er bij het verlaten van het erf nogmaals R&O toegepast op de kritische delen.

Ook ben ik van mening dat het beter is voor de kalveren om zo snel mogelijk op de eindbestemming aan te komen.

Het gaat hier niet meer over bijladen aan de weg maar echt op het tweede verzamelcentrum. En alleen bij de niet opnieuw te sorteren koppels.

Tijdens de pre pilot is hier met meerdere controleurs, bedrijfsbegeleiders en dierenartsen van de NVWA over gesproken. Zij kwamen unaniem tot de conclusie dat dit op alle punten beter zou zijn, maar dat dit toen met de tot dan geldende regelgeving niet mogelijk was.

Kwaliteitssystemen en intergratiemedewerkers sloten zich hierbij aan.

Naar mijn mening is dit de uitgelezen kans om hier verandering in aan te brengen, en echt iets voor zowel bioveiligheid, dierwelzijn alsmede maatschappelijk draagvlak toe te voegen aan de kalversector.