

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer  
der Staten-Generaal  
Binnenhof 4  
2513 AA 's-GRAVENHAGE

**Directoraat-generaal Agro**  
Directie Dierlijke Agroketens en  
Dierenwelzijn

**Bezoekadres**  
Bezuidenhoutseweg 73  
2594 AC Den Haag

**Postadres**  
Postbus 20401  
2500 EK Den Haag

**Factuuradres**  
Postbus 16180  
2500 BD Den Haag

**Overheidsidentificatienr**  
00000001003214369000

T 070 379 8911 (algemeen)  
[www.rijksoverheid.nl/ez](http://www.rijksoverheid.nl/ez)

Datum 4 februari 2014  
Betreft Antwoorden op vragen schriftelijk overleg over QLL

**Ons kenmerk**  
DGA-DAD / 14019660

Geachte Voorzitter,

Met deze brief reageer ik op de vragen en opmerkingen van de leden van enkele fracties betreffende de brief over mijn voorgenomen besluit ten aanzien van QLL die ik naar uw Kamer heb gestuurd (brief d.d. 27 januari 2014 (Kamerstuk 26 991, nr. 393)).

### **Vragen van de leden van de VVD-fractie**

*De leden van de VVD-fractie zijn verbaasd omdat er voor volgende week nog een overleg gepland stond tussen de sector en het ministerie over de voortgang rond de kwaliteitsbewaking binnen QLL in verband met het debat in de Tweede Kamer van 6 februari. De verwachting was dat de staatssecretaris pas volgende week een besluit zou nemen. Deelt de staatssecretaris de opvatting van de VVD-fractie dat dit een bijzondere gang van zaken is aangezien de sector plannen heeft gemaakt om de kwaliteit van QLL beter te borgen en in de veronderstelling was dat deze plannen eerst besproken zouden worden in het genoemde overleg? Zo nee, kan de staatssecretaris aangeven waarom zij eerst het besluit heeft genomen alvorens het betreffende overleg af te wachten? Kan de staatssecretaris voorts aangeven wat volgens haar de insteek van overleg zou zijn en of dit ook duidelijk richting de sector is gecommuniceerd?*

In de brief aan uw Kamer heb ik mijn voorgenomen besluit toegelicht. De bevindingen met betrekking tot het eind 2013 door de NVWA uitgevoerde onderzoek naar het functioneren van QLL zijn op 7 januari door de NVWA met QLL besproken. Hiermee heeft QLL de gelegenheid gekregen om op de bevindingen uit de audit te reageren. Naar aanleiding van de resultaten van dit onderzoek heb ik vervolgens mijn voornemen tot intrekking van de toezichtmodaliteiten per 1 maart 2014 aan uw kamer kenbaar gemaakt. Tegelijkertijd is het bestuur van QLL hiervan op de hoogte gesteld. Op 4 februari a.s. vindt op verzoek van het bestuur van QLL een gesprek plaats op ambtelijk niveau met het ministerie. Het bestuur van QLL heeft daarbij aangegeven de brief toe te willen lichten die zij op 21 januari jl. heeft verzonden met de reactie op de NVWA rapportage QLL. Het is niet aan de orde geweest om mijn voornemen met het bestuur van QLL te bespreken voorafgaande aan het informeren van uw Kamer hierover.

*De leden van de VVD-fractie lezen dat de NVWA een audit heeft gedaan naar het functioneren van QLL naar aanleiding van een in het najaar 2013 uitgevoerd onderzoek. Het beeld uit het onderzoek is in grote lijnen gelijk aan dat van het vorige onderzoek van januari 2013. Er zijn veel administratieve fouten en overtredingen met potentieel risico voor dierenwelzijn en diergezondheid, maar er zijn weinig overtredingen, waarbij het dierenwelzijn en de diergezondheid daadwerkelijk zijn geschaad. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de staatssecretaris in dit geval wel erg voorbarig heeft gehandeld, aangezien er voornamelijk sprake is van administratieve fouten en het dierenwelzijn en de diergezondheid nauwelijks in gevaar zijn gekomen. Daarnaast heeft de sector recent een flink aantal aanscherpingen doorgevoerd om alsnog te kunnen voldoen aan de voorwaarden, die de NVWA stelt aan QLL. De toegepaste verbeteringen in de controle en borging zijn te vers om daar nu al zichtbaar rendement van te constateren. De leden van de VVD-fractie willen de staatssecretaris oproepen om af te zien van haar besluit en eerst met QLL strikte maar haalbare en tijdgebonden afspraken te maken om gezamenlijk tot verbeteringen in de controle en borging te komen en op basis daarvan de huidige modaliteiten vooralsnog voort te laten bestaan.*

Mijn voorgangers en ik hebben meermaals geconstateerd dat er tekortkomingen zijn in het systeem. Hierover is in de afgelopen jaren met het bestuur van QLL en de Tweede Kamer meerdere malen gesproken. Door de sector zijn daarbij verbeterplannen aangekondigd die in de praktijk niet of onvoldoende zijn uitgevoerd.

In mijn brief aan uw Kamer van 23 juni 2013 (TK 26991, nr. 363) heb ik aangegeven de aan kwaliteitssysteem QLL toegekende toezichtsmodaliteiten per 1 januari 2014 in te trekken en dit besluit alleen te heroverwegen indien alle geconstateerde gebreken zouden zijn opgeheven en het verbeterplan volledig zou zijn uitgevoerd. De audit van de NVWA die ik heb meegestuurd met mijn brief van 27 januari jl. toont aan dat dit onvoldoende is gebeurd.

*De leden van de VVD-fractie lezen dat vooral het keuren van varkenstransporten aan de klep van de vrachtwagen in plaats van in de stal invloed heeft op de hoeveelheid werk, die door de NVWA moet worden verricht. De leden van de VVD-fractie vinden dat de staatssecretaris de situatie eenzijdig belicht in haar brief. De gevolgen van het overstappen van stalkeuring naar klepkeuring zijn niet alleen voor de overheid fors, maar zeker ook voor de (primaire) sector. De economische consequenties, zowel indirect als direct, zullen zeer hoog uitvallen. Vanuit de sector horen wij dat de klepkeuring minstens vier miljoen euro extra kost ten opzichte van de stalkeuring op jaarbasis. Ook zullen hogere kosten voor het transport en logistiek ontstaan door de wachttijden op het varkensbedrijf voor en tijdens het laden. Vanwege de kostenstijging van de exportkeuring en de beperking in de flexibiliteit ontstaat een concurrentienadeel in de internationale handel. Daarnaast komt het logistieke proces onder druk te staan door de langere keuringstijd. Verder is de beschikbaarheid van dierenartsen beperkt. De keuringen kunnen alleen plaatsvinden tussen 07.00 uur en 18.00 uur. Dit leidt tot een*

*onbalans in de vraag van de sector en de beschikbaarheid van keuringsdierenartsen. Tot slot zal het dierenwelzijn worden aangetast. Ten eerste, omdat klepkeuring een langere laadtijd op de boerderij betekent, omdat de dierenarts de dieren moet zien tijdens het laden op de klep. Wachten vertraagt het laden en dit kan bij de dieren veel stress opleveren. Tegelijkertijd zal de transporteur het laden snel willen uitvoeren vanwege de zeer hoge keuringskosten (verdubbeling ten opzichte van stalkeuring) en haast geeft stress bij dieren. Ten tweede, zullen de wachttijden langer worden bij de slachterij, vanwege de piekaanvoer van varkens en dus minder spreiding over de dag. De leden van de VVD-fractie willen van de staatssecretaris weten of zij bij het nemen van haar besluit rekening heeft gehouden met al deze aspecten? Kan de staatssecretaris aangeven of zij zich herkent in de geschetste gevolgen? Zo nee, kan zij dan aangeven wat volgens haar de gevolgen zijn voor de sector?*

Ik ben mij bewust van het feit dat het intrekken van de aan kwaliteitssysteem QLL toegekende toezichtsmodaliteiten consequenties heeft voor zowel de sector als de NVWA. Intrekking zal tot gevolg hebben dat de NVWA de klepkeuring zal gaan verrichten. De kosten hiervan komen ten laste van het bedrijfsleven. De NVWA zal zoveel als mogelijk de knelpunten die kunnen ontstaan in de dienstverlening proberen te beperken. Nederland is een belangrijk exporteur van hoogwaardige landbouwproducten en heeft intensieve handelscontacten. Uitbraken van dierziekten en voedsel fraudeaffaires hebben aangetoond dat het noodzakelijk is om enerzijds beter te beschermen tegen insleep van ziektes en anderzijds voldoende garanties te kunnen bieden ten aanzien van de door ons geëxporteerde producten.

In het verleden zijn faciliteiten zoals stalkeuring toegestaan op voorwaarde dat de extra garanties die door QLL werden geboden ook in de praktijk tot uitdrukking komen. Naar aanleiding van de audit van de NVWA heb ik moeten constateren dat dit niet het geval is.

*De leden van de VVD-fractie zijn zeer bezorgd over de toenemende regelgeving die momenteel wordt uitgestrooid boven de (intensieve) veehouderij. Naast het intrekken van QLL, ziet de sector zich geconfronteerd met het handhaven van de vierdageneis, behoud van dierrechten, verbod op ingrepen en de kostenverhoging vanuit Rendac. De leden van de VVD-fractie vragen zich oprecht af welk doel de staatssecretaris heeft met deze regelgeving. Het doel wat de staatssecretaris voor ogen heeft, verduurzamen van de keten, wordt op deze manier in elk geval niet bereikt aangezien door de toenemende regeldruk ondernemers niet meer in staat zullen zijn om te investeren in verduurzamingsmaatregelen. Deelt de staatssecretaris deze opvatting? Zo ja, is zij bereid om opnieuw naar de effectiviteit van de genoemde regels te kijken en eventueel regels te schrappen als blijkt dat zij het beoogde effect sorteren?*

Ik heb grote waardering voor de stappen die de sector in de afgelopen periode heeft gezet in het kader van verduurzaming. Bedrijven ontwikkelen in ketenverband in toenemende mate marktconcepten waarbij extra stappen worden gezet die verder gaan de wettelijke eisen. Ik verwijs hierbij onder andere naar de

Verklaring van Dalfsen waarbij de ambitie is geformuleerd om op termijn te stoppen met het couperen van varkensstaarten. Deze verdere verduurzaming draagt bij aan het maatschappelijk draagvlak van de veehouderij. Mijn beleid is gericht op versterking van de concurrentiepositie van de agrarische sector, door middelen van innovatie en verduurzaming. Conform het Regeerakkoord omarmt het kabinet de aanpak van het bedrijfsleven in de Commissie Van Doorn en het Verbond van Den Bosch waarmee de noodzakelijke transitie op een integrale wijze wordt vorm gegeven.

Ten aanzien van de wet- en regelgeving is er sprake van een vergaande harmonisatie op Europees niveau. Bij de nationale invulling vormen vereenvoudiging van regelgeving, vermindering van administratieve lasten en terughoudend met de introductie van nationale koppen het uitgangspunt. Zoals eerder aangegeven in mijn beantwoording van de vragen van de leden Lodders, Bosman, De Liefde en Heerema (vergaderjaar 2013-2014, aanhangselnummer 442, d.d. 6 november 2013) weeg ik per geval af of een nationale kop gewenst, haalbaar en effectief is. Over de vermindering van de administratieve lasten heb ik uw Kamer geïnformeerd in de beantwoording schriftelijke vragen begroting Economische Zaken, onderdeel landbouw en natuur (TK 3750 XIII, nr 9, dd 7 november 2013).

De leden van de VVD-fractie verwijzen specifiek naar de vierdageneis, het behoud van dierrechten, het verbod op ingrepen en de verhoging van Rendac.

Ten aanzien van groepshuisvesting zeugen is in 1998 groepshuisvesting voor drachtige zeugen 4 dagen na dekken verplicht gesteld bij ver- of nieuwbouw en uiterlijk per 2008 voor alle zeugenbedrijven. In 2003 is deze eis van groepshuisvesting door de Europese Commissie overgenomen met een overgangstermijn van 10 jaar (dus uiterlijk per 1 januari 2013) en maximaal 4 weken na dekken. Het toenmalige kabinet heeft besloten de overgangstermijn van de Europese Commissie over te nemen (van 2008 naar 2013) maar op verzoek van LTO vast te houden aan het nationale introductiemoment van 4 dagen na dekken in de groep zo gauw een bedrijf omschakelt naar groepshuisvesting. Dit om het leven van de zeug in een individuele box zo kort mogelijk te laten zijn. Op 16 januari jl. heb ik uw Kamer een afschrift gestuurd van mijn brief aan NVV en LTO over de voortgang inzake het introductiemoment drachtige zeugen.

Met mijn brief van 12 december 2013 heb ik uw Kamer de kabinetsreactie ten aanzien van de ex ante beleid evaluatie toekomstig mestbeleid gestuurd. Het kabinet kiest er voor de extra waarborg om te voorkomen dat de fosfaatproductie ongewenst kan toenemen als gevolg van economische ontwikkeling en uitbreiding van de productiecapaciteit voor de varkens- en pluimveehouderij, in het vullen door het stelsel van dierrechten voorlopig te handhaven. PBL en WUR zien, vanuit het economisch perspectief voor de komende jaren, voor deze sectoren geen groeiperspectief. Deze sectoren zullen om die reden dan ook niet door dierrechten worden beknelde. Groeiperspectief is er wel voor individuele bedrijven. Deze kunnen uitbreiden maar de omvang van de totale varkens- en pluimveeestapel

blijft gelijk. In 2016 vindt de volgende evaluatie van de Meststoffenwet plaats. Dan kan opnieuw worden bezien of er aanleiding is de voortzetting van dierrechten te heroverwegen. Als dat het geval is, kunnen dierrechten voor één van beide of beide sectoren vervallen met ingang van het zesde actieprogramma Nitraatrichtlijn (vanaf 2018).

Net als de ketenpartijen verenigd in de Uitvoeringsagenda Duurzame Veehouderij en de Visie Samenwerkende Varkensvleesketen zie ik het verminderen van ingrepen als één van de graadmeters voor een duurzame veehouderij. In systemen waar dieren voldoende afleiding en ruimte hebben en hun natuurlijk gedrag kunnen uitoefenen, is er minder noodzaak om ingrepen te verrichten. Onder andere de varkenssector is al actief en heeft afspraken gemaakt over vrijwel alle in die sectoren voorkomende ingrepen. Ik realiseer mij dat dit geen gemakkelijke opgave is. In mijn beleidsbrief dierenwelzijn van 4 oktober 2013 heb ik aangegeven hoe ik op een verantwoorde wijze en in overleg met de sector wil komen tot het zoveel mogelijk uitfaseren van ingrepen.

Ten aanzien van de tarieven van Rendac zal ik uw Kamer op korte termijn informeren.

*De leden van de VVD-fractie vinden het een slechte ontwikkeling dat de staatssecretaris op tal van terreinen taken van private kwaliteitssystemen overhevelt naar de overheid. De leden van de VVD-fractie zijn van mening dat de beweging van de staatssecretaris ingaat tegen de geest van het regeerakkoord om als rijksoverheid goedkoper, flexibeler en efficiënter te gaan werken, met minder bestuurlijke en ambtelijke drukte en regeldruk. Ook is in het regeerakkoord afgesproken dat beleid en uitvoering worden vereenvoudigd, toezichtstaken en adviesfuncties samengevoegd, taken beëindigd of gedecentraliseerd naar andere overheden en de deregulering met kracht voortgezet. Kan de staatssecretaris toelichten hoe zij haar besluit in relatie ziet ten opzichte van de afspraken in het regeerakkoord?*

Toezicht en handhaving hebben als primair doel het bevorderen van de naleving van wet- en regelgeving. Een van de uitgangspunten voor een goede uitoefening van toezicht en handhaving is dat sprake moet zijn van selectiviteit. Dit houdt in dat de overheid de juiste maatvoering kiest en de beschikbare capaciteit zo effectief mogelijk inzet. Daarbij wordt waar mogelijk aansluiting gezocht bij private vormen van controle in een sector zoals kwaliteitssystemen en keurmerken. Een goede private controle kan leiden tot een vermindering van het overheidstoezicht. Dit sluit aan bij het regeerakkoord. Deze vermindering van het toezicht is mede afhankelijk van de borging van de naleving van de wet- en regelgeving via private kwaliteitssystemen. Ten aanzien van de toezichtsfaciliteiten QLL blijkt deze borging onvoldoende. Het is tegen die achtergrond dat ik voornemens ben om de toezichtsfaciliteiten op basis van het kwaliteitssysteem QLL in te trekken.

*De leden van de VVD-fractie willen in dit kader opmerken dat NVV en LTO momenteel een module IKB varkenstransport aan het voorbereiden zijn waarbij controle en borging plaatsvindt in hun eigen private kwaliteitssysteem. Dit kwaliteitssysteem heeft aangetoond goed te functioneren op het gebied van dierenwelzijn, huisvesting, diervoeder, transport, hygiëne, diergeneesmiddelen en administratie. Deze leden willen de staatssecretaris dan ook vragen of zij de primaire de sector de kans en de tijd wil geven om deze module verder te ontwikkelen zodat zij de taken van QLL deels kunnen overnemen en de privileges hiermee gehandhaafd kunnen blijven zodat de sector niet wordt geconfronteerd met hele kosten als gevolg van het besluit om QLL in te trekken?*

Private kwaliteitssystemen hebben een toegevoegde waarde omdat zij de deelnemende partijen bewuster maken van een eigen verantwoordelijkheid en het bieden van kwaliteit. Zoals ik heb aangegeven in mijn brief van 27 januari jl. zal ik de komende periode bezien óf en zo ja, onder welke voorwaarden er in de toekomst per sector mogelijkheden kunnen worden geboden om faciliteiten opnieuw te verlenen waarbij wel de benodigde garanties gegeven kunnen worden. Ik zal uw Kamer hierover voor het zomerreces informeren.

#### **Vragen van de leden van de PvdA fractie**

*De leden van de PvdA-fractie zijn van mening dat het wenselijk is dat de overheid het toezicht op diertransporten zelf voor haar rekening neemt en dit niet aan de sector overlaat. Dierenwelzijn bij het transport van dieren is voor de leden van de PvdA-fractie belangrijk en kan door de overheid het best worden gewaarborgd. Deze leden zijn benieuwd hoe de staatssecretaris de komende periode zal bezien of en onder welke voorwaarden er in de toekomst per sector mogelijkheden kunnen worden geboden om faciliteiten opnieuw te verlenen aan de sector.*

Ik verwijs hier naar mijn eerder gegeven antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de VVD-fractie.

*De leden van de PvdA-fractie zijn bezorgd over de mogelijke toename van het illegaal verzamelen van schapen en illegale transporten van varkens en zijn benieuwd of de staatssecretaris de mening deelt dat hier hard tegen moet worden opgetreden. De leden van de PvdA-fractie steunen het dat de kosten voor de extra inzet van personeel van de NVWA bij de bedrijven in rekening worden gebracht.*

Ik deel deze mening en heb de NVWA gevraagd om via herprioritering capaciteit voor handhaving en toezicht in te zetten om illegaliteit te minimaliseren. Daar waar overtredingen worden geconstateerd, zal direct handhavend opgetreden worden.

#### **Vragen van de leden van de SP**

*De leden van de SP-fractie hechten groot belang aan de klepkeuringen. Nadeel van stalkeuringen is immers per definitie dat niet te controleren is of het de*

*gekeurde dieren zijn die ingeladen worden of andere dieren. Wat is de visie hierop van de staatssecretaris? Hoeveel gevallen van klepkeuring en hoeveel gevallen van stalkeuring zijn er nu, en hoe gaat dit veranderen na de intrekking van de QLL erkenning? Hoeveel van de dieren (absoluut en procentueel) zullen, door gebrek aan capaciteit bij de NVWA na intrekking van QLL, niet via de klepkeuring gekeurd worden (ge-klepkeurd)? Welke kosten worden gemaakt door de extra keuringen door intrekking van de QLL erkenning en welk deel daarvan wordt doorberekend aan welk deel van het bedrijfsleven?*

Bij onvoldoende borging van een kwaliteitssysteem is niet met zekerheid te stellen is of de dieren die worden ingeladen ook de dieren betreffen die zijn gekeurd. In 2013 hebben er ruim 38.000 varkensexporten plaatsgevonden. Hiervan bestond circa 90% uit keuringen op de boerderij en 10% uit keuringen bij verzamelcentra. Bij de keuringen op de boerderij was 88% een stalkeuring (met of zonder wagen). Bij de keuring op verzamelcentra was het percentage stalkeuring vrijwel gelijk (89%).

Met mijn voorgenomen besluit worden alle varkens vanaf 1 maart 2014 weer aan de klep gekeurd door de NVWA. Een stalkeuring is niet meer aan de orde. De keuring aan de klep van de vrachtwagen kost meer tijd en is lastiger in te plannen voor de NVWA dan de stalkeuring. De NVWA zal haar uiterste best doen de gevraagde dienstverlening te blijven verlenen door alle dierenartsen, inclusief practitioners, zo optimaal mogelijk in te zetten. Ook zullen er nieuwe dierenartsen opgeleid worden om aan de vraag naar extra capaciteit te kunnen voldoen. Zoals ook aangegeven in beantwoording van vragen van de leden van het CDA, zal de NVWA tevens meewerken aan verzoeken voor een keuring om 6.00 uur in plaats van 7.00 uur.

De kosten voor de inzet van personeel van de NVWA voor de keuring zullen bij de bedrijven in rekening worden gebracht. Deze aanpak is in lijn met de brief over de aanpassing in het retributiestelsel van de NVWA die ik u op 19 december 2013 heb toegezonden. Tegelijkertijd bestaat er een hoger risico op illegale transporten. Het beschikbaar stellen van toezichts- en handhavingscapaciteit van de NVWA om illegaliteit te minimaliseren is niet retribueerbaar en komt ten laste van de overheid.

*Mogen de leden van de SP fractie aannemen dat deze nieuwe dierenartsen niet extra zijn aangenomen en opgeleid om kort daarna weer te worden ontslagen indien QLL de erkenning onverhoopt weer terugkrijgt?*

Ja.

*Kan de staatssecretaris toezeggen dat zij niet over zal gaan tot het opnieuw erkennen van QLL? De leden kijken uit naar de visie van de staatssecretaris op (het niet) privatiseren van het toezicht en de monitoring van diergezondheid.*

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de VVD-fractie.

*Klopt het dat deze extra dierenartsen niet zijn meegeteld met het recent naar de Kamer gestuurde plan voor capaciteitsversterking van de NVWA?*

Ja.

*In hoeverre hebben inspecteurs van de NVWA toegang tot de GPS gegevens van de veewagens? Hoe werkt dit precies? Is dit live te volgen door de NVWA? Wordt er gewerkt met (online) camera toezicht en zo ja: waar en hoe?*

GPS is in de transportverordening uitsluitend voorgeschreven bij veewagens die worden gebruikt voor transporten langer dan 8 uur. Een tachograaf is altijd verplicht. Op basis van de teruggestuurde reisjournals worden door het Interventiebureau Dier (IBD) van de NVWA van 20% van de lange afstandstransporten standaard de GPS gegevens opgevraagd en bekeken. Ook als de invulling van een reisjournal daartoe aanleiding geeft worden de GPS gegevens opgevraagd van het betreffende transport. NVWA inspecteurs onderweg of inspecteurs op slachthuizen hebben op locatie slechts beperkt toegang tot deze gegevens. Via IBD kunnen de gegevens wel volledig worden opgevraagd en beoordeeld. Een veetransport is niet standaard live te volgen voor de NVWA. Enkele transporteurs hebben die mogelijkheid wel. Tachograafgegevens bij korte transporten (korter dan 8 uur) worden ook opgevraagd door IBD indien daartoe aanleiding is. Cameratoezicht bevindt zich op dit moment in een experimentele fase en wordt niet gebruikt als handhavinginstrument.

*De leden van de SP fractie zijn tegen lange afstandstransport van dieren. Kan de staatssecretaris op overzichtelijke wijze de cijfers over het aantal (absoluut en procentueel) lange afstandstransporten voor de afgelopen jaren geven? Onderschrijft de staatssecretaris dat langeafstandstransport beëindigd dient te worden en onderschrijft ze dat dit zeker nooit onder privaat toezicht mag vallen?*

Op basis van de cijfers van de NVWA hebben er in 2012 8.666, in 2011 11.834 en in 2010 13.378 langeafstandstransporten (> 8 uur) plaatsgevonden (alle diersoorten, behalve pluimvee). Ten opzichte van alle exporten die de NVWA certificeert is dit ongeveer 1/5<sup>e</sup> deel. Over 2013 zijn nog geen totaalcijfers bekend. In de loop der jaren is het aantal exporten, en procentueel het aantal lange transporten, afgenomen van 24% in 2010 tot 17% in 2012. Het kabinet zet in op beperking van de langeafstandstransporten van slachtvee. Ik verwijs u hiervoor naar mijn beleidsbrief dierenwelzijn van 4 oktober 2013 (TK 28286, nr 651). Langeafstandstransporten zijn niet per definitie uitgesloten van eventuele kwaliteitssystemen met privaat toezicht, mits de borging van dierenwelzijn, diergezondheid en de garanties aan de lidstaten goed geborgd zijn in het systeem.

## Vragen van de leden van de CDA-fractie

*Vooraf de varkenshouderij en de pluimveehouderij zitten in zwaar weer. Deze familieondernemingen hebben te maken met toenemende concurrentie, ook van buiten Europa. Ondertussen wordt hun concurrentiepositie in Europa slechter, omdat in Nederland strengere eisen worden gesteld dan in andere landen. De leden van de CDA-fractie constateren dat dit VVD/PvdA-kabinet de zoveelste lastenverhoging voor de veehouderij invoert. Verhoging van de assurantiebelaasting, waterbelasting, voorgenomen verhoging van de NVWA-tarieven en behoud van productierechten voor varkens en pluimvee om maar een aantal voorbeelden te noemen, en nu het verhogen van de kosten om te exporteren.*

*In 2007 heeft de overheid het bedrijfsleven verzocht de kwaliteit in het veetransport zelf te borgen. In april 2008 werd het kwaliteitssysteem Dierwaardig vervoer ingevoerd. De Kamer heeft regelmatig over transport van dieren gesproken. Op aandringen van de Kamer zijn vijf kwaliteitssystemen voor het verzamelen en vervoeren van dieren samengevoegd. Dat resulteerde in juli 2011 in het kwaliteitssysteem QLL. Na het bestuderen van de stukken concluderen de leden van de CDA-fractie dat er veel verbeteringen, vooral in de laatste maanden, zijn doorgevoerd. De staatssecretaris concludeert ook "er zijn veel administratieve fouten....maar er zijn weinig overtredingen, waarbij het dierenwelzijn en de diergezondheid daadwerkelijk zijn geschaad". De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris om uitgebreid toe te lichten waarom zij op basis van met name administratieve fouten besluit om de erkenning van QLL per 1 maart 2014 geheel in te trekken? De NVWA is positief over de aanscherpingen die door QLL zijn doorgevoerd kunnen we lezen in het NVWA advies. Waarom zijn de verbeteringen die de NVWA constateert, de weinige overtredingen ten aanzien van dierenwelzijn en hygiëne en de voorgestelde verbetermaatregelen voor de staatssecretaris geen aanleiding om QLL de ruimte te geven om zich verder te ontwikkelen? Gooit de staatssecretaris hiermee niet het instrument overboord om bovenwettelijk zaken met de sector te regelen? En kan daarbij ook aangegeven worden waarom de staatssecretaris afwijkt van het advies van de NVWA?*

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de VVD-fractie.

*De leden van de CDA-fractie vragen de staatssecretaris of zij zich realiseert dat bij het vervallen van QLL er geen kwaliteitssysteem meer is voor diertransport? Kan de staatssecretaris de gevolgen hiervan schetsen? Is de staatssecretaris bereid om transporteurs waar geen enkele overtreding is geconstateerd de eerder aan stichting QLL verleende faciliteiten wel van toepassing te laten blijven zijn? Is de staatssecretaris bereid om de dierlijke sectoren de mogelijkheid te bieden om diertransport in hun IKB systemen te implementeren en tot dat geëffectueerd is de aan QLL verleende faciliteiten in stand te houden?*

Zie mijn antwoord op soortgelijke vragen van de leden van de VVD-fractie. Het laten voortbestaan van de faciliteiten aan transporteurs bij wie geen enkele overtreding is geconstateerd is niet mogelijk. De faciliteiten zijn toegekend aan de stichting QLL en niet aan individuele leden van QLL.

*De staatssecretaris constateert ook dat keuren van varkenstransporten aan de klep van de vrachtwagen in plaats van in de stal invloed heeft op de hoeveelheid werk die door de NVWA moet worden verricht. De leden van de CDA fractie hebben begrepen dat de NVWA pas vanaf 7.00 uur begint met exportcertificering. Hoe gaat de staatssecretaris ervoor zorgen dat de dienstverlening van de NVWA correct en tijdig wordt uitgevoerd? Is de staatssecretaris bereid om praktiserende (praktijk)dierenartsen (extra) in te zetten?*

De keuring aan de klep van de vrachtwagen kost meer tijd en is lastiger in te plannen voor de NVWA dan de stalkeuring. Dit zal aanzienlijk meer capaciteit van de NVWA vergen. Ondanks dat de extra capaciteit aan dierenartsen nu in opbouw is, zal het in dit jaar onvermijdelijk zijn dat op piekmomenten niet alle aanvragen op het gevraagde tijdstip behandeld kunnen worden. De NVWA zal haar uiterste best doen de gevraagde dienstverlening te blijven verlenen door alle dierenartsen, inclusief practitioners, zo optimaal mogelijk in te zetten. De NVWA werkt met eigen dierenartsen en practitioners. Praktiserende praktijkdierenartsen kunnen niet worden ingezet, omdat zij niet namens de overheid certificeringswerkzaamheden mogen en kunnen verrichten.

De NVWA start haar werkzaamheden om 7.00 uur. Maar aan verzoeken voor een vroegere keuring vanaf 6.00 uur werkt de NVWA mee, mits er aansluitend werk is voor de betreffende dierenarts. Er is dan wel een toeslag "buiten openingstijden" verschuldigd.

*De leden van de CDA fractie lezen in de NVWA rapportage dat de faciliteit van de schapen verzamelslag goed functioneert en zou moeten blijven bestaan. Op grond waarvan komt de staatssecretaris dan toch tot het voornemen om de tweede verzamelslag in te trekken? Is dit voornemen niet nadelig voor deze positieve ontwikkeling mede gezien het belang van een goede traceerbaarheid van schapen voor de gehele Nederlandse veehouderij?*

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de VVD-fractie.

*Vanuit de sector hebben de leden van de CDA fractie vernomen dat de directe schade van het intrekken van de stalkeuring 4 miljoen euro per jaar bedraagt. De indirecte schade is waarschijnlijk door het niet efficiënt in kunnen zetten van het wagenpark nog veel groter. In hoeverre heeft de staatssecretaris het belang van de Nederlandse exportpositie in haar afwegingen mee gewogen? Heeft de staatssecretaris de schade voor de Nederlandse economie berekend? Zo nee, waarom niet?*

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de VVD-fractie.

*Tijdens het Algemeen Overleg over de Landbouw- en Visserijraad 16-17 december 2013 heeft de CDA fractie gevraagd of "Schengen voor varkens" tot de mogelijkheden zou behoren. In de nieuwe EU-gezondheidswet voor dieren zit namelijk de mogelijkheid dat landen onderling afspraken maken over de keuring van dieren. De staatssecretaris had in haar beantwoording een afwachtende houding. De leden van de CDA fractie zouden graag vernemen van de staatssecretaris of gezien de huidige situatie een pilot op korte termijn met Duitsland tot de mogelijkheden behoort?*

Ik waardeer de inspanningen van de Europese Commissie om de mogelijkheid te bieden om de certificeringseisen voor diertransporten, die geen significant risico vormen voor de verspreiding van dierziekten, te vereenvoudigen. Ik denk daarbij bijvoorbeeld aan het transport van slachtdieren (laag risico) naar een slachthuis in een naburige lidstaat (korte afstand).

De uitwerking moet echter wel met grote zorgvuldigheid plaatsvinden om risico's voor mens en dier tot een risico te beperken. Ik wil de Europese Commissie daarom vragen naar de mogelijkheden om bepaalde lagere regelgeving reeds in concept uit te werken, voordat de verordening wordt vastgesteld, zodat de impact beter kan worden overzien. Ik ben dan graag bereid om daar, bijvoorbeeld in de vorm van een pilot met naburige lidstaten, in mee te denken of bij te dragen.

### **Vragen van de leden van de Partij voor de Dieren-fractie**

*De leden van de fractie van de PvdD waarderen dat de staatssecretaris na jaren van misstanden en ontoereikend toezicht een einde maakt aan de erkenning van QLL. De leden hebben echter vernomen dat de staatssecretaris alsnog bereid is om in de toekomst de sector opnieuw de mogelijkheid te verlenen om dit soort faciliteiten te verlenen. De leden vragen zich af wat de basis is van deze overweging, is de staatssecretaris niet voorbarig in haar uitspraken om dit vertrouwen toe te kennen aan de sector? Heeft de staatssecretaris hier een bepaald termijn aan verbonden?*

Voor het antwoord op deze vraag verwijs ik u naar mijn antwoord op een soortgelijke vraag van de leden van de VVD-fractie.

*De leden van de fractie van de PvdD zijn verheugd dat de staatssecretaris besloten heeft om in plaats van de huidige stalkeuring, opnieuw de klepkeuring voor varkens in te stellen. Echter, bij andere diersoorten doen zich ook problemen voor als het gaat naleving van wet- en regelgeving over dierenwelzijn en diergezondheid. De leden van de fractie van de PvdD willen de staatssecretaris eraan herinneren dat zij tijdens het VAO Toezicht NVWA (nr. 2013D44539 ) de toezegging heeft gedaan dat zij bij de mogelijke invoering van de klepcontroles naar meer diersoorten zou kijken dan alleen naar varkens. Graag vernemen de leden van de fractie van de PvdD van de staatssecretaris of klepkeuringen ook*

*worden ingevoerd bij andere diersoorten. Zo ja, bij welke diersoorten zal de klepkeuring nog meer van toepassing zijn? Zo nee, waarom niet?*

Bij andere diersoorten zoals runderen, schapen en geiten en slachtpaarden vormen de klepcontroles reeds de standaard handelswijze. De stalkeuring is hier binnen het kwaliteitssysteem QLL nooit ingevoerd. Bij pluimvee (niet opgenomen binnen QLL) vindt wel stalkeuring plaats. Pluimvee wordt altijd 's nachts geladen, buiten de openingstijden NVWA. Bij signalen van onvolkomenheden bij het laden worden extra controles door de NVWA ingezet.

*De leden van de fractie van de PvdD maken zich zorgen over de mogelijke toename van het illegaal verzamelen van schapen en illegale transporten van varkens. Deze overtredingen brengen risico's met zich mee voor het dierenwelzijn en mogelijke insleep en verspreiding van ziekten. Kan de staatssecretaris aangeven waarop zij deze mogelijke toename van illegale overtredingen baseert en welke maatregelen zij gaat treffen om deze toename van illegale overtredingen te voorkomen?*

Bij schapen vindt een uitgebreide selectie plaats om de juiste exportwaardige partijen te verkrijgen. De mogelijkheid die het kwaliteitssysteem QLL biedt tot het 2x verzamelen voldoet hiermee aan een grote behoefte van de schapensector. Indien het 2x verzamelen en selecteren niet meer op legale wijze kan gebeuren, zullen er mogelijk illegale handelsstromen kunnen ontstaan om de juiste exportpartijen toch te verkrijgen. In de varkenssector is er een risico dat wanneer de NVWA op piekmomenten niet de dienstverlening kan bieden die wordt gevraagd (niet op het gevraagde tijdstip of zelfs niet op dag van keuren), er meer illegale transporten zullen plaatsvinden. Voor het antwoord op de vraag omtrent de te treffen maatregelen om illegale overtredingen te voorkomen, verwijs ik u naar mijn antwoord op eenzelfde vraag van de leden van de VVD-fractie.

*De leden van de fractie van de PvdD hebben nog enkele vragen over de wijze van controles op diertransporten nu deze in de handen van de overheid terecht komt. Kan de staatssecretaris aangeven of controles frequenter en onaangekondigd uitgevoerd gaan worden? Is de staatssecretaris bereid om controles uit te laten voeren tijdens het transport waarbij transportwagens staande worden gehouden? Kan de staatssecretaris aangeven of zij bereid is om welzijnsverhogende normen te stellen zoals een substantiële verlaging van bezettingsgraden, verkorting van rijtijden, het niet op jonge leeftijd vervoeren van dieren, geen dieren vervoeren tijdens extreme hitte of kou, het verplichten van gps-systemen, het invoeren van klimaatbeheersingssystemen en het volledig uitbannen van het gebruik van elektrische veedrijvers? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet?*

De NVWA beoogt om 6 fte te herprioriteren binnen de toezichts- en handhaving capaciteit om frequentere en onaangekondigde controles uit te voeren, zowel tijdens transport als op verzamelcentra en primaire veehouderijbedrijven.

Bezettingsgraden en stahoogtes vormen op dit moment punt van beleidsmatig overleg en zij zullen de komende maanden nader vastgelegd gaan worden en indien nodig in Brussel genotificeerd. De overige zaken zijn allen beschreven in de transportverordening en de hieruit voortvloeiende NVWA-instructies. Ik heb opdracht gegeven hierop strikt te handhaven.

*De leden van de fractie van de PvdD hebben kennis genomen van de toezegging van de staatssecretaris dat er meer aandacht wordt gevestigd op het transport van jonge dieren die nog melkvoeding krijgen. Kan de staatssecretaris aangeven welke verbetermaatregelen zij wil treffen? Deze leden zijn van mening dat dieren die nog melkvoeding krijgen te jong en kwetsbaar zijn om op transport gezet te worden. Dit gaat ten koste van het dierenwelzijn en de diergezondheid van de dieren. Kan de staatssecretaris een overzicht geven van de dierenwelzijns- en diergezondheidsproblemen die er tot op heden zijn geconstateerd bij het transport van deze jonge dieren? Is de staatssecretaris bereid om de leeftijdsgrens voor het transport van jonge dieren te verhogen? Tevens heeft de staatssecretaris toegezegd meer aandacht te vestigen op het transport van niet meer productieve dieren. Kan de staatssecretaris aangeven om welke dieren dit gaat, welke problemen er tot op heden bij het transport van deze dieren zijn geconstateerd en welke verbetermaatregelen de staatssecretaris wil gaan treffen?*

Met betrekking tot het transport van niet meer productieve dieren, zoals slachtrunderen, maakt de Transportverordening vervoer van deze dieren mogelijk, onder het stellen van waarborgen voor het welzijn van de dieren. Voor deze categorie dieren blijf ik inzetten op stringentere regelgeving in EU-kader. De leeftijdsgrens voor transporten van jonge dieren is beschreven in de transportverordening. Hierin staat ook opgenomen dat dieren op melkvoeding iedere 9 uur gedrenkt dienen te worden met een voor de kalveren geschikte vloeistof. Het is aan de transporteur hier zorg voor te dragen. Ik heb de NVWA opdracht gegeven hierop strikt te handhaven.

*Verder maken de leden van de fractie van de PvdD zich ernstig zorgen over het transport van eendagskuikens. Het verstrekken van voer en water aan eendagskuikens direct na de uitkomst wordt door broederijen als inefficiënt en onnodig ervaren en wettelijk gezien zijn zij hiertoe niet verplicht. Dit heeft als gevolg dat deze kuikens pas na het vervoer van de broederij naar de stal water en voer krijgen. Dit kan één tot drie dagen duren nadat het kuiken uit het ei is gekomen. Ongeveer 5 miljoen van de 500 miljoen kuikens die jaarlijks worden uitgebroed raken hierdoor zo verzwakt dat ze in hun eerste levensweek dood gaan vanwege een verminderde weerstand, een verstoorde temperatuurhuishouding of een slechte darmontwikkeling. Erkent de staatssecretaris dat een dergelijke omgang met eendagskuikens een aantasting is van de intrinsieke waarde van een dier? Erkent de staatssecretaris dat een economische benadering in de omgang met dieren onethisch, onacceptabel en ongewenst is? Is de staatssecretaris bereid om binnen de wet te regelen dat aan eendagskuikens water en voer verstrekt moet worden op het moment dat zij geboren zijn en tijdens het transport? Graag een reactie.*

Met betrekking tot het welzijn van eendagskuikens in broederijen zijn de Europese Richtlijnen 98/58/EG en 2009/158/EG van toepassing. Hierin zijn geen specifieke bepalingen opgenomen over het onmiddellijk na uitkomen verstrekken van voer en water aan eendagskuikens. De open normen zijn als bepalingen geïmplementeerd via het Besluit Welzijn productiedieren, de Gezondheids- en Welzijnswet voor Dieren en de Wet Dieren. In Verordening (EG) Nr. 1/2005 is bepaald dat kuikens tijdens het vervoer over voer en water moeten kunnen beschikken, tenzij het vervoer korter duurt dan 24 uur en het transport binnen 72 uur na het uitkomen van de kuikens wordt voltooid. De fysiologische grondslag hiervoor is dat eendagskuikens beschikken over een reserve in de vorm van de dooierzak. Tegelijkertijd is het ook zo dat het alleen al in economisch opzicht voor broederijen en pluimveehouders van belang is om kuikens in leven te houden. Vanuit de broederijen wordt mede hierom nagedacht over de manier waarop de positie van kuikens vanaf het begin kan worden verbeterd. Ik zie daarom op dit moment geen grondslag om in Europa voor aanpassing van de wetgeving te pleiten.

*De leden van de fractie van de PvdD hebben verder nog vragen over de aangenomen motie Thieme (Nr. 33400-XIII-105) waarin de regering wordt verzocht om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om transporten met slachtvee binnen of buiten Nederland aan een maximum transportduur te binden? Wanneer is de staatssecretaris voornemens om dit onderzoek te laten uitvoeren?*

Bij de beantwoording van de vragen in de begrotingsbehandeling 2013 heb ik u de resultaten van dit onderzoek gegeven (TK 33750 XIII, nr 9). Ik heb toen geantwoord dat de Transportverordening vervoer van dieren mogelijk maakt, onder het stellen van waarborgen voor het welzijn van de dieren. Op grond van Transportverordening is het mogelijk om de duur van het transport van voor de slacht bestemde dieren dat uitsluitend binnen de lidstaat plaatsvindt, te beperken tot 8 uur (bijlage I, hoofdstuk 5, artikel 1.9). Aangezien alle transporten in Nederland binnen deze duur te realiseren zijn, is extra regelgeving op dit punt niet zinvol. Om die reden blijf ik inzetten op stringenter regelgeving in EU-kader. Ik verwijs u hiervoor naar mijn beleidsbrief dierenwelzijn van 4 oktober 2013.

(w.g.) Sharon A.M. Dijkma  
Staatssecretaris van Economische Zaken