

Vergaderjaar 2008–2009

26 991

Voedselveiligheid

Nr. 245

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 6 februari 2009

De vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit<sup>1</sup> heeft op 17 december 2008 overleg gevoerd met minister Verburg van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over:

- de brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit d.d. 11 november 2008 met de reactie naar aanleiding van de enquête retributieregeling VWA-werkzaamheden (2008Z06457);
- de brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit d.d. 10 november 2008 over accreditatie dierwaardig vervoer (26 991, nr. 230);
- de brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit d.d. 10 november 2008 over de voortgangsrapportage VWA naar aanleiding van toezicht op diertransporten en slachterijen (26 991, nr. 229);
- de brief van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit d.d. 2 december 2008 over kwaliteitssystemen diertransport (28 286, nr. 247).

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

**Voorzitter: Schreijer-Pierik**  
**Griffier: Dortmans**

**Vragen en opmerkingen uit de commissie**

De **voorzitter**: Gisteravond laat heeft de Kamer nog een brief ontvangen van de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over resultaten van de definitieve beoordeling kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer door Ernst & Young (28 286, nr. 255).

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. Per jaar vervoeren Nederlandse transporteurs meer dan 675 miljoen levende dieren in 400 000 transportbewegingen. De verdubbeling van het aantal vliegende brigades heeft volgens de minister geleid tot 1800 controles. Nog geen half procent van de transporten wordt dus gecontroleerd. Ondertussen blijken deze controles wel hoogst noodzakelijk te zijn, want het aantal geconstateerde

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), Atsma (CDA), voorzitter, Van Gent (GroenLinks), Poppe (SP), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jager (CDA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Neppéus (VVD), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Cramer (ChristenUnie), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Vermeij (PvdA), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD) en Polderman (SP).  
Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Vendrik (GroenLinks), Luijben (SP), Tang (PvdA), Bokestijn (VVD), Bilder (CDA), Biskop (CDA), Koşer Kaya (D66), Van Leeuwen (SP), Dezentjé Hamming-Bluëmink (VVD), Eijssink (PvdA), Depla (PvdA), Van Baalen (VVD), Kant (SP), Blom (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Brinkman (PVV), Kuiken (PvdA), Ten Broeke (VVD), Ouweland (PvdD) en Lempens (SP).

overtredingen is het afgelopen jaar verdubbeld. Hoe meer controles er worden uitgevoerd, hoe meer misstanden zichtbaar worden. Als wij de huidige controleresultaten extrapoleren, hebben wij het over ruim 20 000 transporten die niet aan de wettelijke eisen voldoen. Daarbij zijn bijna 34 miljoen dieren betrokken. Als de minister deze cijfers wil weerleggen, zal zij meer inzicht moeten geven in de aard van de overtredingen en zal zij de controlegegevens openbaar moeten maken. Wanneer gaat zij dit doen? De honderden miljoenen dieren die jaarlijks levend van de ene naar de andere plaats worden gesleept, zijn overgeleverd aan de goede wil van de transporteurs. Zij nemen de zorg voor het welzijn van dieren niet serieus. Volgens onderzoeker Hoekstra is niet regelconforme gedrag eerder norm dan uitzondering. De sectororganisaties die verantwoordelijk zijn voor het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer pleiten zelfs openlijk voor het versoepelen van de regels om zo niet gestraft te worden voor het illegaal vervoeren van zieke, manke of gewonde dieren. Verder doen zij er alles aan om onder de wettelijke transporteisen uit te komen. Het productschap voor vee en vlees bestrijdt zelfs de geldende beladingsnormen. Dit wil de sector die beweert dierenwelzijn hoog in het vaandel te hebben staan. Hoe lang laat de minister zich nog voor de gek houden?

Het is onbegrijpelijk dat de minister de sector al meer dan een jaar laat aanmodderen met een systeem voor zelfregulering. De kwaliteitssystemen die in april en juni door haar werden goedgekeurd, voldoen niet aan de wettelijke eisen. De fractie van de Partij voor de Dieren heeft dit al in april en juni gezegd. Nu heeft ook het bureau Ernst & Young dit geconstateerd in een rapport van 10 oktober. De sector heeft het afgelopen halfjaar dus met steun van de minister onwettig geopereerd. De Europese transportrichtlijn wordt met voeten getreden en de minister laat de sector gewoon doormodderen. Dit blijkt ook uit het nieuwe rapport van Ernst & Young. Als wij met een veiligheidssysteem in bijvoorbeeld de luchtvaart te maken zouden hebben, zou deze gang van zaken onbestaanbaar zijn. Wij laten toch geen vliegtuigen opstijgen als het controlesysteem voor veiligheid niet is getoetst aan wettelijke richtlijnen?

Nog geen 24 uur voor het geplande debat op 4 december ontvingen wij het rapport van Ernst & Young waarin de vernietigende beoordeling is opgenomen van het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer en NBW-Q. Dat rapport dateert nota bene van 10 oktober. Nog geen 24 uur voor het algemeen overleg van vandaag, 17 december, ontvingen wij een vervolgrapport dat is opgesteld door Ernst & Young en waarin wordt ingegaan op de vraag hoe de grote omissies in het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer verder moeten worden beoordeeld. Voor de zoveelste keer zwaait de minister vlak voor een debat met rapporten om een onbetrouwbare sector de hand boven het hoofd te kunnen houden. Hoe denkt zij een serieus debat te kunnen voeren als de Kamer weer zo laat een rapport ontvangt? Wie betaalt overigens die rapporten en onderzoeken? Wie financierde de beoordeling door Ernst & Young?

Het is tekenend dat de minister in haar brief van 2 december niet is ingegaan op de belangrijkste conclusies uit het rapport van Ernst & Young van 10 oktober. Ernst & Young zet daarin vraagtekens bij de vorm en de intensiteit van het toezicht. Men stelt letterlijk: «Daadwerkelijk inzicht krijgen op de beladingsgraad, het wel of niet vervoeren van wrakke dieren, het vaststellen of daadwerkelijk water aanwezig is, vraagt om meer toezicht ter plaatse». Uit de aanvullende rapportage die wij gisteren hebben ontvangen, kan ik niet opmaken dat dit met het aangepaste kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer adequaat is geregeld. Zo zijn er nog steeds geen onaangekondigde audits voorzien. Bovendien constateert Ernst & Young op pagina 12 van het nieuwe rapport dat «inzicht in het calculerend gedrag van vervoerders nog onvoldoende is». Met andere woorden: wanneer zijn betrokkenen geneigd om wettelijke regels en het kwaliteitssysteem aan de laars te lappen omdat de economische belangen groot genoeg zijn om het risico te nemen? Wij weten allemaal uit het rapport-

Hoekstra dat dit niet regelconforme gedrag kenmerkend is voor deze sector. Hoe gaat de minister hiermee om?

Ook kwam Ernst & Young in het rapport van 10 oktober tot de conclusie dat er niet eens een strafblad wordt opgebouwd als transporteurs de wet overtreden. Het bureau stelt: «Het dwingende karakter van de sancties is te gering. Er bestaat geen register waarin overtredingen per gecertificeerd bedrijf worden bijgehouden, opdat bij een x aantal overtredingen binnen een y aantal jaren een nadere sanctie volgt.» Ernst & Young adviseert om te komen tot een sanctiebeleid zoals het puntenrijbewijs. In het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer is nu een tabelletje 1.4 toegevoegd op pagina 7, zo lees ik in het rapport van Ernst & Young dat de Kamer gisteren heeft ontvangen. Dit tabelletje zegt mij echter niets. Gaat er een strafblad opgebouwd worden en, zo ja, wat zijn daarvan dan de juridische implicaties? Of moeten wij de sector op de blauwe ogen geloven dat zij in een waas van zelfreinigend vermogen veelplegers overlevert aan het bevoegd gezag? Bij het laatste heb ik erg grote twijfels.

Ernst & Young plaatste in het eerste rapport grote vraagtekens bij de systematiek, waarin bij zware wettelijke overtredingen de mogelijkheid wordt geboden om verbeteracties te organiseren. Letterlijk stelt men dat overtreders nu gewoon weggelaten worden met: «Wij hebben twintig varkens te veel geladen en zullen het nooit meer doen». Ik kan uit het laatste rapport van Ernst & Young niet concluderen hoe deze kritiek wordt weggenomen. Je bent er immers nog niet met het verzwaren van de weging van een overtreding in het kwaliteitssysteem van «middel» naar «zwaar», zoals nu wordt voorgesteld. Wat gebeurt er met de vervoerder die een zware overtreding begaat? Komt hij nog steeds weg met een lijstje van goede intenties, of kunnen wij rekenen op zware sancties en, zo ja, welke dan?

Worden vrachtwagens aan de ketting gelegd?

De heer Vanthemsche constateerde normvervaging bij slachthuizen, verzamelplaatsen en het transport. Waar blijven de instructies van de minister aangaande het dierenwelzijn tijdens transport en in het slachthuis? Een dergelijke richtlijn heeft zij de Kamer toegezegd. Ik heb daarover echter nog niets vernomen en verzoek om duidelijkheid hierover.

De minister spreekt met trots over de paar vliegende brigades die zij heeft ingesteld om ook in de kleine slachthuizen het dierenwelzijn te controleren. Deze vliegende brigades vormen echter echt niet het antwoord op het door Vanthemsche geconstateerde structurele gebrek aan toezicht op het welzijn van dieren in kleinere slachthuizen. Er is permanent toezicht nodig door dierenartsen van de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA). Welke structurele oplossing heeft de minister voor dit structurele probleem?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik wil beginnen met terug te keren naar waar dit verhaal mee begon. Het ging daarbij om een conceptrapport dat op straat belandde via wat ik een klokkenluider noem. Uit dit rapport bleek dat er veel niet deugde aan het toezicht door de VWA op diertransporten en slachterijen. De minister kende dit rapport niet. Vandaag staat in feite de inhaalslag op de agenda die de minister moet maken. De minister kende het rapport niet. Inmiddels kennen wij de rapporten wel. Wij hebben het daarbij over het conceptrapport, het rapport-Hoekstra en het rapport-Vanthemsche. Aan deze rapporten liggen een aantal andere rapporten ten grondslag. Mag ik ook die rapporten inzien? Heeft de minister deze onderliggende rapporten gelezen? Er bestaat een grote hoeveelheid documentatie die voorafgaat aan het rapport dat op straat belandde. Daaruit valt van alles te constateren. Ik heb op 11 november schriftelijk aan de minister gevraagd of wij de onderliggende stukken mogen inzien. Ik wacht nog steeds op antwoord op die vraag. Dat vind ik raar. Ik hoor vandaag graag haar antwoord. Dat hoort te zijn: Ja, natuurlijk, de rapporten zijn openbaar en de stukken die daaraan ten grondslag liggen ontvangt de Kamer ook. Als de minister daartoe niet bereid is, dan krijg ik daar rare bijgedachten bij.

De inhaalslag bij de VWA vind ik nog weinig concreet. Wat zijn nu eigenlijk de resultaten? Volgens de minister treedt de VWA nu strenger op en is er sprake van een meer risicogerichte handhaving. Dat is goed. Ik hoor echter graag concrete getallen. Hoeveel processen-verbaal zijn opge-maakt? Hoeveel schorsingen zijn aangezegd? Hoeveel controles hebben plaatsgevonden? Mevrouw Thieme wees er zojuist al op dat nog geen half procent van de transporten wordt gecontroleerd. Hoeveel overtredingen zijn bij de controle van dit halve procent geconstateerd en hoeveel sanc-ties zijn er naar aanleiding daarvan uitgedeeld? Ook over de controles bij de slachthuizen hebben wij geen concrete gegevens ontvangen, terwijl er toch al maanden sprake is van een verstevigd toezicht. De minister zegt dat zij eigenlijk al haar tijd moet steken in de fusie. Zij weet dat mijn fractie geen voorstander is van die fusie. Sterker nog: laat haar maar stoppen met die fusie, want de handhaving van het toezicht op dieren is veel belangrijker dan het bij elkaar brengen van al die diensten. De Kamer heeft een motie van mijn hand aangenomen waarin zij uitspreekt eindelijk inzicht te willen krijgen in het aantal overtredingen en sancties. Naar ik aanneem is er een goed logboek nu de handhaving is verscherpt. Het zou geen enkel probleem moeten zijn om in ieder geval het aantal overtre-dingen en de daaropvolgende sancties aan de Kamer te melden. Ik schrok van de opmerking van een woordvoerder van de VWA toen er vervuilde zuivel uit China ons land inkwam. Hierop is de minister niet ingegaan. Die woordvoerder zei – ik vat zijn uitlatingen in mijn eigen woorden samen –: wij weten niet goed hoe wij de Chinese producten van de markt moeten halen, want er is sprake van tekorten. Zijn er nog steeds tekorten? De Stichting Varkens in Nood meldt dat er veel extra controles van transporten zijn, maar dat de controle op kippen- en varkensboerde-rijen vrijwel tot nul is gereduceerd. Als dit klopt, vullen wij het ene tekort met het andere aan en is er dus eigenlijk sprake van een structurele onder-bezetting. Zijn wellicht heel andere maatregelen nodig dan verscherpt toezicht?

Ik sluit mij korthedshalve aan bij de vragen die mevrouw Thieme terecht heeft gesteld naar aanleiding van de rapporten van Ernst & Young. Wel heb ik hierover enkele aanvullende vragen. Er ligt een rapport van Ernst & Young over het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer. Ook in de brief van gisteren wordt een aantal aanbevelingen gedaan. Wat gaat de minister met deze aanbevelingen doen? Ernst & Young stelt bijvoorbeeld dat er een evaluatie nodig is waarbij wordt onderzocht hoe groot de druk is om discutabel vee mee te nemen. Dit lijkt mij bijzonder relevant, want juist hierover gingen de discussies die wij eerder hebben gehad. Is er sprake van een perverse prikkel, een financiële prikkel of een machts-prikkel om ziek of wrak vee mee te nemen? Ernst & Young wil ook weten of de audits wel voldoende effectief zijn. Eigenlijk wil men een evaluatie van het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer. Naar ik aanneem wil de minister ook zo'n evaluatie. Ik plaats erg veel vraagtekens bij het voorstel. De minister doet dat niet, dus een evaluatie zal voor haar geen enkel probleem vormen. Werkt het systeem dat nu voorligt überhaupt nu al, of is het nog slechts theorie? Hoeveel bedrijven doen er eigenlijk aan mee? Kloppen de berichten dat het hierbij nog steeds om heel weinig bedrijven gaat? Hoe gaat de minister om met de wetenschap dat de Europese richt-lijn niet is geborgd door de systemen die nu voorliggen? Juridisch verke-ren wij daarmee in een bijzonder zwakke positie.

De heer Waalkens heeft in een motie de regering gevraagd om de controlegegevens openbaar te maken. Deze motie is aangenomen. Wij ontvangen echter nog steeds geen controlegegevens. Er wordt op dit moment intensiever gecontroleerd, dus er zouden juist meer gegevens naar de Kamer moeten komen in plaats van geen gegevens, zoals nu het geval is.

Ik heb weinig problemen met mensen die rituelen belangrijk vinden. Uit de rapporten die de minister aan de Kamer heeft gestuurd moet ik echter

concluderen dat het ritueel slachten dieronvriendelijk is. Ook zijn er veel tekortkomingen bij het toezicht erop. In de rapporten wordt gesteld dat er beter moet worden gecontroleerd op de bedwelingsmethoden bij de slacht van pluimvee. In een motie van mijn hand wordt de minister erop gewezen dat wij daarop beter moeten toezien. Ik zie dit in het rapport terug. Daarbij zit een lief briefje van de minister waarin zij aankondigt dat zij hierop in april terugkomt. Mijn motie hierover is echter aangenomen. Als bovendien in het rapport opnieuw wordt geconstateerd dat er iets mis is met het ritueel slachten van vee, wil ik niet dat de minister hierop in april terugkomt, maar wil ik dat zij nu stelt dit probleem bijzonder serieus te nemen en er direct mee aan de slag te gaan. Ik kan begrijpen dat zij er nu niet inhoudelijk op ingaat. Zij moet echter direct regelen dat dieren in Nederland worden geslacht op de meest diervriendelijke manier die mogelijk is.

Ik heb vragen gesteld over Vaex, het transportbedrijf dat bij herhaling tegen de lamp loopt. Ik heb moeten concluderen dat men eigenlijk gebruikmaakt van omgekatte vrachtwagens. Als het bedrijf geen vergunning heeft, rijdt men gewoon met andere vrachtwagens. Is de minister bereid hierin handelend op te treden? Het kan niet de bedoeling zijn dat als er wordt opgetreden en de vergunning wordt afgenomen, hetzelfde bedrijf nog steeds dieren vervoert, maar dan met de vrachtwagens van een ander.

De minister stelt dat de Europese Commissie met haar in gesprek gaat over de constructie met het particuliere bedrijf Kwaliteitskeuring Dierlijke Sector (KDS), die de keuring van roodvlees verzorgt. Heeft dit gesprek al plaatsgevonden en, zo nee, is de minister bereid dit gesprek proactief aan te gaan? Ik heb namelijk veel vragen bij deze constructie.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Voorzitter. Ik sluit mij aan bij veel vragen die zijn gesteld door de voorgaande sprekers, onder andere bij de vragen die zijn gesteld over de rapporten van Ernst & Young.

Stel je eens voor dat je 40 of 50, of zelfs 90 uur in een oververhitte ruimte moet zitten, opgedrukt tegen anderen, zonder airconditioning en zonder water, wachtend op iemand die de deur open doet. Ik word er claustrofobisch van. Voor veel dieren waaraan de minister en wij allemaal fijne jeugdherinneringen hebben, is dit echter nog te vaak de keiharde realiteit. Het heilige geloof van de minister dat de sector een einde kan maken aan deze dierenmishandeling, lijkt vooral te zijn gebaseerd op ijdele hoop. Zij leek tot inkeer te zijn gekomen toen zij wederom de controle aan de klep verplichtte bij het inladen van het vee. Helaas heeft de actualiteit ons ingehaald en blijkt de recente regulering wederom te zijn losgelaten. Ik zal niet zeggen dat het ministerie van LNV moet worden opgeheven, maar ik vraag wel wat de toegevoegde waarde van de minister is op dit terrein. Ik vraag mij dat af als ik haar brief lees. Daarin wordt geschreven over verbetertrajecten en zijn allerlei goede bedoelingen terug te vinden. De onderbouwing en de effecten zijn echter erg dun. Er is al gezegd dat slechts een fractie van alle transporten wordt gecontroleerd. Wij weten niet eens hoe omvangrijk de dierenmishandeling is en hoe vaak de Nederlandse wet- en regelgeving op dit punt wordt overtreden. De fractie van GroenLinks wil daarom dat de klepkeuring weer wordt ingevoerd. Dit geldt zowel voor transporten die vallen onder het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer, als voor transporten die vallen onder NBW-Q. Deze klepkeuring is nodig totdat alle problemen zijn opgelost.

Mijn fractie heeft eerder aan de minister gevraagd of zij bereid is om de transportsector een gps-controle op te leggen. Gelukkig heeft zij tijdens de behandeling van de begroting toegezegd dit te willen. Kan zij ook toezeggen de gegevens centraal op te slaan en de VWA toegang te geven tot deze gegevens?

Het is nu bijna een jaar geleden dat de Kamer geconfronteerd werd met berichten over enorme misstanden bij slachterijen, met name bij een

slachterij in Leeuwarden. De minister meldt dat zij slechts de inzet van vliegende brigades heeft geïntensiveerd. Het klinkt mooi als wordt gesproken over een vliegende brigade die oprukt als er sprake is van meldingen van dierenmishandeling. Mijn fractie heeft echter gezien hoe vaak deze brigades daadwerkelijk uitrukken, wat het effect is en hoe vaak men bij een bedrijf binnenkomt. Op grond daarvan komen wij tot de conclusie dat de effecten volstrekt onvoldoende zijn. Kan de minister zeggen hoeveel controles zijn uitgevoerd, hoeveel overtredingen zijn geconstateerd en welke sancties daarop zijn gevolgd? Ik hoor, net als de voorgaande sprekers, graag concrete cijfers.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De heer Dibi stelt dat de vliegende brigades niet voldoende zijn. Ik heb daarentegen juist de indruk dat deze brigades, die undercover opereren, hun werk goed doen. Op grond van welke gegevens concludeert de heer Dibi dat de vliegende brigades niet voldoende effectief zijn?

De heer **Dibi** (GroenLinks): De vliegende brigades leveren goed werk. Ik stel echter wel dat zij niet in staat zijn om echt in kaart te brengen hoe vaak de wet- en regelgeving wordt overtreden. In het rapport van Vanthemsche en het rapport van Hoekstra, maar ook in andere rapporten wordt een verontrustend beeld geschetst. Het toezicht moet mijns inziens op een wat meer structurele manier worden ingebouwd. Het toezicht dat nu wordt vormgegeven door de vliegende brigades, is te incidenteel. De instelling van de vliegende brigades is een goede stap, maar ik pleit voor uitbreiding.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik verbaas mij over de opmerking hierover van mevrouw Jacobi. In het rapport van Ernst & Young staat te lezen dat het toezicht geïntensiveerd moet worden. De vliegende brigades voldoen niet aan de vraag naar toezicht die wordt gesteld.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Het klopt dat de vliegende brigades niet zonder hulp van anderen aan deze vraag kunnen voldoen. Dit laat echter onverlet dat zij prima werk leveren.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Ik wil het werk van de mensen van de vliegende brigades niet bagatelliseren. Zij verrichten uiteraard heel goed werk. Zij gaan naar de slachterijen om te controleren of de regels in acht worden genomen. Ik wil deze mensen echter een steuntje in de rug geven. Daarvoor is nodig dat deze controle wordt uitgebreid. Als wij constateren dat de controle onvoldoende is, moeten wij hier wat meer achteraan zitten. Mijns inziens kan de minister veel meer doen. Ik begrijp dat zij constant moet balanceren tussen verschillende belangen en ik begrijp ook dat dit erg moeilijk is, zeker omdat het debat hierover zo is gepolariseerd. Toch wil ik dat er iets meer rekening wordt gehouden met dierenwelzijn en dat de minister iets meer onze kant op beweegt. Ik zit nog niet heel lang op deze portefeuille. Ik heb echter al wel geconstateerd dat wij veel bezig zijn met pappen en nathouden. Als geweld tegen mensen aan de orde is, spreken wij daar allemaal schande over en eisen wij terecht een lik-op-stukbeleid. Als wij echter spreken over geweld tegen dieren, worden wij doodgegooid met termen als zelfregulering. Daarom doet de fractie van GroenLinks het volgende voorstel. Wij wensen een three-strikes-your-out-systeem voor de slachterijen en de transportsector. De eerste overtreding levert daarin een gele kaart op en de tweede een oranje kaart. Bij een derde overtreding wordt de vergunning gewoon ingetrokken. Dit systeem heeft een afschrikwekkende werking. Ik kan mij voorstellen dat in dit systeem lichte overtredingen niet direct een gele kaart opleveren, maar zwaardere wel. Is de minister bereid om te onder-

zoeken hoe wij een dergelijk sanctiebeleid kunnen vormgeven en de Kamer hierover te informeren?

De heer **Atsma** (CDA): Ik begin deze interruptie met de heer Dibi namens eenieder die hier aanwezig is te feliciteren met het predicaat «politiek talent van het jaar 2008» dat hem is toegekend.

Heeft de heer Dibi een antwoord op de vraag hoe de minister in het systeem dat hij nu voorstelt, moet omgaan met het verschil tussen enerzijds bedrijven die 25 of 30 vrachtwagens op de weg hebben, en anderzijds bedrijven die slechts met één vrachtwagen rijden? Ik vraag hem met andere woorden naar de proportionaliteit in het systeem dat hij voorstelt. De risico's voor een bedrijf dat met 30 vrachtwagens rijdt, zijn uiteraard anders dan de risico's voor een bedrijf dat met één vrachtwagen rijdt.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Daarmee ben ik het helemaal eens. Wij zullen heel zorgvuldig moeten kijken naar de proportionaliteit bij het uitdelen van gele en oranje kaarten. Daarbij moet uiteraard een onderscheid worden gemaakt tussen bedrijven die erg veel dieren vervoeren en veel vrachtwagens op de weg hebben enerzijds, en kleine bedrijven anderzijds. Wij moeten er oog voor hebben dat er bij grote bedrijven weleens iets mis kan gaan. Ik vind echter dat de overstap nodig is van zelfregulering naar het daadwerkelijk uitdelen van straffen in een bepaalde escalatieladder. Uiteindelijk moet een bedrijf zijn vergunning gewoon kunnen verliezen. Wij moeten dit echter erg zorgvuldig vormgeven. Dit systeem zal mijns inziens meer effect hebben in de sector dan zelfregulering. Ik hoop dat de minister bereid is om dit te bezien.

De heer **Atsma** (CDA): Ik dank de heer Dibi voor deze verduidelijking. Via hem stel ik de minister de vraag hoe zij invulling kan geven aan deze proportionaliteit. Hierdoor zijn het afgelopen halfjaar veel problemen ontstaan.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Ik ben ook erg blij met het feit dat wij hierin samen kunnen optrekken. De CDA-fractie blijkt ook iets te willen doen aan dierenwelzijn. Naar ik hoop, zal dat meer zijn dan zij voorheen hieraan wilde doen. Ik kijk uit naar de reactie van de minister. Nu kan zij hier uiteraard niet meer omheen.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. Wij zijn allemaal erg kritisch geweest over het vervoer van vee over de weg. Ook de VVD-fractie heeft daarin een behoorlijke slag willen slaan. Eigen kwaliteitssystemen met een goede onafhankelijke controle vormden daarbij steeds het uitgangspunt. Met het opzetten daarvan is men nu bezig. Volgens mijn fractie had dit allemaal wat sneller en effectieve gekund, maar de systemen staan inmiddels bijna helemaal op de rails. Ik wil niet doemdenken en stellen dat het allemaal mis is. Dat is namelijk niet de indruk die mijn fractie heeft. Wij moeten met een nieuwe blik naar deze zaken kijken en moeten deze systemen een volwaardige kans geven.

Wij hebben het over twee kwaliteitssystemen. Het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer geldt vanaf het primaire bedrijf. Het kwaliteitssysteem NBW-Q zal worden vormgegeven vanaf de verzamelplaatsen. Als ik het goed begrijp, is er nogal een verschil tussen de voortgang van het ene en van het andere project. Dit constateer ik ook naar aanleiding van de brief die wij gisterenavond hebben ontvangen.

Ernst & Young constateert hiaten in de NBW-Q-systeem. Die hiaten moeten nog worden opgevuld. De minister heeft daarom gesteld dat zij met dit systeem een pas op de plaats zal maken. Dit leidt tot geïntensiverde controle. Hoe zwaar moet daarop worden ingezet? Ziet de minister een mogelijkheid om het nieuwe systeem toch in gang te zetten? Voor de diersoorten zijn de handboeken geschreven en de systemen staan op de

rails. Het is volgens mijn fractie verstandig om het NBW-Q-systeem gewoon in gang te zetten en de wijzigingen later door te voeren. Dit wordt ook gesuggereerd in de brief die wij naar ik meen allemaal hebben ontvangen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Welk signaal wil mevrouw Snijder hiermee afgeven? Er was sprake van misstanden. De sector heeft een kans gekregen om het vertrouwen terug te winnen. Het systeem moest per 1 april klaar zijn. Nu ligt er iets voor waarover Ernst & Young stelt dat het niet goed genoeg is. Ook de minister vindt dat. De VVD-fractie zegt echter: gaat u maar gewoon verder, wat maakt het allemaal uit. Dat is toch niet het signaal dat wij met elkaar aan deze sector willen afgeven?

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Hier hoor ik weer het zwart-witte verhaal dat de SP-fractie vaker laat horen. Ik stel niet: gaat u maar door. Ik heb al gezegd dat het wat ons betreft allemaal wat sneller en effectiever had mogen verlopen. Als de sector echter wat meer tijd nodig heeft, zijn wij bereid die tijd te bieden. Wij willen allemaal dat het beter gaat. Ook de VVD-fractie wil dat en ook mijn fractie heeft geconstateerd dat er sprake was van misstanden. Wij horen echter nu niet meer over de misstanden die voorheen voorkwamen. Daarover verschil ik waarschijnlijk van mening met de fractie van de SP.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Hier heeft een duur bureau naar gekeken. De minister, die ook door mevrouw Snijder wordt bewaardeerd, stelt dat het systeem niet goed genoeg is. Van mij mag de sector een halfjaar of zo nodig tien jaar uittrekken om de verbeteringen aan te brengen. Het systeem treedt echter pas in werking als het goed is. Wij moeten niet al water bij de wijn doen nog voordat er überhaupt sprake is van een goed voorstel.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ernst & Young stelt dat het toezicht niet op orde is. Men heeft grote zorgen over het niet regelconforme gedrag in de sector. De reactie van mevrouw Snijder daarop is: laten wij de sector maar weer een kans geven en laten wij doorgaan op de ingeslagen weg. Mijn fractie stelt dat de klepcontroles moeten worden gehandhaafd. Ik hoop dat de VVD-fractie zich daarbij aansluit. Ook het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer klopt nog helemaal niet. Om de misstanden aan te kunnen pakken, moet het overheidstoezicht op orde worden gebracht. Dit is niet een kwestie van verschil van mening tussen de fracties, maar iets dat door onafhankelijke onderzoekers is vastgesteld. Zij stellen dat het toezicht niet op orde is.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Ik begrijp dat de VVD-fractie het bedrijfsleven ruimte wil bieden. Is mevrouw Snijder bereid om met mij, de CDA-fractie en de minister het three-strikes-your-out-systeem te onderzoeken? Daarmee kan het bedrijfsleven erop worden gewezen dat het ernstige consequenties kan hebben als men te vaak in de fout gaat.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Van het laatste ben ik een groot voorstander. Bedrijven die het verknoeien voor de hele sector en die het vertrouwen bezoedelen, moeten wij aanpakken. In reactie op de andere vragen stel ik dat in het rapport van Ernst & Young een aantal hiaten wordt aangetoond. Daarop is gereageerd en daarop reageert op haar beurt de minister. Zij stelt dat het NBW-Q-systeem nog steeds een aantal hiaten kent. Ik stel nu dat ik niet kan beoordelen of deze hiaten zo essentieel zijn dat wij een pas op de plaats moeten maken met het hele systeem. Er zijn inmiddels allerlei handboeken geschreven, ook voor de kalver-, de schapen- en de varkenshouderij. Ik vraag de minister of het mogelijk is om het systeem nu al op te pakken en ermee aan de gang te



gaan. De sector hoort wat in dit debat wordt gezegd. Naar ik aanneem zal men op grond daarvan de hiaten heel snel opvullen. Ik voel er niets voor om maar weer achterover te gaan leunen.

Op dit punt is er, als ik het goed begrijp, een verschil tussen het NBW-Q-systeem en het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer. In de brief die wij gisteravond hebben ontvangen stelt de minister dat de controle van het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer in de pas loopt met wat zij wil. Mag ik concluderen dat zij dit systeem volledig kan accrediteren? Als dat zo is, is er sprake van een verschil tussen de voortgang van dit systeem en de voortgang van NBW-Q.

Ik wil graag van de minister klip en klaar horen wat de stand van zaken is op het punt van de vogelpest. Welke risico's loopt Nederland hierbij? Wordt er op Europees niveau gehandhaafd?

Vorige week heb ik zeer kritisch gesproken over het dioxinevlees. De minister heeft verwezen naar de onderzoeken die in Ierland worden gedaan. Is de minister bereid in een brief nog eens omstandig uit te leggen hoe het mogelijk was dat er in september mogelijk iets gaande was en dat wij pas tien dagen geleden de conclusies hierover hebben ontvangen en er pas vanaf dat moment vlees terug moest?

Gisteren is er nog een schriftelijke ronde geweest over de retributieregeling. Hiervoor loopt een voorhangprocedure. Als ik het goed begrijp, wil de minister dit met ingang van 1 januari aanstaande doorvoeren. Gaat zij daarmee door, ook als de Kamer het daarmee niet eens is? Heeft de Kamer de mogelijkheid om ervoor te zorgen dat er op dit punt een pas op de plaats wordt gemaakt? Mijn fractie heeft op dit punt een aantal kritische vragen gesteld.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Mevrouw Snijder zei zojuist dat bedrijven die het vertrouwen bezoedelen, stevig moeten worden aangepakt. Daarover zijn wij het allemaal eens. De vraag is echter of de manier voldoet waarop de minister dit vorm geeft. Mijn mening daarover is duidelijk, maar ik hoor graag de mening hierover van mevrouw Snijder. Als zij vindt dat dit niet voldoende is, op welke manier moet een en ander dan volgens haar steviger worden aangepakt en gesanctioneerd?

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): In de brieven die de minister naar de Kamer heeft gestuurd, staat te lezen dat er nogal wat meer boetes zijn uitgedeeld. Ik kan niet goed beoordelen of een aantal bedrijven meer dan één keer een boete heeft gekregen. Bedrijven die bij herhaling moeten worden beboet, moeten mijns inziens worden aangepakt. Het kan ook zijn dat de boetes slechts incidenteel zijn uitgedeeld. Daarbij maakt het ook nog een verschil of een bedrijf dertig vrachtwagens op de weg heeft of slecht één. Ik wil hierover wat meer van de minister horen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik concludeer dat ook mevrouw Snijder niet kan inschatten wat er aan de hand is. Als dat wel zo was, zou zij mij immers niet op deze manier antwoorden.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Dat klopt. Ik weet niet of en, zo ja, hoe vaak eenzelfde bedrijf een boete krijgt of met bestuursdwang wordt geconfronteerd.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Ook ik wil eerst de heer Dibi, ons politiek talent, formeel en in het openbaar feliciteren. Hij heeft het predicaat «politiek talent van het jaar 2008» mijns inziens terecht gekregen. De fractie van de PvdA houdt zich bij de accreditatie rond dierwaardig vervoer aan de uitgangspunten die daarvoor eerder zijn gesteld. Daaraan willen wij onverkort vasthouden. Het lijkt mij goed als de minister straks nog enige woorden besteedt aan het «gedoe» rond de regeling voor waaghouders.

De heer Waalkens van de PvdA heeft in het verleden een pleidooi gehouden voor een lik-op-stukbeleid. Overtredingen moeten gevolgen hebben. Wanneer ontvangt de Kamer een wetsvoorstel op dit punt? Ik heb hierbij behoefte aan deadlines.

Het optreden van de vliegende brigades lijkt effectief en het aantal controles is verhoogd. In de stukken staat dat te zijner tijd de inspectierapporten openbaar kunnen worden gemaakt. Wanneer kunnen wij deze volgende tranche verwachten? Wanneer zullen de controlegegevens openbaar worden? Op die manier kunnen wij ons een beeld vormen over welke bedrijven worden beboet en welk type problemen een rol speelt.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Hoe wil de fractie van de PvdA inzetten op een beter toezicht en betere sanctionering bij diertransporten? Op dit moment kunnen bedrijven bij vier overtredingen hun vergunning kwijtraken. De CDA-fractie vindt dat dit allemaal wat meer proportioneel moet en de fractie van GroenLinks is het daarmee eens. Ik ben overigens zeer verbaasd dat de fractie van GroenLinks hierin meegaat met het CDA. Ik heb mijn hoop daarom nu gevestigd op de PvdA. Kan ik met die fractie komen tot een strenger sanctiebeleid? Nu kunnen bedrijven nog vier keer een overtreding begaan voordat zij hun vergunning kunnen kwijtraken.

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De stappen die nu zijn gezet, zijn mijns inziens stappen in de goede richting. De accreditatie zal ertoe leiden dat wij straks te maken hebben met vervoerders die aan de eisen voldoen. Als bedrijven overtredingen begaan, speelt openbaarmaking een grote rol. Bij heel lichte overtredingen kan het scenario met gele en rode kaarten een rol spelen. Ik ben er niet voor om bij heel zware overtredingen een systeem van gele, oranje en rode kaarten te hanteren. Bij zeer zware overtredingen moet direct een oranje of een rode kaart kunnen worden gegeven.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Volgens Ernst en Young moet er een soort puntenrijbewijs komen. Daarbij wordt een soort strafblad opgebouwd en werken de overtredingen cumulatief. Is de fractie van de PvdA voor zo'n systeem?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Zo'n systeem kan mijns inziens wel helpen. Over de aard van de overtredingen is een apart debat te voeren. Daarom heb ik de minister gevraagd wanneer de Kamer een voorstel voor een lik-op-stukbeleid ontvangt. Zo is het bijvoorbeeld de chauffeur die bepaalt of een koe mee op transport kan. In hoeverre moeten wij de straf voor het onterecht meenemen van vee koppelen aan de chauffeur, en in hoeverre aan het bedrijf waarvoor hij rijdt? De straf moet terechtkomen waar die het meest effect heeft.

Op het punt van de retributieregelingen heeft mijn fractie steeds het standpunt ingenomen dat de kosten terecht moeten komen bij degenen die ze veroorzaakt. De tarieven voor de werkzaamheden van de VWA zijn op dit moment nog niet kostendekkend. Volgens mijn fractie moet het Rijk de kosten dragen die de VWA maakt voor publieke verantwoordelijkheden, volksgezondheid en het toezicht op controle. Daartegenover staan de private verantwoordelijkheden. Mijn fractie gaat wel akkoord met de voorgestelde wijziging van de retributieregeling. Wij moeten daarbij toezien op een juiste toerekening van de kosten. Wellicht kan de minister de eerste onderbouwingen voor deze toerekening nog eens toelichten. Bij de VWA kan nog veel worden verbeterd, bijvoorbeeld op het terrein van de efficiency, de gegevensoverdracht en de opleidingen van inspecteurs en medewerkers. De fusie die gaande is, mag er niet toe leiden dat de verbetertrajecten ondersneeuwen. Ik weet uit eigen ervaring dat men bij fusies erg op de bedrijfsvoering is gericht. De verbetertrajecten en het inhoudelijke aspect moeten prominent zichtbaar blijven. Het is van belang

dat de minister dit in de gaten houdt, want ook het bedrijfsleven klaagt erover dat de verbetertrajecten bij de VWA dreigen onder te sneeuwen. De minister moet het beleid in Europa rond de uitbraak van vogelpest in het grensgebied met Duitsland goed afstemmen. Uiterste alertheid is hierbij noodzakelijk.

Het gps-systeem voor diertransporten over lange afstanden is zeer noodzakelijk. Dit systeem moet snel operationeel worden gemaakt. Enige maanden geleden hebben wij ook over dit systeem gesproken. Toen zijn wij enigszins coulant geweest. Men moet immers de tijd krijgen om het systeem technisch goed vorm te geven. Hoe staat het daarmee?

Wat is de stand van zaken bij het identificatie- en registratiesysteem voor schapen en geiten? Het systeem is nu nog niet sluitend. Bij een onverhoopte uitbraak van een besmettelijke dierziekte is zo'n sluitend systeem van belang. Is er bij dit systeem aandacht voor gewetensbezwaarden? Zij dreigen te worden buitengesloten. Ik ben van het soort dat vindt dat ook gewetensbezwaarden een speciale plek moeten krijgen bij identificatie en registratie.

Mijn laatste punt gaat over het vervoer van vee vanaf de Waddeneilanden. Ik ben speciaal ambassadeur voor deze eilanden. Er is nu al wat langer met de bestaande regeling voor veevervoer vanaf de eilanden gewerkt. Men heeft op de eilanden de dringende behoefte om als gezamenlijke Waddeneilanden in aanmerking te komen voor één gezondheidsstatus. Is de minister bereid de mogelijkheden hiervoor te onderzoeken? Is dit praktisch mogelijk zonder dat daarvoor de eisen moeten worden versoepeld die wij stellen ter voorkoming van dierziekten? Mijns inziens is het mogelijk tot één gezondheidsstatus te komen voor de eilanden.

De heer **Atsma** (CDA): Voorzitter, ik ben het met mevrouw Jacobi eens als zij stelt dat elk waddeneiland als één bedrijf moeten worden beschouwd. De gezondheidsstatus is erg hoog. De boeren op bijvoorbeeld Terschelling zijn daardoor terecht volledig in de stress geschoten toen herten werden geïmporteerd. Alles moet op alles worden gezet om dieren van de eilanden te weren die daar niet van oudsher aanwezig zijn.

Voorzitter. Wij vergeten wel eens dat bij de VWA de veiligheid van voedsel voorop staat. De minister schrijft in de voortgangsrapportage dat belangrijke stappen zijn gezet. Het echte resultaat zal in de loop van 2009 merkbaar zijn. Toch zijn er nog vragen waarop wellicht deze ochtend een helder antwoord kan komen. Mevrouw Van Velzen heeft het onderwerp van de noodslachtingen al aangeroerd. Van zowel de dierenartsen als de VWA horen wij dat er een grijs gebied is en dat iedereen worstelt met de vraag hoe je daarmee moet omgaan. Ik vraag de minister om dit punt zeer kritisch te bezien. Geen enkele ondernemer, ongeacht of hij de ontvangende of de leverende partij is, mag worden geconfronteerd met willekeur bij de inschatting of vee nog naar de noodslachting kan.

Met de kwaliteitssystemen voor het diertransport werden wij gisterenmiddag nog geconfronteerd toen ons daarover een petitie werd aangeboden. De Nederlandse Bond van Handelaren in Vee heeft gevraagd om drie maanden uitstel, omdat men de zaak nog niet zo op orde heeft als zou moeten. Dit hangt echter volgens de Bond voor een deel samen met het groene licht dat in het traject door het ministerie moet worden gegeven. Mijn fractie zou deze ruimte wel willen geven en vraagt de minister om met de betrokkenen mee te denken. Wij horen hierover overigens op dit moment alleen maar positieve berichten; er wordt daadwerkelijk mee gedacht om te komen tot een sluitender systeem. In algemene zin steunt mijn fractie uiteraard de ontwikkeling van het ketenkwaliteitssysteem. Bedrijven die een en ander niet kunnen waarmaken, zullen vervolgens stevig moeten worden aangepakt. Het staat buiten kijf dat verzamelplaatsen hierbij een grotere verantwoordelijkheid krijgen. Wanneer moet het geaccrediteerde systeem volgens de minister definitief zijn ingevoerd?

De heer **Dibi** heeft gesproken over de proportionaliteit en deed daarbij een suggestie. Deze kan wellicht een vertaling krijgen in de Wet dieren. Hierover hebben wij eerder gesproken. Ik ben blij met de suggestie van de heer **Dibi**. Het punt was en is dat proportionaliteit soms het onbedoelde neveneffect heeft dat een groot bedrijf al aan de ketting wordt gelegd als er sprake is geweest van drie overtredingen. In de Kamer wordt daarop terecht gewezen. Uiteraard kunnen wij zeggen dat wij dit precies zullen regelen in de Wet dieren. Deze wet is echter nog niet door de Tweede Kamer, noch door de Eerste Kamer. Daarom vraag ik nogmaals aan de minister om dit punt te bezien. Ik ben overigens met mevrouw **Jacobi** van mening dat er een grote verantwoordelijkheid ligt bij de chauffeurs. Een bedrijf met veertig trekkende eenheden kan vanaf zijn kantoor van alles regelen. Terecht wordt de eigenaar van zo'n bedrijf aangesproken op wat er door zijn of haar medewerkers wordt gedaan. De eerste verantwoordelijkheid ligt echter bij de chauffeur. Hij moet inschatten wat kan en wat niet kan. Op die lijn wil ik een en ander laten beoordelen. Het systeem van het puntenrijbewijs van mevrouw **Thieme** kan op de individuele chauffeur van toepassing worden verklaard. Die wordt daarmee afgerekend op zijn prestaties en kennis. De CDA-fractie is er een groot voorstander van om meer verantwoordelijkheid bij de chauffeur te leggen.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Ik moet een beetje op mijn hoede zijn als het CDA en GroenLinks op dit terrein de handen ineenslaan...

De heer **Atsma** (CDA): U bent niet voor niets het politiek talent van 2008, mijnheer **Dibi**.

De heer **Dibi** (GroenLinks): Ik wil daarom de heer **Atsma**, maar ook mevrouw **Thieme** meegeven dat mijn voorstel een verbetering inhoudt van het huidige systeem en ook strenger is dan het huidige systeem. Men kan daardoor beter handhaven en sneller vergunningen intrekken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Waar zit het addertje onder het gras, mijnheer **Atsma**? Waar zitten de python en de boa constrictor? Als u het hebt over proportionaliteit, bedoelt u volgens mij precies het tegenovergestelde van wat de heer **Dibi** bedoelt. Die moet nog even nadenken over wat hier nu allemaal gebeurt. U zegt: de bedrijven worden nu al veel te hard aangepakt, dus laten wij het vooral proportioneel doen. Grote bedrijven moeten dus minder hard worden aangepakt, ook als bij herhaling dezelfde overtredingen worden geconstateerd. Of bent u niet tevreden met het systeem van de minister en wilt u dat verbeteren? Als dat zo is, ben ik uw vrouw.

De heer **Atsma** (CDA): Laat ik dit met een ander voorbeeld rond de VWA illustreren. Enkele jaren geleden speelde een discussie met minister Hoogervorst over een bakkerij in de Randstad met vijftien filialen. In drie filialen constateerde de VWA iets met mieren. Vervolgens kreeg deze bakkerij een megahoge boete. De Kamer heeft toen de minister gevraagd of dit wel proportioneel was. Als deze bakker slechts één winkel had gehad en er was bij hem in zijn ene zaak drie keer een probleem geweest, zou stevig optreden zeer terecht zijn geweest. Er is echter iets heel anders aan de hand als er binnen een concern met vijftien vestigingen drie kleine overtredingen worden geconstateerd. Wat is hierbij proportioneel? Hetzelfde geldt voor veetransportbedrijven. Als twee of drie keer een probleem wordt geconstateerd bij chauffeurs van een bedrijf dat dertig of veertig combinaties op de weg heeft, moeten wij daarmee anders omgaan dan met twee of drie constatering binnen een eenmanszaak. Mijns inziens verschillen de heer **Dibi** en ik hierover absoluut niet van mening.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Het is duidelijk dat het addertje een mier is. Dat is goed. Ik constateer echter op dit moment op basis van alle

rapporten die wij hebben mogen ontvangen dat het toezicht en de handhaving niet adequaat zijn. Een overtreding leidt er niet toe dat een bedrijf van de weg wordt gehaald. Een overtreding leidt niet tot het uitdelen van sancties die pijn doen. Dat stelt Ernst & Young in de rapporten. Wat is de kleur die de heer Atsma afgeeft? Moet het allemaal maar slapper en gemakkelijker worden?

De heer **Atsma** (CDA): Mijns inziens moet mevrouw Van Velzen eens gaan spreken met de bedrijven die inmiddels aan de ketting zijn gelegd. Volgens mij krijgt zij van hen een wat ander antwoord dan zij nu suggereert. Wij weten allemaal over welke bedrijven wij het daarbij hebben.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Om hoeveel bedrijven gaat het daarbij volgens u?

De heer **Atsma** (CDA): Dus, voorzitter ...

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Om hoeveel bedrijven gaat het volgens u, mijnheer Atsma?

De heer **Atsma** (CDA): Laten wij hopen dat het er nul zijn, maar ik weet dat het er meer zijn.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Hoeveel dan?

De heer **Atsma** (CDA): Ik heb het over een bedrijf dat veel meer vrachtwagens op de weg heeft rijden dan een eenmanszaak redelijkerwijs op de weg kan hebben. Als mevrouw Van Velzen die ondernemer vraagt wat er met hem is gebeurd, springen naar ik hoop ook bij haar de tranen in de ogen.

Als een bedrijf meer dan één vestiging heeft en die vestigingen vallen onder verschillende inspectiegebieden, dan mag zo'n bedrijf niet geconfronteerd worden met totaal verschillende beoordelingen door de VWA of de AID. Wij hebben daarover meer dan één maal berichten gehoord. Wij willen ook niet dat diverse vestigingen van de Belastingdienst over eenzelfde zaak verschillend oordelen. Ook dat komt overigens voor. Een uniforme interpretatie is nodig en biedt de transparantie waar de Kamer om vraagt. Bedrijven moeten weten waar zij aan toe zijn. Ook horen wij de klacht dat bedrijven levenslang worden gestraft als er één keer iets fout is gegaan. Dan blijft men zo'n bedrijf namelijk maar bezoeken en blijft men alle details controleren.

Dierenartsen van de VWA moeten zo efficiënt mogelijk worden ingezet. Wij weten dat meer dierenartsen nodig zijn dan er beschikbaar zijn. Het mag niet voorkomen dat een slachterij haar werktijden moeten aanpassen aan de tijden die de dierenarts uitkomt. Met name in een maand als december speelt dit probleem bij verscheidene bedrijven. Er wordt dan gewerkt met avondnacht- en weekenddiensten. Wij moeten voorkomen dat de dierenarts bepaalt of een bedrijf kan draaien. Wij horen ook klachten over de modernisering van vleeskeuringssystemen. Een bedrijf dat voorstellen doet, krijgt vaak te horen: dat kan niet. In de ons omringende landen is de slachtsnelheid hoger en zijn deze mogelijkheden er wel.

De CDA-fractie heeft altijd op het standpunt gestaan dat de kosten van de VWA-activiteiten zo veel mogelijk in de hand moeten worden gehouden. Voor de pluimveesector is afgesproken dat de tarieven met 5% zouden stijgen. In de praktijk blijkt het nu om een stijging van 20% te gaan. Mijn fractie vindt dat te veel. De voorstellen over de doorrekeningskosten zijn daarom voor ons op dit moment nog te onduidelijk. Daarom willen wij op het punt van de retributiekosten een pas op de plaats maken. Op deze manier gaat het namelijk volstrekt de verkeerde kant op.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik kom nog even terug op het vervoer van dieren. Een bedrijf kan alleen op afspraak worden bezocht voor een controle. Tot zover is er een goede mogelijkheid voor dierenartsen en de VWA om te controleren. Ernst & Young schrijft in de rapporten over grote zorgen over het niet regelconforme gedrag van de sector. De sector heeft volgens het bureau de neiging om calculerend te opereren. Wat vindt de heer Atsma van deze conclusie van Ernst & Young? Deze conclusie is een herhaling van de conclusie in alle andere rapporten die wij onder ogen hebben gekregen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik hoor verscheidene woordvoerders vragen stellen over de retributietarieven. Alle ministers van Landbouw die ik als Kamerlid heb meegemaakt, zaten op de lijn dat de tarieven kostendekkend zouden moeten zijn. De sector moet gewoon betalen wat het kost. Is de heer Atsma het nog eens met deze theoretische lijn?

De heer **Atsma** (CDA): Als de uitkomst van de theorie een praktijk is die wij niet willen, ben ik het daarmee uiteraard niet eens. Uiteraard kun je zeggen dat de kosten betaald moeten worden. Ik dank mevrouw Van Velzen voor deze vraag, want die biedt mij de gelegenheid de minister te vragen om het Europese speelveld op dit punt in beeld te brengen. Wij moeten voorkomen dat Nederland op het punt van deze kosten, waarmee alle bedrijven in de primaire en de verwerkende sector worden geconfronteerd, volledig uit de pas gaat lopen met de ons omringende landen. Mevrouw Van Velzen stelt dat deze kosten voor haar geen probleem zijn, maar voor mijn fractie vormen die wél een probleem. Als wij allemaal vinden dat de inzet van de VWA en de AID efficiënter en effectiever moet worden, dan mag je verwachten dat de kosten dalen in plaats van stijgen. Over het calculerend gedrag kan ik zeggen dat ondernemers altijd calculerend zijn. Zij moeten dat zelfs zijn. Met calculerend gedrag van ondernemers is niets mis.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): U weet heel goed wat ik bedoel, mijnheer Atsma.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik vraag de heer Atsma nogmaals of hij nog achter de lijn van de minister van Landbouw staat die inhoudt dat de bijdragen voor controle en handhaving kostendekkend moeten zijn. Hij zei zojuist met een heel mooie kronkel dat theorie en praktijk niet goed met elkaar overeenkomen en dat de praktijk in Nederland niet overeenkomt met de praktijk in de rest van Europa. Gisteren beweerde hij echter dat hele sectoren in de landbouw niet gesubsidieerd worden. Ik kom tot de conclusie dat wij op dit punt feitelijk wél de landbouw subsidiëren. De heer Atsma stelt nu immers dat de bijdragen niet kostendekkend hoeven te zijn. Dat betekent dus dat het ministerie van Landbouw de gecontroleerde bedrijven moet gaan spekken en subsidiëren via een achterdeur. Staat de heer Atsma daar echt achter?

De heer **Atsma** (CDA): Ik sluit niet uit dat mevrouw Van Velzen graag wil dat op elk bedrijf 24 uur per dag en 7 dagen in de week een VWA-controleur aanwezig is. In zo'n situatie is het volgens mijn fractie volstrekt ondenkbaar dat wordt uitgegaan van een kostendekkend tarief. Sterker nog, mijn fractie en gelukkig ook de minister willen zo'n vorm van controle niet. Ook hierbij gaat het dus om proportionaliteit. Hoeveel mensen zet je in en wat ga je doen? Bovendien heb ik er al op gewezen dat als wij bedrijven een toekomst willen bieden, wij ook het Europese speelveld moeten bezien. Hoe belast men elders in Europa en hoe belast men daar door?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik heb er niet voor gepleit om 24 uur per dag een inspecteur op een bedrijf aanwezig te laten zijn. Als de heer Atsma dat heeft gehoord, moet hij toch echt even naar de oorsprong. Ik ga uit van de huidige situatie, waarin de VWA bij veel bedrijven helaas amper over de vloer komt. Toch pleit de heer Atsma ervoor om ook in de huidige situatie de kosten te subsidiëren die voor deze controles worden gemaakt. Dat valt mij van hem tegen, zeker na zijn uitspraken van gisteren.

De heer **Atsma** (CDA): Als de samenleving een extra inspanning verwacht van sectoren, omdat zij bepaalde zaken belangrijk en nodig vindt, dan mag je daarvoor ook een bijdrage van die samenleving verwachten. Hetzelfde geldt bijvoorbeeld voor de destructie. Ook daarover heeft mijn fractie een verschil van mening met onder andere mevrouw Thieme. Dat heeft zij deze week nog eens in een blad laten weten. Een ondernemer moet calculerend zijn. Als mevrouw Thieme zegt: u weet goed wat ik bedoel, bedoelt zij waarschijnlijk dat de ondernemer net zo denkt als zij denkt over het ministerie en de minister van Landbouw. Zij doelt waarschijnlijk op een dubbele agenda; het spul moet weg. Mijn fractie vindt dat een ondernemer moet calculeren. Hij moet rekening houden met de bedragen die hij moet betalen aan de overheid, om daarna te bezien of de kostprijs kan worden terugverdiend.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Wij spreken over toezicht en controle op een sector die calculerend gedrag vertoont bij het omzeilen van wettelijke verplichtingen. Daarover schrijft Ernst & Young in de rapporten. Men heeft het daarin niet over de vraag hoe wij zo veel mogelijk geld kunnen verdienen over de ruggen van dieren.

De heer **Atsma** (CDA): Ik veronderstel en verwacht dat alle sectoren geen problemen hebben met het toezicht dat de overheid wenst.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voor de duidelijkheid vraag ik of ook de CDA-fractie vindt dat de voorhangprocedure over de retributieverhoging en de indexeringsverhoging even moet worden gestopt. De minister moet die verhoging dus ook volgens de CDA-fractie niet op 1 januari doorvoeren?

De heer **Atsma** (CDA): Ja. Hier is een voorhangprocedure aan gekoppeld. Ik heb daarover gezegd wat ik heb gezegd; er moet eerst meer duidelijkheid komen voordat wij een volgende stap zetten.

Minister **Verburg**: Voorzitter, ik wil proberen alle vragen zo goed mogelijk te beantwoorden. Daarvoor moet ik ze echter wel begrijpen. Een vraag van mevrouw Jacobi begrijp ik niet. Zij spreekt over één gezondheidsstatus voor dieren op de eilanden. Wat bedoelt zij precies met die gezondheidsstatus en over welke eilanden heeft zij het? Gaat het om de Waddeneilanden of de BES-eilanden?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): De Waddeneilanden natuurlijk! Hoe kan de minister dit aan een Friezin vragen? Je zou de Waddeneilanden als één bedrijf kunnen beschouwen. Dat zou een aantal van de huidige problemen uit de wereld helpen. Het volgende is namelijk op dit moment het probleem. Voordat de huidige regeling van kracht werd, konden individuele dieren in één transport naar de vaste wal worden gebracht. Dat is nu niet meer mogelijk. Dit jaagt de eilandbewoners op hoge kosten. Ik vind dat het ministerie van LNV de plicht heeft om te bekijken in hoeverre men dit voor de eilanden op een ietwat praktischere manier kan regelen. Daarbij moet uiteraard de gezondheid gewaarborgd blijven.

## Antwoord van de minister

Minister **Verburg**: Voorzitter. De heer Dibi zei: u kunt er niet meer omheen. Dat klopt, ik wil er ook niet omheen! Wij gaan er doorheen en wij maken van de VWA een autoriteit die je schrijft met een hoofdletter. Er was veel mis bij de VWA en wij zijn volop bezig met een verbetertraject. Maar dat is geen zaak van enkele weken. Ik begrijp het ongeduld van de Kamer, maar het is een veelomvattend verbeterproces.

Mevrouw Van Velzen zei dat het iets beter gaat, maar dat het nog niet goed genoeg is. Zij vindt dat ik geen water bij de wijn mag doen. Dat gaat zeker niet gebeuren. Wij zetten de ingezette lijn vasthoudend voort. Soms doen we een grote stap vooruit en soms moeten we een stapje terug doen omdat we door de praktijk worden ingehaald. Ik denk even aan de gang van zaken rond de kwaliteitssystemen vervoer. Dat doen we omdat we gewoon willen dat de zaak weer op orde komt en blijft. Wie zich niet aan de regels houdt, zal dat merken!

Mevrouw Snijder zei dat het beter gaat, maar dat het sneller had gemoeten. Dat ben ik met haar eens, maar het is een taai proces. Ik zet graag samen met de mensen die hier dag en nacht aan werken en die trots willen zijn op hun werkorganisatie, stappen in de goede richting. Maar, zoals gezegd, dat is geen kwestie van weken, maar van maanden of zelfs van jaren.

Ernst & Young heeft de beide kwaliteitssystemen vervoer geëvalueerd. Het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer is gericht op export vanaf de boerderij, terwijl NBW-Q is gericht op exportverzamelplaatsen. Beide systemen kennen tekortkomingen; die van NBW-Q zijn groter dan die van Dierwaardig Vervoer. Beide organisaties hebben de gelegenheid gehad, aanpassingen te doen. Ik heb moeten constateren dat de plannen van NBW-Q onvoldoende tegemoetkomen aan de bestrijding van de vastgestelde tekortkomingen. Daarom heb ik besloten om met ingang van 8 december de deelnemers aan NBW-Q weer te onderwerpen aan de klepkeuring. Zodra de zaken op orde zijn – en dan niet alleen op papier – komt de organisatie weer in aanmerking voor het verlichte keuringsregime. Het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer is adequaat aangepast, zodat het verlichte toezichtregime in stand kan blijven.

Het ontwikkelen van goede kwaliteitssystemen vergt de nodige tijd en moeite, maar dat laat onverlet dat wij deze kant op moeten blijven gaan. Regelgeving en handhaving door de overheid enerzijds en een verantwoordelijk bedrijfsleven anderzijds dat zelf kwaliteitssystemen ontwikkelt voor een verantwoord vervoer van dieren, blijven hard nodig. Ik blijf ondernemers aanspreken op hun eigen verantwoordelijkheid en die maken zij stap voor stap ook steeds beter waar. Maar wij zijn er nog niet. Voor de verdere verbetering van de kwaliteit van het dierenvervoer is samenwerking met het bedrijfsleven onmisbaar, met respect voor de wederzijdse rollen en verantwoordelijkheden. Wie zijn verantwoordelijkheid niet waarmaakt, krijgt te maken met hogere kosten, intensiever toezicht en stevige sancties.

Mevrouw Thieme stelt vast dat het rapport van Ernst & Young al op 10 oktober is uitgebracht. Zij vindt dat de Kamer het te laat heeft gekregen. Ook vraagt zij wie het rapport betaalt. In mijn brief van 2 december heb ik beschreven dat ik de uitkomsten van de evaluatie eerst met de eigenaren van de kwaliteitssystemen heb besproken. Toen heb ik gevraagd wat men er op korte termijn aan ging doen. Aansluitend daarop heb ik de Kamer geïnformeerd. LNV is opdrachtgever van deze evaluatie en betaalt dus het onderzoek. De verbeteringen van het systeem betaalt het bedrijfsleven zelf, omdat het een kwaliteitssysteem van de sector zelf is.

Ernst & Young stelt vast dat het dwingende karakter is toegenomen, want als binnen twee jaar een maximaal aantal zware overtredingen wordt begaan, vinden er intensieve herhalingscontroles plaats. Dan is de



pakkans groter en lopen de sancties op. Dat lijkt mij zeer rechtvaardig. Er is sprake van een privaat sanctiesysteem waarbij dus niet een strafblad aan de orde is. Het opbouwen van een strafblad is het domein van de AID, VWA en OM.

Mevrouw Thieme en mevrouw Snijder hebben gezegd dat de brief van 2 december niet ingaat op belangrijke kritiek van Ernst & Young dat er te weinig controle is en dat er te weinig inzicht is in de motieven van de ondernemers. Ik meen echter dat ik in die brief helder ben geweest. De kwaliteitssystemen moeten voldoen aan de gestelde eisen. Ik heb de aanbevelingen van Ernst & Young overgenomen. Daarom ook heb ik na de verbeteringen van het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer Ernst & Young gevraagd, na te gaan of die verbeteringen in de praktijk werkelijk zijn doorgevoerd.

Ik voel er weinig voor om de klepkeuring te hanteren totdat elk probleem is opgelost. Je moet onderscheid maken tussen situaties waarin het wel en niet op orde is. Het hanteren van de klepkeuring voor elke vervoerder lijkt mij dus geen goed idee. Maar wij houden de vinger aan de pols. Het kwaliteitssysteem moet bij iedereen tussen de oren komen en daar ook blijven.

Mevrouw Van Velzen heeft gevraagd of de audits wel effectief zijn. Ik heb al gezegd dat ik de vinger aan de pols houd. De VWA zal periodiek bekijken of de werking van de kwaliteitssystemen voldoende is. Eind volgend jaar zal ik de kwaliteitssystemen opnieuw laten beoordelen. De Kamer krijgt uiteraard ook dan weer de resultaten van dat onderzoek, nadat ik ze met de sector heb besproken. Het lijkt mij fair om de sector er zelf ook iets over te laten zeggen.

Wat betreft de vliegende brigades heeft mevrouw Thieme een redenering die ik niet helemaal begrijp. Zij zegt: bij alle transporten die niet worden gecontroleerd, is sprake van overtredingen. Dat is ongeveer hetzelfde als: ik pas in mijn jas, mijn jas past in mijn tas, dus pas ik in mijn tas. Maar zo werkt het natuurlijk niet. De combiteams voeren gerichte controles uit en het aantal geconstateerde overtredingen mag niet worden doorgetrokken naar niet gecontroleerde transporten. Als regels worden overtreden, moet worden ingegrepen, maar niet iedereen die niet gecontroleerd wordt, is in potentie een overtreder.

Mevrouw Thieme vindt de vliegende brigades een ontoereikend antwoord en pleit voor structurele oplossingen. Deze brigades vormen een betekenisvolle schakel in de ketting van verbetering die leidt tot een betere naleving van de regels. De alertheid van de transportsector is echt toegenomen. Daarnaast zijn over de volle breedte van de VWA verbeteracties gaande voor een eenduidiger en strikter handhaving. De Kamer krijgt binnenkort cijfermatige informatie over het werk van de vliegende brigades. Uitbreiding van deze brigades is voorlopig niet aan de orde. Ik moet mijn mensen efficiënt en effectief inzetten. Er is nog steeds een tekort aan dierenartsen.

Mevrouw Van Velzen heeft gevraagd of er al een gesprek met de Europese Commissie heeft plaatsgevonden over KDS. Wij wachten nog op een uitnodiging. Als dat gesprek heeft plaatsgevonden, zal ik de Kamer nader informeren.

De heer Atsma vroeg naar de stand van zaken bij noodslachtingen. Noodslachting is alleen aan de orde als een voor het overige gezond dier een ongeval heeft gehad waardoor het om welzijnsredenen niet meer vervoerd mag worden naar het slachthuis. De hygiëneverordening stelt strikte voorwaarden aan zo'n noodslachting. Er is inmiddels een brief gestuurd aan de VWA-keuringsartsen waarin staat hoe de criteria moeten worden geïnterpreteerd. Dat is overigens een meer algemeen traject van de verbeteracties: VWA-vertegenwoordigers moeten in overeenkomstige situaties overeenkomstig handelen. Regels moeten helder kunnen worden geïnterpreteerd en toegepast.

Ik heb al toegezegd dat ik de controlegegevens openbaar zal maken, maar

voordat ik dat doe, moeten de gegevensstromen binnen de VWA op orde worden gebracht. Men weet dat een van de kritiekpunten was dat de gegevens binnen de VWA onvoldoende aan elkaar waren gekoppeld en dat het gegevenssysteem niet op orde was.

Mevrouw Thieme heeft gevraagd of bij zware overtredingen vrachtwagens aan de ketting worden gelegd. Anderen hebben gevraagd naar de proportionaliteit van een en ander. Ik wil de proportionaliteit binnen het huidige handhavinginstrumentarium verbeteren door o.a. het algemene interventiebeleid van de VWA en de aanpassing van de beleidsregels dierenwelzijn waarin het handhavingsbeleid met betrekking tot overtreding van de transportverordeningen is vastgelegd. Dat beleid bestaat uit de volgende kernpunten: het beter afstemmen van de sancties op de ernst van de overtreding, de opbouw van het sanctiesysteem met oog voor de aanpak van recidivisten en het gebruik van andere bestuursrechtelijke maatregelen zoals de last onder dwangsom. Die beleidsregels treden op 1 januari 2009 in werking. Het streven naar proportionaliteit kan overigens onbedoelde neveneffecten hebben. De heer Atsma stelt vast dat de Wet dieren wat dit betreft te lang op zich laat wachten. Dat de verantwoordelijkheid bij de chauffeur hoort, regel ik dan ook niet in de Wet dieren, maar in de nieuwe beleidsregels die op 1 januari ingaan. Het wetsvoorstel Bestuurlijke boetes – het lik-op-stukbeleid – is gisteren naar de Kamer gestuurd. Ik roep de Kamer op dit voorstel zo snel mogelijk te behandelen. Mevrouw Van Velzen heeft gezegd dat transporteurs een schorsing ontlopen door het omkatten van de vergunning. Dat gebeurt inderdaad. Dat gedrag is mij een doorn in het oog. Daarom ook ben ik bezig de vergunningsprocedure aan te scherpen. De vergunning voor een vervoersonderneming wordt ingetrokken als de vervoerder bij herhaling de transportverordening overtreedt. Als er sprake is van een overtreding waarbij dieren ernstig lijden, wordt de vergunning meteen ingetrokken. Als een wagen niet voldoet aan de transportverordening, kan het certificaat van de wagen worden ingetrokken. Die wagen kan dan niet meer worden ingezet voor lange transporten. Als de chauffeur of verzorger zich schuldig maakt aan overtredingen van de verordening, kan zijn getuigschrift van vakbekwaamheid worden ingetrokken. Als de vergunning van een vervoerder is geschorst, betekent dit niet meteen dat ook de wagen niet voldoet aan de vereisten. Je moet dus soms een onderscheid maken tussen het gedrag van de chauffeur en de staat van de wagen. Als een ondernemer is geschorst, kan een chauffeur wiens getuigschrift niet is ingetrokken gaan rijden voor een andere vervoerder. Ook de veewagen kan worden verhuurd aan een andere, niet geschorste vervoerder. Als wordt vermoed dat de vervoerder een schorsing van de vergunning ontduikt door bijvoorbeeld een nieuwe vergunning aan te vragen, wordt er alles aan gedaan om dat tegen te gaan. Het moet wel juridisch haalbaar zijn natuurlijk. Dat gebeurt ondermeer door onderzoek te doen naar personen die achter de aanvraag van een nieuwe vergunning zitten. Daarbij wordt onder andere gebruik gemaakt van gegevens van de Kamer van Koophandel. We weigeren een vergunning als blijkt van verbondenheid met een ondernemer die al een vergunning heeft.

Per 1 januari moeten de wagens zijn voorzien van een navigatiesysteem. De vervoerders zijn hierover ingelicht door de Rijksdienst voor het Wegverkeer. Er is echter geen verplichte centrale database. Toch dring ik daarop aan. Er moet een Europese database komen om goed te kunnen communiceren met andere lidstaten. De Europese Commissie komt in de eerste helft van 2009 met een voorstel.

Ik onderzoek de mogelijkheid om door middel van incentives en/of sancties het aanbod van wrak vee bij slachterijen terug te dringen. Dat onderzoek is nog niet afgerond. Komend voorjaar krijgt de Kamer een overzicht van de stand van zaken en de diverse mogelijkheden.

De heer Atsma zegt dat verzamelplaatsen meer verantwoordelijkheid krijgen als een accreditatiesysteem wordt ingevoerd. In de preventieregels

die op 1 januari ingaan, wordt het aantal verzamelslagen teruggebracht tot 1. Als wordt deelgenomen aan een kwaliteitssysteem, kan een tweede verzamelslag worden toegestaan. Dat kwaliteitssysteem moet vanzelfsprekend aan bepaalde eisen voldoen. Die eisen zijn zwaarder dan de eisen die worden gesteld aan het kwaliteitssysteem Dierwaardig Vervoer. Het belangrijkste verschil is dat bij preventie de mogelijkheid bestaat om bij deelname aan een kwaliteitssysteem af te wijken van algemeen verbindende voorschriften. Dat is niet mogelijk bij de kwaliteitssystemen voor diertransporten.

Gevraagd is naar de indexering en de voorhangprocedures. Voorgehangen is de indexering van de diervoedertarieven. Ik volg daarin het percentage van de minister van Financiën. Over de nieuwe tarieven informeer ik de Kamer in het eerste kwartaal van 2009. Die tarieven zouden van kracht moeten worden op 1 juli 2009.

In mijn brief van 16 oktober 2007 staat hoe ik wil toewerken naar kostendeekkende tarieven. Het nieuwe stelsel wordt nu geëvalueerd. De Kamer krijgt hierover nadere informatie in het eerste kwartaal van 2009.

Met mijn collega Klink zal ik contact opnemen over het dioxinedossier, Hij zal hierover nadere informatie verschaffen aan de Kamer.

De heer Atsma stelt vast dat slachterijen hun werktijden moeten aanpassen vanwege een tekort aan dierenartsen. We doen ons uiterste best om dierenartsen te werven. Ook doen wij het nodige aan scholing en training. Er zijn inderdaad nog steeds onvoldoende dierenartsen en er moeten dus keuzen worden gemaakt voor wat betreft hun inzet. Daarbij hanteren wij strikt het planningskader. Daarbinnen worden keuzen gemaakt die rekening houden met de bedrijfsbelangen, waaronder slachttijden. We proberen zo effectief en efficiënt mogelijk te werk te gaan, want dierenartsen moeten zoveel mogelijk worden ingezet. Je moet ook rekening houden met de aanrijtijden en afstanden.

De Kamer krijgt nog deze week de rapporten die onder het klokkenluider-rapport liggen.

Mevrouw Jacobi vraagt naar de identificatie en registratie van schapen. Het systeem zou nog niet sluitend zijn. Ook vraagt zij hoe wij omgaan met gewetensbezwaarden. We zijn nog volop bezig met een sluitend identificatie- en registratiesysteem. Het is de bedoeling dat dat op 1 januari 2010 klaar is. Voor gewetensbezwaarden komt er geen aparte regeling. In plaats van oormerken mogen ook andere identificatiemiddelen worden gebruikt, waaronder maagbolussen en injectaten.

De schrik slaat je steeds weer om het hart als je verneemt over vogelpest in naburige landen. Dit keer in Duitsland. Gelukkig is er geen sprake van een grote uitbraak en wij moeten er alles aan doen om dat zo te houden. De uitbraak is gemeld in EU-verband en wij hebben extra voorwaarden gesteld aan de reiniging van vervoermiddelen. Het Permanent Comité van Dierenartsen buigt zich over de vraag welk beleid er moet worden gevoerd. Er zijn drie bedrijven besmet, terwijl elf bedrijven worden verdacht. Alle bedrijven zijn geruimd. Het gaat om kalkoenbedrijven. Het comité heeft nog geen extra maatregelen genomen, want Duitsland voert de bestrijdingsmaatregelen op een effectieve manier uit.

Mevrouw Thieme heeft gevraagd naar de instructies voor transport- en slachtlijnen. In het afgelopen halfjaar is veel geïnvesteerd in een betere toepassing van de werkinstructies binnen de VWA door middel van opleiding en bijscholing. Ook is er nu werkoverleg tussen professionals met het oog op een meer uniforme werkuitvoering.

Wordt er inderdaad onvoldoende gecontroleerd in varkens- en kippenbedrijven in verband met een structurele onderbezetting? De AID houdt toezicht op de naleving van de welzijnsregels in de primaire bedrijven. De Kamer weet dat ik de capaciteit bij de AID en de VWA uitbreid.

Het onderzoek naar de bedwelming van pluimvee wordt nog in december afgerond. De Kamer krijgt waarschijnlijk in februari 2009 het rapport.

Nog voor april 2009 kom ik met een rapport over mogelijke verbeteringen

in het ritueel slachten. Voordat ik dat doe, wil ik overleggen met de middenveldorganisaties.

Mevrouw Jacobi heeft gevraagd of er niet één gezondheidsstatus kan komen voor de dieren op de Waddeneilanden. Als zij mij het stuk aanreikt dat hierop betrekking heeft, zal ik er zorgvuldig naar kijken.

### **Nadere gedachtewisseling**

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. Er zijn 400 000 transportbewegingen, er worden 1800 controles uitgevoerd en in 22% is sprake van een overtreding. Dat percentage mag je hanteren voor alle transportbewegingen en dan kom je uit op ongeveer 20 000 overtredingen. De minister kan dit alleen maar weerleggen door informatie te geven over de aard van de overtredingen en de exacte aantallen. Daar wil ik dus graag meer informatie over.

In het rapport van Ernst & Young wordt gesteld dat de minimale tijdsbesteding van anderhalf uur per audit te beperkt is. Het moet minimaal een dagdeel zijn. Hoe gaat de minister dat regelen?

Concluderend stel ik vast dat de echte verbeteringen in het toezicht- en het sanctiebeleid uitblijven en dat de sector ondertussen pleit voor een versoepeling van de regels omdat anders te veel vervoerders hun vergunning verliezen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Ik dank de minister dat zij inmiddels de onderliggende rapporten heeft toegezegd. Wel is het jammer dat ik daarop 5 weken heb moeten wachten en ze pas krijg als het debat al voorbij is. Ik wil erg graag meer cijfermatige informatie over controles, schorsingen, sanctietoepassing enz. enz. Ik weet dat de AID en VWA meer capaciteit krijgen, maar ik wil ook graag weten hoeveel daarvan wordt ingezet voor controles op de bedrijven en welke sancties worden toegepast.

Wil de minister het probleem van het vervoer van wrak vee betrekken bij de evaluatie van de kwaliteitssystemen? Ik ben blij dat ook de minister het omkatten van vrachtwagens ongewenst vindt. Wil zij in een brief melden hoe zij dit probleem gaat aanpakken?

Wat betreft de bedwelmingsmethodes bij ritueel slachten moet de handhaving adequater zijn. Wil de minister ook hierover een brief naar de Kamer sturen? De afspraken worden immers niet nagekomen.

Nu de motie-Waalkens is aangenomen, moeten de controlegegevens openbaar worden gemaakt, maar de minister blijft maar zeggen dat eerst het systeem op orde moet worden gebracht. Ik denk dat de ict het allang mogelijk maakt om voortvarender te werk te gaan. Graag krijg ik een concrete toezegging van de minister.

Dat de sancties voor overtredingen bij diertransporten worden aangepast in nieuwe beleidsregels per 1 januari 2009 klinkt heel goed. Ik heb echter geen idee hoe die eruit gaan zien. Kunnen wij nog iets op schrift ontvangen voor die datum?

De heer **Dibi** (GroenLinks): De minister begon heel hoopgevend toen zij zei: ik ga er niet omheen, maar ik ga er doorheen. Maar uit de rest van haar verhaal bleek dat zij nog steeds probeert er omheen te gaan. Volgens mij zijn de inspecties bij de transporten dierwaardig vervoer vooral administratief van aard. We weten dus niets van de concrete toestanden in de laadruimtes. Waarom daar ook geen klepcontrole?

Voor mij is «three strikes, you're out» een belangrijk punt. Bij de verkoop van alcohol aan minderjarigen hebben wij heel lang gehoopt dat de sector zelf haar verantwoordelijkheid zou nemen. Dat is uiteindelijk niet gebeurd en daar kunnen vergunningen worden ingetrokken als het te vaak fout gaat. Mijn voorstel heeft als uitgangspunt een duidelijke verscherping van het huidige sanctiebeleid en meer aandacht voor dierenwelzijn. Natuurlijk

moet er altijd sprake zijn van een zekere proportionaliteit. Als de minister mijn voorstel niet overneemt, krijgt zij een motie aan haar broek.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. Volgens mij gaat het bij NBW-Q-controle alleen om de verzamelplaatsen en de export. De minister gaat de klepkeuring invoeren maar er komt een milder regime als het in de praktijk goed blijkt te gaan. Er zijn echter al de nodige handboeken geschreven. Kunnen die gebruikt blijven, eventueel met enkele aanpassingen? De sector wil graag door kunnen blijven gaan met het kwaliteitssysteem dat zij zelf in gang heeft gezet.

Er loopt momenteel een evaluatie van de retributieregeling. De minister schrijft dat de huidige regeling wordt geïndexeerd op 1 januari. Hierop hebben wij al de nodige gefundeerde kritiek gehad. Je kunt niet zeggen dat die indexering onterecht is, maar mag je wel uitgaan van 4,5% indexering terwijl de inflatie lager is?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA): Voorzitter. Ik denk dat de gewetensbezwaarden ook grote bezwaren zullen hebben tegen de aangeboden alternatieven. Kan de minister echt geen betere alternatieven bedenken?

De heer **Atsma** (CDA): Voorzitter. Ik wil nogmaals pleiten voor een uitstel van drie maanden. Alle betrokkenen hebben immers al duidelijk gemaakt dat zij zo snel mogelijk een kwaliteitssysteem voor veetransport willen invoeren. Ik begrijp dat de niet aanwezige collega's van de ChristenUnie ook voorstander zijn van uitstel.

Ten aanzien van de beleidsregels sluit ik mij aan bij collega Van Velzen. Wij moeten daar kennis van kunnen nemen omdat daarin de proportionaliteit tot uitdrukking wordt gebracht.

Is de minister met ons van mening dat er geen interpretatieverschillen mogen zijn tussen VWA en AID voor wat betreft de noodslachting, de bedrijfsvoering van slachterijen en de werktijden? Het kan niet zo zijn dat de VWA bepaalt wanneer een bedrijf in de drukke maand december kan draaien. Het moet mogelijk zijn, in goed overleg enige flexibiliteit te betrachten.

Ik heb begrepen dat de EU zich buigt over de modernisering van de vleeskeuringmethodes. Hoe gaat dit verder? Als de EU voor wat betreft de slachtsnelheid ruimte biedt voor experimenten waarbij sprake is van een win-winsituatie, zou dat heel mooi zijn.

Een indexering van de tarieven is een prima zaak, maar als de tarieven veel hoger uitvallen dan was afgesproken, mag natuurlijk op basis daarvan geen indexatie plaatsvinden.

Minister **Verburg**: Voorzitter. Nu begrijp ik de rekensom van mevrouw Thieme, maar toch klopt de som niet helemaal. Zij gaat er immers vanuit dat wij aselekt controleren, maar dat is niet het geval. Wij controleren risico-gebaseerd. Wij maken een risicoanalyse en gaan daarna op pad. Een percentage van 22 betekent dat wij een goede risicoanalyse maken en dat wij heel gericht controleren. Dit moet een aanmoediging zijn om daarmee door te gaan. De praktijk laat zien dat er minder overtredingen zijn en dat wij de goede kant opgaan.

De audit moet op een verantwoorde manier plaatsvinden. Als er meer tijd nodig is dan anderhalf uur, moet dat mogelijk zijn. Ik zal bezien wat daaraan kan en moet gebeuren.

Bij de evaluatie die volgend jaar verschijnt, zal ook aandacht worden besteed aan het vervoer van wrak vee.

Het valt in juridisch opzicht niet mee om het omkatten aan te pakken. Wij doen wat wij kunnen. Ik deel de zorgen over het ontwijken van terechte sancties. Alle uitwijkroutes moeten worden afgesloten.

Ik vind het jammer dat de heer Dibi uiteindelijk toch negatief oordeelt over het kwaliteitssysteem. Er gebeurt immers het nodige en wij zitten er

bovenop. Binnen een halfjaar na invoering zijn alweer verbeteringen aangebracht. De sector realiseert zich zo langzamerhand weer dat kwaliteit weer haar reclame moet worden, hoeveel moeite dat soms ook kost. Ik geloof dat wij de goede kant opgaan en ik wil daarom niet het voorstel van de heer Dibi volgen om overal klepkeuringen in te voeren. Dat demotiveert alle deelnemers. Degenen die hun verantwoordelijkheid nemen, moeten een voorsprong krijgen door een iets andere controle en door het financieel aantrekkelijker te maken. We zijn er nog niet, maar we gaan wel de goede kant op. De heer Dibi zou eens goed moeten kijken naar de gevolgen van de maatregelen die per 1 januari ingaan. Het zou niet goed zijn om voor die tijd nog met andere maatregelen te komen. Natuurlijk kan het kwaliteitssysteem NBW-Q gewoon doorgaan tijdens de verbeteringsperiode, maar daar gaat de sector zelf over. Ik heb wel gezegd dat het aantal verbeteringen dat moet worden doorgevoerd, zodanig groot is dat ik de klepkeuring ga invoeren. Eerst moeten die verbeteringen zijn doorgevoerd en beoordeeld.

Het toezicht op het ritueel slachten moet inderdaad in orde zijn. Ik heb al een toezegging gedaan over het ritueel slachten in relatie tot religie. In april kom ik met een standpunt.

De heer Atsma vindt dat de indexatie gewoon kan doorgaan, maar vindt ook dat je daarbij zorgvuldig moet kijken naar de tarieven. Ik ben het daarmee eens. De diervoertarieven zijn vastgesteld en ik zou niet graag willen dat de indexatie van die tarieven wordt opgehouden. Mevrouw Snijder en de heer Atsma doelen waarschijnlijk op het tarievenstelsel. Ik heb al gezegd dat er een nieuw stelsel komt per 1 juli 2009. De berekening van de tarieven die in 2008 zijn ingevoerd, was niet in alle gevallen op orde. We zijn bezig met een hersteloperatie. Er komt een terugbetaling met rente. Over de retributies kom ik ongetwijfeld nog te spreken met de Kamer, maar de normale indexatie begin volgend jaar moet wel gewoon doorgaan.

De heer Atsma heeft gepleit voor drie maanden uitstel. Daar voel ik niet zo veel voor. Er is sprake geweest van een lange en zorgvuldige voorbereiding. Als de Kamer toch van mening is dat de sector een laatste kans moet hebben om een eigen kwaliteitssysteem op te stellen, dat dan ook nog moet worden beoordeeld, moet het uitstel een halfjaar bedragen. Dan heeft de sector de kans om het af te ronden en kunnen wij op een verantwoorde manier oordelen. Ik ben daartoe bereid, maar dan moet het wel klaar zijn op 1 juli.

De Kamer krijgt informatie over het nieuwe sanctiebeleid.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Krijgt de Kamer ook informatie over de handhaving op kippen- en varkensbedrijven?

Minister **Verburg**: De Kamer krijgt de gegevens die ik heb toegezegd. De VWA mag natuurlijk niet al te bureaucratisch worden. De VWA heeft inzicht nodig om te kunnen sturen. De Kamer krijgt de gegevens die wij hebben, zodat zij een goede indruk kan krijgen van de ontwikkelingen en van de substantiële verbeterstappen die wij zetten.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Ik blijf erbij dat de indexering van 4,5% niet goed is onderbouwd. De minister antwoordde dat het kwaliteitssysteem NBW-Q gewoon kan doorgaan, maar tegelijkertijd kan zij instemmen met uitstel van een halfjaar. Waar gaan wij nu voor?

Minister **Verburg**: Nee, dan hebben wij het over de preventieregels.

De heer **Atsma** (CDA): De minister biedt de sector de ruimte om haar kwaliteitssysteem op orde te brengen, inclusief de audit. De sector is natuurlijk ook een beetje afhankelijk van derden. Ik heb net een sms'je

gehad van mijn collega van de ChristenUnie en ook mede namens mevrouw Jacobi kan ik meedelen dat wij daar graag mee instemmen.

Minister **Verburg**: Ik denk dat mevrouw Snijder het heeft over twee verschillende zaken. Het NBW-Q-systeem behelst het kwaliteitssysteem van de exportverzamelplaatsen. Dat is iets anders dan de preventieregels, waarover de heer Atsma het had.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): De heer Atsma verwees naar de petitie die wij gisteren hebben gehad en die gaat over dit soort zaken.

Minister **Verburg**: Dan wil ik graag die petitie nog even zien, want er mag hierover geen verwarring ontstaan. Ik stel vast dat de petitie inderdaad verwarring kan wekken. Er staat: petitie behoud tweede verzamelslagschappen en verzamelen weiderunderen. Dat gaat over de preventieregels, over de tweede verzamelslag. De petitie gaat over de wijziging per 1 januari 2009 van de verzamelregelgeving, waarbij de tweede verzamelslag schappen en het verzamelen van weiderunderen geborgd moet zijn in een kwaliteitssysteem. Dat is iets anders dan het NBW-Q-systeem voor transporten. Het kwaliteitssysteem hiervoor stelt andere eisen en in mijn eerste termijn heb ik aangeduid dat dit op onderdelen zwaardere eisen stelt. Voor het NBW-Q-systeem stel ik een klepkeuring in totdat de verbeteringen zijn aangebracht en beoordeeld. Als de Kamer wil dat de verzamelregelgeving – waarbij de tweede verzamelslag alleen mogelijk is bij een goed kwaliteitssysteem dat door de sector zelf wordt opgesteld – wordt uitgesteld tot 1 juli, ben ik daartoe bereid. Maar dan is 1 juli wel de deadline. Als de Kamer dat niet wil, begin ik gewoon met handhaving van de nieuwe wet- en regelgeving per 1 januari. Maar er is een onderscheid tussen beide zaken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Als de coalitiepartijen zeggen: gelieve geen klepkeuring voor bedrijven die zijn aangesloten bij het NBW-Q-systeem, wat is dan uw reactie? Ik mag hopen dat u «nee» zegt.

Minister **Verburg**: Nee, dan hebben wij het weer over het kwaliteitsvervoersysteem en dat betreft de exportverzamelplaatsen. Omdat de gebreken van dat systeem nog vrij groot zijn, heb ik een klepkeuring ingevoerd. Als het herstel is gerealiseerd en beoordeeld, overweeg ik met de klepkeuring te stoppen. Hier gaat het om nieuwe regelgeving waarvoor ook een kwaliteitssysteem moet worden ontwikkeld. Als de Kamer de sector hiervoor nog een halfjaar uitstel wil geven, kan ik daarmee instemmen. Maar dan moet er wel op 1 april een voorstel liggen, want voor 1 juli moet nog een audit plaatsvinden.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): In deze uitleg kan ik mij vinden. Op 1 juli moet de knoop dan ook worden doorgehakt.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Dan wil ik nog wel graag van de coalitiepartijen horen dat zij niet aan de klepcontrole zullen tornen bij het systeem dat nog niet deugt.

De heer **Atsma** (CDA): Wij sluiten ons aan bij de uitleg van de minister.

### **Toezeggingen**

- De Kamer krijgt eind 2009 een brief naar aanleiding van de periodieke beoordeling door de VWA van de audit.
- De Kamer wordt geïnformeerd over de overtredingen die de vliegende brigades hebben geconstateerd en krijgt ook andere informatie en cijfers.

- Naar aanleiding van het gesprek met de Europese Commissie zal de Kamer worden geïnformeerd over KDS.
- In het voorjaar van 2009 krijgt de Kamer informatie over het onderzoek naar wrak vee en een overzicht van de mogelijkheden.
- De Kamer krijgt in het voorjaar van 2009 een overzicht van de wijzigingen in de retributieregelingen.
- Nog deze week zullen de rapporten van de VWA die onder het zogenoemde klokkenluiderrapport liggen, naar de Kamer worden gestuurd.
- De minister zal reageren op de brief over de gezondheidsstatus en de gevolgen voor de Waddeneilanden.
- De Kamer krijgt een brief over het sanctiebeleid.

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
Atsma

De griffier van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
Dortmans