

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2429

Vragen van het lid **Thieme** (PvdD) aan de Staatssecretaris van Economische Zaken over *misstanden rondom het vangen en transporteren van leghennen* (ingezonden 24 maart 2016).

Antwoord van Staatssecretaris **van Dam** (Economische Zaken) (ontvangen 26 april 2016). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 2199.

Vraag 1

Kunt u een reactie geven op het onderzoeksrapport van Eyes on Animals in opdracht van de Dierenbescherming, waaruit blijkt dat het vangen van leghennen voorafgaand aan het transport en het transport zelf gevaarlijk gaat met ernstig dierenleed?¹

Antwoord 1

Het vangen en vervoeren van pluimvee in het algemeen dient te voldoen aan wet- en regelgeving zoals de Europese transportverordening (Vo 1/2005) en de Wet Dieren. Vangen en vervoeren dient op zorgvuldige wijze te gebeuren. Eerder is aangegeven dat bedrijven in de pluimveevervoersketen onvoldoende rekenschap geven van hun verantwoordelijkheid voor het dierenwelzijn bij het vangen en vervoeren van pluimvee nadat uit een rapport van de NVWA bleek dat er bij pluimvee bij 3% van de dieren die op het slachthuis werden aangevoerd vleugelletsel werd geconstateerd (TK 33835–5 dd. 9 mei 2014). Er is toen een aantal maatregelen genomen.

De NVWA is momenteel, op basis van het eerdergenoemde rapport van de NVWA uit 2014, bezig met een pluimveeketenanalyse, inclusief een inschatting van risicoprofielen waardoor er gericht kan worden gehandhaafd. Ik zal uw Kamer in het derde kwartaal van dit jaar informeren over de resultaten van de ketenanalyse.

Vraag 2 en 3

Wat is uw reactie op de constatering van de onderzoekers dat leghennen regelmatig breuken en verwondingen oplopen bij het vangen en inladen, waarbij op jaarbasis maar liefst 100.000 leghennen dood aankomen bij het slachthuis en een veelvoud hiervan verwondingen oploopt?

¹ https://www.dierenbescherming.nl/userfiles/pdf/Notas/Nota_Uitgelegde_hennen_transport_hou_het_kort.pdf

Onderschrijft u de conclusie van het onderzoeksrapport dat de tolerantiegrens van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) voor zieke en overleden dieren te hoog is nu blijkt dat er jaarlijks van de in totaal 26 miljoen kippen, 130 duizend kippen dood op het slachthuis mogen aankomen en 520 duizend kippen gewond mogen arriveren? Bent u bereid om de tolerantiegrens naar beneden bij te stellen? Zo ja, op welke termijn en op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2 en 3

In Nederland is de tolerantiegrens 0,5% voor dieren die dood zijn bij aankomst op het slachthuis en 2% voor letselschade. Door de grote aantallen dieren die getransporteerd worden zijn deze getallen in absolute aantallen groot. De Nederlandse grenswaarden, die afkomstig zijn uit de literatuur en in overleg met de sector zijn vastgesteld, zijn vergelijkbaar met die in andere lidstaten. Indien het percentage hoger ligt, treedt de NVWA op. Slachthuizen moeten melding maken aan de NVWA en aan de pluimveehouder indien het percentage dode dieren bij aankomst meer is dan de grenswaarde. Indien het vermoeden bestaat dat er relatief veel schade kan zijn, wordt de ernst van de letselschade door de NVWA beoordeeld.

De NVWA is momenteel, op basis van het eerdergenoemde rapport van de NVWA uit 2014, bezig met een pluimveeketenanalyse, inclusief een inschatting van risicoprofielen waardoor er gericht kan worden gehandhaafd. Ik wil daarom eerst het rapport van de NVWA over de ketenanalyse afwachten voordat ik zie of de tolerantiegrens bijgesteld moet worden. Zoals aangegeven in antwoord op vraag 1 zal ik uw Kamer in het derde kwartaal van dit jaar informeren over de resultaten van de ketenanalyse. Op basis van deze analyse zal worden bezien welke aanpak het meest effectief is.

Vraag 4

Hoe beoordeelt u het vangen van kippen, waarbij de kip soms anderhalve minuut ondersteboven hangt aan de hand van de vanger en meerdere malen tegen de vloer of hokinrichting stoot op het moment dat de vanger een andere kip erbij vangt?

Antwoord 4

De NVWA voert onaangekondigde fysieke controles uit tijdens het vangen van kippen. Omissies zoals hierboven zijn beschreven zijn tot op heden bij het vangen niet geconstateerd, wel is zoals eerder vermeld geconstateerd dat bij de controle in het slachthuis verwondingen worden aangetroffen. Het is hierbij niet altijd duidelijk in welke fase van het proces dit is gebeurd. Conform de Europese Verordening 1/2005 (artikel 3 E) dient het vangen, wat onderdeel is van het transporttraject, te worden uitgevoerd door kundig personeel. Daarbij moeten de voorzieningen voor het laden en lossen zodanig zijn dat tijdens het verplaatsen van de dieren letsel en lijden wordt voorkomen en opwinding en stress tot een minimum wordt beperkt. Hierop wordt toegezien door de NVWA.

Vraag 5

Hoe beoordeelt u het duwen van kippen in kratten met drie tot vier kippen tegelijk waarbij menigmaal vleugels, poten en kop bij het sluiten van de krat klem komen te zitten?

Antwoord 5

De handelwijze die u beschrijft is vanuit welzijnsoogpunt zeer ongewenst en niet conform de regelgeving. Indien de NVWA een dergelijke situatie tegenkomt, zal zij handhavend optreden. Het is met de huidige controles moeilijk dergelijke handelwijzen vast te stellen, daarom onderzoekt de NVWA momenteel hoe verkeerde omgang met dieren tijdens het vangen en laden voor transport beter aangetoond en gehandhaafd kan worden. Ik verwijs u verder naar het antwoord op vraag 1.

Vraag 6

Hoe beoordeelt u de constatering van de onderzoekers dat veel van de huidige transportkratten niet voldoen aan de Europese Veetransportverordening vanwege het doorbuigen van kratten waardoor de stahoogte van kippen afneemt, het breken van spijlen waardoor scherpe randen ontstaan, het

ontbreken van toegangsmogelijkheden waardoor de chauffeur niet meer bij de kippen kan tijdens transport en het vallen van uitwerpselen op kippen die in een lagere krat zitten?

Antwoord 6

Kippen mogen volgens de Transportverordening, niet worden getransporteerd op een wijze die letsel of onnodig lijden berokkent. Indien de NVWA constateert dat de gebruikte kratten letsel of lijden kunnen veroorzaken, treedt zij op. Controles worden naast incidenteel, ook stelselmatig uitgevoerd op de slachtplaatsen waar kratten worden gereinigd en ontsmet voor hernieuwd gebruik.

Daarnaast is de NVWA momenteel bezig met een ketenanalyse op het gebied van pluimvee zoals aangegeven in antwoord op vraag 1. Binnen deze ketenanalyse wordt een aantal specifieke onderwerpen verder onderzocht, waaronder het gebruik van kratten tijdens het transport.

Vraag 7

Hoe beoordeelt u de conclusie van de onderzoekers dat leghennen tijdens transport niet beschermd zijn tegen extreme weersomstandigheden?

Antwoord 7

Transporteurs moeten ervoor zorgen dat dieren tijdens het transport voldoende worden beschermd tegen extreme weersomstandigheden (Transportverordening bijlage I, H2 1.1.b). Omdat deze wettelijke bepaling (open norm) vrij algemeen is, vindt nader overleg plaats over de invulling ervan. Overleg hierover met de pluimveesector zal worden gevoerd nadat de lopende gesprekken met de roodveessector zijn afgerond. De NVWA controleert tot die tijd bij duidelijke gevallen op het niet voldoen aan deze verplichting en handhaaft indien nodig. Dit heeft in het begin van dit jaar nog geleid tot een optreden tegen twee kippentransporten uit Polen, omdat een deel van de kippen onderweg was doodgevroren.

Vraag 8 en 9

Hoe beoordeelt u het feit dat leghennen tijdens transport naar Polen geen toegang hebben tot drinkwater, terwijl transport vanuit Nederland naar Polen langer dan de maximale wettelijk toegestane reistijd van 12 uur kan duren? In welke mate komt deze wetsovertreding voor?

Bent u bereid om, in navolging van het stopzetten van de kalvertransporten, ook de lange afstandstransporten van leghennen per direct stop te zetten, nu blijkt dat kippen in overvolle kratten niet bij de drinknippel kunnen en zwaargewonde kippen niet uit hun lijden verlost worden, ondanks dat in sommige gevallen vers bloed uit de kratten vloeit? Zo ja, op welke wijze en op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8 en 9

Voor het transport van pluimvee geldt geen wettelijke maximale reistijd. Indien de reistijd korter is dan 12 uur zijn geen drinkwatervoorzieningen voorgeschreven. Voor transporten van pluimvee langer dan 12 uur gelden aanvullende voorwaarden conform Verordening 1/2005. De aanvullende voorwaarden bestaan eruit dat pluimvee na maximaal 12 uur water en na maximaal 24 uur voedsel krijgt. Er zijn slachthuizen in Polen die in 12 uur te bereiken zijn vanuit Nederland. Ik kan dit transport mede daarom niet eenzijdig verbieden.

De inzet van Nederland in Europees verband, zoals in de «position paper on transport» is verwoord, is gericht op het beperken van het transport van slachtdieren, zoals runderen, paarden, varkens en kleine herkauwers tot 8 uur. Voor pluimvee wordt gestreefd naar het beperken van de transporttijd tot 12 uur. In deze paper is ook een duidelijk verzoek om aanpassing van de Transportverordening bij de Europese Commissie neergelegd. Dit verzoek heb ik bij de bijeenkomst van Eurogroup for Animals op 15 maart j.l. nogmaals herhaald.

Vraag 10

Wat is uw oordeel over de vaststelling van de NVWA dat 16% van 132 inspecties onder pluimveetransporten in het afgelopen jaar niet voldeed aan de welzijnsregels? Op welke wijze wilt u het hoge aantal overtredingen op korte termijn fors terugbrengen?

Antwoord 10

Ik vind dit aantal overtredingen te hoog. De NVWA voert daarom in 2015 al extra gerichte controles uit bij het vangen en vervoeren van pluimvee. Zoals ik reeds in mijn antwoord op vraag 1 heb aangegeven, voert de NVWA momenteel een pluimveeketenanalyse uit met onder andere als doel om risicogerichter te handhaven en daarmee de naleving te verbeteren. Dierenwelzijn vormt hierbij een belangrijk onderdeel. Het is echter ook aan de sector zelf om het aantal overtredingen terug te brengen. Ik dring er bij de sector op aan dat zij hier actief mee aan de slag gaat. Ik ben mij er van bewust dat de sector bezig is met het doorvoeren van verbeteringen, maar ik wil op korte termijn duidelijke resultaten zien. Op basis van de analyse van de NVWA zal worden bezien welke aanpak het meest effectief is.

Vraag 11

Bent u bereid om extra controles te laten uitvoeren door de keuringsdierenartsen en de NVWA op het vangen van kippen voor het transport, ook als dit 's nachts gebeurt? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Naast de extra controles die reeds gepland waren in 2015 ben ik ben op dit moment niet bereid om meer controles te laten uitvoeren door de NVWA. Het is niet mogelijk om tijdens alle vangacties toezicht te houden. De controles op het vangen zijn onaangekondigde fysieke controles. Op basis van het rapport van NVWA over de ketenanalyse, inclusief een inschatting van de risicoprofielen, wil ik bezien hoe er gericht controle kan worden uitgevoerd. Een deel van de vangproblematiek kan ondervangen worden doordat aan de slachtlijn aan de hand van letselscores kan worden gemonitord of hier grote uitschieters zijn. Op grond van deze gegevens kan beter risicogericht toezicht worden gehouden. Daarbij moet worden opgemerkt dat niet altijd duidelijk is of letsels zijn ontstaan vóór het vangen, tijdens het vangen, tijdens het transport of bij het uitladen en aanhangen aan de slachtlijn. De NVWA heeft vorig jaar haar werkinstructie voor de toezichthoudende dierenartsen aangepast om letsel bij de dieren beter te kunnen beoordelen. Verder zou ik het toejuichen als de sector zelf het initiatief neemt om beter toe te zien op de omgang met kippen tijdens het vangen en het transport. Dit laat echter onverlet dat ook de NVWA op dit onderdeel risicogericht zal blijven handhaven. Indien er export plaatsvindt certificeert een dierenarts van de NVWA het transport. Certificering vindt volgens Europese normen plaats binnen 5 dagen voor de export in geval van slachtpluimvee en binnen 48 uur voor fok- en gebruikspluimvee. Dit is standaard in de EU.

Vraag 12

Hoe beoordeelt u de conclusie van de onderzoekers dat het aantal leghennen dat op urenlang transport naar onder andere Polen wordt gezet, en daarmee het aantal transporten, toeneemt omdat het slachten in Polen en omliggende landen goedkoper is dan in Nederland, België of Duitsland?

Antwoord 12

Het grootste deel van de totaal ruim 57 miljoen uitlegde leghennen en ouderdieren wordt afgevoerd naar een slachthuis in Nederland of België. 14% van de dieren wordt afgevoerd naar een slachthuis met een transportduur langer dan 4 uur, waaronder ook een gedeelte hanen. De reden dat deze dieren in (bijvoorbeeld) Polen worden geslacht, is niet altijd vanwege financiële overwegingen. Zo is er bijvoorbeeld in Nederland geen slachterij waar hanen, vanwege hun grootte, geslacht kunnen worden. Het aantal slachterijen voor leghennen is vele malen beperkter dan die voor vleeskui-kens, waardoor de afstand naar een slachthuis over het algemeen langer is. In 2015 zijn in totaal 5,5 miljoen kippen en hanen vanuit Nederland vervoerd naar Polen. Daarnaast zijn er zo'n 2,5 miljoen kippen en hanen vervoerd naar

bestemmingen in België, Duitsland en Frankrijk die langer dan 4 uur rijden vanaf Nederland lagen.

Vraag 13

Bent u bereid om in navolging van de motie Thieme cs. (Kamerstuk 33 400 XIII, nr. 105), een maximum te stellen aan de transportduur van kippen? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid om uw Europees voorzitterschap in te zetten voor aanpassing van de Europese wetgeving om een maximum te stellen aan de duur van veetransporten? Zo ja, op welke wijze? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Zie mijn antwoorden op de vragen 8 en 9.

Vraag 14

Deelt u de mening dat het dierenleed dat gepaard gaat met een dergelijk langdurig transport zodat de leghen voor een paar centen goedkoper geslacht kan worden, niet te rechtvaardigen is? Zo ja, bent u bereid om hier maatregelen tegen te treffen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 14

Ik vind het verwerpelijk wanneer alleen vanwege de kosten dieren over langere afstanden worden vervoerd dan noodzakelijk is. Ik zal het gesprek met de sector aangaan om te kijken hoe dit zoveel mogelijk kan worden voorkomen.