

Binnen de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit hebben de onderstaande fracties de behoefte vragen en opmerkingen voor te leggen aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over het Fiche Verordening betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer (COM(2023)770) (Kamerstuk 22 112, nr. 3861).

De fungerend voorzitter van de commissie,
Graus

Adjunct-griffier van de commissie,
Holtjer

Inhoudsopgave

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

- Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie
- Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie
- Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie
- Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie

II Antwoord / Reactie van de Minister

I Vragen en opmerkingen vanuit de fracties

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het fiche bij de herziening verordening dierenwelzijn tijdens transport. Deze leden delen de opvatting van de Europese Commissie (EC) op het gebied van het verbeteren van dierenwelzijn tijdens transport en de andere gestelde doelen. Wel vragen deze leden in algemene zin of de inzet van het kabinet, die aanzienlijk verder reikt dan het Commissievoorstel, wel voldoende rekening houdt met de landspecifieke eigenschappen van het Nederlandse agrifoodcluster: gericht op export en daarmee afhankelijk van de ons omringende landen en omvangrijk in volume.

Essentie voorstel

De leden van de VVD-fractie constateren dat het voorstel, in tegenstelling tot de huidige verordening, niet alleen geldt voor transporten binnen de Europese Unie (EU), maar ook voor transport van een derde land naar de EU en andersom. Graag vernemen deze leden een beschrijving van de handelsrelaties tussen Nederland en genoemde derde landen om zodoende een indruk te krijgen van impact en reikwijdte van de beperking die de verordening met zich meebrengt. Kan het kabinet een overzicht geven van de tien derde landen waarmee Nederland het meeste import- en exportrelaties heeft? Ook vernemen deze leden graag om welke diercategorieën het hoofdzakelijk betreft. Het voorstel behelst de bepaling dat voor transport van slachtdieren een uitzondering bestaat wanneer «er voor de specifieke diersoort of categorie geen geschikt slachthuis te bereiken is binnen negen uur». Hoe vaak vindt dit op wekelijkse, maandelijkse of jaarlijkse basis plaats en om welke diercategorieën gaat het hier hoofdzakelijk vernemen deze leden graag van het kabinet. Een soortgelijke vraag hebben deze leden over het deel van het transport wat wordt uitgevoerd met een zeevaartuig, waarbij de tijd aan boord van het zeevaartuig niet meetelt als reistijd. Hoe vaak vindt dit plaats, wat zijn hoofdzakelijk de bestemmingen van deze desbetreffende transporten en om welke diercategorieën gaat het hier? In de nieuwe regels staat opgenomen dat laden en uitladen van dieren alleen mag plaatsvinden onder supervisie van een dierenarts. Kan het kabinet bevestigen dat dit in de Nederlandse situatie al verplicht is, via de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA), en klopt de constatering derhalve dat dit vooral een aanscherping is van de wet- en regelgeving voor andere Europese landen? Zo ja, welke landen betreft het hier en beschikken deze landen over de noodzakelijke handhavingscapaciteit? Zo nee, waarom niet? De EC stelt dat er geen grote economische impact wordt verwacht vanwege het relatief kleine percentage lange transporten, zo vernemen deze leden. Echter, is het vermoeden van deze leden juist dat Nederland op Europees vlak hier een uitzonderingspositie inneemt?. Waar staat Nederland in de lijst van landen waarvandaan kwantitatief de meeste lange transporten vandaan komen? Graag vernemen deze leden een reactie. Het voorstel schrijft een verhoging van de minimumleeftijd voor, voor transport (van twee weken naar vijf weken), wat leidt tot extra kosten voor de sector. Kan

het kabinet aangeven wat dit voor individuele melkveehouders betekent en wat het effect van deze bepaling is op bestaande wet- en regelgeving? Bijvoorbeeld, betekent dit dat melkveehouders vanwege de latere periode waarop zij kalveren op transport mogen zetten nu ook fosfaatrechten moeten bijkopen?

Nederlandse positie ten aanzien van het voorstel

De leden van de VVD-fractie constateren dat het kabinet voornemens is om de maximumtemperatuur in de beleidsregel voor diertransporten bij extreme temperaturen naar beneden aan te passen en onderzoekt of het mogelijk is om in Nederland de minimumtransportleeftijd van kalveren te verhogen. Deze leden hebben met aarzeling begrip voor de keuze wanneer dit de Nederlandse inzet zou zijn bij de onderhandelingen over de voorliggende verordening, maar zouden er groot tegenstander van zijn om hierin solitair positie te kiezen in wet- en regelgeving. Deze leden spreken zich uit tegen het plaatsen van koppen op Europese wet- en regelgeving. Dit benadeelt het Nederlandse bedrijfsleven dat functioneert in een open Europese markt en brengt bovendien het risico van verplaatsing/weglekeffecten met zich mee. Kan het kabinet aangeven of het hier een inzet betreft bij de onderhandelingen over het Europese voorstel of een aanvullende kop op Europese wet- en regelgeving die het Nederlandse kabinet voornemens is te plaatsen? Voorts stellen deze leden vraagtekens bij de opvatting van het kabinet dat het voorstel in de huidige vorm «slechts ten dele bijdraagt aan de beoogde doelen van de Commissie». Kan het kabinet per «beoogd doel» een concrete toelichting, met de genoemde wetenschappelijke inzichten, geven waarom dit het geval is? Het kabinet geeft aan zich bij de onderhandelingen in te zetten voor een verdere inkorting van de maximale transporttijden voor andere diersoorten en -categorieën. Hoe ziet het Europese speelveld eruit qua draagvlak, zo vragen deze leden, en kan het kabinet bevestigen dat zij zich uiteindelijk neerlegt bij het onderhandelingsresultaat, ongeacht of de Nederlandse inzet op dit punt naar de onderhandelingen zijn overgenomen? Dezelfde vraag hebben deze leden bij het voornemen van het kabinet om zich in te zetten dat transport over zee voor export naar derde landen niet langer mogelijk is. Deze leden zien grote kansen in de verschuiving van transport van levende dieren naar transport van dierlijke producten en genetisch materiaal. Deze leden denken daarbij bijvoorbeeld ook aan de innovaties op het gebied van de inzet van gesekst sperma. Kan het kabinet andere voorbeelden geven van transport van genetisch materiaal, uit de huidige praktijk, maar ook op basis van innovaties, en deelt het kabinet de mening dat deze inzet ook een nadrukkelijke samenwerking vraagt met de agrarische sector? Terecht is het kabinet kritisch op het ontbreken van een onderdeel in het impactassessment specifiek voor de bedrijven die betrokken zijn bij het transport van levende waterdieren en deze leden zien dan ook uit naar het impact assessment waarvan zij vinden dat deze alsnog dient te worden uitgevoerd. Deze leden begrijpen niet waarom het kabinet enerzijds kiest voor een aanzienlijke aanscherping van de voorliggende verordening, maar anderzijds begrip toont voor het Commissievoorstel waarbij, onder druk van zuidelijke lidstaten, volledige overname van de European Food Safety Authority (EFSA) temperatuurnormen als niet haalbaar wordt geacht. Vindt het kabinet dat ieder land zijn eigen eigenschappen, en daarmee zijn eigen uitdagingen, heeft? Deze leden wijzen bijvoorbeeld op de Europese Nitraatrichtlijn, waarin een mestplaatsingsruimte wordt voorgeschreven van 170 kilogram per hectare, terwijl de Nederlandse bodemvruchtbaarheid, onder bepaalde voorwaarden zoals grasland, aanzienlijk groter is dan de zuidelijke? Waarom kiest het kabinet er hier, anders dan bij bijvoorbeeld het mestbeleid, er wel voor om gehoor te geven aan landenspecifieke eigenschappen, zo vragen deze leden.

Financiële consequenties, gevolgen voor regeldruk, concurrentiekracht en geopolitieke aspecten

De leden van de VVD-fractie constateren dat, anders dan de EC, het kabinet financiële consequenties verwacht voor onder andere de NVWA. Onder andere vanwege nieuwe taken, het vergroten van de taken op administratief toezicht en het aanpassen van processen daarvoor, de benodigde aanpassingen aan de ICT-systemen, de aanpassingen voor vergunningverlening voor ondernemers binnen de transportketen en nieuwe regels omtrent de opleidingen voor chauffeurs, verzorgers en animal welfare officers. Deze leden wijzen erop dat enkele van deze aanleidingen ook in de afgelopen kabinetsperiode reeds hebben geleid tot een herziening van het tarievenstelsel en vrezen dan ook dat, na inwerkingtreding van het voorliggende voorstel, opnieuw een dergelijke exercitie zal moeten plaatsvinden, waarbij sprake is van een aanzienlijke lastenstijging voor het bedrijfsleven. Kan het kabinet aangeven hoe het kabinet dit ziet en is het kabinet bereid om een impactstudie te doen naar de tarievenstelsels in andere Europese lidstaten? Deze leden vrezen namelijk dat de lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven nu en straks helemaal volledig uit de pas lopen bij de lasten voor toezicht in de andere 26 lidstaten. Deze leden vernemen graag antwoord en reflectie op deze vragen en zorgen van het kabinet. Het kabinet geeft aan dat op dit moment geen kwantificering mogelijk is van de precieze financiële gevolgen van de extra regeldruk voor transporteurs. Deze leden vinden dit, gelet op het voorstel dat volledig gericht is op transport van vee, toch wat mager en zouden het kabinet er toch toe willen aansturen om deze informatie boven tafel te krijgen. Is het kabinet hier alsnog toe bereid?

Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

De leden van de VVD-fractie constateren dat het kabinet een aanzienlijk scherpere inzet verkiest bij de onderhandelingen, dan dat het voorliggende voorstel behelst. Tegelijkertijd zien deze leden dat op een aantal punten, cruciale omstandigheden niet toereikend zijn. Zij wijzen bijvoorbeeld op de onduidelijkheid over de taken die dierenartsen uit moeten voeren bij hun supervisie tijdens het laden en lossen van dieren én, met name, de verwachting dat de huidige capaciteit aan dierenartsen in Nederland niet toereikend zal zijn om te kunnen voldoen aan deze norm. Loopt het kabinet daarmee niet te ver voor de troepen uit, zo vragen deze leden. Is ordentelijke uitvoering van het Commissievoorstel al niet uitdagend genoeg, gelet op de beschreven omissies en onzekerheden? Voorts beweert het kabinet dat handhaven met betrekking tot de omgang met de dieren tijdens transport alleen mogelijk is via fysiek toezicht. Deze leden zouden graag een ambitieuzere houding van het kabinet zien ten opzichte van bijvoorbeeld de inzet van cameratoezicht en artificiële intelligentie, zoals bij slachthuizen. Is het kabinet dit ook mee te nemen bij de onderhandelingen over het voorliggende voorstel, vooral omdat het fiche afsluit met de zorgelijke woorden: «in totaliteit is het voorstel niet handhaafbaar wat betreft fysieke controles op het welzijn van de dieren zelf, omdat hiervoor onvoldoende handhavingscriteria zijn opgenomen». Deze leden vernemen graag hoe het kabinet dit ziet.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het fiche over de Verordening betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer. Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen. Te beginnen bij de reistijd voor ongespeende kalveren en de uitzondering voor slachtdieren. De reistijd op zee wordt niet meegerekend bij de transporttijd, waardoor de kalveren veel langer kunnen worden getrans-

porteed. Kan het kabinet bevestigen dat het transport van Ierse kalveren naar het Europese vasteland in totaal bijna 40 uur kan duren als gevolg van deze uitzondering? Deelt de Minister de mening dat dit compleet disproportioneel zou zijn ten opzichte van de beoogde acht uur? Het kabinet heeft aangegeven dat binnen de interne markt lange afstandstransporten wel mogelijk moeten blijven over zee, omdat lidstaten daar recht op hebben. Hoe wordt geborgd dat lidstaten geen misbruik maken van deze uitzondering en vaarroutes gaan creëren om het transport over land te omzeilen? Deze wetgeving wordt gemaakt omdat we waarde hechten aan dierenwelzijn en er wetenschappelijk is aangetoond dat te lang transport significant leed met zich meebrengt. De inzet van het vorige en huidige (demissionaire)kabinet, gesteund door de Kamer, was daarom een maximum transporttijd van acht uur (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1246), (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2020–2021, nr. 2170), (Kamerstuk 28 286, nr. 1283). Kan het kabinet toezeggen, in lijn met eerdere inzet en EFSA-adviezen, zich hard te maken voor de maximale transporttijd van acht uur binnen de interne markt, zowel bij ongespeende kalveren als bij slachtdieren, zonder uitzondering?

De leden van de D66-fractie vragen het kabinet om zich in te zetten voor de minimum transportleeftijd van ongespeende kalveren. Deze leden zijn de Minister erkentelijk dat hij zich zal inzetten voor een minimumleeftijd van vijf weken. Echter staat er in de verordening een overgangstermijn van vijf jaar voor het verhogen van de minimumtransportleeftijd van twee naar vijf weken, terwijl er in een eerder «impact assessment» twee jaar werd gehanteerd. Deze leden verzoeken de Minister zich met klem in te zetten voor een overgangstermijn van twee jaar om het dierenleed te minimaliseren zoals de «impact assessment» voorschrijft.

De leden van de D66-fractie hebben enkele vragen over de temperatuurnorm. De EFSA-adviezen over een maximum temperatuurnorm worden niet opgenomen vanwege de mogelijke economische consequenties van de zuidelijke lidstaten. Deelt het kabinet de mening dat er vermijdbare hittestress bij transport blijft bestaan door af te wijken van het advies? Daarnaast is er een uitzondering bij transport wanneer 's nachts de temperatuur boven de 30 graden is. Deze economisch gedreven uitzonderingen wegen niet op tegen het dierenleed wat ermee wordt veroorzaakt. Deze leden roepen het kabinet wederom op om zich niet neer te leggen bij deze verzwakkingen van de verordening maar zich hard te maken voor de wetenschappelijke adviezen.

Ten slotte vragen de leden van de D66-fractie het kabinet om zich hard te maken voor de wetenschap waar het aankomt op het optillen van pluimvee en konijnen bij de poten. Deelt de Minister de mening dat dit een verslechtering is en deze uitzondering zou moeten worden geschrapt. Zo ja, kan het kabinet zich hiervoor hard maken tijdens de Raad? Kan het kabinet tevens toezien dat er aandacht wordt gericht op de handhaafbaarheid van dit onderdeel?

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het fiche over de Verordening betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer. Deze leden bedanken de werkgroep voor hun werk.

De leden van de BBB-fractie constateren dat in het fiche duidelijk wordt dat het voorstel niet geldt voor transport van dieren in het kader van de Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna en Flora, dieren die worden vervoerd tussen dierentuinen, siervissen en

transport van waterdieren naar voedingsbedrijven. Kan het kabinet uitleggen waarom deze groepen dieren niet onder het voorstel vallen?

De leden van de BBB-fractie begrijpen de overwegingen om de minimumtransportleeftijd voor kalveren naar vijf weken te verhogen, maar zien daarbij ook juist risico's voor het dierenwelzijn naar aanleiding van deze verhoging. Zo worden melkveehouders dan geconfronteerd met een grotere belasting wat betreft werk en voorzieningen die kalveren van die leeftijd nodig hebben. Bovendien is er een grotere voer-overgang voor kalveren die op die leeftijdsmidden in de transitie van kalf naar herkauwer met functionerend voermagensysteem, worden verplaatst.

Omdat deze leden zeker niet onwelwillend tegenover de overwegingen van de verhoging van de leeftijd staan, willen zij een extra optie door het kabinet laten overwegen. Het zou dan gaan om het toestaan van transporten van kalveren in de leeftijd van 14 dagen tot vijf weken, vermits die transporten zeer kort zijn. Deze leden denken dan aan bijvoorbeeld een afstand kleiner dan 100 kilometer of anderhalf uur, zonder tussenstop bij een verzamelcentrum. Zo worden jonge dieren dus nog maar over beperkte afstanden verplaatst, met als bijkomend voordeel een stimulans voor de sector en de veehouders om de «keten korter» te maken.

De leden van de BBB-fractie lezen met verbazing dat onder het voorstel het laden en uitladen alleen nog maar mag plaatsvinden onder supervisie van een dierenarts. Zou het kabinet hierop willen reflecteren? Graag zien deze leden in deze reflectie in ieder geval terug waarom hiervoor is gekozen, wat de gevolgen zijn voor Nederlandse transporteurs en wat de gevolgen zijn voor de werkdruk voor de dierenartsen in Nederland, aangezien het niet gaat om toezicht door een officiële dierenarts, met andere woorden een dierenarts in dienst van de NVWA. Wie zou bovendien, in het geval van het invoeren van deze bepaling, de (waarschijnlijk zeer hoge) kosten moeten opbrengen voor toezicht door een dierenarts bij het laden en lossen van ieder transport?

De leden van de BBB-fractie constateren dat in het fiche voorts wordt ingegaan op de harmonisering van de hoogte van de sanctionering van overtredingen van de verordening. Het kabinet is van mening dat dit verder gaat dan noodzakelijk, en dat lidstaten zelf in staat zijn om doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties in te stellen. Graag willen deze leden weten waarom het kabinet dit standpunt heeft ingenomen. Wil het kabinet dit nader toelichten? Deelt het kabinet de zorgen dat het ontbreken van een minimale hoogte van de sanctionering erin kan resulteren dat andere lidstaten geen afschrikwekkende sancties in stellen? Wat voor consequenties heeft dit dan eventueel voor de concurrentiepositie van Nederlandse transporteurs?

De leden van de BBB-fractie lezen dat de kosten en lasten voor de NVWA gaan toenemen door het voorstel. Deze leden lezen voorts dat de NVWA het voorstel uitvoerbaar acht, mits er voldoende tijd is voor de implementatie en hiervoor voldoende financiën beschikbaar zijn. Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat er voldoende tijd is voor de implementatie en voldoende financiën beschikbaar zijn? Kan het kabinet proberen een beeld te schetsen van de te verwachte financiële middelen die nodig zijn? Waar op de begroting wil het kabinet dat vandaan halen?

Tot slot willen de leden van de BBB-fractie aan het kabinet vragen om een uitgebreide analyse te maken van welke transportroutes vanuit Nederland dan wel voor Nederlandse transporteurs en handelaren niet meer mogelijk zijn onder het voorstel.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie

De leden van de PvdD-fractie hebben met verbijstering kennisgenomen van het commissievoorstel over de herziening van de verordening dierenwelzijn tijdens transport. Na bijna twintig jaar worden de Europese regels voor diertransporten eindelijk herzien. Deze herziening zou dan ook moeten worden aangegrepen om eindelijk een einde te maken aan de vreselijke omstandigheden waarmee de miljarden dieren worden geconfronteerd die jaarlijks over de weg, over zee, per spoor en door de lucht worden vervoerd binnen de EU, en van en naar de EU. De dagenlange transporten met schapen of koeien over zee, langeafstandstransporten naar het Midden-Oosten en andere uithoeken van de wereld, de vreselijke langeafstandstransporten met ongespeende kalfjes die onderweg niet goed kunnen drinken, transporten in de hitte: de PvdD vindt het onbestaanbaar dat al dit immense dierenleed met het voorliggende voorstel niet wordt beëindigd.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat in de kabinetsreactie op het Commissievoorstel wordt gesteld dat het voorstel «helaas niet zo ambitieus is als gehoopt». De PvdD vindt dit nu al het understatement van het jaar. Kuikentjes, konijnen, varkens, koeien, schapen, geiten en paarden mogen met dit voorstel nog altijd tot 42 uur worden vervoerd. Zeer jonge kalfjes vanaf vijf weken oud en andere ongespeende dieren mogen onder de nieuwe regels nog steeds tot achttien uur lang worden vervoerd. De definitie van kort (!) transport wordt opgerekt van acht naar negen uur. Kippen dieren zullen blijven creperen, volgepropt in vrachtwagens, op ellenlange transporten, tijdens de brandende hitte. Kippen en konijnen mogen ondersteboven aan hun poten uit de stallen of hokken worden geharkt om ze in kratten te proppen. Varkens en koeien mogen met stroomstootapparatuur worden mishandeld om hen in de vrachtwagens te jagen. Dieren mogen eindeloos over zee worden vervoerd, want deze transporttijd telt zelfs helemaal niet mee. Erkent het kabinet dat het nu of nooit is voor de dieren? Deelt het kabinet dat een kleine verbetering geen optie is? Erkent het kabinet dat ook na de invoering van het voorliggende voorstel, diertransporten zullen blijven leiden tot ernstig dierenleed? Erkent het kabinet dat in het voorliggende voorstel voorbij wordt gegaan aan wetenschappelijke kennis over het welzijn van dieren, zoals de aanbevelingen van EFSA over de verlaging van de maximumtemperaturen bij diertransporten om hittestress tegen te gaan? Erkent het kabinet dat bepaalde diersoorten, zoals kippen en konijnen, zelfs compleet aan hun lot worden overgelaten? Het kabinet geeft aan dat het kabinet zich in Europa sterk inzet voor een verbetering van de wetgeving rondom dierenwelzijn, maar waar blijkt dit uit? Wat heeft het kabinet hier concreet voor gedaan?

Langeafstandstransporten

De leden van de PvdD-fractie vinden dat het stuitend is dat langeafstandstransporten met dieren naar landen buiten de EU volgens het voorliggende voorstel toegestaan blijven, ondanks ernstige bezwaren van de EFSA en niet-gouvernementele organisaties (Ngo's), en meerdere uitspraken van de Kamer. Dieren zullen nog steeds over grote afstanden mogen worden getransporteerd naar landen met lagere dierenwelzijnsstandaarden. Er wordt geen einde gemaakt aan bijvoorbeeld de massale export van schapen naar het Midden-Oosten, want de EC vond de economische impact te groot. Weer gaan economische belangen naar de mening van deze leden boven het welzijn van dieren. Voor elke minuscule verbetering voor de dieren zijn zoveel uitzonderingen bedacht dat het zeer te betwijfelen valt of het welzijn van dieren op enige manier zal verbeteren met het voorliggende voorstel. Dieren die over land worden getranspor-

teerd mogen straks nog maximaal negen uur worden getransporteerd, maar dit geldt alleen voor de slacht. Als er geen slachthuis te bereiken is binnen die negen uur wordt een uitzondering gemaakt en mogen dieren zelfs nog langer op transport. Als dieren voor de (op)fok worden getransporteerd, mogen ze zelfs tot 42 uur worden getransporteerd. De tijd op zee telt ook nog eens niet mee voor de maximale transportduur. Voor sommige diersoorten, zoals kippen en konijnen, worden de regels aan alle kanten opgerekt of gelden uitzonderingen. Deelt de Minister de mening dat dit onacceptabel is? De toegestane duur van transporten over zee wordt op geen enkele manier ingeperkt, terwijl we de afgelopen jaren hebben gezien welke ellende gepaard gaat met deze transporten: dieren op schepen die maandenlang op zee ronddwalen, zonder voldoende voer, water, verzorging of zelfs maar ruimte om te gaan liggen¹, duizenden schapen die stierven van dorst, oververhitting en uitputting, terwijl ze wekenlang op weg waren van Europa naar het Midden-Oosten², schepen die kapseizen, met duizenden verdronken dieren als gevolg³. Ook zonder deze «incidenten» gaat het vervoer van levende dieren over zee gepaard met ernstige, structurele dieren mishandeling. Het voorstel van de EC doet hier niks aan. Telkens opnieuw verwees het kabinet, en ook zijn voorgangers, naar Europa als de Kamer om maatregelen vroeg om dieren op transport beter te beschermen en om een einde te maken aan langeafstandstransporten. Ondertussen weigerde hij op nationaal niveau actie te ondernemen. Hoe reflecteert het kabinet op zijn inzet, nu blijkt dat de langeafstandstransporten niet worden verboden? Moeten we opnieuw twintig jaar wachten, tot een volgende herziening van de transportverordening, voordat deze ellende wordt aangepakt? Of is het kabinet alsnog bereid om te kijken wat hij op nationaal niveau kan doen, eventueel in samenwerking met gelijkgestemde omliggende lidstaten?

Temperatuur

De leden van de PvdD-fractie constateren dat uit onderzoek van de EFSA blijkt dat dieren op transport lijden aan hittestress bij temperaturen boven de 22 graden (zeugen), 25 graden (varkens en koeien), 28 graden (ongeschoren schapen) en 30 graden (biggen). In plaats van de adviezen van EFSA over te nemen en met duidelijke, soort-specifieke maximumtemperaturen te komen voor dieren op transport, blijven dierentransporten ook op extreem hete dagen plaatsvinden. Voor kippen, eenden, kalkoenen en konijnen worden helemaal geen regels gesteld. Dit betekent dat dieren zullen blijven creperen, volgepropt in vrachtwagens, op ellenlange transporten, tijdens de brandende hitte.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat de Kamer meerdere moties heeft aangenomen om deze maximumtemperaturen te beperken. Daarom vinden deze leden het onbegrijpelijk dat het kabinet schrijft dat ze de EC volgen in hun keuze om de aanbevelingen van EFSA over de maximumtemperaturen niet over te nemen. Hiermee gaat het kabinet regelrecht in tegen het verzoek van de Kamer, zoals geformuleerd in de aangenomen motie van het lid Vestering (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1526). Deze leden roepen het kabinet op om aangenomen moties uit te voeren. Gaat het kabinet dit doen en zich in Europees verband inzetten voor maximumtemperaturen in lijn met de EFSA-aanbevelingen? Daarnaast verwacht de

¹ The Guardian, 31 maart 2021, «How nearly 3,000 cattle came to be stranded at sea for three months» (<https://www.theguardian.com/environment/2021/mar/31/how-nearly-3000-cattle-came-to-be-stranded-at-sea-for-three-months>)

² The Maritime Executive, 12 mei 2019, «Sheep Suffer Severe Heat Stress on the Al Shuwaikh» (<https://www.maritime-executive.com/article/sheep-suffer-severe-heat-stress-on-the-al-shuwaikh>)

³ The Maritime Executive, 29 november 2019, «No More Sheep Alive on Queen Hind» (<https://maritime-executive.com/article/no-more-sheep-alive-on-queen-hind>)

PvdD nog steeds van het kabinet dat het kabinet de nationale maximumtemperaturen voor diertransporten in lijn brengt met de uitkomsten van de EFSA-onderzoeken, zoals geformuleerd in motie van het lid Vestering c.s. (Kamerstuk 36 200 XIV, nr. 63).

Dieren aan poten optillen

De leden van de PvdD-fractie constateren dat binnen de huidige verordening, terecht, een verbod op het optillen van dieren aan de poten geldt. Het ondersteboven opharken van kippen aan hun poten om ze met een aantal tegelijk in kratten te gooien of proppen zorgt voor enorm dierenleed. De dieren breken hierbij regelmatig hun poten of lopen andere verwondingen op. Maar met het voorliggende voorstel wordt voor kippen en konijnen een uitzondering ingevoerd, waardoor dit leed nog altijd zal voortbestaan. Deze leden vinden dat onbestaanbaar. Ook de Kamer heeft zich uitgesproken tegen het vangen van dieren op een manier die vermijdbaar dierenleed oplevert, middels de motie van het lid Vestering c.s. (Kamerstuk 36200-XIV-, nr. 61). Wat gaat het kabinet doen om hieraan een einde te maken?

Ongespeende dieren

De leden van de PvdD-fractie constateren dat ook met het voorliggende voorstel jonge dieren nog altijd op transport mogen worden gezet. Ook zeer jonge kalfjes vanaf vijf weken oud, en andere ongespeende dieren, mogen onder de nieuwe regels nog steeds tot tweemaal negen uur lang worden vervoerd, mits ze tussendoor één uur rust krijgen. Dat is samen 19 uur dus. Voorwaarde is dat er een melksysteem aanwezig is, zodat de jonge dieren kunnen drinken onderweg. Maar hoe kan het kabinet garanderen dat alle kalfjes het systeem snappen? Hoe kan het kabinet garanderen dat alle kalfjes bij de drinknippels kunnen komen en voldoende kunnen drinken? Hoe kan het kabinet garanderen dat het melksysteem voldoende werkt en blijft werken? Deelt het kabinet de mening dat een transportduur van twee keer negen uur onacceptabel is, zeker wanneer niet kan worden gegarandeerd dat de jonge dieren onderweg voldoende kunnen drinken?

Bij transport over zee geldt zelfs helemaal geen tijdslimiet. Deze leden verwachten van het kabinet dat het kabinet hier een streep trekt.

Stroomstootapparatuur

Tevens merken de leden van de PvdD-fractie op dat het voorstel een verslechtering betekent als het gaat om het gebruik van stroomstootapparatuur. Deze apparatuur zal als gevolg van de voorliggende wijziging straks in heel Europa niet alleen op volwassen varkens en runderen mogen worden gebruikt, maar ook op biggen en kalfjes vanaf 80 kilo. Zowel de Kamer als het kabinet heeft zich uitgesproken voor een snel verbod op deze martelwerktuigen. Zet het kabinet zich bij de onderhandelingen in voor een algeheel verbod op het gebruik van stroomstootapparatuur?

Conclusie

De leden van de PvdD-fractie merken op dat de Kamer zich duidelijk heeft uitgesproken tegen het voorliggende niet-ambitieuze voorstel, via de recent aangenomen motie van het lid Ouwehand (Kamerstuk 21 501-32, nr.1605). Met deze motie wordt het kabinet verzocht zich hard te maken voor een einde aan diertransporten naar landen buiten Europa, een verlaging van de maximumtemperatuur en een einde aan diertransporten die langer duren dan acht uur. Deze leden horen graag wat de inzet van

het kabinet wordt om het voorliggende voorstel te verbeteren en de aangenomen motie uit te voeren. Is het kabinet voornemens opnieuw samenwerking te zoeken met andere lidstaten, zoals de Vught-groep? Is het kabinet bereid er zorg voor te dragen dat de realiteit van diertransporten bekend wordt bij burgers, om zo het draagvlak en de urgentie voor maatregelen om dieren te beschermen te vergroten? Deelt het kabinet de mening dat als het niet lukt om de verordening zo te wijzigen dat het inhoudelijk voldoet aan de wensen van de Kamer, zoals geformuleerd in de eerder benoemde moties, het kabinet er alles aan moet doen om via nationale maatregelen het welzijn van dieren op transport te verbeteren? Welke stappen gaat het kabinet ondernemen om dit mogelijk te maken?

II Antwoord / Reactie van de Minister