

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

### 42

Vragen van het lid **Akerboom** (PvdD) aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *het bericht dat de export van biggen naar Spanje en dus het aantal langeafstandstransporten met biggen naar Spanje opnieuw extreem is gestegen* (ingezonden 20 juli 2023).

Antwoord van Minister **Adema** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) (ontvangen 22 september 2023). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2022–2023, nr. 3299.

#### Vraag 1

Wat ging er door u heen toen u hoorde dat de Nederlandse export van biggen naar Spanje opnieuw extreem is gestegen in de eerste 22 weken van dit jaar, nadat deze vorig jaar ook al was toegenomen?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

De toename van het transport van Nederlandse biggen naar Spanje in de eerste 22 weken van 2023 past niet bij mijn inzet om in EU-verband – onder andere bij de herziening van Europese Verordening (EG) nr. 1/2005 (de Transportverordening) – te komen tot een beperking van langeafstandstransporten van levende dieren. Ondanks dat deze transporten onder de huidige wet- en regelgeving zijn toegestaan, ben ik van mening dat dieren vanuit het oogpunt van dierenwelzijn zo kort mogelijk getransporteerd moeten worden. Deze stijging laat zien dat een herziening en aanpassing van de Europese dierenwelzijnsregelgeving echt nodig zijn, want zonder aanpassing zullen dit soort transporten het principe van vraag en aanbod blijven volgen en niet vanzelf afnemen of stoppen. Dit moet EU-breed worden aangepakt.

#### Vraag 2

Herinnert u zich dat u vorig jaar zei «ongenoegen» te voelen bij de stijging van het aantal langeafstandstransporten met biggen?<sup>2</sup>

#### Antwoord 2

Ik herinner mij dat mijn voorganger dit heeft aangegeven.

<sup>1</sup> Pigbusiness, 14 juni 2023, «Forse stijging Nederlandse biggenexport naar Spanje» (<https://www.pigbusiness.nl/artikel/761612-nederlandse-biggenexport-naar-spanje-op-recordniveau/>).

<sup>2</sup> Aanhangsel van de Handelingen II, vergaderjaar 2021–2022, nr. 4072.

### Vraag 3

Hoe vaak en op welke manier heeft u dit ongenoegen kenbaar gemaakt aan de varkenssector?

### Antwoord 3

De varkenssector kent mijn inzet en ambities in Europa en hier is ook op ambtelijk niveau meermaals over gesproken.

### Vraag 4

Heeft dit effect gehad volgens u? Waaruit blijkt dat?

### Antwoord 4

De varkenssector heeft het recht om binnen de Europese markt en het principe van vraag en aanbod tot een goed verdienmodel te komen. Vanwege een ziekte (*Porcine Reproductive and Respiratory Syndrome*, ook wel PRRS) in de Spaanse zeugenpopulatie is de vraag naar biggen van Spanje op dit moment hoog en de handelsstromen reflecteren deze vraag. Deze transporten mogen plaatsvinden wanneer ze onder andere voldoen aan de voorwaarden van de Transportverordening. De Competente Autoriteiten van de desbetreffende lidstaten houden toezicht op de naleving van de Transportverordening op hun grondgebied, in Nederland is dat de NVWA.

### Vraag 5

Kunt u bevestigen dat de gemiddelde duur van transporten met biggen naar Spanje rond de 24 uur bedraagt? Wat is de maximale transporttijd die in het afgelopen jaar is gezien?

### Antwoord 5

De te verwachten transporttijd – die voorafgaande aan het transport wordt berekend en gecontroleerd – wordt vermeld op de planning in het reisjournaal. Daaruit blijkt dat veruit de meeste transporten van biggen naar Spanje kunnen worden uitgevoerd binnen de maximale transporttijd van 24 uur, waardoor geen controlepost nodig is. De gemiddelde verwachte transporttijd van deze transporten is 23 uur. Voor de transporten die niet binnen de maximale transporttijd van 24 uur afgelegd kunnen worden en waarbij een controlepost aangedaan moet worden is de gemiddelde verwachte transportduur 52 uur. Dat is inclusief de 24 uur die de biggen moeten rusten op de controlepost.

De langste transporttijd komt veelal voor bij transporten naar het noordwesten van Spanje: de provincies Lugo, Orense, Pontevedra en La Coruña. De transporttijd naar die regio in Spanje bedraagt zo'n 50–56 uur. Dit is inclusief 24 uur rust op een controlepost.

### Vraag 6

Kunt u bevestigen dat, wanneer het totale transport van plaats van vertrek naar de plaats van bestemming langer dan 24 uur duurt, de varkens uiterlijk 24 uur na het moment dat het eerste dier werd geladen moeten worden ondergebracht in een erkende controlepost? Hoe vaak gebeurt dit bij de export van biggen?

### Antwoord 6

Ja, dit kan ik bevestigen. De maximale reistijd van varkens bedraagt volgens de Transportverordening 24 uur. De transporttijd start als het eerste varken het veevoermiddel op loopt en eindigt als het laatste varken van het veevoermiddel is afgeladen. Na deze 24 uur dienen de varkens op een controlepost uitgeladen te worden, waar zij eten, drinken en 24 uur rust krijgen alvorens ze weer verder getransporteerd mogen worden voor maximaal 24 uur.

Van de in totaal ruim 2.000 zendingen van biggen naar Spanje in 2022 was bij 10% (210) de verwachte transportduur langer dan 24 uur en diende er een controlepost te worden ingepland. Een zending is een groep dieren die gezamenlijk gecertificeerd is. Eén transport kan daarbij uit meerdere zendingen bestaan.

#### Vraag 7

Hoe houdt u zicht op de naleving van regelgeving en de behandeling van de biggen tijdens lange afstandstransporten en op deze controleplaatsen?

#### Antwoord 7

De NVWA controleert voorafgaande aan elk transport – aan de hand van de planning – of de maximale reistijden niet worden overschreden. Worden deze wel overschreden, dan moet er een reservering voor een controlepost aanwezig zijn en moet de rusttijd op de controlepost ook worden opgenomen in de planning van het transport. De NVWA controleert daarbij of de desbetreffende controlepost erkend is voor de desbetreffende diersoort en of deze voldoende capaciteit heeft voor het aantal dieren op het transport. Sinds medio mei van dit jaar verifieert de NVWA daarnaast – wanneer hier aanleiding toe is – of de aangeleverde reservering voor een controlepost ook daadwerkelijk bekend is bij de desbetreffende controlepost. Hiervoor wordt direct contact opgenomen met de desbetreffende controleposten.

Na afloop van het transport dient de transporteur het op de plek van bestemming ondertekende journaal van de reis naar de NVWA te retourneren. De NVWA controleert of het journaal volledig is, of er conform de regels van de Transportverordening gereden is, en of mogelijk overtredingen begaan zijn. Het toezicht op de controlepost zelf is de verantwoordelijkheid van de Competente Autoriteit van het land waar deze controlepost gevestigd is. Zie hiervoor ook het antwoord op vraag 8.

#### Vraag 8

Heeft u naar aanleiding van de voortdurende berichten over ernstige mishandeling van kalfjes bij controleplaatsen in Frankrijk iets ondernomen om beter zicht te krijgen op controleplaatsen in andere landen? Zo ja, wat? Zo nee, waarom niet?<sup>3</sup>

#### Antwoord 8

Het is aan de Competente Autoriteit van de desbetreffende lidstaat om toezicht te houden op de controleposten op het eigen grondgebied en maatregelen te treffen indien nodig. Lidstaten worden hierop geaudit door de Europese Commissie. Rapporten over deze audits worden door de Europese Commissie openbaar gemaakt. Het is niet de taak van Nederland en Nederland heeft niet de bevoegdheid om te controleren wat er op de controleposten van andere lidstaten gebeurt. Mijn departement en de NVWA hebben uiteraard wel regelmatig contact met collega's uit andere lidstaten over dierenwelzijn en transportzaken (waar controleposten ook onder vallen), onder andere via het National Contact Point (NCP) netwerk. Hierbij worden onder andere best practices besproken, maar bijvoorbeeld ook eventuele incidenten en de daarbij genomen maatregelen. Zo zijn ook de misstanden met Ierse kalveren op de Franse controlepost met het Franse NCP besproken. Daarbij werd snel duidelijk dat Frankrijk maatregelen had genomen waardoor de desbetreffende controlepost tijdelijk gesloten is geweest. Het NCP heeft zich de afgelopen jaren bewezen als een actief netwerk dat het mogelijk maakt om inzicht te verkrijgen in wat er in andere lidstaten speelt op het gebied van dierenwelzijn en transport.

#### Vraag 9

Hoeveel biggen zijn er gestorven tijdens deze langeafstandstransporten of kwamen dood aan op de plaats van bestemming in de afgelopen vijf jaar?

#### Antwoord 9

De NVWA houdt geen cijfers bij van biggen die dood aankomen op de plaats van bestemming in Spanje of die onderweg overlijden tijdens langeafstandstransporten naar Spanje.

De Competente Autoriteit van Spanje legt bij steekproefsgewijs ingeplande controles van transporten die vanuit andere lidstaten aankomen in Spanje wel het aantal overleden varkens vast in het Europese certificeringssysteem

<sup>3</sup> BNN VARA, 10 juli 2023, «De gruwelijke reis van kalfjes van Ierland naar Nederland» (<https://www.bnnvara.nl/zembla/artikelen/de-gruwelijke-reis-van-kalfjes-van-ierland-naar-nederland>).

TRACES. Er wordt daarbij geen onderscheidt gemaakt tussen biggen en volwassen varkens. Aangezien het aantal te ontvangen dieren staat vermeld op het certificaat worden onderweg overleden biggen daar ook in meegeteld. Uit de TRACES gegevens blijkt dat de Spaanse autoriteiten in de periode 2018 tot en met 2022 in totaal 599 zendingen hebben gecontroleerd. Het gemiddeld aantal geconstateerde dode varkens bij deze uitgevoerde controles / dierenwelzijn-checks over de jaren 2018–2022 bedraagt 81,6 (0,08%).

Vraag 10

Kunt u bevestigen dat er in EU-verband al minstens twintig jaar wordt gesproken over het inperken van de duur van diertransporten?<sup>4</sup>

Antwoord 10

Ja, dit kan ik bevestigen. Het vervoer van levende dieren is een complex onderwerp binnen Europa, aangezien niet alle lidstaten dezelfde visie delen. Dat maakt het lastig om tot breed gedragen Europees beleid te komen omtrent het transport van levende dieren en de daarbij behorende maximale reistijden. Desalniettemin is de inzet van Nederland altijd ambitieus geweest. Die inzet wordt ook steeds meer ondersteund door wetenschappelijk onderzoek. Daarom heb ik er actief in Europa voor gepleit dat de Nederlandse ambities en wetenschappelijke onderzoeksresultaten duidelijk terug te zien zijn in de voorstellen van de Europese Commissie voor de herziening van de Europese dierenwelzijnswetgeving. Nederland heeft de Europese Commissie daarom ook opgeroepen niet langer te wachten en deze voorstellen dit najaar nog uit te brengen.

Vraag 11

Kunt u bevestigen dat u en uw voorgangers zich ook al minstens twintig jaar inzetten voor een Europees verbod op lange afstandstransporten met dieren?<sup>5</sup>

Antwoord 11

Ik kan bevestigen dat mijn voorgangers en ik ons al meer dan twintig jaar inzetten voor het inperken van lange afstandstransporten van dieren. Zie ook mijn antwoord op vraag 10.

Vraag 12

Kunt u bevestigen dat Spanje één van de acht lidstaten is die zich hier nog altijd tegen verzetten in het traject van herziening van de Europese transportverordening dat op dit moment loopt?<sup>6</sup>

Antwoord 12

Spanje is één van de lidstaten die van mening is dat de herziening van de Transportverordening primair gericht moet zijn op de continuering van facilitering van de intracommunautaire handel en export van levende dieren (met een hoog niveau van dierenwelzijn) en niet op het verbieden of beperken van bepaalde vormen van transport.

Vraag 13

Vindt u het ook niet buitengewoon cynisch dat, terwijl uw inzet in Europa wordt tegengewerkt door Spanje, juist de Nederlandse varkenssector voor Spanje het belangrijkste is wat betreft de import van biggen? Kunt u dit toelichten?

Antwoord 13

Zoals aangegeven in mijn antwoord op vraag 4, reflecteren deze handelsstromen het principe van vraag en aanbod binnen de interne markt van Europa. Spanje heeft daarbij – net als sommige andere lidstaten – een andere visie dan Nederland op de herziening van de Transportverordening. Dit wil niet

<sup>4</sup> Volkskrant, 22 november 2004, «Limiet aan dierenvervoer vier jaar uitgesteld» (<https://www.volkskrant.nl/economie/limiet-aan-dierenvervoer-vier-jaar-uitgesteld~bf6b678f/>).

<sup>5</sup> Kamerstuk 21 501-32, nr. 1.

<sup>6</sup> Nieuwe Oogst, 23 januari 2023, «Acht EU-landen tegen verbod langdurend veetransport» (<https://www.nieuweoogst.nl/nieuws/2023/01/23/acht-eu-landen-tegen-verbod-langdurend-veetransport/>).

zeggen dat Spanje Nederland tegenwerkt, Spanje maakt een andere afweging. Gelukkig zijn er ook een aantal lidstaten die de Nederlandse visie delen en vanzelfsprekend werk ik waar dat kan met die lidstaten samen bij het verdere proces van de herziening.

Vraag 14

Wanneer is het voor u genoeg en zet u uw ongenoegen om in actie om een einde te maken aan dit dierenleed?

Antwoord 14

Vooropgesteld wil ik opnieuw uitdragen dat ik bovenal vind dat de sector zelf hier verantwoordelijkheid in dient te nemen. De aan- en afvoerbedrijven zouden hier zelf op geen enkele wijze aan bij moeten willen dragen. Zo lang deze transporten van dieren voldoen aan de geldende (EU) wet- en regelgeving, mogen deze blijven plaatsvinden. Vanwege de Europese regels voor vrij verkeer van goederen, kan de Nederlandse overheid niet eenzijdig maatregelen treffen om deze transporten te stoppen. Dit moet in Europees verband geregeld worden. Daarom neem ik actie door me in Brussel samen met gelijkgestemde lidstaten in te zetten om tot een herziene Transportverordening te komen die mijn inzet reflecteert. Daarbij draag ik duidelijk uit wat mijn inzet is: onder andere een Europees verbod op langeafstandstransporten van slachtdieren en ongespeende dieren, het inperken van de reistijden van andere diercategorieën (zoals fokdieren en productiedieren) en daar waar mogelijk lokaal slachten en een verschuiving naar vervoer van dierlijke producten en genetisch materiaal. Dit blijf ik ook uitdragen in mijn gesprekken met de sector.

Vraag 15

Kunt u deze vragen ieder afzonderlijk en binnen de daarvoor gestelde termijn beantwoorden?

Antwoord 15

Ik heb de vragen afzonderlijk beantwoord, maar helaas niet binnen de daarvoor gestelde termijn.