

Balemans

moeten bedenken toen zij met het voorstel kwam om de kinderopvang in de school te brengen. Dan ontstaat er zo'n situatie.

De heer **Balemans** (VVD): Voorzitter! Dat hebben wij bedacht en dat is de reden waarom ik nu met dit amendement kom. Ik vind die suggestie van de heer Slob de heer Slob een beetje onwaardig.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De **voorzitter**: Hiermee zijn wij aan het eind gekomen van de eerste termijn van de zijde van de Kamer. Er liggen inmiddels 27 amendementen voor. Mijn voorstel is nu dan ook, de minister te verzoeken om schriftelijk te reageren op deze amendementen en op de feitelijke vragen die nog niet zijn beantwoord. Zodra de reactie van de minister daarop hier binnen is, kan begonnen worden met de eerste termijn van de minister, met dien verstande dat die dan niet de volgende week zal worden gehouden, aangezien de minister dan niet in het land is, maar de week daarop. Aansluitend zal dan uiteraard de tweede termijn plaatsvinden.

Mevrouw **Lambrechts** (D66): Voorzitter. Ik vind dit een uitstekend voorstel.

De **voorzitter**: Uit het stilzwijgen van de overige woordvoerders leid ik hun instemming met de door mij voorgestelde verdere procedure af.

Overeenkomstig het voorstel van de voorzitter wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.20 uur tot 20.00 uur geschorst.

Voorzitter: Hamer

Aan de orde is de behandeling van:

- **het wetsvoorstel Het creëren van een wettelijke basis in de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren voor de implementatie van Europese regelgeving inzake de bescherming van dieren tijdens vervoer en daarmee samenhangende activiteiten (30401).**

De algemene beraadslaging wordt geopend.

De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter. Wij spreken hier over de implementatie van een Europese richtlijn. Dat is op zich een technisch verhaal, maar toch hebben wij gevraagd om een plenaire behandeling. De CDA-fractie is immers van mening dat dit wetsvoorstel op twee gedachten hinkt. Kennelijk hinkt ook de minister dus op twee gedachten. Enerzijds wordt de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren zodanig aangepast dat EU-verordeningen over het transport van dieren via ministeriële regelingen – als het de implementatie van EG-beschikkingen betreft – en via AMvB's – als het gaat om de implementatie van richtlijnen – worden geregeld via een wijziging van artikel 59. Anderzijds wordt in artikel 60 de mogelijkheid opengelaten om strengere

nationale regelgeving af te kondigen. Een soepelere regelgeving, zoals wij onder andere gevraagd hebben bij het transport van zieke dieren, kan niet. In de nota naar aanleiding van het verslag geeft de minister aan, geen voornemen te hebben om aanvullende regels te stellen. Dat is maar goed ook, want dat zou niet conform het regeerakkoord zijn. Daarin is immers afgesproken om geen regelgeving te implementeren die strenger is dan de Europese regelgeving. Om in de geest van het regeerakkoord te blijven, stelt de CDA-fractie voor om artikel 60 te laten vervallen. Zij heeft daartoe een amendement ingediend dat mede is ondertekend door de collega's Van der Vlies, Oplaat en Van den Brink. Collega Oplaat heeft mij overigens gevraagd om hem te verontschuldigen, aangezien hij de een of andere partijactiviteit heeft.

De CDA-fractie heeft gevraagd of de te implementeren Verordening 1/2005, die Richtlijn 91/628 en Verordening 411/98 vervangt, echt een praktische verbetering oplevert van misstanden in het transport van dieren in Europa. Een van de verbeteringen is een verplicht navigatiesysteem per 2009. Dat is mooi, maar geldt dit voor alle veevoertuigen in de EU? Zo ja, wordt daar ook in de gehele EU op gecontroleerd en zullen die controles overal in de EU in gelijke mate plaatsvinden? Deze vragen kunnen bij alle voorgestelde verbeteringen worden gesteld: hoe worden zij overal in de EU gecontroleerd? De echte misstanden tijdens het transport van dieren vinden met name plaats tijdens het laden en lossen. Wordt daar in Zuid-Italië en in Spanje op dezelfde wijze tegen opgetreden als in Nederland? Wij vinden het verheugend dat een verbetering is afgesproken van de langeafstandstransporten van paarden. Paarden mogen nu door Europa alleen in individuele compartimenten worden vervoerd en mogen pas vanaf de leeftijd van vier maanden over langere afstand worden vervoerd, maar wordt daar ook in voldoende mate op gecontroleerd?

In de memorie van toelichting bij dit wetsvoorstel gaat de minister nader in op het vervoer van zieke dieren en het slachten van liggende dieren op het bedrijf. Verordening 1/2005 staat slechts het vervoer van lichtgewonde of licht zieke dieren toe, maar wat is "lichtgewond" en wat is "licht ziek"? Kan een staande koe met, zoals wij dat in de Achterhoek zeggen, "het lijf af" – dus met een baarmoederprolaps – nog vervoerd worden? Kan een zeug met een bloedend oor nog vervoerd worden? Dat is geen lichte, maar een zware afwijking, maar het zou uitermate treurig zijn als die dieren, die gewoon kunnen staan en die niet extra lijden door het vervoer, niet vervoerd kunnen worden naar het abattoir.

Verordening 854/2004 geeft aan dat liggende dieren niet meer geschikt zijn voor menselijke consumptie, behalve als het dieren betreft die liggend zijn geworden door een ongeval. Ook dit is onvoldoende duidelijk. Een koe die blijft liggen, nadat zij op een ongelukkige manier is uitgegleden, is uitwendig niet te onderscheiden van een koe die na een melkziekte niet meer overeind komt. Beide dieren leveren geen gevaar op voor de volksgezondheid. De eerste mag echter wel worden geslacht en de tweede niet. Dat is moeilijk uit te leggen. Kostbare eiwitten, waaraan in een groot deel van de wereld een schreeuwend tekort is, gaan gewoonweg verloren. Wij vragen de minister om zich in Europees verband in te zetten met de intentie om de verordeningen zodanig aan te passen dat die meer aansluiten op de praktijk.



De heer **Waalkens** (PvdA): Voorzitter. Aan de orde is de aanpassing van de Gezondheids- en welzijnswet voor dieren met als doel een Europese richtlijn te implementeren. Het betreft een technische en juridische aanpassing. Het lijkt ons daarom goed om dit niet als hamerstuk te laten passeren en nogmaals de aandacht te vestigen op het feit dat wij waarde hechten aan het opstellen van regels over het vervoer van dieren. Daarbij komt dat dit wetsvoorstel een verbetering behelst op het punt van het dierenwelzijn. In de nota naar aanleiding van het verslag heeft het kabinet ten aanzien van zes punten aangegeven waar de winst zal worden behaald en hoe de verbeteringen die op stapel staan kunnen leiden tot verbetering van het dierenvervoer over lange afstanden. Het is echter een tussentijds compromis op onder andere de onderdelen certificering en handhaving. Het begint bij wetgeving, maar daarna moet er sprake zijn van controle, toezicht en handhaving. Over het laatste maken wij ons wat zorgen. Daarop zal ik later in mijn betoog ingaan.

Het is ook de bedoeling om met dit wetsvoorstel de verantwoordelijkheid en de aansprakelijkheid duidelijk af te bakenen. Het dragen van verantwoordelijkheid houdt niet alleen in dat er aan de dierenvervoerder verplichtingen worden opgelegd. Die verantwoordelijkheid richt zich terecht op de totale keten. Nederland is een draaischijf van dierbewegingen en dat vraagt om extra verantwoordelijkheid. Onder andere tijdens het Nederlands voorzitterschap heeft de minister terecht geprobeerd om partijen bij elkaar te brengen met als doel de eisen ten aanzien van het dierenvervoer aan te scherpen. Het is niet alleen uit het oogpunt van dierenwelzijn noodzakelijk om verregaande stappen te zetten met de intentie om te komen tot businessclass-vervoer voor dieren. Te vaak worden chauffeurs in het buitenland staande gehouden en betrap op overtredingen die niet door de beugel kunnen. Dat geldt zeker ook voor Nederlandse chauffeurs. Wij zijn er dan ook voorstander van om die transportvergunningen in geval van recidive in te trekken. Ik verzoek de minister om op deze opmerking te reageren. Men moet weten dat de grenzen van het betamelijke en de wettelijke normeringen er zijn om de dieren te beschermen. De controle bij de laadstations zou dan ook kunnen worden verscherpt.

Het is van het grootste belang dat de rij- en rusttijden synchroon lopen met de vervoerstijden voor dieren. Tijdens de controles blijkt vaak dat mensen onvoldoende kennis hebben van de verschillende regels. Dat geeft aanleiding tot veel verwarring. Wij zijn voorstander van maximale reistijden. Als die zaken parallel lopen, zal daarvan ook sprake zijn.

Het is van eminent belang dat de wetgeving op dit punt onveranderd wordt vastgesteld en in werking treedt. Het amendement-Ormel c.s. zal dan ook niet door mijn fractie worden gesteund. Evenals het kabinet willen wij de mogelijkheden openhouden voor nationale regels omtrent het vervoer van dieren. Wij hanteren nu ook nationale regels die in overleg met het bedrijfsleven en de dierenbescherming tot stand zijn gekomen. Wettelijke maatregelen zijn nodig om freeriders en uitvreter op de vingers te kunnen tikken. Er is een groot verschil tussen verplichte certificering en vrijwillige certificering. Wij zijn van mening dat het amendement-Ormel c.s. de Kamer niet serieus neemt. Op het moment dat het mogelijk is

om met een algemene maatregel van bestuur wetgeving aan te scherpen en speciale regels te stellen, wordt de Tweede Kamer daarover geïnformeerd en kan er een debat plaatsvinden. Het is dan ook van de zotte dat het CDA met maatregelen komt die de Tweede Kamer niet de mogelijkheid geven om op een ordentelijke manier te discussiëren over het aanscherpen van regelgeving of het toepasbaar maken daarvan voor het Nederlandse transport.

Ons pleidooi is gericht op businessclass-vervoer. Wij moeten het ordinair verslepen van dieren stoppen.

De heer **Ormel** (CDA): De heer Waalkens daagt mij uit met termen zoals "van de zotte". Hij wil nadrukkelijk artikel 60 in stand houden. Waarvoor is dat nodig? Hij weet dat met de wetwijziging artikel 59 nagenoeg identiek is aan artikel 60.

De heer **Waalkens** (PvdA): Artikel 60 biedt de mogelijkheid aan de nationale lidstaat om nadere regels te stellen voor het vervoer. Dat wordt er met het amendement-Ormel c.s. uitgehaald. Dat is een onwenselijke route omdat daarmee de Tweede Kamer buiten spel wordt gezet. Het wordt dan onmogelijk om via een snelle route te komen tot betere afspraken over het vervoer van dieren in Nederland.

De heer **Ormel** (CDA): Dat is niet waar. Dat kan ook via artikel 59. Wat moet volgens de heer Waalkens nationaal strenger geregeld worden dan reeds Europees is geregeld?

De heer **Waalkens** (PvdA): Het gaat niet om casuïstiek. Het gaat om de mogelijkheid van wetgeving. De Tweede Kamer en overigens ook de regering moet de ruimte hebben om met nadere regels te komen. Die worden vervolgens, al dan niet door de Tweede Kamer geamendeerd, vastgelegd in besluitvorming. Wij vinden het van belang om de nationale ruimte in wetgeving neer te leggen. Als dat niet plaatsvindt, moet de wet worden veranderd. Dat is een omslachtige manier, via initiatiefwetsvoorstellen en de procedure via advies van de Raad van State en nog veel meer. Dat is nu niet nodig omdat zaken geregeld kunnen worden met een algemene maatregel van bestuur. Bij een ministeriële regeling heeft de Kamer echter geen recht om mee te spreken.

De heer **Van der Vlies** (SGP): De heer Waalkens bepleit businessclass-vervoer. Dat betekent investeringen. Dat kunnen wij ervoor over hebben. Ik val de heer Waalkens daar niet over af. Dat vraagt echter wel om enige zekerheid. Dat kan een motief zijn om artikel 60 te schrappen. Met artikel 60 blijft immers de onzekerheid bestaan dat Nederland, aanvullend op het Europese voorschriftenpakket, scherpere maatregelen treft. Er kan een reden zijn om artikel 60 niet te schrappen. Dat heeft echter onzekerheid tot gevolg voor degenen die het vervoer organiseren en financieren.

De heer **Waalkens** (PvdA): Nederland is een draaischijf van dierbewegingen, wat om een grote verantwoordelijkheid vraagt bij het organiseren van excellerend vervoer over lange afstanden. Ik kan mij niet voorstellen dat de mogelijkheid van het stellen van nadere regels niet na ommekeer van het bedrijfsleven tot stand komt. Het bedrijfsleven kunnen wij immers meer dan ter wille zijn

Waalkens

door wettelijke maatregelen te treffen, zodat wij de bedrijven die niet met de vrijwillige certificering meedoen bij de les houden. Die mogelijkheid wil de Partij van de Arbeid nadrukkelijk behouden met deze wetgeving.

De heer **Ormel** (CDA): De heer Waalkens is praktiserend veehouder en kent de praktijk. Hij weet dat het diertransport in Nederland goed geregeld is. Wat vindt hij ervan dat een koe met een baarmoederprolaps of met melkziekte niet meer vervoerd mag worden en niet meer op het bedrijf gedood mag worden met het oogmerk om het dier te consumeren?

De heer **Waalkens** (PvdA): Ik wil niet vervallen in casuïstiek, hoewel ik hier als boer wel opvattingen over heb. Ik richt me nu op wetgeving en de omgeving daarvan. Ik ga dus niet in op casuïstiek of op de vraag of je kunt zien of een beest wel of niet lijdt. Wij stellen hier regels vast. Daarbij hoort een uitvoeringspraktijk en die willen we zo ruim mogelijk interpreteren.

□

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Vandaag spreken we over een wetsvoorstel dat nogal technisch van aard is en regelt dat bepaalde Europese regelgeving kan worden geïmplementeerd in een bepaalde Nederlandse wet. Eigenlijk heb ik weinig op- of aanmerkingen. Ik ben blij met de keuze van de minister om de mogelijkheid te creëren om nationale regelgeving in deze wetgeving te implementeren. Dat lijkt mij erg goed en binnen de Europese regelgeving mag het ook over het binnenlandse transport en het transport over zee dat vanuit Nederland vertrekt. Voor ons zou het ook moeten kunnen gelden voor internationale transporten over land die vanuit Nederland vertrekken. Als niemand zijn nek uitsteekt om het dierwelzijn tijdens diertransporten te verbeteren, gaat er immers niets veranderen. Het mag duidelijk zijn dat diertransporten te vaak met te veel dierenleed gepaard gaan.

Het amendement van de heer Ormel staat hier haaks op. Daarin wordt alleen gekozen voor economische argumenten: level playing field boven dierwelzijn. Het draait dus alleen om geld. Ik denk dat wij die keuze niet moeten maken. Ik vrees dat als wij er nu voor kiezen om geen nationale regelgeving mogelijk te maken, wij straks bij alle andere dierwelzijndossiers ons moeten afvragen of wij verder willen gaan dan Europa of niet. Ik wil die discussie niet aangaan, ik vind dat wij hier een eigen verantwoordelijkheid hebben en de mogelijkheid moeten creëren om onze nationale verantwoordelijkheid te nemen in onze nationale wetgeving.

De minister vroeg mij net vóór het debat: mevrouw Van Velzen, wat moet ik beloven? Laat ik hem voorstellen: houd uw rug recht. De minister heeft een goed voorstel, dus laat hem zijn rug rechthouden. Hij heeft al zo vaak gebogen voor de coalitie van CDA-VVD-LPF-SGP. Als hij deze keer zijn rug rechthoudt, vind ik dat prachtig.

Ik snap niet waar de heer Ormel zo bang voor is. In ieder geval zal gedurende deze kabinetsperiode, hoe lang die ook mag duren, altijd een meerderheid aanwezig zijn om de plannen te steunen. Er is steun van de LPF, minus de heer Eerdmans. Wordt hier niet meegeregeerd over het graf van deze regering heen?

De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter. Ik voel mij wederom aangesproken. Het lijkt erop dat mevrouw Van Velzen ervan uitgaat dat iedere regelgeving uit Europa op het gebied van diertransport in ieder geval een verbetering is. De bestaande situatie in Nederland was dusdanig dat er recht werd gedaan aan dierwelzijn. Er was de regeling voor wrakke dieren, die ook voor liggende dieren en voor zieke dieren een nette oplossing bood. Is zij niet van mening dat deze Europese regelgeving ten aanzien van zieke dieren, die nu niet meer tot waarde kunnen worden gebracht, niet meer kunnen worden vervoerd, absoluut geen verbetering is voor het dierwelzijn?

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Mijn stelling is helemaal niet dat Europese regelgeving altijd beter is; u kent mij toch als iemand die erg eurokritisch is. Vandaar dat ik pleit voor het openhouden van de mogelijkheid van nationale regelgeving. U noemde een voorbeeld. Ik geef toe dat het om casuïstiek gaat, maar het is een goed voorbeeld voor het instandhouden van nationale regelgeving. U zegt terecht dat Europa een hindermacht is met betrekking tot het transport van zieke dieren. Laten wij dan in Nederland mogelijkheden voor onszelf creëren.

De heer **Ormel** (CDA): Dat is juist het probleem. Zoals in de nota naar aanleiding van het verslag staat, kan dat. Je kunt nationaal alleen maar strengere regelgeving implementeren, niet minder strenge. Regelgeving ten aanzien van het vervoer van zieke dieren – wat goed geregeld was – is nu niet meer mogelijk. Ik constateer dat dit een verslechtering is voor het welzijn van dieren in Nederland.

De **voorzitter**: Constateren doet u in uw eigen termijn. Als u een vraag hebt, moet u die stellen.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik begrijp heel goed dat u het nu een andere kant op draait door te zeggen dat u geen nationale regelgeving wilt omdat deze strenger is. Dat is hier mijn probleem niet. Als regelgeving ten aanzien van het vervoer van zieke dieren niet mag van Europa, dan moeten wij dat conflict maar eens aangaan. Europa moet ons namelijk helpen bij het verbeteren van dierwelzijn, milieubeleid en noem maar op. Als het ons niet helpt, moeten wij een kritische houding aannemen. Stuur uw minister maar aan om dat conflict aan te gaan. Laten wij het maar eens tot een procedure laten komen. Ik geef u hierin gelijk, want op dit vlak komt u met een diervriendelijk voorstel. Ik geloof echter niet dat uw amendement ook maar enig nut heeft voor het dierwelzijn. Ik heb mijn argumenten daarvoor al gegeven.

Dit is een technisch wetsvoorstel en de discussie in Europa over diertransporten is nog lang niet afgerond. Hoe ver is Europa met belangrijke zaken als de rij- en rusttijden, de beladingsgraad en andere zaken rond transportcondities? Wanneer kunnen wij een complete invulling verwachten? Als het erop aankomt, zie ik liever helemaal geen regels rondom het vervoer van levende dieren. Ik vind het echt schrijnend om te zien hoe er met allerlei beesten in en zelfs buiten Europa wordt rondgezeuld. Wat mij betreft moeten wij ons erop richten om dat zo veel mogelijk te minimaliseren. Transport leidt nog steeds tot sterfte, uitputting, ziekte en uiteindelijk ook tot de verspreiding van dierziektes. Dat lijkt mij onwenselijk. Is de minister bereid om in te zetten op vervanging? Ik heb het dan over het transport van dode dieren,

Van Velzen

karkassen, vlees, sperma of eicellen, maar geen levende dieren. Hoe expliciet kan ik nog worden? Is de minister bereid om zich daar sterk voor te maken en dit te concretiseren in Europees beleid?

Wij hebben nog steeds slachtpremies die zijn gekoppeld aan productie. Daarin wijken wij af van andere Europese lidstaten. Ik veronderstel dat de slachtpremies in Nederland leiden tot extra diertransporten, omdat het nog steeds aantrekkelijk is om levende dieren uit andere landen naar Nederland te importeren en ze hier te slachten. Ik hoor graag van de minister of dat waar is. Eigenlijk zou ik graag zien dat hij feitelijk onderzoek naar de statistieken doet. Als het systeem met slachtpremies dat wij instandhouden, leidt tot extra transporten van levende dieren, dan moeten wij daar zo snel mogelijk vanaf.

Afgelopen december is in Brussel een discussie gevoerd over premies voor het vervoer van levende runderen naar Libanon. Er is besloten om daar niet langer geld in te steken en dat lijkt mij een wijs besluit. Mag ik ervan uitgaan dat dit betekent dat het Brusselse belastinggeld niet langer wordt gestoken in het exporteren van levende dieren buiten Europa of zit ik ernaast?

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Op zichzelf zijn wij blij met het voorliggende wetsvoorstel. Het kan zeker een bijdrage leveren aan een beter welzijn voor dieren. In april 2004 heb ik de minister een vraag gesteld over de illegale bijlading van varkens over de grens met België. Ik heb antwoord op die vraag gekregen. Uit deze implementatie van Europese regelgeving blijkt dat de minister niet stil heeft gezeten. Wij zijn daar erg blij mee. Ondanks de handhaving en de mogelijkheden daartoe lijkt het echter of de regels ter verbetering van het dierenwelzijn zelf maar marginaal worden veranderd. Dat komt vooral omdat er in heel Europa eigenlijk geen substantiële stap vooruit wordt gezet. Wij betreuren dat zeer. Onder de noemer van het level playing field wordt geen aparte, strengere verordening gemaakt voor dieren die worden vervoerd binnen Nederlands grondgebied of voor dieren die niet vallen onder economische bedrijvigheid. Ik hoor graag van de minister welke aanscherpingen van nationale regels hij uitsluit om te kunnen bekijken welke ruimte Nederland bijvoorbeeld met andere landen kan benutten om de Europese regelgeving aan te scherpen en zo het nationale level playing field niet onder druk te zetten.

Wij hebben natuurlijk vaker gesproken over het level playing field. Ik kijk naar de twee ondertekenaars van het amendement, de heren Ormel en Van der Vlies. Ik heb van hen het standpunt gehoord dat wij wat dierenwelzijn betreft niet vooruit moeten lopen op de rest van Europa. Om dat expliciet op te nemen in de wet middels het amendement van de heer Ormel, gaat heel erg ver. Daarmee moeten volgende parlementen die hier zitting nemen een heel omslachtige route volgen om eventueel tot strengere wetgeving te komen. Dat vind ik een behoorlijke beknotting van toekomstige volksvertegenwoordigers. Doe dat dan op onderdelen en kom dan met argumenten om op specifieke onderwerpen meerderheden te krijgen, maar doe het niet algemeen.

Ik vind het jammer dat van twee christelijke fracties, ook van die van de SGP, een voorstel komt waarin het

dierenwelzijn ondergeschikt wordt gemaakt aan het economische belang. Het gaat erom dat wij in ethische zin vooruit kunnen lopen op Europa, maar daar wordt met dit amendement een stokje voor gestoken. Het moet toch mogelijk te zijn om op ethisch gebied en op het terrein van normen en waarden in principe vooruit te lopen op de rest van Europa? Het lijkt mij een slechte zaak om dat met dit amendement uit te sluiten. Ik wil daar graag de opvatting van de minister over horen. Bij de presentatie van de Toekomstagenda Milieu zei de staatssecretaris van VROM expliciet dat wij op sommige punten wel degelijk vooruit mogen en moeten lopen op de rest van Europa. Dat kan het geval zijn omdat wij daar economisch voordeel van kunnen hebben omdat een specifieke Nederlandse situatie om specifiek Nederlands beleid vraagt, maar ook omdat wij om bijvoorbeeld morele of ethische redenen vinden dat wij het anders moeten doen dan andere landen in Europese Unie.

Economie en het voorkomen van leed bij dieren zijn beide uitgangsprincipes voor deze wetgeving. Toch lijkt dit laatste het onderspit te delven. Dat blijkt ook uit het feit dat er aparte regels zijn voor dieren die bestemd zijn voor de menselijke consumptie en voor dieren uit de keten voor niet-menselijke consumptie. Ik begrijp niet waarom een dier dat uiteindelijk niet bijdraagt aan een product voor menselijke consumptie, zijn vervoer anders ervaart dan een dier dat uiteindelijk wel bijdraagt aan een voor menselijke consumptie bestemd product. Kan de minister hier wat uitleg over geven? Ik vind het een raar onderscheid.

De nieuwe regels bieden meer mogelijkheden tot handhaving. Ik hoor graag van de minister hoe hij de controlerende instanties ertoe wil zetten om daadwerkelijk gebruik te maken van deze mogelijkheden. Dit is niet alleen belangrijk in het kader van dierenwelzijn, maar ook ter voorkoming van de verspreiding van dierziekten. Kan de minister de Kamer op de hoogte houden van de besprekingen hierover met alle betrokken stakeholders uit het bedrijfsleven en van niet-commerciële instanties?

De heer **Ormel** (CDA): Ik vind het jammer dat de heer Van der Ham zegt dat hij mijn argumenten niet heeft gehoord en dat hij niet op tijd aanwezig was om mijn argumenten te horen. Ik vind zijn argument over mijn gebrek aan argumenten geen steek houden. De heer Van der Ham vindt dat er naast regels voor dieren die eventueel geschikt zijn voor consumptie ook regels moeten zijn voor dieren die niet voor consumptie geschikt zijn. Pleit de D66-fractie voor regelgeving voor het transport van bijvoorbeeld honden en katten?

De heer **Van der Ham** (D66): Het is raar dat er een onderscheid wordt gemaakt in het dierenwelzijn op grond van hetgeen het dier voor gaat worden gebruikt. Paarden kunnen worden getransporteerd omdat men ze gaat opeten. Dan zijn er regels. De vraag is wat er met paarden gebeurt die worden gebruikt voor de sport. Overigens zal dat weinig problemen opleveren omdat die dieren goed worden vervoerd, maar soms ook niet. Dieren als honden en katten moeten ook op een goede manier worden getransporteerd. Ik begrijp het onderscheid niet en ik vraag de minister om dat punt te verduidelijken.



De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Het staat voor de SGP-fractie volstrekt vast dat wij de morele plicht hebben om dieren te vervoeren op een waardige en correcte wijze, daar kan geen misverstand over bestaan. Het uitgangspunt daarbij is voor mijn fractie een Bijbelse norm, namelijk dat de rechtvaardige het leven van zijn dieren kent. Dieren zijn niet in de eerste plaats productiemiddelen waarmee je kunt sjouwen om er zoveel mogelijk rendement van te trekken. Dieren zijn schepselen met een eigen waarde, die wij in beheer hebben gekregen. De mens is erover gesteld, maar moet er op een verantwoorde manier mee omgaan. Dieren moeten dus op een zo diervriendelijk mogelijke manier worden vervoerd. Dat behoort voluit tot wat ik het Bijbels genormeerd rentmeesterschap noem. Dat is het uitgangspunt van mijn fractie.

Vanuit dit oogpunt staat mijn fractie in de kern positief tegenover het voorliggende wetsvoorstel. In de loop der tijden hebben diverse incidenten plaatsgevonden waarvoor mijn fractie zich geneert. Toch moet ook worden erkend dat tegelijkertijd heel veel is geïnvesteerd in diervriendelijke vervoerssystemen en vervoermiddelen. Je zou kunnen zeggen dat de businessclass zich heeft ontwikkeld. Er zijn zelfs salonwagens. Maar er zijn ook nog wat krakkemikkige oude voertuigen. Ook dat moet worden erkend. Het is duidelijk dat die eruit moeten. Wij steunen daarom dat er voorschriften moeten worden gesteld. Het is echter de vraag hoever wij daarin moeten gaan.

Het wetsvoorstel betreft de implementatie van regels die uit Europa op ons af komen. Daardoor worden voor de regering mogelijkheden gecreëerd om regels te stellen die de Europese voorschriften niet alleen gehoorzamen, maar die zelfs verder reiken dan wat Europa voorschrijft. Toen wij hiernaar vroegen, antwoordde de regering deze bepaling nodig te hebben om te kunnen inspelen op eventuele nieuwe ontwikkelingen. Ik ben er benieuwd naar, wat de regering daarbij precies voor ogen staat. Het gaat kennelijk om regelgeving die verder gaat dan de Europese, aangezien artikel 59a reeds de mogelijkheid biedt om Europese richtlijnen, verordeningen en beschikkingen te implementeren en artikel 59b daarbovenop nog de mogelijkheid biedt om nadere voorschriften te stellen op onderwerpen in deze verordeningen.

Het is de vraag wat er dan over blijft van het level playing field. Ook door ons wordt dat noodzakelijk geacht. Er wordt weliswaar gezegd dat vooralsnog geen gebruik zal worden gemaakt van de mogelijkheid om nationale voorschriften te stellen, maar het wordt ook niet uitgesloten. Naar mijn mening wordt op deze manier een stukje onzekerheid gecreëerd. Daarom heb ik het amendement om, gelet op de mogelijkheden die artikel 59a en artikel 59b bieden, artikel 60 te schrappen, dat mij in concept werd voorgelegd door de heer Ormel, medeondertekend.

Buigt mijn fractie nu voor economische motieven en stelt zij haar christelijke ethiek terzijde? Ik vind van niet. In de eerste plaats is in artikel 60 een kan-bepaling opgenomen. In de tweede plaats is het niemand in dit land verboden om vanuit moreel-ethisch besef zorg te dragen voor de meest adequate vervoerssystemen. Niemand wordt verboden om rij- en rusttijden in acht te nemen die er royaal uitzien. Niemand wordt verboden...

zo kan ik nog wel een poosje doorgaan. Wij moeten dit stimuleren, maar het is de vraag of wij het moeten afdwingen. Dat zou je doen als je een voor iedereen bindende algemene maatregel van bestuur maakt. Dat acht ik incorrect, gezien het bereik van ons vervoerssysteem. Dat is niet gebonden aan onze landsgrenzen. Het reikt Europees, en zelfs verder.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik kan bij de heer Van der Vlies echt heel weinig inconsequents ontdekken. Dat siert hem, en ik respecteer hem erom. Op het gebied van het dierenwelzijn acht ik hem echter wel inconsequent. De heer Van der Vlies spreekt niet alleen in dit debat over ethiek en over dierenwelzijn, maar uiteindelijk kiest hij toch voor het economisch belang. Natuurlijk staat het elke vervoerder vrij om zich wel rekenschap te geven van zijn verantwoordelijkheid. De heer Van der Vlies weet ook dat het vlees vaak zwak is, dat de overheid de mensen soms moet herinneren aan hun verantwoordelijkheid en aan het feit dat zij soms een hogere opdracht hebben dan alleen het nastreven het economisch eigenbelang. Daarbij kan Europese of nationale regelgeving zeker helpen.

Het is toch mogelijk dat wij in de toekomst om ethische redenen van mening zijn dat wij voorop moeten lopen in Europa? Dat zou de heer Van der Vlies toch moeten aanspreken!

De heer **Van der Vlies** (SGP): Jazeker en dat zou ik ook niet schuwen. Ik wil echter wel met beide benen op de grond blijven staan. Als je idealistisch een norm stelt die ver voor je uit ligt, kun je daarvoor een prachtig verhaal houden. Om die norm te halen, moet je echter een grote inspanning plegen. Daarbij kun je je ogen niet sluiten voor de economische randvoorwaarden. Die mogen niet overheersen maar mogen ook niet buiten haken geplaatst worden. Het gaat erom, de goede incentives te organiseren zodat wij elkaar blijven prikkelen om die norm steeds scherper te maken. Als de heer Van der Ham de desbetreffende bijdragen van de SGP-fractie door de jaren heen zou verkennen, is het volgens mij zonneklaar dat de fractie overal waar dat maar even kon daaraan haar steun heeft gegeven op haar bescheiden plekje in het parlement. Dat is gebeurd met overtuiging, want ook ik ben te veel dingen tegengekomen waaraan ik mij zwaar heb geërgerd, waarvan ik verdrietig werd en die niet zo behoren te zijn. Ik zie echter ook een geweldige inspanning in de vervoerssector om het wél goed te doen. Ik vind eerlijk gezegd dat wij die mensen moeten bemoedigen en niet moeten ontmoedigen door steeds te zeggen dat de pijn nog heel veel verder ligt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb geen twijfels bij de goede bedoelingen van de heer Van der Vlies en zie ook dat hij probeert die hier over te brengen. Dat is uitstekend. Met de steun aan dit amendement vlakht hij echter helemaal de mogelijkheid uit om wellicht in de toekomst tot zo'n overweging te komen en dat gaat wel heel erg ver. Het is bijna een principiële keuze om nooit voorop te lopen in Europa. Natuurlijk kun je niet altijd vooroplopen want daarmee wordt soms het tegendeel bewerkstelligd, omdat bijvoorbeeld industrieën gewoon naar andere landen gaan. Ik ben mij daarvan zeer bewust. Wij moeten niet naïef zijn wat dat betreft. Met dit amendement maakt de heer Van der Vlies echter een principiële keuze om niet meer voorop te lopen. Stelt dat

Van der Vlies

er ooit ethische, economische of andere argumenten zijn om dat wel te willen, dan moet die mogelijkheid er toch zijn en niet worden bemoedigd door dit amendement?

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ik heb de minister gevraagd welke mogelijkheid artikel 59b bij artikel 59a precies biedt. Ook daar gaat het over verdere uitwerkingen et cetera. Daarin kun je al een heleboel kwijt. Wat moet dan het extraatje van artikel 60 nog zijn? Dat loopt in ieder geval vooruit op wat Europa eist. Dat is evident. Daarbij heb ik de twijfel die ik zojuist onder woorden heb gebracht. Zou zich een adequate innovatieve ontwikkeling voordoen waarin wij heel veel kansen zien en die wij moeten pakken, dan weten wij dat wel te organiseren met elkaar. De wijziging van deze wet die wij nu aan snee hebben, wordt hoogstwaarschijnlijk nog door diverse andere wijzigingen gevolgd. Er komen nog genoeg gelegenheden. Wij zijn niet geamputeerd van mogelijkheden, zo is het ook weer niet.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. De heer Van der Vlies en ik hebben dezelfde intentie: wij hebben het beste voor met wat ik dieren noem en hij schepselen. Ik vind zijn formulering overigens heel mooi, maar ik begrijp niet zijn argumentatie om het amendement van de heer Ormel te steunen. Hij zegt dat hij daarvoor geen economische argumenten heeft, maar hij spreekt toch over het level playing field. Het idee van een level playing field houdt in: economische samenwerking en gelijke kansen. Daarbij gaat het dus om puur financiële overwegingen. Als hij meent voor de steun van het amendement geen economische argumenten te hebben, kan hij dan zeggen welke argumenten voor hem wel gelden? Het gaat hier om een puur theoretische kwestie en de minister zegt daarvoor geen voorstellen te zullen doen. Waarom wil de heer Van der Vlies dan toch de wens van andere fracties in de Kamer dwarsbomen en zegt hij nu al: als er überhaupt een voorstel komt zal ik daartegen zijn? Waarom wil hij de beoogde indieners van het voorstel nu al in de wielen rijden? Kan hij daarvoor een andere reden geven dan een economische?

De heer **Van der Vlies** (SGP): Wij moeten elkaar niet verkeerd begrijpen. Het idee van een level playing field wordt gekenmerkt door een economisch motief. Dat motief heb ik er inderdaad bij betrokken. Ik heb dus niet gesuggereerd dat ik economische motieven niet laat tellen. De discussie met de heer Van der Ham ging echter over de vraag: wat weegt op een cruciaal moment van besluitvorming het zwaarst? Dat is een andere vraag. Echter, me dunkt dat je bij het diertransport je ogen niet hoeft te sluiten voor de economische omgevingsfactoren.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Vanwege uw steun voor het amendement van de heer Ormel moet ik toch concluderen dat bij u de economische argumenten boven de welzijnsargumenten gaan. Dat vind ik jammer en niet begrijpelijk voor iemand die lid is van de SGP.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ik kan mijn standpunt nog een keer uitleggen, maar ik heb niets meer aan mijn eerdere opmerkingen toe te voegen. Ik vind het jammer dat ik u niet heb kunnen overtuigen van de rechtzinnigheid van mijn opvatting.

□

Minister **Veerman**: Mevrouw de voorzitter. Alhoewel het hierbij slechts om een technische wetswijziging gaat waarmee de wetgeving in ons land in overeenstemming wordt gebracht met de transportverordening, heeft een aantal geachte afgevaardigden de gelegenheid aangegrepen om nog eens over het dierwelzijn in algemene zin en meer in het bijzonder over de transportrichtlijn en het transport van dieren te spreken. Er valt niet aan te twijfelen dat de Nederlandse regering het transport van dieren in Europees verband aanzienlijk wil verbeteren. Tijdens ons voorzitterschap hebben wij ons voor die verbetering zeer ingezet alsmede in de tijden daarna. De Kamer weet hoe dat gegaan is. Tot onze grote treurnis hebben de voorstellen die onze steun hadden niet de vereiste meerderheid in de Raad gekregen.

De heer Van der Vlies begint bij het goede begin, namelijk door de integriteit van het dier voorop te stellen. Wij zijn het op dat punt volstrekt met elkaar eens, maar volgens de heer Van der Vlies is het ook de vraag hoe wij ons doel kunnen bereiken. De regering heeft ervoor gekozen haar doel in Europees verband na te streven. Het Europees verband is namelijk maatgevend, omdat wij in Europa te maken hebben met een gemeenschappelijke markt.

Wij hoeven bij deze discussie het economische argument niet te verdoezelen, want Nederland is voor een zeer belangrijk deel van zijn vleesexport en veehouderij afhankelijk van de buitenlandse markt en met name van de Europese markt. De wens om het dierwelzijn, met name bij het transport, te verbeteren staat niet op gespannen voet met de poging om te voorkomen dat wij onze eigen positie zodanig economisch schaden dat anderen daarvan profiteren. Het transport van dieren in Europa verbetert namelijk niet als alleen Nederland nadere maatregelen treft. Als Nederland dat wel deed, zou dat zelfs een omlegging van vervoersstromen tot gevolg kunnen hebben met mogelijk per saldo een verslechtering van het diertransport. Aan de inzet van de regering hoeft dus niet getwijfeld te worden.

Wat hier aan de orde is, is de vraag in hoeverre het wetsvoorstel dat voor ons ligt voldoet en met name de beoordeling van het amendement van de heer Ormel door verschillende afgevaardigden. Ik moet op dit laatste punt buitengewoon duidelijk zijn, in de eerste plaats in de richting van de indieners van het amendement. Artikel 59a biedt de basis voor de uitvoering van de Europese regels met Nederlandse regelgeving. Op grond van dat artikel kunnen niet extra nationale regels worden gesteld. Door meerdere leden is verwezen naar artikel 59b. Dat artikel biedt de basis voor het stellen van nationale regels in aanvulling op de regels die ter uitvoering van de Europese regels zijn gesteld. Het gaat dan uitdrukkelijk om de onderwerpen die in de transportverordening zijn geregeld, die dan ook daartoe beperkt zijn. Artikel 60 biedt de mogelijkheid om strengere nationale eisen aan dierenvervoer te stellen over onderwerpen die niet in de transportverordening zijn geregeld. De verordening geldt alleen voor commercieel dierenvervoer. Op grond van artikel 60 zou je bijvoorbeeld eisen kunnen stellen aan niet-commercieel vervoer van gezelschapsdieren. De vraag is of wij onszelf die mogelijkheid moeten ontnemen door dit artikel te schrappen op grond van het amendement van de heer Ormel c.s. Ik ben van opvatting

dat wij dat niet moeten doen. Er is geen enkele reden voor aanvulling op de nationale regels op grond van de argumenten die ik in eerste instantie heb gemeld en de positie die de regering op dat punt inneemt.

Er zit ook een staatsrechtelijke kant aan. Nu kijk ik even naar het geweten van deze Kamer, de heer Van der Vlies. Staatsrechtelijk is het toch correct om bij aanpassing van wetgeving de mogelijkheid open te houden, zo dat zou worden gewenst door de regering en het parlement, om eenvoudig en snel zodanig aanvullingen gestalte te geven? Aanvullingen die kennelijk door het Nederlandse volk in de vorm van 's lands hoogste wetgevende vergadering hier ter plekke worden gewenst? Wat is daar uit staatsrechtelijk oogpunt op tegen? Het enige verschil is een tijdsperiode van een, twee jaar die een wetswijziging vergt versus het direct implementeren via een algemene maatregel van bestuur in een vrij kort traject. Dat is de staatsrechtelijke reden waarom ik dit graag erin wil houden. Om der wille van de zuiverheid en de goede democratische besluitvorming vind ik dat hierin een extra argument kan worden gevonden om dit artikel te handhaven. Er liggen bij mij geen voorstellen om het te doen, tenzij wij bijvoorbeeld op het gebied van niet-commercieel gehouden dieren maatregelen zouden willen nemen. Daarin voorziet de verordening niet, maar artikel 60 biedt wel een mogelijkheid daartoe. Ik heb zojuist de staatsrechtelijke visie uiteengezet waarin u als wetgever een belangrijke verantwoordelijkheid draagt.

Ik kom dan ook tot de conclusie dat ik aanneming van het amendement moet ontraden om beide genoemde redenen. Het is geen kwestie van de rug recht houden, maar van het goed op u laten inwerken van deze argumenten. Ik hoop dat ik de indieners hiermee kan overtuigen, want uiteindelijk maakt het parlement zijn eigen regels en wetgeving, samen met de regering. Er hoeft geen angst te zijn dat, als dit artikel blijft staan, er ineens een heleboel dingen gebeuren die niemand wil, want ze gebeuren te allen tijde als de meerderheid van de Kamer ze wil. Dat is op zichzelf geen reden om dit artikel te schrappen.

Er zijn vragen gesteld over de controle in de andere lidstaten. De Europese Commissie is de verantwoordelijke instantie voor het toezicht op de uitvoering van de regels die terzake door de Europese Unie zijn gesteld. Ik moet ervan uitgaan dat de Commissie op dezelfde wijze controleert zoals zij dat bij ons gestalte geeft.

Ik kom bij de liggende dieren. De heer Ormel vraagt mij om in Europees verband te bepleiten dat wordt aangesloten bij de praktijk. Ik zal dat doen, want ik ben het inhoudelijk met u eens. Tegelijkertijd is het een paradoxale aanduiding van de wijze waarop u dit voorstel behandelt. Nu gaat het immers in tegenovergestelde richting en draagt u mij op te pleiten voor een betere regeling voor wrakke dieren. Ik ben het daar inhoudelijk mee eens, maar dat zou u toch redenen moeten geven om artikel 60 te handhaven.

In verband met de controle snijdt de heer Waalkens het intrekken van de vergunningen aan. Dat ben ik van plan. Als de regels herhaaldelijk worden overtreden, dienen vergunningen te worden ingetrokken. Ik zal daarop verscherpt toezien. Met kracht moet worden bestreden dat regels herhaaldelijk worden overtreden.

Moeten wij überhaupt wel dieren willen verslepen? Ik heb nog altijd de wens dat wij daar een keer een eind aan kunnen maken, maar zo ver zijn wij nog niet. Het zou

het allerbeste zijn om dieren die voor menselijke of dierlijke consumptie zijn bestemd, op de dichtstbijzijnde mogelijkheid te slachten. Wij weten allemaal dat dat een utopie is, want er zijn niet overal slachthuizen. Anders wordt het als om redenen van slachtpremie of loonkosten of verbetering van afzetmogelijkheden dieren worden vervoerd over afstanden die vanuit een oogpunt van dierenwelzijn onaanvaardbaar zijn. De Nederlandse regering zet zich onvermoeibaar in om op dit punt verbeteringen te bewerkstelligen, maar wel op basis van meerderheidsbesluitvorming in de Raad. Anders komt een dergelijke verandering niet tot stand. Wij weten allemaal hoe het de laatste jaren gegaan is. De beleving van dierenwelzijn in de Europese Unie bergt van oost naar west en van zuid naar noord behoorlijk grote verschillen in zich.

Mevrouw Van Velzen heeft meer concreet gevraagd naar de verdere ontwikkeling op het gebied van het transport van dieren. Het gaat niet zo hard, maar zij hoeft niet aan mijn inzet op dit punt te twifelen. Die inzet is onverminderd. De prestaties van Nederland op dit punt zijn niet mis. Die inzet mag gezien worden, de kwalijke kanten en klanten daargelaten. In en tussen andere landen is soms sprake van schrijnende, hemeltergende toestanden. Daar moet echt een eind aan worden gemaakt. Nogmaals, dat kan alleen in Europees verband.

De heer Van der Ham vroeg of het ging om dieren al of niet bestemd voor menselijke consumptie. Rondom artikel 60 heb ik al gezegd wat het zou kunnen betekenen. Ook het vervoer van honden of kippen van hobbyhouders moet op een correcte wijze geschieden, een wijze die aan de integriteit van het dier geen afbreuk doet.

Mevrouw Van Velzen vroeg naar de subsidie op het transport van levende dieren naar landen buiten de EU. Ik zal deze vraag schriftelijk beantwoorden.

In reactie op de vraag van de heer Van de Ham zeg ik de Kamer toe dat ik haar op de hoogte zal houden van de handhaving.

De heer Van der Vlies heeft gezegd dat het niemand verboden is om vanuit zijn eigen geweten het beter te doen dan de regels vereisen. Dat is juist, maar de heer Van der Vlies weet ook dat de wet er is om de steun van het geweten te zijn en om het geweten, bij falen, terug te brengen in de goede positie.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik heb de minister een paar vragen gesteld over het Nederlandse systeem van slachtpremies gekoppeld aan productie. Heeft hij inzicht in de extra transportbewegingen waar dit systeem toe leidt? Het gaat mij niet om overtredingen van reistijden of omstandigheden, maar puur om het aantal bewegingen. Levert het systeem van koppeling meer transport op? Ik hoop dat de minister hier schriftelijk op ingaat, met een feitelijke onderbouwing.

Minister **Veerman**: Ik kan niet overzien in hoeverre dit vreselijk veel studie vereist. Ik zeg mevrouw Van Velzen toe dat in de reactie die ik al heb toegezegd, een indicatie zal worden gegeven. Ik wil er geen grote studie aan wijden.

De heer **Ormel** (CDA): Ik heb de minister gevraagd hoe het staat met de controle op maatregelen die in andere lidstaten zijn voorgesteld. Ik denk aan gps op vrachtwagen.

Veerman

gens. Wij ondersteunen dat van harte, maar wordt er ook op gehandhaafd?

Minister **Veerman**: Ik dacht dat ik daarop al geantwoord had. Het is een zaak van de Commissie om erop toe te zien dat haar eigen regels worden gehandhaafd op de wijze zoals dat binnen de lidstaten geëigend is.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Krijgen wij nog een tweede termijn?

De **voorzitter**: Volgens mij is dit punt zo uitgebreid bediscussieerd dat het niet nodig is om een tweede termijn te houden.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil nog wel weten wat de reactie van de heer Ormel is op het fileermesje van de minister, waar het gaat om zijn amendement.

De **voorzitter**: Wilt u daar nu iets over zeggen, mijnheer Ormel?

De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor zijn beantwoording en ik prijs hem voor zijn inzet bij de onderhandelingen over de richtlijn. Ik denk dat hij er uitgehaald heeft wat realistisch is in Europa, maar toch wil ik nog iets zeggen over de door hem gebruikte argumenten tegen het door mij ingediende amendement. Ten eerste heeft hij gezegd dat hij artikel 60 wil gebruiken om nadere maatregelen te kunnen nemen voor gezelschapsdieren. In artikel 60 is echter sprake van productiedieren. Er wordt zelfs gesproken over vee. Bij vee denk je toch niet direct aan gezelschapsdieren?

Ten tweede heeft de minister gezegd dat het eigenlijk paradoxaal is dat ik aan de ene kant een amendement voorstel om niet tot nationale regelgeving te komen, terwijl ik aan de andere kant vraag of hij zich in Europees verband wil inzetten voor ziek en gewond vee. Dit is niet paradoxaal, want de Europese regelgeving die verwoord is in artikel 59, laat alleen maar strengere regelgeving toe. Ik vraag ten aanzien van het transport van zieke en gewonde dieren juist om een soepeler Europese regelgeving. Ik ben namelijk van mening dat datgene wat in Nederland gebruik was ingevolge de regeling voor wrakke dieren, goed was voor het dierenwelzijn en dat de nieuwe bepaling een verslechtering is. Ik heb de argumentatie van de minister met grote belangstelling aangehoord, maar hij heeft mij niet dusdanig kunnen overtuigen dat ik mijn amendement intrek.

Minister **Veerman**: Ik heb niet veel toe te voegen aan wat ik in eerste instantie heb gezegd. De heer Ormel en ik zullen het wel niet eens worden, vrees ik. Ik blijf het onverstandig vinden om dit artikel te schrappen, zowel vanwege de inhoud als vanwege het staatsrecht. Wat is erop tegen dat de Kamer het uiteindelijk uitmaakt? De wil van het volk kan door de wijze waarop de Kamer is samengesteld, op een eenvoudige, correcte en snelle wijze tot uitdrukking worden gebracht. Dat is veel effectiever dan een wetswijziging. Zo'n traject wordt weliswaar ook door de Kamer gevolgd, maar het duurt drie, vier, vijf, zes keer zo lang. Daardoor wordt het dierenwelzijn in geen enkel opzicht bevorderd. Ik zie de ratio daar dus niet van in.

Waar het gaat om de inhoud, heb ik gezegd dat het ook voor andere dan commerciële dieren zou kunnen

gelden. Het is daar echter niet toe beperkt. Waarom zou je die mogelijkheid afsnijden? Daarover blijven bij mij grote vraagtekens bestaan. Ik vind de opstelling van de heer Ormel paradoxaal, omdat hij aan de ene kant vindt dat de regeling niet strenger moet zijn dan die van de Europese Unie, maar aan de andere kant een aparte regeling voor wrakke dieren wil, als het dierenwelzijn daarmee gediend is. Inhoudelijk ben ik het daarmee eens, maar daarmee komt zijn argumentatie dat het nooit anders mag dan door de Europese Unie is bepaald, op losse schroeven te staan.

De heer **Ormel** (CDA): Ik heb de minister in mijn eerste termijn verzocht om zich er in de Europese Unie sterk voor te maken om dit te wijzigen. Ik begrijp namelijk dat regelgeving die soepeler is dan de Europese richtlijn, niet nationaal kan worden geïmplementeerd. Ik verzoek de minister dan ook om aandacht te vragen voor het transport van lichtgewonde en licht zieke dieren en de definitie daarvan.

Minister **Veerman**: Dan zou u moeten bepleiten om artikel 59 te veranderen in plaats van artikel 60 te schrappen. In artikel 59 staat namelijk dat die versoepeling van de verordening niet los van de vervoersrichtlijn kan worden doorgevoerd.

De heer **Ormel** (CDA): Mijn vraag gaat niet zozeer over de richtlijn als wel over de verordening 1/2005 en de verordening 854/2004. Daarin is geregeld dat liggende dieren niet meer geschikt zijn voor menselijke consumptie, behalve als ze lichtgewond zijn. Welnu, maak dat nu maar eens uit als gewone dierenarts of boer die in het veld staat. Verordening 1/2005 staat slechts vervoer van lichtgewonde en licht zieke dieren toe. Ik geef toe dat het casuïstiek is, maar wat doe je dan bijvoorbeeld met een koe met een baarmoederprolaps of met een varken met een ziek oor?

Minister **Veerman**: Gelukkig kan ik mij bij deze ingewikkelde benamingen wel enge dingen voorstellen, maar laten wij deze casuïstiek nu maar even opzij zetten. De gevallen waarop u doelt, zullen ter beoordeling zijn van de practicus, van de dierenarts die het wel of niet verantwoord vindt. Dat kunnen wij nooit in regels vastleggen. Het ligt dan aan de vakkennis en aan het erbarmen van de dierenarts. De versoepeling die u nu bepleit, waarvoor ik mij op zichzelf ook wel wil inzetten, is echter paradoxaal ten opzichte van uw principiële standpunt. Wij mogen het op dit punt overigens ook best eens fundamenteel met elkaar oneens zijn.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik heb nog een vraag aan de heer Ormel. Ik heb overigens het idee dat wij hier in een kringetje rondraaien en dat het weer de oppositie is die minister Veerman moet beschermen tegen zijn partijgenoten. De heer Ormel geeft aan dat hij de minister wel volgt als in artikel 60 niet over dieren wordt gesproken maar over gezelschapsdieren. Ik ben bereid om op dit punt een amendement van die strekking in te dienen. Kan de heer Ormel mij dan nu toezeggen dat hij dat amendement zal steunen?

De heer **Ormel** (CDA): Ik handhaaf mijn amendement. Ik ken de tekst van uw amendement niet, maar zoals u het

Veerman

omschrijft zal het mijns inziens niet een verbetering zijn ten opzichte van mijn amendement.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Met alle respect, maar dan snap ik uw argumentatie niet meer. U gaf zo-even aan dat wanneer het om gezelschapsdieren gaat, u zich er wel in kan vinden. Nu stel ik voor om de wet zodanig aan te passen dat die tegemoetkomt aan uw behoefte, en dan blijft u hier weer aan hangen. Ik raak bij u echt de draad kwijt.

De heer **Ormel** (CDA): Die ben ik bij u allang kwijt. Hoe kunt u regelgeving voorstellen voor het vervoer van een hond of een kat op de achterbank van een auto? Dat kan gewoon niet.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Ik heb nog een vraag aan de twee aanwezige ondertekenaars van het amendement. Een ander argument dat de minister mijns inziens terecht aanhaalt, is het staatsrechtelijke argument. Wanneer het gaat om voorstellen tot het verscherpen van dierenwelzijnsnormen ten opzichte van de Europese regels hebben wij hier alle mogelijkheden om het debat met elkaar aan te gaan. Mijn vraag aan beide ondertekenaars is dan ook de volgende. Waarom dan nu zo'n hoge drempel in de wetgeving implementeren waardoor het voor uw collega's en misschien ook wel voor uzelf in de toekomst heel veel moeilijker wordt?

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Ham, ik moet u er op attent maken dat deze vragen al gesteld zijn en dat die ook meer in de eerste termijn thuishoren. U was er toen echter nog niet. Daar heeft u ongetwijfeld goede redenen voor, maar wij zitten nu echt in de laatste fase van het debat. Ik heb u de gelegenheid gegeven om te vragen of het amendement gehandhaafd wordt, aangezien dat relevant is met het oog op de stemmingen. U gaat nu echter het debat overdoen. Dan had u van het begin af aan aanwezig moeten zijn.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik geef slechts een extra onderstreping van de relevante vraag die de minister aan de indieners heeft gesteld.

De **voorzitter**: Ik constateer dat u bezig bent om het debat over te doen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik hoor graag de reactie van in ieder geval de heer Van der Vlies, omdat ik die heel relevant vind, ook omdat hij al zo lang in de Kamer zit.

De **voorzitter**: Ik vraag de heer Van der Vlies wel om kort te antwoorden.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Ik heb het staatsrechtelijke argument niet opgevoerd. De minister heeft gelijk: als de regering of de Kamer ooit iets wil waarvoor een voorziening in de wet de weg al baant, is dat een snellere route dan wanneer je opnieuw moet beginnen. Dat was echter ook helemaal mijn argumentatie niet. Als zodanig raakt dit mij dus nog niet echt. Mijn argumentatie was: wat is de toegevoegde waarde van artikel 60 bovenop de combinatie van de artikelen 59a en 59b? Daar is nu het een en ander over gewisseld. De precisering van de commerciële sector versus de sfeer

van het overige diertransport is een cesuur, maar overigens zijn de specificaties in artikel 60 precies dezelfde als in artikel 59a, uiteraard afgezien van het wettelijke regime, de inspectie en de vergunningverlening. Afgezien daarvan is het precies een combinatie. Daarom dacht ik: wat maakt artikel 60 mogelijk wat niet al mogelijk is via artikel 59?

De **voorzitter**: De minister geeft als laatste een reactie.

Minister **Veerman**: In artikel 60 is geen sprake van vee, maar van categorieën van dieren. Ik heb duidelijk gemaakt dat het enige verschil tussen wel en niet handhaven van het amendement-Ormel c.s. in feite de tijdsduur is die verstrijkt tussen het doorvoeren van de algemene maatregel van bestuur en het wijzigen van de wet. Vanuit het oogpunt van staatsrechtelijke zuiverheid en democratische besluitvorming vind ik dat wij in de wet de mogelijkheid open moeten houden om dit daarin een gestalte te geven, zodat dit – als het parlement dat wenst – ter wille van het dierenwelzijn zo snel mogelijk kan worden gerealiseerd.

Toen dit debatje aan de gang was, heb ik mijn papieren kunnen ordenen en mijn ambtenaren hebben mij meteen het antwoord gegeven op de vraag van mevrouw Van Velzen. Fokdieren mogen nog steeds worden vervoerd naar derde landen met export-restituties, maar slachtdieren niet. Ik herinner mij dat niet meer, maar dat besluit is vlak voor kerst in de Raad genomen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Aanstaande dinsdag zullen de stemmingen over dit wetsvoorstel plaatsvinden.

Sluiting 21.10 uur



Lijst van ingekomen stukken, met de door de Voorzitter terzake gedane voorstellen:

1. de volgende voorstellen van wet:

Jaarverslag en slotwet Huis der Koningin 2005 (30550-I);

Jaarverslag en slotwet Staten-Generaal 2005 (30550-IIA);

Jaarverslag en slotwet van de Raad van State, de Algemene Rekenkamer, de Nationale ombudsman, de Kanselarij der Nederlandse Orden, het kabinet van de Gouverneur van de Nederlandse Antillen en van het kabinet van de Gouverneur van Aruba 2005 (30550-IIB);

Jaarverslag en slotwet ministerie van Algemene Zaken, het Kabinet der Koningin en de Commissie van Toezicht betreffende Inlichtingen- en Veiligheidsdiensten 2005 (30550-III);

Jaarverslag en slotwet Koninkrijksrelaties 2005 (30550-IV);

Jaarverslag en slotwet ministerie van Buitenlandse Zaken 2005 (30550-V);

Jaarverslag en slotwet ministerie van Justitie 2005 (30550-VI);

Jaarverslag en slotwet ministerie van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties 2005 (30550-VII);