

Bussemaker

mogelijke gevolgen voor de begroting kan ik nu, als ik het al zou willen, geen mededelingen doen. De Kamer moet nog enkele dagen wachten, tot aanstaande dinsdag.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik ben erg benieuwd wanneer de heer Wallage dat heeft gemeld. Vandaag staat een groot opiniërend artikel van hem in de krant waarin hij gewoon zegt dat er geld bij moet. Dat doet hij net zo concreet als ik in eerste termijn was.

Staatssecretaris **Bussemaker**: Zo concreet heeft hij het ook tegen mij gezegd. Wij hebben daarbij ook vastgesteld dat het een kwestie van samenwerking is. De situatie in Groningen is succesvol, maar er zijn daar zoveel organisaties bij betrokken, dat je moet kijken hoe een goede, effectieve regeling kan worden gevonden. Ook in Groningen is er niet alleen een financieel probleem, maar gaat het ook om organisatorische samenwerking.

De vraag waarom nog niet elke gemeente een eigen beleid heeft, had ik nog niet beantwoord. Uit de effectmeting in het najaar van 2006 onder 248 gemeenten blijkt dat een kwart van de gemeenten een specifiek beleid heeft. Per 1 januari 2007, bij de invoering van de Wmo, is de bestrijding van het huiselijk geweld een wettelijke taak geworden van de gemeenten. Het probleem is dat wij nog niet kunnen zien in hoeverre zij die oppakken, omdat dit deel moet uitmaken van de beleidsplannen Wmo. Veel gemeenten zijn daarmee bezig, maar omdat 2007 een overgangsjaar is, hebben wij nog geen totaal overzicht. Ik ga ervan uit dat het een groeimodel is. De 35 centrumgemeenten doen al veel aan opvang. Hopelijk kom daar nog een aantal gemeenten bij. Ik ben zeer bereid om te kijken welke ondersteuning de gemeenten nodig hebben en wat zij nu al doen. In het kader van het bestuursakkoord worden afspraken met de gemeenten gemaakt.

In geval van kindermishandeling kan ook een huisverbod worden opgelegd. Dat biedt nieuwe kansen voor preventie en bestrijding van kindermishandeling, zoals bij oudermishandeling. Degene van wie de dreiging uitgaat, wordt het huis uit gezet en niet het slachtoffer. Dat slachtoffer kan een kind zijn. De samenwerking tussen de AMK's en de advies- en steuncentra is van cruciaal belang. Als er zo'n melding komt, moet bij het AMK worden nagegaan wat daar bekend is en wat de meest wenselijke vervolgstap is. Als een dreigende en acute situatie onder de aandacht van het AMK wordt gebracht, kan het de politie vragen ter plaatse te komen.

De algemene beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik herhaal de toezeggingen op die punten waarover de Kamer later geïnformeerd zal worden.

1. De Kamer krijgt tweeënhalf jaar na de inwerkingtreding van de wet een tussenrapportage.
2. De Kamer wordt geïnformeerd over de ministeriële regeling op basis van artikel 2, eerste lid, van de Wet tijdelijk huisverbod.
3. Na ommekomst van de resultaten van de evaluatie van de pilots zal de staatssecretaris de Kamer informeren over het overleg met betrokken partijen over de hulpverlening.

Ik stel voor, volgende week donderdag te stemmen over het wetsvoorstel en de ingediende motie.

Daartoe wordt besloten.

De vergadering wordt van 18.04 uur tot 19.30 uur geschorst.

De **voorzitter**: De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft mij gevraagd om voorafgaand aan het debat een mededeling te mogen doen. Ik stel voor, aan dit verzoek te voldoen.

Daartoe wordt besloten.

De **voorzitter**: Ik zal de leden niet de gelegenheid bieden om over deze mededeling vragen te stellen. Het doen van deze mededeling is slechts een manier om de Kamer op zo kort mogelijk termijn te informeren. Het woord is aan de minister.

Minister **Verburg**: Voorzitter, dank u wel! Ik wil de Kamer mededelen dat er in het Verenigd Koninkrijk in het plaatsje Egham een nieuwe uitbraak van mond-en-klauwzeer is geconstateerd. Egham ligt ongeveer 20 km ten noorden van de plaats waar de vorige keer MKZ is uitgebroken. De uitbraak is bevestigd met laboratorium-onderzoek. Nog niet zeker is om welk virustype het gaat.

Er is nog geen direct verband vastgesteld met vorige uitbraken. Het desbetreffende rundveebedrijf is preventief geruimd. De Voedsel- en Warenautoriteit is bezig met de tracering van bedrijven die in de afgelopen periode "gevoelige" dieren uit het Verenigd Koninkrijk hebben ontvangen. Zij worden afgesloten en bezocht. Het gaat om ongeveer dertig bedrijven. Totdat meer bekend is over deze bedrijven en een eventuele verdere verspreiding in het Verenigd Koninkrijk of Europa geldt dezelfde maatregel die ik begin augustus heb afgekondigd, met dien verstande dat ik niet alleen het vervoer rechtstreeks van het bedrijf naar het slachthuis toesta, maar ook het vervoer via verzamelplaatsen naar het slachthuis.

Ten slotte wil ik erop wijzen dat sommige verschijnselen van mond-en-klauwzeer lijken op die van blauwtong. Ik heb dierenartsen en veehouders opgeroepen om extra alert te zijn op de symptomen van mond-en-klauwzeer.

Aan de orde is het **debat** over **internationale varkens-transporten**.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Transporten met hoogzwangere koeien waarvan de helft dood aankomt. Dieren die door oververhitting bezwijken. Volgepropte vrachtwagens waar het bloed letterlijk vanaf druipt. Het zijn beelden die mij en veel anderen diep schokken. De maat is vol. Dieren zijn geen bakstenen die je kunt stapelen en waarmee je maar naar willekeur kunt doen wat je wilt om maar zoveel mogelijk winst bij elkaar te schrapen. Mensen die zo met dieren omgaan, zou het recht ontnomen moeten worden om nog langer met dieren te mogen werken. Hierop krijg ik graag een reactie.

Het is goed dat de minister aankondigt om vanaf vandaag weer echt te gaan controleren. Dat moest

Van Velzen

natuurlijk al op grond van de Europese verordening, maar beter laat dan nooit. Maar laat het dan geen tijdelijke maatregel zijn en controleer ook echt op het moment van vertrek en voer snel een centraal geregistreerd gps in, om te beginnen in Nederland.

Controleren alleen is echter niet genoeg. Straffen is minstens zo belangrijk. De Europese verordening zegt dat de straffen afschrikwekkend moeten zijn, maar dat zijn zij niet. De boetes zijn een lachertje. De minister kan na herhaaldelijke toezeggingen niet eens een overzicht aanleveren van de getroffen sancties bij de meer dan drieduizend papieren overtredingen bij het retourneren van het reisplan in 2006. Inzicht in handhaving moet tegenwoordig door organisaties bij de rechter afgedwongen worden. Zo kan het toch niet langer! Exportsubsidies worden uitgekeerd zonder enige sanctie op dierwelzijns-overtredingen. Dat is onacceptabel.

De Europese verordening zegt dat veetransporten tot een minimum beperkt moeten worden. Laten wij daarvoor dan ook zorgen. Schaf alle subsidies die exportbevorderend werken, zoals slachtpremies en exportsubsidies, af en pak de overtreders aan. Wij hebben gezien dat dat in Denemarken kan. Het kan hier ook, maar het gebeurt niet. Neem vrachtwagens in beslag. Geef overtreders geen nieuwe vergunningen. Zet mensen uit hun beroep en stop met de export van slachtvee. Waarom zou je dieren exporteren als zij aan het eind van de route toch geslacht worden? Laten wij dat gewoon in Nederland doen. Stop met transporten op heel hete en heel koude dagen, als je weet dat de maximumtemperatuur en de minimumtemperatuur toch worden overschreden.

Het is onacceptabel dat je in Europa met varkens 24 uur aan een stuk mag rijden en met runderen 28 uur met slechts een uur pauze. Dat vind ik, dat vindt de minister ook. Maar zij wil dat pas bij de evaluatie van de verordening, over vier jaar, aan de orde stellen. Ik wil dat deze minister dit met stip op nummer 1 van de Europese agenda zet. Wij moeten af van deze belachelijke rijtijden.

Het is tijd voor een totale herbezinning op het gesleep met dieren. Laten wij een commissie van wijze lieden installeren die zich gaat buigen over de huidige omvang en nut en noodzaak van het gesleep met dieren en die met voorstellen komt om het transport van levend vee daadwerkelijk zo veel mogelijk te verminderen, te vervangen en te verbeteren. Dieren verdienen zoveel beter.

□

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. Het is genoeg geweest, meer dan genoeg. Keer op keer wordt ons land opgeschrikt door veetransporten waar letterlijk bloed uit vloeit en keer op keer probeert de minister dat met de mantel der liefde te bedekken. Vijfmaal stelde de Partij voor de Dieren Kamervragen over de misstanden in het veetransport en vijfmaal sprak de minister sussende woorden. Het zou gaan om incidenten, het had haar warme aandacht en zelfregulering van de sector was zo'n groot goed. Maar ondertussen bleven de misstanden zich opstapelen, net als de dieren die levend als letterlijk veestapel werden vervoerd alsof ze al dood waren: levende dieren vervoeren alsof het karkassen zijn, ongekend bruuft gedrag dat niet meer geaccepteerd wordt door deze samenleving.

De misstanden die in de publiciteit kwamen, waren inderdaad incidenten: niet omdat ze niet vaker voorkomen, maar omdat ze niet vaker vastgesteld worden. Het toezicht deugt niet. De maatschappelijke organisaties moesten het werk doen dat de VWA en de AID kennelijk lieten liggen. Zij brachten het topje van een beschaamende ijsberg aan misstanden aan het licht. Het zijn niet een paar foto's in de krant waarover wij vandaag een spoeddebat hebben, zoals een lid van dit huis meende te kunnen mogen opmerken, maar het is een sector die door en door verziekt is, die voor geld bereid is alles te doen, de goeden niet te na gesproken. Wij moeten vaststellen dat transporteurs die wel het beste voor hebben met de dieren, met hun bedrijfsvoering niet kunnen concurreren met de cowboys die de regels en de dieren letterlijk met voeten treden.

Zelfregulering heeft gefaald in deze sector, waarin niet alleen de dieren, maar ook de goede ondernemers onder de kwade moeten lijden. Daarom is het volstrekt terecht dat de minister per vandaag de brancheprotocolen heeft ingetrokken. Maar daarom is de eerste stap ook volstrekt onvoldoende om orde op zaken te stellen. De sector heeft zichzelf een brevet van onvermogen verschaft.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mevrouw Thieme stelt dat de sector door en door corrupt is, de goeden niet te na gesproken. Op basis waarvan trekt u die harde conclusie? De minister heeft aangegeven dat het een aantal, weliswaar vervelende, incidenten zijn, maar u stelt de hele sector in een kwaad daglicht. Vervolgens zegt u "de goeden niet te na gesproken". Is het niet andersom, namelijk dat er een aantal kwaden zijn en dat wij daar iets aan moeten doen?

Mevrouw **Thieme** (PvdD): De sector heeft zichzelf een brevet van onvermogen verschaft en is niet in staat de rotte appels te weren. Dat betekent dat de sector in zijn totaliteit door en door verziekt is en het kennelijk normaal vindt om dit soort transporten toe te staan, terwijl er onderling wel wordt gezegd dat zij heel goed in staat zijn om het dierenwelzijn op een optimaal niveau te houden. Daartoe zijn zij niet in staat. Het erge is dat de overheid vervolgens denkt: ach, laten wij maar even de protocollen intrekken en als wij weer genoeg signalen krijgen dat het goed gaat, is het vertrouwen weer hersteld en kunnen wij verder met "business as usual". Ik denk dat het nu einde oefening is voor de sector en dat de overheid de zorgplicht voor de dieren nu maar eens echt serieus moet nemen door hogere straffen in te voeren en een goede en sterke controle in eigen hand te nemen.

De sector heeft zichzelf een brevet van onvermogen verschaft. Datzelfde geldt voor de VWA en de AID, die hebben verzuimd zelf de noodklok te luiden over hun kennelijke problemen met opsporing en handhaving. De kansen voor de sector en de opsporingshandhavingdiensten om in eigen beheer te zorgen voor een vlekkeloze omgang met levende dieren die over lange afstanden door Europa worden vervoerd, zijn voorbij. Vanaf nu zal de minister orde op zaken moeten gaan stellen, streng gecontroleerd door Kamer en samenleving. Wat levende dieren tot op de dag van vandaag wordt aangedaan, is een schandvlek voor een zich beschaafd noemende samenleving, helemaal als je beseft dat de enige reden voor veruit de meeste transporten ligt in het extra verdienen van een paar

Thieme

dubbeltjes per dier. Dit is niet meer de tijd voor doekjes voor het bloeden. Varkens, koeien, paarden en kippen hebben recht op een beschaafde behandeling. Is de minister bereid, het algehele transportbeleid dat nu nog sterk gebaseerd is op zelfregulering, te herzien en zo ja, hoe? Ik overweeg hierover moties in te dienen.

Voorts ben ik van mening dat er een einde moet komen aan de bio-industrie.



De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter. Ik dank de minister voor de maatregelen die zij zojuist heeft aangekondigd, en voor het toestaan van vervoer van verzamelplaats naar slachthuis, iets wat vorige keer niet mogelijk was. Verder vraag ik haar haar Britse collega heel veel sterkte toe te wensen. Van wat mens en dier daar boven het hoofd hangt, lopen de rillingen mij over de rug.

Diertransporten dienen zorgvuldig plaats te vinden. Jaarlijks vertrekken 32.000 vrachtwagens met bijna 9 miljoen dieren uit Nederland. De voorganger van deze minister heeft in Europees verband gepleit voor beperking van de transportduur tot acht uur. Wij hebben daar als CDA ook voor gepleit. Dit Nederlandse voorstel heeft het niet gehaald, maar wel is afgesproken dat controle op diertransporten intensiever moet plaatsvinden. Misstanden moeten worden opgespoord en aangepakt. Dat dit in Europees verband meer en meer gebeurt, is een goede zaak. Dit heeft wel tot gevolg dat dieren mishandeling zichtbaar wordt. Dieren mishandeling moet stevig worden aangepakt. Het CDA in het Europees Parlement heeft vanmiddag vragen gesteld om die controle in Europees verband nog strenger te laten zijn. Maar om daarvoor een hele sector aan de schandpaal te nagelen, gaat te ver.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Waar haalt u het vandaan dat op dit moment veel meer en strenger wordt gecontroleerd in Europa, als blijkt dat maatschappelijke organisaties maar achter een vrachtwagen aan hoeven te rijden om te constateren dat sprake is van een illegaal transport?

De heer **Ormel** (CDA): Ik heb gezegd dat het meer en meer gaat gebeuren. Mede dankzij de inspanningen van Nederland wordt dat nog beter, wat een goede zaak is. Het CDA zet zich in voor dieren in heel Europa, niet alleen in Nederland.

De heer **Van der Ham** (D66): Het CDA heeft vaak vertrouwen uitgesproken in de sector. Het vindt dat de problemen via convenanten moeten worden opgelost, en dat niet alles moet worden verboden. Bent u niet heel erg teleurgesteld dat de minister in haar brief concludeert dat zij wel met strengere maatregelen móét komen? Zijn wij niet beiden zeer teleurgesteld dat het nu zover is gekomen, en dat de door het CDA gesteunde strategie heeft gefaald? Dat is niet uw persoonlijke schuld, maar die van de sector, die blijkbaar te weinig zelfreinigend vermogen heeft gehad.

De heer **Ormel** (CDA): Dé schuld van dé sector vind ik te grote woorden, maar ik deel uw gevoel van teleurstelling.

Uitgebreide wet- en regelgeving is op diertransporten van toepassing, en dat is een goede zaak, want een

samenleving behoort verantwoord om te gaan met dieren. Verreweg de meeste transporten verlopen op diervriendelijke wijze in gecontroleerde wagens, met professionele chauffeurs, die om weten te gaan met dieren. Stressmomenten worden zoveel mogelijk vermeden. Niet de transportduur, maar de wijze van omgang met de dieren tijdens in- en uitladen zijn bepalend voor het welbevinden van de dieren. Overbelading is verboden, en dient bestraft te worden. Maar onderbelading kan ook stress opleveren. Het varkens-transport in Duitsland dat aanleiding is voor dit spoeddebat betrof een transport van zeugen, waarbij in één compartiment minder zeugen aanwezig waren dan was toegestaan. Dit kan leiden tot rangordegevechten, en dat is ook gebeurd. Eén zeug beet een andere zeug in de neus en dat leverde een hevig bloedende doch niet levensbedreigende wond op. Fout, vreselijk, maar wat de CDA-fractie betreft is een onenigheid tussen twee zeugen op de Duitse Autobahn geen reden voor een spoeddebat in het Nederlandse parlement.

Het is allerminst mijn bedoeling om overtredingen van de wet tijdens diertransporten te bagatelliseren, maar het voert te ver om overtredingen of misdaden te veralgemeniseren. Overtredingen moeten worden bestraft en wat de CDA-fractie betreft streng. Transportbedrijven die zich schuldig maken aan een overtreding moeten direct onder een zwaar regime worden geplaatst. Voortdurende controle bij inladen en volledige administratieve controle. Doeltreffende, evenredige en afschrikkende maatregelen, zoals omschreven in de transportverordeningen, moeten worden uitgevoerd. Bovendien stellen wij voor – de minister stelt dat ook voor, maar wij vinden dat er echt nadruk op moet worden gelegd – dat er strenger en intensiever gecontroleerd wordt; vliegende controles door gecombineerde VWA/AID-teams.

De **voorzitter**: Uw spreektijd is helemaal om.

De heer **Ormel** (CDA): O, maar ik wilde nog een motie aankondigen, mevrouw de voorzitter.

De **voorzitter**: Dat heeft u gedaan.

De heer **Ormel** (CDA): Bij dezen kondig ik dan een motie aan in mijn tweede termijn. Evenals mevrouw Thieme zal ik de interrupties gebruiken om de rest van mijn verhaal te vertellen.

De **voorzitter**: Dat kan gebeuren.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): In september 2006 was er een transport van hoogzwangere koeien naar Griekenland. Van de 35 koeien stierven er 15. Dit transport was goedgekeurd door een VWA-dierenarts. Hoe denkt u dat te kunnen uitleggen aan de bevolking die meent dat het allemaal wel goed geregeld is omdat de VWA-dierenartsen controleren? In feite is in dit geval een illegaal transport goedgekeurd door een VWA-dierenarts. Dan zit het toch niet helemaal goed?

De heer **Ormel** (CDA): Mevrouw Thieme, mevrouw de voorzitter...

De **voorzitter**: Heel goed, via de voorzitter.

De heer **Ormel** (CDA): Mevrouw de voorzitter. De

Ormel

geachte afgevaardigde Thieme spreekt over een transport dat gecontroleerd is door de VWA, dat mag vertrekken en dat vervolgens illegaal is. Dat kan niet. Dat is dus geen illegaal transport. Dat er iets vreselijk is misgegaan, wat te betreuren valt, dat deel ik met mevrouw Thieme. Als het transport in Nederland gecontroleerd is door een VWA-dierenarts en het transport is goedgekeurd, dan is het vervolgens bijna niet mogelijk om ongelukken te voorkomen. Wat dat betreft blijkt hieruit wederom dat het een schijnveiligheid biedt om te zeggen: wij gaan hier alles controleren en dan komt het goed. Ik heb dan ook nadrukkelijk vragen over wat de minister nu voorstelt. Ik heb vragen over het massaal intrekken van brancheprotocolen en wat dat betekent voor de VWA. Ik heb ook de vraag of dit niet tot enorme lastenverzwaringen leidt.

De **voorzitter**: Dit is al een flink stukje spreektekst.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik vind het jammer dat de heer Ormel het nu duidt als een zeer spaarzaam incident en dat hij er kennelijk niet goed van op de hoogte is. Dit is namelijk een van de belangrijke casussen op basis waarvan dit spoeddebat is geïnitieerd. Het gaat hierbij om een transport dat te vol was beladen, hetgeen door de desbetreffende veearts echter gewoon werd geaccepteerd. Mijn vraag blijft dus of de heer Ormel vindt dat de controles zoals die nu door de veeartsen worden uitgevoerd, adequaat zijn.

De heer **Ormel** (CDA): Nee, kennelijk niet. Als een veearts daar een fout in maakt, dan is dat een fout van een veearts, maar zo is er helaas ook wel eens een chirurg die het verkeerde been afzet. Fouten worden gemaakt. Die zijn niet goed te keuren. Zeker als ze tot gevolg hebben dat 15 drachtige vaarzen daarbij komen te overlijden, is het schandalig. Die veearts zou daarvoor dan ook flink op zijn falie moeten krijgen. Maar het is wel mensenwerk, zelfs voor dierenartsen.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Begrijp ik het goed dat de CDA-fractie het voldoende vindt wat er in de brief van de minister staat, namelijk alleen het intrekken van de protocollen?

De heer **Ormel** (CDA): Nee, wij hebben daar vragen bij. Wij hebben veel vragen bij het intrekken van de brancheprotocolen. Zijn er bijvoorbeeld wel voldoende VWA-dierenartsen om nu direct al die keuringen aan de klep uit te voeren? Wij denken van niet. Verder vinden wij het vreemd dat dieren die vanuit het buitenland naar Nederland gaan, niet onder dat zware regime vallen. Wij hebben dus vragen bij de generieke maatregel zoals die nu is aangekondigd. Wij overwegen in tweede termijn daarover een motie in te dienen.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Ik heb deze vragen niet gehoord in uw betoeg. U hebt wel gesproken over die brancheprotocolen, maar ik heb geen expliciete vragen aan de minister daarover gehoord. Dat bevreemde mij.

De heer **Ormel** (CDA): U hebt volledig gelijk. Ik kwam er niet aan toe omdat ik wat langzaam sprak en het lampje voor mij rood begon te knipperen als teken dat ik moest afronden. Ik heb in de beantwoording van uw vragen

duidelijk gemaakt dat ik vragen heb bij de brief. Dat zijn praktische vragen over de generieke maatregel. De minister zegt dat de goeden lijden onder de kwaden. Een boer die aan de grens woont in Groningen en 20 km. verderop een afmestbedrijf heeft, moet met deze maatregel controle aan de klep krijgen. Dat kan niet en daarover heb ik vragen.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Ik concludeer dat de CDA-fractie niet akkoord gaat met de brief die de minister heeft gestuurd.

De heer **Ormel** (CDA): Dat klopt.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De SP-fractie is blij dat de minister inmiddels inziet dat de misstanden door het gesleep met dieren niet meer als incidenten kunnen worden afgedaan. Het is onthullend en onthutsend om te horen dat de CDA-fractie het fenomeen van het gesleep met dieren en alle misstanden die daarbij horen nog steeds wegzet als incidenten. Ik ken u als een grote voorvechter van het vooral geen stap verder gaan dan wat de Europese Unie voorschrijft. U hebt er ook voor gezorgd dat dat in Nederland in de wet is vastgelegd. Bent u er wel voorstander van dat de Europese regelgeving strikt wordt opgevolgd? Wat vindt u ervan dat in Nederland tot op de dag van vandaag nooit de een-op-een-keuring is uitgevoerd terwijl die wel in de richtlijn is vastgelegd?

De heer **Ormel** (CDA): Ik heb tijdens mijn korte spreektijd wel gemeld dat mijn fractie zich daar zorgen over maakt. De CDA-afvaardiging in het Europese parlement heeft vanmiddag vragen hierover gesteld aan de Europese Commissie. Wij spreken over vreselijke incidenten en elk incident is er één te veel, maar gelet op wat er in Europa gebeurt, in het bijzonder bij transporten vanuit de nieuwe lidstaten richting Spanje en vice versa, moeten wij ons beseffen dat als deze minister maatregelen propageert in Europa, het dierenwelzijn niet alleen in Nederland maar in heel Europa verbetert. Daarmee doen wij recht aan dierenwelzijn voor veel meer dieren dan waarover wij nu in dit spoeddebat over praten.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik hoor alleen maar "incidenten, incidenten, incidenten". Het zijn geen incidenten meer. Daarom staan wij hier ook vandaag. U zet vraagtekens bij de maatregelen van de minister terwijl het om terechte maatregelen gaat die zij al twee jaar geleden had moeten invoeren. Die transporten moeten een op een gecontroleerd worden. Dat is niet alleen noodzakelijk maar wordt ook voorgeschreven in de Europese verordening. Bent u het met mij eens dat Nederland twee jaar lang de Europese regelgeving niet naar de letter van de wet heeft uitgevoerd?

De heer **Ormel** (CDA): Dat heeft Nederland wel gedaan. Verder wijs ik erop dat wij spreken over vier, vijf, zes, tien incidenten op de 32.000 transporten. Dat zijn vreselijke voorvallen. Als echter alle bumperklevingen als zodanig werden beoordeeld, dan zou het verkeer in Nederland direct stilgelegd moeten worden.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De CDA-fractie probeert de misstanden stelselmatig als incidenten weg te zetten. Ik houd u voor dat als er serieus gecontroleerd werd, die

Ormel

vijf, tien, dertig incidenten waarover wij vandaag spreken zich zouden vermeerderen tot honderden incidenten. Omdat de AID en de VWA niet serieus controleren, stapelen de misstanden zich niet op van hier tot aan het plafond. Het zou uw wens moeten zijn om inzicht te krijgen in alle misstanden.

De heer **Ormel** (CDA): Dit werkt op mijn gemoed. Ik heb jarenlang als dierenarts aan die klep gestaan. Ik heb gecontroleerd. Ik ken die mensen. Ik weet dat negen van de tien mensen, net als bij bakkers, politici en artsen, van goede wil zijn, het beste willen doen en professioneel zijn. Denkt u echt dat een transporteur het prettig vindt om met allemaal dode varkens aan te komen? Natuurlijk niet. Hij wil die varkens of vaarzen of wat dan ook goed afleveren. Hij doet daar zijn best voor. De regelgeving wordt door negen van de tien mensen beschouwd als ondersteuning. Ik ben het direct met u eens dat er ook rommelaars, misdadigers, zijn. Maar ik ben er een verklaard tegenstander van om alle mensen aan de schandpaal te nagelen die zich er op professionele wijze voor inzetten dat dieren op een nette manier worden getransporteerd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Eindelijk wordt de heer Ormel emotioneel. Dat lijkt mij ook helemaal niet verkeerd. Ik zou diezelfde emotie graag bij hem zien als het aankomt op concrete maatregelen. Ondanks alle emotie en verontwaardiging die de heer Ormel nu tentoonspreidt, valt het mij op dat hij eigenlijk zegt dat zijn fractie grote vraagtekens zet bij de praktische haalbaarheid van het voorstel van minister Verburg over controle aan de klep. Met andere woorden: hij vraagt zich af of wij dit nu wel verplicht moeten stellen voor iedereen. Ik wil graag weten welke concrete maatregelen de CDA-fractie voorstelt om deze misstanden te voorkomen. Ik heb het dan over gps, over vrachtwagens aan de ketting leggen, over adequate controle en over het niet transporteren van levende dieren om geslacht te worden.

De heer **Ormel** (CDA): Ik wil ook aan mevrouw Van Gent graag enige emotie tonen. Die emotie geldt bij mij toch ook die boer die in Winterswijk zit, tien kilometer verderop gaat en ook door deze maatregel wordt getroffen. Ik vind deze maatregel dus veel te algemeen. Dat raakt mij in mijn rechtvaardigheidsgevoel. Het raakt mij ook omdat deze maatregel het dierenwelzijn volgens mij juist verslechtert. Ik stel voor, en ik overweeg om daarover in tweede termijn een motie in te dienen, dat de sector komt met een kwaliteitssysteem. Dat moet snel gebeuren. De 100%-controle moet dan vanaf 1 januari gaan gelden voor iedere ondernemer die niet voldoet aan het door de sector opgestelde certificatiesysteem. De sector kan en moet dat snel doen. Om nu pats-boem iedereen honderden euro's te laten betalen en al die dieren uren te laten wachten, want er zijn gewoon te weinig dierenartsen om dat te doen... Ik steun de minister in haar daadkracht, maar ik vind dat er op dit moment te veel praktische bezwaren zijn om haar op dit punt te volgen. Ik volg haar dus wel in de geest, maar de minister loopt erg hard, veel harder dan ik. Ik vind dat zij op dit moment even een pas op de plaats moet maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is weer een beetje hetzelfde bij de CDA-fractie: wel veel emotie en

opwinding, maar vervolgens gewoon met een lege huls komen. Of de heer Ormel stelt bijna letterlijk voor om de slager zijn eigen vlees te laten keuren, wat mij helemaal geen goed alternatief lijkt, of hij verwijst naar Europa, of hij zegt dat het allemaal nog veel slechter kan. Als ik de heer Ormel echt serieus wil kunnen nemen in zijn opwinding en emoties, die naar mijn idee wat eenzijdig zijn, dan zal hij boter bij de vis moeten leveren en met concrete maatregelen komen waarbij ook de rijksoverheid haar verantwoordelijkheid neemt. Anders blijft het misgaan, wordt het niet opgelost en houden wij deze problemen. De heer Ormel kan toch niet serieus menen dat hij het aan de sector zelf wil overlaten? Daar hebben de goeden niets aan. Die willen ook maatregelen.

De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter, ik hoop dat u wel turft, want alle interrupties komen in mijn termijn.

Als het gaat over emoties en opwinding, zie ik aan de interruptiemicrofoon ook de nodige opwinding en emotie. Mevrouw Van Gent mag mij ervan betichten dat ik met een lege huls kom. Ik heb echter concrete maatregelen voorgesteld, die ik in tweede termijn in een motie zal verwoorden. Mevrouw Van Gent vroeg ook naar gps. Collega Waalkens komt daarover met een initiatief dat ik namens de CDA-fractie zal steunen. Wel degelijk wil ik concrete maatregelen. Wel degelijk ben ik bezorgd. Het gaat mij echter te ver om nu de goeden onder de kwaden te laten lijden met alle risico's voor het dierenwelzijn van dien. Dat vind ik een lege huls van mevrouw Van Gent.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is een beetje jij-bakken, maar de heer Ormel komt uiteindelijk over de drempel door zich toch bereid te tonen om een aantal concrete maatregelen te nemen. Het blijft natuurlijk te gek voor woorden dat hij zegt dat de goeden eronder lijden als wij de kwaden te pittig aanpakken. Dat is nu eenmaal de realiteit. De kwaden kunnen ook niet met fluwelen handschoenen worden aangepakt omdat wij de goeden zo zielig vinden. De goeden weten heus wel dat wij ze steunen, maar de kwaden hebben de afgelopen jaren veel te veel ruimte gehad. Daar moet nu eens een einde aan komen. Dat weet de heer Ormel toch ook?

De heer **Ormel** (CDA): Mevrouw Van Gent, dat vind ik ook. Maar als uw collega Halsema te hard rijdt, dan gaat u toch geen boete betalen?

De heer **Van der Ham** (D66): Aan het begin van zijn termijn vroeg ik de heer Ormel: wat vindt u nu eigenlijk van die sector? Hij vindt dat de overheid niet te veel regels moet stellen, want het bedrijfsleven regelt het zelf wel. De afgelopen jaren is dat in sommige bedrijfstakken succesvoller gebleken dan ik zelf had verwacht. In dit geval doet de sector het zichzelf echter aan. Blijkbaar komt men er zonder regels niet uit. Het CDA zet zich in voor het boerenbelang, wat valt te prijzen. De heer Ormel zou hier echter ronduit moeten zeggen: dit is niet goed gegaan. Deze tactiek werkt misschien in andere sectoren, maar hier heeft die gefaald. De sector heeft deze ellende over zichzelf afgeroepen. Uiteraard moet worden gezien of de uitvoering zodanig kan plaatsvinden dat de goeden niet onder de kwaden lijden; daar zal de minister ongetwijfeld oog voor hebben. Meneer Ormel, durf het uit te spreken! Zeg tegen uw eigen achterban: dit hebt u niet goed gedaan.



De heer Cramer (CU)

© M. Sablerolle – Gouda

De heer **Ormel** (CDA): Ik ben de eerste om te erkennen dat bepaalde zaken niet goed gaan. Erg veel zaken gaan echter wel goed. Het is niet voor niets dat Nederland de derde exporteur van agrarische producten in de wereld is. Het is niet voor niets dat er 32.000 transporten per jaar vanuit Nederland over heel Europa gaan. Dat is omdat andere landen de kwaliteit van onze dieren zo enorm hoog achten. Ik ben het ermee eens dat er fouten worden gemaakt, en ook dat er te veel fouten worden gemaakt. Wij moeten echter ook de hand in eigen boezem steken. Wij hebben, zonder dat er dwang achter zat, tegen de sector gezegd: regel het maar helemaal zelf. Dan wordt het moeilijk. De goedwillenden doen hun best. De free riders, het kleine groepje dat het slecht doet, laten zich echter niet certificeren en zeggen: bekijk het maar. Wij weten om wie het gaat. Daarom willen wij voor hen de 100%-controle laten gelden.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De heer Ormel heeft gezegd: ieder incident is er een te veel. Dat delen wij. Vervolgens valt hij de minister een beetje af. Hij dicht haar daadkracht toe maar de CDA-fractie weet het beter: het intrekken van de protocollen gaat te hard. In reactie op een van de interrupties zegt hij vervolgens: de belangen in de sector zijn heel groot. Is dat juist geen extra reden voor de sector om zich dit aan te trekken en de maatregelen van de minister te omarmen? Zo kan de boel worden gezuiverd, zodat wij de sector weer met vertrouwen kunnen aanspreken.

De heer **Ormel** (CDA): Dat ben ik met de heer Cramer eens. De sector moet dit debat aangrijpen om snel met maatregelen te komen. Wij moeten de sector daarin ondersteunen door per 1 januari 2008 een 100%-controle in te voeren voor iedereen die niet voldoet aan een door de sector zelf opgezet certificatiesysteem. Zo wordt het privaat geregeld door de verantwoordelijkheid bij de sector zelf te leggen, maar is er wel een stok achter de deur voor de overheid om de echt slechte jongens aan te pakken.

De **voorzitter**: Voor alle duidelijkheid: een interruptie bestaat uit een vraag en een vervolgvraag. Daarna begint een tweede interruptie, maar dat geef ik altijd aan.

Daarom gaf ik u, mevrouw Van Velzen, zojuist niet het woord om u te beschermen tegen een onbedoelde tweede interruptie.

□

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter. Wij spreken hier natuurlijk niet over één incident, maar het gaat om een reeks incidenten. Diverse Kamerleden hebben daar de afgelopen jaren ook vragen over gesteld. Vorig jaar heb ik bijvoorbeeld vragen gesteld over het bijladen van runderen in België. Dat soort incidenten herhaalt zich voortdurend. Wij hebben het hier dus over een structureel probleem. Wij zijn blij dat de minister in haar brief aan de Kamer een aantal acties heeft aangekondigd. Daar hebben wij echter nog wel een aantal vragen over.

Wij vinden dat de regels in Europa en Nederland niet streng genoeg zijn. Destijds stonden wij achter het kabinet toen het voorstelde om de tijd dat er vervoerd mag worden te verkorten. Daar staan wij nog steeds achter. Sterker nog: wij willen nog wat verder gaan. De regels die wij al hebben, moeten in ieder geval minimaal worden nageleefd en daar ontbreekt het aan.

Wij vragen de minister meer deskundigheid aan te stellen op het gebied van diertransporten bij de RDW, de VWA en de AID. Wij hebben gehoord dat er op dit moment te weinig keuringsartsen zijn die de transporten kunnen controleren en ook over de grens kunnen volgen, bijvoorbeeld naar België. De VWA moet vaker tijdens het laden van de dieren kunnen controleren. Er moet ook een einde komen aan de situatie waarbij goedwillende transporteurs niet kunnen opconcurreren tegen bedrijven die zich misdragen. Zijn de sancties wel voldoende? Kunnen wij recidivisten de transportvergunning ontnemen, zodat zij dit soort werk nooit meer kunnen doen? Het bedrijfsleven zelf vraagt om juist dat soort strenge controles.

Wij vragen de minister om te onderzoeken of er een gespecialiseerde officier van justitie kan worden aangesteld. Overigens was dit ook een van de suggesties die tijdens de hoorzitting werd gedaan. Wij vragen de minister ook om op korte termijn met landen om de tafel te gaan zitten om controles over de grens mogelijk te maken en regelgeving aan te scherpen. De minister is voornemens dit te doen, maar wij vragen uitdrukkelijk om daarbij zo veel mogelijk andere landen te betrekken.

Ik heb nog enkele gedetailleerde vragen aan de minister over gps. Hoe staat het met de invoering? Klopt het dat er veel vrijstellingen worden gegeven aan nieuwe vrachtwagens, zodat zij nog niet aangesloten zijn? Waarom is dit? Waarom wordt het systeem zo traag ingevoerd en waarom worden gegevens uit het systeem niet direct ter beschikking gesteld aan de betrokken controleurs? Worden de temperaturen die aan boord worden gemeten, goed bijgehouden? Kan het gps hier een bijdrage aan leveren en wil de minister dit implementeren? Is het mogelijk om alleen vaste groepen uit één boerderij te laten transporteren om stress en letsel tijdens het transport te verminderen? Het gaat dan immers om dieren die aan elkaar gewend zijn.

Een veel fundamentele vraag is of wij op deze wijze moeten omgaan met dieren in Europa. Wat ons betreft niet. Wij vinden het een schandaal dat wij dieren aan het vervoeren zijn door Europa in plaats van vlees. Het is natuurlijk een schande dat wij vlees naar Frankrijk of Italië brengen, alleen om er een Frans of Italiaans

Van der Ham

stempeltje op te laten zetten. Daarom wil ik een heel praktische vraag aan de minister stellen. Op dit moment worden bijvoorbeeld streekproducten beschermd, bijvoorbeeld omdat er wordt geslacht in Italië of Frankrijk. Wil de minister zich inzetten om de bescherming van vleesgerelateerde producten en dus ook slachtlocatiegerelateerde producten op te heffen in Europa? Die bescherming is een van de oorzaken van dit gesleep door Europa. Ik hoop op onmiddellijke actie.

□

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. De gewraakte beelden spreken. Wat de SGP-fractie betreft kan en mag dit niet. Dat moet helder zijn. De eerste belangrijke vraag is dan of de in de media naar voren gekomen misstanden incidenten zijn. Zo ja, hoe vaak komen die dan voor? Of zijn er ook structurele problemen? De minister gaat inventariseren. Wij wachten dat af, maar zijn zeer benieuwd naar de resultaten. Enkele beschuldigingen die in de afgelopen maanden over tafel vlogen, bleken bij nader onderzoek ongerechtvaardigd. Objectiviteit is dus nodig. Wie zal dat ontkennen? Als die geleverd wordt, wil de sector daar ook naar luisteren. Dan is het namelijk gezaghebbend.

Vijf organisaties in de sector hebben de handen ineen geslagen om het veetransport te verbeteren. De organisaties zijn bereid om in overleg met het ministerie de handhaving van de transportverordening te verbeteren. Zij zijn ook bereid om de bestaande kwaliteitsregeling Veewaardig vervoer aan te scherpen voor wat betreft controles, sancties en normen. Zij geven wel aan dat de praktijk uitwijst dat zij daarbij de steun van de minister nodig hebben. De minister wijst op de eigen verantwoordelijkheid. Dat is een dilemma. Ik denk dan ook dat wij dit momentum moeten aangrijpen om de slag te maken naar wat wij allemaal wensen. De minister zou die steun dus moeten leveren.

Wij pleiten voor een internationaal veetransport dat gekoppeld is aan een kwaliteitskeurmerk, zoals veewaardig vervoer. De groep veevervoerders die niet aan deze regeling wil of kan voldoen en daarin concurrentievoordeel zoekt, moet streng worden aangepakt. Free riders, exit!

Hierin zal de overheid een rol moeten spelen. Is de minister bereid om samen met de sector hieraan te werken? Is de minister ook bereid om met financiële middelen de opzet van een effectieve kwaliteitsregeling te ondersteunen?

De minister geeft in haar brief aan dat de ontwikkeling van een kwaliteitssysteem dat voldoende waarborgen kan bieden, haar vertrouwen in de sector kan herstellen. Welke eisen stelt de minister aan zo'n systeem? Mijn fractie begrijpt dat de minister de controle aan de klep weer heeft ingevoerd. Zij hoopt echter wel dat deze maatregel wegens correct gedrag en dus hersteld vertrouwen, snel opgeheven kan worden. De goeden moeten niet langer dan onontkoombaar is onder de kwaden lijden.

Naast de voorgestelde inzet van vliegende controleteams pleit mijn fractie voor versnelde toepassing van gps, dus eerder dan in 2012, zoals is voorzien. Dit dient te geschieden in combinatie met temperatuursensoren en koppeling aan een nationale databank in plaats van dataopslag door de transporteurs zelf. Dit systeem is ook

effectief over de grens, wat van de vliegende brigades niet op voorhand gezegd kan worden.

Mijn fractie vraagt ook aandacht voor het EU-kader. Wat is nu de positie van Nederland qua regime ten opzichte van de Scandinavische landen die strenger zijn en de zuidelijke lidstaten die soepeler zouden zijn? Welke mogelijkheden ziet de minister om dit meer gelijk te trekken?

□

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Waarom moeten wij met ons allen weer afwachten? Mensen die dieren mishandelen, zijn meestal hufterige recidivisten, zieke idioten, die gewoon keihard aangepakt moeten worden. Dus waarom dure gps-apparaten en waarom dure controles? Waarom ook dure dierenartsen die dit vieze werk toch niet willen doen? Als er een dierenarts is te vinden die dit werk wel wil doen, is die dan wel onafhankelijk? Ik betwijfel het ten zeerste. Het moet dus afgelopen zijn met transporten van levend slachtvee. Einde oefening!

Degene die in dit verband nog over incidenten durft te spreken of die nu dierenarts is of niet, heeft geen plank maar een betonblok voor zijn hoofd. De dierenwaardige veetransporten staan al jarenlang ter discussie: half-kreupele, halfdode dieren worden zonder pardon ingeladen. Het komt regelmatig voor dat die dieren geen water en geen eten krijgen tijdens vaak dagenlange, misselijk makende transporten. Sommige dieren – en de laatste tijd zijn het er steeds meer – halen de eindbestemming niet eens levend.

Ik heb mijzelf vergewist van de handelingen tijdens het laden en lossen. Dat is gebeurd met verborgen camera's. Die handelingen zijn vaak hufterig en die kunnen het daglicht niet verdragen. Als je met een verborgen camera betrap wordt, moet je ervoor oppassen dat je door die mensen niet wordt aangepakt.

Veetransporteurs die de wet- en regelgeving aan hun laars lappen, alsook de transportbedrijven en de chauffeurs, moeten keihard aangepakt worden. Met onmiddellijke ingang dienen zij hun vrachtwagencombinatie en vergunning in te leveren! Dus niet dat softe gedoe waarvan momenteel sprake is tegenover dat soort mensen. Het wordt met de dag gekker! Chauffeurs die zich schuldig maken aan dierenmishandeling tijdens transport, laden of lossen, dienen hiervoor een minimumstraf te krijgen, het liefst gevangenisstraf, en een levenslang verbod op het houden, ook privé, en transporteren van dieren. Ik herhaal: het gaat om ziekelijke recidivisten. Die mensen zijn geestesziek en zij moeten geholpen worden. Zij mogen overal zitten, behalve op een vrachtwagen die dieren vervoert.

Er moet een verbod komen op het vervoer van levend slachtvee naar het buitenland en zo mogelijk zelfs nationaal. Mobiele slachthuizen bestaan al; zij besparen de dieren onnodig meer leed en transportstress. Bovendien zou het in onze moderne samenleving mogelijk moeten zijn dat ieder dier, ook de gedomesticeerde, in de eigen omgeving geëuthanaseerd wordt. De manier om van de walgelijke, misselijk makende dierenwaardige transporten af te komen, is om dieren te euthanaseren in hun vertrouwde omgeving. Pas daarna kunnen die dieren naar het verwerkingsbedrijf getransporteerd worden, inderdaad als karkas. Hierover dien ik in tweede termijn een motie in.

Graus

Over de overbruggingsperiode tot het definitieve verbod op het transporteren van levend slachtvee, dien ik twee moties in.

De heer **Van der Ham** (D66): Wij zullen het snel eens zijn over het doden van dieren zo dicht mogelijk bij de locatie. Moeten wij dat in Nederland op ons eentje gaan regelen, of samen met de rest van Europa?

De heer **Graus** (PVV): Zoals gewoonlijk zullen wij moeten beginnen met het geven van het goede voorbeeld. Wij lopen altijd voorop als het om dierenwelzijn gaat. Europa is nog een groot ontwikkelingsgebied wat betreft dierenwelzijn. Ook Nederland is nog een ontwikkelingsgebied, maar wij lopen voorop. Wij zullen het goede voorbeeld moeten geven. Er moet een krachtig signaal worden gegeven. De Nederlandse regering moet druk uitoefenen dat Europa volgt en daarna de hele wereld. Zoals gewoonlijk zullen wij moeten beginnen. Wij zijn de sneeuwschuiver.

De heer **Van der Ham** (D66): De houding om voorop te lopen, acht ik in principe heel goed. In principe deel ik deze houding. Maar de heer Graus neemt dus op de koop toe dat wij de economische nadelen hiervan ondervinden? Dat zou ik nog graag expliciet van hem horen. Hij meent dat wij dus ook de economische verliezen voor onze rekening moeten nemen doordat de concurrentiepositie van onze bio-industrie met die van andere landen nadelig uitpakt, althans in eerste instantie? Dat accepteert hij dus?

De heer **Graus** (PVV): Dat is nu al het geval. Onze boeren en bedrijven verkeren al in een nadelige situatie. Er is geen sprake van een gelijk Europees speelveld. Wij verkeren al in een achterstandssituatie. Er moet grote druk worden uitgeoefend om zo snel mogelijk tot een gelijk speelveld te komen. Dat wil niet zeggen dat wij het ook moeten doen, wanneer andere landen onfatsoenlijk en op een misselijk makende manier met dieren omgaan. Wij moeten de zaak eens gaan omdraaien.

□

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik wil beginnen met de opmerking dat met betrekking tot de diertransporten naar de mening van de GroenLinks-fractie de tijd van bagatelliseren voorbij is. Wij spreken er vandaag niet voor de eerste keer over. Het probleem bestaat al jarenlang. Het is walgelijk. Het is verschrikkelijk. Al deze woorden zijn vandaag al eerder uitgesproken. Dat is terecht. Gisteren tijdens de hoorzitting was dat ook het geval.

Ook voor de GroenLinks-fractie geldt dat deze woorden niet toereikend zijn om uit te drukken hoe schokkend wij het vinden. De problemen worden er niet mee opgelost. Er moet nu echt iets gebeuren. Het is genoeg geweest. Eigenlijk is dat al jarenlang het geval. De recente gevallen onderstrepen de ernst van de situatie. De controle is ook nog eens niet optimaal. Waarschijnlijk is het dus nog veel erger dan wij weten. Ook de minister zal daarvan doordringen moeten zijn. Ik vat maar even samen dat zij meer moet doen dan een klepcontrole. Dat is natuurlijk aardig en zij scoort er leuk mee in de pers. Zij zegt dat zij keihard gaat ingrijpen na de laatste incidenten. Naar mijn mening grijpt zij maar

een beetje in. Ik zou het niet "keihard" willen noemen. Er moet veel meer gebeuren.

Vooraf wil ik een opmerking maken over de sector. De heer Ormel heeft daar veel over gezegd. Ik heb gezegd dat het erop neerkomt dat de slager zijn eigen vlees keurt. Vandaag hoorde ik een woordvoerder van de Vereniging van Veehandelaren, waarmee de heer Ormel afspraken wil maken, zeggen dat de voorgestane maatregelen allemaal wel duur zijn. Naar mijn mening moeten wij de kosten nu ook weer niet gaan overdrijven. Bovendien wordt gesteld dat de flexibiliteit eronder zou leiden. Van hen moeten wij het, naar mijn idee, dus niet hebben. Wij kunnen het wel aan de sector willen overlaten en het hen zelf laten regelen, maar als zij er een potje van maken en er onvoldoende aan doen, vindt de GroenLinks-fractie dat het mooi is geweest en dat wij het zelf moeten gaan regelen.

Wij weten allemaal dat de diertransporten die nu plaatsvinden voor de dieren bijzonder stressvol en gevaarlijk zijn. Voor het grote publiek blijft een beetje verborgen wat zich hierbij afspeelt. De beelden die wij zien, en die nu ook op televisie worden uitgezonden, zijn vreselijk. Het is hard nodig om deze te vertonen om zo iedereen met de neus op de feiten te drukken en het grote publiek duidelijk te maken wat zich bij de veetransporten afspeelt.

De heer **Ormel** (CDA): Mevrouw Van Gent schetst een afschuwelijk beeld alsof de slager zijn eigen vlees keurt. U moet echter blij zijn dat de slager wel even kijkt wat voor vlees hij in de kuip heeft. Dat geldt nu ook voor de sector. Natuurlijk moet de sector worden gecontroleerd, maar wenst u een samenleving waarin wij geen greintje vertrouwen meer hebben in mensen en waarin wij alles moeten gaan controleren?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is zeker niet de samenleving die ik wens. Ik zal daarom een aantal concrete maatregelen noemen, zodat wij hetgeen wij met elkaar hebben afgesproken, goed kunnen checken. U moet het met mij eens zijn dat wij het hebben geprobeerd. Wij natuurlijk niet, wij hebben de maatregelen waarover ik nu weer begin en waarover anderen spreken, al eerder voorgesteld. U heeft het een beetje op zijn beloop gelaten. U had heel veel vertrouwen in de sector, maar er gebeuren nog steeds verschrikkelijke dingen. Het moet gewoon beter. Ik hoop nog steeds dat de CDA-fractie de wake up call ook heeft begrepen en niet allerlei zaken verdedigt die niet door de beugel kunnen. Als dat gebeurt, zal ik achter het kathedertje voor u applaudisseren, maar dat moment is nog niet gekomen.

De heer **Ormel** (CDA): Ik maak hiertegen bezwaar. U doet net alsof wij allerlei zaken verdedigen die niet door de beugel kunnen. Dat is allerm minst het geval. Ook ik heb gezegd dat overtredingen zwaar moeten worden gestraft, ook ik heb gezegd dat misdadigers moeten worden gepakt. U draait het echter om. U zegt dat het allemaal misdadigers zijn, behalve als het tegendeel is bewezen. Dat is het grote verschil tussen uw aanpak en die van de CDA-fractie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik laat deze woorden voor rekening van de heer Ormel. Wat hij suggereert, heb ik zeker niet gezegd. Ik vind het dus ook niet nodig

Van Gent

om op deze valse beschuldiging in te gaan. Die laat ik voor zijn rekening.

Waar mensen beesten worden, moet de overheid in de ogen van de fractie van GroenLinks ingrijpen. De minister kondigt zogenaamd harde maatregelen af, maar verscherpt de controles in onze ogen onvoldoende. Ze bieden ook geen echte oplossingen. Je zou het een beetje kunnen samenvatten als too little en too late.

De fractie van GroenLinks wil het transport van levende dieren dat langer dan 8 uur duurt zo snel mogelijk verbieden. Als je alleen dieren over lange afstand transporteert om ze elders te laten slachten, kan dit veel diervriendelijker en efficiënter. Met andere woorden, je moet dat gewoon niet doen. Het gesleep met dieren voor de slacht, over lange of over korte afstanden, moet wat ons betreft afgelopen zijn. Daarnaast is het transporteren van dieren bijzonder gevaarlijk vanwege de verspreiding van dierziekten. Zoals de ervaring ons inmiddels heeft geleerd, hebben dierziekten enorme financiële en emotionele gevolgen. Daarom moeten die transporten niet plaatsvinden. Lammeren worden vanuit Engeland naar Frankrijk gesleept en worden daar geslacht, omdat zij dan een stempel "Frans lamsvlees" kunnen krijgen. De consument wordt dus ook nog voor de gek gehouden, terwijl het gesleep nergens voor nodig is. Wij kennen allemaal voorbeelden als de Parmaham. Laten wij daarmee ophouden.

De fractie van GroenLinks wil een aantal concrete maatregelen: het intrekken van vergunningen ofwel het "aan de ketting leggen" van transporteurs die er een potje van maken, het levend vervoer op termijn stoppen – ik vraag de minister om te komen met een notitie om de voor- en nadelen van levend vervoer op een rijtje te zetten – een databank, een gps en het uitbreiden van de controlecapaciteit, want die deugt natuurlijk ook niet.

□

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Mevrouw de voorzitter. De beelden en de verhalen van de laatste tijd over de diertransporten zijn niet fraai. Terecht is daarover ophef. Het is dus goed dat wij hierover vanavond met de minister spreken. Wij moeten echter wel zuiver zijn in de discussie en moeten constateren dat het totaal aantal transporten zeer groot is. De heer Ormel heeft hieraan ook al gerefereerd. Door het grote aantal incidenten van de afgelopen tijd is het voor mijn fractie echter onduidelijk wat het zelfreinigende vermogen van de vervoersector is. De eerste verantwoordelijkheid ligt op dit moment namelijk bij die sector. Ik onderken dat er veel goede dingen gebeuren, maar er zijn te veel signalen dat er zaken bij de transporten fout gaan. Mijn fractie kan daarom instemmen met de maatregelen die door minister Verburg zijn afgekondigd. Door het intrekken van de brancheprotocollen wordt iedereen weer gecontroleerd en kan er met een schone lei worden begonnen. Inderdaad leiden de goeden dan onder de kwaden, maar de fractie van de ChristenUnie is van mening dat de door de minister voorgestelde maatregel in het belang is van het dierenwelzijn, maar ook van het imago van de sector. Ook daaraan refereerde de heer Ormel. Die belangen zijn ontzettend groot, dus het is van belang dat wij snel orde op zake stellen.

Graag verneem ik van de minister wat de geldingsduur van deze maatregel zal zijn. Zijn er specifieke regels opgesteld om het protocol weer te kunnen verlenen?

De heer **Ormel** (CDA): De heer Cramer heeft gezegd dat hij de maatregel van de minister steunt. Ik heb gevraagd wat er gebeurt met de zogenaamde stalkeuringen. Ik doel op al die boeren langs de grensstreken die twintig kilometer verder over de grens hun biggen willen afmesten. Is de fractie van de ChristenUnie er een voorstander van dat al die dieren urenlang moeten wachten totdat er een dierenarts komt en dat al die boeren honderden euro's moeten betalen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Een soortgelijke vraag had ik wel verwacht. Ik heb in het eerste deel van mijn betoog dan ook niet voor niets gezegd dat de goeden dan onder de kwaden lijden. De vraag is of het imago van de sector en het repareren daarvan niet belangrijker is dan de nadelen die de heer Ormel zojuist heeft geschetst. Op dit moment slaat voor mij de balans door naar de noodzaak van verbetering van het zelfreinigend vermogen van de sector, opdat wij de branche zo snel mogelijk weer recht in de ogen kunnen kijken met goede protocollen en zelfhandhaving in het vooruitzicht. Ik meen dat aan de door de minister verwoorde intenties een goed pakket ten grondslag ligt.

De heer **Ormel** (CDA): Ik ben blij dat de heer Cramer zegt dat voor hem "op dit moment" de balans doorslaat naar de noodzaak tot verbetering. Mag ik daaruit afleiden dat de kans bestaat dat hij naar aanleiding van het antwoord van de minister overweegt om zijn gedachten te laten gaan over praktische bezwaren, het enige tijd uitstellen van deze maatregel of het meer gericht laten gelden daarvan voor de groep die daadwerkelijk dient te worden aangepakt?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik meen dat de heer Ormel onze fractie kent als heel constructief. De fractie van de ChristenUnie zegt niet zomaar iets, maar zij is bereid om haar gedachten te laten gaan om tot oplossingen te komen. Ik laat mij graag door de minister overtuigen, maar het lijkt mij ook goed dat zij een verdedigend woordje kan spreken over de standpunten van de fractie van de ChristenUnie. Op dit moment steun ik de minister in dat beeld. Dat lijkt mij een goede aanpak.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De heer Cramer heeft gevraagd wat de geldingsduur van deze maatregelen zou moeten zijn. Is hem bekend dat de een-op-een-controle – controleren aan de klep, op geschiktheid van het voertuig voor vertrek en op geschiktheid van de dieren voor transport – is voorgeschreven in de Europese verordening? De heer Cramer verzoekt de minister toch niet om van de verordening af te wijken?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het is mogelijk dat ik er volstrekt naast zit, maar naar mijn idee is die verantwoordelijkheid in de protocollen bij de vervoerders neergelegd. De minister heeft gezegd dat er op dit moment wat haar betreft zorgen zijn en dat zij een en ander daarom weer zelf ter hand gaat nemen. In de protocollen is echter ook beschreven op basis waarvan de organisaties die verantwoordelijkheid weer terug kunnen krijgen. Ik heb de minister gevraagd of zij van mening is dat dat is te realiseren. Dat houdt direct verband met de geldingsduur van de maatregel.

Cramer

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Heeft de heer Cramer ooit de illusie gehad dat de sector zelf een-op-een-controles uitvoerde, terwijl zelfs de CDA-fractie erkent dat daarvoor niet eens voldoende dierenartsen beschikbaar zijn?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik meen dat wij ook het lef moeten hebben om te spreken van het geven van vertrouwen aan de sector. Er zijn incidenten en dat is niet goed te keuren: daarover spreken wij vanavond dan ook. Omdat wij niet kunnen leven met incidenten, steun ik de minister in haar opvatting dat het belangrijk is dat zij nu vanuit haar verantwoordelijkheid volledig en zeer intensief controleert. Daarna moeten wij de sector de kans geven om dat op basis van goede protocollen te doen. Op een gegeven moment moeten wij het aandurven om de verantwoordelijkheid daar te leggen waar zij behoort te liggen. Dat geldt bijvoorbeeld ook voor verkeerscontroles. Door middel van controles moeten wij een en ander scherp houden.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Vertrouwen geven? Deze sector heeft het vertrouwen gehad en dat heeft zij verloren. Wat de minister en mij betreft, heeft zij dat vertrouwen terecht verloren. Is de heer Cramer ervan doordrongen dat de Europese verordening die controle voorschrijft en dat de sector die nooit een-op-een heeft uitgevoerd?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Dat hoort mevrouw Van Velzen mij niet zeggen. Ik beschik niet over de informatie vanuit de sector dat hij dat niet een-op-een doet. Naar mijn idee werkte het protocol. Dat neemt niet weg dat er incidenten zijn, maar daaraan moeten wij gezamenlijk werken. Misschien is de opmerking van mevrouw Van Velzen voor de minister aanleiding om te zeggen dat het protocol op dat punt moet worden aangepast. Dat hoor ik graag van haar.

De vraag was hoe lang de maatregel geldt en hoe lang de controleteams die worden ingesteld blijven bestaan. De ChristenUnie stemt daarmee in, maar onze vraag is of dit voor een bepaalde of voor onbepaalde tijd geldt. Wat zijn precies risicovolle transporten? Wordt dat vastgesteld aan de hand van de vervoerder, de transporteur of het land van bestemming?

Denkt de minister actief mee met de sector over het ontwikkelen van goede kwaliteitssystemen of wacht zij de initiatieven af? Graag hoor ik een reactie van de minister op de kritiek vanuit de branche dat de branche niet de steun van het ministerie krijgt bij een succesvolle uitvoering van het kwaliteitssysteem, omdat de vergunningen niet kunnen worden ingetrokken. Kent de minister deze geluiden?

Het transport van dieren heeft een Europese dimensie. Voor de ChristenUnie staat voorop dat dieren goed behandeld dienen te worden. Een lijdensweg voorafgaand aan de slacht, waarvan wij de laatste tijd afschuwelijke voorbeelden hebben gezien, past daar niet bij. Mijn fractie heeft er altijd voor gepleit dat er in internationaal verband op zou worden ingezet de internationale transporten te beperken tot maximaal acht uur of maximaal 500 km. De ChristenUnie las daarom met instemming dat het de inzet van de minister is en blijft om de maximale transporttijd te limiteren. Wat is haar inzet precies?

Zolang wij nog te maken hebben met lange transporten van dieren is het van belang dat de regels die in

Nederland en Europa zijn afgesproken worden nageleefd. Ik waardeer de inzet van de minister om samenwerkingsprotocollen af te spreken, maar er blijkt nog genoeg te doen in Europa. Per 1 januari 2008 zijn temperatuursensoren en gps in de transportwagens verplicht voor transporten langer dan acht uur. De criteria voor de sensoren blijken in de branche nog niet bekend te zijn. De toepassing in Europa verschilt. Kan de minister op korte termijn duidelijkheid geven over de criteria? Wil zij zich in Europees verband inzetten voor gelijke voorwaarden? Aanvullend hoort mijn fractie graag waarom is gekozen voor transporten langer dan acht uur en waarom de eisen inzake temperatuursensoren en gps niet ook gelden voor korte en binnenlandse transporten. Ik steun vooralsnog de aanpak door de minister.

Er zijn vanavond veel vragen gesteld. Na het antwoord zal mijn fractie haar definitieve oordeel opmaken.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik citeer een zin uit het verkiezingsprogramma van de ChristenUnie: "Transport van levende dieren over grote afstand wordt slechts bij uitzondering toegestaan."

Wij hebben het over 33.000 varkenstransporten. Kan nog steeds worden gesproken over een uitzonderings-situatie?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): De discussie daarover voer ik graag met mevrouw Thieme als wij over de nota over dierenwelzijn spreken. Vanavond hebben wij een spoeddebat naar aanleiding van incidenten die er zijn geweest. Mijn tekst is regelrecht gebaseerd op ons verkiezingsprogramma. De ChristenUnie pleit voor een transport van maximaal acht uur of 500 km. Wij zullen er wat aan moeten doen, maar het podium van vanavond is niet het podium voor een uitputtende discussie hierover.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik vraag heel simpel of u 33.000 transporten nog steeds als een uitzondering ziet. Is het massale transport van varkens niet gewoon regel?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik snap de vraag niet goed, maar dat ligt ongetwijfeld aan mijn begrippenkader.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Volgens het verkiezingsprogramma dat uw partij heeft opgesteld, wordt het transport van levende dieren over grote afstand slechts bij uitzondering toegestaan. Ik neem aan dat de ChristenUnie heeft nagedacht over de vraag wat een uitzondering is. Zijn volgens uw partij 33.000 transporten een uitzondering of niet?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): U moet ook de rest van het programma lezen. Wij hebben criteria aangelegd: acht uur en 500 km. Leuker kan ik het vanavond niet maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Maar misschien wel eenvoudiger! Ik probeer het nog eens. Het is natuurlijk complete flauwe kul om te verwijzen naar de nota over dierenwelzijn. Dat weet de heer Cramer ook wel.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Nee, dat weet ik niet.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Jawel. Wij hebben het over veetransporten. Terecht is een citaat uit uw

Cramer

verkiezingsprogramma over veetransporten gegeven. U spreekt over acht uur en 500 km. Alleen bij uitzondering worden levende dieren vervoerd. Bent u bereid maatregelen te nemen? Dat wil de ChristenUnie toch? U haalt uw schouders op. Dat is een beetje een non-verbale, hopeloze communicatie. U kunt toch gewoon ja of nee zeggen?

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Ik geef antwoord met mijn non-verbale communicatie, omdat u eindeloos dezelfde vraag blijft herhalen. Ik heb, ook op de vraag van mevrouw Thieme, antwoord gegeven en gezegd wat het standpunt van de ChristenUnie is. De ChristenUnie vindt dat aan de transporten beperkingen moeten worden opgelegd. Wij hebben een criterium voor de afstand en de tijdsduur genoemd, maar vanavond spreken wij vooral over de incidenten die zich hebben voorgedaan en daarop zijn mijn vragen gesteld. U legt mij woorden in de mond en doet het voorkomen dat ik dom ben en dat ik mijn eigen verkiezingsprogramma niet zou begrijpen. U zegt dat ik het aantal moet beperken, dat ik antwoord moet geven op uw vragen en dat ik daarop niet kan ingaan bij de behandeling van de nota Dierenwelzijn. Dat staat volgens mij haaks op wat ik vorig jaar heb bepleit bij de behandeling van de begroting, namelijk dat wij dit soort zaken integraal moeten bespreken bij de behandeling van de nota Dierenwelzijn. Dit aspect heeft daarmee namelijk alles te maken.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het woord "dom" heb ik niet in de mond genomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Het was ook mijn taxatie van uw woorden.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dat Kamerleden respectvol met elkaar moeten omgaan en daarom zal ik mij nooit in die zin uitlaten. Nogmaals, dit is iets wat u zegt. Ik vind het echter ook respectvol dat als een collega Kamerlid een vraag stelt, daarop antwoord wordt gegeven. De vraag paste precies bij dit debat: wat wil de ChristenUnie met die veetransporten? Bent u bereid om boter bij de vis te geven en om de mooie woorden in uw verkiezingsprogramma gestand te doen? Wat betekent uw opmerking: acht uur en maximaal 500 km? Redeneert u dan ins Blauwe hinein of bent u bereid om concrete maatregelen voor te stellen? Daarvoor is nu het moment aangebroken en niet pas bij de behandeling van de nota Dierenwelzijn. Nu!

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Volgens mij was ik buitengewoon respectvol in de discussie met u. Een aantal keren heb ik op uw vragen geantwoord. Ik heb precies gezegd wat er in ons verkiezingsprogramma staat. Ik heb vragen aan de minister gesteld. Het is ook zeer respectvol om niet meteen met moties te dreigen of om te zeggen waarmee je wel of niet akkoord gaat. Het is daarentegen zeer respectvol om de minister de kans te geven om te antwoorden.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. Aanleiding voor het houden van dit spoeddebat is de stapeling van voorvallen waarbij het welzijn van dieren tijdens het

transport in het geding is. Deze voorvallen hebben de VVD geschokt. Er bestaan niet voor niets strenge regels voor exporteurs en vervoerders van vee. Daar hebben zij zich naar onze mening duidelijk aan te houden. Gelet op het feit dat er in een sector waarin het dierenwelzijn prioriteit nummer één moet zijn zich dergelijke voorvallen kunnen voordoen, pleit de VVD ervoor om het beleid er duidelijk op te richten dat knoeiers uit de sector worden geweerd. Met knoeiers verstaan wij degenen die herhaaldelijk ernstige overtredingen begaan en die niet de eigen verantwoordelijkheid kunnen opbrengen om het belang van het welzijn van dieren tijdens het transport in aanmerking te nemen. Met de brief van de minister van 7 september en met de antwoorden op Kamervragen omtrent diertransporten geeft de minister aan wat het tot nu toe gevoerde sanctiebeleid inhoudt. Los van de vraag of de door de minister omschreven sancties door de sector worden ervaren als zwaar, leiden zij er nu niet toe dat de knoeiers uit de sector verdwijnen. Transportvergunningen kunnen bijvoorbeeld heel gemakkelijk opnieuw worden verkregen. Daarnaast zal een transporteur onder een andere naam weer meteen aan de slag kunnen. De sector is met dit beleid dus absoluut niet geholpen. Waarom wordt het de knoeiers die vee exporteren en vervoeren niet onmogelijk gemaakt om hun werk te doen? Waarom worden er bijvoorbeeld niet meer exportvergunningen ingetrokken en vrachtwagens aan de ketting gelegd?

De VVD zet dan ook grote vraagtekens bij de effectiviteit van het huidige handhavingsbeleid. De minister heeft nu het besluit genomen om het brancheprotocol voor iedereen in te trekken totdat de sector met een kwaliteitssysteem komt, zodat het vertrouwen van de minister in de sector wordt hersteld. Dit heeft als consequentie dat bij ieder internationaal transport een controle aan de klep zal plaatsvinden.

Daar hebben wij wel een vraag over. Is hiervoor wel voldoende capaciteit bij de VWA? Lopen wij niet het risico dat de kwaliteit van de controle achteruitgaat? Het is namelijk al eens gebleken dat de certificaten die de VWA afgeeft niet helemaal kloppen, bijvoorbeeld voor de beladingsgraad. Immers, een verhoogde werkdruk kan snel leiden tot minder accurate controles en dus tot missers. Het paard achter de wagen dus.

Daarnaast vragen wij ons af of de minister bereid is om de brancheprotocollen weer in te voeren wanneer blijkt dat de sector niet in staat is om met een eigen kwaliteitssysteem te komen dat echt voldoet. Hoe gaat de minister daarmee om?

Ik wil nog ingaan op het verzoek van de minister om een eigen kwaliteitssysteem te ontwikkelen. Volgens de branche, de vervoerders en de sector zelf, ligt het niet-slagen van reeds ondernomen initiatieven ook aan het ontbreken van een effectieve sanctienering door de overheid waarmee het mogelijk wordt de knoeiers buiten een dergelijk systeem te houden en uit de sector te werken. Dat willen wij toch? Constaterende dat een effectieve sanctienering een essentieel onderdeel is van een dergelijk kwaliteitssysteem, vind ik betrokkenheid zeer gewenst. Is de minister bereid de sanctienering te verzwaren en zijn daar mogelijkheden toe? Wil zij de knoeiers echt weren uit de sector en is zij bereid vergunningen in trekken en eventueel vrachtwagens aan de ketting te leggen?



De heer **Waalkens** (PvdA): Voorzitter. Overvolle paardentransporten, varkens die elkaar doodbijten, dieren die te verzwakt zijn om vervoerd te worden en door hun poten zakken; regelmatig worden wij geconfronteerd met beelden die walgelijk zijn en die terecht tot publieke verontwaardiging leiden. Ik ben er zelf ook boos over dat niet alleen transporteurs, maar ook leveranciers van biggen, slachtpaarden en andere dieren blijkbaar denken dat zij alle fatsoensnormen aan hun laars kunnen lappen. Het is een reeks van incidenten en de goeden lijden daardoor zeker onder de kwaden, maar het zijn te veel incidenten en er is duidelijk iets goed mis in de sector. Het vertrouwen in de sector is ernstig geschaad. Ik ben blij dat de minister dat ook inziet en complimenteer haar met de maatregelen die zij heeft aangekondigd zoals de klepcontrole. Ik vraag mij alleen af of er voldoende capaciteit voor is. Er zijn verontrustende signalen over de onafhankelijkheid van de controleurs. Heeft de minister die signalen ook ontvangen en zo ja, wat doet zij daarmee?

De plannen van de minister gaan de fractie van de PvdA echter niet ver genoeg. Wij willen dat per 1 januari 2008 elk langeafstandstransport is voorzien van gps en dat de gegevens centraal worden opgeslagen: geen gps, geen goedkeuring om te vertrekken, ook niet voor internationale transporteurs. Als het kan bij de mest, kan het ook bij dieren. De "freeriders", de transporteurs die keer op keer in de fout gaan, moeten van de weg worden gedrukt, zowel letterlijk als figuurlijk. Het afnemen van licenties is een middel, maar niet altijd voldoende. Via een administratieve omweg wordt er gewoon verder gereden. Wij willen dat het mogelijk wordt om veewagens in beslag te nemen, zodat zij geen meter meer rijden. Ook de opdrachtgever van een veetransport heeft een verantwoordelijkheid. Als een veetransporteur herhaaldelijk in de fout gaat, moet ook de leverancier van de dieren aangesproken worden. Het netwerk dat erachter zit, moet aangepakt worden.

In EU-verband is vaak gesproken over veevervoer. De PvdA blijft van mening dat het vervoer van slachtdieren beperkt moet worden tot acht uur.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Vindt de heer Waalkens...

De **voorzitter**: Mevrouw Thieme, u gaat al naar uw vierde interruptie. Dat betekent dat u er nog twee heeft voor de minister.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik vroeg mij af of de heer Waalkens ook wil dat er hogere straffen komen voor wetsovertreders in de dierentransportsector.

De heer **Waalkens** (PvdA): Het is nu gerangschikt onder het economisch delict. Er kunnen op dit moment forse boetes worden uitgedeeld en er kan ook ontzegging van het vervoer van dieren plaatsvinden. Wij voegen daaraan toe dat ook de veewagens in beslag kunnen worden genomen. Dan raak je het hart van het bedrijf van degene die zich buiten de paden van het fatsoen beweegt. In die zin ben ik het met u eens dat wij een toevoeging doen op twee onderdelen: de vrachtwagens worden in beslag genomen en wat mij betreft geshredderd en het netwerk dat erachter zit moet aangepakt worden.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): U heeft het over een aantal sancties die nog kunnen worden ingevoerd. Over seks met dieren heeft u heel concreet aangegeven dat er ook gevangenisstraffen moeten komen van maximaal drie jaar. Vindt u niet dat er voor deze misstanden, waarbij dieren tot bloedens toe worden vervoerd of zelfs de dood ingejaagd worden, ook gevangenisstraffen moeten komen? Zouden dat dan hogere gevangenisstraffen moeten zijn dan drie jaar of daaronder? Kunt u concreter worden?

De heer **Waalkens** (PvdA): Het is op dit moment gerangschikt onder de term "economisch delict". Ik begrijp uw wens om dat te verplaatsen naar andere delen in het Wetboek van Strafrecht, maar ik beperk mij op dit moment tot de toevoeging dat ik de minister oproep, op die twee thema's initiatieven te nemen.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Dus geen gevangenisstraffen, ondanks het feit dat de dieren bij deze transporten ernstig hebben geleden.

De heer **Waalkens** (PvdA): Ik heb gezegd wat ik heb gezegd.

De heer **Graus** (PVV): Ook mij verbaast dat ten eerste. Het mishandelen tijdens veetransporten vind ik namelijk drie fracties erger dan seks met dieren. Geesteszieke mensen bedoelen het nog goed voor zichzelf en voor de dieren, maar dit is echt zware mishandeling, zwaarder dan seks met dieren. Ik begrijp niet dat daar geen minimumstraf van drie jaar op staat.

Wat hebben laadklepcontroles in Nederland voor zin als de auto's de grens overgaan en er in België 100 varkens bij laden? Een andere mogelijkheid is dat er drie vrachtwagens de grens overgaan, waarvan er twee doorrijden naar Italië, en er één terugkomt. Hoe wordt dat gecontroleerd?

De heer **Waalkens** (PvdA): In antwoord op de interventies van collega Thieme heb ik gezegd dat ik de snelste route wil bewandelen, door dit te verbinden aan de term "economisch delict". Het staat iedereen vrij, daarvoor initiatiefvoorstellen op te stellen, als dat niet ver genoeg gaat.

Wij stellen voor, met gps de route te volgen, het moment waarop de klep wordt geopend te registreren en temperatuursensoren in te bouwen. Dit alles zou verplicht moeten worden, waarna de hele route kan worden gevolgd.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Wat van beide dingen nu erger is, weet ik niet, maar het lijkt mij allebei niet prettig! Maar over de klepcontrole heb ik nog een vraag. Ik heb net als u zorgen over de capaciteit en de onafhankelijkheid van de uitvoerders van de controle. Maar welke consequenties verbindt u daaraan? Het kan toch niet zo zijn dat wij het daarom dan maar niet doen. Dan zul je daarin op korte termijn verbeteringen moeten aanbrengen, wat ook te maken heeft met de capaciteit. Bent u bereid daarin stappen te zetten?

De heer **Waalkens** (PvdA): De minister heeft maatregelen aangekondigd die wij op zich verwelkomen. Maar wij hebben daarbij de kritische vraag gesteld of 100%-klepcontrole wel effectief is. Ik ben het eens met collega

Waalkens

Ormel dat moet worden bekeken of er voldoende capaciteit is. Ik kan dat niet overzien. Als wij hier forse taal bezigen, en wij worden daar morgen op aangesproken, moeten wij daarop kunnen antwoorden. Ik houd er helemaal niet van om hier voor de bühne te roepen dat het strenger moet. Daarom heb ik gekozen voor een rationele insteek. Ik heb gemeend, een aantal maatregelen die wij bepleiten en verder gaan dan die van de minister, met de Kamer te delen en aan de minister voor te leggen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind dat toch wel opmerkelijk. U zegt namelijk dat de maatregelen van de minister – ik vind ze minimaal, maar het is beter dan niets – qua realiteitsgehalte discutabel zijn. Maar ik mag toch aannemen dat zij ook weet wat zij doet. Hoe kijkt u daar nu tegenaan?

De heer **Waalkens** (PvdA): Dat moet u zichzelf ook afvragen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is toch geen spelletje?

De heer **Waalkens** (PvdA): Dit is bloedserieus. Letterlijk en figuurlijk, zou ik bijna zeggen. Als u met voorstellen komt, moet u daarbij ook betrekken de realiteitszin die erbij hoort. Ik heb de minister gevraagd of er voldoende capaciteit is. Ook heb ik haar gevraagd naar de signalen die bij ons binnen zijn gekomen over de onafhankelijkheid van de keuringen. Ik hoor daarop graag haar antwoorden. Het is dus bloedserieus en het is absoluut geen spelletje. Ik vind ook niet dat u dat in deze bewoordingen kunt neerleggen in dit debat. Dit is een serieuze zaak. Er is terecht sprake van een publieke verontwaardiging rondom de aaneenschakeling van misstanden; je kunt spreken van een rode draad van ellende. Ik ga niet gelijk mee in allerlei mogelijke oproepen om het allemaal maar strenger en strakker te maken; dat moet wel kunnen.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, u heeft al twee keer een vervolgvraag mogen stellen. Dus anders begint de telling opnieuw.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik heb toch nog een vervolgvraag.

De **voorzitter**: Dat wordt dan een nieuwe vraag.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ja, een nieuwe vraag, want de emoties lopen wat op, hetgeen ik goed vind, aangezien dit onderwerp er belangrijk genoeg voor is. Ik begrijp de heer Waalkens nog steeds niet. Het gps wil hij per 1 januari 2008 gaan invoeren. Dat klopt toch? ik zie de heer Waalkens ja knikken. Dat is dan op zichzelf mooi. Als het echter gaat om de klepcontrole en een aantal andere concrete maatregelen die andere fracties voorstellen, vindt de heer Waalkens dat te gemakkelijk. Ik zou tegen hem willen zeggen: waar een wil is, is een weg. Hij weet dat ook, hij loopt ook al langer mee dan vandaag in deze Tweede Kamer. Hij weet ook dat er best meer mogelijk is als daar een politieke meerderheid voor is. Dus ik reken wel op hem, in de zin dat hij bereid is om stappen te zetten.

De heer **Waalkens** (PvdA): Wij zullen de bijdrage van de minister scherp beluisteren en wij zullen nagaan of er ook twijfel bij de minister is omtrent deze maatregelen en de uitvoerbaarheid ervan. Vervolgens is er de sector zelf, die veel te lang op zijn handen heeft gezeten en dan opeens op 31 augustus met wat maatregelen komt; dat is allemaal veel te laat en veel te weinig. Ik heb al gezegd dat het vertrouwen in de sector ernstig is geschaad. Dat is een kwalificatie die je niet zomaar uitdeelt. In de gehele veevoedersector hebben wij hetzelfde gedoe gehad, waarbij wij die sector apart zetten en zelf ingrijpen. Ik ben daartoe in dit geval ook bereid, maar wij moeten het wel met elkaar doen en wij moeten het ook goed in de tijd neerzetten.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Met elkaar doen, maar dan begrijp ik dat u een ander standpunt inneemt dan de heer Ormel die de sector nog een nieuwe kans wil geven; dat laatste houdt eigenlijk in dat de slager zijn eigen vlees gaat keuren, met onvoldoende resultaat. U bent het dus niet met de heer Ormel eens? De PvdA-fractie gaat dat bij monde van u niet ver genoeg?

De heer **Waalkens** (PvdA): Ik heb gezegd wat ik daarover heb gezegd. Ik heb ook geluisterd naar wat collega Ormel heeft gezegd. Ik heb een aantal vragen bij de minister neergelegd. Wij moeten de sector tot spoed manen om de eigen zaken eindelijk eens op orde te brengen, vanuit een achterstandssituatie. Vervolgens moeten wij kijken wat de positie van de overheid hierin is. In die zin volg ik voor een deel de redenering van de heer Ormel. Ik ben er wel wat ambivalent over, maar ik volg de redenering wel, in de zin dat de 100%-klepcontrole wat indruist tegen mijn rechtvaardigheidsgevoel. De vraag is dan namelijk hoe je het verdeelt en precies uitvoert en of het allemaal wel voldoende is. Controle is niet alleen zaligmakend. Wij moeten het met elkaar ook meer dan 100% tussen de oren hebben, hetgeen in de sector op dit moment niet aan de orde is.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): U hinkt een beetje op twee gedachten. Ik ben een beetje aan het onderzoeken waar de PvdA-fractie in dezen staat. U zegt dat de sector het er te veel bij heeft laten zitten en dat de overheid moet ingrijpen. Dat is wel een verschil ten opzichte van de heer Ormel, maar u wilt hem ook te vriend houden om gedoe in de coalitie te voorkomen. Maar wat vindt u nu eigenlijk?

De heer **Waalkens** (PvdA): Ik heb daar voldoende over gezegd. Ik wacht de reactie van de minister op onze interventies en bijdragen af. Aan het einde van het debat maak ik mijn mind op.

De vergadering wordt van 21.00 uur tot 21.10 uur geschorst.



Minister **Verburg**: Voorzitter. Het transport van levende dieren maakt onlosmakelijk deel uit van het houden van dieren in een open economie als de onze. Vanwege economische motieven beperkt het transport zich niet alleen tot landbouwhuisdieren, maar strekt het zich ook uit tot bijvoorbeeld paarden en andere gezelschapsdieren.

Verburg

Het vervoeren van dieren dient zeer zorgvuldig te gebeuren. Ik heb dat ook van de Kamer begrepen. Dat geldt in sterkere mate voor langeafstandstransporten, zowel voor het welzijn als de gezondheid van de dieren. Het gaat dan in ieder geval om het naleven van de Europese regels, maar het gaat om meer. Veehouders, veehandelaren en veetransporteurs hebben de plicht om de dieren optimaal te verzorgen. Zij dragen de verantwoordelijkheid voor de dieren die aan hun zorg zijn toevertrouwd.

Ik heb in de Kamer veel emotie gehoord in de bijdragen van vrijwel iedereen. Ik begrijp die emoties en de verontwaardiging over de geconstateerde misstanden. Wel is het noodzakelijk om te zeggen dat wij beleid moeten voeren op basis van feiten en een zekere ratio, en niet uitsluitend op basis van emotie.

Per jaar gaat het om ruim 30.000 transporten, niet zijnde pluimveetransporten. Gelukkig worden vele van deze transporten verantwoord uitgevoerd. Tegelijkertijd worden in een aantal gevallen problemen geconstateerd, problemen die soms onacceptabel zijn. Ik ben mijn ambtstermijn begonnen vanuit het vertrouwen dat de gehele sector deze verantwoordelijkheid serieus neemt en alles doet om de dieren met respect te behandelen.

Het systeem van brancheprotocollen voor de export van varkens is ontstaan door de vraag naar meer eigen verantwoordelijkheid in de sector. Ik sta achter die lijn, vanuit het vertrouwen dat de ondernemer deze eigen verantwoordelijkheid aan zou kunnen. Daarom heeft de Voedsel en Waren Autoriteit brancheprotocollen gesloten met de exporteurs en de exportverzamelplaatsen. In die lijn en vanuit die positie heb ik op 25 juli jongstleden overleg gevoerd met de sector. Ik heb de sector er toen op gewezen dat zich regelmatig problemen voordoen en dat deze situaties niet mogen voorkomen. Hierop heb ik de sector ook aangesproken en ik heb opgeroepen om tot een doelmatig kwaliteitssysteem te komen. De sector heeft positief gereageerd en is daar actief mee bezig.

Ik heb nu echter moeten vaststellen dat de borging van de afspraken die zijn opgenomen in het brancheprotocol onvoldoende is. De brancheprotocollen zijn gebaseerd op vertrouwen en binnen de protocollen worden de afspraken niet onafhankelijk gecontroleerd of gesanctioneerd. Op dit moment kan ik de goeden kortom niet voldoende van de kwaden onderscheiden. Daarom ben ik van mening dat deze weeffout hersteld dient te worden. Het feit dat zich regelmatig problemen met transporten voordoen heeft mijn vertrouwen in deze vorm van zelfregulering geschaad, zoals ik de Kamer ook geschreven heb.

Ook heb ik moeten vaststellen dat de kwaliteit van het toezicht van mijn eigen diensten kan worden verbeterd. Verbetering van beleid begint meestal onder meer door eerst in eigen huis na te gaan wat vatbaar voor verbetering is. In de brief van vrijdag 7 september over het transport naar Spanje heb ik twee tekortkomingen gemeld. De eerste is de geconstateerde afwijking tussen het feitelijk laadopervlakte en de oppervlakte die op het certificaat van het vervoermiddel is vermeld, de tweede het laten vertrekken van het transport naar Spanje terwijl de vervoerder niet beschikte over een geldige vergunning. Ook is mij een geval bekend van een transport van hoogdrachtige fokvaarsen naar Griekenland. De certificerende dierenarts heeft toen niet opgemerkt dat die fokvaarsen hoogdrachtig waren. Ik heb in eigen huis maatregelen genomen. Ik heb de Voedsel en Waren

Autoriteit daarop aangesproken en vervolgens zijn er maatregelen genomen. Die uitvoering moet dus gewoon deugen en dat zal het geval zijn.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): De minister zei zojuist dat zij in de sector de goeden niet van de kwaden kan onderscheiden. Zij heeft ook aangekondigd dat zij met vliegende brigades de risicovolle groep wil traceren. Hoe denkt de minister die risicovolle groep te kunnen onderscheppen als zij nu moet erkennen dat zij de goeden niet van de kwaden kan onderscheiden?

Minister **Verburg**: Om die reden kiezen wij voor een dubbele borging. Er is een controle aan de klep en bovendien passen wij de vliegende brigade toe. Tijdens de reis kan een verdacht transport stilgezet en gecontroleerd worden. Dit geldt alleen binnen Nederland, want in het buitenland heeft de Algemene Inspectiedienst geen bevoegdheden.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Wat er aan de klep gebeurt is allemaal prachtig, maar hoe wil de minister het risico volgen? Als er aan de klep is gecontroleerd, is bekend of het wel of niet goed is. Dan heb je al de goede. Maar je moet de knoeier pakken. Die pakken wij nu ook niet. Hoe kan de minister dat risicovolle traject wel traceren?

Minister **Verburg**: Als u het goed vindt, kom ik daar nog op terug. Alle Kamerleden hebben daar vragen over gesteld. Als u het goed vindt, trek ik daar mijn eigen lijn, tenzij u wilt dat ik de vragen nu beantwoord. Dat wil ik ook wel.

Laat ik er maar helder over zijn, dan kan ik straks ook wat sneller door de rest heen. Ik kies voor een tweeledige lijn. De brancheprotocollen missen een onafhankelijke controle en sanctionering. Ik vind dat een ommissie. Ik wil toe naar een kwaliteitsborging, het liefst door de branche zelf geïnitieerd en opgezet. Ik ben graag bereid hiervoor mijn ondersteuning toe te zeggen. Wel vind ik dat de branche dit zelf zal moeten doen en ook zelf zal moeten financieren. Dit is een vorm van zelfcertificering, waarbij ook de eigen verantwoordelijkheid kan worden genomen en waargemaakt. Wanneer de branche en mevrouw Snijder-Hazelhoff tegen mij zeggen dat ik verantwoordelijk ben voor het pakken van de knoeiers en het hard blijven aanpakken van de transporteurs die dat niet doen, hebben zij een punt. Ik ben dan ook van plan om de vliegende brigades hiervoor in te zetten. Mochten er signalen komen dat er "knoeiërs op de weg zijn", dan zal ik hierop kunnen inspringen en hebben wij de optimale controle, dus aan de klep, maar ook onderweg.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Deze knoeiers wijst de AID nu ook al aan. De minister zegt dat zij de signalen die zij dan ontvangt, zal gebruiken om de risicovolle groep te pakken. Deze signalen zijn er nu ook. Wij zijn nu niet in staat om de knoeiers wel te pakken. Ik blijf dus vraagtekens plaatsen bij het pakken van de risicovolle groep door middel van controle aan de klep.

Minister **Verburg**: Ik stel vast dat het nu in ieder geval niet goed gaat, omdat er zelfcontrole noch sanctionering is. Dit zou in ieder geval geregeld moeten worden. Met de nieuwe vliegende brigades, waarbij ik vier duo's van de Algemene Inspectiedienst en de Voedsel en Waren

Verburg

Autoriteit gecombineerd wil inzetten, denk ik dat wij een heel eind komen. Wanneer bovendien de sector zelf bezig is met het ontwikkelen en realiseren van zelfcertificering, heeft hij er belang bij om gericht aan te geven waar eventueel de cowboys of de knoeiers zitten. Ik maak me sterk dat wij dan niet een heel eind komen.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): De minister zei dat er nog een kwaliteitsslag te maken is met betrekking tot de controlediensten, zoals de VWA. Nu zijn er signalen dat met name de VWA-keuringsartsen bij het opladen van diertransporten regelmatig onder grote psychische druk zouden staan. Daarnaast kampen zij ermee dat zij niet weten welke koers het ministerie precies vaart. Is de minister bereid om onafhankelijke mensen eens goed te laten kijken of die signalen kloppen en of de VWA-veeartsen onder te grote druk staan waardoor zij hun controletaak niet goed kunnen uitoefenen?

Minister **Verburg**: Ik heb daar natuurlijk naar gevraagd. De Kamer heeft om een brief gevraagd; in de aanloop daarnaar hoor ik ook van alles. Ik heb daarover navraag gedaan bij de Voedsel en Waren Autoriteit. De VWA heeft tegen mij gezegd dat transporteurs natuurlijk graag willen opschieten, maar dat zij geen signalen krijgt van dierenartsen dat zij zouden worden geïntimideerd en dus niet onafhankelijk hun werk zouden doen. Zij zijn in dienst van de overheid en doen dus ook onafhankelijk hun werk.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Als wij de casus van de drachtige varzen even bij de kop nemen, vind ik het toch zorgwekkend dat een veearts, waarschijnlijk onder grote druk, het veetransport kennelijk gewoon heeft gecertificeerd.

Minister **Verburg**: Dat is een interpretatie van de kant van mevrouw Thieme. Het kan ook gewoon een fout van die dierenarts zijn geweest. De interpretatie van mevrouw Thieme is dat het dus onder grote druk moet zijn gebeurd. Ik zal daarover navraag doen bij de Voedsel en Waren Autoriteit, maar de veronderstelling van mevrouw Thieme hoeft niet waar te zijn. Het kan ook gewoon een fout van iemand zijn. Niemand is zonder fouten.

De heer **Ormel** (CDA): Ik heb een paar praktische vragen aan de minister naar aanleiding van eerdere punten uit haar betoog. Kan haar dienst het allemaal wel aan? Zijn er wel genoeg dierenartsen? Ik weet dat de dienst gebruik maakt van praktiserende dierenartsen die een aantekening moeten halen, zodat zij veterinary practitioner worden. Ik weet echter ook dat die kortdurende opleiding de laatste twee jaar niet meer is gegeven. Kan de minister daar iets over zeggen? Is zij eventueel bereid om de opleiding weer op te starten?

Minister **Verburg**: Voorzitter, als u het niet erg vindt, ga ik eerst wat vertellen over het aantal incidenten dat is geconstateerd. Zo kan ik nog een heel klein beetje lijn houden in mijn betoog. Ik wil natuurlijk graag alle vragen van de Kamer beantwoorden, maar het is soms eenvoudiger om dan even de opbouwlijn te volgen.

De **voorzitter**: Kunt u dan zeggen wat die opbouw is?

Minister **Verburg**: Ik kom eerst te spreken over het overzicht van klachten, waarschuwingen en processen-verbaal. Dat zegt iets over de vraag of het incidenteel of structureel is. Vervolgens kom ik bij de vragen of mijn beleid uitvoerbaar is.

De **voorzitter**: Kunnen de leden hun interrupties daarop aanpassen? Ik zie dat dat het geval is. Heeft de heer Ormel er geen problemen mee dat hij zijn antwoord later krijgt? Ik zie de heer Ormel instemmende gebaren maken. Hebben andere leden een vraag die in een eerder stuk valt? Mevrouw Van Gent?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Neen, maar wel een punt van orde. Ik zou willen vragen of de minister snel wil overgaan tot het beantwoorden van de vragen, zodat wij "to the point" kunnen komen. Het algemene verhaal hebben wij al een beetje meegekregen.

Minister **Verburg**: Voorzitter, het is simpel. Ik ga gewoon de vragen beantwoorden. Dan komt u niet in de war met de interrupties en dan krijgen de leden alle antwoorden op hun vragen.

Wat betekent het intrekken voor de extra inzet van dierenartsen? Kan de sector de kosten dragen? Daarover hebben alle leden vragen gesteld. Het antwoord begint met de vaststelling dat er alleen bij varkens en runderen sprake is van brancheprotocollen. In de rundveesector zijn er zo'n 2000 exporten per jaar. Bovendien hebben niet alle bedrijven in deze sector een brancheprotocol getekend. Dat betekent dat zij standaard controles aan de klep hebben. Ik neem daarom de varkenssector als voorbeeld, gezien het feit dat deze sector het overgrote deel van de extra vraag naar de capaciteit uitmaakt. In de periode tussen 10 juni en 10 september van dit jaar zijn 8600 exportcertificaten afgegeven voor varkens. Niet alle exporten betreffen exporten met brancheprotocollen, maar laten wij daar gemakshalve in het voorbeeld van uitgaan. Met brancheprotocollen vindt keuring in de stal plaats. Zonder brancheprotocollen wordt keuring in de stal vervangen door keuring aan de klep. Gemiddeld duurt een export met klepkeuring een halfuur langer dan met stalkeuring. Per kwartaal gaat het om 4300 uur extra bij klepkeuring. Vermenigvuldigd met het kwartiertarief van ruim € 29, betekent dat € 500.000 extra per kwartaal. Omgerekend zijn dit per kwartaal 3,4 fte extra bij de Voedsel en Waren Autoriteit. Dat is echter wel het slechtweerscenario. In het rekenvoorbeeld ben ik ervan uitgegaan dat alle exportcertificaten stalkeuringen betreffen. In werkelijkheid is dat niet het geval; ook nu vinden al klepkeuringen plaats.

De heer **Ormel** (CDA): Ik maak bezwaar tegen deze berekening, hoewel ik begrijp dat het een vereenvoudiging is. Er wordt geen rekening gehouden met de aanrijtijd en de uitrijtijd. Bovendien liggen bedrijven soms ver uit elkaar, waarbij de dierenarts van bedrijf A naar bedrijf B naar bedrijf C moet rijden. Je kunt niet zeggen dat één keuring een halfuur kost. Het is veel realistischer om per keuring van twee uur uit te gaan.

Minister **Verburg**: Ik heb een berekening gekozen die ruim genoeg is. Een gemiddelde klepkeuring kost twee keer zoveel als een stalkeuring. Dat maakt duidelijk wat het de transporteurs en exporteurs zou kosten.

Verburg

De heer **Van der Ham** (D66): Waaraan kunnen wij de minister houden? Is dit een resultaatverplichting of een inspanningsverplichting. Wij hopen dat de inspanningen van de minister resultaat opleveren. Wat kunnen wij echter minstens van haar verwachten?

Minister **Verburg**: Ik heb vandaag het brancheprotocol nog niet ingetrokken ondanks dat ik dat in mijn brief schreef, omdat ik het chic vind om daarover eerst met de Kamer van gedachten te wisselen. Het betreft natuurlijk een resultaatverplichting: zo gaan wij het doen. Ik hoop dat het zo kort mogelijk noodzakelijk is. Ik ga ervan uit dat de branche – die ik op 25 juni aan tafel heb gehad – als de wiedeweerga werk maakt van die zelfcertificering. Daarbij wil ik graag helpen, maar de branche moet het zelf financieren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Er gebeurt iets opmerkelijks. In haar brief en in haar toelichting daarop in de pers zei de minister glashelder dat deze maatregel woensdag, dus vandaag, zou ingaan. Tussen neus en lippen door zegt zij nu dat dit nog niet is gebeurd omdat zij het debat wilde afwachten. Mag ik aannemen dat de maatregel dan morgen ingaat? In de pers heeft de minister grote woorden gesproken: zij grijpt hard in, de sector heeft haar teleurgesteld en het is nodig om voor de hele sector maatregelen te treffen. Wat gaat er na dit debat gebeuren?

Minister **Verburg**: Bij wat ik daarover heb gezegd en aan de Kamer heb geschreven, was geen woord Spaans. Het is mijn vaste voornemen om dit zo te doen, maar je moet als minister chic met de Kamer omgaan. In het verkeer met de Kamer moeten voorgenomen maatregelen kunnen worden besproken. Als alles al beton is gegoten, waar hebben wij het dan vanavond nog over?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat is heel netjes van de minister. Het zou wel moeten betekenen dat de maatregel dan morgen ingaat. De coalitiefracties CDA en PvdA hebben schokkende opmerkingen gemaakt. Zij betwijfelen of er wel voldoende capaciteit is om de maatregel uit te voeren. Dat lijkt mij flauwekul, want de minister heeft er goed over nagedacht. Vanavond spreekt zij er met de Kamer over. Ik wil een helder antwoord: gaat deze maatregel morgen in?

Minister **Verburg**: Dat hangt helemaal van het einde van dit debat af. Als de Kamer zegt dat zij het beleid van de minister in grote mate steunt, dan gaan de maatregelen morgen in. Zo simpel is het. U zegt dat u het chic van de minister vindt om eerst het debat met de Kamer af te wachten, zodat de minister het oordeel van de Kamer daarover kan horen. Als aan het einde van dit debat evident is dat de Kamer dit beleid in overgrote mate steunt, dan gaan de maatregelen morgen in.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het is wel een beetje de wereld op zijn kop! Ik kan mij voorstellen dat u dat nog wilt toelichten, maar ik zie u een terugtrekkende beweging maken. Ik mag toch niet hopen dat ik dat juist zie. U hebt een pittige brief geschreven. Ik dacht weliswaar "beter laat dan nooit", want het was een beetje "too little too late", maar het was beter dan niets. Het kan toch niet zo zijn dat u zelfs terugtrekkende bewegingen gaat maken ten aanzien van "too little too

late" en dat het nog maar de vraag is of deze maatregel morgen effectief is. Dat kunt u toch niet serieus menen? U moet daar als minister van LNV gewoon voor staan met de grote woorden die u hebt gebruikt. Punt uit.

Minister **Verburg**: Wat hier nu zo veel opwinding veroorzaakt, ontgaat mij. Ik heb gezegd dat ik het chic vind om even te wachten tot ik hierover met de Kamer van gedachten heb gewisseld alvorens ik mijn pakket van maatregelen in werking laat treden. Ik dacht dat dit zo hoorde gezien de regels met betrekking tot de wijze waarop Kamer en regering met elkaar om dienen te gaan.

De **voorzitter**: Mevrouw Van Gent, als u nu iets zegt, gaat u uw laatste interruptie in. Kort samengevat zegt de minister dat zij het oordeel van de Kamer afwacht.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dan neem ik mijn laatste interruptie wel, want hier is toch iets vreemds aan de hand. De minister heeft een brief aan ons gestuurd en de inhoud daarvan is naar buiten gecommuniceerd. De minister sprak harde woorden, want zij zou hard gaan ingrijpen. De sector had onvoldoende gedaan en daarom zou zij klepcontrole invoeren. Natuurlijk heeft de minister daarover nagedacht, want het kan natuurlijk niet zo zijn dat zij zo'n maatregel afkondigt zonder te weten dat je daar mensen voor nodig hebt en zonder te weten dat je dat ook in de praktijk moet brengen. De minister heeft een heel ministerie die dat weet en haar daarover heeft voorgelicht. In mijn ogen gebruikt zij het argument dat het fatsoenlijk is naar de Kamer om mis te creëren. Wij konden ervan uitgaan dat deze maatregel vandaag was ingegaan. Nu is de maatregel niet ingegaan en is het nog maar de vraag of de maatregel ingaat. Ik wil van de minister horen dat deze maatregel als het aan haar ligt gewoon morgen ingaat. Eigenlijk had dat vandaag al moeten gebeuren. Ik vind het niet helemaal correct wat hier gebeurt.

Minister **Verburg**: Ik kan niet anders dan zeggen dat ik het vind passen in de omgangsvormen van Kamer en kabinet dat ik eerst met mijn voorstellen naar de Kamer kom. U hebt een brief aan mij gevraagd en daarin heb ik mijn voorgenomen maatregelen beschreven. De Kamer heeft dit spoeddebat gepland op woensdagavond. Ik heb gemeend met de datum van ingang rekening te moeten houden met het debat met de Kamer. Vertel mij wat daar mis mee is, want dan heb ik het toch tenminste negen jaar verkeerd begrepen.

Ik ben op verzoek van alle woordvoerders bezig toe te lichten of de VWA en de AID mijn voornemen qua capaciteit aan zouden kunnen. Het antwoord daarop is "ja". Ik ben bezig om dat antwoord toe te lichten. Ik ben bezig toe te lichten hoe mijn voorgenomen beleid handen en voeten kan krijgen in de praktijk. Ik vraag nogmaals wat daar mis mee is.

De **voorzitter**: Ik adviseer mevrouw Van Gent om haar vervolgvraag tot een later moment te bewaren.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Dat doe ik niet. Het blijft gewoon een vreemde zaak. De minister stuurt een brief waarin zij aankondigt dat zij dat op woensdag – vandaag dus – gaat doen. Zij weet dat het spoeddebat vandaag gaat plaatsvinden. Zij kan dat dan nog eens

Verburg

rustig gaan uitleggen, maar het deugt gewoon niet. Had dan gezegd: de bewoordingen in de brief en de aangekondigde maatregelen zijn afhankelijk van wat de Kamer vindt. Dat heeft de minister niet gezegd. Zij heeft in de pers lekker zitten scoren met de mededeling dat zij hard gaat ingrijpen, maar het is nog maar de vraag of de minister überhaupt gaat ingrijpen.

De **voorzitter**: En uw vraag is?

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Gaat de minister van LNV na dit debat deze maatregel afkondigen? Deze minister kan, als zij deze maatregel afkondigt, waar ik een voorstander van ben, alsnog tot de orde geroepen worden. Zij moet dan wel eerst wat doen en niet met een brief komen waarin iets aangekondigd wordt, wat vervolgens niet gebeurt. Dat deugt gewoon niet.

Minister **Verburg**: Ik had mij juist goed kunnen voorstellen dat mevrouw Van Gent en andere leden van de Kamer het omgekeerde betoogd hadden, als ik het vandaag wél had laten ingaan. Dat zou het geval zijn als ik dus in een brief aan de Kamer het volgende had geschreven: u kunt met mij van gedachten wisselen wat u wilt en een spoeddebat houden waarover u wilt, maar ik stel u voor een voldongen feit. Ik heb het, alles overwegende, chic geacht om rekening te houden met dit spoeddebat. Daarom heb ik besloten om de invoeringsdatum vlak na dit debat te laten ingaan. Ik ben vast voornemens om op alle vragen van de Kamer antwoord te geven. Voorts zal ik aangeven op welke manier mijn voorgenomen beleid volgens mij in de praktijk vorm kan krijgen.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ik vind het inderdaad chic dat de maatregel nog niet is genomen in de wetenschap dat er nog dezelfde dag een spoeddebat zou zijn. Het omgekeerde zou ook weer niet goed geweest zijn: een genomen besluit. Dan was de reactie geweest: had u niet even kunnen wachten?

U zei zojuist: het kwaliteitskeurmerk moet er komen; de kosten daarvan en de verantwoordelijkheid daarvoor liggen bij de sector; wel zal ik helpen. Dit is ook precies wat ik in mijn bijdrage aan de orde heb gesteld. Ik vind namelijk dat de overheid een medeverantwoordelijkheid heeft voor een goed systeem. Dat heeft consequenties. Met andere woorden: als de sector een investering doet voor het kwaliteitskeurmerk en de overheid zou niet in staat blijken te zijn om dat volstrekt te handhaven, heeft men alsnog het nakijken. Dat moeten wij dus voorkomen. Dat helpen wil ik vanavond in het debat dan ook naar twee kanten uitgewerkt zien: hoe komt het kwaliteitskeurmerk tot stand en hoe worden alle "riders" eraan gebonden en hoe wordt dat vervolgens waterdicht gehandhaafd?

Minister **Verburg**: Zelfcertificering is iets wat de branche zelf verzorgt. Dit private initiatief komt erop neer dat men vorm wil geven aan de eigen verantwoordelijkheid van de sector. Ik ga ervan uit dat de sector er nog harder aan gaat werken om dat zo snel mogelijk te realiseren. Immers, wanneer er een sluitend certificeringssysteem is met private controle en een sanctie-instrument, kan ik de maatregel van controle aan de klep opheffen. Als het ministerie daarbij kan helpen op het gebied van techniek of advisering, zal ik dat niet laten. Ik zeg echter "nee", als

de overheid structureel een systeem van zelfcertificering voor de sector zou financieren. Dat zou ik niet logisch vinden.

Als mij gevraagd wordt of ik kan toezeggen dat er adequaat gehandhaafd wordt en of ik daartoe bereid en in staat ben, is mijn antwoord "ja". Dat moet ook de deal met de sector zijn. Straks kom ik in dit verband nog te spreken over het gps, de sensoren en de databank bij de sector zelf. Ik hoop dat de sector zo snel mogelijk de eigen verantwoordelijkheid oppakt en dan mag de sector dus op mij rekenen, als het gaat om adequate controle en adequate sancties voor de boefjes dan wel de cowboys of hoe ze ook genoemd worden.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Als de sector op cowboys stuit, hoe worden die dan aan de teugel genomen? Zij kunnen immers een kat-en-muisspel spelen met uw controle. Als dat gebeurt en de controle mislukt, zit de kat in de gordijnen.

Minister **Verburg**: Wij kunnen het ons niet permitteren dat het mislukt. Dit geldt ook voor de sector. De sector is er alleszins bij gebaat om aan te tonen dat de sector de verantwoordelijkheid voor de zorg voor het welzijn en de gezondheid van het dier wél aankan en waar kan maken. Ik kan alleen maar van ganser harte hopen dat de sector niet helemaal op het minimum gaat zitten maar er uit eigen keuze en vanuit de eigen verantwoordelijkheid iets extra's bovenop zet om aan te tonen professionele transporteurs te zijn. Dat is een zaak van de sector.

Vanaf het moment dat de vliegende brigades de weg op gaan, kunnen cowboys en knoeiers onderweg worden stopgezet. Het betreft vooralsnog vier koppels plus de mogelijkheid om te reageren op signalen. Het blijft dan dus niet bij geruchten, maar signalen kunnen direct worden aangegrepen om vrachtwagens onderweg te controleren. Dat is een zware inzet. Ik realiseer mij hiermee een zware verplichting aan te gaan. Maar ik ben bereid dat te doen omdat ik van mening ben dat ik dit moet doen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik wil nog even terugkomen op de klepcontrole. De minister heeft gezegd dat zij een resultaatsverplichting aangaat. Zij gelooft dat zij kan waarmaken wat zij de Kamer belooft. CDA en Partij van de Arbeid betwijfelen dat het praktisch mogelijk is. De minister zegt herhaaldelijk dat het kan. Zij kan worden gehouden aan het resultaat. Het is niet alleen maar een inspanningsverplichting. Het zou dan wel heel gek zijn als een Kamermeerderheid zou uitspreken dat de minister dit helemaal niet kan. Ik geef toe dat ik niet precies weet hoe deze Kamermeerderheid tot stand zou moeten komen. Zou de minister een dergelijke uitspraak accepteren? Dat zou immers een heel vreemde situatie scheppen.

Minister **Verburg**: Dit is een als/dan-spelletje. Wij moeten elkaar serieus nemen. Ik maak een inschatting. Ik heb de Voedsel en Waren Autoriteit gevraagd wat de consequenties zijn. Wanneer je dit handen en voeten wilt geven, komt het omgerekend neer op een inzet van tien tot twaalf extra fte's bij de VWA. De heer Ormel heeft gelijk dat rekening moet worden gehouden met reistijden en dergelijke. Ik heb de uren van de keuringen en de kosten die het per keuring extra zou kunnen betekenen, berekend. Het duurt ongeveer twee keer zo lang, dus zijn

Verburg

de kosten het dubbele. Omgerekend komt dit neer op 2 mln. op jaarbasis. De taxatie voor de extra keuring en de vliegende brigades is tien tot twaalf extra fte's bij de VWA.

Ik hoop dat dit zo kort mogelijk zal hoeven te duren. Daar ga ik ook van uit. Ik heb er vertrouwen in dat de branche snel een kwaliteitssysteem en zelfcertificering zal invoeren.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik heb nog twee vragen. Het is mogelijk dat het langer zou duren wanneer de zelfcertificering onverhoopt niet snel genoeg tot stand komt. Is er dan voldoende capaciteit om het lang vol te houden? In aansluiting aan de vraag van mevrouw Van Gent, stel ik vast dat de extra controles in principe morgen ingaan. Of wacht de minister de stemmingen over moties af?

Minister **Verburg**: Dat hangt ervan af. Als moties worden ingediend, zou ik voor hetzelfde dilemma kunnen komen te staan als vandaag het geval was. De kamer plant een spoeddebat op 12 september. Daarover gaat de Kamer zelf. Ik heb het voornemen om het zo spoedig mogelijk te laten ingaan. Dat heeft iets wrangs. Wanneer moties worden ingediend, zal ik opnieuw de afweging moeten maken over het moment waarop ik de maatregelen laat ingaan. Dat vormt onderdeel van het verkeer tussen het kabinet en de Kamer. Ik heb echter nog geen idee van de strekking van de moties zo lang wij de tweede termijn niet hebben gevoerd.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zou het heel gek vinden dat de minister, nadat wij haar enige malen hebben gevraagd of zij het kan doen, ons vervolgens een aantal maal expliciet uitlegt dat zij het kan doen, maar een Kamermeerderheid haar vervolgens zou laten bungelen omdat deze er geen vertrouwen in heeft. Ik verzoek de minister om uit te spreken dat zij dat niet als een blijk van groot vertrouwen zou beschouwen.

Minister **Verburg**: Dat zal ik niet doen. Ik ga niet over wat de Kamer doet. De Kamer beoordeelt het beleid van de regering. De heer Van der Ham moet niet proberen mij dergelijke uitspraken te ontlokken, want ik zal ze niet doen.

Ik meen hiermee voldoende te hebben gezegd over de verwachte kosten en over mijn verwachting dat de Voedsel en Waren Autoriteit een en ander kan uitvoeren.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De afspraak is als volgt: de regering regeert, de Kamer controleert. Dat wordt namelijk zo vaak vanuit vak K verteld. U regeert. U zegt dat het noodzakelijk is om maatregelen te treffen. U zegt dat u geen onderscheidend criterium heeft tussen de goeden en de kwaden. Nu bent u echter aan het solliciteren naar een motie om toch vooral de maatregelen die u afgelopen vrijdag nog wilde treffen, niet meer te hoeven treffen. Ik vraag mij dan af, mevrouw de minister, wat er het afgelopen weekend is gebeurd. Waarom houdt u zich niet gewoon aan uw eigen uitspraak dat het noodzakelijk is? Doe dat dan gewoon.

Minister **Verburg**: Waarop is deze veronderstelling gebaseerd? Wat ik in het debat heb gezegd, is ingegeven door de hoffelijkheid in de omgang met de Kamer, namelijk dat ik mijn voorgenomen maatregelenpakket

naar de Kamer stuur. U heeft zelf daarna gevraagd. Ik zeg dat het eigenlijk een beetje bruuskerend voor de Kamer is om juist 's morgens op de dag waarop het debat plaatsvindt – ik ga niet over die planning – die maatregelen in te laten gaan. Laat ik daarmee tot na het debat wachten.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Als ik minister was geweest, zou ik de Kamer ervan willen overtuigen dat het noodzakelijk is om deze maatregelen te treffen. Daarmee begint uw brief. Dan gaat u ervoor vechten en geeft u aan dat u geen onderscheidend criterium kunt aanbrenge(n), dat de goeden dan maar moeten lijden onder de kwaden, maar dat dit helaas een noodzakelijke maatregel is. Maar u staat hier en zegt: ik laat de maatregelen nu niet ingaan, want wat vindt de Kamer eigenlijk? Zo onzeker bent u helemaal niet. Ik ben zeer benieuwd waarom u deze houding aanneemt en niet gewoon de door u aangekondigde noodzakelijke maatregelen in laat gaan.

Minister **Verburg**: Vindt u het heel erg dat ik blijf bij mijn antwoord dat dit past in het samenspel tussen Kamer en regering, dat ik de Kamer in staat stel om zich een oordeel te vormen en dat ik niets terugneem van wat ik in die brief heb geschreven? Ik ben bezig om te antwoorden, te verdedigen en alle Kamervragen te beantwoorden waarom ik denk dat het zo kan en waarom ik denk dat het zo moet. U heeft daarbij een aantal vragen gesteld. Het past ook in het verkeer tussen regering en Kamer dat ik daarop antwoord geef. Ik ben ongeveer halverwege, dus ik heb nog veel antwoorden te gaan.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik kan mij de discussies over bijvoorbeeld de MEP-subsidies levendig herinneren. Die werden plotseling afgekapt, omdat het was zoals het was en de regering stond waar zij stond. Dat was het hele verhaal. Er was helemaal geen twijfelachtige houding van: geeft u mij nu maar misschien rood licht of groen licht en dan zien wij wel. U laat de maatregelen namelijk morgen niet ingaan, maar u wacht op stemmingen die misschien wel een weekje worden uitgesteld. Je weet maar nooit hoe het hier in de Kamer loopt. Dat is vandaag toch uw opzet?

Minister **Verburg**: Ik weet niet waarop mevrouw Van Velzen dit baseert, want dit kan zij niet baseren op iets wat ik hier heb gezegd. Mijn brief is mijn brief, ik sta voor mijn voornemens en ik verdedig die voornemens hier tegenover de Kamer. Ik geef aan waarom ik denk dat zij nodig zijn. Ik geef aan waarom ik verwacht dat de sector heel snel in actie zal komen. Ik geef aan waar mijn mogelijkheden liggen om daarbij een handreiking te doen aan de sector en ik geef aan dat ik het fatsoenlijk vind om in het verkeer met de Kamer die maatregelen niet op de dag zelf in te laten gaan. Het zou mevrouw Van Velzen sieren als zij zegt: het past de minister om dat respect voor de Tweede Kamer te hebben. Blijkbaar vergis ik mij vanavond daarin. Ik heb het wel eens anders meegemaakt.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Ik wil graag terug naar de vliegende brigades. U zegt dat de VWA en de AID "vanaf de klep" de controle op de risicovolle groepen dan uitoefenen. Wij weten ook allemaal dat wij

Verburg

dat slechts beperkt in Nederland kunnen doen. Wat gebeurt er daarna? Juist daar signaleren wij nu immers dat de gevallen ontstaan.

Minister **Verburg**: U heeft daarin gelijk. Ik ga overigens niet "vanaf de klep" controleren. De AID/VWA-koppels rijden door het land en reageren op signalen of op verdachte situaties enzovoort. Daarnaast kan iedereen hen bellen. U heeft wel een punt als u zegt dat dit maar tot de grens kan, omdat de AID geen bevoegdheid heeft om ook over de grens te controleren. Dat is de reden waarom ik met een aantal lidstaten bezig ben om zeer snel afspraken te maken over het uitwisselen van gegevens. Dat heb ik u ook geschreven. In sommige situaties zien wij namelijk dat daar soms weken overheen gaan. Ik ben ook voornemens om de landbouwraden die namens Nederland in de verschillende Europese lidstaten actief zijn, te laten werken aan het bevorderen van het maken van afspraken met zoveel mogelijk lidstaten over handhaving en sanctionering. Maar mevrouw **Snijder-Hazelhoff** heeft wel een punt als zij zegt dat dat op dit moment niet mogelijk is.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Ik verzoek de minister om ons op een zo kort mogelijke termijn mee te delen welke afspraken zij met de landen heeft gemaakt en wat de mogelijkheden zijn.

Minister **Verburg**: Uiteraard zal ik dat doen. Ik heb dat in mijn brief verwoord en ben voornemens om dat te doen. Ik zal de Kamer meedelen hoe ik dat van plan ben om te doen. Zodra er afspraken zijn gemaakt, zal ik die met vreugde aan de Kamer melden.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik heb er behoefte aan om bewijs te leveren voor het feit dat bij diverse Kamerleden, waaronder ik, het ernstige vermoeden bestaat dat de minister heeft geprobeerd om in de pers een beetje mooie sier te maken door te zeggen dat zij daadkrachtig wil optreden. De datum van het spoeddebat was al bekend voordat zij de brief schreef. In haar brief schrijft de minister: "Dit houdt specifiek in dat ik op woensdag 12 september alle afgesproken branche protocollen zal intrekken." Dat betekent dat de minister de Kamer in haar eigen redenering schoffeert door een datum te stellen. De minister wist dat het spoeddebat vandaag zou plaatsvinden en had volgens haar redenering moeten zeggen: "Ik wil de afgesproken branche protocollen graag intrekken nadat ik in een spoeddebat met de Kamer heb gesproken." Dat heeft zij niet gedaan, dus wat dat betreft trekt zij "de keutel" nu gewoon in.

Minister **Verburg**: Ik ben uitvoerig op die kwestie ingegaan. Ik heb gezegd dat ik met de Kamer van gedachten wil wisselen en dat ik haar oordeel wens te vernemen. Ik ben niet van plan om ook maar iets in te trekken. Wel heb ik rekening te houden met het oordeel van de Kamer.

De heer **Waalkens** (PvdA): Uiteraard is het belangrijk om af te wachten hoe debatten met de Kamer verlopen. Dat neemt niet weg dat de regering regeert en dat de Kamer controleert. Indien nodig, kan de Kamer ook gebruikmaken van het recht van initiatief.

Ik twijfel er nog steeds ernstig aan of een en ander uitvoerbaar is met het oog op de benodigde capaciteit.

Op dit moment ben ik nog niet overtuigd door de rekensommen. Het is een inspanningsverplichting. In het interruptiedebatje met de heer Van der Ham heeft de minister gezegd dat zij ervoor gaat, dat er rekensommen aan ten grondslag liggen en dat het mogelijk moet zijn. Daarvan ben ik niet overtuigd. Als het niet lukt om op die wijze te werk te gaan, zijn wij nog veel verder van huis. De heer Van der Vlies heeft gezegd dat wij dan zeker de aap in de gordijnen aantreffen.

Op het punt van het volgen van transporten heb ik voorgesteld om vanaf het vertrek met gps-controle te werken. De door het systeem geregistreerde gegevens moeten dan worden verzameld.

Er zijn signalen ontvangen over de mensen die keuren. De minister heeft die enigszins bevestigd door te zeggen dat voor een aantal transporten geldt dat de keuringen niet goed zijn gedaan. Zij heeft onderzoek gedaan naar de druk van de individuele boeren op keuringsmensen. Ik verzoek haar om de Kamer te informeren over haar analyse naar de berichten over de onafhankelijkheid van de keurmeesters en de VWA.

Minister **Verburg**: Het is lastig om te discussiëren over geruchten en berichten. Ik heb behoefte aan situaties en feiten. Ik heb de Kamer twee situaties aangedragen, namelijk het transport met drachtige fokvaarzen en de beoordeling van de laadruimte van het voertuig naar Spanje. Op grond van die situaties heb ik maatregelen genomen en in de voorbereiding op de keuring aan de klep, houdt de VWA zich bezig met het trainen van de betrokken dierenartsen. Ik ben graag bereid op basis van feitelijke gegevens nader onderzoek te doen, maar op basis van geruchten, die soms meer op emoties dan op feiten berusten, kan ik heel moeilijk een dienst aanspreken. Ik doe het echter graag omdat ik, met de Voedsel en Waren Autoriteit, vind dat er kwaliteit moet worden geleverd.

De heer **Waalkens** (PvdA): Ik heb het punt nadrukkelijk aan de orde gesteld, omdat het een beetje boven de markt hangt. Voor een deel zijn het te bewijzen feiten. De minister heeft er twee genoemd, maar er zijn nog meer feiten te benoemen. Ik zou er graag meer in algemene zin over geïnformeerd worden. Wij hebben er niks aan dat de VWA wordt achtervolgd met signalen uit het geruchtencircuit. Was dat vlekje weg; neem maatregelen en informeer ons daarover.

Minister **Verburg**: Dat zou ik met alle plezier en liefde doen, maar dan wil ik de heer Waalkens naar de andere feiten vragen. Ik heb er twee genoemd. Ik beschik op dit moment niet over meer feiten, maar als hij er meer kan leveren, wil ik graag op zijn verzoek ingaan. Ik heb bij de VWA de gerichte berichten nagegaan. Er mogen geen fouten worden gemaakt, maar er worden wel fouten gemaakt. Die worden rechtgezet en gecorrigeerd. Er wordt extra training gegeven door de VWA. Als de heer Waalkens weet dat er meer evidente fouten zijn gemaakt, moet hij me dat laten weten.

De heer **Waalkens** (PvdA): Daar zijn wij toe uitgedaagd en dat doen wij ook. Ik had echter graag dat de minister ook inging op onze voorstellen tot het volgen van de transporten via gps.

Minister **Verburg**: Aan de vraag daarover ben ik nu

Verburg

helemaal toe. In de Europese verordening is afgesproken dat uiterlijk in 2012 de gps-controle moet zijn ingevoerd. Wij hebben afgesproken dat per 1 januari 2009 alle vervoermiddelen die worden gebruikt voor lange-afstandstransporten van landbouwhuisdieren zijn voorzien van gps en temperatuursensoren. Ik ben graag bereid, in het overleg met de sector en op basis van de zelfcertificering te bezien of het al per 1 januari 2008 handen en voeten kan krijgen. Dat is ambitieus, want wij hebben daar nog maar 3,5 maand voor, maar ik denk dat dit een goede bijdrage zou kunnen zijn. De sector heeft er zelf ook belang bij om zo professioneel en transparant mogelijk te opereren.

De heer **Waalkens** (PvdA): Het vergaren van gegevens is één, maar het moet ook worden geregistreerd op een centrale plek. Wij moeten niet alle black boxes uit heel Nederland verzamelen. Het lijkt mij uitstekend om te komen tot de invoering van gps-controle per 1 januari 2008, maar daarbij past ook onderzoek naar registratie in een nationale databank of wat dan ook. Dat doen wij ook met mest.

Minister **Verburg**: Het zou mijn tweede punt zijn. De heer Van der Vlies en anderen spraken ook over een centrale database. Wij moeten wel bezien of het Europese beleid dat toestaat. Voorts moet ik zien wat het kost. Het lijkt mij goed dit in Europees verband te checken. Ik zie daar wel kans toe tijdens de normale Landbouwraad, dus niet de komende week, want dan vindt de informele raad plaats. Wij moeten bezien welke eisen worden gesteld door de Europese verordening.

Dan is gevraagd of wij te maken hebben met incidenten of met misstanden van structurele aard. Ik heb al aangegeven om hoeveel transporten het gaat. Ik heb laten nagaan wat vanaf 2006 tot begin september is gebeurd.

Er zijn 32 schriftelijke waarschuwingen uitgedeeld op basis van overtredingen, geconstateerd bij het binnenlandse transport. Daarbij heeft de dierenarts bij het slachthuis een diergeneeskundige verklaring opgesteld. Verder hebben 6 vervoerders inmiddels 2 schriftelijke waarschuwingen gekregen en zij zijn dus 1 overtreding verwijderd van een mogelijke schorsing. Dan hebben 4 vervoerders mogelijk een derde overtreding begaan en zij ontvangen waarschijnlijk zeer binnenkort een opschortingsbrief.

Bij de langeafstandstransporten gaat het om transporten langer dan acht uur en bij die transporten is sprake van 39 vermeldingen in het dossier van de transporteur naar aanleiding van het journaal. Er zijn 6 schriftelijke waarschuwingen verzonden of bijna verzonden naar aanleiding van het journaal. Eén vervoerder heeft 2 schriftelijke waarschuwingen gekregen naar aanleiding van de reisjournaals. Bij 2 vervoerders is een derde overtreding in onderzoek en bij bevestiging van die overtreding zal waarschijnlijk een opschortingsbrief uitgaan. Er zijn 34 buitenlandse klachten in beeld bij de bewakers van de vervoerderdossiers met betrekking tot transporten. Hiervan staan 17 klachten te boek als dierwelzijnsklacht. De andere 17 klachten zijn administratieve klachten.

Mevrouw Snijder vroeg om de gegevens van de AID. De AID-gegevens betreffen alleen de binnenlandse transporten, dus de transporten tot aan de grens. Verder strekt de bevoegdheid van de AID niet. In 2006 heeft de

AID bijna 13.000 uur besteed aan controles van het vervoer van dieren. Die uren zijn volledig besteed aan het controleren van de welzijnseisen tijdens het transport. In 2006 zijn 3182 controles uitgevoerd. Voor 2006 heeft dit geresulteerd in 236 processen-verbaal en in 193 waarschuwingen. Daarbij moet worden opgemerkt dat tijdens het vervoer van dieren ook op andere aspecten wordt gelet, zoals preventie, de identificatie, de registratie enzovoorts. Alle overtredingen worden in één proces-verbaal vermeld. Het resultaat is dat in 13% van de controles er één of meerdere afwijkingen zijn geconstateerd. Voor 2007 is net als in 2006 ruim 12.000 uur beschikbaar voor welzijncontroles bij het vervoer van dieren en die uren worden met name ingezet om het naleven van de nieuwe transportverordening te controleren. Het voorlopige cijfer voor de controles tot 1 september is 1775. Daarbij zijn 171 processen-verbaal en 114 waarschuwingen uitgedeeld. Er is bij de Algemene Inspectiedienst geen systeem waarmee wordt bijgehouden hoeveel processen-verbaal naar het Openbaar Ministerie worden gestuurd, maar naar verwachting is dat 100%. Het Openbaar Ministerie koppelt niet automatisch terug hoeveel processen-verbaal uiteindelijk worden afgedaan en op welke wijze dat gebeurt. Dat doet het slechts incidenteel. Er wordt thans geëvalueerd om te bezien of dit in de toekomst wel kan. De heer Van der Ham vroeg of het mogelijk zou zijn om bij het Openbaar Ministerie een speciale functionaris te belasten met dit soort zaken. Er zijn reeds enkele officieren hiermee speciaal belast.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik dank u voor het overzicht van overtredingen, waarschuwingen en processen-verbaal. Het belangrijkste is echter dat de sancties die worden getroffen afschrikwekkend genoeg zijn, zodat de overtreders niet in herhaling vervallen. Mijn beeld is dat weliswaar boetes worden uitgedeeld, maar dat mensen toch herhaaldelijk overtredingen kunnen begaan. Dat bevestigt u ook. Wilt u uw best doen en nagaan welke sancties getroffen zijn? Misschien kunt u iets afdoen aan mijn beeld dat de sancties nogal mild zijn. Wilt u overwegen om de straffen dusdanig zwaar te maken dat mensen die overwegen extra winst op te schrapen niet nogmaals een overtreding begaan? Deelt u mijn mening over de sancties die tot nu toe zijn uitgedeeld? Je kunt op de rechtspraaksite alle vervoersbedrijven intikken en ziet dan dat die sancties bijzonder mild zijn. Het is noodzakelijk om de mogelijke sancties toe te passen: zwaardere straffen, vrachtwagens aan de ketting leggen, vergunningen intrekken. Denkt u ook niet dat het moment daartoe is gekomen?

Minister **Verburg**: Ik denk dat wij heel goed moeten kijken naar de zwaarte van de overtredingen. Bij sancties zijn er twee dingen van belang. Er moet sprake zijn van toezicht op controle. Wij zijn bezig dat in te voeren. Ik heb aangegeven dat ik de brancheprotocolen intrek, maar dat ik hoop dat er een vorm van zelfcertificering komt. Ik wijs u erop wat er nu gebeurt en wat er nu mogelijk is. Er zijn twee soorten sancties. De bestuurlijke sanctie kan leiden tot het schorsen en intrekken van vergunningen. Dit is vastgelegd in een beleidsregel. Ook is er de strafrechtelijke sanctie. Het is mogelijk om zes maanden cel te krijgen. Bijvoorbeeld in Scandinavië is de maximumcelstraf vier maanden. Er kunnen boetes worden opgelegd van € 16.750. Onder omstandigheden

Verburg

kunnen die worden verhoogd tot € 65.000 en in het zwaarste geval zelfs tot € 650.000. Ik zeg u graag toe dat wij in kaart brengen wanneer welke sancties worden toegepast, zowel door de VWA als door de AID, zodat wij dat kunnen volgen. Ik heb nu op een rijtje laten zetten wat er is gebeurd, maar ik vind dat wij vanaf nu moeten volgen welke sancties wanneer en onder welke condities worden opgelegd. Ik vind deze sancties, met name de strafrechtelijke, heel stevig: zes maanden cel, boetes die kunnen oplopen tot € 650.000 en de mogelijkheid om de vergunning te schorsen of in te trekken.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Het is mij meer dan bekend dat er plenty mogelijkheden zijn om stevige sancties op te leggen. In de Europese verordening staat ook dat wij met afschrikwekkende straffen moeten komen, maar in de praktijk gebeurt dat niet. Wat gaat u doen om ervoor te zorgen dat deze stevige sancties daadwerkelijk worden opgelegd?

Minister **Verburg**: Mijn brief staat er vol mee. Het begint bij de klepkeuring, waarvoor de mensen van de VWA worden toegerust. Het gaat verder met de vliegende brigades en er komt een stelsel waarin precies wordt bijgehouden wat er wordt opgelegd, wanneer en hoe. U heeft de indruk dat het er allemaal slapjes aan toe gaat. Ik voorspel u dat het er de komende tijd heel scherp aan toe zal gaan. Ik verwacht van de sector dat zij alles zal doen om te voorkomen dat het nodig is om te sanctioneren.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De minister heeft blijkbaar het idee dat controleren hetzelfde is als sanctioneren. Ik ben blij met de aankondiging dat de klepcontrole doorgaat en ik vind het goed om stevig te controleren, maar sanctioneren is iets anders. Wat gaat u nu doen om ervoor te zorgen dat er bij constatering van een overtreding van de wetgeving daadwerkelijk stevige sancties worden uitgedeeld, zoals de Europese verordening ons voorschrijft?

Minister **Verburg**: Zowel de controles als de sancties zijn voorgeschreven. Ik geef aan dat de controles worden toegepast. Daarbij hoort dat er sancties worden toegepast, als er bewuste of grove overtredingen worden geconstateerd. Ik heb al toegezegd dat ik dat in kaart zal brengen en zal bijhouden.

De heer **Waalkens** (PvdA): Het hebben van instrumenten om de strafmaat te bepalen is een uitgangspunt. In de trias politica pakt de officier van justitie de gevallen op en legt ze voor aan de rechter. Mijn pleidooi is erop gericht dat niet alleen gebruik wordt gemaakt van de bestaande mogelijkheden, maar dat ook de vrachtwagens in beslag worden genomen en de achterliggende netwerken worden aangepakt. Bij het debat over de huisjesmelkers hebben wij dat ook geïntroduceerd. Ik vraag de minister of zij bereid is op deze twee punten het initiatief te nemen.

Minister **Verburg**: Beide zijn het zaken die mij wel aanspreken. Ik zal laten nagaan of vrachtwagens letterlijk aan de ketting kunnen worden gelegd. Zoals bekend hebben wij met de Europese richtlijn te maken. Het tweede punt vertaal ik zo dat goed moet worden gekeken naar de ketenverantwoordelijkheid. Wie zit erachter, en

ben je in staat om de ketenaansprakelijkheid handen en voeten te geven? Ik wil mij daar graag op Europees niveau voor inspannen.

De heer **Waalkens** (PvdA): Ik ben een Europeaan in hart en nieren, maar wij hebben wel onze eigen rechtspraak, en wij bepalen de eigen strafmaat voor de delicten. Dat hoeven wij in Europa helemaal niet af te stemmen, dat kunnen wij zelf bepalen.

Minister **Verburg**: Maar staat u mij dan toe dat ik dat ik dat toch naga, omdat ik het wel chique vind om een beetje op basis van Europese afspraken te blijven opereren. Er moet ook sprake zijn van proportionaliteit. Ik ben met u van mening dat er heel goed moet worden gehandhaafd, en dat sancties bij notoire overtreding van wet- en regelgeving stevig moeten zijn. Ik vind het heel interessant om te kijken of wij de ketenaansprakelijkheid handen en voeten kunnen geven. Ik wil onderzoeken hoe het zit met het aan de ketting leggen van vrachtwagens, maar voordat ik de Kamer daarover informeer, wil ik de zaken op een rijtje laten zetten.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Ik wil nog even stilstaan bij dat sanctiebeleid, waar de sector zelf om vraagt. U zegt dat er vergunningen worden ingetrokken. Maar gaat dat ook gebeuren, want uit de praktijk bereiken ons andere signalen. Er moeten hardere maatregelen komen.

Minister **Verburg**: Ik heb zojuist aangegeven wat ik wil doen. Ik noem even wat wij nu hebben: zes maanden cel, bijna € 17.000, met de mogelijkheid van een verhoging tot € 65.000 en later zelfs tot € 650.000. Dat moeten wij niet bagatelliseren, dat is niet niks. Sta mij toe dat ik de voorgestelde maatregelen op Europees niveau bespreek, om te bezien of daarbij een stand-alonepositie van Nederland mogelijk en wenselijk is. Ik kom daar later op terug.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Maar dan niet nadat herhaaldelijk overtredingen zijn geconstateerd, weer een vergunning verlenen. Dat horen wij namelijk herhaaldelijk vanuit de sector.

Minister **Verburg**: Als ik daar geen namen en rugnummers bij krijg, blijft het bij roepen. Daarom heb ik gezegd dat wij het nu zo gaan aanpakken. De mensen van de VWA worden getraind en voorbereid om die keuring aan de klep te doen, de vliegende brigades van AID en VWA worden gevormd, en als er signalen zijn dat iemand de cowboy uithangt, kan hij of zij zonder meer worden gepakt. Als de kwaliteitssystemen er straks zijn, ben ik bereid om de vliegende brigades een poosje in de lucht te houden, om dan eventueel degenen die niet goedschiks meewerken een handje te helpen met de sancties die ik heb en met de toezeggingen voor andere sancties die ik heb gemeld.

De heer **Graus** (PVV): Ik sluit mij aan bij de woorden van de heer Waalkens. Europa moet ons goed doen en het mag niet zo zijn dat wij in dit geval moeten gaan wachten op wat Europa gaat beslissen. Ik vind dat deze minister samen met de minister van Justitie maatregelen moet treffen namens ons land om deze vorm van

Verburg

dieren mishandeling aan te pakken in plaats van te wachten op wat Europa doet.

Minister **Verburg**: Ik wijs erop dat Nederland er in Europees verband op heeft aangedrongen om ook de langeafstandstransporten niet langer dan acht uur te laten duren. Het vorige kabinet heeft dat gedaan en ik neem die inzet over. Alleen, wij moeten wel vaststellen dat wij met elkaar in Europa daarover afspraken maken. Soms win je dat maar soms win je dat niet. Het vorige kabinet heeft dat niet gewonnen, zodat het niet in de Europese richtlijn is vastgelegd. Ik hoop dat de sector er zelf een en ander over opneemt in het certificeringssysteem. Daarnaast zal ik op Europees niveau bekijken wanneer wij het wel zouden kunnen realiseren. De wens en de inzet zijn natuurlijk niet minder op dat punt.

Verder heeft de heer Graus gevraagd of er sprake kan zijn van een levenslang verbod ten aanzien van overtreders van de transportverordening. Het verkrijgen van een vergunning is aan objectieve criteria onderworpen. Iemand die daaraan voldoet, kan een vergunning aanvragen. In een ernstige situatie kan het ertoe leiden dat een vervoerder twee jaar zijn vak niet mag uitoefenen. Dat is een heel zware sanctie. Het betekent dat iemand in die twee jaar op een andere manier zijn boterham moet verdienen of zijn boterham helemaal niet kan verdienen.

Zoals eerder aangegeven, wil ik het bedrijfsleven ondersteunen om zo snel mogelijk te komen tot een adequaat kwaliteitssysteem. Als het bedrijfsleven die uitdaging voortvarend oppakt, hoop ik dat op de meest korte termijn de eerste groep bedrijven kan werken met een nieuw brancheprotocol of een eigen kwaliteitsstelsel.

Sommige fracties hebben mij verzocht om ervoor te zorgen dat de langeafstandstransporten worden gestopt. Welnu, ik kan dat niet vanwege de Europese verordeningen en afspraken. Een duurzame, toekomstgerichte veehouderijsector moet in mijn ogen minder afhankelijk worden van langeafstandstransporten met slachtvee. Ik wil de sector dringend vragen om hieraan mee te werken. Voor fokvee is de mogelijkheid van langeafstandstransport zeer van belang. Dat betreft met name de voorwaarden waaronder transport van fokvee plaats kan vinden. Verscherpen ervan zou wat mij betreft dan bij voorkeur op Europees niveau moeten plaatsvinden. Tijdens de evaluatie van de transportverordening zal ik langs deze lijnen mijn inbreng leveren en zal ik aandringen op een spoedige evaluatie.

Voorzitter. Aan het eind gekomen van mijn eerste termijn moet ik de Kamer berichten dat, in tegenstelling tot wat ik eerder heb gezegd in dit debat, de VWA vandaag al wel de keuring aan de klep heeft ingevoerd. Dat betekent dat vandaag keuringen aan de klep hebben plaatsgevonden. Ik veronderstelde dat dit niet het geval was, maar het blijkt wel het geval te zijn. Het lijkt mij correct de Kamer daarover nu te informeren.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): De verwarring wordt nu natuurlijk alleen nog maar groter als de minister aangeeft dat de maatregelen niet ingaan, maar dat de VWA deze op eigen initiatief wel invoert. Wie heeft hier de controle?

De minister sprak over slachtvee. Ik snap heel goed dat de Europese Unie bepaalde voorschriften heeft, maar de minister kan met de branche bepaalde afspraken en

een eigen kwaliteitskeurmerk maken. Kiest zij dan voor een aantal van de voorstellen die in de Kamer zijn gedaan, zoals geen internationale transporten met in Nederland geslacht vee? Dat schrijft de Europese Unie niet voor, maar dat kunnen wij wel met elkaar afspreken, bovenop de Europese regelgeving, net als niet rijden op heel koude of heel warme dagen. Gaat de minister zelf punten aandragen of wacht zij af waar de sector mee komt?

Minister **Verburg**: Ik wacht af waar de sector mee komt. Ik veronderstel dat hij zeer voortvarend een systeem van zelfcertificering invoert, inclusief controle door een onafhankelijke partij en een sanctiestelsel. Ik heb al de wens uitgesproken dat daarbij niet alleen de Europese norm, dus het absolute minimum wordt gekozen, maar dat de sector zelf zegt: wij willen als sector garant staan voor deze en deze kwaliteitselementen.

Bij zelfcertificering hoort dat de branche met initiatieven komt en die zie ik met grote verwachting tegemoet. Ik leg daar dus niet iets extra's op, want dat betekent dat ik wettelijk iets bovenop die Europese richtlijn leg. Dat past niet in de systematiek van de zelfcertificering.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik kan mij voorstellen dat de minister kijkt naar wat er in de verordening staat: het minimaliseren van aantal transporten. Dan kan de minister toch de sector voorstellen op een bepaalde manier te minimaliseren, zodanig dat in ieder geval het eindresultaat is dat het aantal transporten vermindert. Het zijn er dit jaar zoveel, dan moeten het er volgend jaar minder worden. Streeft de minister daarnaar?

Minister **Verburg**: Dat is niet de idee van zelfcertificering. Ik kies voor de andere weg. Mevrouw Van Velzen zegt: natuurlijk mag die zelfcertificering er wel komen, maar ik wil het liefste hebben dat de minister dan aan de sector voorschrijft aan welke criteria dat kwaliteitssysteem precies moet voldoen. Dat past niet in die idee. Nogmaals, ik zie dat de sector ermee bezig is en hoop dat die voorstellen er ten spoedigste komen. Ik ben graag bereid om mee te denken en op de voorwaarden die ik eerder heb gesteld zelf een bijdrage te leveren, met dien verstande dat de sector zelf voor de financiering zorg draagt. Ik ga hieraan geen bijzondere eisen stellen, zoals mevrouw Van Velzen nu voorstelt, want dat heeft niets met zelfcertificering te maken, maar is een vorm van quotering.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Is het gestelde in de Europese verordening, namelijk dat het aantal transporten geminimaliseerd zou moeten worden, voor de minister een holle letter of gaat zij daar uitvoering aan geven? Zo ja, hoe gaat zij dat dan doen?

Minister **Verburg**: Ik voer daarover van tijd tot tijd gesprekken met de sector. Het was onderwerp van gesprek op 25 juni. Als het aankomt op het minimaliseren van transport, ga ik ervan uit dat ook de sector zelf er niet op uit is om zomaar een eindje rond te gaan rijden met vee of met paarden of pony's. Het gaat hier niet om een hobby, maar om de vraag hoe wij het noodzakelijke transport verzorgen en hoe wij in de tussentijd voor de dieren zorgen.

De heer **Van der Ham** (D66): Ook mijn fractie is niet zo'n

Verburg

groot voorstander van het vervoeren van slachtvee. Zoals ik in mijn pleidooi al heb gezegd, vinden wij het echter allereerst een grote schande dat de slachtoelocatie soms wordt vermarkt als herkomstlocatie en dat herkomstlabeling plaatsvindt. Denk aan het bekende schaap dat in Frankrijk wordt geslacht en dan als Frans lamsvlees in de winkel komt. Zou de minister bij voorrang bij de Europese Commissie en de Europese Raad willen aanklaarten dat hierop een verbod komt? Dat is namelijk dubbele volksverlakkerij. Op het vlees staat een label waar het niet echt vandaan komt, oftewel een fictieve herkomst. Daarnaast is het onnuttig vervoer van beesten.

Minister **Verburg**: De laatste beoordeling laat ik graag aan de heer Van der Ham. Ik vind dit wel een punt om in Europees verband op de agenda te zetten. Ik zal bekijken wat de Europese Commissie eraan zou kunnen doen en of wij hierover niet een vruchtbare gedachteswisseling zouden kunnen hebben in de Landbouwrapad.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Wij zijn allemaal aanwezig geweest in dit debat. De minister had verondersteld dat de brancheprotocollen nog niet waren ingetrokken. Direct na bevinding van dit debat zou dit geschieden. Nu blijkt de VWA al wel met de controles aan de klep te zijn begonnen. Betekent dit nu in formele termen dat de brancheprotocollen door de minister zijn ingetrokken, althans niet meer van kracht zijn verklaard?

Minister **Verburg**: Ik sta dit met schaamrood op de kaken aan u te vertellen, maar ik vind dat ik u daarover moet informeren. Ik kreeg daarover net een briefje onder mijn neus. Ik leg het liefst het hele verhaal op tafel, ook als dat wat schrijnt. Dat lijkt mij beter en passend in de open omgang met de Kamer. Vindt u het goed dat ik het verdere verloop van dit debat afwacht? Ik weet niet of er nog een tweede termijn komt, en of er dan moties zijn. De heer Van der Vlies is scherp genoeg om mij eventueel te houden aan nogmaals een antwoord op deze vraag, al dan niet na ommekomst van de behandeling van de moties.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Als politici – en ik vind dat mevrouw Verburg dat predicaat ook heeft verworven – weten wij met elkaar dat wat u te melden hebt over de gang van zaken rondom die brancheprotocollen, beslissend kan zijn voor wat er hier in de tweede termijn gebeurt. Daarom vind ik het een moeilijke kwestie. Ik wil daarmee de minister niet lastig vallen. Ik neem haar niet iets kwalijk. Zoiets kan zo lopen en daar wil ik wel begrip voor hebben. Het is wel belangrijk dat wij voor de tweede termijn scherp hebben wat de stand van zaken is.

Minister **Verburg**: Het was mijn voornemen om de brancheprotocollen in te trekken. Ik heb overwogen en besloten om vanwege dit debat met de Kamer daarmee nog een dag te wachten. Ik hoor dat de Voedsel en Waren Autoriteit al aan de slag is geweest, alsof de brancheprotocollen al ingetrokken waren. Dit zie ik als iets wat niet bedoeld is.

Dit betekent voor mij dat de brancheprotocollen in bestuurlijke zin nog niet zijn ingevoerd en dat ik mij bij de Kamer verontschuldigd voor het feit dat de Voedsel en Waren Autoriteit er al mee begonnen is. In voorkomende

situaties zullen wij bekijken hoe dit in de praktijk opgelost kan worden.

De heer **Ormel** (CDA): Ik ben blij met deze laatste woorden van de minister. Zij is haar betoog begonnen met te zeggen dat zij chic wil zijn naar de Kamer toe. Ik vind dat wij dit als Kamer moeten waarderen. Wij hebben een debat met de minister over branche-protocollen, over maatregelen die wij treffen. De minister heeft duidelijk aangegeven dat het in haar geest is dat deze maatregel, die zij heeft aangekondigd, pas ingaat na het debat. Ik denk dat wij dat als Kamer behoren te waarderen. Het is goed dat de minister iets vermeldt dat feitelijk helaas is gebeurd. Ik constateer echter dat zij hier zegt dat wij ervan moeten uitgaan dat de branche-protocollen nog niet zijn ingetrokken.

De **voorzitter**: Wil de minister hierop reageren?

Minister **Verburg**: Nee, ik heb dat zo gezegd.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik kan alleen maar concluderen dat er bij de VWA heel slimme mensen zijn die brieven lezen, zoals ze zijn geschreven aan de Kamer en die de minister nooit heeft gerectificeerd. Ik vraag de minister of zij eigenlijk wel steun heeft van haar coalitiepartijen.

Minister **Verburg**: Dit moet vanavond blijken. Ik dacht dat dit debat nu juist bedoeld was om na te gaan hoe de Kamer hier tegenover staat, zowel de coalitiepartijen als de overige partijen. Dat lijkt mij volstrekt passend in het gebruikelijke verkeer tussen regering en Kamer.

De **voorzitter**: Mijnheer Van der Ham, u heeft geen interruptie meer. Ik wil voorstellen dat u aan het einde van de tweede termijn nog een gelegenheid krijgt.

De heer **Van der Ham** (D66): Ik zie er nu al naar uit.

De **voorzitter**: Dat kan ik mij voorstellen. U bent niet de enige.

De minister heeft haar beantwoording in eerste termijn afgerond. Ik constateer dat de leden behoefte hebben aan een tweede termijn. Ik bied daarin geen gelegenheid tot interrupties. De leden krijgen één minuut spreektijd die zij ook moeten gebruiken voor het indienen van moties. Zij moeten dus in hoog tempo spreken. Vervolgens zal de minister, al dan niet na een korte schorsing, reageren op de tweede termijn van de Kamer. Aan het einde van het antwoord van de minister, die in tweede termijn aan een stuk door mag spreken, krijgt elk lid nog gelegenheid om één interruptie te plegen.

De heer **Waalkens** (PvdA): Ik verzoek u om voorafgaand aan de tweede termijn van de Kamer tien minuten te schorsen.

De **voorzitter**: Wordt die wens breed gedeeld?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik vind een schorsing niet nodig. Het is toch helder?

De heer **Ormel** (CDA): Ik steun het verzoek van de heer Waalkens.

Verburg

De heer **Graus** (PVV): Ik steun dat verzoek ook.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Als er behoefte is aan een schorsing, dan steunt mijn fractie het verzoek daartoe.

De **voorzitter**: Dat kan ik mij van de VVD-fractie goed voorstellen. Het laatste voorbeeld daarvan ligt mij nog vers in het geheugen.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Een schorsing op dit moment is niet bedoeld om de tweede termijn voor te bereiden. Dat gebeurt nooit in dit soort debatten. Ik wil graag weten waarom om een schorsing wordt gevraagd. Hoe minder tijd bepaalde fracties krijgen, hoe liever mij dat is. Voor mij hoeft die schorsing niet.

De **voorzitter**: Dat snap ik, maar als om een schorsing gevraagd wordt, dan gebeurt dat om moverende redenen. Is vijf minuten genoeg?

De heer **Van der Ham** (D66): Ik hoor graag wat die moverende redenen zijn. Bij andere schorsingen gebeurt dat ook. Mijnheer Waalkens, waarom wilt u schorsen?

De heer **Waalkens** (PvdA): Mogen wij de informatie van het kabinet even bij ons binnen laten komen en ons daar even op beraden? De tweede termijn is de afsluitende termijn van de Kamer voor dit debat.

De **voorzitter**: Dat lijkt mij een goed argument.

De vergadering wordt van 22.35 uur tot 22.45 uur geschorst.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Voorzitter. Wat een beschamende vertoning vanavond: een minister zonder ruggengraat en zonder regie die zich door de Kamer laat regeren. De dieren hebben weer het nakijken. Maar eens kijken wat er te redden valt met de volgende moties.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat het transporteren van levende dieren per definitie kwetsbaar is en met de nodige waarborgen omgeven dient te worden inzake de noodzaak, het dierenwelzijn en de diergezondheid;

verzoekt de regering, een commissie de opdracht te geven tot een herbezinning op de omvang, het nut en de noodzaak van diertransporten en aan te geven hoe transporten van levend vee zo veel mogelijk vervangen kunnen worden door alternatieven en hoe de dan nog resterende transporten zo veel mogelijk verminderd dan wel verbeterd kunnen worden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden

Van Velzen, Van Gent, Van der Ham en Thieme. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 58 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft aangegeven de huidige reistijden onwenselijk te vinden en naar reistijden van acht uur te streven voor het vervoer van dieren;

constaterende dat de minister pas bij de evaluatie van de Europese verordening betreffende het vervoer van dieren de discussie over de reistijden wil heropenen;

verzoekt de regering, deze evaluatie niet af te wachten en reeds nu de Europese discussie te openen over het limiteren van de reisduur tot acht uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Velzen en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 59 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Europese Commissie voorschrijft dat lidstaten bij overtredingen met diertransporten sancties moeten instellen en toepassen die doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn;

overwegende dat er in de praktijk zelden boetes worden opgelegd en zelden gebruik wordt gemaakt van de mogelijkheden die de regelgeving biedt, zoals het intrekken van vergunningen en het in beslag nemen van wagens;

verzoekt de regering, bij overtredingen van de wet rondom het vervoer van dieren strak te handhaven en straffen op te leggen die doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Velzen, Van Gent, Van der Ham en Thieme. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 60 (28286).

Motie

De Kamer,

Van Velzen

gehoord de beraadslaging,

van mening dat onnodig transport van levende dieren onwenselijk is en zo veel mogelijk moet worden voorkomen;

verzoekt de regering, een verbod in te stellen op het internationaal vervoer van slachtvee,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Velzen, Van der Ham, Graus, Van Gent en Thieme. Zij krijgt nr. 61 (28286).

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Tot slot wens ik de minister toch toe dat zij haar rug vandaag zal rechthouden.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Voorzitter. Ik wil de volgende vijf moties indienen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat voor vervolging en berechting van transporteurs van levende dieren die in overtreding zijn, specialistische juridische kennis is vereist;

constaterende dat deze kennis onvoldoende en slechts gefragmenteerd aanwezig is bij het Openbaar Ministerie;

verzoekt de regering, een specialisme binnen het Openbaar Ministerie in te stellen dat zich richt op de rechtspraak met betrekking tot dierenwelzijn en dierenrechten zoals de bescherming van dieren tijdens transport en overige juridische procedures als gevolg van misstanden tijdens het transport van levende dieren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Thieme, Van Gent, Van der Ham en Graus. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 62 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat journaals die vermelden hoeveel dieren gewond raken of doodgaan tijdens een transport, belangrijke informatie verschaffen voor de controle op diertransporten;

constaterende dat deze journaals openbaar gemaakt dienen te worden zodat de samenleving inzicht kan

krijgen in de omvang van misstanden tijdens diertransporten;

verzoekt de regering, per direct deze journaals openbaar te maken,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Thieme, Van Gent, Van Velzen, Van der Ham en Graus. Zij krijgt nr. 63 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat de Nederlandse overheid beperkte bevoegdheden heeft om de misstanden met Nederlandse diertransporten in het buitenland op te sporen, te controleren en bij overtredingen te sanctioneren;

overwegende dat ter voorkoming van misstanden bij de transporten met levende dieren juist grensoverschrijdende controle, handhaving en sanctiemogelijkheden nodig zijn;

verzoekt de regering, binnen een halfjaar duidelijkheid te bieden over de opsporings-, handavings- en sanctiemethoden die de Nederlandse overheid kan inzetten bij grensoverschrijdende transporten, de effectiviteit van de huidige methoden en de uitbreidingsmogelijkheden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Thieme, Van Gent en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund. Zij krijgt nr. 64 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat er signalen zijn die erop wijzen dat VWA-keuringsartsen die het opladen van diertransporten controleren, regelmatig onder grote druk staan;

constaterende dat VWA-keuringsartsen vaak te maken hebben met onduidelijkheden over de beleidskeuzes betreffende controle en handhaving bij transporten van levende dieren;

verzoekt de regering, een onafhankelijk onderzoek in te stellen naar de positie en werkdruk bij VWA-keuringsartsen, de bestuurlijke verhoudingen en de verbeterpunten om de effectiviteit van de controle en handhaving van veetransporten te vergroten;

verzoekt de regering, de resultaten van dit onafhankelijke onderzoek binnen een halfjaar aan de Kamer te

Thieme

presenteren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Thieme, Van Gent en Van der Ham. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 65 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat commerciële transporten van levende landbouwhuisdieren nooit ten goede komen aan het welzijn van deze dieren;

van mening dat de veehouderij gericht moet zijn op regionale productie en verwerking van dierlijke producten;

verzoekt de regering om per 2010 een verbod in te voeren op alle commerciële transporten van levende landbouwhuisdieren die langer duren dan twee uur,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Thieme en Van Gent. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 66 (28286).

Ik geef nu het woord aan de heer Van der Ham, met instemming van de heer Ormel.

De heer **Van der Ham** (D66): Voorzitter, ik voer eerder het woord op verzoek van de heer Ormel. Hij is nog bezig met een motie, waar ik natuurlijk heel benieuwd naar ben. Zelf zal ik één motie indienen; ik sta onder heel veel andere moties.

Ik vind het toch een beetje een rare gang van zaken. De minister schrijft iets op en zegt: ik kan dit doen. Vervolgens is er een debat waarin wordt gevraagd: is wat u hebt toegezegd, wel mogelijk? De minister zegt keihard: ja, dat gaan wij doen, ik kan dat, ik heb er mensen voor, het is geen inspanningsverplichting maar een resultaatverplichting. Het zou gek zijn als de Kamer dan zegt: en toch vertrouwen wij het niet. Dat komt eigenlijk neer op een motie van wantrouwen op voorhand. Dat is gek, op die manier doen wij geen zaken in deze Kamer. Hooguit kunnen wij achteraf zeggen tegen de minister: u hebt uw woord niet gehouden. Laten wij de regering laten regeren en achteraf concluderen of het goed is gegaan.

Mijn motie gaat over het onjuist labelen van vlees en de transporten die daarachter zitten.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat er transporten plaatsvinden van levend vee met als doel om de slachtlocatie te vermarkten als herkomstlocatie;

overwegende dat deze handelwijze feitelijk fictieve herkomstlabeling oplevert;

overwegende dat deze handelwijze onnodige, onethische en ongewenste transporten van levend vee teweegbrengt;

verzoekt de regering, zich in te spannen om transporten van levend vee ten bate van fictieve herkomstlabeling te verbieden,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van der Ham, Van Gent, Thieme, Graus en Van Velzen.

Zij krijgt nr. 67 (28286).

De heer **Van der Vlies** (SGP): Voorzitter. Ik wil de minister dankzeggen voor haar reactie. Wij moeten oppassen dat wij niet gaan generaliseren. Van sommige kanten zijn in eerste termijn opmerkingen gemaakt, waar ik mij maar niet mee heb bemoeid. Ik vind echt dat de sector dat niet verdient. De goeden lijden onder het gedrag van de kwaden, of dat er nu veel of weinig zijn. Door de incidenten is de sector in een kwade reuk komen te staan. Als wij niet uitkijken, ontmoedigen wij de sector om kwaliteitsimpulsen door te voeren. Het is in ons aller belang dat snel op gezaghebbende wijze een einde wordt gemaakt aan de incidenten. Het is ook een kwestie van vertrouwen; het moet geen kat-en-muisspel worden. De sector moet onder druk worden gezet om de noodzakelijke kwaliteitsslag te maken, maar wij moeten niet overvragen. Ik denk dat de motie van de heer Ormel ons verder zou kunnen helpen.

Ten slotte dank ik de minister voor haar concrete toezegging over het mogelijk vervroegen van de invoering van de gps-controle naar 1 januari 2008. Verder heeft zij welwillend gereageerd op het voorstel voor een centrale databank, dat nog wel moet worden onderzocht.

De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter, bedankt voor de welwillendheid bij het verschuiven van mijn tweede termijn. Ik wil de Kamer en zeker u graag een netjes getypte motie overhandigen. Ik bedank de minister voor haar beantwoording in eerste termijn. Ik heb in eerste termijn al namens de CDA-fractie gezegd dat het nodig is dat er iets gaat gebeuren en dat er een aanscherping komt. Wij respecteren de daadkracht van de minister. De minister heeft al gezegd dat de goeden helaas enigszins onder de kwaden lijden. Daar hebben wij toch moeite mee. Wij denken dat het intrekken van de branche-protocollen voor de een-op-een-transporten van de boeren in de grensstreken nader overleg behoeft. Daarom dien ik de volgende motie in.

Ormel

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

van mening dat overtredingen van de wet- en regelgeving bij diertransporten het dierenwelzijn ernstig kunnen aantasten;

constaterende dat deze overtredingen het vertrouwen in het waarborgen van het dierenwelzijn tijdens transport ernstig schaden;

van mening dat het direct opzeggen van de branche-protocollen praktische uitvoeringsproblemen kan opleveren voor het dierenwelzijn;

van mening dat de 100%-klepcontroles op dit moment dienen te gelden voor verzamelplaatsen;

van mening dat de sector een doeltreffend werkend kwaliteitssysteem voor 1 januari aanstaande kan opstellen;

verzoekt de regering, voor stalkeuringen over te gaan tot een 100%-controle bij ondernemers die zich niet verbonden hebben aan een kwaliteitssysteem dat het dierenwelzijn tijdens transport waarborgt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Ormel, Waalkens, Cramer en Snijder-Hazelhoff. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 68 (28286).

De heer **Graus** (PVV): Voorzitter. Ik wil iets zeggen tegen sommige behoudende Kamerleden. Vaak heb ik veel respect voor hun behoudendheid, maar soms grenst het een beetje aan het ouderwetse. Het vervoer van levend slachtvee is gewoon niet meer van deze tijd. Het is middeleeuws. Daarmee kom ik op mijn eerste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat het vervoer van levend slachtvee niet meer van deze tijd is;

overwegende dat onnodige kwelling van dieren niet mag worden getolereerd;

overwegende dat dieren erbij gebaat zijn, in hun eigen omgeving geëuthanaseerd te worden;

verzoekt de regering om over te gaan tot het gebruik van mobiele slachthuizen en enkel nog karkasvervoer toe te staan voor doeldieren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Graus en Thieme. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 69 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verschillende veetransportbedrijven de wet- en regelgeving aan hun laars lappen;

overwegende dat mishandeling van dieren niet mag worden getolereerd;

verzoekt de regering om veetransportbedrijven die zich schuldig maken aan dierenmishandeling tijdens het transport, laden en lossen, een minimumstraf op te leggen, hun transportvergunning in te trekken en de betrokken vrachtwagencombinatie in beslag te nemen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 70 (28286).

De heer **Graus** (PVV): Ik zie het lampje al zenuwachtig knipperen, maar ik heb nog een laatste motie.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat verschillende veetransporteurs/chauffeurs de bestaande wet- en regelgeving aan hun laars lappen;

overwegende dat mishandeling van dieren niet mag worden getolereerd;

verzoekt de regering om veetransporteurs/chauffeurs die zich schuldig maken aan dierenmishandeling tijdens het transport, laden en lossen, een minimumstraf op te leggen, evenals een levenslang verbod op het houden en transporteren van dieren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Graus. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.
Zij krijgt nr. 71 (28286).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik druk mij nog voorzichtig uit als ik zeg dat ik wat zich hier vanavond heeft afgespeeld een aparte gang van zaken

Van Gent

vind. Het is mij ook wel duidelijk dat men gezien het gedoe met die motie denkt "dat varkentje hebben wij ook weer gewassen". Ik krijg er toch wel een vieze smaak van in mijn mond. Totdat de branche duidelijke afspraken heeft gemaakt, ga ik ervan uit dat er gewoon 100% controle plaatsvindt. Dat moet volgens mij ook de interpretatie van deze motie zijn. Daarna laten wij het weer aan de branche over. Ik wil dan toch wel zekerheden. Het is wel duidelijk dat minister Verburg een terugtrekkende beweging heeft gemaakt. Naar mijn idee heeft zich van alles en nog wat afgespeeld in de wandelgangen. Uiteindelijk beoordeel ik dat niet als positief. Ik vind het gewoon knoeiwerk. De minister moet wat mij betreft de motie afwijzen en haar eigen weg volgen. Dat lijkt mij toch beter.

Nu dien ik de volgende drie moties in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat transporteurs van wie de vergunning is opgeschort of ingetrokken, op dit moment de mogelijkheid hebben, hun veewagens op een andere naam te zetten;

constaterende dat transporteurs derhalve de mogelijkheid hebben, hun werkzaamheden (onder een andere naam) voort te zetten;

verzoekt de regering, bij het opschorten of intrekken van een bedrijfsvergunning de veewagens van het desbetreffende bedrijf in beslag te nemen zo lang de opschorting duurt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Thieme. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 72 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat tijdens het transport van dieren veel misstanden voorkomen;

overwegende dat controle tijdens het transport van dieren op dit moment slechts steekproefsgewijs plaatsvindt;

overwegende dat het verzamelen en controleren van transportgegevens op dit moment fraudegevoelig is;

verzoekt de regering, per 1 januari 2008 een nationale databank in te stellen bij de VWA, waarin het routeplan en de uiteindelijke gps-gegevens van diertransporten verzameld en gecontroleerd worden, zodat continue

online controle mogelijk is,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Thieme. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 73 (28286).

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

constaterende dat tijdens het transport van dieren veel misstanden voorkomen;

overwegende dat controle tijdens het transport van dieren op dit moment slechts steekproefsgewijs plaatsvindt;

overwegende dat gps voor veewagens pas vanaf 2012 verplicht is;

overwegende dat met gps de temperatuur, belading en rusttijden te controleren zijn;

verzoekt de regering, gps conform de Europese Verordening EG 2005/1 inzake de bescherming van dieren tijdens transport (Bijlage 1, hoofdstuk 6, art. 3,3 en 4,1) zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk per 1 januari 2008 voor alle veewagens verplicht te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Van Gent en Thieme. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 74 (28286).

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Voorzitter. Ik heb nog een vraag aan de minister. Minister, u zei dat u dit met de Kamer wilt overleggen. U zegt vervolgens met schaamrood op de kaken "sorry", omdat de Voedsel en Waren Autoriteit (VWA) al begonnen is. Het is toch ook geen figuur tegen deze organisatie die haar plicht doet? U hebt deze maatregel bovendien in uw brief aangekondigd. Was u ervan overtuigd dat dit mogelijk was met het oog op personeel en inzet? Of hebt u zo maar wat gedaan?

De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter. Toen ik aan het woord was, werd mij een briefje toegeschoven waarop stond dat aan mijn motie de naam van de heer Cramer was toegevoegd, maar dat blijkt een vergissing te zijn. De naam van de heer Cramer onder de motie-Ormel dient dus te worden geschrapt, met excuses aan het adres van de heer Cramer.

De **voorzitter**: Daar wordt goede nota van genomen.

De heer **Cramer** (ChristenUnie): Voorzitter. Hoffelijkheid

Cramer

is soms een taai goedje. Toch waardeer ik de wijze waarop de minister haar beleid verdedigt en toelicht. Ik steun haar daar dan ook in. Ik vind het echt goed dat zij de consequenties hardop benoemt. Zij geeft aan dat dit schrijnt, maar dat moet maar een keer. Zoals gezegd, steun ik haar hierin.

Ik heb met plezier geluisterd naar de toezeggingen over de intensivering van de controles en de sancties, alsook over het in te stellen onderzoek. Deze toezeggingen spreken mij aan, juist ook vanwege het belang van ons land en de sector, alsmede de positie van Nederland.

Om vaart te zetten achter de discussie over de transporttijden en de afstanden dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat veetransporten, met name over grote afstanden, niet bevorderlijk zijn voor het dierenwelzijn en zo veel mogelijk beperkt dienen te worden;

constaterende dat het de inzet van de minister is, de maximale transporttijd te limiteren;

overwegende dat de Europese Transportverordening voorschriften bevat die beogen het dierenwelzijn voldoende te waarborgen, maar dat een maximale transporttijd daarin niet is opgenomen als voorschrift;

verzoekt de regering, zich in te spannen voor een Europese limiet aan de transporttijd en/of -afstand en haar concrete inzet daaromtrent onderdeel uit te laten maken van de nota Dierenwelzijn,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door de leden Cramer, Ormel en Waalkens. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 75 (28286).

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Voorzitter. Ik zal geen moties indienen maar wil nog wel twee vragen aan de minister stellen. De VVD is dit debat ingegaan met de inzet om het de knoeiers onmogelijk te maken om in de sector te kunnen blijven opereren. Naar onze mening dient daartoe een effectiever handhavingsbeleid te worden gevoerd dat is gebaseerd op een risico-benadering. Wij zijn van mening dat de minister hierin een veel nadrukkelijker rol dient te vervullen. Zij zegt signalen uit de sector of van elders af te wachten. Wij menen echter dat zij zelf meer verantwoordelijkheid dient te nemen. Dat geldt vooral ten aanzien van de risico-analyse. Pas dan kan er echt worden opgespoord.

De VVD-fractie juicht een kwaliteitssysteem voor de gehele sector toe. Dat geldt ook voor het eventueel verplichtend zijn van dit systeem. Wij werken gezamenlijk aan het kwaliteitssysteem. Dat wordt nog eens gevraagd in een motie. Ook de minister werkt hier naar

toe. Indien de sector daarom zou vragen, zou dit systeem naar onze mening verplichtend moeten zijn. Wij vragen de minister om hieraan te willen meewerken.

Naar onze mening behoort een duidelijk en effectief sanctiebeleid tot het kwaliteitssysteem. Wij hebben eerder betoogd dat sancties ook echt als sancties moeten worden ervaren. Dan kunnen wij de knoeiers echt aanpakken. Wij vertrouwen erop dat de minister echt stappen zal zetten ten aanzien van de sancties.

De heer **Waalkens** (PvdA): Voorzitter. Ik dank de minister voor haar reactie op de inbreng van de Kamer in eerste termijn, in het bijzonder die van de fractie van de Partij van de Arbeid. Het is over en weer gewisseld dat de gang van zaken niet helemaal de schoonheidsprijs verdient. Ik ben niettemin van mening dat wij vanavond een stap verder zijn gekomen op het traject van het maken van afspraken ten aanzien van de transporten van levend vee.

Ik incasseer de toezegging van de minister over de invoering van het gps per 1 januari 2008, wanneer dit mogelijk blijkt. Hetzelfde geldt voor de toezegging dat de gegevens vanaf dat moment centraal zullen worden geregistreerd. Nu zij deze toezeggingen heeft gedaan, heb ik er geen behoefte aan om hierover een motie in te dienen.

Ten aanzien van het opnemen van de strafmaat onder het kopje "economisch delict" heeft de minister toegezegd dat zij wil onderzoeken in hoeverre de mogelijkheid bestaat om veetransportwagens in beslag te nemen en tevens de ketenaansprakelijkheid te zullen onderzoeken. Dat is mijn tweede punt.

Mijn derde punt betreft de onafhankelijkheid van de keuringen. Wij zullen gegevens aanleveren opdat de minister daarop zal kunnen reageren.

Wij hebben een handtekening gezet onder de motie van de heer Ormel omdat internationale transporten vanaf verzamelaarsplaatsen starten. Daar liggen de risico's en daarom moeten wij voor de volle honderd procent vasthouden aan de klepcontroles.

De **voorzitter**: Ik schors de vergadering tot 23.20 uur om de minister de gelegenheid te bieden, haar antwoord voor te bereiden. Er zijn achttien moties ingediend. Daarvoor heeft zij enige tijd nodig.

De vergadering wordt van 23.12 uur tot 23.20 uur geschorst.

Minister **Verburg**: Voorzitter. Ik dank de Kamer voor haar inbreng in tweede termijn. Als u mij toestaat, ga ik heel snel over tot de beoordeling van de moties.

De eerste motie is de motie op stuk nr. 58 van mevrouw Van Velzen c.s., die de regering verzoekt om een commissie opdracht te geven tot een herbezinning op de omvang, het nut en de noodzaak van diertransporten. Ik heb al eerder toegezegd dat ik dat in het overleg met de sector zelf zal doen met de sector. Ik heb geen behoefte om daar nu een commissie op te zetten. Dat betekent dat ik de Kamer de aanneming van deze motie ontraad.

Verburg

De tweede motie verzoekt de regering om de evaluatie niet af te wachten en de Europese discussie over het limiteren van de reistijd tot acht uur nu reeds te openen. Ik heb in eerste termijn gezegd wat mijn ambitie is met betrekking tot de Europese richtlijn. Ik heb al toegezegd dat ik van plan ben om die versnelde evaluatie te vragen. Dat betekent dat ik deze motie zie als ondersteuning van het beleid.

De motie op stuk nr. 60 verzoekt de regering om bij overtredingen van de wet inzake het vervoer van dieren strak te handhaven en straffen op te leggen die doeltreffend, evenredig en afschrikwekkend zijn. Dat hebben wij nu al in de wet staan en daar is ook het handhavingsbeleid op afgestemd. Dat betekent dat ik deze motie zie als ondersteuning van het beleid.

De laatste motie van het lid Van Velzen verzoekt de regering om een verbod in te stellen op het internationaal vervoer van slachtvee. Ik vind het dictum van deze motie buiten proportie. Ik ontraad de aanneming van de motie.

De motie op stuk nr. 62 van mevrouw Thieme c.s. verzoekt de regering om een specialisme binnen het Openbaar Ministerie in te stellen dat zich richt op de rechtspraak met betrekking tot dierenwelzijn en dierenrechten. Dat is al het geval; ik heb dat in eerste termijn al gezegd. Elk ressort heeft een officier die belast is met landbouwzaken. Dat betekent dat er al verschillende officieren zijn en dat ik de aanneming van deze motie ontraad.

Dan de motie-Thieme c.s. over de openbaarmaking van transportjournaals. Ik zeg dat toe. Ik zie dat ook als ondersteuning van het beleid. Ik wil openbaar maken wat kan, omdat ik opteer voor de lijn van transparantie. Ik heb daar drie beperkende elementen bij: juridische voorwaarden die daaraan gesteld moeten worden, de privacywetgeving – dat is natuurlijk ook een juridische voorwaarde – en de gevoelige bedrijfsgegevens. Alles wat publicabel is, zal ik echter graag publiceren. Dat bevordert de duidelijkheid en de transparantie van het gevoerde handhavingsbeleid.

De volgende motie verzoekt de regering om binnen een halfjaar duidelijkheid te bieden over de opsporings-, handhavings- en sanctiemethoden die de Nederlandse overheid kan inzetten bij grensoverschrijdende transporten, de effectiviteit van de huidige methoden en de uitbreidingsmogelijkheden. Daar ben ik mee bezig. Ik heb daar melding van gemaakt in het overleg met België, Duitsland en Italië en ik heb toegezegd dat ik van plan ben om ook met andere EU-lidstaten, ook met inschakeling van de landbouwraden, te komen tot mogelijke afspraken over handhaving, informatie et cetera. Dat betekent dat ik deze motie zie als ondersteuning van het beleid.

De heer **Van der Vlies** (SGP): Ik wil even terug naar de vorige motie, de motie over het per direct openbaar maken van journaals. U zegt dat toe, maar verbindt daar – overigens terecht – nogal forse voorwaarden aan. De vraag is of dat de intentie van de indiener van de motie is. Als dat niet het geval is, is het natuurlijk niet mogelijk om die motie zomaar op die manier over te nemen.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Nadat ik de woorden van de minister over mijn motie op stuk nr. 63 heb gehoord, stel ik voor om die aan te houden. Ik wil eerst zien wat de minister van plan is om te publiceren.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Thieme stel ik voor, haar motie op stuk nr. 63 van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

De heer **Waalkens** (PvdA): De minister heeft over de voorgaande motie gezegd dat zij die als ondersteuning van haar beleid beschouwt. Vindt mevrouw Thieme dat voldoende om die motie aan te houden?

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Zegt de minister toe dat zij met een overzicht komt over de uitbreidingsmogelijkheden die zij ziet ten aanzien van de grensoverschrijdende transporthandhaving?

Minister **Verburg**: Naar mijn idee kan dat het enige doel zijn van de initiatieven die ik heb genomen in de richting van België, Duitsland en Italië. Ik zal die initiatieven ook nemen ten aanzien van andere lidstaten. Uiteraard is het doel daarvan om te komen tot wederzijdse handhavingsovereenkomsten. Anders lijkt mij dit niet zinvol.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Verwacht de minister dat zij daarop binnen een halfjaar meer zicht krijgt?

Minister **Verburg**: Ik zal daarvoor mijn best doen. Ik zal de Kamer in ieder geval over een halfjaar informeren. Uiteraard houd ik mij aan mijn toezeggingen, maar ik vraag mevrouw Thieme om mij niet vast te pinnen op een datum. Het is immers niet iets wat automatisch binnen de Europese verordening past. Het is wel mijn inzet om daartoe te komen. Misschien vinden ook andere lidstaten het een goed plan, maar ik adviseer mevrouw Thieme om zich wat dat betreft te richten op kwaliteit in plaats van op een datum.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Ik wil mijn gedachten laten gaan over het al dan niet in stemming brengen van de motie. Misschien kan ik die beschouwen als een soort aanmoedigingsmotie.

De **voorzitter**: Ik geef mevrouw Thieme tot aan de stemming de tijd om haar gedachten te laten gaan over de vraag of zij de motie in stemming wil brengen.

Minister **Verburg**: Ik kom op de motie-Thieme c.s. met de vraag aan de regering om een onafhankelijk onderzoek te doen naar de positie en de werkdruk bij de VWA-keuringsartsen, de bestuurlijke verhouding en de verbeterpunten om de effectiviteit van de controle en de handhaving van veetransporten te vergroten. Ik zie daarvoor geen enkele aanleiding en heb daaraan dan ook geen behoefte. Derhalve ontraad ik de Kamer om voor die motie te stemmen.

Mevrouw Thieme en mevrouw Van Gent hebben een motie ingediend met het volgende dictum: "Verzoekt de regering om per 2010 een verbod in te voeren op alle commerciële transporten van levende landbouwhuisdieren die langer dan twee uur duren." Ik vind dat dictum buitenproportioneel en ontraad de Kamer daarom om voor deze motie te stemmen.

In de motie-Van der Ham c.s. staat dat de regering wordt verzocht om zich in te spannen, met de intentie transporten van levend vee ten bate van fictieve herkomstlabeling te verbieden. In eerste termijn heb ik al

Verburg

gezegd dat ik dat in Europa aan de orde zal stellen. Ik ken niet de exacte regelgeving daaromtrent, maar beschouw die motie als ondersteuning van het kabinetsbeleid.

In de motie op stuk nr. 68 van de heer Ormel c.s. wordt de mening uitgesproken dat de 100%-klepcontroles op dit moment dienen te gelden voor verzamelplaatsen. Ook wordt de mening uitgesproken dat de sector een doeltreffend werkend kwaliteitssysteem voor 1 januari aanstaande kan opstellen. De regering wordt verzocht, voor stalkeuringen over te gaan tot een 100%-controle bij ondernemers die zich niet verbonden hebben aan een kwaliteitssysteem dat het dierenwelzijn tijdens het transport waarborgt.

Ik vind het jammer dat de Kamer mijn aanpak van een 100%-controle aan de klep en mijn vertrouwen dat er binnen de kortste keren sprake zal zijn van een functionerend kwaliteitssysteem van zelfcertificering, inclusief onafhankelijke controle en een sanctiestelsel, niet volgt. Ik duid de motie echter zo dat de Kamer van mening is dat er vanaf dit moment 100%-klepcontroles dienen te gelden voor verzamelplaatsen. Zij wil dat bij wijze van spreken vanaf morgen ingevoerd hebben. Daarbij wordt het vertrouwen uitgesproken dat de sector binnen 3,5 maand in staat is om met een kwaliteitssysteem te komen dat voldoet aan de criteria, dus tot zelfcertificering inclusief een onafhankelijke controle en een sanctiestelsel. Als daar per 1 januari geen sprake van is, leidt dat tot controle aan de klep. Is dat wat de heer Ormel zegt?

De heer **Ormel** (CDA): Ja.

Minister **Verburg**: Dan vind ik het jammer dat ik de Kamer niet heb kunnen overtuigen van de lijn die ik heb gekozen. Ik moet vaststellen dat de kern van wat ik voor ogen heb overeind blijft. Ik zie een andere aanvliegroute, omdat in de motie wordt gevraagd om 100%-klepcontroles voor verzamelplaatsen vanaf dit moment. De lijn die ik heb uitgezet kan op dat punt worden gevolgd. De sector krijgt dan nog 3,5 maand de ruimte om nog het laden vanuit de stalruimte te regelen. Is dat dan niet op een gezaghebbende, goede manier, volgens de regels, gebeurd, dan heeft de sector zijn kans laten gaan. Op 1 januari is het dan einde oefening of er komt een nieuwe start.

Ik ben politica genoeg om te kunnen tellen. Een grote meerderheid in de Kamer heeft de motie ondertekend. Ik heb gezegd wat ik heb gezegd, maar ik laat het oordeel aan de Kamer.

De **voorzitter**: Het is goed dat de heer Ormel nu nog even ingaat op de opmerkingen van de minister. Dan kunnen wij allemaal horen hoe hij het heeft bedoeld.

De heer **Ormel** (CDA): Ik dank de minister voor de glasheldere duiding van mijn motie. In eerste termijn heb ik gezegd en de minister heeft al in haar brief geschreven dat de goeden onder de kwaden moeten lijden. Wij vinden dat geen goede zaak. De stalkeuringen, zoals dat in de praktijk heet, waarbij een veehouder vanuit zijn eigen bedrijf zijn biggen naar een ander bedrijf, net over de grens, brengt, vallen op deze manier tijdelijk buiten de 100%-controle. Wij roepen de sector door middel van de motie nadrukkelijk op om spoedig, voor 1 januari, met een doeltreffend werkend kwaliteitssysteem te komen.

Als een veehouder na 1 januari voldoet aan dat doeltreffend werkende kwaliteitssysteem, kan er een brancheprotocol worden afgesloten. Voldoet hij daar niet aan, dan vindt 100%-klepcontrole plaats. De minister heeft dat, in wat andere bewoordingen, exact weergegeven. Ik heb gehoord dat zij het oordeel aan de Kamer overlaat, dus ik laat de motie graag in stemming brengen.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): Met de motie van de heer Ormel is eigenlijk tegen de minister een motie van wantrouwen ingediend. Onder het mom van een chique omgang met de Kamer heeft zij de keiharde maatregelen van de brief niet ten uitvoer willen brengen. Nu laat zij zich eigenlijk als een soort schoothondje naar het mandje terugblaffen. Ik vind dit beschamend. De Boerenpartij heeft het hier kennelijk nog steeds voor het zeggen. Hoe kijkt u nu zelf terug op dit debat, minister? In feite wordt u door uw eigen fractie teruggefloten en er in feite van beticht dat u geen capabele minister bent, want dat wordt in feite gezegd.

Minister **Verburg**: Ik werp dit verre van mij. Ik vind dit zeer ver bezijden de waarheid. Ik heb kennisgenomen van de incidenten en ik heb gezegd: ik accepteer dat niet, ik vind dat er structureel iets aan gedaan moet worden. Ik heb in mijn brief aangegeven dat het vertrouwen in de branche is gedaald, dat ik niet meer het vertrouwen heb dat ik had en dat ik vind dat er iets moet gebeuren. Ik heb ervoor gekozen om vanaf dit moment een 100%-klepcontrole te laten uitvoeren. Een aantal fracties van deze Kamer zegt: minister, wil nog een iets andere stap inbouwen. Ik meen evenwel dat hetgeen ik wil bereiken de Kamer ook wil bereiken, namelijk een kwalitatief goed dierentransport, waarbij de transporteurs en de exporteurs verantwoordelijkheid nemen voor de zorg voor de dieren. Doen zij dat niet dan gaan zij voor het gaas vanwege de handhaving, de controle en de sancties. Daarover heb ik het een en ander gezegd. Ik werp dus verre van mij wat u nu zegt en wat anderen eerder hebben gezegd. Ik vind dit een helder debat. Ik vind het jammer dat deze fracties mijn keus niet volgen, maar het betreft een gradueel verschil. De kern van mijn beleid wordt gehandhaafd. Op 1 januari is het einde oefening, maar de sector kan zelf eerder een gezaghebbende vorm van zelfcertificering tot stand brengen. Daarmee kan recht worden gedaan aan controle en sanctionering.

Mevrouw **Thieme** (PvdD): U zei dat uw vertrouwen in de transportsector is gedaald. Ik meen dat met de motie van de heer Ormel en consorten duidelijk is dat het vertrouwen in de eigen minister niet groot genoeg is. Kennelijk willen zij graag de regie in handen houden en hebben zij de neiging om u een lesje te leren, zodat u luistert naar de grote lobby die diertransport heet.

Minister **Verburg**: Ik werp dit verre van mij. Ik vind dat hier veel te grote woorden worden gebruikt. Deze beoordeling is buiten proportie.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik begrijp dat de minister hiervan baalt. Dat blijkt ook wel uit haar reactie als zij zegt: ik werp dit verre van mij en het is allemaal niet waar. Het valt mij wel op dat zij hier iets te gemakkelijk met anderen meegaat. Zij heeft een maatregel

Verburg

afgekondigd. Zij heeft een ministerie achter zich en zij is een verstandig persoon. Dus zij heeft van tevoren gecheckt of de maatregel in de praktijk mogelijk is, of er voldoende mensen beschikbaar zijn om die uit te voeren enzovoorts. Hierop richtte in eerste termijn zich voornamelijk de kritiek. De minister zegt dat de maatregel mogelijk is. Zij heeft die dan ook afgekondigd. Waarom gaat zij daar dan niet voor? Het is natuurlijk wel een beetje gek wat nu gebeurt. Deze fracties zeggen: minister, u hebt een maatregel afgekondigd die in de praktijk eigenlijk niet kan worden uitgevoerd. Daarmee wordt dan wel voor de deskundigheid van de minister een soort motie van wantrouwen gegeven. Waarom accepteert u dat, minister?

Minister **Verburg**: Dat lees ik niet in de motie. Ik heb de motie geduid en de heer Ormel heeft bevestigd dat mijn duiding de bedoeling van de motie weergeeft. Ik herhaal dat ik het jammer vind dat de fracties die de overgrote meerderheid van deze Kamer vormen mijn route niet helemaal volgen, maar ik stel vast dat zij mijn route voor een groot gedeelte volgen. Er is slechts een fase verschil: niet nu al voor de stalladingen de 100%-klepkeuring doen, maar de branche nog één keer de kans geven om voor de stalkeuring zelf te komen met aantoonbare verbetering. Daarvoor hebben zij 3,5 maand de tijd. Ik heb daarbij scherpe criteria geformuleerd. Ik heb gezegd wat ik van plan ben om te doen en wat ik van de sector verwacht. Er worden grote dingen van de sector verwacht; zij weet waar zij aan toe is. Het is jammer dat ik de Kamer op dit punt niet helemaal van mijn route heb kunnen overtuigen, maar ik stel vast dat de kern van wat ik wil en wat wij gezamenlijk willen bereiken vol overeind staat.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Ik vind het goed zo, maar ik vind het wel een afgang voor de minister. Dat betreur ik, want ik was het in dezen met haar eens. Het was wel too little en too late, maar het wordt nog minder en nog later. Dat is treurig, want het gaat hier niet om politieke spelletjes, maar om een serieus punt.

Mevrouw **Van Velzen** (SP): Ik wil de minister feliciteren, want zij heeft de hele avond al gesolliciteerd naar deze motie en die nu gekregen. Wij hadden vroeger de LPF om meerderheden te vormen voor dit soort voorstellen. Het verbaast mij erg dat de PvdA die plek vlekkeloos heeft ingenomen. Minister, als u daadwerkelijk vindt dat de maatregel die u wilde treffen noodzakelijk en nodig was, stelt u dan voor om per 1 januari welke keurmerken en protocollen dan ook te laten ingaan, maar in de tussentijd de controle te laten doorgaan? Als de sector dat vertrouwen kan hebben, dan moet u dat geven. In de tussentijd kunnen zij eraan werken; hoe eerder zij ermee klaar zijn, hoe beter. Dan heeft u ook een paar partijen tevredengesteld. Maar u legt het hoofd neer en zegt alleen: jammer, ik heb er wel naar gevraagd. Ik ben vooral teleurgesteld.

Minister **Verburg**: Laten wij heel helder zijn. Ik ben naar de Kamer gekomen en heb gezegd dat ik die strakke lijn wil. Een Kamermeerderheid zegt: minister, wij volgen uw lijn; er moet iets aan gebeuren en dat moet structureel, stevig, herkenbaar, controleerbaar en handhaafbaar zijn. Daarin volgt de Kamer mij ten volle. Er is een verschil in benadering, wat te maken heeft met de keuring aan de

klep. Ik vind het jammer. Ik had het liever andersom gedaan, precies zoals mevrouw Van Velzen zegt: 100% keuring aan de klep voor alle internationale transporten. Ik zet het nu door, want dat betekent ook dat de VWA het doorzet vanaf nu bij de verzamelplaatsen. Wat de stalkeuringen betreft, is de sector nu voor de laatste keer gewaarschuwd. Zij moet de komende drieënhalve maand benutten om te komen tot dat kwaliteitssysteem, want anders is op 1 januari de 100% keuring aan de klep, met alle andere toezeggingen die ik hier vanavond heb gedaan en de voornemens die ik in mijn brief heb geuit, een feit.

De heer **Van der Ham** (D66): Er zijn heel veel pijlen gericht op de minister. Ik vergelijk haar positie een beetje met die van minister Veerman, die ik zeer waardeerde. Wij konden heel veel kritiek op hem hebben, maar hij nam wel vaker een progressief standpunt in ten opzichte van de Kamer, die dan conservatief was. Ik zie dat hier hetzelfde proces gaande is. Ik zou deze bal niet bij de minister willen leggen, maar toch weer bij de oude coalitie van CDA en VVD, dit keer aangevuld door de PvdA, wat mij zeer verbaast. Ik wens de minister veel succes en veel sterkte toe in de komende jaren om net als minister Veerman destijds af en toe op te treden tegen die coalitie en met name de eigen partij.

Minister **Verburg**: Ik ga door met de moties, want wij hebben er nog een paar te gaan.

Ik ben bij de motie van de heer Graus en mevrouw Thieme waarin de regering wordt verzocht om over te gaan tot het gebruik van mobiele slachthuizen en enkel nog karkasvervoer toe te staan voor doeldieren. Ik vind het dictum van deze motie buiten proportie en ontraad dan ook aanneming ervan.

Dan kom ik bij de motie van de heer Graus waarin de regering wordt verzocht om van veetransportbedrijven die zich schuldig maken aan dierenmishandeling tijdens het transport, laden en lossen een minimumstraf op te leggen, hun transportvergunning in te trekken en de betrokken vrachtwagencombinatie in beslag te nemen. Ik heb dit al vaker met de heer Graus gewisseld. Wij kennen in Nederland geen minimumstraffen. Als er minimumstraffen zouden moeten worden ingevoerd, zou dat langs de lijn van Justitie moeten. Als de heer Graus dat wil, geef ik hem in overweging een initiatiefwetsvoorstel daartoe in te dienen. Ik adviseer natuurlijk helemaal niets, maar ontraad aanneming van de motie.

Er is nog een motie van de heer Graus, over vee-transporteurs en chauffeurs die zich schuldig maken aan dierenmishandeling tijdens het transport. Die motie heb ik al behandeld.

De heer **Graus** (PVV): Het gaat om twee verschillende moties: de ene motie gaat over de transportbedrijven, de andere motie over de werknemers.

Minister **Verburg**: Excuses, maar de conclusie is gelijk: ik ontraad aanneming van beide moties.

Ik kom toe aan de motie van mevrouw Van Gent en mevrouw Thieme, waarin de regering wordt verzocht, bij het opschorten of intrekken van een bedrijfsvergunning de veewagens van het desbetreffende bedrijf in beslag te nemen zolang de opschorting duurt. In eerste termijn heb ik gezegd dat ik dat wil onderzoeken. Dat kan nu nog

Verburg

niet, maar als dat wordt bedoeld met het dictum, dan zie ik deze motie als ondersteuning van beleid.

In een andere motie van mevrouw Van Gent en mevrouw Thieme wordt de regering verzocht, per 1 januari 2008 een nationale databank in te stellen bij de VWA, waarin het routeplan en de uiteindelijke gps-gegevens van de diertransporten worden verzameld en gecontroleerd, zodat continue online controle mogelijk is. Ik had al aangegeven dat dat technisch onmogelijk is, en het is ook onmogelijk om het per 1 januari 2008 te verplichten. Ik heb in de beantwoording in eerste termijn helder aangegeven dat ik graag met de sector hierover afspraken maak. Ik heb aan het adres van de heer Van der Vlies toegezegd dat ik naar die databank zal kijken. Ik kan dat dus niet toezeggen, zodat ik de motie ontraad.

Mevrouw Van Gent en mevrouw Thieme hebben nog een motie ingediend, waarin de regering wordt verzocht een gps conform de Europese verordening inzake de bescherming van dieren zo spoedig mogelijk, maar uiterlijk per 1 januari 2008, op alle veewagens verplicht te stellen. Ook hiervoor geldt dat ik het niet verplicht kan stellen. De verplichting kan pas per 1 januari 2009. Ik heb toegezegd dat ik bereid ben om met de sector te kijken naar wat deze bereid is te doen, om zo snel, professioneel en transparant mogelijk te opereren. Maar een verplichting per 1 januari 2008 is onmogelijk.

In de motie van de heer Cramer c.s. wordt de regering verzocht, zich in te spannen voor een Europese limiet aan de transporttijd en/of afstand, en haar concrete inzet daaromtrent onderdeel te laten uitmaken van de Nota dierenwelzijn. Dat ben ik voornemens, zodat ik deze motie als ondersteuning van beleid zie.

Voor de goede orde: aan het einde van de eerste termijn heb ik iets gezegd over de handhaving door de VWA. Het betekent dat de consequentie van dit debat is dat ik de 100%-controle die reeds blijkt te zijn ingezet door de VWA op verzamelplaatsen handhaaf en dus door laat lopen, dat ik de handhaving aan de klep bij stalkeuringen vooralsnog zal stopzetten – nog vanavond zal ik daarvoor opdracht geven – waarmee ik doe wat ik heb gezegd over die stallen waar vandaag keuring aan de klep heeft plaatsgevonden. Na ommekomst van de stemmingen over de moties opereer ik dan conform het alsdan genomen besluit van de Kamer.

Er is gevraagd of stappen worden gezet op het punt van de sancties. Ik heb gezegd dat ik het bestaande instrumentarium zal bezien. Verder heb ik gesproken over de handhaving die zal plaatsvinden bij de keuringen en door de vliegende brigades. Een en ander zal consequent worden uitgevoerd. Dat is onderdeel van het gehele pakket.

Verder is gevraagd of ik voornemens ben het kwaliteitssysteem te verplichten. Dat zou in strijd zijn met de gedachte achter het ontwikkelen van een eigen kwaliteitssysteem, een vorm van zelfcertificering. Dat is een privaat initiatief waar de sector zelf voor gemotiveerd is. Op 25 juni heb ik die indruk gekregen en gelet op wat vanavond gewisseld is, heeft de Kamer die indruk ook. Dus ik reken op de sector dat deze er zelf mee komt. Op het moment dat ik een verplicht kwaliteitssysteem ga opleggen, handel ik in strijd met de geest van wat daarvan de bedoeling is. Dan ben ik toch bezig om wetgeving neer te leggen, met alle gevolgen voor kostprijsofdrijving, administratieve lastendruk etc. Ik kan mij niet voorstellen dat mevrouw Snijder als tegenwoordiger van de VVD dat zou willen bepleiten.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Nee, dat wil ik op zichzelf ook niet bepleiten, maar het gaat er natuurlijk om wat er gebeurt met degenen die niet meewerken aan het kwaliteitssysteem.

Minister **Verburg**: Volgens mij is het gehele debat van vanavond daarover gegaan. Ik wil graag nu de gehele sector voorzien van de keuring aan de klep. Wij hebben het over het handhaven, de controle en optimale preventie. Het is een uitnodiging, een oproep en zo nodig een stok achter de deur voor de sector. Het is de kern van het debat dat wij vanavond hebben gevoerd en die vanavond voluit overeind is gebleven, met een kleine routewijziging op het moment dat de Kamer daarvoor kiest. Op 1 januari 2008 is het volstrekt helder: ofwel men doet wat men vastlegt in een kwaliteitssysteem ofwel men is de klos, hetzij via de klepkeuring, hetzij via de vliegende brigade.

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD): Kunt u met die vliegende brigades nog iets meer doen dan alleen het afwachten van signalen? Ik doel dan op het meer kijken naar de risicoanalyses.

Minister **Verburg**: Ja, natuurlijk. Die mensen gaan niet zitten wachten totdat er een telefoontje komt. Ze zijn bezig met de risicoanalyse. Ze werken op basis van ervaringsgegevens. Ze zijn deskundig en gemotiveerd om het dierentransport te optimaliseren.

De heer **Ormel** (CDA): Voorzitter. Ik heb geconstateerd dat mijn motie die mede is ondertekend door de collega's Snijder-Hazelhoff en Waalkens, volledig wordt overgenomen door de minister. Als die constatering juist is, ben ik bereid om de motie in te trekken. Kan de minister aangeven dat zij deze motie in haar geheel overneemt?

Minister **Verburg**: Ik laat het oordeel over de motie aan de Kamer over.

De heer **Ormel** (CDA): Dan zal ik die in stemming brengen. Ik verzoek de minister wel om tot aan de stemmingen, de brancheprotocollen niet in te trekken voor de andere bedrijven dan verzamelplaatsen.

Minister **Verburg**: Dat heb ik al toegezegd.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan verzoek ik u, voorzitter, ervoor te zorgen dat wij morgen over deze motie kunnen stemmen.

De **voorzitter**: Wij hebben morgen geen stemmingen.

De heer **Van der Ham** (D66): Dan verzoek ik u bij dezen toch om er morgen over te kunnen stemmen.

De **voorzitter**: Daar wil ik nog eens goed over nadenken. U brengt uw collega's dan namelijk in grote problemen.

De heer **Van der Ham** (D66): Als wij morgen rond het middaguur zouden stemmen, hebben wij alle tijd om mensen hier in de Kamer uit te nodigen. Het kan altijd. Wij doen het met andere debatten ook, als het echt niet anders kan.

Verburg

De **voorzitter**: Ik zal erover nadenken, maar er zitten veel haken en ogen aan. Ik laat het u weten.

Ik dank de minister zeer voor haar antwoord in tweede termijn.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik noem op waarover de Kamer op een later moment schriftelijk wordt geïnformeerd. Na overleg met de Europese lidstaten ontvangt de Kamer over een halfjaar een brief over samenwerkingsprotocollen ten aanzien van toezicht en controle. Verder brengt de minister in kaart welke sancties bij welke overtredingen worden toegepast. Daarover ontvangt de Kamer, naar ik aanneem, een brief. Ook stuurt de minister een brief na een onderzoek naar de mogelijkheden om wagens in beslag te nemen en de keten rond de overtreder aan te pakken. Op één punt weet ik niet zeker of een brief is toegezegd. Dit betreft het onderzoek naar de mogelijkheden van gps en databank. Het lijkt mij aannemelijk dat de minister de Kamer daarover bericht in een brief, maar dat heeft zij niet met zoveel woorden gezegd.

Minister **Verburg**: Ik heb daarover gezegd dat ik de mogelijkheden per 1 januari 2008 onderzoek met de branche. Ik kan dat echter niet opleggen, omdat de verplichting vanaf 1 januari 2009 geldt.

De **voorzitter**: Dat snap ik. Ik vraag u of u de Kamer over de uitkomsten informeert.

Minister **Verburg**: Ja, dat ligt voor de hand.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): Het betreft mijn moties. Ik overweeg om die aan te houden, maar dat kan slechts gedurende een beperkte periode. Ik hoor daarom graag van de minister wanneer wij daarover geïnformeerd worden. Dat moet toch binnen één maand kunnen.

Minister **Verburg**: Ik kan slechts toezeggen dat ik binnen één maand een brief toestuur over de stand van zaken op dat moment. Daarbij kan ik een taxatie voegen van de haalbaarheid van een en ander.

Mevrouw **Van Gent** (GroenLinks): In dat geval houd ik beide moties over deze kwestie aan. Ik krijg informatie en ik kan daarna afwegen of ik de moties alsnog in stemming breng.

De **voorzitter**: Op verzoek van mevrouw Van Gent stel ik voor, haar moties (28286, nrs. 73 en 74) van de agenda af te voeren.

Daartoe wordt besloten.

Sluiting 0.05 uur



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

1. vier koninklijke boodschappen, ten geleide van het voorstel van (rijks)wet:

Wijziging van de Wet buitengewoon pensioen 1940-1945, de Wet buitengewoon pensioen zeelieden-oorlogsslachtoffers, de Wet buitengewoon pensioen Indisch verzet, de Wet uitkeringen vervolgingsslachtoffers 1940-1945 en de Wet uitkeringen burger-oorlogsslachtoffers 1940-1945 in verband met de toekenning van een toeslag ter compensatie van de inkomensafhankelijke bijdrage, bedoeld in artikel 41 en de bijdrage, bedoeld in artikel 69, tweede lid, van de Zorgverzekeringswet (31130);

Wijziging van de Wet op het financieel toezicht in verband met de uitvoering van Richtlijn nr. 2005/68/EG van het Europees Parlement en de Raad van de Europese Unie van 16 november 2005 betreffende herverzekering en houdende wijziging van Richtlijnen 73/239/EEG en 92/49/EEG van de Raad en van Richtlijnen 98/78/EG en 2002/83/EG (Pb EU L 323) (31131);

Wijziging van de Gemeentewet in verband met het schrappen van de beperking van de tarieven van de onroerendezaakbelastingen (31133);

Wijziging van de Wet kinderopvang en enige andere wetten in verband met het herstel van enkele onvolkomenheden in de Wet kinderopvang en het opnemen van een klachtenregeling voor oudercommissies in die wet alsmede in verband met de overgang van het beleidsterrein kinderopvang naar het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap (31134).

Deze koninklijke boodschappen, met de erbij behorende stukken, zijn al gedrukt en rondgedeeld;

2. achtenveertig brieven van de Voorzitter van de Eerste Kamer der Staten-Generaal met de mededeling dat zij in haar vergadering van 11 september 2007 de haar door de Tweede Kamer der Staten-Generaal toegezonden voorstellen van (rijks)wet gedrukt onder de nummers: 30523, 30848, 31067, 31031-I, 31031-IIA, 31031-IIB, 31031-III, 31031-IV, 31031-V, 31031-VI, 31031-VII, 31031-VIII, 31031-IXA, 31031-B, 31031-X, 31031-XI, 31031-XIII, 31031-XIV, 31031-XV, 31031-XVI, 31031-A, 31031-B, 31031-C, 31031-D, 31031-E, 31031-F, 31031-G, 31061-IIA, 31061-IIB, 31061-III, 31061-IV, 31061-V, 31061-VI, 31061-VII, 31061-VIII, 31061-IXA, 31061-IXB, 31061-X, 31061-XI, 31061-XII, 31061-XIII, 31061-XIV, 31061-XV, 31061-XVI, 31061-A, 31061-B, 31061-C, 31061-D en 31061-F heeft genomen.

De Voorzitter stelt voor, deze brieven voor kennisgeving aan te nemen;

3. de volgende brieven:

een, van de staatssecretaris van Justitie, ten geleide van rapport "Toetsing doorlichting reclasseringstoetsing" (29270, nr. 15);

een, van de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties, inzake kennismaking publicatie "De provinciale financiën 2007, een interprovinciale vergelijking" (30800-C, nr. 7);

twee, van de staatssecretaris van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap, te weten:

een, over de invoering Wet kinderopvang en de toezicht door de GGD (28447, nr. 145);

een, over het Wetsvoorstel wijziging van de WEC en WOT (30956, nr. 14);