

Vergaderjaar 2007–2008

28 286

Dierenwelzijn

Nr. 200

## VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 18 februari 2008

De vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit<sup>1</sup> heeft op 23 januari 2008 overleg gevoerd met minister Verburg van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over:

- **de brief van de minister van LNV van 19 november 2007 met reactie op briefwisseling Animal Angels en EC inzake diertransporten (28 286, nr. 88);**
- **de brief van de minister van LNV van 17 december 2007 over handhaving verordening EG 01/2005; sancties overtredingen Europese dierenwelzijnsregelgeving m.b.t. diertransporten (28 286, nr. 91);**
- **de nadere brief van minister van LNV van 16 januari 2008 over kwaliteitssysteem diertransporten (28 286, nr. 94).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand beknopt verslag uit.

### Vragen en opmerkingen uit de commissie

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD) merkt op dat het doel bij dierenwelzijn en diertransporten is om de knoeiers uit de sector te weren. Dat blijkt niet goed mogelijk, ook al weten de controlerende instanties om wie het gaat.

Een kwaliteitssysteem is een goed instrument voor lastenverlichting, zonder afbreuk te doen aan doelstellingen van wet- en regelgeving. De conceptvoorstellen van de sector daartoe zijn nog wat vaag. De systemen voor vervoer vanaf bedrijf en vanaf verzamelplaatsen zijn niet op elkaar afgestemd. Ook het controle- en sanctioneringsbeleid zijn niet af. Is de minister op basis van beide systemen in staat om de knoeiers te weren? Welke aspecten van de systemen steunen die overtuiging? Beoordeelt de minister de objectiviteit van de commissies voor interne sanctionering als voldoende? Kan de minister toezeggen dat uitwisseling van gegevens tussen VWA en de sector plaatsvindt? Hoe worden toezicht, handhaving en sanctionering afgestemd op de voorgestelde kwaliteitssystemen? Stranden sancties zoals het langdurig intrekken van export- of transportvergunningen niet op eisen van proportionaliteit? Wat doet de minister met de initiatieven van de Stichting Dierwaardig Vervoer? Speelt de nationale database voor ritgegevens in combinatie met gps een rol? De kwaliteitssystemen vormen een goede basis voor convenanten met de

<sup>1</sup> Samenstelling:

Leden: Van der Vlies (SGP), ondervoorzitter, Schreijer-Pierik (CDA), voorzitter, Atsma (CDA), Van Gent (GroenLinks), Poppe (SP), Waalkens (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Jager (CDA), Ormel (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), Van Velzen (SP), De Krom (VVD), Samsom (PvdA), Van Dijken (PvdA), Neppérus (VVD), Jansen (SP), Jacobi (PvdA), Cramer (ChristenUnie), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Vermeij (PvdA), Zijlstra (VVD), Thieme (PvdD) en Polderman (SP).

Plv. leden: Van der Staaij (SGP), Mastwijk (CDA), Ten Hoopen (CDA), Duyvendak (GroenLinks), Luijben (SP), Tang (PvdA), Boekestijn (VVD), Bilder (CDA), Biskop (CDA), Koşer Kaya (D66), Van Leeuwen (SP), Dezentjé Hamming (VVD), Eijssink (PvdA), Depla (PvdA), Van Baalen (VVD), Kant (SP), Blom (PvdA), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Van Heugten (CDA), Brinkman (PVV), Kuiken (PvdA), Ten Broeke (VVD), Ouweland (PvdD) en Lempens (SP).

overheid. Er dient echter meer aandacht te worden besteed aan samenwerking tussen overheid en sector bij de kwaliteitslabels. Het succes van de systemen ligt in een effectief en objectief sanctioneringsbeleid. De sector had per 1 januari aan een aantal eisen moeten voldoen. Aan die eisen moet zeker vast worden gehouden. Hoe gaat dat in zijn werk? Wat is het vervolgtraject? Wat is de stand van zaken? Wat gebeurt er met ondernemers die zich niet aan het convenant houden?

Mevrouw **Van Velzen** (SP) vindt dat de minister met een een-op-eencontrole bij het inladen adequaat reageerde op misstanden bij het vervoer van dieren. Na een schimmig politiek steekspel krijgt de sector echter opnieuw de ruimte om orde op zaken te stellen. Na het wegvallen van de klepcontrole zijn evenwel opnieuw misstanden geconstateerd bij Nederlandse veetransporten, in Duitsland en Oostenrijk.

De brief van de minister staat vol met mogelijke sancties. Kan de minister de Kamer een overzicht geven van overtredingen en de daarop genomen sancties in het jaar 2007? Hoeveel vergunningen zijn ingetrokken? Er is afgesproken om bij een derde overtreding binnen vier jaar de vergunning in te trekken. Gebeurt dat ook in de praktijk? Is de minister bekend met de truc om een vrachtwagen door een dierenarts te laten keuren en die vervolgens alsnog extra te beladen?

De minister is akkoord gegaan met twee voorstellen, nog voordat die bekend waren aan de Kamer. De voorgestelde systemen blijken echter verre van onafhankelijk. Er vinden bovendien geen controles plaats tijdens transport. De gegevens over overtredingen blijven daarnaast bij de overheid. Voldoen de voorstellen aan de minimumvoorwaarden van het beleidskader Toezicht en controle van 2005? De Nederlandse Bond van Waaghouders stelt een controle voor van twee keer per jaar per vervoerder. Men is echter nog op zoek naar een onafhankelijke, gecertificeerde instelling voor de controlewerkzaamheden. Dan is het systeem toch niet werkbaar? Positief aan het voorstel voor dierwagenvervoer is het idee om alle overtredingen te publiceren op een website.

Er moet een sluitend systeem komen, zodat misstanden aan het licht komen. Er mag geen gesjoemel plaatsvinden met de beladingsgraad. Dat vraagt om onaangekondigde en stelselmatige fysieke controles. De minister heeft de Kamer bovendien beloofd dat de sector per 1 januari 2008 moet voldoen aan de voorwaarden. De slappe voorstellen daarvoor zijn echter nog niet in werking getreden. Zij moeten door de EU goedgekeurd worden.

Hoeveel bedrijven doen mee aan de voorgestelde kwaliteitssystemen? Wat betekent dat in de praktijk? Vindt bij de bedrijven die niet meedoen een-op-eenklepcontrole plaats?

Het gps moet ingevoerd worden. Ook moet voortaan gewerkt worden met temperatuursensoren. Vergunningen moeten bovendien sneller ingetrokken worden. Er is een motie aangenomen, zodat maximaal acht uur mag worden gereden met slachtvee. De motie daarover vraagt de minister, deze norm te bepleiten in Europa. Wat is hierbij de stand van zaken?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD) spreekt mede namens de fractie van GroenLinks.

Het beleid over diertransporten stemt absoluut niet tot tevredenheid. In de media geeft de minister op over haar hart voor dieren. In de praktijk komt zij echter niet op voor dieren die door heel Europa worden gesleept. De klepcontrole wordt immers opgevolgd door een nietszeggende papieren controle. Per 1 januari 2008 komt er geen gps, ondanks de belofte. Recidivisten gaan gewoon door, omdat de straffen laag zijn en de pakkans uiterst klein.

De voortdurende misstanden bij de langeafstandstransporten van levende dieren vragen om een stevig optreden van de overheid. De transportsector mag echter zelf de regels en naleving kiezen, terwijl bekend is dat

die veelplegers de hand boven het hoofd houdt. Het kwaliteitssysteem voldoet bovendien niet aan de LNV-voorwaarden. Volgens de minister biedt het echter goede waarborgen om het welzijn van dieren tijdens opladen en transport te borgen. Waar baseert de minister die stelling op? Waarom vertrouwt de minister dat de sector de controles zelf kan uitvoeren?

De minister heeft eerder 100%-klepcontrole en invoering van gps per 1 januari voorgesteld. Zij weet dat stevig toezicht noodzakelijk is. Waarom neemt de minister vervolgens genoegen met een sectoraanpak die het bij lange na niet haalt bij haar eigen voorstel?

Het kwaliteitssysteem is totaal niet onafhankelijk. De normen zijn opgesteld door directe belanghebbenden, zonder andere betrokkenen te horen of te raadplegen. Ook bestaat beroep op de sancties uit een gang naar de sanctioneringscommissie die de sanctie heeft opgelegd. Die bestaat bovendien uit vertegenwoordigers van de transportorganisaties. Zijn met samenstelling van de sanctioneringscommissie en het beroep op besluiten daarvan onafhankelijkheid en kwaliteit voldoende gewaarborgd?

Waarom is er volgens de minister sprake van een adequaat sanctioneringssysteem, ook in het licht van het beleidskader Toezicht op controle?

De beladingsnormen in het voorgestelde kwaliteitshandboek zijn te hoog. Hier wordt de Europese transportverordening niet gevolgd, zodat er nog meer varkens in een vrachtwagen kunnen worden gepropt. Wat doet de minister hieraan? Het kwaliteitshandboek voorziet niet in een (steekproefsgewijze) controle bij het opladen en vervoer van dieren. Hoe kan de dierwaardigheid van vervoer dan worden gecontroleerd?

De Europese transportverordening stelt dat een dierenarts de verklaring moet ondertekenen dat ingeladen dieren in goede conditie zijn. Daarvoor is fysieke aanwezigheid een vereiste. Nederland voldoet echter ook met de nieuwe kwaliteitssystemen niet aan deze verordening. Dat is beschamend voor de grootste exporteur van levende dieren. Laat de minister bij de Europese Commissie toetsen of de aanwezigheid van de keuringsarts verplicht is? Wanneer kan de Kamer een reactie verwachten? Het moet afgelopen zijn met het vervoer van levende dieren over lange afstanden. De maximale vervoertijd moet twee uur worden.

De heer **Ormel** (CDA) spreekt zijn complimenten uit voor het systeem van het kwaliteitshandboek dierwaardig vervoer en het kwaliteitssysteem exportverzamelcentra. De datum van 1 januari, gevraagd in de motie-Ormel van september 2007, is niet gehaald. Het gaat hierbij echter vooral om de kwaliteit. De overheid kan met deze systemen middels «toezicht op toezicht» de rotte appels eruit halen.

De kwaliteitssystemen van de sector moeten geborgd worden door een onafhankelijke instantie, waarna zij moeten gelden als een bindende verklaring tussen de partijen. De overheid moet steekproefsgewijs controleren en intensief controleren bij ondernemers die niet willen meewerken aan een geborgde kwaliteitsketen. Passen de voorgestelde systemen binnen de bestaande kwaliteitssystemen, zoals IKB (integrale ketenbeheersing) en Global GAP? Voldoen deze aan de eisen van onafhankelijke auditing en sanctionering? Leiden zware overtredingen ook tot zware sancties en uitsluiting uit het kwaliteitssysteem? Uitsluiting moet toch betrekking hebben op veehouders of exportverzamelplaatsen en niet op transporteurs? Is het geen idee om bedrijven bij zware overtredingen pas na een audit in het systeem terug te laten keren?

Een transporteur mag op drie plaatsen varkens laden. Dat is van belang voor veehouders die onvoldoende biggen leveren om een veewagen te vullen. Deelt de minister de mening dat deze mogelijkheid moet blijven bestaan?

Mevrouw **Jacobi** (PvdA) roept de vragen van de PvdA-fractie in herinnering om overtreders aan de ketting te leggen. Uit informatie van de

minister blijkt dat dit niet mogelijk is als een vrachtwagen voldoet aan de voorschriften en de verordening. Hoe zit dat?

De sancties en boetes lijken vergaand. Toch gaan steeds dezelfde transporteurs in de fout, die het daarmee voor de rest verpesten. Welke sancties zijn er voor de «free riders»? Op grond van de EU-verordening ketenaansprakelijkheid zijn er voldoende mogelijkheden om bedrijven mede of geheel verantwoordelijk te stellen. Is dit ook voor Nederland goed uit te werken? Is de minister bereid toe te zeggen, de ketenpartijen aan te pakken in geval van misstanden?

Het gps moet zo snel mogelijk ingevoerd worden, zodat rijtijden en reischema's inzichtelijk worden gemaakt. Wanneer wordt gps in Nederland verplicht? In september 2007 is toegezegd gps voor langere transporten in te stellen. Welke stappen zijn er nog te gaan?

De sector laat met de voorstellen zien het dierenwelzijn serieus te nemen. Wat is echter de positie van de overheid in dit traject? Hoe staat het met de accreditatie en de onafhankelijke audit? Is het systeem niet te veel administratief en te weinig inhoudelijk? Welke vorderingen kunnen er gemaakt worden wat de kwaliteit van het systeem betreft? Wat is een reële datum voor invoering van de systemen?

De heer **Graus** (PVV) is van mening dat het bij diertransporten niet alleen om varkens, maar bijvoorbeeld ook om honden gaat. Bij een transport moet bovendien ook het laden en lossen betrokken worden. Wat verstaat de minister precies onder diertransporten?

De dierenellende tijdens transporten begint al bij het vangen van dieren, bijvoorbeeld het 's nachts vangen en in kratten smijten van kippen. Ook bij het lossen van dieren is veel ellende te zien. Ex-werknemers en huidige werknemers van pluimveeslachterijen verhalen over verschrikkelijke behandeling van dieren. Is de minister bereid hiernaar onderzoek te doen?

Wat gaat de minister doen om overtreders in de gevangenis te krijgen of een levenslang verbod te geven op het houden en transporteren van dieren? Werken de huidige boetes volgens de minister? Meer in het algemeen moet er meer aan karkasvervoer worden gedaan en moeten er minder levende dieren worden getransporteerd.

Er moeten eisen gesteld worden aan controles op vervoer van gezelschaps- en sportpaarden. Aan de grenzen moeten er bovendien meer vliegende controles komen, bijvoorbeeld gericht op vervoer van puppies. Ook in het kader van de voedselkwaliteit verdient liefdevolle behandeling van doeldieren aandacht.

Een probleem bij de protocollen voor slachtkuikens is dat de kleine kippen de stroomband soms niet raken. Die worden daardoor zonder sedatie gevild. Wat gaat de minister hieraan doen?

### **Antwoord van de minister**

De **minister** is na aanvaarding door de Kamer van de motie-Ormel overgegaan tot drie acties: 100%-klepkeuring op exportverzamelplaatsen, stalcontrole op de boerderij en het instellen van vliegende brigades van Voedsel en Waren Autoriteit en Algemene Inspectie Dienst. De sector heeft vervolgens tot half december gewerkt aan kwaliteitssystemen voor exportverzamelplaatsen en transport vanaf de boerderij.

Het voorstel voor de exportverzamelplaatsen is van de Nederlandse Bond van Waaghouders (NBW). Het ministerie heeft vastgesteld dat het voldoet aan de door de minister in september geformuleerde eisen: het bevat de vereisten van de EU-transportverordening, onafhankelijk toezicht en sanctieregime. Veertien van de achttien exportverzamelplaatsen hebben inmiddels een verklaring ondertekend te werken volgens de eisen van het kwaliteitssysteem. Voor hen is de klepkeuring per 1 januari 2008 stopgezet.

Het voorstel voor vervoer vanaf de boerderij is ingediend door Saveetra,

de Nederlandse Bond voor Handelaren in Vee (NBHV) en het Productschap voor Vee en Vlees. Ook dat voldoet aan de gestelde eisen, zodat per 1 januari 2008 de stalkeuring blijft doorgaan. Voor handelaren die zich niet hebben aangesloten, zo'n 30%, is de 100%-klepkeuring van kracht. In december 2007 was duidelijk dat controle, sanctionering en borging van onafhankelijkheid verder uitgewerkt moesten worden. Doel is immers een onafhankelijke audit en een «auditproof»-kwaliteitssysteem. De sector heeft daarvoor, gezien het voorlopige resultaat, nog enkele maanden de tijd gekregen. De druk moet erop blijven, met de klepcontrole als stok achter de deur. Met Saveetra, NBHV en NBW is inmiddels afgesproken dat de kwaliteitssystemen geheel gereed zijn op 1 april 2008. De minister heeft daar vertrouwen in.

De VWA blijft alle export controleren, dus ook die door de deelnemers aan de kwaliteitssystemen. Ook de vliegende brigades blijven steekproefsgewijze controles uitvoeren. De nieuwe systemen borgen de eigen verantwoordelijkheid van het bedrijfsleven. Dat heeft voordelen ten opzichte van de eerdere brancheprotocollen. Deelnemers aan het kwaliteitssysteem moeten zich overigens periodiek laten beoordelen na een entree-audit bij aanvang. Wie niet voldoet, wordt geschrapt als deelnemer aan het systeem.

Voordeel van de nieuwe systemen is dat de verantwoordelijkheid voor diervriendelijke transporten mede bij de sector en de ketenpartijen ligt. De systemen bevatten bovendien bovenwettelijke normen en controles voor dierenwelzijn. De systemen gelden daarnaast zowel voor nationale als internationale transporten. Ook is er sprake van een extra, privaatrechtelijk toezichtssysteem. De verzegeling van gecontroleerde vrachtwagens op exportverzamelplaatsen betekent meer waarborgen tegen bijladen. Het systeem kan op termijn inhouden dat alleen gewerkt wordt met gecertificeerde ondernemers. Naar verluidt zullen ook supermarkten op termijn eisen stellen aan het transport.

De kwaliteitssystemen regelen een aantal bovenwettelijke sancties. De sector onderzoekt de mogelijkheid om wagens aan de ketting te leggen. Naast de sancties van het systeem blijft de VWA toezicht houden bij ieder transport. Bij een overtreding is het mogelijk om vrachtwagens van de weg te halen. De vervoerder moet dan voor een vervangende wagen zorgen.

In de voorgestelde handboeken krijgen de AID (Algemene Inspectie Dienst) en de LID (Landelijke Inspectiedienst Dierenbescherming) een rol toebedeeld bij de sanctionering. Dat is echter onmogelijk, gezien de eis van een duidelijk onderscheid tussen privaatrechtelijk en publiekrechtelijk systeem. Het systeem moet privaatrechtelijk gehandhaafd worden. In dat verband wordt gewerkt aan de uitwerking van toezicht en sanctionering. De suggestie om bij zware overtredingen het gehele bedrijf een nieuwe audit te laten ondergaan, wordt meegenomen bij het uitwerken van de sancties.

Het toezicht op de houders van het kwaliteitssysteem moet onafhankelijk zijn. Dit moet geborgd zijn alvorens goedkeuring wordt afgegeven. De sector heeft nog tot 1 april om dit te regelen.

De wet is voldoende om de «free riders» aan te pakken. De vliegende brigades zijn in staat tot selecte controles, bijvoorbeeld van ondernemers die buiten het kwaliteitssysteem blijven. Bovendien zal meer resultaat behaald worden als de gehele keten bij het systeem wordt betrokken. Er is niet besloten om gps per 1 januari 2008 in te voeren. Vrachtwagens die in het jaar 2008 op de markt komen, moeten echter van gps zijn voorzien. De Europese transportverordening verplicht daarnaast gps voor alle vrachtwagens met ingang van 1 januari 2009.

Het kwaliteitssysteem voldoet inderdaad niet aan het beleidskader Toezicht op controle. Dat is ook geen voorwaarde. Het beoogt immers een andere controle bij het laden. De VWA blijft echter aanwezig op de plaats

van vertrek van transporten. Met de sector wordt wel gesproken over versterken van het systeem in het licht van het beleidskader.

De vliegende brigades hebben in het jaar 2007 40 welzijnscontroles uitgevoerd. De resultaten van 26 pilotcontroles zijn: 10 controles op markt- en verzamelcentra, 9 controles op slachterijen en 7 op bedrijven. In 2 gevallen was de administratie niet op orde, in 9 gevallen was het welzijn van dieren in het geding.

Het welzijn van de dieren is voldoende gewaarborgd in beide kwaliteitssystemen. De normering van de transportverordening is immers het minimale uitgangspunt.

Volgens de EU-transportverordening is een diertransport het economische transport van gewervelde dieren, inclusief honden en paarden. Daarbij is het laden en lossen inbegrepen. In de verordening staan tevens normen voor de laad- en losmethode voor houders, transporteurs en verzamelcentra.

### **Nadere gedachtewisseling**

Mevrouw **Snijder-Hazelhoff** (VVD) denkt dat de sector een goed eind op weg is. Wat moet er volgens de minister nog gebeuren?

De beide kwaliteitssystemen moeten onderling afgestemd worden, bijvoorbeeld over de beladingsgrens. Hoe wordt dat geregeld? Heeft de minister nog meer sancties in petto behalve het aan de ketting leggen van vrachtwagens?

Mevrouw **Van Velzen** (SP) herinnert eraan dat de minister op 12 september 2007 de sector voor de laatste keer heeft gewaarschuwd. Nu kiest de minister opnieuw voor uitstel, nu tot 1 april 2008. Kan de minister toezeggen dat verder uitstel niet wordt geduld?

Kan de minister alsnog een overzicht verschaffen van de sancties die in het jaar 2007 zijn uitgedeeld? Is de minister bekend met de praktijk dat vrachtwagens na controle terugkeren om dieren bij te laden? Waarom is na overleg met de sector het gps niet per 1 januari 2008 ingevoerd? Hoeveel bedrijven doen niet mee aan het systeem? Worden die 100%-klepcontrole opgelegd? Hoe staat het met de beladingsgraad in het kwaliteitshandboek dierwaardig vervoer, die afwijkt van de verordening? Wat is de stand van zaken bij maximumreistijden voor vervoer in Europa? Is de minister bereid, de kwaliteitssystemen ook aan de Stichting varkens in nood en de Dierenbescherming voor te leggen?

Mevrouw **Ouwehand** (PvdD) vindt het enthousiasme van de minister over de sector misplaatst. Die ziet inderdaad liever eens per jaar een papieren controle in plaats van 100%-klepcontrole. Zorgwekkend is bovendien dat het systeem niet hoeft te voldoen aan het Beleidskader toezicht op controle. Waarom is dit kader niet meer van toepassing?

Is de minister bereid bij het voorleggen van de systemen aan de Europese Commissie expliciet te vragen of een keuringsarts aanwezig moet zijn bij het laden van de dieren? Wanneer krijgt de Kamer hierover uitsluitel?

De heer **Ormel** (CDA) vindt het raar dat als een transportonderneming niet meedoet met het kwaliteitshandboek de boer de pineut is. De 100%-klepcontrole wordt immers door de boer betaald. Is het niet mogelijk om de rekening bij de transporteur te leggen? Een transport is toch ook volgens de EU-verordening inclusief laden en lossen?

Als een vliegende brigade een ernstige overtreding constateert, kan dat leiden tot vervanging van de vrachtwagen. Daarbij moet het dierenwelzijn echter niet uit het oog verloren worden. Is een stevige boete niet beter dan primitief overladen langs de snelweg?

Is de minister bereid toe te zeggen, de mogelijkheid open te houden dat transporteurs per rit op drie adressen varkens mogen laden?



Mevrouw **Jacobi** (PvdA) vindt een snellere invoering van gps op zijn plaats. Welke mogelijkheden ziet de minister daartoe?

In het traject van de kwaliteitssystemen doen slachterijen, veehouders en detailhandel niet mee. Met het oog op ketenaansprakelijkheid moet het aantal deelnemers dan ook opnieuw bekeken worden. Moet bovendien de accreditatie van het kwaliteitssysteem niet ook in het licht van de EU bekeken worden?

De heer **Graus** (PVV) merkt op dat in Limburg bij steekproeven illegale transporten, met gewone auto's, van hondjes uit het Oostblok worden onderschept. Vallen die niet onder de EU-verordening? Zijn er niet meer controles in het grensgebied mogelijk?

Is de verzegeling van diertransporten «hufferproof»? Wie controleert een en ander op het eindstation van een transport? De resultaten van de pilot-controles zijn schrikbarend. Blijft de minister met deze controles doorgaan? De controle bij slachterijen houdt op bij het lossen bij het slachthuis. Wat doet de minister aan wantoestanden op de slachtlijn? Is de minister bereid hiernaar onderzoek te doen? Is de minister bereid om transporteurs die herhaaldelijk in de fout gaan een levenslang verbod op te leggen voor het transporteren van dieren?

De **minister** vindt dat onafhankelijk toezicht en controle, sanctieregime en de entree- en herhaaldelijke audit nog geregeld moeten worden in de kwaliteitssystemen. Met de sector is daarvoor een kalender met afspraken gemaakt voor de maanden februari en maart. Daarbij komt ook de tabel voor beladingsnormen, afgeleid van de Europese verordening, aan de orde. Daarnaast staat ook het protocol voor de gegevensuitwisseling op de agenda. De kalender is leidend, met klepkeuring als stok achter de deur. De afspraken moeten dan ook op 1 april 2008 afgerond zijn, uitgezonderd de entree-audits.

De vliegende brigades hebben bij de controles processen-verbaal opge maakt. Die worden vervolgens via OM en rechter afgehandeld. Wie meer wil weten, moet dan ook de jaarverslagen van de AID en de VWA erop naslaan. Deze informatie is publiek beschikbaar.

Er doen 203 bedrijven mee aan het af boerderij-kwaliteitssysteem. Voor de andere bedrijven geldt de klepcontrole.

De minister zal in overleg met de sector nagaan of bekend is wanneer gps wordt ingebouwd. Handicap is overigens dat de Europese eisen aan gps nog niet uitgewerkt zijn.

Bij de Europese Commissie is erop aangedrongen om de evaluatie van de EU-transportverordening te versnellen. Die voor 2010 geplande evaluatie, onder meer van de maximumreistijden, wordt naar voren gehaald.

De kritiek van mevrouw Ouwehand op het niet naleven van het Beleidskader toezicht op controle wekt verbazing. In dat kader wordt immers pas op de tweede lijn gecontroleerd. De VWA controleert alle exporttransporten. De kosten van de klep- en stalcontrole komen uiteindelijk terecht bij de boer. Goede ondernemers moeten in staat worden geacht om een passende transporteur in te huren.

Handhaving van de beladingsgraad is in handen van dierenartsen. Die nemen een deskundig besluit, waarbij het belang van de dieren voorop staat.

In de consultatie van de concept-preventieregeling komt de drie-keerladenregel aan de orde. De minister wacht die af alvorens de Kamer een voorstel te doen.

Het is niet aan de minister om de detailhandel bij het systeem te betrekken. Niet uitgesloten kan worden dat die op een moment eisen zal stellen aan diertransport. Slachterijen zitten qua laden en lossen al in het systeem. Er blijkt bovendien interesse te zijn van de organisatie van slachthuizen om zich aan te sluiten.

Accreditatie hoort nog niet bij de EU thuis. Nederland moet dit private stelsel van borging door de sector in eigen hand houden. Uiteindelijk zal de minister de volwaardige systemen aan de Europese Commissie voorleggen, zoals zij heeft toegezegd.

Er wordt niet gecontroleerd op het transport van hobbydieren. Dat onderwerp hoort, net als problemen bij de slachtlijn, thuis bij het debat over de Nota Dierenwelzijn. In het overleg met de sector wordt bezien of de verzegeling van diertransporten degelijk is.

Feiten over bijlading na keuring door de dierenarts zijn onbekend. De minister is echter zeer gemotiveerd om concrete overtredingen aan te pakken.

De voorzitter van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
Schreijer-Pierik

De griffier van de vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,  
Van Leiden