

Vergaderjaar 2006–2007

28 286

Dierenwelzijn

21 501-32

Landbouw- en Visserijraad

Nr. 57

**BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN
VOEDSELKwaliteit**

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 7 september 2007

Middels deze brief wil ik u op de hoogte stellen van mijn standpunt inzake de problematiek rondom transporten van levende dieren zoals aan de orde is gekomen tijdens het ordedebat van 4 september jl.

Directe aanleiding voor dit ordedebat waren onder andere mogelijke misstanden tijdens een Nederlands transport van varkens. Volgens mij op dit moment bekend zijnde gegevens werden er 127 varkens vervoerd. De totale laadoppervlakte bedroeg 102 m². Het is nog niet duidelijk of deze bezetting voldoet aan de geldende normen. Van een klein aantal van deze dieren is bekend dat zij bijtverwondingen hebben opgelopen wat het bloeden kan hebben veroorzaakt.

Daarnaast werd op 31 augustus ook in Duitsland een paardentransport aangehouden. Hierbij was wel sprake van ernstige overbelading. Het gaat om een Italiaans vervoermiddel dat werd bestuurd door een Roemeense chauffeur. De dieren zijn geladen in Nederland. Dit transport bleek echter niet te zijn gecertificeerd door de VWA en was dus illegaal. Met de Duitse autoriteiten is afgesproken dat de dieren terugkomen naar Nederland alwaar de AID de dieren in beslag zal nemen.

Het transporteren van levende dieren is per definitie kwetsbaar en dient met de nodige waarborgen omgeven te worden inzake het dierenwelzijn en diergezondheid.

Deze kwetsbaarheid heeft tot gevolg dat aan de zorgplicht van de sector hoge eisen wordt gesteld. Deze zorgplicht houdt onder andere in dat de vervoerder rekening houdt met weersomstandigheden en zorg draagt dat de dieren zo optimaal mogelijk de plaats van bestemming bereiken. Daarnaast moet de vervoerder er zorg voor dragen dat de dieren tijdens de reis overeenkomstig de eisen van de Verordening (EG) nr. 1/2005 (transportverordening) gedrenkt en gevoerd worden.

Van belang is onderscheid te maken tussen drie soorten transporten: binnenlands transport, internationaal korte (<8 uur) en lange afstands-transporten (>8 uur).

Afhankelijk van de verwachte duur van het transport en het onderscheid tussen nationaal en internationaal verschillen de eisen en de mate van toezicht.

Elk transport moet voldoen aan de eisen uit de transportverordening. Zo dient elke verzorger een cursus te hebben gevolgd en mogen dieren pas vervoerd worden als ze hiervoor geschikt zijn. Voor lange afstands-transporten van landbouwhuisdieren geldt dat de chauffeurs vanaf 5 januari 2008 in het bezit moeten zijn van een getuigschrift van vakbekwaamheid.

Qua toezicht geldt dat binnenlands transport niet gecertificeerd hoeft te worden, wat inhoudt dat er geen keuringsambtenaar aan te pas komt. Dit in tegenstelling tot internationaal transport waarbij certificering door de VWA wel verplicht is. Dit toezicht beperkt zich tot de plaats van vertrek. Het toezicht door de AID voltrekt zich binnen de landsgrenzen. Daarbuiten heeft de AID geen controle- en handhavingsbevoegdheid.

Het toezicht valt in twee onderdelen uiteen, namelijk gericht op de exporteur en gericht op de vervoerder.

Voor de exporteur geldt het volgende:

De export kan alleen plaatsvinden als de DOM controle (Documenten, Overeenstemming, Materiaal) volledig in orde is. Bij omissies kan er niet gecertificeerd worden. In bepaalde gevallen kunnen de tekortkomingen hersteld worden, in de overige gevallen worden de VWA-werkzaamheden stopgezet en vindt er dus geen certificering plaats. Indien van toepassing wordt de AID ingeschakeld voor eventuele verbalisering. De handhavingsacties bij verzamelcentra worden genoteerd in het bedrijfsdossier en in het dossier bij de VWA.

Brancheprotocollen zijn samenwerkings-overeenkomsten tussen de VWA en individuele exporteurs en exportverzamelplaatsen. Voor de brancheprotocollen geldt dat indien een exporteur zich niet houdt aan de wettelijke normen en afgesproken werkwijze van het brancheprotocol, het brancheprotocol voor een bepaalde tijd wordt ingetrokken. De duur van deze periode is afhankelijk van de ernst van de overtredingen. Er wordt vanaf het moment van intrekken gecertificeerd volgens de standaard, namelijk 100% documentcontrole en keuring aan de klep. Een exporteur moet in een gesprek met de VWA kunnen onderbouwen dat de tekortkomingen niet meer zullen voorkomen. Als bij de daaropvolgende vijf (uitgebreide) exportkeuringen alles naar wens gaat, wordt de exporteur weer geaccepteerd voor het brancheprotocol. Als de overtredingen dermate ernstig zijn dat de VWA geen vertrouwen meer heeft in de betreffende exporteur, wordt het protocol definitief beëindigd. Deze persoon komt niet meer in aanmerking voor een verlicht systeem. Dit is al een aantal keren voorgekomen.

Voor de vervoerder geldt het volgende:

Na de constatering van een overtreding stuurt de VWA een eerste schriftelijke waarschuwing aan de vervoerder. Indien binnen 2 jaar een volgende overtreding wordt geconstateerd wordt een tweede schriftelijke waarschuwing door de VWA aan de vervoerder verstuurd. Indien vervolgens binnen diezelfde twee jaar een derde overtreding wordt geconstateerd wordt een voornemen tot schorsing van de vergunning aan de vervoerder gestuurd. In het voornemen wordt de vervoerder de gelegenheid geboden om binnen twee weken na verzending van het voornemen een zienswijze in te dienen.

Bij het ontbreken van een zienswijze of indien de zienswijze geen aanleiding geeft om af te zien van het voornemen tot schorsing, zal de vergunning als vervoerder worden geschorst. Het gevolg van deze schorsing is dat de vervoerder geen dieren meer mag vervoeren totdat hij middels een door hem opgesteld protocol heeft aangetoond dat hij orde op zaken heeft gesteld en de nodige maatregelen heeft getroffen om de geconstateerde tekortkomingen te verhelpen, zodat overtredingen in de toekomst worden voorkomen. Vervolgens zal de VWA het protocol toetsen. Indien het protocol wordt goedgekeurd wordt de schorsing opgeheven. Begaan personen werkzaam bij de vervoersonderneming binnen twee jaar na beëindiging van schorsing opnieuw een overtreding dan wordt de vergunning opnieuw geschorst. Indien het schorsen niet voldoende is, kan worden besloten om de vergunning in te trekken.

Ik ben mijn ambtsperiode begonnen met het vertrouwen dat de sector haar eigen verantwoordelijkheid zou nemen. In die lijn heb ik op 25 juni j.l een overleg gevoerd met de sector waarin ik de sector heb gewezen op hun eigen verantwoordelijkheid. Tevens heb ik de sector opgeroepen om met een doelmatig werkend kwaliteitssysteem te komen. Gelet op de gebeurtenissen in de afgelopen tijd constateer ik dat de zorgplicht door een aantal vervoerders onvoldoende serieus wordt genomen. Ik zie goede initiatieven ontstaan, maar kan momenteel nog in onvoldoende mate de goeden van de kwaden onderscheiden. Hierdoor voel ik me genoodzaakt voor de gehele sector maatregelen te nemen.

Ik zal inzetten op intensivering van het toezicht op de naleving van de wet- en regelgeving. Dit houdt specifiek in dat ik woensdag 12 september alle afgesproken brancheprotocolen zal intrekken. Ik ben me ervan bewust dat de goeden nu te lijden hebben van de kwaden, maar momenteel bestaat er geen onderscheidend criterium waarop anders besloten zou kunnen worden. Vanwege het verminderde vertrouwen in de sector is deze maatregel noodzakelijk. Zoals ik al heb aangegeven is tijdens het gesprek met de sector de ontwikkeling van een kwaliteitssysteem dat voldoende waarborgen kan bieden, aan de orde gekomen. Een dergelijk kwaliteitssysteem kan dit vertrouwen herstellen en ik roep de sector nadrukkelijk op dit systeem voortvarend te ontwikkelen.

Tevens zal ik het toezicht door mijn diensten aanscherpen. In dit verband wil ik specifieke controle teams van de AID en VWA (de zogenaamde vliegende brigades) instellen, die gericht zullen zijn op risicovolle transporten.

Verder bent u reeds eerder geïnformeerd over samenwerkingsprotocollen met andere landen. Zo is er met Italië een protocol afgesproken en vinden er momenteel bespreking en plaats met de Spaanse autoriteiten.

Daarnaast zullen er in het komend half jaar besprekingen gestart gaan worden met de belangrijkste doorvoer- en bestemmingslanden zoals Duitsland en België om reeds bestaande contacten in een samenwerkingsprotocol te formaliseren.

De minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
G. Verburg