

Vergaderjaar 2023–2024

22 112

Nieuwe Commissievoorstellen en initiatieven van de lidstaten van de Europese Unie

Nr. 3889

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 13 februari 2024

De vaste commissie voor Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over de brief van 22 december 2023 over het Fiche: Herziening verordening dierenwelzijn tijdens transport (Kamerstuk 22 112, nr. 3861).

De vragen en opmerkingen zijn op 24 januari 2024 aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voorgelegd. Bij brief van 13 februari 2024 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Graus

Adjunct-griffier van de commissie,
Holtjer

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersoon

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de VVD-fractie hebben met belangstelling kennisgenomen van het fiche bij de herziening verordening dierenwelzijn tijdens transport. Deze leden delen de opvatting van de Europese Commissie (EC) op het gebied van het verbeteren van dierenwelzijn tijdens transport en de andere gestelde doelen. Wel vragen deze leden in algemene zin of de inzet van het kabinet, die aanzienlijk verder reikt dan het Commissievoorstel, wel voldoende rekening houdt met de landspecifieke eigenschappen van het Nederlandse agrifoodcluster: gericht op export en daarmee afhankelijk van de ons omringende landen en omvangrijk in volume.

Antwoord

Ja, het kabinet heeft rekening mee gehouden.

Essentie voorstel

De leden van de VVD-fractie constateren dat het voorstel, in tegenstelling tot de huidige verordening, niet alleen geldt voor transporten binnen de Europese Unie (EU), maar ook voor transport van een derde land naar de EU en andersom. Graag vernemen deze leden een beschrijving van de handelsrelaties tussen Nederland en genoemde derde landen om zodoende een indruk te krijgen van impact en reikwijdte van de beperking die de verordening met zich meebrengt. Kan het kabinet een overzicht geven van de tien derde landen waarmee Nederland het meeste import- en exportrelaties heeft? Ook vernemen deze leden graag om welke diercategorieën het hoofdzakelijk betreft.

Antwoord

De tien derde landen waarmee Nederland voor levende dieren de meeste importrelaties had in 2023, zijn de Verenigde Staten, Argentinië, Verenigde Arabische Emiraten, Qatar, Koeweit, Canada, Chili, Singapore, Indonesië en het Verenigd Koninkrijk. Het betrof hoofdzakelijk paarden (voornamelijk uit de Verenigde Staten, Argentinië, Verenigde Arabische Emiraten, Qatar, Koeweit, Canada, Chili), siervissen (voornamelijk uit Singapore en Indonesië) en eendagskuikens (voornamelijk uit de Verenigde Staten en het Verenigd Koninkrijk). Deze dieren worden via Nederland in de EU geïmporteerd waarbij Nederland de eindbestemming kan zijn, maar ook een andere lidstaat.

De tien derde landen waarmee Nederland voor levende dieren de meeste exportrelaties had in 2023, zijn het Verenigd Koninkrijk, de Verenigde Staten, China, de Verenigde Arabische Emiraten, Mexico, Qatar, Saoedi-Arabië, Brazilië, Ghana, Canada. Dit betrof paarden (Verenigd Koninkrijk, Verenigde Staten, Verenigde Arabische Emiraten, Mexico, Qatar, Saoedi-Arabië en Canada), levende krabben en kreeften (China), honden en katten (Brazilië) en eendagskuikens (Ghana). Het overgrote deel van de export van honden en katten naar Brazilië betreft particulieren die met hun hond of kat terug reizen naar Brazilië. Nederland exporteert geen slachtdieren naar derde landen.

Het voorstel behelst de bepaling dat voor transport van slachtdieren een uitzondering bestaat wanneer »er voor de specifieke diersoort of categorie geen geschikt slachthuis te bereiken is binnen negen uur«. Hoe vaak vindt dit op wekelijkse, maandelijkse of jaarlijkse basis plaats en om welke

diercategorieën gaat het hier hoofdzakelijk vernemen deze leden graag van het kabinet.

Antwoord

De voorgestelde maximale transporttijd van 9 uur inclusief de uitzondering geldt niet voor pluimvee en konijnen. Binnen Nederland zijn alle slachthuizen binnen

9 uur te bereiken. De Nederlandse slachthuizen hebben op dit moment niet altijd de capaciteit om de huidige aantallen Nederlandse slachtdieren – met name die diercategorieën die niet in ieder slachthuis geslacht kunnen worden, zoals slachtbiggen – te kunnen slachten. Het vermoeden is echter dat er vanuit Nederland altijd een geschikt slachthuis te bereiken is binnen 9 uur. Of dit vermoeden klopt, zal samen met de sector nog in kaart gebracht worden.

Het kabinet heeft er geen zicht op of dit ook geldt voor andere lidstaten.

Een soortgelijke vraag hebben deze leden over het deel van het transport wat wordt uitgevoerd met een zeevaartuig, waarbij de tijd aan boord van het zeevaartuig niet meetelt als reistijd. Hoe vaak vindt dit plaats, wat zijn hoofdzakelijk de bestemmingen van deze desbetreffende transporten en om welke diercategorieën gaat het hier?

Antwoord

Vervoer van dieren over zee kan met twee verschillende zeevaartuigen uitgevoerd worden: een Roll-on-Roll-off-vessel (ook wel RoRo-boot genoemd) of een veeschip. Een RoRo-boot is een veerboot waarbij de gehele veewagen met daarin de dieren de boot op gaat. Bij een veeschip worden de dieren gelost van de veewagen en geladen in stalruimte op de boot. Voor beide manieren van zeevervoer geldt dat de reistijd op de boot niet meetelt als transporttijd.

Import

Het enige derde land dat dieren via zeevaartuig direct naar Nederland vervoert is het Verenigd Koninkrijk. Nederland heeft geen direct zicht op wat er in andere lidstaten vanuit derde landen met en zeevaartuig binnenkomt.

Vanuit het Verenigd Koninkrijk zijn in 2023 de volgende aantallen zendingen met een zeevaartuig binnengekomen in Nederland (het aantal zendingen geeft niet het aantal dieren weer):

Soort	Land van oorsprong	Land van bestemming									Eind-totaal
		BE	DE	DK	ES	FR	HU	NL	PL	SE	
Eendagskuijens	Verenigd Koninkrijk	19	35	10	1	2	2	13	9	7	98
Overig (insecten en ongewervelden)	Verenigd Koninkrijk							206			206
Paarden	Verenigd Koninkrijk	2	10	11				33		1	57

In bovenstaande tabel is weergegeven hoeveel zendingen per zeevaartuig vanuit het Verenigd Koninkrijk via Nederland de EU binnenkomen en hoeveel van deze zendingen in Nederland blijven en welke zendingen doorgaan naar andere Europese lidstaten.

In 2023 zijn er ook een aantal zendingen geweest die vanuit het Verenigd Koninkrijk met zeevaartuig via Nederland de EU binnen gekomen zijn voor

doorvoer. Dit houdt in dat die zendingen afkomstig zijn uit een derde land, verder vervoerd worden over het grondgebied van de EU en dan weer uitgevoerd worden naar een derde land. Dit betrof 2 zendingen paarden en 16 zendingen broedeieren die met zeevaartuig vanuit het Verenigd Koninkrijk naar Nederland zijn getransporteerd en daarna doorgevoerd zijn naar respectievelijk de Verenigde Staten en Nigeria.

Export

Nederland heeft geen direct zicht op wat er vanuit andere lidstaten naar derde landen geëxporteerd wordt met een zeevaartuig. In 2023 heeft de NVWA exportcertificaten verstrekt voor 144 zendingen van levende dieren vanuit Nederland naar derde landen met zeevaartuig. Vanuit de meeste zendingen hebben als bestemming het Verenigd Koninkrijk, gevolgd door Libanon. Meest voorkomende diercategorieën zijn zendingen van paarden, gevolgd door fokrunderen. Nederland exporteert geen slachtdieren naar derde landen.

Intraverkeer

Voor wat betreft intraverkeer (transport binnen de EU) is niet geheel inzichtelijk wanneer er gebruik wordt gemaakt van een zeevaartuig. Transport naar Ierland wordt vrijwel altijd uitgevoerd met een RoRo-boot, daarom worden hier de cijfers van transport tussen Ierland en Nederland getoond om een beeld te geven. In 2023 zijn er in totaal 864 zendingen met levende dieren vanuit Ierland vertrokken naar Nederland. Dit betrof runderen (108.337 dieren), schapen (4.488 dieren) en paarden (1.384 dieren). Ook zijn er vanuit Ierland 6 zendingen vertrokken naar Nederland, met dieren bestemd voor de slacht. Dit betrof schapen (1.410 dieren).

In 2023 zijn er in totaal 434 gezondheidscertificaten afgegeven voor zendingen met levende dieren vanuit Nederland naar Ierland. Dit betrof paarden (713 dieren), geiten (425 dieren), varkens (49 dieren), schapen (12 dieren) en runderen (9 dieren). Er zijn geen slachtdieren vanuit Nederland naar Ierland gebracht in 2023.

In de nieuwe regels staat opgenomen dat laden en uitladen van dieren alleen mag plaatsvinden onder supervisie van een dierenarts. Kan het kabinet bevestigen dat dit in de Nederlandse situatie al verplicht is, via de Nederlandse Voedsel en Warenautoriteit (NVWA), en klopt de constatering derhalve dat dit vooral een aanscherping is van de wet- en regelgeving voor andere Europese landen? Zo ja, welke landen betreft het hier en beschikken deze landen over de noodzakelijke handhaving capaciteit? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

De Europese Commissie heeft in haar voorstel opgenomen dat op- en afladen van dieren alleen nog plaats mag vinden onder de supervisie van een dierenarts. Het gaat hierbij expliciet niet om een officiële (NVWA) dierenarts.

Voor nationaal transport geldt in de huidige situatie dat er in beginsel geen dierenarts aanwezig is bij het laden en lossen. De NVWA voert sporadisch controles uit bij het laden en lossen op primaire bedrijven en verzamelcentra, vaak binnen het kader van een bepaald project. Op alle slachthuizen in de EU worden de levende dieren gecontroleerd door een officiële dierenarts voorafgaand aan de slacht. Deze keuring vindt niet per se plaats tijdens het lossen. Bij de gezondheidscertificeringen door de NVWA-dierenarts voorafgaand aan de verplaatsing van

dieren naar andere landen (EU en derde landen) worden de dieren deels gecontroleerd tijdens het laden, maar niet altijd. De volgende diercategorieën worden bij gezondheidscertificering in Nederland gecontroleerd tijdens het laden: kalveren jonger dan 2 maanden, slachtrunderen ouder dan 12 maanden, geitenbokjes jonger dan 6 weken, slachtpaarden en varkens en dieren waarbij het derde land daarom vraagt. Zowel bij de controle van het levende dier op het slachthuis als bij de gezondheidscertificering houdt de controle geen direct verband met het laden en lossen van dieren.

In Nederland is het op dit moment dus niet verplicht dat er altijd een (NVWA) dierenarts aanwezig moet zijn bij het op- en afladen van dieren. Dit geldt voor de meeste, zo niet alle, lidstaten. Het vermoeden is dat de capaciteit van dierenartsen in heel de EU en zeker in Nederland niet toereikend zal zijn om dit voorgestelde voorschrift uit te voeren. Het kabinet zal hiervoor aandacht vragen bij de bespreking van het voorstel in de Raad.

De EC stelt dat er geen grote economische impact wordt verwacht vanwege het relatief kleine percentage lange transporten, zo vernemen deze leden. Echter, is het vermoeden van deze leden juist dat Nederland op Europees vlak hier een uitzonderingspositie inneemt? Waar staat Nederland in de lijst van landen waarvandaan kwantitatief de meeste lange transporten vandaan komen? Graag vernemen deze leden een reactie.

Antwoord

Nederland staat in de top 3 van lidstaten waarvandaan de meeste lange transporten vertrekken. Maar over het algemeen is het aantal korte transporten vele malen groter dan het aantal lange transporten, ook voor Nederland.

Het voorstel schrijft een verhoging van de minimumleeftijd voor, voor transport (van twee weken naar vijf weken), wat leidt tot extra kosten voor de sector. Kan het kabinet aangeven wat dit voor individuele melkveehouders betekent en wat het effect van deze bepaling is op bestaande wet- en regelgeving? Bijvoorbeeld, betekent dit dat melkveehouders vanwege de latere periode waarop zij kalveren op transport mogen zetten nu ook fosfaatrechten moeten bijkopen?

Antwoord

De Kamer heeft eerder al verzocht om onderzoek te doen naar de mogelijkheden om in Nederland – net als in Duitsland – de minimumtransportleeftijd voor kalveren te verhogen (motie van het lid Vestering, Kamerstuk 36 200 XIV, nr. 66). Hiervoor heeft de WUR onderzoek gedaan naar de gevolgen voor de betrokken agrariërs die het verhogen van deze leeftijdsgrens met zich meebrengt. In de verzamelbrief dierenwelzijn van 26 oktober 2023 (Kamerstuk 28 286, nr. 1315) is het rapport van dit onderzoek met de Kamer gedeeld en is nader ingegaan op de uitkomsten van dit onderzoek. Het onderzoek toont aan dat de individuele melkveehouder, naast kosten voor huisvesting, arbeid en veevoer, mogelijk ook te maken krijgt met kosten voor fosfaatrechten, mestafzet en de omgevingsvergunning als gevolg van het verhogen van de minimumtransportleeftijd voor kalveren. Ik laat mij op dit moment adviseren door de Commissie Deskundigen Meststoffenwet (CDM) over mogelijke oplossingsrichtingen met betrekking tot fosfaatrechten. Dit advies werd eerst in januari verwacht, maar is uitgesteld tot februari dit jaar. Zodra dit advies binnen is, beraad ik mij op de vervolgstappen.

De leden van de VVD-fractie constateren dat het kabinet voornemens is om de maximumtemperatuur in de beleidsregel voor diertransporten bij extreme temperaturen naar beneden aan te passen en onderzoekt of het mogelijk is om in Nederland de minimumtransportleeftijd van kalveren te verhogen. Deze leden hebben met aarzeling begrip voor de keuze wanneer dit de Nederlandse inzet zou zijn bij de onderhandelingen over de voorliggende verordening, maar zouden er groot tegenstander van zijn om hierin solitair positie te kiezen in wet- en regelgeving. Deze leden spreken zich uit tegen het plaatsen van koppen op Europese wet- en regelgeving. Dit benadeelt het Nederlandse bedrijfsleven dat functioneert in een open Europese markt en brengt bovendien het risico van verplaatsing/weglekeffecten met zich mee. Kan het kabinet aangeven of het hier een inzet betreft bij de onderhandelingen over het Europese voorstel of een aanvullende kop op Europese wet- en regelgeving die het Nederlandse kabinet voornemens is te plaatsen?

Antwoord

Het aanpassen van de maximumtemperatuur bij diertransporten betreft de uitleg die Nederland zal geven aan het verbod uit de Transportverordening om dieren te vervoeren of te laten vervoeren op zodanige wijze dat het de dieren waarschijnlijk letsel of onnodig lijden berokkent. Het onderzoek naar de mogelijkheid om voor transport dat geheel in Nederland plaatsheeft de minimumtransportleeftijd van kalveren te verhogen ziet op een strengere maatregel dan de Transportverordening; de verordening geeft de lidstaten ruimte om voor transport dat geheel op het eigen grondgebied verloopt strengere dierenwelzijnseisen te stellen. Dit is naar aanleiding van een aantal aangenomen moties (Kamerstuk 35 830 XIV, nr. 10; 36 200 XIV, nr. 63 en 36 200 XIV, nr. 66) die ik op dit moment aan het uitwerken ben. Voor beide voorbeelden geldt dat de voorgenen wijziging ook in Brussel moet worden voorgelegd, de Europese Commissie en de andere lidstaten hebben dan gelegenheid daarop te reageren. De kabinetsinzet voor wat betreft de onderhandelingen over het Europese voorstel sluit aan bij deze voornemens.

Voorts stellen deze leden vraagtekens bij de opvatting van het kabinet dat het voorstel in de huidige vorm »slechts ten dele bijdraagt aan de beoogde doelen van de Commissie«. Kan het kabinet per »beoogd doel» een concrete toelichting, met de genoemde wetenschappelijke inzichten, geven waarom dit het geval is?

Antwoord

De commissie schetst in haar voorstel een aantal doelen die zij wil bereiken met de herziening van de Transportverordening:

1. bijdragen aan een duurzame voedselproductie;
2. het verbeteren van dierenwelzijn tijdens transport;
3. dierenwelzijnsvoorschriften beter laten aansluiten bij de laatste wetenschappelijke inzichten en maatschappelijke eisen;
4. de diertransportverordening gemakkelijker handhaafbaar maken;
5. een goede werking van de interne markt garanderen voor wat betreft diertransport.

Het kabinet is van mening dat het voorstel slechts ten dele bijdraagt aan doel 2, 3 en 4. Voor het verbeteren van het dierenwelzijn is het voorstel een stap in de goede richting, maar niet zo ambitieus als gewenst. Er mist in dit voorstel voornamelijk de ambitie in het verkorten van de maximumtransporttijden en het niet meetellen van transport over zee als transporttijd. Hiermee wordt voorbij gegaan aan de wetenschappelijke adviezen van EFSA op deze punten, die bijvoorbeeld duidelijk stellen dat

ongespeende kalveren – vanwege hun specifieke voedingsbehoefte – voor maximaal 8 uur getransporteerd kunnen worden. Daarnaast geeft EFSA ook duidelijk aan dat transporttijd over zee niet gezien moet worden als rusttijd, dat tekenen van honger en dorst vaak ver voor de huidige maximum transporttijd ontstaan en dat de dieren uitgeladen moeten worden om effectief gevoerd en gedrenkt te worden. Het voorstel houdt hier onvoldoende rekening mee.

Wat betreft de handhaafbaarheid, stelt de NVWA dat het voorstel niet beter handhaafbaar is dan de huidige transportverordening. Ook in het voorstel ontbreken duidelijke handhavingscriteria. Voor de sector ontbreken ook duidelijke criteria waarmee ze kunnen bepalen of ze aan de norm voldoen.

Het kabinet geeft aan zich bij de onderhandelingen in te zetten voor een verdere inkorting van de maximale transporttijden voor andere diersoorten en -categorieën. Hoe ziet het Europese speelveld eruit qua draagvlak, zo vragen deze leden, en kan het kabinet bevestigen dat zij zich uiteindelijk neerlegt bij het onderhandelingsresultaat, ongeacht of de Nederlandse inzet op dit punt na de onderhandelingen zijn overgenomen?

Antwoord

Het Europese draagvlak is op dit punt naar verwachting verdeeld. De andere Vught-groep landen¹ hebben over het algemeen een met Nederland vergelijkbare positie, maar een andere groep lidstaten (Cyprus, Frankrijk, Griekenland, Hongarije, Ierland, Litouwen, Letland, Portugal, Roemenië en Spanje) hebben in 2023 aangegeven niet in te willen zetten op het verkorten van transporttijden. Of dit ook de officiële inzet gaat zijn van deze lidstaten bij de onderhandelingen is nog niet duidelijk, omdat veel lidstaten nog een behandelvoorbehoud hebben en de onderhandelingen nog niet zijn gestart.

Het uiteindelijke onderhandelingsresultaat zal leiden tot de nieuwe transportverordening, dat zijn dan de regels waar Nederland zich als lidstaat aan heeft te houden. Eventueel toekomstig voortschrijdend inzicht kan natuurlijk wel leiden tot aanscherping van nationaal beleid omtrent dierenwelzijn tijdens transport, uiteraard binnen de mogelijkheden van het Europeesrechtelijk kader.

Dezelfde vraag hebben deze leden bij het voornemen van het kabinet om zich in te zetten dat transport over zee voor export naar derde landen niet langer mogelijk is.

Antwoord

De inzet van het kabinet ziet voor wat betreft transport over zee toe op een verbod van transport van slachtdieren over zee naar derde landen en een beperking van de transporttijd over zee voor de andere diercategorieën. Ook op dit onderwerp geldt dat het Europese draagvlak naar verwachting verdeeld is, zoals beschreven bij de beantwoording van de vorige vraag. Ook hier geldt dat het uiteindelijke onderhandelingsresultaat zal leiden tot de nieuwe transportverordening en dat Nederland zich als lidstaat heeft te houden aan die regels. Eventueel toekomstig voortschrijdend inzicht kan ook op dit onderwerp leiden tot aanscherping van nationaal beleid omtrent dierenwelzijn tijdens transport, uiteraard binnen de mogelijkheden van het Europeesrechtelijk kader.

Deze leden zien grote kansen in de verschuiving van transport van levende dieren naar transport van dierlijke producten en genetisch materiaal. Deze leden denken daarbij bijvoorbeeld ook aan de innovaties op het gebied van de inzet van geseekt sperma. Kan het kabinet andere

¹ Naast Nederland zijn dit België, Zweden, Denemarken, Duitsland en Oostenrijk

voorbeelden geven van transport van genetisch materiaal, uit de huidige praktijk, maar ook op basis van innovaties, en deelt het kabinet de mening dat deze inzet ook een nadrukkelijke samenwerking vraagt met de agrarische sector?

Antwoord

Het kabinet staat positief tegenover een verschuiving van transport van levende dieren naar transport van dierlijke producten en genetisch materiaal. Voorbeelden van het transport van genetisch materiaal zijn het transport van sperma, eicellen, embryo's en broedeieren. Omdat deze technieken een bepaalde infrastructuur en de juiste kennis en apparatuur nodig hebben – ook op de plaats van bestemming – vraagt de verschuiving naar transport van dierlijke producten en genetisch materiaal inderdaad om inzet vanuit de agrarische sector.

Terecht is het kabinet kritisch op het ontbreken van een onderdeel in het impactassessment specifiek voor de bedrijven die betrokken zijn bij het transport van levende waterdieren en deze leden zien dan ook uit naar het impact assessment waarvan zij vinden dat deze alsnog dient te worden uitgevoerd. Deze leden begrijpen niet waarom het kabinet enerzijds kiest voor een aanzienlijke aanscherping van de voorliggende verordening, maar anderzijds begrip toont voor het Commissievoorstel waarbij, onder druk van zuidelijke lidstaten, volledige overname van de European Food Safety Authority (EFSA) temperatuurnormen als niet haalbaar wordt geacht. Vindt het kabinet dat ieder land zijn eigen eigenschappen, en daarmee zijn eigen uitdagingen, heeft? Deze leden wijzen bijvoorbeeld op de Europese Nitraatrichtlijn, waarin een mestplaatsingsruimte wordt voorgeschreven van 170 kilogram per hectare, terwijl de Nederlandse bodemvruchtbaarheid, onder bepaalde voorwaarden zoals grasland, aanzienlijk groter is dan de zuidelijke? Waarom kiest het kabinet er hier, anders dan bij bijvoorbeeld het mestbeleid, er wel voor om gehoor te geven aan landenspecifieke eigenschappen, zo vragen deze leden.

Antwoord

In het BNC fiche is aangegeven dat de consequenties van de EFSA temperatuurnormen met name groot zullen zijn voor de zuidelijke lidstaten. Echter, ook voor de noordelijke koelere lidstaten – waaronder Nederland – zijn de door EFSA aanbevolen temperatuurgrenzen erg scherp. Dit blijkt ook uit verschillende gesprekken met de Nederlandse sector, de door hen ingeleverde impactanalyses betreffende de impact van het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport en de reacties op de internetconsultatie aangaande de aanpassing van de beleidsregel maximumtemperatuur diertransport. Een verlaging van de maximumtemperatuur van 35 naar 30 graden wordt al als zeer impactvol ervaren. De EFSA temperatuurgrenzen zijn – afhankelijk van de diersoort en -categorie – nog vele malen scherper. Het kabinet heeft hiermee dus niet alleen oog voor de situatie van de zuidelijke lidstaten, maar ook die van Nederland zelf. Daarnaast komt het nastreven van eenzelfde norm het gelijke speelveld ten goede, zeker omdat transporten van levende dieren grensoverschrijdend uitgevoerd kan worden. De vergelijking met de Nitraatrichtlijn gaat hier niet op, daarin is een generieke norm vastgesteld voor alle lidstaten. Anders dan bij de voorschriften vanuit de transportverordening, is het mogelijk om een landenspecifieke uitzondering te vragen (een zogenoemde derogatie), de Europese Commissie weegt bij het al dan niet verlenen van een derogatie de omstandigheden en de waterkwaliteit in een lidstaat. Op basis daarvan heeft Nederland sinds 2006 een derogatie gehad, de huidige derogatiebeschikking 2022–2025 is volgens de Europese Commissie echter de laatste voor Nederland (Kamerstuk 33 037, nr. 450).

De leden van de VVD-fractie constateren dat, anders dan de EC, het kabinet financiële consequenties verwacht voor onder andere de NVWA. Onder andere vanwege nieuwe taken, het vergroten van de taken op administratief toezicht en het aanpassen van processen daarvoor, de benodigde aanpassingen aan de ICT-systemen, de aanpassingen voor vergunningverlening voor ondernemers binnen de transportketen en nieuwe regels omtrent de opleidingen voor chauffeurs, verzorgers en animal welfare officers. Deze leden wijzen erop dat enkele van deze aanleidingen ook in de afgelopen kabinetsperiode reeds hebben geleid tot een herziening van het tarievenstelsel en vrezen dan ook dat, na inwerkingtreding van het voorliggende voorstel, opnieuw een dergelijke exercitie zal moeten plaatsvinden, waarbij sprake is van een aanzienlijke lastenstijging voor het bedrijfsleven. Kan het kabinet aangeven hoe het kabinet dit ziet en is het kabinet bereid om een impactstudie te doen naar de tarievenstelsels in andere Europese lidstaten? Deze leden vrezen namelijk dat de lasten voor het Nederlandse bedrijfsleven nu en straks helemaal volledig uit de pas lopen bij de lasten voor toezicht in de andere 26 lidstaten. Deze leden vernemen graag antwoord en reflectie op deze vragen en zorgen van het kabinet.

Antwoord

Het tarievenstelsel (kostprijsmodel) is niet herzien, maar nieuwe tarieven zijn volgens dit model bepaald. De verwachte financiële consequenties voor de NVWA, zoals opgenomen in het BNC fiche betreffende de herziening van de diertransportverordening, zijn op basis van het initiële voorstel. Dit voorstel moet nog behandeld worden in de Europese Raad en nog besproken worden in trilogie tussen de Europese Raad, de Europese Commissie en het Europees Parlement. Het is nog niet duidelijk hoe de definitieve tekst eruit komt te zien. Een goede inschatting over een eventuele tarievenstijging is er op dit moment daarom niet. Ik ga in gesprek met de sector over de internationale concurrentiepositie en zet het gesprek over doelmatigheid vanuit het gezichtspunt van de sector voort. Ik kan en wil dit gesprek niet voeren aan de hand van de tarieven, omdat een afgewogen kostenpositie nodig is voor de NVWA (Kamerstuk 33 835, nr. 229).

Het kabinet geeft aan dat op dit moment geen kwantificering mogelijk is van de precieze financiële gevolgen van de extra regeldruk voor transporteurs. Deze leden vinden dit, gelet op het voorstel dat volledig gericht is op transport van vee, toch wat mager en zouden het kabinet er toch toe willen aansturen om deze informatie boven tafel te krijgen. Is het kabinet hier alsnog toe bereid?

Antwoord

Zoals aangegeven in het BNC fiche zal het kabinet – samen met de sector – de impact voor de Nederlandse situatie in de komende periode in kaart brengen.

Implicaties voor uitvoering en/of handhaving

De leden van de VVD-fractie constateren dat het kabinet een aanzienlijk scherpere inzet verkiest bij de onderhandelingen, dan dat het voorliggende voorstel behelst. Tegelijkertijd zien deze leden dat op een aantal punten, cruciale omstandigheden niet toereikend zijn. Zij wijzen bijvoorbeeld op de onduidelijkheid over de taken die dierenartsen uit moeten voeren bij hun supervisie tijdens het laden en lossen van dieren én, met name, de verwachting dat de huidige capaciteit aan dierenartsen in

Nederland niet toereikend zal zijn om te kunnen voldoen aan deze norm. Loopt het kabinet daarmee niet te ver voor de troepen uit, zo vragen deze leden. Is ordentelijke uitvoering van het Commissievoorstel al niet uitdagend genoeg, gelet op de beschreven omissies en onzekerheden?

Antwoord

Bij de inzet wordt rekening gehouden met de uitvoerbaarheid van het voorstel, met als uitgangspunt het verbeteren van het dierenwelzijn tijdens transport. Duidelijkheid is onmisbaar voor een goede uitvoerbaarheid. Daarom is de inzet van Nederland erop gericht om duidelijkheid te verkrijgen over nu nog onduidelijke voorschriften in het voorstel. Wat daarbij ook meespeelt is dat het voorstel voor wat betreft dierenwelzijn niet zo ambitieus is als gewenst en dat het op onderdelen niet aansluit bij door de Kamer aangenomen moties, maatschappelijke wensen en de ambities van het kabinet.

Voorts beweert het kabinet dat handhaven met betrekking tot de omgang met de dieren tijdens transport alleen mogelijk is via fysiek toezicht. Deze leden zouden graag een ambitieuzere houding van het kabinet zien ten opzichte van bijvoorbeeld de inzet van cameratoezicht en artificiële intelligentie, zoals bij slachthuizen. Is het kabinet dit ook mee te nemen bij de onderhandelingen over het voorliggende voorstel, vooral omdat het fiche afsluit met de zorgelijke woorden: »in totaliteit is het voorstel niet handhaafbaar wat betreft fysieke controles op het welzijn van de dieren zelf, omdat hiervoor onvoldoende handhavingscriteria zijn opgenomen». Deze leden vernemen graag hoe het kabinet dit ziet.

Antwoord

Het kabinet is zeker bereid om bijvoorbeeld cameratoezicht en artificiële intelligentie mee te nemen in de inzet, maar verwacht daar wel een botsing met bijvoorbeeld de privacy regelgeving. Toezicht met behulp van camera's of artificiële intelligentie kan een waardevolle toevoeging zijn op fysiek toezicht, maar kan het nu (nog) niet vervangen. Overigens is dat ook bij slachthuizen niet het geval. Verder is bij het gebruik van camera-toezicht en artificiële intelligentie ook inzet van toezichthouders nodig. Het kabinet is voorts van mening dat dit de zorgen om de handhaafbaarheid van het voorliggende voorstel niet wegneemt. Ook voor handhaving via cameratoezicht of artificiële intelligentie zijn duidelijke handhavingscriteria nodig, die in het voorliggende voorstel onvoldoende zijn opgenomen. Voor de sector ontbreken ook duidelijke criteria waarmee ze kunnen bepalen of ze aan de norm voldoen.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het fiche over de Verordening betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer. Deze leden hebben nog enkele vragen en opmerkingen. Te beginnen bij de reistijd voor ongespeende kalveren en de uitzondering voor slachtdieren. De reistijd op zee wordt niet meegerekend bij de transporttijd, waardoor de kalveren veel langer kunnen worden getransporteerd. Kan het kabinet bevestigen dat het transport van Ierse kalveren naar het Europese vasteland in totaal bijna 40 uur kan duren als gevolg van deze uitzondering? Deelt de Minister de mening dat dit compleet disproportioneel zou zijn ten opzichte van de beoogde acht uur?

Antwoord

Het transport van Ierse kalveren naar het vaste land van Europa duurt 19 tot 30 uur, afhankelijk van waar in Ierland de kalveren op de veewagen geladen worden. Een dergelijke transporttijd is onwenselijk voor het

welzijn van het kalf en houdt onvoldoende rekening met de aanbevelingen van EFSA. Daarom is in het BNC fiche aangegeven dat het kabinet wil inzetten op een maximale transporttijd van acht uur voor jonge ongespeende kalveren zonder uitzonderingen.

Het kabinet heeft aangegeven dat binnen de interne markt lange afstandstransporten wel mogelijk moeten blijven over zee, omdat lidstaten daar recht op hebben. Hoe wordt geborgd dat lidstaten geen misbruik maken van deze uitzondering en vaarroutes gaan creëren om het transport over land te omzeilen?

Antwoord

Dat is geborgd binnen het voorstel met de algemene bepaling dat voorafgaande aan het transport alle mogelijke maatregelen getroffen moeten worden om de transportduur te minimaliseren.

Deze wetgeving wordt gemaakt omdat we waarde hechten aan dierenwelzijn en er wetenschappelijk is aangetoond dat te lang transport significant leed met zich meebrengt. De inzet van het vorige en huidige (demissionaire)kabinet, gesteund door de Kamer, was daarom een maximum transporttijd van acht uur (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1246), (Aanhangsel Handelingen II, vergaderjaar 2020–2021, nr. 2170), (Kamerstuk 28 286, nr. 1283). Kan het kabinet toezeggen, in lijn met eerdere inzet en EFSA-adviezen, zich hard te maken voor de maximale transporttijd van acht uur binnen de interne markt, zowel bij ongespeende kalveren als bij slachtdieren, zonder uitzondering?

Antwoord

Zoals hierboven aangegeven zet ik mij in voor een maximumtransporttijd van acht uur voor ongespeende dieren zonder uitzonderingen. Voor wat betreft het transport van dieren bestemd voor de slacht acht het kabinet de hierbij voorgestelde uitzondering – namelijk dat de maximumtransporttijd kan worden verlengd als er geen geschikt slachthuis te bereiken is voor een specifieke diersoort of -categorie binnen negen uur – niet wenselijk. Het kabinet heeft echter wel begrip voor de (tijdelijke) noodzaak van deze uitzondering, gezien de geografische spreiding van primaire houderijen en slachthuizen in sommige lidstaten. Daarom ziet de inzet van het kabinet toe op het verbinden van een maximumtermijn aan deze uitzondering. Daarmee hebben die lidstaten en gebieden waarvoor deze uitzondering op dit moment noodzakelijk is de tijd om de situatie dusdanig aan te passen waardoor uiteindelijk geen uitzondering meer nodig is.

De leden van de D66-fractie vragen het kabinet om zich in te zetten voor de minimum transportleeftijd van ongespeende kalveren. Deze leden zijn de Minister erkentelijk dat hij zich zal inzetten voor een minimumleeftijd van vijf weken. Echter staat er in de verordening een overgangstermijn van vijf jaar voor het verhogen van de minimumtransportleeftijd van twee naar vijf weken, terwijl er in een eerder «impact assessment» twee jaar werd gehanteerd. Deze leden verzoeken de Minister zich met klem in te zetten voor een overgangstermijn van twee jaar om het dierenleed te minimaliseren zoals de «impact assessment» voorschrijft.

Antwoord

Duitsland heeft reeds een minimumtransportleeftijd van 4 weken voor het transport van kalveren – dat geheel binnen Duitsland plaatsheeft – ingevoerd. Voor Nederland ben ik aan het onderzoeken of we eenzelfde stap kunnen zetten, waarmee ik uitvoering geef aan de aangenomen motie van het lid Vestering (Kamerstuk 36 200 XIV, nr. 66). De eerste signalen over de Duitse situatie zijn voorzichtig positief. Een overgangs-

termijn van 5 jaar lijkt daarmee ook niet nodig. Tijdens de onderhandelingen zal het kabinet zich inzetten voor een kortere overgangstermijn voor het verhogen van de minimumtransportleeftijd voor kalveren.

De leden van de D66-fractie hebben enkele vragen over de temperatuurnorm. De EFSA-adviezen over een maximum temperatuurnorm worden niet opgenomen vanwege de mogelijke economische consequenties van de zuidelijke lidstaten. Deelt het kabinet de mening dat er vermijdbare hittestress bij transport blijft bestaan door af te wijken van het advies?

Antwoord

Risico op hittestress is helaas nooit volledig uit te sluiten, ook niet wanneer de adviezen van EFSA worden overgenomen. De buitentemperatuur is namelijk niet het enige dat het risico op hittestress beïnvloed, maar ook onder andere zaken als ventilatie, rijwind, luchtvochtigheid, beladingsdichtheid en (rij)gedrag van de chauffeur. Dit neemt uiteraard niet weg dat het wenselijk is om voorschriften en grenzen te stellen voor buitentemperaturen tijdens transport. Die bestaan niet in de huidige transportverordening, maar zijn wel opgenomen in het voorliggende voorstel. De Europese Commissie heeft daarbij een afweging gemaakt tussen dierenwelzijn en uitvoerbaarheid die het kabinet kan volgen.

Daarnaast is er een uitzondering bij transport wanneer 's nachts de temperatuur boven de 30 graden is. Deze economisch gedreven uitzonderingen wegen niet op tegen het dierenleed wat ermee wordt veroorzaakt. Deze leden roepen het kabinet wederom op om zich niet neer te leggen bij deze verzwakkingen van de verordening maar zich hard te maken voor de wetenschappelijke adviezen.

Antwoord

De inzet van het kabinet aangaande de temperatuurvoorschriften in het voorliggende voorstel is uiteen gezet in het BNC fiche. Zoals hierboven aangegeven is de temperatuur niet het enige dat het risico op hittestress bepaalt. De Europese Commissie heeft een afweging gemaakt die het kabinet kan volgen. Daarnaast blijkt uit verschillende gesprekken met de Nederlandse sector, de door hen ingeleverde impactanalyses en de reacties op de internetconsultatie aangaande de aanpassing van de beleidsregel maximumtemperatuur diertransport dat een verlaging van 35 naar 30 graden Celsius een grote uitdaging is. De EFSA temperatuurnormen zijn – afhankelijk van de diersoort en -categorie – scherper. Het wordt vanwege de uitvoerbaarheid als niet effectief ingeschat om hier tijdens de onderhandelingen op in te zetten.

Ten slotte vragen de leden van de D66-fractie het kabinet om zich hard te maken voor de wetenschap waar het aankomt op het optillen van pluimvee en konijnen bij de poten. Deelt de Minister de mening dat dit een verslechtering is en deze uitzondering zou moeten worden geschrapt. Zo ja, kan het kabinet zich hiervoor hard maken tijdens de Raad? Kan het kabinet tevens toezien dat er aandacht wordt gericht op de handhaafbaarheid van dit onderdeel?

Antwoord

Het kabinet betreurt dat het voorliggende voorstel een uitzondering bevat waarmee pluimvee en konijnen aan de poten opgetild of voortgetrokken mogen worden. Het kabinet is echter positief over de aanvullende voorwaarden die aan het vangen worden gesteld, waarmee het voorstel invulling geeft aan de aanbevelingen van EFSA op dit punt en de factsheets voor goede praktijken, die in 2017 zijn opgesteld in het *Animal transport guides project* van de Europese Commissie, waar onder andere

ook NGO's bij betrokken waren. Zoals in het fiche aangegeven, zal het kabinet zich inzetten om die voorwaarden in het voorstel te behouden. Het kabinet vraagt aandacht voor de handhaafbaarheid van het gehele voorstel, ook op dit onderdeel.

Vragen en opmerkingen van de leden van de BBB-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de BBB-fractie hebben kennisgenomen van het fiche over de Verordening betreffende de bescherming van dieren tijdens het vervoer. Deze leden bedanken de werkgroep voor hun werk.

De leden van de BBB-fractie constateren dat in het fiche duidelijk wordt dat het voorstel niet geldt voor transport van dieren in het kader van de Convention on International Trade in Endangered Species of Wild Fauna en Flora, dieren die worden vervoerd tussen dierentuinen, siervissen en transport van waterdieren naar voedingsbedrijven. Kan het kabinet uitleggen waarom deze groepen dieren niet onder het voorstel vallen?

Antwoord

De Europese Commissie geeft in de overwegingen behorende bij het voorstel aan dat de reikwijdte van het voorstel vanwege proportionaliteit beperkt is tot de dieren die vaak getransporteerd worden in het kader van economische activiteit, namelijk kleine herkauwers, paardachtigen, runderen, varkens, gedomesticeerde vogels, konijnen en waterdieren (vissen, cephalopoden en decapoden). Siervissen vallen buiten de reikwijdte van dit voorstel. De Commissie geeft daarnaast aan dat het transport van siervissen voornamelijk via de lucht plaatsvindt en dat hierbij het welzijn al wordt geborgd door de dierenwelzijnsregels van de International Air Transport Association (IATA) die hierop van toepassing zijn. In de overweging 16 behorende bij het voorstel geeft de Europese Commissie aan dat siervissen over het algemeen worden getransporteerd in zakken water die zijn aangepast op hun specifieke behoeften en dat het transport meestal minder dan 24 uur duurt. Daarmee leidt het transport van siervissen over het algemeen niet tot dierenwelzijnsproblemen en is ook daarom uitgezonderd van het voorstel. Het transport van waterdieren naar voedingsbedrijven die direct aan de consument leveren, valt tevens buiten de reikwijdte van het voorstel. De Commissie geeft aan hiervoor te hebben gekozen om de administratieve lasten voor de kleine ondernemers niet disproportioneel te verzwaren. Het is voor het kabinet nog niet duidelijk welke transporten precies vallen onder het transport van waterdieren naar voedingsbedrijven. De Commissie zal verzocht worden dit te verduidelijken. Voor wat betreft dierentuindieren geeft de Europese Commissie aan dat deze specifieke groep dieren minder risico's kent en specifiekere voorschriften nodig heeft die niet geboden kunnen worden binnen het voorstel. Voor wat betreft de CITES-dieren heeft de Europese Commissie niet nader gemotiveerd waarom deze zijn uitgezonderd. Het kabinet zal hierover verduidelijking vragen aan de Europese Commissie.

De leden van de BBB-fractie begrijpen de overwegingen om de minimum-transportleeftijd voor kalveren naar vijf weken te verhogen, maar zien daarbij ook juist risico's voor het dierenwelzijn naar aanleiding van deze verhoging. Zo worden melkveehouders dan geconfronteerd met een grotere belasting wat betreft werk en voorzieningen die kalveren van die leeftijd nodig hebben. Bovendien is er een grotere voer-overgang voor kalveren die op die leeftijd midden in de transitie van kalf naar herkauwer met functionerend voormagensysteem, worden verplaatst.

Omdat deze leden zeker niet onwelwillend tegenover de overwegingen van de verhoging van de leeftijd staan, willen zij een extra optie door het kabinet laten overwegen. Het zou dan gaan om het toestaan van transporten van kalveren in de leeftijd van 14 dagen tot vijf weken, vermits die

transporten zeer kort zijn. Deze leden denken dan aan bijvoorbeeld een afstand kleiner dan 100 kilometer of anderhalf uur, zonder tussenstop bij een verzamelcentrum. Zo worden jonge dieren dus nog maar over beperkte afstanden verplaatst, met als bijkomend voordeel een stimulans voor de sector en de veehouders om de »keten korter« te maken.

Antwoord

Vlak na de geboorte krijgen kalveren afweerstoffen binnen via de biest van de moeder. Dit heet de maternale immuniteit. Deze maternale immuniteit neemt in de loop van de tijd af en de eigen immuniteit van het kalf neemt in de loop van de tijd toe. Rond de leeftijd van 14 dagen zit het kalf in de zogenaamde *immunity gap*, waarbij de maternale immuniteit is afgenomen, maar de immuniteit van het kalf zelf nog niet voldoende bescherming biedt. Dit maakt de kalveren rond die tijd immunologisch kwetsbaar, waarbij de stress van het transport en het mengen van voor elkaar vreemde dieren afkomstig van verschillende bedrijven maakt dat de kalveren gemakkelijk ziek worden. De lengte van het transport is hierbij dus niet enige factor die een rol speelt bij de gezondheid en het welzijn van de kalveren. Het kabinet is dan ook van mening dat het toestaan van zeer korte transporten voor kalveren van 14 dagen tot 5 weken het welzijn en de gezondheid van deze kalveren onvoldoende beschermt. Uiteraard is het van groot belang – zeker vanwege de voerovergang – dat de melkvee- en kalverhouder goed met elkaar communiceren en samenwerken om het kalf optimaal groot te brengen.

De leden van de BBB-fractie lezen met verbazing dat onder het voorstel het laden en uitladen alleen nog maar mag plaatsvinden onder supervisie van een dierenarts. Zou het kabinet hierop willen reflecteren? Graag zien deze leden in deze reflectie in ieder geval terug waarom hiervoor is gekozen, wat de gevolgen zijn voor Nederlandse transporteurs en wat de gevolgen zijn voor de werkdruk voor de dierenartsen in Nederland, aangezien het niet gaat om toezicht door een officiële dierenarts, met andere woorden een dierenarts in dienst van de NVWA. Wie zou bovendien, in het geval van het invoeren van deze bepaling, de (waarschijnlijk zeer hoge) kosten moeten opbrengen voor toezicht door een dierenarts bij het laden en lossen van ieder transport?

Antwoord

De Europese Commissie heeft aangegeven de aanwezigheid van een dierenarts bij het op- en afladen van dieren in het voorstel op te hebben genomen, omdat de op- en aflaadmomenten erg precair zijn met grote dierenwelzijnsrisico's. Daarnaast geeft Europese Commissie aan dat ze het dierenwelzijn tijdens vertrek goed willen waarborgen, omdat dit een voorspellende waarde heeft voor het dierenwelzijn tijdens de rest van de transportoperatie. Tenslotte geeft de Europese Commissie aan dat de aanwezigheid van een dierenarts bij het vertrek nu ook al verplicht is, al geldt dit alleen voor grensoverschrijdend transport van bepaalde diercategorieën (hiermee doelt de Europese Commissie op de exportkeuringen die in Nederland door de NVWA worden uitgevoerd).

Hoewel het kabinet de overwegingen van de Europese Commissie hierin kan volgen, vraagt het zich wel af welke bevoegdheden de dierenarts heeft aangezien het niet om een officiële dierenarts gaat. Daaraan gekoppeld is nu ook niet duidelijk wat hiervan de precieze bijdrage aan het verbeteren van dierenwelzijn zal zijn. Daarnaast heeft het kabinet ook aandacht voor het capaciteitsvraagstuk, zeker gezien de capaciteit van dierenartsen – in heel Europa – op dit moment laag is. Ook is nog niet duidelijk wie – als dit voorschrift in het voorstel blijft staan – de kosten voor de dierenarts moet betalen. De inzet van het kabinet ziet er daarom ook op toe om hier aandacht en verdere motivering van de Europese

Commissie voor te vragen. Op basis van die verdere motivering, zal het kabinet de definitieve inzet bepalen. Het uiteindelijke resultaat zal ook afhankelijk zijn van de inzet van de andere lidstaten.

De leden van de BBB-fractie constateren dat in het fiche voorts wordt ingegaan op de harmonisering van de hoogte van de sanctionering van overtredingen van de verordening. Het kabinet is van mening dat dit verder gaat dan noodzakelijk, en dat lidstaten zelf in staat zijn om doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties in te stellen. Graag willen deze leden weten waarom het kabinet dit standpunt heeft ingenomen. Wil het kabinet dit nader toelichten? Deelt het kabinet de zorgen dat het ontbreken van een minimale hoogte van de sanctionering erin kan resulteren dat andere lidstaten geen afschrikwekkende sancties in stellen? Wat voor consequenties heeft dit dan eventueel voor de concurrentiepositie van Nederlandse transporteurs?

Antwoord

Het is van groot belang dat op overtredingen van de transportverordening effectieve sancties staan. In de huidige transportverordening wordt het aan de lidstaten gelaten om doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties te stellen (artikel 25 van verordening 1/2005). Nederland kan hier goed mee uit de voeten. In het voorstel worden nu echter bepalingen over de strafmaat opgenomen, terwijl de noodzaak daartoe niet inhoudelijk wordt onderbouwd. Daarom wordt het standpunt ingenomen dat dit verder gaat dan noodzakelijk (gezien het subsidiariteitsbeginsel). Onder de huidige verordening geldt voor alle lidstaten de verplichting om doeltreffende, evenredige en afschrikwekkende sancties in te stellen en de nationale bepalingen waarin dit wordt geregeld aan de Commissie mede te delen. Het kabinet is van mening dat een dergelijke bepaling ook in het voorstel terug moet komen. Bovendien kan de Europese Commissie ingrijpen wanneer een lidstaat EU-recht niet effectief handhaaft. Daarom verwacht het kabinet hierin geen consequenties voor de concurrentiepositie van de Nederlandse transporteurs.

De leden van de BBB-fractie lezen dat de kosten en lasten voor de NVWA gaan toenemen door het voorstel. Deze leden lezen voorts dat de NVWA het voorstel uitvoerbaar acht, mits er voldoende tijd is voor de implementatie en hiervoor voldoende financiën beschikbaar zijn. Hoe gaat het kabinet ervoor zorgen dat er voldoende tijd is voor de implementatie en voldoende financiën beschikbaar zijn? Kan het kabinet proberen een beeld te schetsen van de te verwachte financiële middelen die nodig zijn? Waar op de begroting wil het kabinet dat vandaan halen?

Antwoord

Er is – in deze startfase van het behandeltraject in de Raad en in het Europees Parlement – nog geen beeld te schetsen van de precieze gevolgen voor handavings- en capaciteitsinzet en daarmee samenhangende eventuele toename in kosten die het voorstel met zich mee gaat brengen. Dit omdat het hier een eerste versie van het voorstel betreft, waarbij nu nog niet duidelijk is hoe de definitieve versie eruit komt te zien. De onderhandelingen in de Raad tussen lidstaten en trilogon tussen de Europese Raad, de Europese Commissie en het Europees Parlement kunnen nog zorgen voor aanzienlijke wijzigingen in het voorstel. Momenteel bestaat er geen ruimte op de begroting van LNV om de eventueel hieruit voortvloeiende kosten te dekken. Wanneer de definitieve financiële consequenties in beeld zijn zal moeten worden gezien hoe deze extra kosten van financiële dekking kunnen worden voorzien. Voor wat betreft de tijd voor implementatie bestaat er nu een overgangstermijn van 2 jaar in het voorstel en voor sommige voorschriften een

termijn van 3 of 5 jaar. Deze termijn is belangrijk voor de sector, maar ook voor de NVWA om de nieuwe wet- en regelgeving te implementeren.

Tot slot willen de leden van de BBB-fractie aan het kabinet vragen om een uitgebreide analyse te maken van welke transportroutes vanuit Nederland dan wel voor Nederlandse transporteurs en handelaren niet meer mogelijk zijn onder het voorstel.

Antwoord

Het maken van een dergelijke uitgebreide analyse kost meer tijd dan de termijn voor de beantwoording van deze vragen toelaat. Zoals aangegeven in het BNC fiche zal de impact voor Nederland nog samen met de sector in kaart gebracht worden. Hierbij zal ook oog zijn voor de transportroutes die onder het voorliggende voorstel niet meer mogelijk zijn voor Nederland/Nederlandse transporteurs.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie en reactie van de bewindspersoon

De leden van de PvdD-fractie hebben met verbijstering kennisgenomen van het commissievoorstel over de herziening van de verordening dierenwelzijn tijdens transport. Na bijna twintig jaar worden de Europese regels voor diertransporten eindelijk herzien. Deze herziening zou dan ook moeten worden aangegrepen om eindelijk een einde te maken aan de vreselijke omstandigheden waarmee de miljarden dieren worden geconfronteerd die jaarlijks over de weg, over zee, per spoor en door de lucht worden vervoerd binnen de EU, en van en naar de EU. De dagenlange transporten met schapen of koeien over zee, langeafstandstransporten naar het Midden-Oosten en andere uithoeken van de wereld, de vreselijke langeafstandstransporten met ongespeende kalfjes die onderweg niet goed kunnen drinken, transporten in de hitte: de PvdD vindt het onbestaanbaar dat al dit immense dierenleed met het voorliggende voorstel niet wordt beëindigd.

De leden van de PvdD-fractie constateren dat in de kabinetsreactie op het Commissievoorstel wordt gesteld dat het voorstel «helaas niet zo ambitieus is als gehoopt». De PvdD vindt dit nu al het understatement van het jaar. Kuikentjes, konijnen, varkens, koeien, schapen, geiten en paarden mogen met dit voorstel nog altijd tot 42 uur worden vervoerd. Zeer jonge kalfjes vanaf vijf weken oud en andere ongespeende dieren mogen onder de nieuwe regels nog steeds tot achttien uur lang worden vervoerd. De definitie van kort (!) transport wordt opgerekt van acht naar negen uur. Kippen dieren zullen blijven creperen, volgepropt in vrachtwagens, op ellenlange transporten, tijdens de brandende hitte. Kippen en konijnen mogen ondersteboven aan hun poten uit de stallen of hokken worden geharkt om ze in kratten te proppen. Varkens en koeien mogen met stroomstootapparatuur worden mishandeld om hen in de vrachtwagens te jagen. Dieren mogen eindeloos over zee worden vervoerd, want deze transporttijd telt zelfs helemaal niet mee. Erkent het kabinet dat het nu of nooit is voor de dieren? Deelt het kabinet dat een kleine verbetering geen optie is?

Antwoord

Ik deel de urgentie om tot verbetering van dierenwelzijn tijdens transport te komen. Uit de fitness check die de Europese Commissie heeft uitgevoerd op de huidige dierenwelzijnsregelgeving blijkt dat het niveau van dierenwelzijn in de EU verbetering behoeft, ook tijdens transport. De huidige transportverordening is aan een herziening toe, waarbij het kabinet van mening is dat voorstel weliswaar een stap in de goede

richting is, maar nog niet zo ambitieus als gewenst. Ik zet mij in voor een ambitieuzere herziening.

Erkent het kabinet dat ook na de invoering van het voorliggende voorstel, diertransporten zullen blijven leiden tot ernstig dierenleed?

Antwoord

Het voorliggende voorstel is een stap in de goede richting voor wat betreft de borging van het dierenwelzijn tijdens transport. Het voorstel is echter niet zo ambitieus als gewenst. Daarom zal het kabinet zich ervoor inzetten om het voorstel tijdens de onderhandelingen aangescherpt te krijgen, met als doel een betere bescherming van dieren tijdens transport.

Erkent het kabinet dat in het voorliggende voorstel voorbij wordt gegaan aan wetenschappelijke kennis over het welzijn van dieren, zoals de aanbevelingen van EFSA over de verlaging van de maximumtemperaturen bij diertransporten om hittestress tegen te gaan?

Antwoord

Het voorliggende voorstel draagt slechts ten dele bij aan de doelstellingen van het kabinet en de doelstelling van de Europese Commissie zelf, ook waar het gaat om de doelstelling om het voorstel beter aan te laten sluiten bij de laatste wetenschappelijke inzichten. Niet alle aanbevelingen van EFSA zijn overgenomen. De Europese Commissie onderbouwt dit voor een aantal aanbevelingen in de impactassessment die tegelijkertijd met het voorstel gepubliceerd is.

Erkent het kabinet dat bepaalde diersoorten, zoals kippen en konijnen, zelfs compleet aan hun lot worden overgelaten?

Antwoord

Niet alle voorschriften in het voorstel gelden voor pluimvee en konijnen. Voor die voorschriften waarvan het kabinet meent dat die het welzijn van kippen en konijnen ten goede komen – bijvoorbeeld de voorschriften aangaande de temperatuur tijdens het transport – ziet de inzet toe om die voorschriften ook voor pluimvee en konijnen te laten gelden.

Het kabinet geeft aan dat het kabinet zich in Europa sterk inzet voor een verbetering van de wetgeving rondom dierenwelzijn, maar waar blijkt dit uit? Wat heeft het kabinet hier concreet voor gedaan?

Antwoord

De Kamer is in verschillende brieven geïnformeerd over de inzet in het kader van de herziening van de EU-dierenwelzijnsregelgeving (zie met name de brief van 14 april 2022, Kamerstuk 28 286, nr. 1255). In oktober 2021 is de position paper van de Vughtgroep – waar Nederland onderdeel van uitmaakt – over verbetering van de houderij van dieren in de Landbouw- en Visserijraad gepresenteerd (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1356 en met de Kamer gedeeld als bijlage bij Kamerstuk 21 501-32, nr. 1345). Tijdens de Landbouw- en Visserijraad van juli 2022 is vervolgens een position paper van de Vughtgroep over de actualisatie van regels omtrent het dierentransport van levende dieren gepresenteerd (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1456). In de Landbouw- en Visserijraad van december 2022 is benadrukt dat het gerechtvaardigd is om onverminderd op dierenwelzijn te blijven inzetten en zijn er een aantal prioritaire punten voor Nederland nog eens aangehaald (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1496). Aanvullend is op meerdere momenten, ook de afgelopen maanden, op ambtelijk niveau bij de Europese Commissie aandacht gevraagd voor de Nederlandse inzet. Verder heeft Nederland in de Raad van januari 2023

opgeroepen om het transport van levend vee naar derde landen te verbieden (Kamerstuk 21 501–32, nr. 1512).

Langeafstandstransporten

De leden van de PvdD-fractie vinden dat het stuitend is dat langeafstandstransporten met dieren naar landen buiten de EU volgens het voorliggende voorstel toegestaan blijven, ondanks ernstige bezwaren van de EFSA en niet-gouvernementele organisaties (Ngo's), en meerdere uitspraken van de Kamer. Dieren zullen nog steeds over grote afstanden mogen worden getransporteerd naar landen met lagere dierenwelzijnsstandaarden. Er wordt geen einde gemaakt aan bijvoorbeeld de massale export van schapen naar het Midden-Oosten, want de EC vond de economische impact te groot. Weer gaan economische belangen naar de mening van deze leden boven het welzijn van dieren. Voor elke minuscule verbetering voor de dieren zijn zoveel uitzonderingen bedacht dat het zeer te betwijfelen valt of het welzijn van dieren op enige manier zal verbeteren met het voorliggende voorstel. Dieren die over land worden getransporteerd mogen straks nog maximaal negen uur worden getransporteerd, maar dit geldt alleen voor de slacht. Als er geen slachthuis te bereiken is binnen die negen uur wordt een uitzondering gemaakt en mogen dieren zelfs nog langer op transport. Als dieren voor de (op)fok worden getransporteerd, mogen ze zelfs tot 42 uur worden getransporteerd. De tijd op zee telt ook nog eens niet mee voor de maximale transportduur. Voor sommige diersoorten, zoals kippen en konijnen, worden de regels aan alle kanten opgerekt of gelden uitzonderingen. Deelt de Minister de mening dat dit onacceptabel is?

Antwoord

Het is onwenselijk dat binnen het voorliggende voorstel lang transport van levende dieren naar derde landen mogelijk blijft, dat transporttijd over zee niet meetelt als reistijd en dat er uitzonderingen opgenomen zijn waarmee ongespeende dieren en slachtdieren langer getransporteerd kunnen worden. Daarom zet het kabinet zich in voor een beperking van de transporttijd voor transporten naar derde landen over zee en de weg, geen transport van slachtdieren over zee naar derde landen, een beperking van de transporttijd over zee voor de overige diercategorieën en een maximumtransporttijd van acht uur voor ongespeende dieren zonder uitzonderingen. Voor wat betreft het transport van dieren bestemd voor de slacht heeft het kabinet begrip voor de (tijdelijke) noodzaak van deze uitzondering, gezien de geografische verspreiding van primaire houderijen en slachthuizen in sommige lidstaten. Daarom ziet de inzet toe op het verbinden van een maximumtermijn aan deze uitzondering. Daarmee hebben die lidstaten en gebieden waarvoor deze uitzondering op dit moment noodzakelijk is de tijd om de situatie dusdanig aan te passen waardoor uiteindelijk geen uitzondering meer nodig is. Voor wat betreft de maximumtransporttijd voor andere diercategorieën zet het kabinet zich in voor een verdere verkorting. Zoals in het BNC fiche vermeld, sluit deze inzet aan bij verschillende aangenomen Kamer-moties².

De toegestane duur van transporten over zee wordt op geen enkele manier ingeperkt, terwijl we de afgelopen jaren hebben gezien welke ellende gepaard gaat met deze transporten: dieren op schepen die maandenlang op zee ronddwalen, zonder voldoende voer, water,

² Een einde aan de import van kalveren (Kamerstuk 28 286, nr. 1309), het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport (Kamerstuk 35 830 XIV, nr. 10; Kamerstuk 36 200 XIV, nr. 63; Kamerstuk 21 501–32, nr. 1526) en een einde aan exporten van levende dieren naar derde landen (Kamerstuk 21 501–32, nr. 1507).

verzorging of zelfs maar ruimte om te gaan liggen³, duizenden schapen die stierven van dorst, oververhitting en uitputting, terwijl ze wekenlang op weg waren van Europa naar het Midden-Oosten⁴, schepen die kapseizen, met duizenden verdrinken dieren als gevolg⁵. Ook zonder deze «incidenten» gaat het vervoer van levende dieren over zee gepaard met ernstige, structurele dierenmishandeling. Het voorstel van de EC doet hier niks aan. Telkens opnieuw verwees het kabinet, en ook zijn voorgangers, naar Europa als de Kamer om maatregelen vroeg om dieren op transport beter te beschermen en om een einde te maken aan langeafstandstransporten. Ondertussen weigerde hij op nationaal niveau actie te ondernemen. Hoe reflecteert het kabinet op zijn inzet, nu blijkt dat de langeafstandstransporten niet worden verboden? Moeten we opnieuw twintig jaar wachten, tot een volgende herziening van de transportverordening, voordat deze ellende wordt aangepakt? Of is het kabinet alsnog bereid om te kijken wat hij op nationaal niveau kan doen, eventueel in samenwerking met gelijkgestemde omliggende lidstaten?

Antwoord

Zoals u weet heeft Nederland steeds bij de EC aangedrongen op aanpassing van de transportverordening en heeft zich ook sterk uitgesproken specifiek over de transporten over zee. Nadat de commissie in 2020 heeft besloten om de regelgeving te gaan herzien is er in een relatief korte tijd een voorstel geformuleerd. Het maken van een wet kost nu eenmaal veel tijd. Ook bij mij roept dat gevoelens op, maar we moeten onderkennen dat het verbeteren van de normen rond dierenwelzijn EU-breed een groter effect heeft op het mondiale welzijn van dieren, dan wanneer Nederland zelfstandig maatregelen treft. Bovendien zorgt het op Europees niveau afspreken van normen voor een gelijk speelveld.

Daarnaast kijk ik goed naarwat er op nationaal niveau geregeld kan worden en zal dit ook blijven doen. Wat op nationaal niveau kan, is echter beperkt vanwege de Europese regels omtrent vrij verkeer van goederen en de mogelijkheden om binnen het Europeesrechtelijk kader strengere regels te stellen op nationaal niveau. Ik span me in om te doen wat tot de mogelijkheden behoort, zoals het vanaf 31 december 2023 beëindigen van bindende afspraken met derde landen voor de export van herkauwers en varkens (Kamerstuk 28 286, nr. 1296).

Temperatuur

De leden van de PvdD-fractie constateren dat uit onderzoek van de EFSA blijkt dat dieren op transport lijden aan hittestress bij temperaturen boven de 22 graden (zeugen), 25 graden (varkens en koeien), 28 graden (ongeschoren schapen) en 30 graden (biggen). In plaats van de adviezen van EFSA over te nemen en met duidelijke, soort-specifieke maximumtemperaturen te komen voor dieren op transport, blijven dierentransporten ook op extreem hete dagen plaatsvinden. Voor kippen, eenden, kalkoenen en konijnen worden helemaal geen regels gesteld. Dit betekent dat dieren zullen blijven creperen, volgepropt in vrachtwagens, op ellenlange transporten, tijdens de brandende hitte.

³ The Guardian, 31 maart 2021, «How nearly 3,000 cattle came to be stranded at sea for three months» (<https://www.theguardian.com/environment/2021/mar/31/how-nearly-3000-cattle-came-to-be-stranded-at-sea-for-three-months>)

⁴ The Maritime Executive, 12 mei 2019, «Sheep Suffer Severe Heat Stress on the Al Shuwaikh» (<https://www.maritime-executive.com/article/sheep-suffer-severe-heat-stress-on-the-al-shuwaikh>)

⁵ The Maritime Executive, 29 november 2019, «No More Sheep Alive on Queen Hind» (<https://maritime-executive.com/article/no-more-sheep-alive-on-queen-hind>)

De leden van de PvdD-fractie constateren dat de Kamer meerdere moties heeft aangenomen om deze maximumtemperaturen te beperken. Daarom vinden deze leden het onbegrijpelijk dat het kabinet schrijft dat ze de EC volgen in hun keuze om de aanbevelingen van EFSA over de maximumtemperaturen niet over te nemen. Hiermee gaat het kabinet regelrecht in tegen het verzoek van de Kamer, zoals geformuleerd in de aangenomen motie van het lid Vestering (Kamerstuk 21 501-32, nr. 1526). Deze leden roepen het kabinet op om aangenomen moties uit te voeren. Gaat het kabinet dit doen en zich in Europees verband inzetten voor maximumtemperaturen in lijn met de EFSA-aanbevelingen? Daarnaast verwacht de PvdD nog steeds van het kabinet dat het kabinet de nationale maximumtemperaturen voor diertransporten in lijn brengt met de uitkomsten van de EFSA-onderzoeken, zoals geformuleerd in motie van het lid Vestering c.s. (Kamerstuk 36 200-XIV, nr. 63).

Antwoord

De inzet van het kabinet aangaande de temperatuurvoorschriften in het voorliggende voorstel is uiteen gezet in het BNC fiche. De buitentemperatuur is niet het enige dat het risico op hittestress bepaald. Ook andere zaken, zoals ventilatie, rijwind, luchtvochtigheid, beladingsdichtheid en (rij)gedrag van de chauffeur hebben invloed op het risico op hittestress. De Europese Commissie heeft daarnaast een afweging gemaakt tussen dierenwelzijn en uitvoerbaarheid die het kabinet kan volgen. Uit verschillende gesprekken met de Nederlandse sector, de door hen ingeleverde impactanalyses en de reacties op de internetconsultatie aangaande de aanpassing van de beleidsregel maximumtemperatuur diertransport blijkt dat een verlaging van 35 naar 30 graden Celsius al een grote uitdaging is. De EFSA temperatuurgrenzen zijn – afhankelijk van de diersoort en -categorie – nog vele malen scherper dan dat en het wordt vanwege de uitvoerbaarheid als niet effectief ingeschat om hier tijdens de onderhandelingen op in te zetten.

Dieren aan poten optillen

De leden van de PvdD-fractie constateren dat binnen de huidige verordening, terecht, een verbod op het optillen van dieren aan de poten geldt. Het ondersteboven opharken van kippen aan hun poten om ze met een aantal tegelijk in kratten te gooien of proppen zorgt voor enorm dierenleed. De dieren breken hierbij regelmatig hun poten of lopen andere verwondingen op. Maar met het voorliggende voorstel wordt voor kippen en konijnen een uitzondering ingevoerd, waardoor dit leed nog altijd zal voortbestaan. Deze leden vinden dat onbestaanbaar. Ook de Kamer heeft zich uitgesproken tegen het vangen van dieren op een manier die vermijdbaar dierenleed oplevert, middels de motie van het lid Vestering c.s. (Kamerstuk 36 200-XIV-, nr. 61). Wat gaat het kabinet doen om hieraan een einde te maken?

Antwoord

Het kabinet betreurt dat het voorliggende voorstel een uitzondering bevat waarmee pluimvee en konijnen aan de poten opgetild of voortgetrokken mogen worden. Het kabinet is echter positief over de aanvullende voorwaarden die aan het vangen worden gesteld, waarmee het voorstel invulling geeft aan de aanbevelingen van EFSA op dit punt en de factsheets voor goede praktijken, die in 2017 zijn opgesteld in het *Animal transport guides project* van de Europese Commissie. Het kabinet zal zich dan ook inzetten om die voorwaarden in het voorstel te behouden.

Ongespeende dieren

De leden van de PvdD-fractie constateren dat ook met het voorliggende voorstel jonge dieren nog altijd op transport mogen worden gezet. Ook zeer jonge kalfjes vanaf vijf weken oud, en andere ongespeende dieren, mogen onder de nieuwe regels nog steeds tot tweemaal negen uur lang worden vervoerd, mits ze tussendoor één uur rust krijgen. Dat is samen 19 uur dus. Voorwaarde is dat er een melksysteem aanwezig is, zodat de jonge dieren kunnen drinken onderweg. Maar hoe kan het kabinet garanderen dat alle kalfjes het systeem snappen? Hoe kan het kabinet garanderen dat alle kalfjes bij de drinknippels kunnen komen en voldoende kunnen drinken? Hoe kan het kabinet garanderen dat het melksysteem voldoende werkt en blijft werken? Deelt het kabinet de mening dat een transportduur van twee keer negen uur onacceptabel is, zeker wanneer niet kan worden gegarandeerd dat de jonge dieren onderweg voldoende kunnen drinken? Bij transport over zee geldt zelfs helemaal geen tijdslimiet. Deze leden verwachten van het kabinet dat het kabinet hier een streep trekt.

Antwoord

Het voorliggende voorstel houdt onvoldoende rekening met de behoeften van ongespeende dieren, onder andere aangaande de voedingsbehoeften van ongespeende kalveren. Daarom zal de inzet – conform het BNC fiche – een maximumtransporttijd van 8 uur voor ongespeende dieren zonder uitzonderingen zijn.

Stroomstootapparatuur

Tevens merken de leden van de PvdD-fractie op dat het voorstel een verslechtering betekent als het gaat om het gebruik van stroomstootapparatuur. Deze apparatuur zal als gevolg van de voorliggende wijziging straks in heel Europa niet alleen op volwassen varkens en runderen mogen worden gebruikt, maar ook op biggen en kalfjes vanaf 80 kilo. Zowel de Kamer als het kabinet heeft zich uitgesproken voor een snel verbod op deze martelwerktuigen. Zet het kabinet zich bij de onderhandelingen in voor een algeheel verbod op het gebruik van stroomstootapparatuur?

Antwoord

Het kabinet zal zich bij de onderhandelingen inzetten op een verbod van het gebruik van gangbare stroomstootapparatuur binnen de EU.

Conclusie

De leden van de PvdD-fractie merken op dat de Kamer zich duidelijk heeft uitgesproken tegen het voorliggende niet-ambitieuze voorstel, via de recent aangenomen motie van het lid Ouwehand (Kamerstuk 21 501-32, nr.1605). Met deze motie wordt het kabinet verzocht zich hard te maken voor een einde aan diertransporten naar landen buiten Europa, een verlaging van de maximumtemperatuur en een einde aan diertransporten die langer duren dan acht uur. Deze leden horen graag wat de inzet van het kabinet wordt om het voorliggende voorstel te verbeteren en de aangenomen motie uit te voeren.

Antwoord

De inzet van het kabinet is uiteengezet in het fiche aangaande het voorstel voor de herziening van de diertransportverordening. Onderdeel van die inzet is een beperking van de transporttijd van transporten naar derde landen, een verlaging van de maximumtemperatuur voor diertransport ten opzichte van de huidige situatie, een maximumtransporttijd van 8 uur

voor ongespeende dieren zonder uitzonderingen, een maximumtermijn voor de uitzondering op de maximumtransporttijd voor slachtdieren en een verdere verkorting van de maximumtransporttijd voor andere diercategorieën.

Is het kabinet voornemens opnieuw samenwerking te zoeken met andere lidstaten, zoals de Vught-groep?

Antwoord

Het kabinet zoekt actief samenwerking met andere lidstaten. Dit is noodzakelijk, aangezien stemmingen bij de onderhandelingen plaats zullen vinden via gekwalificeerde meerderheid. Dit betekent dat een inzet waarvoor geen steun is bij andere lidstaten per definitie niet effectief zal zijn.

Is het kabinet bereid er zorg voor te dragen dat de realiteit van diertransporten bekend wordt bij burgers, om zo het draagvlak en de urgentie voor maatregelen om dieren te beschermen te vergroten?

Antwoord

De urgentie om de negatieve effecten van transport te verminderen is al voldoende duidelijk. Daarom is de inzet erop gericht om dieren beter te beschermen, ook tijdens transport, zowel op Europees als nationaal niveau. Het is daarnaast belangrijk dat burgers een verantwoorde keuze kunnen maken bij de aanschaf van voedsel. Deze voorlichting vindt grotendeels plaats via het Voedingscentrum. Op de website van het Voedingscentrum⁶ is bijvoorbeeld een koopwijzer beschikbaar die burgers laat zien welke eisen er gelden voor de verschillende keurmerken over dierenwelzijn. Hierin is ook het «Beter Leven»-keurmerk meegenomen, dat ook eisen stelt aan transport.

Deelt het kabinet de mening dat als het niet lukt om de verordening zo te wijzigen dat het inhoudelijk voldoet aan de wensen van de Kamer, zoals geformuleerd in de eerder benoemde moties, het kabinet er alles aan moet doen om via nationale maatregelen het welzijn van dieren op transport te verbeteren? Welke stappen gaat het kabinet ondernemen om dit mogelijk te maken?

Antwoord

Zoals ook nu al het geval is, zal het kabinet blijven werken aan het verbeteren van (de borging van) dierenwelzijn – ook op nationaal niveau – binnen de mogelijkheden die het Europeesrechtelijk kader daarvoor biedt. Die mogelijkheden zijn naar de aard beperkt omdat het onderwerp Europees is gereguleerd. Dat betekent dat eventuele ruimte, net als nu, met name zal zitten bij transport dat geheel op het grondgebied van Nederland plaatsheeft en niet bij internationaal transport. Daarbij houdt het kabinet ook rekening met de uitvoerbaarheid, handhaafbaarheid en het gelijke speelveld.

⁶ <https://www.voedingscentrum.nl/nl/thema/kopen-koken-bewaren/eten-kopen/boodschappenhulp-dierenwelzijn.aspx>