

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2333

Vragen van het lid **Ouwehand** (PvdD) aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit en de Minister van Infrastructuur en Waterstaat over *het kantelen van een vrachtwagen met 300 jonge kalfjes aan boord* (ingezonden 7 maart 2018).

Antwoord van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit) (ontvangen 5 juni 2018) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2017–2018, nr. 1536

Vraag 1 en 2

Heeft u vernomen dat er meer dan 100 kalfjes zijn gestorven nadat de vrachtwagen waarin ze stonden was gekanteld op de A16?¹
Hoe oud waren de kalfjes in deze vrachtwagen?

Antwoord 1 en 2

Ja. De kalveren waren gemiddeld 25 dagen oud, dus ruim 3 weken. De leeftijd varieert van 18 dagen tot 43 dagen.

Vraag 3

Kunt u bevestigen dat deze kalfjes onderweg waren vanuit Noord-Ierland naar een kalvermesterij in Groningen? Zo nee, waar kwamen de kalfjes dan vandaan en wat was hun bestemming?²

Antwoord 3

De kalveren zijn volgens het certificaat voor intracommunautaire handel (INTRA-certificaat) geladen op een verzamelcentrum in Ierland, dus niet Noord-Ierland. Als bestemming van de kalveren is inderdaad een veehouderij in Groningen aangegeven.

Vraag 4

Van hoeveel verschillende bedrijven kwamen deze kalfjes?

Antwoord 4

De kalfjes waren afkomstig van ruim 40 bedrijven.

¹ <https://nos.nl/artikel/2220075-meer-dan-100-kalfjes-dood-bij-ongeluk-met-veewagen-op-a16.html>

² <https://www.animalstoday.nl/ongeluk-300-kalfjes-a16/>

Vraag 5

Kunt u schetsen wat er voor de kalfjes aan voorafging voordat ze met z'n driehonderden in een vrachtwagen stonden die uit Noord-Ierland vertrok naar Groningen?

Antwoord 5

De kalveren worden van verschillende (melkvee)bedrijven opgehaald en naar een verzamelcentrum vervoerd. Daar worden ze op stal gezet krijgen ze melk. De kalveren worden geselecteerd naar bestemming en vervolgens opgeladen voor export.

Vraag 6

Wat was de werkelijke vertrektijd van dit transport vanuit Noord-Ierland? Zijn de dieren 's nachts vervoerd? Zo ja, wat zijn de laagste temperaturen geweest die tijdens dit transport zijn geconstateerd?

Antwoord 6

Het transport is op 27 februari 2018 om 16:27 in Ierland vertrokken. De overtocht van Ierland naar Frankrijk was in de nacht van 27 op 28 februari. Uit de output van de temperatuursensoren van het vervoermiddel blijkt dat de laagste temperaturen tussen de 0 en 5 graden zijn geweest. Dit betreft het transportgedeelte tijdens de overtocht.

Vraag 7

Kunt u toelichten hoeveel uur het geplande transport van deze dieren in beslag zou nemen? Was er sprake van een transport van meer dan 19 uur? Zo ja, is de vereiste tussenstop van 24 uur uitgevoerd waarbij de kalfjes zijn uitgeladen om uit te rusten in een stal op stro? Zo ja, hoe is dit gecontroleerd en bij welke temperatuur zijn de kalfjes dan uitgeladen?

Antwoord 7

De geplande transportduur volgens het INTRA-certificaat was 43 uur. Uit de analyse van de GPS gegevens blijkt dat er een tussenstop van ruim 12 uur is uitgevoerd op een controlepost in Frankrijk. Dit is in lijn met de transportverordening die voorschrijft dat dieren na een bootreis waarbij de dieren niet worden gelost, na aankomst een rusttijd van 12 uur moeten krijgen. Op deze controlepost zijn de kalfjes op stal gezet, in stallen voorzien van stro. Volgens de temperatuursensoren in het vervoermiddel zijn de kalfjes uitgeladen bij een temperatuur van tussen de 2 en 4 graden. Controles op de controlepost worden uitgevoerd door de officiële autoriteiten in Frankrijk.

Vraag 8

Bent u er mee bekend dat, ondanks dat tussenstops wel geboekt worden om de exportvergunning te krijgen, de verplichte tussenstop in de praktijk vaak wordt overgeslagen?

Antwoord 8

Het komt inderdaad voor dat de verplichte rusttijd op controleposten niet altijd in acht wordt genomen. Hierop vinden risicogerichte controles plaats en er wordt gehandhaafd als de regels niet worden nageleefd. De NVWA werkt hiervoor samen met de autoriteiten van andere EU-lidstaten.

Vraag 9

Welk drinkstelsel was aanwezig in de veewagen? Hoe controleert de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) of alle kalveren in de volle veewagen daadwerkelijk toegang hebben tot de drinkspenen?

Antwoord 9

Het betreffende vervoermiddel is niet gecontroleerd op drinkvoorzieningen. Bij export worden alle transporten gecontroleerd op drinkvoorzieningen en bij importzendingen van ongespeende kalveren controleert de NVWA steekproefsgewijs om te verifiëren of de drinkvoorzieningen geschikt en bereikbaar zijn.

Vraag 10

Kunt u bevestigen dat de gebrekkige drinkwatervoorziening in 2015 aanleiding is geweest om de internationale kalvertransporten op te schorten?

Antwoord 10

Ja. In december 2015 besloot de NVWA om geen exportcertificaten meer af te geven voor de export van ongespeende kalveren naar bestemmingen die verder dan 8 uur rijden zijn. Er was een toename geconstateerd van dit soort lange afstandstransporten en uit bevindingen van de exportkeuring bleek dat er voor deze jonge kalveren geen geschikt drinkstelsel aanwezig was op de wagens. Hierdoor kon er niet aan de EU eisen van het transport worden voldaan.

Vraag 11

Zijn alle kalfjes nu wel in staat om te drinken uit de nieuwe drinksystemen? Zo ja, uit welke gegevens zou dat onomstotelijk moeten blijken?

Antwoord 11

In 2017 heeft de sector aangepaste drinkvoorzieningen gedemonstreerd. Geconstateerd is dat de kalveren bij een gangbare belading in staat waren om uit de drinkspenen te drinken. De specificaties van deze aangepaste systemen zijn vastgelegd en gecommuniceerd naar de autoriteiten van andere EU-lidstaten.

Vraag 12

Hoe wordt kalfjes, die een natuurlijke zuigbehoefte hebben en de speen van hun moeder zoeken, aangeleerd hoe ze moeten drinken tijdens het transport?

Antwoord 12

Kalveren met een natuurlijke zuigbehoefte hebben een zuigreflex en uit praktijkonderzoek is gebleken dat de aanwezige drinkspenen hiervoor geschikt zijn.

Vraag 13

Uit hoeveel etages bestond de betreffende vrachtwagen en hoe hoog was de betreffende vrachtwagen?

Antwoord 13

Het vervoermiddel was op 3 lagen beladen. Volgens de Regeling voertuigen mag een bedrijfsauto op de Nederlandse weg niet hoger zijn dan 4 meter. In de meeste gevallen is het dak van veewagens in hoogte verstelbaar. Omdat in andere EU-lidstaten mogelijk andere normen gelden, kan de wagen bij vertrek mogelijk hoger zijn geweest.

Vraag 14

Voldeed het transport aan alle geldende regels? Zo ja, uit welke daadwerkelijk uitgevoerde controles zou dat moeten blijken?

Antwoord 14

Uit de GPS gegevens is gebleken dat er wel is voldaan aan de 12 uur rusttijd, maar dat het transport niet op de juiste controlepost is gestopt. Hierover is contact opgenomen met de Ierse autoriteiten. Zij zullen hierop handhaven.

Vraag 15

Wat was de oorzaak van het ongeluk? Heeft de wind een rol gehad in het omslaan van de vrachtwagen?

Antwoord 15

De NVWA is niet bij het ongeval aanwezig geweest en is niet bekend met de oorzaak. Dit onderzoek vindt plaats door de politie.

Vraag 16

Bent u bereid om het hitteprotocol voor diertransporten uit te breiden naar andere weersomstandigheden, zoals vrieskou of sterke wind? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 16

Nederland kent een Nationaal Plan voor veetransport bij extreme temperaturen. Het Nationaal Plan bevat afspraken tussen overheid en diersectoren over het transport van vee bij extreme temperaturen. De aangesloten sectoren hebben elk een protocol ingediend, waarin is aangegeven welke maatregelen de betreffende sector neemt om aantasting van het dierenwelzijn bij het transport van dieren bij extreme temperaturen te voorkomen. Deze protocollen omvatten zowel maatregelen tijdens extreme hitte als tijdens extreme koude. Tevens is afgesproken dat tijdens code rood van het KNMI het Nationaal Plan van kracht zal zijn. Nederland blijft het EU Platform voor Dierenwelzijn en de nieuwe subgroep voor Transport benutten om soortgelijke zaken over dierenwelzijn ook op EU-niveau te agenderen. Zo is Nederland binnen de subgroep voorzitter van een werkgroep over transport bij extreme temperaturen. Als EU-lidstaat is Nederland bovendien actief binnen het bestaande «National contact points netwerk» voor de Transportverordening.

Vraag 17

Kunt u van de afgelopen tien jaar per diersoort uiteenzetten hoeveel ongelukken er gebeuren met diertransporten en hoeveel dieren er jaarlijks om het leven komen bij ongelukken met diertransporten? Zo nee, waarom niet en wat gaat u doen om deze cijfers in de toekomst wel te kunnen verstrekken?

Antwoord 17

De NVWA wordt in sommige gevallen ingeschakeld als er wegongevallen met diertransporten zijn, maar het is geen wettelijke taak van de NVWA om wegongevallen met dieren te registreren en daarover te rapporteren. Ik ben ook niet voornemens deze informatie in de toekomst door de NVWA te laten registreren. Van belang is dat iedere weggebruiker de verkeersveiligheid in acht neemt en verkeersongelukken en -slachtoffers worden voorkomen.

Vraag 18

Kunt u van de afgelopen tien jaar inzichtelijk maken hoeveel kalfjes hun transport niet overleven? Zo nee, waarom niet en wat gaat u doen om deze cijfers in de toekomst wel te kunnen verstrekken?

Antwoord 18

Als kalveren gestorven zijn bij of na aankomst op een kalverenbedrijf dan wordt dit door het betreffende kalverenbedrijf gemeld in het I&R-systeem. Bij deze doodmelding wordt geen oorzaak vermeld. Het is niet bekend hoeveel dieren tijdens een transport sterven. De NVWA voert bij een steekproef van importen van levende dieren een controle uit waarbij ook genoteerd wordt of er dieren tijdens het transport gestorven zijn. Het voorkomen van sterfte tijdens transport is een belangrijk onderwerp. De zorg voor dieiergezondheid vooraf en tijdens transport is de verantwoordelijkheid van de sector. Zij moet er op toezien dat zieke dieren niet getransporteerd worden en gepaste zorg krijgen. Het is ook de verantwoordelijkheid van de sector dat dieren tijdens transport de nodige zorg krijgen. Het is de taak van de NVWA om vervoerscontroles uit te voeren en handhavend op te treden bij overtredingen.

Vraag 19 en 20

Kunt u van de afgelopen tien jaar inzichtelijk maken hoeveel kalfjes bij aankomst na hun transport lijden aan longontsteking? Zo nee, waarom niet en wat gaat u doen om deze cijfers in de toekomst wel te kunnen verstrekken?

Kunt u van de afgelopen tien jaar inzichtelijk maken hoeveel kalfjes bij aankomst na hun transport last hadden van diarree? Zo nee, waarom niet en wat gaat u doen om deze cijfers in de toekomst wel te kunnen verstrekken?

Antwoord 19 en 20

Deze cijfers worden in de eigen bedrijfsadministratie opgenomen, maar een bedrijfsdierenarts meldt dergelijke ziektegevallen niet openbaar. Het gaat hierbij ook niet om dierziekten waarvoor een meldingsplicht geldt. Deze cijfers worden dus als zodanig niet geregistreerd. Om die reden is het niet mogelijk om de gevraagde cijfers op een volledige en betrouwbare wijze te verzamelen en te verstrekken. Wel voert de NVWA controles uit op primaire

bedrijven. Hierbij wordt ook geïnspecteerd of dieren de nodige zorg krijgen. De NVWA voert deze controles risico gebaseerd uit. Hoge sterfte onder kalveren is daar recent een selectie criterium voor geweest.

Vraag 21 en 22

Bent u er mee bekend dat kalfjes van nature een half jaar tot een jaar bij hun moeder blijven en melk bij haar drinken?

Kunt u bevestigen dat voor de productie van melk, kaas, toetjes en andere zuivelproducten kalfjes echter vrijwel direct na de geboorte bij hun moeder worden weggehaald zodra ze kunnen staan?

Antwoord 21 en 22

Ja, dat is mij bekend. Met mijn brief van 5 februari 2018 (Kamerstuk 28 286, nr. 942) heb ik de Kamer geïnformeerd over de laatste ontwikkelingen rondom het onderwerp «Kalf bij de koe» en bij deze brief heeft de Kamer tevens de brochure «Verkenning kalf bij de koe, een sectorbrede inventarisatie van kennis en ervaring rondom het houden van kalveren bij de koe» ontvangen. Ik verwijs dan ook naar deze stukken.

Vraag 23

Kunt u bevestigen dat kalfjes al vanaf de leeftijd van 14 dagen op transport mogen worden gezet en tijdens zo'n soms dagenlang transport slechts ruimte hebben van 0,3 tot maximaal 0,95 m² per dier? Zo nee, hoe zit het dan?

Antwoord 23

Voor transporten langer dan 8 uur geldt inderdaad een minimum leeftijd van 14 dagen. Het transport mag maximaal 9 uur duren, waarna 1 tot maximaal 3 uur gerust moet worden. Daarna mag nog maximaal 9 uur worden gereden. Na die tijd moeten de dieren 24 uur uitgeladen worden en op stal worden gezet in een controlepost. Indien een gedeelte van het transport per boot wordt uitgevoerd, waarbij de dieren niet worden gelost, gelden deze transport- en rusttijden niet, maar moeten de dieren na aankomst 12 uur rusten. De Europese Transportverordening schrijft 0,3 tot maximaal 0,95 m² ruimte per dier voor tijdens transport.