

Vergaderjaar 2018–2019

28 286

Dierenwelzijn

Nr. 1059

VERSLAG VAN EEN SCHRIFTELIJK OVERLEG

Vastgesteld 15 juli 2019

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 23 mei 2019 inzake de reactie op het rapport «Op de bres tegen hittestress» van de Dierenbescherming (Kamerstuk 28 286, nr. 1054).

De vragen en opmerkingen zijn op 20 juni 2019 aan de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit voorgelegd. Bij brief van 12 juli 2019 zijn de vragen beantwoord.

De voorzitter van de commissie,
Kuiken

De adjunct-griffier van de commissie,
Kouwenhoven

Vragen en antwoorden

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de Minister op het rapport «Op de bres tegen hittestress» van de Dierenbescherming. Deze leden hebben enkel een aantal informatieve vragen.

Kan de Minister aangeven hoe de gesprekken verlopen met een aantal grote slachthuizen om in de zomerweken over te gaan op een tropenrooster? Is de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) ook betrokken bij deze overleggen? Zo ja, op welke manier? Zo nee, waarom niet? Kan de Minister de uitkomsten van deze gesprekken delen met de Kamer? Wat is in de inzet van de Minister bij deze gesprekken?

Mijn inzet is om daar waar mogelijk te slachten tijdens de koelere uren van de dag, zodat er zo min mogelijk dieren tijdens de warme uren van de dag vervoerd worden. De NVWA maakt afspraken met een aantal grote slachthuizen die gevraagd hebben om aangepaste slachttijden.

Wanneer volgens de weersvoorspelling van de KNMI voor de komende 24 uur in De Bilt een temperatuur van 27 graden Celsius of meer wordt verwacht, treden conform het nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen extra toezichtsmaatregelen in werking en biedt de NVWA de mogelijkheid om op werkdagen een tropenrooster voor exportcertificering te voeren. De temperatuur van 35 graden Celsius of meer wordt door alle partijen die bij het nationaal plan zijn aangesloten gezien als te extreem om op diervriendelijke manier transport te kunnen realiseren.

Vorig jaar is tijdens de periode van extreme hitte door de grotere roodveeslachthuizen aangegeven dat zij de werktijden zouden willen vervroegen. Voor het vervroegen van de slachttijden op slachthuizen dient naast de werktijden bij de NVWA ook de werktijden voor het personeel van stichting Kwaliteitskeuring Dierlijke Sector (KDS) te worden aangepast. De zogenaamde bandkeuring in de roodvleesslachterijen is geprivatiseerd en wordt uitgevoerd door KDS.

Het afgelopen jaar heeft intensief overleg plaatsgevonden tussen de NVWA, KDS, roodvleesslachthuizen en de Centrale Organisatie voor de Vleessector over het aanpassen van de slachttijden bij hitte. Het volgende is besproken:

1. Bij temperaturen boven de 35 graden Celsius wordt de mogelijkheid geboden om vanaf 04.00 uur in plaats van 06.00 uur te starten met de Post Mortem keuring en indien nodig op zaterdag te slachten. De uitwerking van de verdere details vindt nu plaats.
2. Voor één bedrijf dat hier specifiek om vroeg wordt de mogelijkheid verder onderzocht om de werkzaamheden te starten vanaf 00.00 uur indien de temperatuur 35 graden Celsius of meer is.

In de gesprekken zijn ook mogelijkheden besproken voor aangepaste slachttijden bij warme dagen waarbij de temperaturen nog onder de 35 graden Celsius zijn.

Voor het invoeren van een tropenrooster voor een bepaalde langere periode (maanden), zonder dat bij voorbaat duidelijk is of dit noodzakelijk is vanwege hoge temperaturen, is op dit moment geen draagvlak bij zowel de medewerkers van de NVWA als die van KDS. Daarom blijft het maatwerk.

Hebben buurlanden net als Nederland ook handvatten bij het vervoer tijdens hitte of een «hitteprotocol»? Zo ja, welke en hoe zien deze eruit?

In België hebben ze geen «hitteprotocol» voor het vervoer van dieren. Wel hebben de 3 gewesten Vlaanderen, Wallonië en Brussel vorig jaar gezamenlijk een instructie naar het Federaal Agentschap voor de Veiligheid van de Voedselketen (FAVV) uitgestuurd over export via wegvervoer en hitte, met de focus op lang transport (8 uur of meer). In de instructie wordt gevraagd een export niet toe te staan wanneer de door de vervoerder voorgelegde weersverwachtingen boven de 30 graden Celsius uitkomen, tenzij de organisator van het transport kan garanderen dat hij de temperatuur in het vervoermiddel binnen de wettelijke grenzen kan houden. Deze grenzen zijn tussen de 5 en 30 graden Celsius, met een tolerantie van +/- 5 graden Celsius, afhankelijk van de buitentemperatuur. Er wordt niet centraal bijgehouden hoeveel exporten er geweigerd worden op deze gronden.

De veterinaire autoriteiten van de Duitse deelstaten hebben een handboek voor diertransporten opgesteld. Dit is een document wat de officiële controles beschrijft met betrekking tot diertransport en welzijn. In dit handboek zijn ook passages opgenomen over transport en hitte. Hierin is ook opgenomen dat een export niet door mag gaan als de weersverwachtingen onderweg boven de 30° Celsius uitkomen, met de uitzondering voor vervoermiddelen met airconditioning. Er staat ook dat de beladingsgraad verlaagd moet worden bij temperaturen vanaf 25 °C. De implementatie van het handboek verschilt; er zijn deelstaten die (delen van) het handboek letterlijk hebben opgenomen in hun wetgeving. De passages over extreme temperaturen zijn niet overal in Duitsland in wetgeving opgenomen.

De leden van de VVD-fractie lezen dat er nog voor de zomer een extra overleg gaat plaatsvinden met de vertegenwoordigers van veehouders, transporteurs en slachthuizen. Heeft dit overleg al plaatsgevonden? Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, waarom heeft dit overleg nog niet plaatsgevonden en wanneer gaat het wel plaatsvinden?

Op 3 juli is overleg geweest tussen het Ministerie van LNV, NVWA, de deelnemers aan het nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen en NEPLUVI. De aanleiding van dit overleg was het rapport «op de bres tegen hittestress» van de Dierenbescherming en Eyes on Animals en de petitie die op 6 juni aan mij was aangeboden. In het overleg zijn de ervaringen besproken tijdens de week van 24 juni, waarbij het nationaal plan in werking was vanwege hoge temperaturen. Ook zijn de wensen van het bedrijfsleven over aangepaste slachttijden besproken en de handhaving door de NVWA op het waarnemen van hittestress. De sector heeft behoefte aan meer inzicht in de criteria die de NVWA hanteert voor het constateren van «onnodig lijden» en het opleggen van sancties. Bureau Risicobeoordeling van de NVWA (Buro) is bezig met een wetenschappelijk onderbouwde risicobeoordeling voor het welzijn van vleesvarkens en vleeskuikens in Nederland tijdens transport naar het slachthuis bij (extreem) hoge temperaturen. Dit advies wordt openbaar gemaakt en zal door de NVWA worden gebruikt voor het vaststellen van nog betere handvatten voor de NVWA-medewerkers.

Naar aanleiding van de bespreking van de 10 actiepunten uit het rapport van de Dierenbescherming en Eyes on Animals is afgesproken dat de sectorprotocollen de komende tijd worden aangepast. De sector gaf aan dat ze tijd nodig hebben om dit af te stemmen. In oktober vindt het volgende overleg plaats en daar worden de aanpassingen besproken.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben kennisgenomen van de reactie van de Minister op het rapport «Op de bres tegen hittestress» van de Dierenbescherming. Deze leden hebben nog enkele vragen.

De leden van de D66-fractie lezen in de reactie van de Minister geen reactie op de concreet voorgestelde maatregelen om dierenleed tegen te gaan tijdens veetransport. Kan de Minister nader uiteenzetten op welke wijze de Minister de tien genoemde actiepunten in het rapport in beleid gaat verwerken?

Het rapport «Op de bres tegen hittestress» beschrijft «10 actiepunten om hitteproblemen tijdens slacht(pluim)veetransporten naar Nederlandse slachthuizen te voorkomen». Op 27 juni vond overleg plaats tussen het Ministerie van LNV, de Dierenbescherming, Eyes on Animals en de NVWA om de punten door te spreken. Vervolgens heeft op 3 juli overleg plaatsgevonden met de sectorpartijen die aangesloten zijn bij het nationaal plan. Ook de pluimveesector was hierbij vertegenwoordigd. Hierbij is besproken of de sectorprotocollen aangepast of aangescherpt kunnen worden. Er is afgesproken dat er tijdens de volgende bijeenkomst na de zomer aangepaste protocollen voorliggen. Hieronder geef ik ten aanzien van de 10 afzonderlijke punten uit het rapport van de Dierenbescherming en Eyes on Animals aan of en hoe ze verder opgepakt worden.

1. Tropenrooster voor veetransport en slachterijen van juni tot en met augustus

Een generiek geldend tropenrooster voor drie maanden per jaar is niet nodig bij een koele zomer, of als er maar een paar periodes van hitte zijn. Er is daarom in het nationaal plan gekozen voor een tropenrooster voor exportcertificering vanaf een temperatuur van 27 graden Celsius in De Bilt. Er kan dan tussen 4:00 en 22:00 worden gekeurd. Er is geen afspraak vastgelegd voor een tropenrooster voor slachthuizen, maar de NVWA zet zich tijdens dagen dat het nationaal plan in werking is ervoor in om het mogelijk te maken dat er op koelere momenten kan worden geslacht. Uit de ervaringen van afgelopen zomers en ook de week van 24 juni dit jaar waarbij de temperaturen hoog opliepen, blijkt dat dit in de meeste gevallen mogelijk is.

2. Vanaf 21 °C een 10% lagere belading; vanaf 25 °C een 20% lagere belading

Het aanpassen van de beladingsgraad bij hogere temperaturen is in lijn met de voorschriften uit de transportverordening en is ook uitgewerkt in de sectorprotocollen die onder het nationaal plan vallen. Deze maatregel heeft positieve effecten op het dierenwelzijn en wordt in het algemeen goed toegepast. Er is geen aanleiding om dit verder aan te scherpen door al vanaf 21 graden of 25 graden Celsius de beladingsgraad te verlagen. De sectorprotocollen gaan uit van 10% verlaging, behalve bij varkens (10–20%).

3. De ventilatie in de veewagens verbeteren door a) meer stahoogte en ventilatieruimte in de veewagen; en b) verplichte mechanische ventilatie, die onafhankelijk van de motor werkt.

De sector onderzoekt mogelijkheden om aan dit punt invulling te geven. Meer ruimte boven de dieren zou een betere ventilatie betekenen, wat belangrijk is onder warme omstandigheden. Mechanische ventilatie is alleen verplicht bij wagens die worden ingezet voor lange transporten (>8 uur) maar in Nederland is de trend dat er steeds meer mechanische dwarsgeventileerde veewagens worden gebruikt, vooral voor varkenstransporten. Deze worden ook voor korte transporten ingezet.

4. Transport boven 30 °C wagens klimaatgestuurd met airconditioning en boven 35 °C geen transport

De inzet van uitsluitend klimaatgestuurde wagens met airconditioning is niet op korte termijn te realiseren omdat er op dit moment maar weinig veewagens zijn met zulke geavanceerde techniek. Dit zal niet worden overgenomen in de sectorprotocollen. Boven 35 graden Celsius geen transport is in lijn met nationaal plan.

5. Temperatuur- en luchtvochtigheidssensoren in veewagen om klimaat te monitoren

Sensoren voor de temperatuurbewaking zijn alleen verplicht bij wagens die worden ingezet voor lange transporten (>8 uur). Dit jaar is het PPS onderzoek «toekomstbestendig diertransport» gestart naar toepassingen van technologische dierenwelzijnsindicatoren tijdens transporten. Metingen van temperatuur en luchtvochtigheid wordt ook meegenomen in dit onderzoek, dat tot 2022 loopt. De uitkomsten van dit onderzoek worden afgewacht voordat er besloten wordt om over te gaan op verplichting van deze sensoren voor korte transporten.

6. Watervoorziening vanaf 21 graden Celsius ook tijdens korte transporten

Dergelijke voorzieningen zijn alleen verplicht bij veewagens die worden ingezet voor lange transporten (>8 uur). In het hierboven genoemde PPS onderzoek wordt eveneens het gebruik van drinkwatervoorzieningen in de wagens tijdens transport onderzocht. Afhankelijk van de uitkomsten overweegt de sector of watervoorziening voor korte transporten ook onderdeel wordt van het sectorprotocol.

7. Just-in-time delivery op het slachthuis, anders noodmaatregelen:

a) goede ventilatoren, b) schaduw, c) verneveling

Dit zijn maatregelen die aansluiten bij de huidige protocollen van de slachthuizen onder het nationaal plan. De transporten worden zo optimaal mogelijk gepland, zodat er zo min mogelijk wachttijd is voor ontvangst. Daar waar wagens moeten wachten voordat ze kunnen lossen, worden maatregelen genoemd zoals ventilatoren, schaduw en het nathouden van het wegdek.

8. Wachtruimtes slachthuis: voldoende capaciteit en verkoeling

Dit zijn punten die aansluiten bij de huidige protocollen van de slachthuizen onder het nationaal plan. Bij enkele slachthuizen is in de loop van de jaren de capaciteit van de slachtlijn vergroot, zonder de capaciteit in de wachtruimte eveneens te vergroten. Bij deze bedrijven vergt de logistieke planning een extra grote inspanning. Het risico dat een toenemend aantal veewagens met dieren bij deze bedrijven in geval van een storing of oponthoud moeten wachten om te lossen zijn hier groter. Hier wordt daarom extra aandacht aan besteed door de slachthuizen en de NVWA tijdens periode van hoge temperaturen.

9. NVWA beter toerusten voor controle en handhaving: a) meer controles en strenger optreden, b) handhavingsprotocollen verbeteren

Er worden bij inwerkingtreding van het nationaal plan meer controles uitgevoerd door de vervoersteam van de NVWA. Hiermee wordt in de jaarplanning rekening gehouden. De NVWA werkt aan extra handvatten om objectiever vast te kunnen stellen of er sprake is van hittestress bij dieren die vervoerd worden, op basis van een advies door Bureau Risicobeoordeling van de NVWA. Ook voor de is sector is het van belang om te weten op basis van welke criteria de NVWA handhavend optreedt.

10. Aanvullende nationale regels

Mijn inzet is om de inspanningen op het nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen voort te zetten. Uit de controles van de NVWA

van de afgelopen zomers blijkt dat veehouders, transporteurs, chauffeurs en exploitanten van slachthuizen zich door het nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen steeds meer bewust zijn van de problemen die kunnen ontstaan tijdens warme dagen en maatregelen treffen. Daarnaast zijn er op dit moment ook ontwikkelingen op het vlak van slachten tijdens koelere uren en wordt er gewerkt aan betere handvatten voor de NVWA. Ik ben voor dit moment daarom niet voornemens om extra nationale regelgeving te maken over transport en hitte.

In het verlengde van deze actiepunten hebben de leden een aantal vragen. Is de Minister bereid in het Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen voor te schrijven dat vanaf 30 graden Celsius vee alleen nog mag worden vervoerd in dichte wagens met airconditioning? Zo nee, waarom niet? Als het niet lukt dit in het Nationaal plan op te nemen, is de Minister dan bereid aanvullend op de Europese diertransportverordening voor het Nederlands grondgebied dit wettelijk te regelen? Zo nee, waarom niet?

Is de Minister bereid in het Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen voor te schrijven dat vanaf 21 graden Celsius vee alleen nog mag worden vervoerd in wagens met drinkwaterverstrekking? Zo nee, waarom niet?

Als het niet lukt dit in het Nationale plan op te nemen, is de Minister dan bereid aanvullend op de Europese diertransportverordening voor het Nederlands grondgebied dit wettelijk te regelen? Zo nee, waarom niet?

De genoemde maatregelen staan in de 10 punten uit het rapport «op de bres tegen hittestress», waar ik in mijn antwoord hierboven puntsgewijs op in ben gegaan.

Vragen en opmerkingen van de leden van de GroenLinks-fractie

De leden van de GroenLinks-fractie hebben met interesse kennisgenomen van het rapport «Op de bres tegen hittestress» en zijn blij dat het kabinet de intentie heeft om het transport van dieren bij extreme temperaturen te verbeteren. Echter vinden deze leden het jammer dat de Minister niet specifiek ingaat op de maatregelen die de Dierenbescherming voorstelt en daar hebben ze nog enkele vragen over.

In mijn antwoord op de vraag van de leden van de D66-fractie ben ik puntsgewijs ingegaan op de maatregelen die onder andere door de Dierenbescherming worden voorgesteld.

De leden van de GroenLinks-fractie vernemen dat er geen wetgeving bestaat die voorschrijft op welke tijd van de dag dieren naar het slachthuis vervoerd mogen worden. Veel slachthuizen beginnen 's ochtends vroeg met slachten en eindigen vroeg in de middag, waarmee het heetste van de dag wordt vermeden. Deze leden vernemen echter dat er ook slachthuizen zijn die meerdere diensten draaien en/of volcontinu draaien. Deze laatste slachthuizen werken dus ook tijdens de heetste uren van de dag door. De leden van de GroenLinks-fractie zijn daarom voorstander van het voorstel van de Dierenbescherming om een tropenrooster in te stellen voor de periode juni tot en met augustus én op extra hete dagen buiten dit seizoen. Kan de Minister toelichten hoeveel slachthuizen er zijn in Nederland en hoeveel daarvan meerdere diensten draaien of volcontinue draaien?

Er zijn 23 grote slachthuizen in Nederland. Bij roodvlees zijn er 3 bedrijven die in een ploegendienst werken. Van de 18 pluimveeslachthuizen zijn er

17 die in een 2- of 3-ploegendienst werken. Er zijn geen bedrijven die in volcontinuïdendienst werken.

Wat betekent het als slachthuizen met meerdere diensten een tropenrooster gaan draaien? Is de NVWA bereid en qua capaciteit in staat om hieraan mee te werken? Zo nee, waarom niet en wat moet er gebeuren om de NVWA hieraan mee te laten werken? Kunt u aangeven of de bandkeurders bereid en qua capaciteit in staat zijn aan een tropenrooster mee te werken en onder welke voorwaarden? Zo nee, waarom niet en wat moet er gebeuren willen ze hier wel aan meewerken?

Ik verwijs uw Kamer naar mijn antwoorden op de vragen van de leden van de VVD-fractie.

De leden van de GroenLinks-fractie vernemen dat de NVWA samen met de sector in 2015 zelf een Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen heeft opgesteld. Kan de Minister toelichten waarom het Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen pas in werking treedt wanneer het vier dagen achtereenvolgend 27 graden Celsius is terwijl uit de wetenschappelijke literatuur bekend is dat kippen, runderen en varkens al vanaf 21 graden Celsius zich extra moeten gaan inspannen om de warmte kwijt te raken en zij tussen 26 en 29 graden Celsius ernstige hittestress kunnen krijgen?

Extra toezichtmaatregelen door de NVWA voor veetransport en de mogelijkheid voor een tropenrooster voor exportcertificering zijn tijdens de eerste dag van een voorspelde temperatuur van 27 graden Celsius of meer al aan de orde. Echter, de sectorprotocollen worden van kracht bij voorspelde 4-daagse periodes van 27 graden Celsius en meer, of bij een enkele dag waarvoor tropische hitte (30 graden Celsius of meer) is voorspeld.

De grens van 27 graden Celsius sluit aan bij het Nationaal Hitteplan van het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) voor mensen, wat erop gericht is om tijdig te attenderen dat er aanhoudend warm weer voorspeld is, zodat het voor iedereen duidelijk is dat er vanaf dat moment extra maatregelen genomen moeten worden, voor mens en dier. Ook onder deze temperatuur is de sector verantwoordelijk voor de zorg voor de dieren en vinden er controles van de NVWA plaats waarbij kan worden gehandhaafd als er sprake is van onnodig lijden.

Kan de Minister aangeven of het klopt dat de pluimveesector nog steeds niet deelneemt aan het Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen en dat de pluimveesector een eigen protocol hanteert dat pas vanaf 30 graden Celsius in werking treedt? Zo ja, hoe is dit mogelijk en wat gaat de Minister eraan doen om de pluimveesector onder het Nationaal plan te krijgen?

De pluimveesector heeft inderdaad een eigen protocol dat, net als de protocollen van de veesector, in werking treedt bij een voorspelde periode van 4 aaneengesloten dagen vanaf 27 graden Celsius, of bij één voorspelde dag vanaf 30 graden Celsius. Wat betreft het verbod op transport bij 35 graden Celsius sluit het niet aan bij de principes van het nationaal plan en dat vind ik kwalijk. Ik vind het belangrijk dat ze aansluiten en voer daarom ook gesprekken hierover met de pluimveesector en de NVWA.

Ik wil wel benadrukken dat de NVWA ongeacht deelname aan het plan (pluim)veetransporten controleert en handhavend optreedt als er sprake is van onnodig lijden door transport onder warme omstandigheden.

Is de Minister bereid om de beladingsgraad vanaf 21 graden Celsius met 10% te verlagen en vanaf 25 graden Celsius met 20% teneinde de dieren in veewagens meer mogelijkheden te geven hun warmte kwijt te raken? Zo nee, waarom niet?

Deze maatregelen staan beschreven in de 10 punten uit het rapport «op de bres tegen hittestress». Ik verwijs uw Kamer daarom naar de puntsgewijze antwoorden op de vragen van de leden van de D66-fractie.

De leden van de GroenLinks-fractie hebben ook vernomen dat de regels voor ventilatie in veewagens echt te minimaal zijn, omdat er voor transporten van onder de acht uur geen mechanische ventilatie vereist is. Daardoor hebben de meeste veewagens voor transport van runderen, schapen en geiten geen ventilatoren. Is de Minister bereid om in het Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen op te nemen dat vanaf 21 graden Celsius ook voor korte, binnenlandse transporten veewagens voorzien moeten zijn van mechanische ventilatie welke tot vier uur nadat de auto is gestopt kan functioneren? Zo nee, waarom niet? Is de Minister tot slot bereid in het Nationaal plan ruimere stahoogtes af te spreken? Zo nee, waarom niet?

Deze maatregelen staan beschreven in de 10 punten uit het rapport «op de bres tegen hittestress». Ik verwijs uw Kamer daarom naar de puntsgewijze antwoorden op de vragen van de leden van de D66-fractie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de SP-fractie

De leden van de SP-fractie hebben met interesse de reactie van de Minister op het rapport «Op de bres tegen hittestress» van de Dierenbescherming gelezen. De leden waarderen het dat het kabinet aangeeft dierenwelzijn bij diertransporten als een prioriteit te zien en met de Dierenbescherming, Eyes on Animals en de NVWA in gesprek te willen gaan. De leden hebben echter nog wel enkele vragen. De leden vragen zich af of het aangehaalde gesprek inmiddels heeft plaatsgevonden, wat de uitkomst was en specifiek wat de Minister van plan is te doen met de tien voorgestelde maatregelen ter verbetering.

Op 27 juni vond overleg plaats tussen het Ministerie van LNV, de Dierenbescherming, Eyes on Animals en de NVWA om de punten uit het rapport «Op de bres tegen hittestress» door te spreken. In het overleg zijn ook de ervaringen besproken tijdens de week van 24 juni, waarbij het nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen in werking was vanwege hoge temperaturen.

De 10 voorgestelde maatregelen zijn vervolgens op 3 juli besproken met de sectorpartijen die zijn aangesloten bij het nationaal plan. Ik verwijs uw Kamer naar de puntsgewijze antwoorden op de vragen van de leden van de D66-fractie.

De leden vragen zich af welke mogelijkheden de NVWA heeft om op te treden als zij in veewagens en bij en in slachthuizen dieren aantreft die lijden door de hitte? Hoe wordt momenteel vastgesteld of dieren al dan niet tekenen van hittestress vertonen? Welke marges worden hierbij aangehouden?

Bij vaststelling van lijden door hitte kan de NVWA handhavend optreden aangezien het vervoeren van dieren geen onnodig lijden mag veroorzaken.

Daarnaast bevat de transportverordening bepalingen ten aanzien van ventilatie van veevoermiddelen én bepalingen met betrekking tot de aanpassing van de beladingsgraad bij hoge temperaturen. De NVWA legt

maatregelen aan de vervoerders op die in strijd handelen met voornoemde bepalingen om het lijden van de dieren te verminderen, dan wel te bekorten.

Vanaf voorspelde temperaturen van 27 graden Celsius in De Bilt, of indien lokaal de verwachting is dat hittestress een rol kan gaan spelen tijdens het vervoer van dieren, worden specifieke inspecties hierop uitgevoerd door de NVWA. De NVWA probeert zoveel mogelijk inspecteurs samen met een dierenarts dergelijke inspecties uit te laten voeren. De dierenarts beoordeelt uiteindelijk of er sprake is van hittestress. Bij constatering van hittestress worden geen marges aangehouden.

De leden vragen zich af op welke termijn wordt verwacht dat het onderzoek van Bureau Risicobeoordeling van de NVWA naar betere handvatten voor NVWA-medewerkers om te bepalen of dieren ernstig last hebben van de warmte of zelfs met hittestress kampen wordt afgerond. Wanneer is dit gereed voor gebruik in de praktijk? Wordt dit openbaar gemaakt en ook naar de Kamer gestuurd? Is in jaarlijkse evaluaties en eventuele aanpassingen voorzien?

Op dit moment kan nog geen exacte datum worden aangegeven voor het uitbrengen van het advies, omdat Buro nog midden in de onderzoeksfase zit. Uiterlijk 4 weken na aanbieding aan de IG zal het advies op de website van de NVWA openbaar worden gemaakt.

De ervaringen met de handvatten in de handhavingspraktijk zullen betrokken worden bij de periodieke bespreking van het nationaal plan.

De leden wijzen er daarnaast op dat veel discussies rond de NVWA lijken te gaan over waar de personele inzet terecht komt. Hoe staat het met de beschikbare personele capaciteit van de NVWA voor controles van veetransporten en slachterijen op hete dagen? Hoe verhoudt deze zich tot het aantal transporten en slachtingen, welke verhouding is hierin gewenst en moet de personele capaciteit hiervoor worden uitgebreid?

In de jaarplanning van de NVWA zijn inspecties door de vervoersteam op dierenvervoer op warme dagen opgenomen. Bij toename van warme periodes waarbij het nationaal plan in werking is, kan deze inzet ten koste gaan van andere dierenwelzijnsinspecties, omdat ook inzet gevraagd wordt van de dierenartsen van de welzijnsteam van de NVWA. Om zoveel mogelijk diertransporten te kunnen controleren kiest de NVWA voor inspecties op bepaalde locaties. Deze inspectielocaties kunnen, afhankelijk van de bevindingen en signalen, elk moment worden aangepast.

Het certificeren van internationale transporten en de inzet in slachthuizen zijn retribueerbare activiteiten, ongeacht het tijdstip waarop dit plaatsvindt. Hierbij is de beschikbaarheid van de NVWA medewerkers cruciaal en levert de aanpassing van de planning (keuringen en certificering in de vroege ochtend én het eind van de dag) extra druk op de capaciteit en planning. Uit de ervaringen van afgelopen zomers en ook de week van 24 juni dit jaar waarbij de temperaturen hoog opliepen, blijkt dat de gevraagde aanpassingen in verreweg de meeste gevallen mogelijk zijn.

De leden merken verder op behoefte te hebben aan actuele cijfers over de omvang van het probleem. Hoe vaak is in de afgelopen vijf jaar en in 2019 tot 1 juni van dat jaar door de NVWA gecontroleerd op hitteproblemen voor dieren in veetransporten en bij en in slachthuizen? En kan de Minister een overzicht geven van daarbij gedane constatering en getroffen maatregelen van de NVWA?

In de periode 1 juni 2014 tot 1 juni 2019 heeft de NVWA 295 inspecties uitgevoerd. Bij 35 van die inspecties werden er overtredingen geconsta-

teerd. Dit leidde in 10 gevallen tot een bestuurlijke boete en in 25 gevallen tot een waarschuwing.

Wat waren op de warme dagen de afkeurings- en dead-on-arrival (DOA) percentages, en hoe verhouden die zich tot de jaargemiddeldes van deze parameters?

Er zijn geen gegevens over afkeuringspercentages, of, bij roodvleesslacht-huizen, van dode dieren bij aankomst op het slachthuis in relatie tot de temperatuur.

Van pluimvee wordt het aantal *dead-on-arrival* in een centraal systeem geregistreerd. Vanaf de aanvang van het nationaal plan extreme temperaturen geeft dit het volgende beeld:

Jaar	Aantal dagen hitteprotocol	Aantal koppels met > 1% DOA (interventiegrens) tijdens deze dagen
2016	11	13
2017	10	12
2018	22	52

Ten slotte vragen de leden van de SP-fractie zich af of de Minister overweegt om maatregelen die nu in sectorprotocollen vastgelegd zijn alsnog wettelijk bindend te maken, mocht blijken dat er te weinig vooruitgang wordt geboekt om dierenleed tijdens transport terug te dringen.

Ik verwijs uw Kamer naar mijn antwoorden op de vragen van de leden van de D66-fractie.

Vragen en opmerkingen van de leden van de Partij voor de Dieren-fractie

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie hebben met veel belangstelling het rapport gelezen dat de Dierenbescherming en Eyes on Animals aan de Minister en de Kamer hebben gestuurd over hittestress bij dieren. Erg fijn als maatschappelijke organisaties misstanden met dieren signaleren, onder de aandacht brengen en oproepen tot actie wanneer de overheid dit laat liggen. De Dierenbescherming en Eyes on Animals presenteren in dit rapport een aantal zeer concrete maatregelen en onderbouwen duidelijk waarom deze noodzakelijk zijn, zoals het verlagen van de maximumtemperaturen en het verbeteren van de handhaving. Deze leden vinden het dan ook onbestaanbaar dat de Minister in haar reactie op dit rapport deze aanbevelingen aan de kant schuift en de twee organisaties slechts uitnodigt voor een gesprek met haar ambtenaren. Zeker aangezien zij stelt dat dierenwelzijn tijdens transport een speerpunt is van dit kabinet.

Het is een groot drama, elk jaar weer. Vrachtwagens propvol met dieren die in de brandende hitte op transport gaan naar het slachthuis. Buiten is het bijna 35 graden, in de vrachtwagen minstens 40. Dieren raken gestrest omdat zij hun hitte niet kwijt kunnen, hebben te weinig ruimte om voldoende te bewegen of te liggen, drogen uit en een flink aantal dieren sterft van ellende.

Het is nu drie jaar geleden dat het kabinet, in plaats van wettelijke maatregelen te nemen die dieren hier effectief tegen zouden kunnen beschermen, op de proppen kwam met het zoveelste vrijblijvende, niet bindende sectorplan: het Nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen. Niet afdwingbaar, omdat de afspraken niet wettelijk zijn

vastgelegd. Onvoldoende, omdat ook wanneer de afspraken worden nagekomen, de dieren alsnog ernstig te lijden hebben onder hittestress doordat de afgesproken maximumtemperaturen bij transport veel te hoog liggen.

Maar zelfs daar willen nog niet alle sectoren binnen de veehouderij aan meewerken. De pluimveesector weigert nu al drie jaar om de afspraken over te nemen. De reden? Belangenbehartiger Vereniging van de Nederlandse Pluimveeverwerkende Industrie (NEPLUVI) wil dat kippen ook boven een temperatuur van 35 graden Celsius gewoon op transport kunnen worden gezet, de temperatuur die door alle betrokkenen bij het nationaal plan is benoemd als te extreem om op «diervriendelijke» manier transport te kunnen realiseren. Dit terwijl vleeskuikens door hun extreme gewicht waarop ze zijn doorgefokt hun warmte niet goed kwijt kunnen en door hun snelle stofwisseling zelf meer warmte produceren, waardoor ze al bij 25 graden last kunnen hebben van hittestress. Wanneer zij met vele soortgenoten in kratten worden gepropt, loopt de temperatuur in een krat in een vrachtwagen op tot vijf tot tien graden hoger dan de buitentemperatuur, vermeldt het voorliggende rapport. Er zou voor deze dieren dus een maximumtemperatuur moeten gelden van 20 graden in plaats van de 35 graden waar de sector zich niet eens aan wil verbinden.

Schandalig, vinden de leden van de Partij voor de Dieren-fractie. Een sector waarin honderden miljoenen dieren per jaar worden gefokt, gebruikt, gedood of geëxporteerd, weigert pertinent haar handtekening te zetten onder afspraken die voor minimale verbetering zouden zorgen, en komt daar nog altijd mee weg.

De toenmalige Staatssecretaris van Economische Zaken riep de pluimveesector in 2017 op om mee te werken. «Indien sectoren niet bereid zijn stappen te nemen zal ik regelgeving uitwerken», voegde hij hier aan toe.¹ De NVWA was wel met NEPLUVI in gesprek om afspraken te maken over ruimere slachttijden, zodat ook in koelere uren kippen zouden kunnen worden geslacht.

Nog geen drie maanden later zei de Minister voor Economische Zaken dat hij het «spijtig» vond dat de pluimveesector nog altijd weigerde de grens van 35 graden over te nemen als maximumtemperatuur waarbij dieren mogen worden vervoerd.² Hij zou de sector opnieuw aansporen om zich aan te sluiten bij het nationaal plan. «Het al dan niet met de NVWA komen tot een vergelijk over mogelijk verruimde werktijden zou daarbij geen voorwaarde moeten zijn», schreef hij.

Nog weer een jaar later lijkt hier nog geen enkele beweging in te zitten. De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselveiligheid (LNV) schrijft in haar beantwoording van de feitelijke vragen over de begroting van haar ministerie over 2019 dat er een «verschil van opvatting is over het transport van dieren bij een temperatuur boven de 35 graden Celsius» en dat de NVWA met NEPLUVI in gesprek is.

Erkent de Minister dat het vervoeren van kippen bij een temperatuur van 35 graden kan betekenen dat de temperatuur in de kratten in het midden van de wagen nog vijf tot tien graden hoger kan zijn? Erkent de Minister dat vleeskippen door hun stofwisseling en hun gewicht meer warmte produceren en hun warmte niet kwijt kunnen? Erkent de Minister dat (vlees)kippen al bij een buitentemperatuur van 25 graden last kunnen krijgen van hittestress? Erkent de Minister dat het vervoeren van kippen bij een buitentemperatuur van 35 graden om voorgaande redenen dierenmishandeling is?

¹ Kamerstuk 28 286, nr. 922.

² Kamerstuk 28 286, nr. 937.

Inderdaad is bekend dat vleeskuikens eerder last hebben van hittestress dan bijvoorbeeld leghennen en dat de temperatuur in de kratten in het midden van de wagen kan oplopen. Daarom is het leeglaten van kratten op deze plekken, of het verminderen van het aantal vleeskuikens in deze zogenaamde «hotspots» een goede maatregel bij warme temperaturen. Dit laatste is ook onderdeel van het sectorprotocol van de pluimveesector. De NVWA controleert veetransporten ongeacht deelname aan het nationaal plan. Ook bij temperaturen onder de 35 graden Celsius, of onder de 27 graden Celsius (waarbij het nationaal plan in werking treedt) kan worden gehandhaafd als er sprake is van onnodig lijden door transport en hoge temperaturen.

In het Nationaal plan staat: «Indien bij een temperatuur van 35 graden Celsius of hoger toch transport van dieren plaatsvindt, treedt de NVWA hiertegen op.»

Hoe wordt er op dit moment door de NVWA opgetreden wanneer er een transport met kippen plaatsvindt bij een buitentemperatuur boven de 35 graden? De leden van de Partij voor de Dieren-fractie roepen de Minister op te komen met de regelgeving die door haar voorganger is aangekondigd.

Ongeacht de buitentemperatuur zal indien een transport van pluimvee wordt aangetroffen waarbij vermoedelijk sprake is van hittestress, deze ter beoordeling aan een dierenarts worden getoond. Indien deze vaststelt dat er sprake is van hittestress zal de NVWA, naast het opmaken van een rapport van bevindingen, maatregelen opleggen aan de vervoerder om het lijden van de dieren zoveel mogelijk te beperken dan wel te verkorten. Bij de in Nederland gangbare luchtvochtigheid zullen kippen, vooral vleeskuikens, welhaast zeker bij temperaturen van 35° C tekenen van hittestress en onnodig lijden vertonen en zal de NVWA ingrijpen. Ten aanzien van de roep om nationale regelgeving verwijs ik naar mijn antwoord op de vragen van de leden van de D66-fractie, waar ik in ga op punt 10 van de actiepunten van het rapport «op de bres tegen hittestress» van de Dierenbescherming en Eyes on animals.

Ook bij overige diersoorten is de maximale temperatuur waarbij zij mogen worden vervoerd volgens de afspraken met de sectoren die wel deelnemen aan het Nationaal plan, onverantwoord hoog.

Het rapport «Op de bres tegen hittestress» komt op basis van onderzoeken en adviezen van dierenartsen en de European Food Safety Authority (EFSA) tot de conclusie dat de meeste diersoorten het al te warm krijgen bij temperaturen rond de 24 graden. Ernstige hittestress krijgen dieren al tussen de 26 en 29 graden.

Kan de Minister toelichten waarom zij deze grenzen niet overneemt, maar vast blijft houden aan de grenzen die in overleg met de vee- en vleessector zijn vastgesteld? Op basis waarvan denkt zij dat vertegenwoordigers van de vee- en vleessector meer kennis hebben van dierenwelzijn en diergezondheid dan de bronnen die de Dierenbescherming en Eyes on Animals hebben geraadpleegd?

Op basis van wetenschappelijke onderzoeken en adviezen kan worden afgeleid wat de thermale comfortzone is van bepaalde dieren en wanneer zij last krijgen van warmte. In de praktijk gaat het erom of er sprake is van onnodig lijden door vervoer bij extreme temperaturen. De NVWA zet hier dierenartsen voor in en Buro werkt aan nadere handvatten voor constateren hittestress. Er is gekozen voor een generieke grens van 27 graden Celsius voor activering van nationaal plan, maar er is altijd benadrukt dat er ook bij lagere temperaturen aanleiding kan zijn om in te grijpen als de dieren tekenen van hittestress vertonen en er sprake is van onnodig lijden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie wijzen de Minister graag op de aangenomen gewijzigde motie van de leden Ouwehand en Graus (Kamerstuk 34 725 XIII, nr. 17) die de regering oproep om het hitteprotocol verder aan te scherpen, onder andere omdat de afspraken over temperatuur voor verschillende diergroepen onvoldoende waren om het risico op hittestress daadwerkelijk te verkleinen en omdat de pluimveesector ondanks eerdere toezeggingen niet meedoet. De Kamer riep de regering dus op om aan de slag te gaan met het verlagen van de temperaturen voor diertransporten. Erkent de Minister dat dit niet of op zijn minst onvoldoende is gebeurd?

De aangenomen motie vroeg om aanscherpingen nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen op in ieder geval drie punten. Ten eerste de aansluiting van de pluimveesector. Hiervoor verwijst ik uw Kamer naar mijn antwoord op de vraag van de leden van de GroenLinks-fractie. Ten tweede zou het hitteprotocol ook moeten gelden voor korte transporten. Dit is altijd al het geval geweest. Ten derde werd gevraagd om afspraken over de temperatuur voor verschillende diergroepen om het risico op hittestress daadwerkelijk te verkleinen. Hiervoor verwijst ik uw Kamer naar het antwoord op de eerdere vraag hierover van de leden van de PvdD-fractie. De grens van 27 graden Celsius is gekozen als activering van het plan, maar ook bij lagere temperaturen kan er aanleiding zijn voor de NVWA om handhavend op te treden vanwege hittestress en onnodig lijden van dieren. Dit is tijdens de gesprekken met de sector in het kader van het nationaal plan ook altijd benadrukt.

NVWA-controles

Ook over de controles door de NVWA hebben de leden van de Partij voor de Dieren-fractie enkele vragen.

Vast staat dat bij diertransporten veel dieren met maar heel weinig ruimte per dier op elkaar gepakt staan. Kippen worden in kratten opgestapeld in de wagens.

Welk percentage van het totale aantal diertransporten wordt gecontroleerd? Welk percentage van de vervoerde dieren wordt er per transport geïnspecteerd? Worden bij een NVWA-inspectie bij hoge temperaturen alle individuele dieren (kippen en andere diersoorten) gecontroleerd, ook in het midden van de vrachtwagen of in de buurt van de motor waar het het warmst is? Hoe verloopt de inspectie van dieren (kippen en andere diersoorten) bij hoge temperaturen wanneer zij in gesloten vrachtwagens worden vervoerd?

Binnenlandse diertransporten worden niet geregistreerd; een percentage is dus niet te bepalen. De NVWA voert de meeste inspecties tijdens warme dagen uit op slachthuizen en verzamelplaatsen. Op deze plaatsen kan het welzijn van de dieren beoordeeld worden. Het onderweg, vaak in de volle zon, controleren van vervoermiddelen heeft niet de voorkeur van de NVWA omdat de temperatuur in de vervoermiddelen dan snel op kan lopen door het stilstaan van de veewagens.

Tijdens inspecties op warme dagen wordt zoveel mogelijk geprobeerd om alle dieren in een vervoermiddel te controleren op verschijnselen van hittestress.

Er is speciale aandacht voor die plekken in het vervoermiddel waar de dieren de meeste kans lopen om hittestress op te lopen.

De beoordeling of er sprake is van hittestress ingeval van een gesloten vervoermiddel kan het eenvoudigst tijdens het lossen plaatsvinden. Uit de transportverordening volgt dat dieren tijdens transport toegankelijk moeten zijn zodat zij gecontroleerd kunnen worden. Dit geldt uiteraard ook voor gesloten wagens en is een aandachtspunt.

Wordt de temperatuur op verschillende plekken in de wagens ook daadwerkelijk gemeten tijdens een inspectie? Op welke wijze wordt dit gemeten en hoe wordt dit geregistreerd?

Als er tijdens een controle aanleiding voor is, omdat hittestress vermoed wordt, worden temperatuurmetingen in het vervoermiddel uitgevoerd. De beoordeling en het besluit om handhavend op te treden is altijd in de eerste instantie aan de hand van de symptomen van de dieren, en niet (uitsluitend) gebaseerd op de temperatuur.

In reactie op het voorliggende rapport schrijft de Minister dat er wordt gewerkt aan het opstellen van handvatten voor de beoordeling van hittestress bij dieren. Kan de Minister toelichten hoe er dan tot nu toe is gecontroleerd? De Minister antwoordt op schriftelijke vragen dat dit gebeurt aan de hand van wetenschappelijke inzichten en feitelijke waarnemingen.³ Tot welke criteria heeft dat geleid? Kan de Minister de checklists toesturen die bij de inspecties worden gebruikt? Kan de Minister toelichten hoe deze wetenschappelijke inzichten zich verhouden tot de afspraken in het Nationaal plan? Kan zij verklaren waarom de aanbevelingen in het voorliggende rapport, eveneens gebaseerd op wetenschappelijke inzichten, zo anders zijn dan de afspraken in het Nationaal plan?

Op dit moment wordt hittestress bij dieren vastgesteld door een dierenarts van de NVWA. Deze geeft het oordeel of er sprake is van onnodig lijden. Hierbij worden geen checklists gebruikt. Het nationaal plan voorziet in extra maatregelen die de NVWA en de sector nemen. Het verlagen van de beladingsgraad is een maatregel die uit de transportverordening volgt en ook in lijn is met wetenschappelijke inzichten. Ten aanzien van de wetenschappelijke onderzoeken en adviezen over de thermale comfortzone en de relatie met het nationaal plan verwijs ik uw Kamer naar mijn eerdere antwoord op de vraag van de leden van de PvdD-fractie hierover.

Kan de Minister een overzicht geven van de dieren die in de afgelopen vijf jaar zijn gestorven tijdens transport, uitgesplitst per diersoort? Hoeveel van deze dieren zijn gestorven door hitte(stress)?

Ik beschik niet over dergelijke informatie. Zie voor cijfers met betrekking tot *dead on arrival* in pluimveeslachthuizen mijn antwoord op de vraag van de leden van de SP-fractie hierover.

Wat zijn de normen die de NVWA hanteert voor de sterfte tijdens transport, per diersoort? Bij welke sterfte worden opgetreden? Wat vindt de Minister een acceptabel aantal dieren dat sterft tijdens transport? En tijdens transport op warme dagen?

Bij pluimvee geldt een interventiegrens van 1% *dead on arrival* (DOA, dood bij aankomst). Bij overige diersoorten geldt dat de NVWA bij sterfte tijdens transport de oorzaak van deze sterfte probeert vast te stellen. Indien komt vast te staan dat de sterfte werd veroorzaakt door hittestress, of ander «onnodig lijden», wordt handhavend opgetreden. Ik vind elk dier dat tijdens transport sterft er een teveel. Tegelijkertijd zie ik ook in dat niet te voorkomen is dat er tijdens het hele proces, vanaf de geboorte tot aan het slachthuis, dieren uitvallen. Met name bij pluimvee is de transportfase, inclusief het vangen en laden, kwetsbaar. Er zal altijd gekeken moeten worden naar de omstandigheden en de maatregelen die

³ Aangangsel Handelingen II, vergaderjaar 2018/19, nr. 9.

zijn getroffen om sterfte tijdens transport te voorkomen. Dit geldt ook voor sterfte bij warme dagen.

Maatregelen slachthuis

Niet alleen tijdens het transport krijgen de dieren te maken met hitte. Ook bij aankomst bij het slachthuis moeten zij vaak lang wachten, eerst in de vrachtwagen, waar de temperatuur door stil te staan nog veel verder oploopt, en daarna in de wachtruimte of wachtstal van het slachthuis.

Erkent de Minister dat de bizarre snelheid van de slachtlijn ervoor zorgt dat dieren in zulke grote aantallen moeten worden aangeleverd dat dit snel zorgt voor oponthoud en langere wachttijden? Erkent de Minister dat dit tevens tot gevolg heeft dat wanneer er een storing of een andere vorm van oponthoud is tijdens het slachtproces, het aantal dieren in de wachtstal en buiten zeer snel oploopt? Kan de Minister zich voorstellen dat dit zorgt voor druk om het slachtproces maar zo snel mogelijk te hervatten, ook als dit eigenlijk niet wenselijk is?

De standaardwerkwijzen van het slachthuis dienen er in te voorzien dat er, ook in een geval van storing of calamiteit, adequate maatregelen getroffen worden om te voorkomen dat het welzijn van de dieren aangetast wordt. Een slachthuis zal er altijd naar streven een storing waardoor het slachtproces stil komt te liggen zo snel mogelijk op te lossen. Het slachtproces hervatten mag uiteraard alleen als het dierenwelzijn daarbij geborgd is. De NVWA houdt hier toezicht op.

Het voorliggende rapport vermeldt dat uit onderzoek in Vlaanderen bleek dat varkens na het lossen gemiddeld 3,5 uur moeten wachten en vleeskuikens gemiddeld ruim 4,5 uur, oplopend tot meer dan 9 uur. Hier komt de tijd voor het lossen nog bij. Bizar dat dieren tot wel meer dan 9 uur moeten wachten, gestrest en oververhit. De lede van de Partij voor de Dieren-fractie vinden dat er geen wachttijd zou moeten zijn tot het lossen en dat de wachttijd in de wachtstal zou moeten worden beperkt tot het minimale dat voor het dier wenselijk is.

Voor vleeskuikens komt hier nog eens bij dat zij in deze wachttijd niet eens water krijgen. Hoewel Europese regelgeving voorschrijft dat dieren mogen drinken in de wachtstal, mag hier voor dieren in kratten een uitzondering worden gemaakt.

Erkent de Minister dat dit in strijd is met de zorgplicht voor dieren? Vindt de Minister dat het verstrekken van water, en al helemaal bij warme temperaturen, niet alleen voor de veehouder verplicht zou moeten zijn, maar ook voor slachthuizen? Hoe gaat de Minister dit verplicht stellen?

In de algemene voorschriften van de Europese verordening ten aanzien van de bescherming van dieren bij het doden (verordening (EG) Nr. 1099/2009) is opgenomen dat slachthuis exploitanten maatregelen moeten nemen om te waarborgen dat dieren niet te lijden hebben van een langdurig gebrek aan voer of drinkwater. Dit geldt ook voor pluimvee. Hoefdieren moeten in de wachtstallen altijd beschikking hebben tot drinkwater. De NVWA houdt hier toezicht op.

Hoe lang is de gemiddelde wachttijd voor dieren bij slachthuizen in Nederland, waar mogelijk uitgesplitst per diersoort en naar de wachttijd voor en na het lossen?

De wachttijden worden niet door de NVWA geregistreerd. Ik kan uw Kamer daarom geen overzicht hiervan geven.

In hoeverre zijn slachthuizen sinds de ontwikkeling van het Nationaal plan en het protocol voor de slachthuizen efficiënter gaan plannen om wachttijden te voorkomen? Hoe wordt dit gemonitord en wat zijn hiervan de concrete resultaten?

In het sectorprotocol van de Centrale Organisatie van de Vleessector (COV), horend bij het nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen, staat onder andere de maatregel om transporten optimaal te plannen zodat er zo min mogelijk wachttijd is voor ontvangst. Er worden geen tellingen verricht om dit te monitoren maar de indruk bestaat wel dat slachterijen er beter in slagen de heetste uren te vermijden bij aanvoer en de wachttijden beter weten te beperken dan voorheen.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het stuitend dat in plaats van in te zetten op de beperking van het aantal dieren dat wordt geslacht, nu is ingezet op het verruimen van de tijden om te mogen slachten. Onder het mom van een dierenwelzijnsmaatregel (slachten bij koelere temperaturen) wordt hiermee slachthuizen de mogelijkheid gegeven om meer dieren te slachten.

Is de Minister bereid de snelheid van de slachtlijn te verlagen, zodat er minder dieren hoeven te worden aangevoerd en er minder fouten worden gemaakt die leiden tot vertraging in het slachtproces? Is de Minister bereid om een maximum te stellen aan de tijd die dieren moeten wachten bij en in het slachthuis?

Slachthuizen moeten voordat ze van een hogere snelheid gebruik willen maken toestemming krijgen van de NVWA. Deze doet een beoordeling waarbij gekeken wordt naar de hygiëne van het slachtproces en dierenwelzijn, maar ook naar de werkomstandigheden van het personeel van zowel de NVWA als de KDS (bij roodvleesslachthuizen) en het slachthuis zelf. Alleen bij een positieve uitkomst mag de lijnsnelheid worden verhoogd. Indien uit het dagelijks toezicht of audits blijkt dat er toch niet aan de voorwaarden voldaan wordt, kan de NVWA van het slachthuis eisen om de lijnsnelheid weer omlaag brengen. Ik zie dan ook geen reden om generiek de snelheid van de slachtlijn te verlagen.

De wachttijden bij en in het slachthuis en de omstandigheden van de dieren maken onderdeel uit van de standaardwerkwijzen van een slachthuis. Deze standaardwerkwijzen zijn verplicht volgens de EU verordening 1099/2009 en beschrijven hoe het welzijn in het slachthuis geborgd wordt. Indien de exploitant zijn standaardwerkwijze niet op een zodanige manier uitvoert dat de dieren elke vorm van vermijdbare pijn, spanning of lijden wordt bespaard, wordt hiervan door de NVWA-toezichthouder een rapport van bevindingen opgesteld. Daarnaast voert de NVWA periodiek inspecties uit waarin de standaardwerkwijzen inhoudelijk beoordeeld worden.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie roepen de Minister op om per direct de volgende maatregelen in te voeren:

– Niet meer rijden boven temperaturen waarvan vaststaat dat de dieren een groot risico lopen op hittestress.

Zoals eerder in de antwoorden aangegeven, ligt de focus van het nationaal plan voor veetransport bij extreme temperaturen niet uitsluitend op temperatuurgrenzen maar meer op mogelijkheden van het voorkomen van hittestress. De controles en handhaving van de NVWA richten zich vooral op waarnemingen aan de dieren. Ook als het nationaal plan niet in werking, dus bij temperaturen onder de 27 graden Celsius, voert de

NVWA controles uit en treedt handhavend op als er sprake is van hittestress en onnodig lijden door het vervoer.

– Zorgen voor een lagere bezetting in de stallen bij veebedrijven, jaarrond. Immers, het verlagen van de bezetting is een maatregel om hittestress te voorkomen. De dieren hebben dan meer ruimte. Dit wordt op dit moment bereikt door dieren vroegtijdig af te voeren naar de slacht. Door de bezetting jaarrond te verlagen is dat niet nodig. Bovendien is er op die manier ruimte om dieren langer te kunnen aanhouden als zij door extreme temperaturen onvoorzien niet naar een slachthuis kunnen worden vervoerd.

De toegestane bezetting is vastgelegd in Europese regelgeving. Ik wil daar niet eenzijdig van afwijken, dit moet in Europees verband worden afgestemd en vastgelegd in regelgeving. De sector neemt zelf ook maatregelen om hittestress in stallen te voorkomen. Op de website van onder andere de Gezondheidsdienst voor Dieren kunnen veehouders uitgebreide informatie vinden.

– Zorgen voor een verlaging van de snelheid van de slachtlijn in slachthuizen.

– De wachttijd voor het slachthuis tot het moment dat de dieren naar de stal worden gebracht, moet terug naar nul.

– De wachttijd in de wachtstal moet terug naar maximaal een uur.

Ik verwijs uw Kamer over de snelheid van de slachtlijn en de wachttijden mijn antwoord op eerdere vragen van de leden van de Partij voor de Dieren-fractie hierover.

– Alle dieren op veebedrijven moeten naar buiten kunnen en daar de ruimte en mogelijkheden hebben om af te koelen op een manier die past bij hun natuurlijke behoeften. Varkens moeten kunnen rollen in de modder, kippen moeten kunnen stofbaden.

In Nederland bestaan verschillende vormen van veehouderij. Deze zijn allemaal toegestaan zo lang ze voldoen aan (Europese) regelgeving. Afkoelen en stofbaden kan ook mogelijk worden gemaakt in bestaande systemen. Op basis van goede klimaatsturing in stallen en voldoende vers drinkwater kan hittestress worden voorkomen. Melkvee wordt vaak geweid op koelere momenten van de dag en zijn tijdens de hitte liever in een stal met schaduw en bijvoorbeeld ventilatoren.

– Dieren in de wei moeten voldoende beschutting hebben: meer bomen in de wei en ruimte voor schuilstallen. De leden van de Partij voor de Dieren-fractie vinden het absurd dat gemeenten geen vergunning geven voor beschutting in de vorm van schuilstallen. Kan de Minister, die eindverantwoordelijk is voor dierenwelzijn, er bovenop blijven zitten om er op toe te zien dat hier verandering in komt?

De verantwoordelijkheid voor het ruimtelijke ordeningsbeleid ligt bij provincies en vooral gemeenten. Ik kan derhalve gemeenten niet voorschrijven om over te gaan tot het geven van toestemming voor schuilgelegenheden.