

Den Haag, 8 december 2021

Ons kenmerk: 13145

Onderwerp: noodkreet veetransport

Geachte heer ████████,

Wij, Vee&Logistiek Nederland, Saveetra, POV, LTO Nederland en COV, luiden de noodklok voor het Nederlands veetransport. De sinds medio dit jaar door de NVWA ingezette verscherping van het handhavingsbeleid leidt bij veetransporteurs en hun chauffeurs tot grote wanhoop. Een grote leegloop dreigt. Dit zal onherroepelijk leiden tot ongewenste situaties op de primaire bedrijven en slachthuizen. Ongewenste situaties waarbij de dieren het kind van de rekening zijn.

Wat is er aan de hand?

Ruim 1000 ondernemers hebben een vergunning voor het vervoeren van runderen, varkens, schapen en geiten. Deze ondernemers vervoeren jaarlijks in 325.000 ritten zo'n 40 miljoen dieren. Ondanks het feit dat het overgrote deel daarvan probleemloos verloopt is het NVWA handhavingsbeleid dit jaar op verschillende fronten weer aangescherpt. Het huidige handhavingsbeleid is disproportioneel en de menselijke maat ontbreekt volledig. Een transporteur wordt bij een overtreding beboet met een boete van €1.500,-. Bij een volgende overtreding wordt dit bedrag verdubbeld en bij iedere volgende overtreding neemt de hoogte van de boete met €1.500,- toe. Deze, zogenoemde 'stapeling' van boetes, stopt pas wanneer een transporteur vijf jaar(!) vrij is van een soortgelijke overtreding.

Door dit boetebeleid ontstaan zeer schrijnende situaties. Een varkenshandelaar, een echt voorbeeldbedrijf, transporteert jaarlijks zo'n 1.400.000 dieren van het primaire bedrijf naar het opfokbedrijf, van het opfokbedrijf naar een verzamelcentrum en van verzamelcentrum of varkenhouderij naar de slachterij. Ondanks alle inspanningen om dit foutloos te doen wordt bij deze ondernemer nagenoeg ieder jaar een fout rondom de transportwaardigheid geconstateerd. Van 2013 tot vandaag werden door deze ondernemer ruim 12.500.000 dieren vervoerd. Er werden in deze negen jaar elf overtredingen geconstateerd. Als we dat uitdrukken in een percentage dan betekent dit dat bij 0,000088% van de dieren een overtreding is geconstateerd. Aan deze ondernemer is inmiddels €48.000,- aan boetes opgelegd. Wij kennen geen andere sector of branche waar een boetebeleid als dit gehanteerd wordt. Je kan in Nederland blijkbaar tien keer door het rode licht rijden en levensgevaarlijke situaties of erger veroorzaken, de boete is en blijft elke keer op €250,- staan. In de transportsector loopt de boete disproportioneel op; dit is voor de meeste transporteurs niet meer op te brengen. De marges in het veetransport zijn

zodanig klein dat een boete van €1.500 betekent dat hij de volgende maanden geen inkomen heeft!

Vanaf dit voorjaar heeft de NVWA sectorgewijs de richtsnoeren transportwaardigheid ingevoerd, gevolgd door een nultolerantiebeleid voor export vanaf verzamelcentrum en boerderij en een aangescherpte ontvangstcontrole op slachterijen. En als klap op de vuurpijl kondigt de NVWA notabene via Twitter vol trots aan dat de eerste vijf transporteurs een waarschuwing hebben gehad dat een volgende overtreding gaat leiden tot intrekking van zijn vervoersvergunning. Blijkbaar is het beleid nog verder aangescherpt en krijgen transporteurs die in twee jaar tijd drie overtredingen of meer hebben begaan de aanzegging dat bij een volgende overtreding de NVWA overgaat tot het schorsen of intrekken van hun vervoersvergunning.

Zoals bekend staan wij als organisatie achter een goede naleving van de regels, zeker wanneer het om diertransport en het dierenwelzijn gaat. Het huidige boetebeleid gevolgd door de aanscherping van het NVWA handhavingsbeleid heeft echter desastreuze gevolgen:

- Ondernemers staan op omvallen. De marges in het diertransport zijn niet zodanig dat je een boete van €1.500,- zo maar kan betalen, laat staan van €7.500,- of €9.000,- zoals ze nu in aantal gevallen worden uitgedeeld.
- De stress rond de keuringsbeslissingen die de NVWA neemt is enorm toegenomen. Voor de transporteur, de chauffeur, het verzamelcentrum en het slachthuis.
- De druk bij de chauffeurs is inmiddels zo hoog dat zij vertrekken uit het diertransport. Een groot aantal chauffeurs kan en wil niet langer deze verantwoordelijkheid dragen. Als zij een kleine bemerking bij een dier over het hoofd zien brengen ze het bedrijf waarvoor ze werken in grote (financiële) problemen.
- Transporteurs stoppen omdat zij geen toekomst in diertransport meer zien. Ze kunnen de boetelast niet meer dragen en de vrachtwagens niet meer bemest krijgen.
- De administratieve lasten zijn fors toegenomen. Zo kost het uitsorteren, merken en administreren van dieren met geringe afwijkingen van een koppel van 800 slachtbiggen op een verzamelcentrum enorm veel tijd.
- De uniformiteit bij de beoordeling van dieren is afgenomen. Begin 2021 werd er alleen onderscheid gemaakt tussen transportwaardige en niet-transportwaardige dieren. Door de invoering van de richtsnoeren zijn daar aan toegevoegd dieren die onder voorwaarden vervoerd moeten worden en dieren met een geringe afwijking. Daarmee is het gebied waarover interpretatieverschillen kunnen bestaan fors vergroot. Transporteurs, veehouders, chauffeurs en een aantal NVWA controleurs weten steeds minder waar zij aan toe zijn.
- Het probleem verplaatst zich naar de veehouderij bedrijven waar dieren, zoals einde carrière dieren achterblijven die door kleine bemerkingen door de huidige situatie niet als transportwaardig worden gezien. De gesprekken die hierover zouden gaan plaatsvinden zijn uitgesteld. De melkveehouderij sector heeft richtlijnen v.w.b. transportwaardigheid uitgewerkt maar kan pas tot uitvoering overgaan, als er afspraken zijn gemaakt over de deze oranje dieren. In het kader van dierwelzijn acht de sector (melkveehouderij) dit van groot belang.

Wat willen wij?

Wij vragen op korte termijn dat er een handhavingsbeleid wordt gehanteerd waar de feitelijke omstandigheden worden meegewogen, en waarbij proportionaliteit en de menselijke maat in acht wordt genomen.

Daarnaast vragen wij per direct invulling te geven aan het principe van 'fair trial'. Op dit moment ontbreekt het de ondernemer en veehouder aan afdoende mogelijkheden om zich te kunnen verdedigen of in verweer te gaan als er een overtreding is geconstateerd. Het komt nog te vaak voor dat een vermeende overtreding niet terstond gemeld wordt. Daarbij komt dat de ondernemer en veehouder het voornemen tot een boeterapport gemiddeld pas na zes maanden op zijn deurmat vindt. Uitschieters naar acht of negen maanden zijn geen uitzondering. Afgelopen week ontving een van de transporteurs een voornemen tot een boeterapport voor een overtreding die op 17 februari werd geconstateerd. Het is onmogelijk voor deze ondernemer om de feitelijke situatie van die dag terug te halen, laat staan dat het bewijsmateriaal om in verweer te gaan nog achterhaald kan worden. Ook in de Tweede Kamer is hier recent aandacht voor geweest*. Tot onze verbazing heeft de minister deze motie ontraden. Het niet terstond melden van het opmaken van een rapport van bevindingen is naar onze mening in strijd met het beginsel dat eenieder recht heeft op een eerlijk proces zoals verwoord in artikel 6 van het EVRM.

Recent is de NVWA begonnen met het waarschuwen van ondernemers. De eerste vijf ondernemers die de laatste twee jaar, drie overtredingen of meer hebben begaan, hebben te horen gekregen dat zij onder verscherpt toezicht komen te staan. Zij lopen het risico hun vervoersvergunning te verliezen. Ondernemers ervaren dit als een dolk in de rug. Ook voor de primaire bedrijven heeft dit grote gevolgen voor vervoer van dieren en daarmee indirect op het dierwelzijn. Wij vragen u deze buitenproportionele acties te stoppen. Het enkele feit dat een ondernemer in twee jaar tijd drie overtredingen of meer heeft begaan is in onze overtuiging onvoldoende grond om te dreigen met het intrekken van een vervoersvergunning. Met deze handelswijze worden bedrijven ten gronde gericht.

Tenslotte vragen wij het keuringsregiem op de verzamelcentra tot normale proporties terug te brengen. Dieren met geringe afwijkingen zijn conform de Transportverordening en de richtsnoeren transportwaardig en kunnen op de reguliere wijze vervoerd worden. Deze dieren hoeven niet apart geadministreerd te worden. Daarvoor ontbreekt elke wettelijke basis.

De toepassing van de EU-richtsnoeren, waardoor NVWA eist dat bepaalde dieren afgezonderd van de soortgenoten in de veewagen vervoerd worden, leidt tot onnodige stress bij de dieren en draagt niet bij aan het dierwelzijn. Op dit punt zijn we inmiddels constructief in overleg met de NVWA. We hopen hier binnenkort gezamenlijk uit te komen. Want voor chauffeurs, specialisten in diertransport, is dit onwerkbaar.

Wij constateren dat het vertrouwen in de NVWA de afgelopen maanden forse deuken heeft opgelopen. Helaas benadrukt de NVWA het kleine percentage wat fout gaat en lijkt het geen oog te hebben voor meer dan 99% het goed gaat. Ook wij zijn van mening dat veehouders en transporteurs die forse ontoelaatbare overtredingen maken hard moeten worden aangepakt. Maar nu wordt breed de transporteurs en veehouders disproportioneel beboet als gevolg van ontoelaatbare overtredingen door een kleine groep veehouders en transporteurs. Ondernemers en chauffeurs voelen zich niet serieus genomen in hun vakmanschap. Dit terwijl zij elke dag hun werk zo goed mogelijk doen. Zij hebben diergezondheid en dierwelzijn hoog in het vaandel staan.

Zij zijn zich bewust dat het transport een belangrijke schakel is in onze voedselproductie dat veilig en goed moet gebeuren.

Wij zijn uiteraard bereid om op zeer kort termijn in gesprek te gaan en de ontstane noodsituatie toe te lichten. Wij zullen hiertoe het initiatief nemen.

Met vriendelijk groet,

Helma Ladders
Voorzitter Vee&Logistiek Nederland

*Kamerdebat 9-9-2021 over het niet handhaven door de NVWA op exportverzamelcentra