

**No. 12875**

## **Reactie internetconsultatie regeling diergezondheid**

Vee&Logistiek Nederland is blij met de mogelijkheid te reageren op de regeling diergezondheid en maakt daar ook graag gebruik van.

### Algemeen:

Ten algemene willen we onze zorg uiten over de nationale regels die verder gaan dan de Europese regels. Hoewel we er begrip voor hebben dat het in sommige situaties nodig is om de diergezondheid te beschermen, moet dit een weloverwogen keuze zijn. Nederland is geen eiland. We hebben te maken met Europese regels, buurlanden, export en import. In het kort gelden voor die import- en exportstromen de Europese regels en voor de puur nationale stromen gelden de nationale regels. Waar ervoor wordt gekozen nationaal strenger te zijn dan de Europese regels, kan dat het ontstaan van andere dierstromen tot gevolg hebben, dierstromen die nu nog niet worden voorzien en mogelijk minder wenselijk zijn. Er moet dus goed stilgestaan worden bij wat de gevolgen kunnen zijn van nationale koppen. Worden er stromen gestimuleerd die juist vermeden moesten worden met de regels? Ontstaan er scheve situaties voor binnenland ten opzichte van importstromen? Ontstaat er een oneerlijk speelveld? Zijn aanvullende nationale regels gerechtvaardigd ten aanzien van het uitgangspunt dat Nederland zich zou inzetten op zo min mogelijk nationale koppen? Is het wenselijk dat dieren als gevolg hiervan mogelijk langer onderweg zijn?

De set aan stukken regelgeving onder de diergezondheidsverordening is uitgebreid en voor de gemiddelde ondernemer niet meer te volgen. Daar komt voor onze achterban bovenop dat de nationale stromen en de exportstromen niet volledig gescheiden zijn. Dit maakt de toe te passen regels voor de praktijk nog complexer en moeilijker te doorgronden. Door nog meer aan te sluiten op de Europese regels, kan veel onduidelijkheid vermeden worden.

### Artikelsgewijs:

#### *Artikel 5b.14. Voorschriften aanbrengen identificatiemiddelen (schapen)*

In lid 3 moet een te vervangen identificatiemerk, wanneer er niet de Nederlandse landcode op staat, vervangen worden onder toezicht van de NVWA. In de toelichting staat dat het gaat om een identificatiemiddel dat in een derde land is uitgegeven, maar in de tekst van het artikel staat: identificatiemiddel waar niet de Nederlandse landcode op staat. Dat maakt nogal verschil. Als dit geldt voor elk uit de EU geïmporteerd schaap dat een oormerk verliest, zal dit een relatief zware last zijn zowel financieel als praktisch. De vraag is of deze zware last in verhouding staat tot het risico en of dit het risico niet vergroot doordat er mogelijk creatieve oplossingen gezocht zullen worden.

#### *Artikel 5c.1. Verblijf bijeengebrachte evenhoevigen op inrichting in Nederland*

Voor evenhoevigen die binnen 21 dagen na aanvoer op een inrichting om onvoorziene redenen toch naar het slachthuis verplaatst moeten worden, is een verklaring van de NVWA nodig. Het is goed dat er een oplossing voor dit soort situaties komt, echter is het wel van belang dat dit op een praktische manier wordt ingeregeld. Het gaat al om een onvoorziene omstandigheid waarbij het vaak in het belang van het dier is deze snel af te kunnen voeren voordat de situatie verergert.

#### *Artikel 5c.2. Toegestane laadadressen varkens verzameling op vervoermiddel*

In onze reactie op het besluit diergezondheid hadden we reeds de wens ingebracht om bij te kunnen laden in het geval van biggen voor het leven. Nogmaals pleiten wij ervoor dat in geval dat één bedrijf meerdere locaties heeft waar biggen, afkomstig van hetzelfde fokbedrijf, opgefokt worden, deze biggen in één vervoerseenheid verplaatst kunnen worden. Dit scheelt vervoersbewegingen en voorkomt dat er halfleeg gereden moet worden. Deze biggen komen vanaf hetzelfde bedrijf en krijgen ook nog eens dezelfde bestemming. Risico's in het kader van diergezondheid zijn daarom ook nihil.

#### *Artikel 5c.7 Lossen*

Vee&Logistiek Nederland is zeer teleurgesteld dat er geen mogelijkheid voor het lossen op meerdere adressen is opgenomen in deze regeling. De mogelijkheid bestond voorheen wel onder voorwaarde van een kwaliteitssysteem. In de afgelopen jaren zijn veel gesprekken geweest tussen sector en overheid over een goede invulling hiervan onder overheidstoezicht. Het is teleurstellend te constateren dat hier geen invulling aan gegeven wordt. Daarnaast levert dit verbod op het lossen op meerdere adressen een scheve verhouding op ten opzichte van de import. In het geval van import mag er immers wel op meerdere adressen gelost worden, en wel op zoveel adressen als op de certificaten vermeld staan. Ook hier moet stilgestaan worden bij wat het effect is van strenger nationaal beleid. Dit kan in dit geval bijvoorbeeld stimulerend werken op de stroom importdieren: meer import. Bovendien kan het zelfs interessant zijn om vanuit Nederland dieren te exporteren naar een verzamelcentrum vlak over de grens om vervolgens deze terug te importeren om hier te kunnen lossen op meerdere adressen. Dat mag en moet niet het effect zijn van aanvullende nationale regelgeving.

#### *Artikel 5c10 Toegestane verzameling runderen Nederlandse markt*

Hier wordt wederom afgeweken van de Europese regels voor de binnenlandse stromen. Echter de binnenlandse stroom en exportstroom lopen gedeeltelijk door elkaar. Het maakt het voor ondernemers in de veelogistieke sector een ingewikkelde puzzel om te begrijpen hoe de regels in elkaar zitten. Bovendien moet ook hier bedacht worden wat voor gevolgen het heeft voor dierstromen als er nationale koppen gecreëerd worden.

#### *Artikel 5d.1. Uitvoeren vereiste test zonder erkend laboratorium*

Wij gaan er hierbij vanuit dat het erkende laboratorium ook een Europees laboratorium buiten Nederland kan zijn en alleen wanneer er binnen de EU geen erkend laboratorium is, dan pas Wageningen Bioveterinary Research wordt aangewezen als te gebruiken laboratorium.

#### *Artikel 6.1 / bijlage 8 voorzieningen reinigings- en ontsmettingsplaats*

Vee&Logistiek Nederland herhaalt zijn pleidooi voor een betere omschrijving van de faciliteiten bij een eenvoudige R&O-plaats dan in de huidige regelgeving het geval is. Wij pleiten in ieder geval voor betere afspraken tussen overheid en sector over hoe deze normen voor R&O-voorzieningen geïnterpreteerd moeten worden. Wezenlijk is dat het voor de veehouder duidelijk is wat met betrekking tot de R&O-plaats op zijn bedrijf verwacht wordt en dat deze voorschriften uniform gehandhaafd kunnen worden, zowel privaat als door de overheid. Nu zijn er veel onduidelijke normen, zoals "er moet voldoende water geleverd worden om de R&O uit te kunnen voeren". Wat is voldoende water? Weet een veehouder hiermee wat van hem wordt gevraagd? Bij niet helder omschrijven van dit soort zaken en controle daarop blijft het een heen en weer schuiven van verantwoordelijkheden, met als gevolg: geen of onvoldoende R&O van veetransportmiddelen op het losadres, simpelweg omdat faciliteiten en middelen er niet op orde zijn.

Daarnaast wordt in de toelichting aangegeven dat wanneer het vriest er geborgd moet worden dat er water geleverd kan worden en anders mag er geen aanvoer plaatsvinden. Alleen het kunnen leveren van watergarandeert bij koude geen goede R&O. Je loopt tegen bevroren mest aan en spekgladde situaties wanneer met de waterslang de wagen afgespoten moet worden. Het kunnen uitvoeren van een goede R&O 'onder alle weersomstandigheden' is een voorwaarde voor de erkende R&O-plaatsen en niet voor de eenvoudige R&O-plaatsen. Een dergelijke omschrijving zoals nu in de toelichting is opgenomen is een wassen neus. Het is beter om goede afspraken met elkaar te maken hoe wel een goede R&O te borgen ten tijde van vorst in plaats van het vasthouden aan een R&O op een eenvoudige R&O-plaats waar in dat soort

omstandigheden nooit een goede R&O kan plaatsvinden, met de risico's van dierziekteverspreiding van dien.

Verder worden bedrijven die nooit dieren aanvoeren uitgezonderd van de verplichting om een eenvoudige R&O-plaats te realiseren. Tegelijkertijd moet een handelaar of transporteur die dieren komt laden voor het verlaten van het erf de kritische delen reinigen en ontsmetten. Hoe moet hij hieraan voldoen bij deze bedrijven als de R&O faciliteiten niet verplicht aanwezig zijn? Het kunnen voldoen aan de verplichting van de R&O van kritische delen wordt hier dan te eenzijdig bij veehandel en -transport gelegd.

#### Overig

##### *Bordeskeuring*

Een aantal jaren geleden is een pilot gedraaid met de bordeskeuring. NVWA en sector waren hier positief over. De Europese Commissie liet echter in een brief weten dat de regelgeving van dat moment geen ruimte bood voor deze keuringsmethode. Echter gaf zij aan dat dit wel onder de Animal Health Regulation mogelijk was. Wij missen de invulling hiervan. Wij verzoeken deze bordeskeuring alsnog mee te nemen bij de implementatie.

##### *Overladen*

In de reactie van het kabinet op de internetconsultatie van het Besluit Diergezondheid wordt aangegeven dat het overladen vanaf een voorwagen die niet bij de achterwagen hoort in theorie kan worden toegestaan indien het strikt om een nationale verplaatsing gaat. De reden om niet tegemoet te komen aan deze wens van de sector is omdat de exportstromen en de binnenlandse stromen meestal door elkaar lopen. Hier heeft het kabinet gelijk in daar waar de dieren naar het verzamelcentrum gaan en van daaruit naar hun eindbestemming. Echter bij het overladen van slachtrunderen wordt het slechts toegepast om rechtstreeks naar een Nederlands slachthuis te kunnen gaan, zonder een verzamelcentrum aan te doen. Het overladen van een voorwagen niet horend bij de achterwagen zou dus eenvoudig toegestaan kunnen worden onder voorwaarde dat ze rechtstreeks naar een Nederlands slachthuis moeten worden vervoerd. Dit sluit ook aan bij de praktijk en is niet conflicterend met de Europese regelgeving. Ook zou overwogen kunnen worden om het bij de andere diercategorieën ruimer toe staan onder voorwaarde dat deze dieren alleen een nationale bestemming krijgen.

##### *Bijladen op vc*

Onder de huidige regelgeving is het nog toegestaan om kalveren bij te laden bij een verzamelcentrum. Deze mogelijkheid verdwijnt met deze nieuwe regelgeving. Zoals wij begrijpen heeft dat te maken met de definitie van het verzamelen op het vervoermiddel in de Animal Health Regulation en meer specifiek met artikel 133 dat lidstaten de ruimte biedt om slechts één verzameling op een vervoermiddel toe te staan. Artikel 133 gaat over verplaatsingen naar andere lidstaten. Ons inziens zou het dan mogelijk moeten zijn om bij te laden op een verzamelcentrum onder de voorwaarde dat alle kalveren uit die verzameling een Nederlandse bestemming krijgen en dat er geen export plaatsvindt vanaf het eerste en het tweede verzamelcentrum dat wordt aangedaan. Bijladen op een vc heeft veel voordelen. Het zorgt voor minder contacten waardoor het beter is in het kader van bioveiligheid. Bovendien is het qua welzijn beter omdat de dieren niet eerst afgeladen hoeven te worden op het verzamelcentrum om vervolgens met de andere dieren, die anders bijgeladen zouden worden, weer opgeladen te worden. Het zorgt dus voor minder af- en oplaadmomenten en dus voor minder stress. Tenslotte verkort de mogelijkheid van bijladen de lengte van het transport. Het zou daarom goed zijn om te bezien welke ruimte er is voor deze mogelijkheid en het bijladen op vc niet volledig af te schaffen.