

Vergaderjaar 2019–2020

21 501-32

Landbouw- en Visserijraad

Nr. 1246

BRIEF VAN DE MINISTER VAN LANDBOUW, NATUUR EN VOEDSELKwaliteit

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 20 augustus 2020

Via deze brief informeer ik uw Kamer over de agenda van de Informele Landbouwwraad die op 1 september aanstaande in Koblenz plaatsvindt. Ik ben voornemens aanwezig te zijn bij deze Raad.

Informele Landbouwwraad

De Informele Landbouwwraad van 1 september 2020 heeft als thema's opgedane lessen van de coronacrisis, met een focus op de weerbaarheid van de landbouw en voedselsectoren en de waardering van voedsel, landbouw en dieren.

Tijdens de informele raad zal de discussie plaatsvinden aan de hand van de volgende vragen – er vindt geen besluitvorming plaats:

1. Welke veranderingen moeten worden gemaakt om de weerbaarheid van de voedselvoorzieningsketens in toekomstige crisissituaties te versterken? Is het nodig om de onafhankelijkheid van de voedselvoorziening (inputs, productie, verwerking en het in de handel brengen) in de EU te versterken?
2. Welk doel zou een EU-breed dierenwelzijnslabel moeten dienen en hoe zou dit label eruit moeten komen zien?
3. Wat zou de Commissie moeten doen om dierenwelzijn tijdens transporten te garanderen? Hoe ziet de lidstaat de toekomst van veetransporten?

Weerbare voedselvoorzieningsketens – voedselzekerheid versterken

De COVID-19 crisis heeft kwetsbaarheden van de Nederlandse agrofoodsector blootgelegd. Het gaat hierbij in eerste instantie vooral om economische kwetsbaarheden als gevolg van het feit dat de Nederlandse agrofoodsector zeer gespecialiseerd is, zowel voor wat betreft producten als afzetkanalen (bijvoorbeeld horeca/food service industrie) en afzetmarkten. Bovendien opereert de Nederlandse agrofoodsector in een open,

internationale markt, vaak via lange ketens. De grote afhankelijkheid van het buitenland – zowel voor afzetmarkten als voor import van bijvoorbeeld sojaschroot voor de veevoederindustrie – maakt de Nederlandse agrofoodsector kwetsbaar. Daarnaast speelt ook in ons land onmiskenbaar de grote afhankelijkheid van arbeidsmigranten.

Hoewel de COVID-19 crisis vanwege de mondiale impact extreem is, valt niet uit te sluiten dat in de toekomst wederom crises kunnen ontstaan – bijvoorbeeld door geopolitieke spanningen, natuur- of klimaatrampen. Ik ben ervan overtuigd dat weerbare voedselvoorzieningsketens beginnen met duurzame landbouwproductiesystemen die produceren in balans met wat de aarde kan dragen en met oog voor mens en dier, zoals aangegeven in mijn visie *Waardevol en verbonden*. Om de weerbaarheid verder te versterken is het belangrijk **risico's te spreiden**. Denk aan meer diversificatie in producten, maar ook in meer lokale, nationale en regionale c.q. Europese toeleveranciers van inputs of afnemers van landbouw- en voedselproducten. De COVID-19 crisis heeft aangetoond dat ondanks de begrijpelijke beperkingen in bewegingen van mensen, transport van agrofoodproducten min of meer gewoon doorgang heeft kunnen vinden binnen Europa. Dit onderstreept de meerwaarde van de interne markt. Door meer samenwerking op Europees niveau kan de afhankelijkheid voor import uit en export naar derde landen verminderd worden. Dit draagt niet alleen bij aan de versterking van de weerbaarheid van de Nederlandse en, in bredere zin, ook de Europese agrofoodsector, maar ook aan de gewenste verduurzaming van het voedselsysteem zoals beoogd mede met de *Van Boer tot Bord*-strategie. Daarnaast draagt ook **het stimuleren en versterken van samenwerking** bij aan het vergroten van de weerbaarheid. Het kan gaan om horizontale of verticale samenwerking tussen ondernemers c.q. ketenpartijen, maar ook om samenwerking tussen overheden. Ook zie ik een rol voor **technologie en innovatie** om de afhankelijkheid van menselijke arbeid te verkleinen, maar ook om de mogelijkheden voor duurzame productie dichterbij huis te vergroten of om de distributie en afzet van voedingsproducten te faciliteren. Ten slotte geloof ik in het **versterken van het ondernemerschap** van boeren, dat wil zeggen het versterken van de vaardigheden die ondernemers nodig hebben om kansen te zien, te benutten en waarde te creëren in balans met mens, dier en milieu. De crisis heeft mooie voorbeelden laten zien van boeren en tuinders die met ondernemersinstinct alternatieve afzetmogelijkheden hebben weten te creëren voor hun productie. Ik zal aangeven dat ik werk aan een agenda voor ecologisch, economisch en sociaal duurzaam ondernemerschap, om agrarische ondernemers te faciliteren bij het versterken van hun weerbaarheid. De hierboven genoemde vier elementen vormen daarbij het uitgangspunt.

Van voedselonzeekerheid of serieuze haperingen in voedselvoorziening is tijdens de crisis in Nederland nooit sprake geweest, dit in tegenstelling tot andere, meestal ontwikkelingslanden waar de toegang tot voedsel wel degelijk een probleem is gebleken. Voedselnationalisme/-sovereiniteit is hierbij niet het antwoord, integendeel, het vergroot de kwetsbaarheid. Ook hier geldt mijns inziens dat diversificatie, innovatie en samenwerking belangrijke sleutels zijn tot voedselzekerheid. Diversificatie betekent in mijn ogen dat je je voor voedselzekerheid niet afhankelijk maakt van één land of regio. Dit vraagt om een open, op regels gebaseerd en duurzaam handelssysteem. Het vraagt tegelijkertijd ook om internationale samenwerking tussen kennisinstellingen, de private sector – inclusief boeren – maatschappelijke organisaties en overheden om de weerbaarheid van mondiale voedselsystemen te vergroten. De VN-top over voedselsystemen in 2021, biedt een goede gelegenheid om op dit onderwerp de daad bij het woord te voegen.

Dierenwelzijnslabeling

Het Duitse voorzitterschap wil graag nader discussiëren over de introductie van een EU-breed dierenwelzijnslabel. Duitsland wil proberen te komen tot een wettelijk Europees kader met verplichte criteria voor dierenwelzijnsetikettering. Tijdens de vergadering zal een discussie plaatsvinden aan de hand van de vragen wat een EU-breed dierenwelzijnslabel zou moeten opleveren, hoe een dergelijk label gestructureerd zou moeten zijn en op welke criteria het label gebaseerd zou moeten zijn. Ik heb al eerder aangegeven te willen bijdragen aan de ontwikkeling van een Europees label, en dat ik de positieve invloed die goede dierenwelzijnslabeling kan hebben onderken. Goede privaatrechtelijke labels spelen in Nederland een belangrijke rol, zoals het succes van bijvoorbeeld het Beter Leven Keurmerk aantoont. Dergelijke goede, bestaande labels zouden niet uitgesloten mogen worden en zouden moeten kunnen worden ingeschaald in een Europese systematiek.

Mijns inziens zou een overkoepelend, wettelijk EU-kader met criteria voor dierenwelzijnslabeling nader moeten worden uitgewerkt. Het doel moet zijn om via hoogwaardige consumenteninformatie en marktharmonisatie een systematische vergroting van de kansen voor duurzaam en diervriendelijk geproduceerde levensmiddelen te bereiken. Er kan daarbij gekeken worden naar de ervaring en kennis, opgedaan met bestaande goede labels in Nederland en uiteraard in andere landen. Het zou mijns inziens moeten gaan om een ordenende, oplopende schaal met indicatoren over de productieomstandigheden en dierenwelzijn in de hele productieketen, dus inclusief transport en slacht. Mijns inziens moet voorts bezien worden hoe bestaande dierenwelzijnslabels gerangschikt kunnen worden binnen een dergelijk EU-breed kader.

Het niveau moet hoog genoeg liggen, zodat daadwerkelijk sprake is van ontwikkelingen naar beter dierenwelzijn; dit binnen een zgn. «multi-level-systeem» waarbinnen alle producten moeten worden ingeschaald.

Daarnaast is van belang dat het voldoen aan hogere eisen ook leidt tot een beter verdienmodel.

Ook zal bezien moeten worden of en hoe andere aspecten van duurzame veehouderij ingebouwd kunnen worden in een EU-labelingskader.

Veetransporten

Het Duitse voorzitterschap kaart welzijnsproblemen tijdens het transport van dieren aan. Zij benadrukt dat er garanties moeten zijn dat de welzijnsnormen nageleefd zullen worden, voordat de veterinaire autoriteiten toestemming geven aan exporten naar bestemmingen buiten de EU. In mijn brief van 25 mei 2020 (Kamerstuk 28 286, nr. 1093) heb ik aan uw Kamer gemeld dat er twijfels zijn ontstaan over het bestaan van (geschikte) rustplaatsen in Rusland, en dat er geen betrouwbare systematiek is die de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA) voldoende basis geeft om hun controles en verificaties uit te voeren. Uit de van toepassing zijnde EU-wetgeving volgt dat de NVWA daarom geen exporten naar buiten de EU honoreert, als er een rustplaats buiten de EU moet worden aangedaan.

De branche-organisatie voor exporteurs van levend vee, Vee en Logistiek Nederland, heeft inmiddels een plan van aanpak opgesteld om de exporten weer mogelijk te maken. Hierover vinden gesprekken plaats.

Omdat deze problematiek uiteraard niet alleen in Nederland speelt, vond op initiatief van Nederland op 17 juni jl. een video-overleg plaats met de national contact points voor de transportverordening. Dit overleg had als doel om informatie te delen en te komen tot een gezamenlijke aanpak. Er is daarnaast intensief contact met Duitsland, Frankrijk, Ierland, Oostenrijk en Denemarken. Hieruit blijkt dat de werkwijzen verschillen en dat er behoefte is aan een centrale, betrouwbare beoordeling van rustplaatsen

buiten de EU. Hier zou de Europese Commissie bij voorkeur een rol kunnen spelen.

Op de vraag van het Duitse voorzitterschap hoe we de toekomst van diertransporten zien, zal ik aangeven dat ik streef naar beperking van diertransporten, verdere verbetering van de condities tijdens transport en verbetering van handhaving van bestaande regels (Kamerstuk 28 286, nr. 991). Voor het beperken van het transport van slachtdieren zou een overgang naar «karkasvervoer» (het vervoeren van vlees in plaats van levende dieren) een goede weg zijn. Daarnaast dring ik aan op aanpassing van de transportverordening, zodat lange transporten (>8 uur) van slachtdieren en jonge kalveren worden afgeschaft. Met name voor het welzijn van dieren tijdens hitte, zet ik me in voor betere voorschriften in de transportverordening voor diertransport bij extreme temperaturen. In ieder geval moet duidelijker worden voorgeschreven dat boven de 30 graden buitentemperatuur geen lange transporten (>8 uur) plaatsvinden als er geen koelsysteem in de wagen aanwezig is, of andere aantoonbare maatregelen zijn toegepast om de hitte bij de dieren te beperken. Hierbij geef ik invulling aan de motie van leden De Groot en Dik Faber (Kamerstuk 35 470 XIV, nr. 13).

De Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit,
C.J. Schouten