

> Retouradres Postbus 20401 2500 EK Den Haag

De Voorzitter van de Tweede Kamer
der Staten-Generaal
Prinses Irenestraat 6
2595 BD DEN HAAG

Datum 20 februari 2026
Betreft Dierenwelzijn in de veehouderij

Geachte Voorzitter,

Met deze brief informeer ik de Kamer over de voortgang op een aantal moties en toezeggingen op het gebied van dieren in de veehouderij, en zend ik de Kamer met deze brief de impactanalyse over de herziening van de Transportverordening, gecategoriseerd per onderwerp:

Transport en slacht van dieren

- de toezegging aan het lid Podt in het Commissiedebat over de NVWA op 11 februari 2025¹, om de Tweede Kamer te informeren over de stand van zaken omtrent de beleidsregel 30 graden (diertransport en extreme temperaturen);
- de motie Graus/Van Campen/Holman² die verzoekt in overleg met betrokken actoren over te gaan tot nachtelijk transport en nachtelijke slacht, inclusief bijbehorende keuringen, tijdens dagen met tropische temperaturen;
- de motie Ouwehand³, die verzoekt om de beleidsregel voor het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransporten op zeer korte termijn in werking te laten treden;
- de toezegging aan het lid Flach en het lid van der Plas⁴ tijdens het spoeddebat over het verbod op het elektrisch veedrijfmiddel van 2 december 2025 om de evaluatie van het verbod iets naar voren te halen;

Houden van dieren in de veehouderij

- de motie Vestering/Beckerman⁵ die oproept tot een verbod op het gebruik van drijfmiddelen die pijn of veel stress kunnen veroorzaken bij dieren;
- de motie Vestering/Van Campen⁶ die oproept tot spoedige implementatie van een verbod op het gebruik van elektrische veedrijfmiddel);

¹ TZ202502-167

² Kamerstuk 33835, nr. 244

³ Kamerstuk 21501- 32, nr. 1716

⁴ Spoeddebat "verbod op stroomstootapparatuur in de veehouderij"

(<https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2026D00520&did=2026D00520>)

⁵ Kamerstuk 28286, nr. 1202

⁶ Kamerstuk 36200 XIV, nr. 62

- de motie De Groot⁷ waarin wordt verzocht om agrarische opleidingen te betrekken bij het convenant dierwaardige veehouderij;
- de motie Vedder c.s.⁸ die verzoekt om zo snel mogelijk aan de slag te gaan met het oprichten van een onafhankelijke autoriteit dierwaardige veehouderij

Transport en slacht

Stand van zaken diertransport bij extreme temperaturen

Tijdens het commissiedebat NVWA van 11 februari 2025 heb ik het lid Podt toegezegd een brief naar uw Kamer te sturen met de stand van zaken over de 30 graden regel¹. In het afgelopen jaar heb ik de beleidsregel verschillende stappen laten doorlopen, waarmee ik ook invulling geef aan de motie Ouwehand³.

Zoals aangegeven in mijn brief van 7 februari 2025⁹ heb ik de beleidsregel waarmee de maximumtemperatuur voor diertransport wordt verlaagd van 35 naar 30 graden aan de Europese Commissie aangeboden ter notificatie. Er gold een *stand still* termijn voor deze notificatie tot 26 mei 2025. Dat betekent dat de Commissie en/of andere lidstaten tot die datum de tijd hadden om opmerkingen te maken over de beleidsregel. Binnen deze termijn zijn alleen inhoudelijke vragen vanuit Spanje binnengekomen. Eén van die vragen heeft geleid tot een kleine aanpassing van de beleidsregel. De versie van de beleidsregel die is aangeboden ter notificatie gaf namelijk aan dat deze ook zou gelden voor krabben en kreeften. Omdat dit ongewervelde dieren zijn, vallen die niet onder de reikwijdte van Europese Verordening (EG) nr. 1/2005 (de transportverordening) en kunnen daarom ook geen onderdeel uitmaken van de beleidsregel. Dit is aangepast. Daarnaast hebben ook meerdere Nederlandse sectorvertegenwoordigers op de notificatie gereageerd. De Europese Commissie heeft in deze reacties geen reden gevonden tot opmerkingen op de beleidsregel.

De Europese Commissie heeft, separaat van deze notificatieprocedure, per brief van 6 juni 2025 zorgen geuit over het mogelijke effect van deze door Nederland voorgenomen beleidsregel op het gelijke speelveld binnen de interne markt. In deze brief vraagt de Europese Commissie om invoering van de beleidsregel uit te stellen voor minstens 12 maanden of zolang de onderhandelingen over de herziening van de transportverordening nog lopen. Ik vind het belangrijk om deze wens te respecteren.

⁷ Kamerstuk 28286, nr. 1274

⁸ Kamerstuk 35746, nr. 25

⁹ Kamerstuk 28 286, nr. 1380

In mijn brief van 7 februari 2025¹⁰ en beantwoording van Kamervragen¹⁰ heb ik aangegeven dat ik naast het starten van de notificatie ook aan de slag zou gaan met het zoveel mogelijk wegnemen van de zorgen van ondernemers vanwege de te verwachten impact van het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport met mogelijke negatieve neveneffecten voor het dierenwelzijn. Ik heb daarbij aangegeven dat ik het voorkómen van negatieve neveneffecten een voorwaarde vind voor het uiteindelijk in werking treden van de lagere maximumtemperatuur.

Om dit te kunnen doen, is het belangrijk dat het transport- en slachtproces zoveel mogelijk doorgang kunnen vinden tijdens de koelere uren. Het ligt dus in de lijn der verwachting dat vervroegd en 's nachts slachten verlichting kan geven in de impact van het verlagen van de maximumtemperatuur voor diertransport. Hiertoe heb ik de NVWA en sector gevraagd om gezamenlijk de mogelijkheden en belemmeringen voor 's nachts slachten te verkennen. Hierbij zijn meerdere aspecten meegenomen, zoals het dierenwelzijn, het welzijn van mensen, het effect op capaciteit en kosten, de arbeidsrechtelijke afspraken en de Ondernemingsraad. Deze evaluatie is afgerond en meegestuurd bij deze brief (bijlage 1) samen met de sectorreactie van VleesNL (voorheen COV) op de resultaten van deze evaluatie (bijlage 2). Hiermee is uitvoering gegeven aan de motie van het lid Graus, lid van Campen en lid Holman².

Tot mijn teleurstelling is het niet gelukt om een volwaardige praktijkproef uit te voeren. Te weinig medewerkers van de NVWA waren bereid (onder andere vanwege impact op hun gezondheid en privéleven) om vrijwillig nachtdiensten te draaien (36%). Daarom is in overleg met de bedrijven die meededen aan de pilot besloten om simulaties uit te voeren, om zo toch resultaten op te halen. De NVWA concludeert op basis van deze simulaties dat 's nachts slachten voor de NVWA niet haalbaar is, onder meer vanwege beperkte bereidheid van NVWA-medewerkers in de nachtelijke uren. Daarnaast blijkt uit de simulaties dat 's nachts slachten ook voor het bedrijfsleven uitdagingen kent, zoals slachtcapaciteit, kosten, logistiek, alsook gevolgen voor medewerkers. Toch blijf ik het noodzakelijk vinden dat nachtelijk slachten mogelijk wordt om de beleidsregel op een verantwoorde wijze in te voeren. Daarvoor zijn aanvullende stappen nodig om resterende drempels weg te nemen, bijvoorbeeld (een verkenning naar) maatregelen om de bereidheid van toezichthouders te verhogen en andere drempels weg te nemen. Verder vind ik het van belang dat er opdracht gegeven wordt tot een onderzoek naar de gevolgen voor het dierenwelzijn bij het verlagen van de transporttemperatuur, waarbij dieren vanwege een lagere productiecapaciteit niet kunnen worden afgevoerd, in vergelijking met de gevolgen voor het dierenwelzijn bij het in stand houden van de huidige regelgeving, evenals een onderzoek naar de brede gevolgen voor de gehele keten van het verlagen van de

¹⁰ Kamerstuk 2025D40524

transporttemperatuur. Hiermee zal een nieuwe bouwsteen geleverd kunnen worden voor mijn opvolger om tot afgewogen en rationele besluitvorming te kunnen komen. Ik laat besluitvorming over vervolgstappen, inclusief opdrachten voor genoemde onderzoeken, aan mijn opvolger.

Impactanalyse herziening transportverordening

Zoals aangegeven in het schriftelijk overleg over het BNC-fiche Herziening verordening dierenwelzijn tijdens transport¹¹, is er een impactanalyse uitgevoerd over de herziening van de Transportverordening en de impact daarvan op de specifieke Nederlandse situatie. Deze impactanalyse (bijlage 3) is uitgevoerd door Wageningen Social & Economic Research.

De impactanalyse laat zien dat het oorspronkelijke voorstel van de Europese Commissie een positief effect zal hebben op het dierenwelzijn tijdens transport, maar dat de nieuwe regelgeving ook belangrijke nadelen kent. Zo zal er een groot effect zijn op de logistiek van het diertransport. Bepaalde bestemmingen en markten kunnen niet meer bereikt worden binnen de voorgestelde maximumtransporttijden. Voor bepaalde groepen slachtdieren zal er een alternatieve oplossing gevonden moeten worden. Het is volgens de impactanalyse onduidelijk of de benodigde slachtcapaciteit voor deze dieren in Nederland gerealiseerd kan worden.

Verder hebben de voorgestelde aanpassingen belangrijke andere nadelen. Zo zal, om hetzelfde aantal dieren te vervoeren, het aantal transporten sterk toenemen. Er zijn meer vrachtwagens en chauffeurs nodig. Daarnaast zijn er meer dierenartsen nodig voor controles bij laden en lossen. De administratieve lasten voor bedrijven zullen sterk toenemen bij transport, doordat ook binnenlandse transporten in registratiesysteem Traces moeten worden vastgelegd. Al met al zal dit ingrijpende financieel-economische gevolgen hebben, en qua haalbaarheid afhankelijk zijn van onder meer de mogelijkheid om meer dierenartsen in te zetten en de mogelijkheid om extra slachtcapaciteit te realiseren. Verder zien de onderzoekers negatieve gevolgen voor het milieu. Indien gebruikt blijft worden gemaakt van brandstofmotoren, zal de uitstoot van zowel CO₂ als NO_x met 77% toenemen.

Er is wel een aantal zaken om rekening mee te houden binnen deze impactanalyse. Zo hebben de onderzoekers wegens gebrek aan beschikbare data een aantal aannames moeten doen, waardoor de daadwerkelijke impact anders uit kan vallen dan hier voorspeld. Daarnaast zijn de transporten naar verzamelcentra niet meegenomen, omdat hiervoor niet voldoende data beschikbaar waren. Aangezien dit hoogstwaarschijnlijk grote aantallen (binnenlandse) transporten betreft, geeft het niet meenemen hiervan mogelijk een vertekend beeld. Verder

¹¹ Kamerstuk 22 112, nr. 3889

zijn de onderhandelingen aangaande het voorstel zoals door de Europese Commissie gepubliceerd in december 2023 nog gaande. Daarbij worden veel van de onderwerpen die ook in deze impactanalyse aan bod komen, zoals maximumtransporttijden, temperatuur tijdens transport, ruimte voor de dieren tijdens transport etc. uitvoerig besproken. Aan de hand van die discussies doet het voorzitterschap van de Raad van de Europese Unie nieuwe compromistekstvoorstellen. Deze voorstellen zijn nog voorlopig en niet openbaar en konden daardoor ook niet meegenomen worden binnen deze impactanalyse.

Ik ben van mening dat een zorgvuldige weging van al deze voor- en nadelen noodzakelijk is, evenals van de beperkingen van deze impactanalyse, voordat een definitief standpunt wordt bepaald. Deze weging is aan het nieuwe kabinet.

Noodslachtingen

Noodslachtingen betreffen het doden van dieren die wegens een ongeval of acute aandoening niet vervoerd mogen worden, overeenkomstig de hygiëneverordening voor levensmiddelen van dierlijke oorsprong, Verordening (EG) nr. 853/2004. De Europese Commissie heeft een verordening vastgesteld met wijzigingen van de regels over noodslacht, die naar verwachting de eerste helft van april gepubliceerd wordt. Bijlage III van Verordening (EG) nr. 853/2004 wordt aangepast waardoor een dier dat slachtwaardig is, maar die om redenen van dierenwelzijn niet transportwaardig is, in aanmerking kan komen voor een noodslachting. De aanpassing van de voorwaarden voor noodslacht sluit aan bij de beleidsdoelen om onnodig dierenleed te voorkomen en dierlijke eiwitten zo hoogwaardig mogelijk te benutten en verspilling tegen te gaan. Door de wijziging is het niet langer een vereiste dat het dier een ongeval heeft gehad, zoals dat nu beschreven staat.

Een voorbeeld hiervan zijn dieren die niet pijnloos kunnen lopen waardoor zij niet vervoerd kunnen worden naar een slachthuis. Voor deze categorie dieren is nu niets geregeld en blijft euthanasie als enige optie over of slacht via de Mobiele Dodings Unit (MDU), die door hoge exploitatiekosten in de praktijk niet wordt ingezet.

De verwachting is dat het aantal noodslachtingen toe zal gaan nemen, omdat een grotere groep runderen voldoet aan de toekomstige voorwaarden voor noodslacht. Tevens is het mogelijk dat ook andere diersoorten zullen worden aangeboden voor noodslachting. Op dit moment betreft >99% van alle noodslachtingen runderen.

Het aantal noodslachtingen bedraagt momenteel ongeveer 12.000 dieren per jaar. Het is moeilijk te voorspellen in hoeverre dit aantal zal toenemen na inwerkingtreding van de nieuwe wetgeving. Een mogelijk groter aanbod kan leiden

tot capaciteitsvraagstukken bij zowel het toezicht als de slachthuizen. De NVWA voert daarom momenteel een impactanalyse uit en stelt, in samenwerking met sectorpartijen, actiepunten op om de overgang naar de nieuwe werkwijze zo soepel mogelijk te laten verlopen. Voorbeelden hiervan zijn de digitalisering van het noodslachtformulier en de ontwikkeling van een uniform beoordelingsprotocol ter ondersteuning van erkende dierenartsen bij het nemen van keuringsbeslissingen. De aanpassing van nationale werkwijzen vraagt nog verdere uitwerking en wordt daarom gefaseerd ingevoerd.

Houden van dieren in de veehouderij

Stand van zaken verbod elektrische veedrijfmiddelen

Vanaf 1 januari 2026 is het op boerenbedrijven en tijdens nationaal transport verboden om dieren in de veehouderij met elektrische veedrijfmiddelen voort te drijven. Hiermee beschouw ik de motie Vestering/Beckerman⁶ en de motie Vestering/Van Campen⁷ als afgedaan.

Met de inzet van toezicht alleen zal naleving niet afgedwongen kunnen worden. Overtredingen op dit verbod moeten fysiek en op heterdaad vastgesteld worden. De uitdaging om misbruik op heterdaad te constateren blijft voor de NVWA aanwezig. De NVWA vindt het handhaven op het verbod belangrijk, maar geeft aan dat huidige mogelijkheden hiertoe nagenoeg ontbreken. NVWA blijft haar toezicht vernieuwen om toekomstbestendig te kunnen handhaven. Ik steun de IG NVWA in het verkennen en concretiseren van innovatieve technieken (zoals dronetoezicht) om toezicht op dierenwelzijn te ondersteunen en te verbeteren. Tijdens het spoeddebat van 2 december 2025⁴ over dit onderwerp, heb ik toegezegd dat de evaluatie van dit verbod eerder zal plaatsvinden dan de gebruikelijke 5 jaar na inwerkingtreding. Het is aan het nieuwe kabinet en de Tweede Kamer om vervolgens te wegen of de evaluatie genoeg onderbouwing geeft voor eventuele vrijstelling op, of aanpassing aan, dit verbod.

Dierwaardige veehouderij

Onder leiding van de voorzitter (Elbert Roest) zijn partijen voortvarend aan de slag gegaan met de uitvoering van afspraken uit het convenant 'stappen naar een dierwaardige veehouderij'¹². Partijen zijn gestart met het in kaart brengen van kennisvragen over dierwaardige veehouderij. Wageningen Universiteit heeft daartoe een brede inventarisatie uitgevoerd en de ruim 900 kennisvragen in een rapportage¹³ (10.18174/698735) inzichtelijk gemaakt aan de hand van verschillende indelingen op een interactieve pagina. De komende jaren zal worden gewerkt aan het oplossen van kennishiaten zodat stappen kunnen worden gezet naar dierwaardige veehouderij. In de uitvoering zal het Lectorenplatform

¹² Kamerstuk 28 286, nr. 1394

¹³ <https://research.wur.nl/en/publications/kennisvragen-dierwaardige-veehouderij/>

Dierwaardigheid in Praktijk worden betrokken. In dit lectorenplatform zijn 6 hogescholen, Universiteit Utrecht, Wageningen University & Research, Centre for Sustainable Animal Stewardship (Censas) en het practoraat Dierenwelzijn en -gezondheid vertegenwoordigd. Daarmee wordt invulling gegeven aan motie De Groot⁸ waarin wordt verzocht om agrarische opleidingen te betrekken bij het convenant. Ik beschouw deze motie hiermee als afgedaan.

Begin april zal een module 'Dierwaardige ketendeals' van de subsidiemodule Samenwerken aan innovatie (Europees Innovatie Partnerschap/EIP, onderdeel van het GLB) opengaan. Deze nieuwe module biedt mogelijkheden voor partijen om samen te werken in de keten en te komen tot een betere marktafzet van dierwaardige producten waarbij voldoende volume kan worden gerealiseerd. De Auditdienst Rijk (ADR) heeft aandachtspunten¹⁴ bij de oprichting van de Autoriteit dierwaardige veehouderij in kaart gebracht. Daarnaast hebben convenantpartijen opdracht gegeven voor een verkenning naar de oprichting van de Autoriteit dierwaardige veehouderij. Dit rapport is voorzien in maart 2026. Beide rapporten zullen worden benut bij de oprichting van deze Autoriteit. Hiermee is invulling gegeven aan motie Vedder c.s.⁹, waarin wordt verzocht aan de slag te gaan met het oprichten van een onafhankelijke autoriteit dierwaardige veehouderij.

De internetconsultatie van de Algemene Maatregel van Bestuur (AMvB) dierwaardige veehouderij heeft ruim 7.200 reacties opgeleverd. Ook zijn verschillende toetsen (handhaafbaarheid- en uitvoerbaarheidstoets van de NVWA, de wetenschappelijke toets en de regeldruktoets) opgeleverd. De eerder gemelde planning¹⁵ is met het oog op de vele reacties te ambitieus geweest. Er is veel inbreng gegeven en deze wordt zorgvuldig gelezen, beoordeeld en waar nodig verwerkt. Het is aan mijn opvolger om het verdere proces te bezien. Inbreng uit de internetconsultatie heeft ertoe geleid dat een AMvB traject is gestart voor (en met) de vleesveesector. In de huidige ontwerp-AMvB zijn namelijk wel gedragsbehoeften en voorschriften vastgelegd voor alle runderen die gehouden worden voor de productie van melk en/of kalfsvlees, maar niet voor runderen die worden gehouden voor de productie van rundvlees. Dit zorgt voor een ongewenste prikkel in de regelgeving en onduidelijkheid voor houder en toezichthouder. Daarom is gekozen voor het opstellen van een AMvB waar alle runderen en kalveren, gehouden voor de productie van melk en/of vlees, onder vallen. Uiteraard is hiervoor een zorgvuldig proces ingericht waarbij belangrijke stappen die bij het opstellen van de AMvB voor de andere sectoren zijn gevolgd, worden doorlopen. Zorgvuldigheid gaat hier wat mij betreft boven snelheid.

Op basis van advies en onderzoek van de Stuurgroep Ingrepen Pluimvee zijn in de afgelopen jaren het gros van de ingrepen bij pluimvee uitgefaseerd. Deze

¹⁴ <https://www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/rijksoverheid/documenten/rapporten/2026/01/08/onderzoeksrapport-autoriteit-dierwaardige-veehouderij>

¹⁵ Kamerstuk 28 286, nr. 1399

Directoraat-generaal Agro
Directie Dierlijke Agroketens en
Dierenwelzijn

Ons kenmerk
DGA-DAD / 103922071

werkwijze is in lijn met hetgeen ik voor ogen heb in het kader van de ontwikkeling naar een dierwaardige veehouderij: met de kennisagenda en het opdoen van voldoende praktijkkennis en handelingsperspectieven voor veehouders. De Stuurgroep Ingrepn Pluimvee werkt nu aan het verantwoord uitfasen van de ingreep aan de achterste teen van de haan voor de fokkerij. Deze ingreep wordt uitgevoerd om te voorkomen dat de haan met de nagels van zijn achterste tenen de hen beschadigt bij het treden van de hen. De hen kan daardoor ernstige huid- en veerbeschadigingen oplopen die pijnlijk zijn en in sommige gevallen kunnen leiden tot de dood. Eerder is een tijdelijke verlenging¹⁶ van de vrijstelling voor deze ingreep gegeven welke afliep op 1 juli 2025. De tijdelijke vrijstelling voor deze ingreep heb ik conform het advies van de Stuurgroep Ingrepn Pluimvee (zie bijlage 4) verlengd tot 1 juli 2028¹⁷.

Hoogachtend,

Femke Marije Wiersma
Minister van Landbouw, Visserij, Voedselzekerheid en Natuur

¹⁶ Kamerstuk 28 286, nr. 1284

¹⁷ Staatscourant 2025, nr. 18914