

## Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

### 2172

Vragen van de leden **Geurts** en **Omtzigt** (beiden CDA) aan de Minister-President en de Minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit over *Brexit, veterinaire keurpunten en levende dieren* (ingezonden 25 maart 2019).

Antwoord van Minister **Schouten** (Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit), mede namens de Minister van Buitenlandse Zaken (ontvangen 5 april 2019).

#### Vraag 1

Herinnert u zich het verslag van de Brexit-rapporteurs van 26 februari 2019 (Kamerstuk 23 987 nr. 320)?

#### Antwoord 1

Ja.

#### Vraag 2

Herinnert u zich dat de rapporteurs aangegeven hebben dat uitvoerende diensten nog niet klaar zijn voor een no deal-Brexit en dat speciale aandacht uit dient te gaan naar diensten die onmiddellijk extra taken krijgen, zoals de Douane en de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA)? Zo ja, wat heeft u daarop ondernomen?

#### Antwoord 2

In het door u genoemde rapport wordt benadrukt dat de vroege start van de voorbereidingen door Nederland niet betekent «*dat bij een no deal-Brexit alle uitvoerende diensten volledig klaar zijn of dat er geen verstoringen zullen optreden. Zorg ervoor dat in het geval van een no deal-Brexit essentiële zaken goed doorlopen. [...] Noodplannen voor problemen bij controles van de NVWA dienen klaar te zijn.*»

De NVWA heeft conform haar masterplanning richting no deal onverkort aan haar voorbereiding gewerkt, is tijdig gereed en ook voorbereid op noodscenario's.

Indachtig het door u aangehaalde rapport betekent dat overigens niet dat er geen verstoringen zullen optreden bij een no deal Brexit per 12 april 2019. Aanpassingsproblemen met het VK als «derde land» voor het bedrijfsleven dat zich op de no deal Brexit moet voorbereiden, zijn zeker niet uit te sluiten aangezien bedrijven rekening moeten houden met mogelijk langere doorlooptijden en hogere (transactie)kosten van handelstromen.

### Vraag 3

Herinnert u zich dat de rapporteurs de aanbevelingen hebben gedaan om inspecties tijdelijk onder strak horizontaal toezicht te laten plaatsvinden of af te spreken met Duitsland dat zij controles op dieren uit Nederland, die daar geslacht worden, tijdelijk overneemt om capaciteit bij de NVWA vrij te maken? Zo ja, welke actie is hierop ondernomen?

### Antwoord 3

Ja, ik ken die aanbeveling. Er is onderzocht in hoeverre er binnen het huidige Europees recht ruimte is om het gezondheidscertificaat achterwege te laten. Dit blijkt niet het geval te zijn. Op de manier zoals in deze aanbeveling is beschreven, kan nu dan ook geen capaciteit worden vrijgemaakt. De nieuwe Europese diergezondheidsverordening die vanaf 21 april 2021 van toepassing zal zijn, kent wel de mogelijkheid om in specifieke gevallen het diergezondheidscertificaat achterwege te gaan laten. De Europese Commissie moet dit eerst in uitvoeringsregelgeving nader uitwerken om het mogelijk te maken. Tevens heeft de Nederlandse Chief Veterinary Officer (CVO) dit onderwerp, conform mijn toezegging in het Algemeen Overleg over Brexit op 18 oktober 2018, nogmaals met Duitsland gesproken. Duitsland staat hier welwillend tegenover om, vooruitlopend op de nieuwe Europese regelgeving, dit gezamenlijk nader uit te zoeken en uit te werken. Er zou dan onderzocht kunnen worden welke voorwaarden nodig zijn om met een gelijk niveau van diergezondheid en dierenwelzijn van varkens zonder veterinaire certificaten naar een slachthuis over de grens te vervoeren. Hierbij geldt zoals aangegeven dat dit pas in de praktijk gebracht kan worden als de nieuwe Europese regelgeving hier in voorziet.

Dat beide aanbevelingen in deze fase geen extra capaciteit opleveren voor de NVWA heeft geen effect op de voorbereidingen op no deal Brexit. De NVWA heeft scenario's gereed om een harde Brexit op te vangen op het moment dat nog niet alle benodigde extra medewerkers aangenomen en/of opgeleid zijn. Zoals eerder aan uw Kamer is gerapporteerd, kan dit tijdelijk een verminderd niveau aan dienstverlening inhouden.

### Vraag 4

Bent u ervan op de hoogte dat er geen veterinaire keurpunt noordoever Nieuwe Waterweg aanwezig is en dat dit bij het verlaten van het Verenigd Koninkrijk (VK) uit de Europese Unie en de douane-unie nodig is voor het controleren van alle goederen (zoals vlees, vis en andere dierlijke producten) en dieren?

### Antwoord 4

Ik ben bekend met het feit dat er op dit moment geen goedgekeurde inspectieposten voor de keuring van producten van dierlijke oorsprong en levende dieren aanwezig zijn op de noordoever van de Nieuwe Waterweg.

### Vraag 5

Kunt u aangeven wat in de huidige situatie gebeurt met de goederen vlees, levende dieren, dierlijke producten, groenten zoals verse tomaten, planten zoals snijbloemen indien zij via Hoek van Holland geïmporteerd worden, dan wel via Hoek van Holland geëxporteerd worden na een harde Brexit op 12 april en kunt u bij elk van deze goederen tien voorbeelden aangeven van welke keuringen nodig zijn, waar zij kunnen plaatsvinden en of dat ook zeven dagen per week kan?

### Antwoord 5

Wanneer het bedrijfsleven niet (tijdig) een inspectiepost voor de import van levende dieren of producten van dierlijke oorsprong realiseert op bedoelde locatie dan geldt wat betreft levende dieren (niet-commercieel vervoer van gezelschapsdieren uitgezonderd) dat zij niet via die ferryroute geïmporteerd kunnen worden naar Nederland omdat zij direct bij binnenkomst niet veterinaire gekeurd kunnen worden. Deze dieren zullen via een andere route moeten reizen (bijvoorbeeld via Schiphol, Maastricht Aachen of een op te richten inspectiepost in een van de andere lidstaten). Wat betreft producten van dierlijke oorsprong (zoals vlees) zal ook een veterinaire keuring op een inspectiepost plaats dienen te vinden. Deze keuring kan op een nieuwe inspectiepost aan de noordkant plaatsvinden, als deze tijdig gerealiseerd

wordt. Aan een andere (tijdelijke) oplossing hiervoor wordt ook druk gewerkt (zie vraag 7). Voor import van fruit, groenten (zoals verse tomaten) en planten (zoals snijbloemen) is geen inspectiepost in de directe nabijheid van Hoek van Holland noodzakelijk. De keuring van deze goederen mag 7 dagen per week worden verlegd naar erkende fytosanitaire inspectielocaties in het binnenland zoals dat nu ook gebeurt met import uit derde landen. Deze goederen kunnen bij binnenkomst in Hoek van Holland normaal gesproken dus doorrijden naar deze inspectielocaties als aan alle andere (douane) formaliteiten is voldaan.

Voor de export van de levende dieren en goederen van dierlijke of plantaardige oorsprong is geen inspectiepost aan de buitengrens (i.c. Hoek van Holland) noodzakelijk. De export kan dus gecontinueerd worden. Wel zullen zendingen die voor export naar het VK bedoeld zijn, moeten voldoen aan de eisen die het VK hieraan stelt. Deze vereisten zijn te vinden op de VK overheidswebsites die doorlopend geüpdatet worden. Dit kan ook inhouden dat er voor bepaalde producten veterinaire of fytosanitaire exportcertificaten nodig zijn. Het exporterend bedrijfsleven zal deze voor transport moeten aanvragen bij de desbetreffende keuringsdienst<sup>1</sup>. Hoe en waar het VK deze dieren<sup>2</sup> en producten vervolgens controleert bij binnenkomst is aan het VK.

#### Vraag 6

Kunt u verklaren waarom er van de 80 dierenartsen die nodig zijn bij de NVWA bij de export op 12 april nog 0 operationeel zijn en wat er in de afgelopen 15 maanden – sinds de aankondiging dat er geworven zou worden – gedaan is om dit te voorkomen?

#### Antwoord 6

Ik deel uw conclusie dat er op 12 april 0 dierenartsen voor export operationeel zouden zijn niet.

Zoals ik eerder in antwoord op vragen over een keurpunt voor levend vee voor de Brexit en de extra capaciteit bij de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2018–2019, nr. 1690) heb aangegeven, is het grootste deel van de benodigde extra medewerkers inmiddels geworven en worden deze medewerkers waar nodig aanvullend opgeleid. Van de 80 nieuwe benodigde dierenartsen voor exportcertificering zijn de eerste 22 momenteel in opleiding en deze zullen bij een no deal volledig inzetbaar zijn. Exportcertificering is in grote mate afhankelijk van de eisen die het land stelt waar de producten naar toe gaan (i.c. het VK) en daarmee ook het aantal benodigde dierenartsen. Omdat deze VK-eisen nog niet duidelijk zijn is voor de berekening van het benodigde aantal dierenartsen gerekend met een *worst case* scenario (no deal scenario én wanneer het VK *extra* importeisen gaat stellen dan dat het VK nu aangeeft). In het geval van een *worst case* no deal Brexit zijn 80 extra dierenartsen nodig voor export om de reeds bestaande poule van NVWA dierenartsen (ruim 300) te kunnen versterken om de extra volumes in hun reguliere werkzaamheden te kunnen opvangen.

Voor de volledigheid, de NVWA certificeert in het land nu ook al voor export naar derde landen (bijvoorbeeld een dierenarts certificeert op aanvraag op een slachterij in stad A een partij vlees voor export naar derde land B, en bij een vleesverwerker in stad X een partij vlees voor export naar derde land Y en straks ook daar waar nodig voor export naar het VK).

#### Vraag 7

Ziet u als oplossing een tijdelijke corridor van de noordzijde naar de zuidzijde van de Nieuwe Waterweg om veterinaire goederen daarheen te vervoeren? Zo ja, bent u zich bewust van de grote afstand (via de Beneluxtunnel/A4), de drukte van vrachtverkeer aan de zuidzijde langs de A15 en de aan zekerheid grenzende waarschijnlijkheid van een logistieke chaos op het wegennet rond Rotterdam als er een tijdelijke corridor komt?

<sup>1</sup> <https://www.nvwa.nl/onderwerpen/brexit>

<sup>2</sup> <https://www.gov.uk/guidance/importing-animals-animal-products-and-high-risk-food-and-feed-not-of-animal-origin-after-eu-exit>

#### Antwoord 7

Ik zie het als een tijdelijke oplossing om producten van dierlijke oorsprong te vervoeren van de noordzijde naar de zuidzijde om ze daar in bestaande inspectieposten te laten keuren. Dit kan een oplossing verzorgen op het moment dat niet tijdig een inspectiepost nabij Hoek van Holland operationeel is. Ik heb dit aangevraagd bij de Europese Commissie. Ik ben in afwachting van de definitieve reactie van de Europese Commissie. Ik ben bewust dat het vrachtverkeer hierdoor een afstand van circa 30 kilometer moet afleggen. Het totaal aantal zendingen dat in Hoek van Holland arriveert en dat die route dan zou moeten afleggen is, mede gebaseerd op data van de operators in Hoek van Holland, bekend. De toename van het vrachtverkeer door deze corridor heeft naar verwachting geen significante impact op het totale vrachtverkeer.

#### Vraag 8

Hoe gaat u ervoor zorgdragen dat de noordoever binnen het Buitengrens Inspectiepost (BIP-gebied) komt te liggen, zodat van de ferryterminal veterinaire goederen naar een keurpunt vervoerd kunnen gaan worden en bent u zich ervan bewust dat het ontbreken van een BIP-gebied op de noordoever gaat betekenen dat inkomende veterinaire goederen vanuit het VK de ferryterminal niet mogen verlaten?

#### Antwoord 8

Er zijn meerdere aanvragen voor inspectieposten voor de keuring van producten van dierlijke oorsprong aan de noordoever naar de Europese Commissie gestuurd. Als deze aanvragen goedgekeurd worden en de inspectieposten operationeel zijn dan kunnen de veterinaire goederen daar gekeurd worden. Voor het geval dat geen van deze inspectieposten operationeel is, wordt de optie van vraag 7 uitgewerkt. Inkomende producten van dierlijke oorsprong in Hoek van Holland zullen dan gekeurd kunnen worden en de ferryterminal kunnen verlaten.

#### Vraag 9

Ziet u als oplossing om het terrein van Stena Line in Hoek van Holland als tijdelijk douanegebied aan te wijzen en daar een tijdelijk keurpunt voor veterinaire goederen (dus niet levende dieren) in te richten? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 9

Uit veelvoudige eerdere gesprekken met Stenaline is tot zeer recent toe gebleken dat op het terrein van Stenaline geen ruimte beschikbaar was om een inspectiepost voor producten of levende dieren te realiseren. Uit zeer recent contact met Stenaline maak ik op dat er mogelijk toch in beperkte mate interesse is om op het terrein van Stenaline tijdelijk een inspectiepost voor producten van dierlijke oorsprong in te richten. Hiervoor kan volgens de gebruikelijke procedure een aanvraag ingediend worden bij de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit. Ik ben na het signaal dat er wellicht ruimte zou zijn voor een inspectiepost producten van dierlijke oorsprong meteen met Stenaline in gesprek gegaan over eventuele mogelijkheden voor een inspectiepost voor levende dieren. De gesprekken hierover lopen nog.

#### Vraag 10, 11

Bent u ervan op de hoogte dat tussen het VK en Nederland veel paarden, voornamelijk racepaarden, vervoerd worden met de ferry en dat in de komende situatie terugsturen naar het VK geen zin heeft, omdat het VK het ongekeurde paard niet zal accepteren?

Welke gevolgen heeft het feit dat paarden de terminal bij aankomst in Nederland vanuit het VK niet mogen verlaten door het ontbreken van een keurpunt precies en kan het betekenen dat paarden op de ferryterminal moeten blijven of in het uiterste geval afgemaakt moeten worden? Zo ja, dan kan dat toch niet de bedoeling zijn?

#### Antwoord 10, 11

Ik ben op de hoogte dat er vanuit het VK paarden geïmporteerd worden bijvoorbeeld na een wedstrijd in het Verenigd Koninkrijk. Op het moment dat er niet tijdig een inspectiepost voor levende dieren gerealiseerd is, is het

wettelijk niet meer toegestaan dat deze paarden naar Nederland toekomen via de ferry. Hierover zijn de belanghebbenden geïnformeerd. Om te voorkomen dat vervoerders van paarden van deze reisroute gebruik maken, hebben de NVWA en de douane een extra service ingericht om de begeleidende veterinaire documenten al te controleren voordat zij de ferry op gaan. Pas na deze goedkeuring van de documenten is toegang tot de ferry's te verkrijgen en zonder goedkeuring van de documenten kunnen paarden dus niet naar Nederland vervoerd worden met de ferry. Zie voor extra informatie <https://www.nvwa.nl/onderwerpen/brexit/import-dier-brexit>. Het bedrijfsleven heeft toegezegd om hiervan gebruik te maken. Ook ligt hier een rol voor de autoriteiten van het Verenigd Koninkrijk. Zij zullen voor afgifte van een exportcertificaat naar de EU na moeten gaan of de aangegeven reisroute is toegestaan. Bij het ontbreken van een inspectiepost voor levende dieren in Hoek van Holland kan het exportcertificaat dus niet verstrekt worden. De paardensectorpartijen kunnen gebruik maken van alternatieve routes, bijvoorbeeld via nog goed te keuren inspectieposten in België of Frankrijk. Zoals hierboven aangegeven zijn er verschillende procedures van toepassing die voorkomen dat paarden bij de terminal in Nederland arriveren. Mocht een paard ondanks alle voorzorgsmaatregelen bij de terminal arriveren, dan zullen de Nederlandse autoriteiten de paarden terugsturen naar het VK.

#### Vraag 12

Bent u ervan op de hoogte dat uit het VK komende gezelschapsdieren bij meer dan vijf dieren per passagier gekeurd moeten worden en dat het ontbreken van een keurpunt aan de noordoever van de Nieuwe Waterweg kan betekenen dat de dieren of tot hun einde der dagen op de terminal moeten blijven of mogelijk moeten worden afgemaakt?

#### Antwoord 12

Voor het aantal toegestane gezelschapsdieren die per eigenaar mogen meereizen gelden Europese regels. Bij overschrijding van deze aantallen gelden de regels voor commerciële zendingen en is inderdaad invoer via een inspectiepost noodzakelijk. Zie verder mijn antwoord op vraag 10 en 11. Deze wetgeving geldt nu al voor iedere buitengrens zoals bijvoorbeeld Schiphol. Wegens de aanstaande nieuwe buitengrens is deze informatie beschikbaar via de Brexitpagina van de NVWA, en is met onder nadere de ferrymaatschappijen en de Nederlandse organisaties van dierenartsen breed gedeeld.

#### Vraag 13

Wie wordt verantwoordelijk voor deze «dierentuin» in de Rotterdamse haven?

#### Antwoord 13

Zoals in mijn antwoord 10 en 11 vermeld zijn alle maatregelen erop gericht om te voorkomen dat dieren in Nederland aankomen daar waar ze niet toegelaten kunnen worden. Mocht een dier ondanks alle voorzorgsmaatregelen toch arriveren dan zijn de bevoegde autoriteiten verantwoordelijk om de dieren te laten verzorgen en zijn ze bevoegd om de dieren te retourneren naar het VK. De kosten van deze maatregelen komen ten laste van de importeur of diens vertegenwoordiger.

#### Vraag 14

Wat vindt u ervan dat de NVWA heeft aangekondigd de openingstijden te beperken, op werkdagen alleen nog van 6.30 tot 18.00 uur?

#### Antwoord 14

De huidige openingstijden op basis van Regeling NVWA-tarieven voor het verrichten van werkzaamheden op verzoek door de NVWA zijn van ma t/m vr van 7:00–18:00. Die regeling bevat ook de mogelijkheid om aanvragen te doen voor werkzaamheden buiten openingstijd. Zoals aangegeven bij antwoord 6 kampt de NVWA in het *worst case* scenario gedurende ongeveer een jaar met een tekort aan dierenartsen. In dat geval is strikte herprioritering van de totale inzet van dierenartsen noodzakelijk. Het is dan niet uitgesloten dat het niveau van dienstverlening van de NVWA aan de bedrijven gedurende die periode moet worden aangepast. Dit kan onder meer

betekenen dat exportcertificeringen op andere momenten zullen plaatsvinden dan door bedrijven is aangevraagd. Dit is besproken met het bedrijfsleven en conform het geldende planningskader.

Vraag 15

Deelt u de mening dat de capaciteit en openingstijden NVWA ontoereikend zullen zijn en kunt u een inschatting geven wat dit voor de Nederlandse economie zou betekenen?

Antwoord 15

Ik deel uw mening niet. Zie ook mijn antwoord op vraag 6 en 14.

Vraag 16, 17

Bent u ervan op de hoogte dat er recent een volledig uitgerust keurpunt voor alle goederen is aangelegd bij de Kanaaltunnel in Frankrijk, kunt u aangegeven hoe de financiering van de bouw van het keurpunt is geregeld en wat gaat u ondernemen als blijkt dat het Franse keurpunt mede uit publieke middelen is gefinancierd?

Deelt u de mening dat als de bouw van het Franse keurpunt uit publieke middelen is gefinancierd, het gelijke speelveld in het geding is en welke gevolgen heeft dit volgens u voor de Franse keuringstarieven die mogelijk lager uitvallen dan de Nederlandse?

Antwoord 16, 17

Ik ben bekend met de berichtgeving dat er in Frankrijk een inspectiepost gerealiseerd wordt. Ik heb geen officiële informatie over de financiering of de impact hiervan op de Franse keuringstarieven.

In Nederland worden de kosten van de bouw van inspectieposten niet verwerkt in de NVWA-tarieven van de keuringen die zij in de inspectiepost uitvoert. Daarmee heeft het inrichten van een inspectiepost geen invloed op die NVWA-tarieven. De kosten die de NVWA rekent worden doorgerekend op basis van de EU-Controleverordening waarbij het Kabinet streeft naar kostendekkende tarieven.

Vraag 18

Welke extra keurpunten worden ingericht in Nederland met het oog op de Brexit en zijn op 12 april operationeel, en is dit voldoende voor de Nederlandse export en import?

Antwoord 18

Zie voor het onderdeel export mijn antwoord op vraag 5.

De door u genoemde inspectieposten spelen een rol bij import: bij een no deal Brexit moeten alle producten van dierlijke oorsprong en levende dieren gekeurd worden om toegelaten te worden tot de Europese Unie.

In voorspraak met de Europese Commissie heeft Nederland op 15 februari jl. diverse aanvragen voor inspectieposten voor producten van dierlijke oorsprong en levende dieren van het bedrijfsleven ingediend. Op verzoek van de Europese Commissie worden deze aanvragen nog voorzien van nog ontbrekende documentatie. Het is aan het bedrijfsleven deze onvolledige aanvragen nu tijdig te completeren en zowel de faciliteiten en bijbehorende protocollen gereed te maken zodat de NVWA deze kan beoordelen en zal doorgeleiden naar de Europese Commissie ter finale instemming. Aanvragen die de Europese Commissie op juistheid en volledigheid heeft gecontroleerd worden dan in stemming gebracht in een Standing Committee. Eerstvolgend moment van stemming is 9 april a.s. Tegelijkertijd is het Ministerie van LNV in voortdurend overleg met de Europese Commissie om dit proces van haar zijde te ondersteunen.

Voor producten van dierlijke oorsprong zijn op de meeste ferryroutes nu al inspectieposten beschikbaar. Zo zijn bijvoorbeeld op de zuidoever in Rotterdam inspectieposten voor producten van dierlijke oorsprong aanwezig dus goederen van dierlijke oorsprong kunnen in een no deal Brexit in elk geval via die route Nederland binnenkomen. Voor die route waar momenteel nog geen inspectieposten zijn, zie ook mijn antwoorden op vraag 7, 8 en 9. Voor levende dieren wordt door het Ministerie van LNV en NVWA nog steeds intensief gesproken met diverse partijen in het veld en de Europese Commissie om een inspectiepost levende dieren in de haven te realiseren. Het blijkt

voor het bedrijfsleven erg lastig om een business case te realiseren en voor de Europese Commissie noodzakelijke aanvullende informatie aan te leveren. De Europese Commissie blijft bezwaren houden bij de locatie van de aanvraag. Het gesprek met de Europese Commissie hierover loopt nog, maar heeft nog niet tot resultaat geleid.

Na een no deal Brexit moeten er keuringskosten én WTO-importtarieven betaald worden bij invoer van levende dieren. Het is daarmee niet de verwachting dat aantallen geïmporteerde dieren naar Nederland zullen toenemen. Ook in andere lidstaten zullen inspectieposten voor import van levende dieren worden ingericht, waardoor er geen stijging van de import van levende dieren naar Nederland voorzien is. De huidige aantallen dieren die uit het VK naar Nederland geïmporteerd worden zijn niet groot. Het merendeel van de import in de EU verloopt reeds via Frankrijk. Via Nederland betreft het nu circa 1600 zendingen per jaar. Dit is inclusief zendingen per luchtvracht. Het grootste deel van de zendingen betreft paarden (zie ook mijn antwoord op vraag 10 en 11) en het grootste economische belang lijkt te zitten bij de broedeisector waarmee intensief overleg plaats vindt. Als terugvaloptie voor het geval er geen «volledige» inspectiepost voor levende dieren gerealiseerd kan worden kijkt het Ministerie van LNV in overleg met de betrokken sector of het mogelijk is om een inspectiepost gerealiseerd te krijgen voor uitsluitend broedeieren/pluimvee. Dit betekent dat op deze inspectiepost niet alle dieren gekeurd zouden kunnen worden. Hiervoor zijn afgelopen weken gesprekken met ondernemers gevoerd en wordt overleg met de Europese Commissie.

Vraag 19

Bent u zich ervan bewust dat als de vervoersstromen zich naar Frankrijk verplaatsen, de ervaring leert dat dergelijke vervoersstromen niet tot nauwelijks terug te halen zijn en kunt u een inschatting geven wat dit voor de Nederlandse economie zou betekenen?

Antwoord 19

Het bedrijfsleven maakt vaak haar eigen afwegingen. De impact die Brexit zal hebben op de volumes of routes van vervoersstromen tussen het VK naar Nederland ten opzichte van andere lidstaten kan ik op dit moment niet overzien. De plaats van inspecties van goederen betreft één aspect in de totale handelsketen. Ik ben mij bewust dat de logistiek kan veranderen wanneer het bedrijfsleven niet (tijdig) een inspectiepost operationeel krijgt. Daarmee kan niet automatisch gesteld worden dat dan de gehele goederenketen verdwijnt of zich definitief verplaatst naar een andere lidstaat.

Vraag 20

Kunt u deze vragen één voor één voor het debat over de Europese Top en de Brexit beantwoorden?

Antwoord 20

Ik heb getracht deze vragen zo goed en zo snel mogelijk te beantwoorden.