

Zalm

snel rijden zal eerst de gebruikelijke indexatie in guldens worden uitgerekend. Vervolgens worden die boetes omgerekend in euro's en op een rond bedrag, maar altijd naar beneden, afgerond.

De heer **Marijnissen** (SP): Het kabinet is dus op zijn schreden teruggekeerd?

Minister **Zalm**: Ik hoop dat de Kamer ons daarin net zo steunt als zij ons eerder steunde in het voorstel om het wel op deze manier te regelen.

De heer **Marijnissen** (SP): Dat is een flauwe jijbak. Heeft het kabinet dit voorstel nu wel of niet ingetrokken?

Minister **Zalm**: Dat zal nog moeten blijken. Wij menen dat het verstandig is om dit beleid dat door de Kamer is gesteund en geaccordeerd, alsnog om te zetten in een meer restrictief beleid voor zowel de maximumboetes als de transacties die in de praktijk worden opgelegd.

De heer **Marijnissen** (SP): Volgens mijn weten spreekt het kabinet met één mond en ik heb de minister-president afgelopen vrijdag toch echt horen zeggen dat het kabinet op zijn schreden is teruggekeerd...

Minister **Zalm**: Dat is juist.

De heer **Marijnissen** (SP): _en dat de eerder door de minister van Justitie ingediende plannen worden teruggedraaid.

Minister **Zalm**: Dat zeg ik dus ook.

De heer **Marijnissen** (SP): Dat wilde ik dus vaststellen, want het is belangrijk te weten dat het kabinet op dit punt op zijn schreden is teruggekeerd.

In de marktsector worden adviesprijzen doorgegeven aan de detailhandel waarbij rekening is gehouden met de psychologische prijsverhoging, wat inhoudt dat men netjes onder de eerstvolgende grote eenheid blijft zitten. Is de minister van mening dat een prijswet hiervoor een oplossing kan bieden?

Minister **Zalm**: Ik denk het niet, want het is in een wet heel moeilijk te onderscheiden op welke titel prijzen wel of niet mogen worden verhoogd. Zo is het niet mogelijk om een doorberekeningsverbod aan de

marktsector op te leggen voor prijsverhogingen die het gevolg zijn van stijgende loonkosten of energiekosten.

Het kabinet onderkent dat het mogelijk is dat er afwijkend prijsgedrag optreedt als gevolg van de invoering van de euro. Met het oog daarop is de Consumentenbond gevraagd om dat proces te monitoren. Dat onderzoek wordt overigens door het ministerie van Financiën gefinancierd. De eerste bevindingen van de Consumentenbond zijn dat dit verschijnsel zich slechts zeer sporadisch voordoet. Als de heer Marijnissen echter over concrete gegevens beschikt, houd ik mij aanbevolen. Ik zal die gegevens doorgeven aan de Consumentenbond, opdat die in het onderzoek worden meegenomen. Vooralsnog is er echter geen aanleiding om te denken dat een en ander het algemene prijspeil naar boven zal drukken. Wij houden de vinger aan de pols.

De heer **Marijnissen** (SP): "Vinger aan de pols" is een medisch televisieprogramma en wij hebben het hier over financiële zaken. Ik beschik wel degelijk over aanwijzingen dat dit gebeurt en ik zal de minister die aanwijzingen ook zeker doen toekomen.

De minister steekt zijn kop in het zand als hij beweert dat het onmogelijk is om bij prijsverhogingen te bepalen of er sprake is van een reële kostenstijging dan wel van een poging om extra winst te maken bij het omrekenen van de prijzen. Ik heb voorbeelden waarbij sprake is van een extra winst door omrekening naar de euro van 10%. Dat is toch wel heel raar. Dat er nog maar weinig concrete voorbeelden zijn, hangt natuurlijk samen met feit dat wij nog maar maart schrijven en de euro pas volgend jaar wordt ingevoerd.

Minister **Zalm**: Ik zou als klant naar een andere leverancier gaan als ik constateerde dat mij, zonder enige aanleiding, een prijsverhoging van 10% in rekening werd gebracht.

De heer **Marijnissen** (SP): Deze opmerking is geheel in lijn met het verhaal dat de minister tot nu toe steeds heeft gehouden en wel dat de marktwerking ervoor zal zorgen dat dit effect gelimiteerd blijft. Ik roep hem op tot iets meer werkelijkheids-

zin. Is hij echt niet bereid om, ook met het oog op het effect op de inflatie, een onderzoek naar de mogelijkheid van een prijzenwet in te stellen?

Minister **Zalm**: Er is voorzien in monitoring van dit verschijnsel door de Consumentenbond. Dat is een betere mogelijkheid dan terug te grijpen naar middelen die in de jaren zestig nog wel eens werden toegepast.

Vragen van het lid Van der Steenhoven aan de minister van Verkeer en Waterstaat, over **het gevraagde onderzoek door Roel Pieper naar de technische haalbaarheid van een snelle invoering van een kilometerheffing als alternatief voor het rekeningrijden (Algemeen Dagblad en het Radio 1 journaal, 7 maart jl.)**.

□

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Zijn wij na twaalf jaar praten over beprijzing van het autoverkeer om het hoofd te bieden aan milieu- en ruimteproblemen weer terug bij af? Het lijkt er wel op. Minister Kroes, minister Maij-Weggen, minister Jorritsma en minister Netelenbos hebben allemaal geprobeerd om in deze Kamer voorstellen te doen om een eind aan die problemen te maken en in ieder geval een oplossing voor het mobiliteitsprobleem te bieden. Nu het erop aankomt, lijkt het erop dat een voorstel om een zeer beperkte vorm van rekeningrijden in te voeren na twaalf jaar alsnog zal sneuvelen. De vraag die zich opdringt, is wat het verschil is met kilometerheffing. Nu deze vorm van rekeningrijden sneuvelt, is het verder de vraag wat de gevolgen zijn voor de afspraken die met de grote steden zijn gemaakt. Wat betekent het voor het pakket nieuwe wegen, waarover minister Netelenbos steeds heeft gezegd dat het een onlosmakelijk verbonden is met het ander: geen rekeningrijden, geen nieuwe wegen en andersom? Zij heeft gezegd dat het pakket als geheel een oplossing moet bieden voor het mobiliteitsprobleem.

De minister heeft de heer Pieper gevraagd om een onderzoek, dat in

Van der Steenhoven

drie weken klaar moet zijn. Wat zegt dat over de ambtenaren van het ministerie van Verkeer en Waterstaat, die jarenlang hebben gestudeerd op deze vorm van rekeningrijden? Kan een antwoord ook in drie weken gegeven worden? Waarom is het antwoord in de afgelopen jaren niet door het ministerie zelf gegeven? Waarom heeft de minister niet zelf in de afgelopen maanden aangegeven dat het sneller kon? Zij heeft juist het tegenovergestelde gezegd, namelijk dat het niet eerder mogelijk was dan in 2010. De minister bestreed zelfs een onderzoek van Natuur en Milieu, uitgevoerd door de VU, waarin stond dat het niet eerder kon dan 2008.

De discussies over rekeningrijden en kilometerheffing zijn eigenlijk dezelfde. Wat is in dit verband de reactie van de minister op uitlatingen van de heer Van Woerkom van de ANWB in het NOS-journaal van afgelopen donderdag? Hij zegt dat het technisch mogelijk is om rekeningrijden in te voeren, maar dat er nog geen draagvlak is. Als de ANWB zegt dat er geen draagvlak is, dan weten wij wel hoe laat het is.

□

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik bedank de heer Van der Steenhoven ervoor dat ik kort wat kan zeggen over het onderzoek van de heer Pieper. De heer Van der Steenhoven vroeg of wij na twaalf jaar praten niet terug zijn bij af en het antwoord daarop is "nee". Er is in toenemende mate consensus over het prijsbeleid als zodanig en er is op dat punt in de afgelopen twaalf jaar dus reuze veel winst geboekt. Ik acht dat buitengewoon positief.

Verder kan hetgeen is afgesproken met de grote steden gewoon doorgaan. Anderhalf jaar geleden ben ik in de motie-Stellingwerf uitgenodigd tot het houden van een beperkte proef in het kader van het kilometerbeleid. Ik zie momenteel de mogelijkheid om op de plaats van de tolpoorten de kilometerheffing te laten plaatsvinden. Wij kunnen natuurlijk niet geheel Nederland plotsklaps confronteren met het kilometerbeleid, want een en ander is buitengewoon complex. De huidige wet kan wel benut worden om een beperkte proef te doen. Ook dat is winst vergeleken met de discussie ten tijde van mijn voorgangers, die allen nog worstelden met het bepalen van heffing-

plaatsen. Het pakket blijft dus op tafel liggen en het werk dat op dit moment wordt verzet, kan doorgang vinden.

De heer Van der Steenhoven vroeg ook waarom mijn medewerkers geen antwoord hebben gegeven. In de wereld van de technologie gaan ontwikkelingen heel snel. Op een departement wordt goed geluisterd naar de samenleving en wordt met consortia bekeken hoe een proef kan worden georganiseerd. Op een gegeven moment is er een bepaald stramien. Ook de VU heeft de periode van 2008 tot 2010 genoemd. Iedereen herinnert zich nog wel de discussie over de vraag of het niet sneller kon en het antwoord daarop was steeds "nee". Door mijn contact met Duitsland, die met "Strassenbenutzungsgebühr" bezig zijn, en door gesprekken met Siemens en de heer Pieper ben ik nu van mening dat het mogelijk is om proeven te houden met de nieuwe techniek die ook straks gebruikt kan worden voor kilometerheffing. Ik zou natuurlijk nooit aan een dergelijk avontuur begonnen zijn als er geen aanleiding was om te denken dat dit allemaal positief zou kunnen aflopen.

Wat de uitlating van de voorzitter van de ANWB betreft, valt het mij op dat ook de ANWB mij in toenemende mate steun verleent. Dat spreekt mij uiteraard zeer aan.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): De minister spreekt over een grote eensgezindheid over beprijzing van het autoverkeer. Ik zou willen dat het zo was, want dan hebben wij inderdaad een stap gewonnen. Ik heb al gewezen op de uitlatingen van de ANWB. Ik verwijs ook naar de uitlatingen van twee fracties in deze Kamer, het CDA en de VVD, die bij de behandeling van de begroting hebben aangegeven dat zij niets voelen voor een kilometerheffing naar tijd en plaats. Dat is nu juist de essentie, wil je iets doen aan de files. Vindt de minister ook dat naar tijd en plaats gevarieerd moet worden als het gaat over de kilometerheffing? Jaren is gewerkt aan wetten om te komen tot een vorm van rekeningrijden. Hoe kan in drie weken een voorstel worden gedaan om te komen tot een kilometerheffing? De discussie hierover moet niet dezelfde worden als die over rekeningrijden. Willen de fracties van het CDA en de VVD herhalen wat zij tijdens de behande-

ling van de begroting hebben gezegd over de kilometerheffing? Dan weet de minister precies hoe het draagvlak hier is.

Minister **Netelenbos**: Ik vind de heer Van der Steenhoven zo somber.

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Na twaalf jaar.

Minister **Netelenbos**: Het unanieme SER-advies is een enorm momentum. Alle partijen in de SER zijn van mening dat er een variabele kilometerheffing moet komen. Je moet van dat momentum gebruik maken. Met het wetsvoorstel dat thans bij de Kamer ligt, en een nota van wijziging, kunnen proeven worden gehouden met de techniek voor kilometerheffing. Ik vraag aan de heer Van der Steenhoven om de procedure met betrekking tot de wetsbehandeling en de uitkomsten van het onderzoek van de heer Pieper mee te nemen in zijn afweging. Is hij dan nog zo somber?

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Wat opvalt in de reacties van maatschappelijke en politieke partijen in de afgelopen jaren is dat zij altijd ontzettend voor iets zijn, wat ver weg ligt. Zijn zij er ook voor als het hier in de Kamer aan de orde is? Dan geven vele maatschappelijke organisaties en partijen niet thuis. De minister moet dan optreden en zeggen: wij gaan doorzetten. Dat gebeurt nu niet en dat zal leiden tot precies dezelfde beweging als wij de afgelopen twaalf jaar hebben gezien. Als de kilometerheffing hier aan de orde is, zal men zien wat hier gaat gebeuren.

Minister **Netelenbos**: Ik vind dit een uitlokking tot een self-fulfilling prophecy. Iedereen wil kilometerheffing. Wij willen zien of de techniek daarvoor kan werken. Iedereen zal begrijpen dat dit niet voor alle wegen ingevoerd kan worden. Je houdt eerst een beperkte proef à la de motie-Stellingwerf. Over een paar weken weten wij of het kan. Er zal dan een beperkte proef worden gehouden. Ondertussen werken wij door. Wij benutten het momentum. Als wij nu weer een paar jaar achterover gaan leunen, dan raakt de spirit eruit. Wij doen dan niets aan files, en dat zien de burgers niet graag. Laten wij er voortvarend voor zorgen dat het goed afloopt.

Netelenbos

De heer **Van der Steenhoven** (GroenLinks): Hoe zien het CDA en de VVD de kilometerheffing?

De heer **Reitsma** (CDA): De CDA-fractie is tijdens de laatste behandeling van de begroting van Verkeer en Waterstaat redelijk helder geweest. Wij hebben een positieve grondhouding terzake van het zo snel mogelijk invoeren van een kilometerheffing. Wij moeten er niet als een blind paard achteraan hollen, met de gedachte dat alles mag. Het mag niet leiden tot extra lastenverzwaring voor de automobilist. Dat is ook niet de bedoeling. Er moet wel differentiatie naar plaats komen. Automobilisten in Friesland hebben de auto nodig; zij hebben geen alternatief. Zij zullen minder moeten betalen dan automobilisten in de Randstad. Wij hebben ons verzet tegen differentiatie naar tijdstip. Dat is hetzelfde als rekeningrijden.

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! Rekeningrijden was van het begin af aan natuurlijk een verkeerde term, want die suggereert dat autorijden niets kost. Wij betalen ons blauw. Wij staan in Europa aan de top. Daarom vinden wij dat iets aan die kosten moet worden gedaan.

De kilometerheffing is een intelligente vorm om tot een heel goed, liberaal principe te komen: als je meer gebruikt, betaal je meer. Wij doen dat bij het gas, de elektriciteit en het water en dat kunnen wij ook heel goed bij de wegen doen. Daar moeten natuurlijk wel allerlei condities aan worden verbonden. Collega Reitsma heeft er al een paar genoemd. Ik vind de internationale context ook heel belangrijk. Daarbij komt de vraag aan de orde: hoe behandelen wij de buitenlanders? Wij zien graag voorstellen tegemoet. Ik heb begrepen dat het wederom gaat om een proef. Dat lijkt ons heel verstandig. Ik heb alleen nog de vraag aan de minister: wanneer krijgen wij die nota van wijziging?

Mevrouw **Giskes** (D66): Voorzitter! Het zal u niet verbazen dat D66 deze minister wil complimenteren met het feit dat zij niet alleen de motie-Stellingwerf, maar ook de motie-Giskes van dit najaar lijkt te gaan uitvoeren. Ik wil ook een compliment maken aan het adres van de partijen van de twee voorgaande sprekers die inmiddels eveneens bekeerd zijn tot dit standpunt. De enige vraag die ik

nog heb, is deze: zou de minister ons de exacte opdracht aan de heer Pieper willen doen toekomen, want die hebben wij nog niet gezien.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! De heer Hofstra wil ik antwoorden dat ik de Kamer de nota van wijziging zal doen toekomen als de heer Pieper zijn opdracht heeft vervuld en het kabinet over de uitkomst een beslissing heeft genomen. Ik schat in dat de Kamer dat stuk eind april ontvangt.

Ik meen dat ik de brief aan de heer Pieper in afschrift heb doen toekomen aan de Kamer. Daarin staat de opdracht.

Mevrouw **Giskes** (D66): Ik begrijp dat dit stuk inmiddels bij de Kamer ligt. Dit geeft mij de gelegenheid, de PvdA die ook tot nieuw inzicht is gekomen daarmee te complimenteren.

Minister **Netelenbos**: Zo'n breed draagvlak doet mij deugd.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! In de brief die de minister aan de Kamer heeft gestuurd met de opdracht aan de heer Pieper wordt gerept van een termijn van twee à drie weken waarop de eerste resultaten bekend zullen worden. De opdrachtverlening is zeer uitgebreid. De minister stelt in die opdrachtverlening dat er onmogelijk sprake zal kunnen zijn van een uitgebreid en volledig onderzoek. Dan rijst de vraag: wanneer ontstaat er duidelijkheid over het standpunt van de minister inzake de haalbaarheid van de eventuele invoering van de kilometerheffing en daarmee het afblazen van het vervelende rekeningrijden? Iedereen zit natuurlijk te wachten op duidelijkheid over het rekeningrijden.

Mijn tweede vraag betreft een opmerking die de minister vorige week op de televisie heeft gemaakt. Zij heeft met een glimlach gezegd: "Iedereen heeft altijd gedacht dat ik voor rekeningrijden ben, maar dat is natuurlijk niet zo". De SP-fractie had de indruk dat de minister wel voorstander was van rekeningrijden. Als dat niet zo blijkt te zijn, zijn wij daar blij mee. Maar dan wil ik ook graag over een paar andere onderwerpen duidelijkheid van haar hebben. Hoe zit het dan met de Betuwelijn en met de groei van Schiphol...

De **voorzitter**: Dat doen wij niet vandaag. Het woord is aan de minister.

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Ik merk op dat duidelijkheid gegeven kan worden op het moment dat bekend is of het technisch mogelijk is, een beperkte proef op korte termijn te houden. Ik verwacht dat dit begin april bekend is. Wij hebben een termijn van ongeveer drie weken gesteld. Het moet ook allemaal niet zolang duren. De hoofdvraag is: kan het technisch? Vervolgens zijn een paar nevenvragen aan de orde en die zullen wij in de loop van de weken erna moeten zien te beantwoorden. Daarna komt er, indien dat allemaal kan, een nota van wijziging.

Ik heb niet gezegd dat ik nooit voor rekeningrijden ben geweest. Als ik dat gezegd had, zou ik buitengewoon ongeloofwaardig zijn overgekomen. Ik heb gezegd: ik ben gehouden om files te bestrijden en om het spitsprobleem aan te pakken, ook gezien het regeerakkoord. Ik heb er het volgende bij gezegd: als het via een andere techniek kan dan via tolpoorten dan is dat heel plezierig, zeker wanneer het een techniek is die je ook kunt gebruiken voor kilometerheffing en niet uitsluitend voor rekeningrijden. Ik heb verder gezegd: iedereen denkt dat ik zo van die tolpoorten houd, maar dat is natuurlijk niet waar; waar ik van houd, is het oplossen van files. Het laatste heeft men eruit geknipt, maar zo heb ik dat gezegd.

De heer **Reitsma** (CDA): Voorzitter! Ik vind de daad die de minister de vorige week heeft gesteld – ze wil een onderzoek instellen opdat zo snel mogelijk wordt overgegaan tot kilometerheffing – een compliment waard. Ook ik had haar woorden zo geïnterpreteerd dat zij aangaf een hekel te hebben aan tolpoorten. Het zij zo.

Ik leg de minister enkele vragen voor. Welke consequenties heeft dit nu precies voor het wetsvoorstel? Ik wijs erop dat wij nog met de schriftelijke behandeling daarvan moeten beginnen. Doen wij er verstandig aan, dit wetsvoorstel voorlopig in de ijskast te zetten en de nota van wijziging af te wachten? Wij hebben er geen behoefte aan om dit wetsvoorstel schriftelijk te behandelen wanneer later blijkt dat het wordt ingetrokken en er een tweede wetsvoorstel komt.

Netelenbos

Is de minister bereid om de verschillende aspecten die zij in de media heeft genoemd, nog eens op een rij te zetten in een brief die zij aan de Kamer zendt? Op die manier kan duidelijk worden wat zij precies wil doen, wat de consequenties daarvan zijn en welk tijdschema daaraan wordt gekoppeld.

Waarom was de minister bij de begrotingsbehandeling zo'n groot tegenstander van de oproep van de fractie van D66, van harte ondersteund door onze fractie, om de kilometerheffing versneld in te voeren? De signalen van Siemens waarover nu wordt gesproken, waren ook toen al bekend.

De heer **Van Heemst** (PvdA): Voorzitter! Ziet ook de minister het jaar 2003 als een harde voorwaarde in verband met de proef met de kilometerheffing? Wij hechten eraan dat dit instrument tegen de files zo snel mogelijk kan worden ingezet. Verder vragen wij ons af wat zij in de komende weken en wellicht ook maanden gaat ondernemen om ook van de ANWB een duidelijk commitment te verkrijgen ten aanzien van de kilometerheffing. In het verleden hadden wij allemaal een grote voorkeur voor dit instrument en nu lijkt het ook technisch binnen handbereik te komen. Met de heer Van der Steenhoven constateer ik dat de ANWB wat dit betreft alweer de eerste terugtrekkende beweging lijkt te maken. Ik zou graag zien dat de ANWB nu boter bij de vis geeft. Wat gaat de minister doen om dit commitment van de ANWB binnen te halen?

Minister **Netelenbos**: Voorzitter! Tolpoorten maken deel uit van een bepaalde techniek die erop is gericht om een bepaald doel te bereiken. Wanneer blijkt dat dat doel ook met een andere techniek kan worden bereikt, die bovendien wat meer "waardevast" is, is dat des te beter. Overigens, die tolpoorten zijn wél nodig in verband met de betaalstrook en de tolweg. De technieken waarover wij nu spreken, zijn immers niet te gebruiken voor onderdelen van wegen. Wanneer met privaat geld tolwegen worden aangelegd, verschijnen daar tolpoorten. Het is dan ook logisch dat met het wetsvoorstel de betaalstroken en de tolwegen mogelijk worden gemaakt; ook wordt een experiment mogelijk gemaakt. Het is belangrijk dat wij

ervoor zorgen dat het tempo erin wordt gehouden. Immers, de Beneluxtunnel wordt al gebouwd en de A5 wordt al aangelegd; dat zijn weggedeelten waarvoor straks tol wordt gevraagd. Ik kan niet hebben dat straks die weggedeelten klaar zijn terwijl er geen wettelijk kader is op basis waarvan tol kan worden geïntroduceerd. Ik bepleit daarom dat voortgang wordt betracht zodat er geen problemen ontstaan. Onze inspanningen zijn erop gericht dat tegen het einde van april de nota van wijziging verschijnt. Ook is mogelijk dat begin april de mededeling volgt dat het er al met al technisch niet inzit. Dat kan ook altijd nog.

De heer Reitsma vraagt waarom ik mij bij de begrotingsbehandeling tegen de kilometerheffing heb verzet. Voorzitter! Het is voor mij pas mogelijk om een procedure in te gaan wanneer het vrijwel zeker is dat die procedure goed afloopt. Als het om een dossier als het onderhavige gaat, kan men niet zonder meer zeggen: laten wij maar eens kijken wat wij allemaal kunnen introduceren. Ik constateer dat de omstandigheden in de afgelopen maanden sterk zijn gewijzigd. Sinds november 2000 zijn de technologische ontwikkelingen bijzonder snel verlopen.

De heer Van Heemst kan ik zeggen dat ik het jaar 2003 inderdaad zie als een belangrijke randvoorwaarde. Als hieraan niet wordt voldaan, verglijdt het momentum. Dan zijn wij niet alleen dertien jaar aan het praten, maar dan komen er ook nog eens tien jaar bij. Dat kan Nederland zich niet veroorloven.

Wat het commitment van de ANWB betreft denk ik dat die organisatie het niet kan maken om zich te bedenken ten aanzien van het dossier kilometerbeprijzing. Dat lijkt mij bijna ondenkbaar. Ik wil, sprekend over de eindintroductie van de kilometerheffing, de belangrijke maatschappelijke partijen bij de implementatie en de uitwerking betrekken. In wezen ligt deze uitnodiging er al.

Vragen van het lid Poppe aan de minister van Landbouw, Natuurbeheer en Visserij, over **uitspraken in onder andere het NOS-journaal over boeren die zich moeten schamen hoe dieren gehouden worden en het voorstel om via een web-cam in de stal te laten zien dat dieren goed worden gehouden om de consument te overtuigen van kwaliteit en diervriendelijke productie in relatie tot een hogere prijs.**

□

De heer **Poppe** (SP): Voorzitter! Philip Freriks zei gisterenavond in het NOS-journaal van 20.00 uur: "Minister Brinkhorst vindt dat boeren zich moeten schamen voor de leefomstandigheden van hun dieren." Daarna kwam de minister in beeld met de mededeling dat wij af moeten van de intensieve veehouderij: boeren die vooroplopen waar het gaat om dierenwelzijn moeten een web-cam in hun stallen hangen.

Dit laatste idee moet de minister maar aan de Kamer uitleggen, maar ik zou zeggen dat er dan ook een web-cam in de Treveszaal en het Torentje moet komen, omdat daar per slot van rekening belangrijke politieke producten worden gemaakt. De minister kondigt de bereidheid aan, een rol te spelen door producten van voorlopers op het gebied van dierenwelzijn te laten etiketteren. Van dit laatste ben ik natuurlijk een voorstander, maar dit zijn uitspraken van dezelfde minister die een halfjaar geleden nog vond dat op de Maasvlakte 300.000 varkens en 1 miljoen kippen industrieel gehouden moesten kunnen worden in een flatgebouw. Deze minister heeft geen geld over voor omschakeling naar diervriendelijke varkenshouderij. En dat scheidt verwarring en veroorzaakt boosheid over zijn uitspraken.

Vanmorgen, op het ministerie, wist niemand nog wat de minister met zijn nieuwe beleid bedoelt. Het zou gaan om een paar losse opmerkingen. Ik ben het ermee eens dat, als dit de nieuwe opvatting van de minister is, wij af moeten van de bio-industrie. De boeren houden zich nu aan de regels, zoals deze zijn vastgesteld in bijvoorbeeld de Welzijnswet voor dieren. Als die wet tot schaamte leidt, moet dat een schaamte van de minister zijn. Hij is