

Vergaderjaar 2010–2011

24 036

Marktwerving, deregulering en wetgevingskwaliteit

Nr. 385

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 7 maart 2011

De vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw en Innovatie¹ en de vaste commissie voor Financiën² hebben op 2 februari 2011 overleg gevoerd met viceminister-president, minister Verhagen van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie en staatssecretaris Weekers van Financiën over:

- **de brief van de minister van Financiën d.d. 19 juni 2008 houdende het kabinetsstandpunt ten aanzien van het onderzoek «Evaluatie Benzineveiling» (24 036, nr. 347);**
- **de brief van de minister van Financiën d.d. 16 januari 2009 houdende antwoorden op vragen van de vaste commissie voor Financiën over het kabinetsstandpunt ten aanzien van het onderzoek «Evaluatie Benzineveiling» (24 036, nr. 362);**
- **de brief van de minister van Verkeer en Waterstaat d.d. 27 april 2009 inzake de stand van zaken met betrekking tot de uitvoering van de motie Hofstra inzake benzineprijspalen (30 300 XII, nr. 24) en van punt 3 van de motie Ten Hoopen inzake prijsconcurrentie tussen benzinestations langs rijkswegen (31 200 XIII, nr. 21) (31 700 XII, nr. 62);**
- **de brief van de minister van Economische Zaken d.d. 22 oktober 2009 inzake de benzinemarkt (24 035, nr. 367);**
- **de brief van de voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken d.d. 15 oktober 2009 inzake de aanbieding van het rapport «Meer Marktwerving Benzinemarkt» (24 036, nr. 366);**
- **de brief van de minister van Economische Zaken d.d. 6 juli 2010 inzake prijstransparantie op de benzinemarkt (24 036, nr. 376);**
- **de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 14 december 2010 houdende de reactie op verzoek commissie over prijstransparantie op de benzinemarkt (24 036, nr. 378);**
- **de brief van de minister van Economische Zaken, Landbouw en Innovatie d.d. 24 januari 2011 inzake prijstransparantie op de benzinemarkt (24 036, nr. 379).**

Van dit overleg brengt de commissie bijgaand geredigeerd woordelijk verslag uit.

De voorzitter van de vaste commissie voor Economische Zaken,
Landbouw en Innovatie,
Van der Ham

De voorzitter van de vaste commissie voor Financiën,
Dezentjé Hamming-Bluemink

De griffier van de vaste commissie voor Economische Zaken, Landbouw
en Innovatie,
Franke

Voorzitter: Houwers
Griffier: Franke

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Van Bommel, Dijkma, Gesthuizen, Houwers, Schaart, Verburg en Verhoeven,

en minister Verhagen van Economische Zaken Landbouw en Innovatie en staatssecretaris Weekers van Financiën, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministeries.

De **voorzitter**: Ik heet de minister en de staatssecretaris hartelijk welkom.

De heer **Verhoeven** (D66): Voorzitter. Vandaag spreken we over de benzinemarkt, maar deze markt staat niet op zich. We hebben als D66 eerder aandacht gevraagd voor andere markten waarvan wij vinden dat ze niet goed functioneren, zoals de mobiele-telefoonmarkt, de parkeermarkt, waar slechte service en naar boven afronden normaal is, de hypotheekmarkt, waar bovengemiddelde bankmarges gewoon zijn, of de reisbranche, waar de NMa gisteren is binnengevallen. Met niet goed functionerende markten bedoel ik markten waarop de consument teveel betaalt. Die markten hebben vaak een aantal kenmerken: weinig aanbieders, die dus niet eens prijsafspraken hoeven te maken, onduidelijke prijzen en tarieven, die dus moeilijk vergelijkbaar zijn, en moeilijk overstappen, zodat de consument niet echt kan kiezen. De benzinemarkt past mooi in dit rijtje. Anders gezegd: de benzinemarkt is zo troebel als ruwe olie, en het zaakje ruikt ook niet fris. Daarom is het goed om er nu over te spreken.

Het is goed dat de veilingen openbaar worden gemaakt, zodat er meer spelers kunnen toetreden door die biedboeken vol informatie. Maar ik ga nu gelijk door naar concurrentie en consument, want daar gaat het vandaag om. D66 vindt de prijstransparantie op de benzinemarkt onvoldoende. De minister erkent dit ook in zijn recentste brieven, maar hij wil niets doen. Tsjá. Er staan wel prijsborden bij elk station, maar dit is onvoldoende omdat de automobilist niet ziet hoe duur het verderop is. Zo is vergelijken niet mogelijk. De reisafstand maakt overstappen lastig. Zo lokken benzinestations de consument in een fuik. De consument wordt eigenlijk aan het lijntje gehouden, of aan de benzineslang gebonden. Daarom stelt mijn fractie voor om benzineborden langs de weg te zetten met daarop de prijzen van de volgende vier tankstations, zoals in Frankrijk, en zoals de motie-Hofstra uit 2005 vraagt. De pompstations werken niet vrijwillig mee, wat bijna logisch is. De minister wil het niet, wat wij heel jammer vinden. Het is te duur, maar nu betaalt de consument de prijs. Daarom pleit D66 voor een proef langs de A2, om dit idee te testen. Wij denken hierbij aan een motie, maar misschien komt er een heel goede toezegging van de minister.

D66 zou graag zien dat pompbedrijven hun actuele benzineprijzen, de dagprijzen, openbaar beschikbaar maken. Nu is dat nog niet verplicht. De minister heeft daarover ook het een en ander geschreven, maar het is dus niet verplicht, en het gevolg is dat bijna geen enkel pompbedrijf dat nu doet. De sector neemt zijn verantwoordelijkheid wederom helaas niet, want zij ziet liever die hoge prijzen. Op zich zijn er nu wel prijsoverzichten beschikbaar, maar die zijn niet up to date, ze zijn niet actueel en niet last minute. Geef de pompbedrijven de ruimte om daarmee een beetje te spelen. De ANWB heeft dat wel eens getest, en toen bleek dat de pompstations die goed scoren, dus een lage prijs hadden, de dag erop de prijzen weer verhoogden. Dat is precies het probleem als de prijzen niet actueel beschikbaar zijn voor de consument. Daar zit hem het probleem van de falende markt. Daarom willen wij alle actuele dagprijzen voortaan centraal beschikbaar hebben, in een onafhankelijke database, opgezet en beheerd door de overheid. Die benzinepalen kosten 50 mln. en een

database misschien een paar ton. Dat is dus een goed alternatief, hoewel we het liever allebei zouden zien. Naast beheer door de overheid kan een opdrachtgever er eventueel voor betalen, zodat er weer wat geld terugkomt. Het gevolg is dat burgers, verenigingen en bedrijven initiatieven kunnen nemen, op basis van de informatie uit de database, om de consument door middel van een dienst goed te informeren. Dan laat je het wel aan de markt, zij het dat je het als overheid lichtvoetig faciliteert met een database die er gewoon voor zorgt dat al die informatie er is.

Mevrouw **Schaart** (VVD): U wilt bij Breda dus een prijspaal neerzetten, waarop de prijzen van de vier volgende stations staan. Volgens mij ben je dan Nederland weer uit, maar dat terzijde. Dat wordt in Frankrijk als enige land in Europa gedaan, en daar heeft onderzoek uitgewezen dat dit en heel duur is en feitelijk niets uithaalt. Het verandert niets aan de prijs, terwijl elke Fransman weet dat de prijzen die daar worden gemeld, niet kloppen. Wij denken alleen dat die cijfers kloppen. Er is namelijk geen goed toezicht op die palen. Waarom denkt u dat het hier wel gaat lukken? Zit er in die centrale database ook een verplichting wat u betreft, of moet dit onafhankelijk? Hoe ziet u dat voor u? Als dit een verplichting zou moeten zijn en u vindt dat de overheid hierbij een rol heeft, wie gaat er dan handhaven?

De heer **Verhoeven** (D66): Ik ben het defaitisme dat u nu aan de dag legt, van u niet gewend. Over de benzinepalen het volgende. In Frankrijk is het wel gebeurd, en in andere landen in Europa niet. Daarom zou het goed zijn om het ook in een ander land te proberen, want Frankrijk alleen is niet voldoende. U hebt het over de afstanden. Wij hebben gezegd: doe het nu bijvoorbeeld op een hoofdroute die een bepaalde afstand heeft. Ik denk daarbij aan de A2 van Amsterdam naar Maastricht. Ik weet wel zeker dat op die route meer dan vier tankstations staan. Het is heel goed mogelijk om dan vooruit te kijken. Daar zie ik het probleem dus niet zo. We hebben ook gezegd: laat het een proef zijn. D66 is eerlijk genoeg om het te erkennen als die proef niet slaagt en ermee te stoppen. Maar een proef op één of twee routes in Nederland gedurende een bepaalde periode, kan een heel goede prikkel zijn om de markt transparanter te krijgen en daar gaat het ons om. Wat u nu doet, is het middel in een kwaad daglicht stellen, terwijl het natuurlijk om het doel gaat, namelijk een transparante markt.

Tot slot zei u ook nog dat de prijzen niet kloppen. Dat komt omdat de branche niet meewerkt. D66 zegt: openbreken die handel, durf het nu gewoon eens te proberen, maak er nu eens gewoon werk van en zeg niet altijd dat het op vrijwillige basis moet. Als het dan niet lukt, gebeurt het niet.

Over de database: die zou je moeten verplichten. Je zou moeten alle pompbedrijven moeten verplichten om hun actuele prijzen beschikbaar stellen op een plek waar iedereen die er wat mee wil, er ook iets mee kan doen. Dat kan Google zijn, Apple, de ANWB, enzovoorts. Het moet up to date, dagelijks optimaal inzichtelijk beschikbaar zijn. Daar gaat het ons om.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Wie gaat die palen betalen? U hebt het over 50 mln., maar dat is niet niks. Komt dat bovenop de benzineprijs? Moet de overheid dat maar betalen? Verder kunt u wel een heel verhaal hebben richting mevrouw Schaart, maar wie gaat controleren of die prijzen wel up to date zijn? Wie gaat handhaven, en wie gaat die handhaving dan weer betalen?

De heer **Verhoeven** (D66): U bent er blijkbaar nogal bang voor dat niet de juiste prijzen worden doorgegeven.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Dat ben ik niet, maar ik heb niets aan een kat in de zak. Mijnheer Verhoeven kan dapper en daadkrachtig zijn, maar katten in zakken kunnen niet, wat gebleken is uit het vorige overleg dat hier heeft plaatsgevonden.

De heer **Verhoeven** (D66): U onderbreekt mij aan het begin van een veelbelovend verhaal, en ik hoop dat ik het in mijn tweede poging wel helemaal kan vertellen. Dan kunt u misschien daarna uw mind opmaken. Katten in zakken willen wij ook niet en daadkracht is niet verkeerd, zeker niet waar het gaat om het helpen van de consument in het geven van inzicht in prijzen. U bent bang dat de verkeerde informatie wordt geleverd, maar daarmee geeft u in feite toe dat de pompbedrijven niet bereid zijn, helderheid te bieden over hun prijzen. Dat is immers de reden waarom ze eventueel verkeerde prijzen zouden willen doorgeven.

Mevrouw **Verburg** (CDA): U gaat natuurlijk over uw eigen antwoorden, maar ik vroeg wie gaat voorkomen dat er verkeerde prijzen worden opgegeven. Dat is namelijk wel de ervaring in Frankrijk. Ik ben nergens bang voor, ik vraag alleen hoe u dit dacht te handhaven.

De heer **Verhoeven** (D66): U bent niet bang, maar wel ongeduldig. Ik vraag u geduld te betrachten. De angst die u niet hebt, maar die misschien wel gerechtvaardigd zou zijn om verkeerde prijzen te krijgen van die pompstations is natuurlijk een reden om de markt open te breken. Wij zien een cocktail van vertrouwen en stimuleren: aan de ene kant wordt men verplicht om die prijs te leveren, maar wij vertrouwen er aan de andere kant op dat je de juiste prijzen krijgt met minieme handhaving. Het zou wat zijn als je de verkeerde prijs doorgeeft! Daar kun je steekproefsgewijs, met een heel lichtzinnige manier van toetsen best achter komen, dus daarin zie ik niet zo'n probleem. Ik denk dat het een probleem is dat er nu geen plicht is om de actuele prijzen door te geven. Nu moet je ze toch in de kassa invoeren, en je moet ze toch neerzetten voor je eigen benzine-station. Dan kun je ze net zo goed ook even in de database zetten. Dat is het enige dat we vragen, en volgens ons geeft dat een grote impuls. Nog even over de prijzen van de palen. 50 mln. is niet niks, dat weten wij ook. Wij zijn een partij die er bijna een soort traditie van heeft gemaakt om een gedegen financiële onderbouwing van plannen te hebben. Daarom zeggen we ook: doe een proef, kijk wat dat met de prijs doet, en kijk dan ook naar het betaalmodel dat daaronder zit. Het gaat mij dus eerst om de proef. Daarna gaan we pas het hele land volzetten met die palen. Dat levert in onze ogen gewoon die 50 mln. op die we op de een of andere manier weer terug laten sluizen. Daarin geloven wij gewoon.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ik neem aan dat de heer Verhoeven een proef wil laten doen om haar te laten slagen, en dan is vervolgens de vraag, hoe zijn rekenmodel is om die palen te laten betalen. Waar komt dat geld vandaan? Toch uit die extra verhoging van de benzineprijzen?

De heer **Verhoeven** (D66): Het betaalmodel van die proef kan via verschillende wegen worden bereikt. Wij gaan daar nog even naar kijken. Wij willen een proef waaruit gewoon blijkt dat de consument zijn gedrag bij inzichtelijker benzineprijzen kan aanpassen aan de plek waar hij is. We hebben een NMa die miljoenen kost. U hebt voorstellen gedaan om daarop te bezuinigen. Er zijn allerlei mogelijkheden om het markttoezicht op andere markten wat in te krimpen. Je zou ook kunnen kijken of je boetegeld van overtreders naar die palen laat gaan. Dat is een kwestie van creativiteit, waarvan ik u ook verdenk. Maar een proef waarbij het geld weer terugvloeit of op een andere manier wordt uitgegeven, is zeker mogelijk. Het is in Frankrijk ook gelukt.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Waarom is het zo belangrijk dat we dat met palen gaan doen? Is het geen prima oplossing om dat alleen via het internet, en dus via mobiele communicatie te doen? Ik hoorde uzelf spreken van een paar ton, en dat zou ik zeker toejuichen. Dat is precies het voorstel dat ik zou willen doen. Is die kosteninvestering per se noodzakelijk?

De heer **Verhoeven** (D66): Je kunt een plan A hebben, en een plan B. Wij hebben nu gewoon twee plannen. Als je autorijdt, mag je niet bellen en niet internetten, dus als je aan het rijden bent is een fysiek aanwezig bord met benzineprijzen een extra toevoeging. Het idee is in 2005 al geopperd en het is er nog steeds niet, dus er zijn heel veel redenen waarom het maar niet lukt. Wij zijn aan de ene kant idealistisch en vinden het nog steeds een goed idee met meerwaarde, maar aan de andere kant hebben we verder nagedacht. Het digitale tijdperk is aangebroken, dus misschien moet je beginnen met die informatieplicht. Van tweeën één: we willen het allebei, en als blijkt dat het op de een of andere manier niet mogelijk is om het een te doen, dan doen we het ander.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Ik vind dat een wat rare suggestie. Ik zou zeggen: stel die informatie gewoon digitaal beschikbaar, dan bent u van het hele gezeur van de kant van de Kamer, die niet met u wil optrekken, af. Denk aan de TomToms, waar het allemaal op kan.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik zal er nog eens over nadenken. De Tweede Kamer die niet met mij zou willen optrekken over dit onderwerp? Dat is natuurlijk onzin. De heer Hofstra van de VVD heeft dit voorgesteld. Dat mevrouw Schaart ineens tot een ander inzicht lijkt te zijn gekomen, is niet mijn probleem, maar ik denk dat zij nog wel te overreden is in dit debat. Mevrouw Dijkema zit, heb ik het gevoel, ook te lonken naar de benzinepalen. Mevrouw Verburg heeft er al erg veel kritische vragen over gesteld, waarmee ze een beetje heeft verraden dat ze er grote interesse in heeft. Dan hebben we al een ruime meerderheid. Ik zie het probleem dus niet zo!

Mevrouw **Schaart** (VVD): Ik heb mij tijdens dit debat en in verschillende media al uitgelaten over dit idee, dat ik echt niet goed genoeg vind. Inderdaad heeft mijn collega Hofstra in 2005 hetzelfde idee al geopperd, dus echt creatief is het ook niet. Maar goed, dat is inmiddels zes jaar geleden. Ik ben het eens met wat mevrouw Gesthuizen ook al zegt: welkom in de nieuwe wereld. Er zijn al heel veel mogelijkheden voor consumenten om prijzen te vergelijken op sites of navigatiesystemen. Dat hoef je als overheid dus niet nog eens te gaan regelen. Hoe ziet mijnheer Verhoeven dat?

De heer **Verhoeven** (D66): Mijnheer Verhoeven ziet vooral dat de VVD in een nieuwe wereld is terechtgekomen, want blijkbaar is een idee uit 2005 in 2011 niet meer geldig, terwijl er in de tussentijd niets is veranderd. Bij sommige andere partijen wordt dat draaien genoemd, maar ik zie hierin misschien wat voortschrijdend inzicht. Laten we wel zijn: ik heb al aangegeven dat ik de andere mogelijkheden van het digitale tijdperk ook wil benutten, maar er is nog steeds een fysieke component nodig voor automobilisten. We stellen ook niet voor om alle borden van de weg te halen omdat je op Google kunt zien hoe je moet rijden? We hebben nog steeds een fysieke component op de weg en daarin passen deze borden prima.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Ik vind dat wel wat ver gaan. Ik vind het volkomen star wat u zegt, namelijk dat elk idee dat in 2005 is gelanceerd, door voortschrijdend inzicht niet op een andere manier kan worden gepresenteerd. Ik vind het juist creatief en getuigen van lef en moed om

wel op eerdere standpunten terug te komen. In dit geval is het zo klaar als een klontje: we zijn zes jaar verder en er zijn heel veel andere mogelijkheden voor consumenten. Het is dus gewoon niet nodig. We moeten dat als overheid helemaal niet willen en daar hebben we ook helemaal geen rol in.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik zei al dat er door die database verschillende private initiatiefnemers de consument tegemoet kunnen komen door die de informatie te vertalen. Gezien de passieve en niet-bereidwillige opstelling van de sector – dat stoort ons – wil D66 dit gewoon afdwingen. Dan maar een kleine administratieve last, namelijk een minuut per dag voor het invoeren van die data. Wij denken liever aan de consument en aan al die mkb-bedrijven die teveel voor hun benzine betalen. De consument moet dus een goed inzicht worden geboden en hij moet de kans krijgen om echt te kiezen. Dan ontstaan immers echte concurrentie en echte marktwerking. We vinden het overigens een gemiste kans dat het niet vrijwillig is gelukt en we hopen echt dat de minister doorpakt om het nu gewoon af te dwingen. Het is echt niet zo raar om je prijzen op een eerlijke manier duidelijk te maken. Daarom hopen we dat deze minister wel doorpakt. We willen die prijsinformatie verplicht openbaar maken. Graag een reactie en liefst een toezegging. Anders denken wij na over een motie op dit punt, die wel wat breder zou kunnen zijn, gelet op het enthousiasme van een aantal partijen op dit punt. De benzine wordt te duur betaald. Laten we hier een eind aan maken.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Dit is veelbelovend debat, want je zou verwachten dat met een rechts kabinet de automobilist spekkoper is. De eerste vraag die ik aan de bewindslieden wil stellen, is wat hun oordeel is over de huidige benzineprijs. Collega's van hen, en ook hun coalitiepartner de PVV, hebben daarover immers jarenlang het nodige gezegd. Toen de historische prijs van € 1,50 bereikt werd, was er in ieder geval in een deel van de Kamer grote onrust. Voor een deel ging het om gestolen accijnzen, die met rente aan de automobilist zouden moeten worden teruggegeven. Wat we kunnen vaststellen, is dat in januari de accijnzen verhoogd zijn, weliswaar met de inflatiecorrectie – dat is op zichzelf logisch – maar niettemin hecht ik eraan om juist van dit kabinet dat oordeel te horen. Vindt de minister dat de huidige benzineprijs reëel is? Als dat niet zo zou zijn, zou ik graag van de minister willen horen waarom niet.

Ik kom nog op de toekomst van de accijnzen terecht. Ook daarover staat in het regeerakkoord een veelbelovende passage. Daarin wordt niet uitgesloten dat die accijnzen in de toekomst eerder nog omhoog gaan. Het eerste punt is het functioneren van de benzinemarkt. Je kunt constateren dat dat niet goed loopt. Dat doet de minister van EL&I zelf ook, wanneer hij in zijn brief aangeeft dat op het terrein van de benzineveilingen het een en ander moet gebeuren. Hij probeert eigenlijk een proces dat gaande is, wat bij te sturen. Er is twee jaar geleden al een evaluatie geweest, waaruit je kon vaststellen dat de oproep vanuit de evaluatie was: nu maar even niet, als het gaat om de veiling van de locaties van benzinepompen, maar de onvrede was groot. Eigenlijk kun je vaststellen dat de grote vier op de markt de boel in handen hebben, en dat hun positie met het opkopen van locaties eerder steviger lijkt te worden dan slechter. Dat is mijn fractie toch een doorn in het oog. Ik snap – wij zijn bestuurlijk genoeg om dat in te zien – dat je tijdens het spel niet zomaar de spelregels kunt veranderen, maar toch zou ik de minister van EL&I willen vragen of hij niet zou willen verkennen wat het zou betekenen als we zouden stoppen met het huidige veilingssysteem. Wat zouden de consequenties zijn van het stoppen met dat systeem dan wel van het vastleggen van bijvoorbeeld een maximaal marktaandeel waarmee kleine toetreders op die benzinemarkt een faire kans kan worden gegund?

Ongetwijfeld zullen daar ook juridische consequenties aan verbonden zijn. Zelfs met het verbeteren van het biedboek vergroot je die kansen niet echt. Het is goed bedoeld van de minister, maar ik vrees dat het in de praktijk gewoon weinig zoden aan de dijk zal zetten. Ik hoop dat de minister bereid is om die oefening in denken te maken.

Mijn volgende punt is de prijstransparantie. Wij vinden al vanaf 2005 – ik heb die motie van de heer Hofstra gewoon meegetekend – dat de consument in dit land er recht op heeft om te weten wat de benzineprijs is. Elke benzineboer moet elke dag op zijn eigen paal invullen wat de huidige prijs is. Als je dat landelijk doorgeeft, is er geen centje pijn. Mij gaat het niet zozeer om de uitvoering. Het maakt mij niet zoveel uit of dat via apps van de ANWB of andere organisaties gebeurt en op palen op de rijkswegen of niet. Ik hoop dat dit laatste wel kan, want dan kan dat bij de bestaande palen worden verwerkt. Ik wil nog wel wat discussie opwerpen over dat onderzoek waaruit zou blijken dat die palen 50 à 60 mln. kosten. Dat lijkt me eerder het accommoderen van het grote nee zeggen te bevorderen. Wij vinden – de minister blijft daarbij in gebreke – dat de sector moet worden gedwongen om haar prijs bekend te maken. Daar is helemaal niets mis mee, dat doen we ook in allerlei andere sectoren, zoals de energiesector. De minister laat nu zijn oren hangen naar de sector en gaat mee in smoesjes als zou het een probleem van de administratieve lasten zijn. Hij laat daarmee de consumenten in de steek, die allen naar hem kijken. Hij denkt namelijk dat hij het van de minister moet hebben. De minister laat die consument vallen, wat ik geen goed idee vind.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Wie gaat dat beheren? Om mededingingstechnische redenen kun je niet verwachten dat één pompstationhouder dat voor iedereen gaat doen. Heeft de overheid hierin een taak? Moet er een onafhankelijk iemand komen? Hoe gaat het met de lasten?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Volgens mij begint het ermee dat de overheid doet wat ze moet doen, namelijk de sector ertoe verplichten daadwerkelijk een prijs te geven. Vervolgens kan het heel wel zo zijn dat de consumentenorganisaties de apps die er nu al zijn daarop aanpassen. Het probleem is niet dat die apps er niet zijn, het probleem is dat de gegevens onvolledig zijn doordat de sector het gewoon verdomt om mee te werken. Het is echt een schande, zeg ik tegen de VVD, dat u hier die sector zit te verdedigen. De VVD zegt al jarenlang voor de automobilist te staan en voor de benzineprijs op te komen. De VVD had ze allerlei kwartjes terug willen geven, maar doet dat niet. Zelfs het bekend maken van de benzineprijs, dat alleen maar via de minister wettelijk geregeld hoeft te worden, wil de VVD nog niet eens regelen.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Ik ben hier absoluut niet om de belangen van de sector aan het verdedigen. Ik wil echter niet dat hier wet- en regelgeving gaat komen die extra verplichtingen voor het bedrijfsleven, de kleine pompstationhouder, oplevert om iets te doen waarop niemand zit te wachten en wat het probleem ook niet oplost.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De belangen van de automobilist worden vandaag niet verdedigd door de VVD-fractie. Dat is opmerkelijk, maar ook heel erg dom.

De heer **Verhoeven** (D66): Wat vindt u van het idee van een informatieplicht, gekoppeld aan een database? Over de palen bent u enthousiast, dat is mooi, maar het gaat mij nu even om die database.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Als er een wettelijke plicht tot transparantie komt, komt die database er vanzelf. Of dat nu via de ANWB, de overheid of iemand anders gebeurt, is verder niet belangrijk. Het gaat erom dat er

een gebrek aan transparantie is, wat gewoon een kwestie is van het regelen door de overheid van haar zaak. Het is onbegrijpelijk dat dat niet gebeurt.

De heer **Verhoeven** (D66): Die wettelijke plicht ondersteunen we waarschijnlijk allemaal wel, en misschien zelfs wel de minister, maar het gaat natuurlijk om de uitvoering daarvan. Daar komt het steeds niet van. Daarom hebben wij ons voorstel gedaan. Wat vindt u daarvan?

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik wil het dolgraag met u eens zijn, maar wat u zegt klopt niet. Het debat gaat erover dat deze minister die wettelijke plicht afwijst. Op grond van argumenten die ik echt uit de lucht gegrepen vind, zegt hij dat het allemaal te veel gedoe met zich brengt. Het principiële punt van de transparantie wordt door een deel van de Kamer en door de minister afgewezen. Als we daarover samen een motie kunnen indienen, gaan we dat gewoon doen en dan wordt het geregeld. Hoe dat wordt uitgevoerd, daar zijn de samenleving en de organisaties mans genoeg voor. Ik heb daar alle vertrouwen in.

De staatssecretaris heeft, nadat de minister-president in België was om daar te praten over het niet-doorgaan van de kilometerheffing, gereageerd op uitlatingen van de Vlaamse premier, die suggereerde dat Nederland in de toekomst zou gaan voor verhoogde accijns, om op die manier als het ware toch ook het een en ander aan invloed uit te oefenen op het wegennet. Dat werd hartstochtelijk ontkend, ook door de staatssecretaris, maar het staat wel in het regeerakkoord als optie. Graag krijg ik van hem een nadere toelichting over wanneer het voor hem mogelijk is om de accijnzen te verhogen en op welk moment. Als hij dat niet wil gaan doen, waarom is het dan in het regeerakkoord is opgenomen? Dan is het gewoon een loze tekst waarmee de staatssecretaris allerlei mensen bang maakt. Dat is natuurlijk niet zijn bedoeling, maar hij doet het wel.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. De benzineprijs blijft maar stijgen. We betalen ons letterlijk scheel aan de pomp, en dat is helemaal niet nodig. Ter illustratie: de prijs van een vat olie is nu € 23 lager dan op het hoogtepunt in 2008. Toch betalen automobilisten aan de pomp evenveel als toen. Daar gaat iets mis, en het gaat al heel lang mis. Dat vraagt dan ook om actie, en actie, daar is de SP goed in. Tot verrassing van D66 kwamen wij dan ook met vijf voorstellen om de sputterende motor van de benzinemarkt in de versnelling te krijgen. Vervolgens komen ook andere, meer conservatieve partijen met dezelfde ideeën. Het doet deugd dat een partij als D66 goed kijkt naar wat een progressiever groter zusje doet, en het goede voorbeeld volgt.

Ik loop de voorstellen langs, en vraag de minister om een reactie. Wat stellen we voor? In de eerste plaats een onderzoek door de NMa naar de marktwerking, want we hebben te maken met een olieoligopolie. De markt is een heel dikke drab, ondoorzichtig en moeilijk uit elkaar te trekken. Een mooie klus voor de NMa om een onderzoek te doen naar mogelijke afspraken.

Tweede punt, daar komt-ie: het bevorderen van de concurrentie. Meer concurrentie – collega's hebben hierop uitgebreid gewezen – kan ook bevorderd worden door het beter mogelijk te maken voor de automobilist om prijzen van brandstof te vergelijken via mobiele applicaties. Wij willen een wettelijke plicht voor pomphouders om actuele prijsinformatie te geven. Ik sluit me aan bij de woorden van de heer Verhoeven en mevrouw Dijksma.

De oliespeculanten moeten worden aangepakt. De olieprijs wordt niet alleen gevormd door vraag en aanbod, maar ook door oliespeculatie. Op internationaal niveau moeten er dan ook afspraken komen om dat te voorkomen. Kan de Nederlandse regering zich daar sterk voor maken in bijvoorbeeld EU-verband?

Dan willen we dat de overwinsten van oliemaatschappijen worden afgeroomd. We willen dat de pijn van de automobilist daadwerkelijk op korte termijn wordt verzacht. De winning van olie en gas uit de Nederlandse bodem levert de oliemaatschappijen tot 3,5 mld. per jaar aan winst op. Die kunnen dus best wat missen. Dat geld kunnen we dan terugsluizen naar de automobilist. We stellen voor, een extra heffing in te voeren op de winning van olie en gas en die te gebruiken om de wegenbelasting te verlagen.

Als stok achter de deur willen wij een maximumprijs. We ploeteren al jaren voort op dit dossier. Het is dan ook tijd voor vaart in de benzine. We hebben een stok achter de deur nodig, eentje waarmee flink kan worden gemept als dat nodig is. Wat ons betreft komt er een maximumprijs voor benzine als de markt op slot blijft.

De heer **Verhoeven** (D66): Waar denkt u aan bij een maximumprijs? Kunt u bij wijze van spreken nu een maximumprijs noemen, of kunt u zeggen hoe u tot een onderbouwing komt? Een maximumprijs is natuurlijk typisch les 1 staatseconomie van mijn grote conservatieve tante. Een maximumprijs is heel gevaarlijk.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Volgens mij zijn wij geen bloedverwanten, wat maar weer eens blijkt. Ik noem die maximumprijs natuurlijk niet voor niets als laatste: het is een stok achter de deur. Niet voor niets pleit ik in eerste instantie voor een onderzoek door de NMa. Als door imperfecties in de markt en mogelijk ook door afspraken in de markt die prijs onnodig hoog is, zouden wij elkaar in de bestrijding daarvan kunnen vinden, op welke manier dan ook. Ik ga er toch vanuit dat uw hartstochtelijk pleidooi voor meer transparantie uiteindelijk ten gevolge zal moeten hebben dat de prijs aan de pomp realistisch wordt. Als dat zo blijkt te zijn, lijkt mij dat een heel goede indicatie voor een wettelijke maximumprijs. Ik zie dat als een stok achter de deur, niet als een instrument waarmee we moeten beginnen. Laten we de andere vier punten waarop we elkaar deels kunnen vinden eerst proberen, dan zien we daarna verder.

De heer **Verhoeven** (D66): U kunt dus wel een maximumprijs roepen, maar u kunt hem niet vaststellen of onderbouwen.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Dat is op dit moment heel onverstandig om te doen. Ik zou eerst willen weten of inderdaad sprake is van een onnodig hoge prijs, wat mij wel zo lijkt te zijn, gezien de ontwikkelingen in de markt. Verder wil ik weten hoever die prijs ligt boven het bedrag dat redelijkerwijs te verwachten zou moeten zijn, zeker ook wanneer er betere concurrentie tussen de verschillende aanbieders op de markt is. Ik vrees dat de heer Verhoeven daarmee op dit moment genoeg moet nemen. Het is tijd om vaart te brengen in het dossier. Ik hoop dat mijn collega's en de minister zich kunnen vinden in de voorstellen.

De minister geeft aan dat een verplichting om actuele benzineprijzen door te geven zou kunnen leiden tot hogere administratieve lasten. Hoe groot zou die verhoging van de administratieve lasten volgens hem dan zijn? Hoeveel tijd zou het dagelijks kosten voor grote of kleine benzinepomp-houders? Dat wil ik graag onderbouwd tegemoet zien. Waarom kiest de minister ervoor om een sector die niet wil bewegen, die geen extra informatie biedt voor het biedboek en die op die manier de kont tegen de krib gooit, te beschermen door te zeggen: we kunnen de sector toch niet opzadelen met hoge administratieve lasten? Vele miljoenen Nederlanders rekenen erop dat de minister daadkrachtig optreedt. Ik snap het werkelijk niet.

Ik ben ook enorm verbaasd over de reactie van de voormalige minister van Financiën, de heer Bos, in zijn brief van juni 2008. Het is al een tijdje geleden, maar we hebben de brief nog niet eerder kunnen bespreken.

Daarin zegt hij, niet in te willen gaan op de in mijn ogen zeer goede voorstellen van de onderzoekers van SEOR voor de periode na 2024, omdat dat te ver weg is in de tijd. Het kabinet zei toen dus: we kunnen nu niet zo veel doen, want we zitten juridisch aan alle kanten vastgetimmerd, en we willen niets zeggen over later, wanneer die overgangperiode voorbij is, want dat duurt nog te lang. Ik lees daarin dus eigenlijk dat het kabinet toen zei: we kunnen nu niets, en voor later willen we nog niets. Ik hoop dat het inmiddels anders is. Willen de bewindslieden de Kamer in de komende maanden wel op de hoogte stellen van hun langetermijnvisie, ook voor na 2024, en daarbij bijvoorbeeld ook aandacht besteden aan de reductiebepaling waarover door de onderzoekers wordt gesproken?

Mevrouw **Schaart** (VVD): Voorzitter. Benzine is inderdaad duur. Ik wil wel het misverstand wegnemen dat benzine in Nederland duurder is dan in andere Europese landen. Uit onderzoek blijkt dat Nederland een middenpositie inneemt. Een ander veelgehoord geluid is het feit dat transparantie ontbreekt in deze markt. Uiteraard neemt ook de VVD dit soort geluiden serieus. Wanneer we kijken naar de concurrentie op het hoofdwegennet, kan daar wel iets worden verbeterd. Maar de situatie is niet schrijnend. Over het algemeen functioneert de Nederlandse benzinemarkt goed en moeten we ons niet de put in praten. Maar het grootste probleem doet zich voor op het hoofdwegennet. Hier zijn maar weinig nieuwe toetreders, en de toetreders die er zijn hebben een relatief klein marktaandeel. De VVD is dan ook verheugd met het voorstel van de minister om door aanpassing van de informatie in het biedboek de informatieachterstand van nieuwkomers weg te werken, en zo hun kans op de veiling te vergroten. Kan de minister aangeven wanneer deze nieuwe regelgeving in zal gaan? Verwacht hij dat hierdoor nieuwe spelers op het hoofdwegennet zullen komen? Zijn er nog meer mogelijkheden waardoor meer diversiteit op het hoofdwegennet kan worden bevorderd?

De afgelopen jaren hebben we van verschillende partijen ideeën gehoord om de prijstransparantie te verbeteren. De VVD vindt het echt belangrijk om af te wegen of het middel niet zwaarder is dan de kwaal. Ieder benzinestation heeft een prijspaal. Dat is te danken aan mijnheer Hofstra, die daarvoor heeft gezorgd. Iedere consument kan dus, voordat hij gaat tanken, bekend zijn met die prijs. Bovendien is algemeen bekend dat tankstations op het hoofdwegennet duurder zijn dan tankstations daarbuiten. Een broodje in de PC Hooftstraat kost ook meer dan in de Bijlmer. Ook is het zo dat op het hoofdwegennet relatief meer leaserijders rijden. Er zijn veel meer factoren dan alleen de prijs waarop men kiest. Verder zijn er veel commerciële initiatieven, zoals websites en applicaties voor mobiele telefoons, waar consumenten prijzen kunnen vergelijken. Deze initiatieven zullen zich verder ontwikkelen, waardoor het probleem misschien op den duur vanzelf wordt opgelost. Maar ten principale vindt de VVD dat hier geen rol voor de overheid is, juist door vragen als wie daarop gaat toezien, en de kosten daarvan. De VVD is het dan ook volledig eens met de minister dat het opleggen van verplichtingen aan bedrijven een veel te zwaar middel is. Wanneer pomphouders iedere dag hun prijzen in een database moeten verwerken, ontstaat er een enorm bureaucratisch circus, waarmee enorme administratieve lasten gepaard gaan, niet alleen voor die bedrijven, maar ook voor de overheid.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ik moet toegeven dat mevrouw Schaart een fantastische karikatuur van het hele systeem maakt, om maar onder de verantwoordelijkheid uit te komen die zij ook naar de automobilist toe heeft. Als de belangrijkste consumentenorganisatie op het terrein van automobilisten, de ANWB, aan ons allemaal vraagt in ieder geval de wettelijke transparantie te regelen, wat zegt u dan tegen haar? We doen even niet mee? We vinden opeens iets anders? Of: we zitten nu in de regering en we vinden het lastig?

Mevrouw **Schaart** (VVD): Ik heb ook naar andere consumentenorganisaties geluisterd, zoals Consumers United. Die vinden ook dat dit geen goed idee is, omdat het gewoon niet uitgevoerd kan worden. Dit is op papier een briljant idee, maar in de werkelijkheid gaat dit gewoon niet lukken. Ik weet zeker wie hiervoor gaat opdraaien, namelijk de automobilist. Die extra lasten gaan uiteindelijk aan de pomp betaald worden.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat is natuurlijk je reinste flauwekul. Het gaat hier namelijk helemaal niet om iets wat je uit moet voeren, het gaat hier om een wettelijk recht. Dat is iets wat de overheid regelt. Als u morgen een bedrijfje wilt beginnen, moet u er ten minste zeker van zijn dat al uw cliënten die actuele benzineprijs veilig en overal kunnen inzien. Het invoeren daarvan doen de pomphouders ook elke dag bij hun eigen paal, dus als ze dat een keer extra doen, is het vergezocht om aan te komen met administratieve lasten.

Mevrouw **Schaart** (VVD): We gaan toch ook niet bij de Albert Heijn een briefje ophangen met de prijs van brood bij de Digros? Waar houdt dit op? Als we dit gaan doen, geldt het straks voor cola en voor brood. Ik ben het er absoluut niet mee eens.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De supermarkten zijn onvergelijkbaar met de benzinemarkt. Dit is te zot voor woorden. U weet dat je vanuit de supermarkt tot vervelens toe geconfronteerd wordt met de prijzen. Daar leven ze van. We hebben hier te maken met een sector die voor een deel weigert om dat in de openbaarheid te brengen. Dan kunt u toch niet gaan zeggen dat dat vergelijkbaar is met de Albert Heijn? Kom nou toch!

Mevrouw **Schaart** (VVD): Ik heb geen vragen gehoord, dus ik ga verder met mijn betoog. Wij hebben het er eerder over gehad, maar ik ben heel erg benieuwd wie gaat toezien op het naleven van een dergelijke verplichting. Wat zijn de ideeën van de minister over de mededingingstechnische redenen die eraan ten grondslag liggen dat het niet kan? Wat zouden de kosten precies zijn?

Ook het alternatief dat de heer Verhoeven en mevrouw Dijksma net hebben gelanceerd inzake prijsvergelijkende prijspalen vindt de VVD-fractie een buitengewoon slecht plan. Het is duur en het sorteert geen enkel effect. Ik heb het al eerder gezegd: in Frankrijk zijn deze palen er ook geweest. Daar kloppen de prijzen niet; het is ongelooflijk duur en er is geen prijsdrukkend effect geweest.

De heer **Verhoeven** (D66): Waarom kloppen die prijzen niet?

Mevrouw **Schaart** (VVD): Omdat pompstationhouders de cijfers niet elke dag melden aan de centrale database. De heer Verhoeven moet mij niet naar de details vragen, maar er is onafhankelijk onderzoek geweest naar de prijspalen in Frankrijk. Iedere Fransman weet dat de prijzen erop gewoon niet kloppen. Alleen de toeristen trappen erin.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik vraag mevrouw Schaart wel naar details. Ik doe dat omdat ik het heel raar vind dat zij genoeg lijkt te nemen met het feit dat de pompstations blijkbaar gewoon verkeerde of halve prijzen willen doorgeven of maar een paar keer per jaar hun prijzen doorgeven. Zij leunt achterover en denkt: wij kunnen er niets aan doen, want als wij er iets aan doen, gaan wij als overheid misschien kosten maken. Het gaat hier om marktregulering. Wij hebben een NMA en allerlei toezichthouders waaraan de VVD altijd heeft meegewerkt. Nu laat zij het er gewoon bij zitten omdat zij bang is om wat kosten te maken zodat mensen gewoon eerlijk hun informatie doorgeven aan de klant. Ik wil echt een reactie van mevrouw Schaart hierop.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Dat is nu precies mijn punt. Als de heer Verhoeven vindt dat deze markt niet werkt, moet hij naar de NMa gaan in plaats van een proef te lanceren die bewezen niet functioneert. Daarover gaat mijn voorbeeld van Frankrijk. Het is daar bewezen dat het niet functioneert. Waarom zijn deze prijsspalen in geen enkel ander land geïntroduceerd? Sterker nog: Nederland is ook niet te vergelijken met Frankrijk. Als je hier bij Breda een paal neerzet en je bent vier stations verder, ben je gewoon al buiten Nederland. In Frankrijk is dat een heel ander verhaal.

De heer **Verhoeven** (D66): De PC Hoofdstraat is ook niet te vergelijken met de Bijlmer, zou ik dan bijna zeggen, maar dat is natuurlijk wel zo. Je kunt alles vergelijken. Het gaat mij erom dat er een wettelijke plicht tot transparantie is. Op de een of andere manier wordt die wet niet uitgevoerd. Vervolgens zegt mevrouw Schaart: dan moet u eerst maar een NMa-onderzoek laten doen. Het maakt niet uit wat de NMa allemaal onderzoekt of wat er uit een NMa-rapport komt; die wettelijke plicht blijft gewoon overeind staan en daar gaat het om. Mevrouw Schaart is daar lankmoedig in. Zij laat het er gewoon bij zitten. Waarom?

Mevrouw **Schaart** (VVD): Omdat ik niet wil dat de kosten voor dat plan van de heer Verhoeven uiteindelijk bij de automobilist terecht komen. Dat gaat namelijk gebeuren. Aan de pomp zal niet worden betaald en daar ben ik absoluut niet voor.

Voorzitter. Is de minister nog in dialoog gegaan met de oliemaatschappijen over prijstransparantie? Zijn voorganger, minister Van der Hoeven, heeft dat wel gedaan. Daar is toen niet zoveel uit voortgekomen. Hoe kijken de bewindspersonen er nu tegenaan? Welke bezwaren kleven er voor hen aan het publiceren van deze prijzen?

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ik ben blij dat iedereen ondanks de hoge benzineprijzen hier heeft kunnen komen en dat de portemonnees dus niet leeg zijn. Wij praten vandaag over benzine. Sinds 2008 zijn wij hierover verschillende malen bij elkaar geweest. De rode draad is steeds een ontbrekende transparantie en concurrentie. Ik doel op een ontbrekende transparantie en concurrentie voor de autorijders als het gaat om de opbouw van de benzineprijs. Het jaartal 2008 is hierin heel belangrijk. In dat jaar bereikte de olieprijs een niveau van rond de \$150 en de hoogste benzineprijs op 15 september 2008 was € 1,53. Nu was de olieprijs lange tijd ongeveer de helft daarvan; zo rond de \$80. De benzineprijs klimt, na aanvankelijk te zijn gedaald, om onbekende redenen weer naar een recordniveau van rond de € 1,60. Inmiddels is door de onrust in Egypte de olieprijs naar rond de \$100 opgelopen. Ik houd mijn hart vast voor de benzineprijs. Gaan wij nu in recordtempo naar € 3 per liter? Hoe kan dit? Ik kan verklappen dat de valutaverschillen van de dollar in ieder geval niet de oorzaak hiervan zijn. De dollarkoers is zelfs 3% lager dan op de genoemde datum in 2008. Hieraan ligt naar alle waarschijnlijkheid een onduidelijke monstermarge van oliemaatschappijen ten grondslag. De PVV staat als een huis achter automobilisten en zij is het zat. De maat is vol, kan ik wel zeggen. Wij praten over een markt die door gebrek aan transparantie en concurrentie klotst van het geld. Shell publiceert jaar in jaar uit recordwinsten die onzes inziens ook te danken zijn aan ontbrekende concurrentie. Er is natuurlijk niets mis met winsten – en daar gaan wij in tegenstelling tot de SP niets mee doen – maar wij vinden wel dat het een eerlijke en transparante markt moet zijn. Wij hebben het in dit geval over een oligopolistische markt. Er is een beperkt aantal grote spelers. Veel aanbieders bepalen hun prijsbeleid volledig op basis van de adviesprijzen die worden gepubliceerd door Shell. Er is een onderzoek geweest naar de benzinemarkt. De conclusie daarvan is dat het allemaal prima werkt en dat er geen reden is tot zorg. Hoe is dit onderzoek

uitgevoerd? Hoe kan de benzineprijs torenhoog zijn bij een gehalveerde olieprijs? Hierop zijn geen antwoorden geformuleerd. Ik krijg hierop graag een reactie van de minister. Ik verklap alvast dat de PVV-fractie ook zal aansturen op een nieuw onafhankelijk onderzoek door de NMa. Wij rusten niet voordat er volstrekte duidelijkheid omtrent de opbouw van de prijs is. Concurrentie vormt een ander heikel punt. Om een misverstand weg te nemen: uit sommige hoeken komt de informatie dat het automobilisten allemaal worst zou zijn; men tankt toch immers met een tankpas of men heeft bepaalde overeenkomsten met stations. Recent onderzoek van BOVAG wijst echter uit dat maar liefst twee miljoen automobilisten bewust goedkoop tanken. Uit gesprekken is evenwel gebleken dat bij particuliere tankstationhouders en oliemaatschappijen onvoldoende bereidheid bestaat om door middel van het publiceren van actuele marktdekkende benzineprijzen – het is al een aantal keer genoemd – vrijwillig te komen tot een verbetering van de prijstransparantie op de benzinemarkt. Geloof het of niet: men heeft moeite met het doorgeven van de prijzen. Het moet toch niet gekker worden. Waarom is dit zo? Ik hoop niet dat de smoes van lastenverzwaring van stal wordt gehaald, want het is tegenwoordig zeer eenvoudig te regelen via automatisering.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): De heer Van Bommel zegt terecht dat hij hoopt dat die smoes niet van stal wordt gehaald. De smoes is echter al van stal gehaald door deze minister, door zijn minister. De minister heeft namelijk gezegd dat hij niet zal meewerken aan een verplichte transparantie. Zegt de heer Van Bommel hier vandaag: jammer dan, de PVV blijft gewoon bij haar standpunt en eist die transparantie?

De heer **Van Bommel** (PVV): Wij zullen de minister vragen om het alsnog te verplichten. Wij vinden dat inderdaad een smoes. De branche heeft dat aan de minister verteld maar mijn fractie heeft daar een andere mening over.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat klinkt mij als muziek in de oren. Als de minister straks in zijn termijn zegt dat hij het toch niet wil, dient de heer Van Bommel dan samen met andere fracties een motie in om het af te dwingen?

De heer **Van Bommel** (PVV): Ja.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dank u wel.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ik kan een reden bedenken waarom dit niet wordt gedaan. Een gebrek aan transparantie – dat geldt voor alle markten – is altijd gunstig voor de marge en ongunstig voor de consument. Het zorgt voor de riante winstmarges bij met name de oliemaatschappijen. Ik wil gewoon kunnen zien wat de prijs is bij de volgende benzinestations op vooral de snelweg. Ik ga niet mee met het voorstel inzake de prijspalen, want ik vind dat een ouderwetse manier. Het zou heel goed via een navigatiesysteem of – ook een ouderwets systeem – RDS op de autoradio kunnen. Mede tot mevrouw Dijksma zeg ik nogmaals dat mijn fractie eventueel in een VAO een motie zal indienen om alsnog tot een wettelijke verplichting tot het publiceren van actuele prijzen te komen.

Een goede actie van de regering is de wettelijke verplichting tot het beschikbaar stellen van aanvullende informatie voor het bidboek. Zittende marktpartijen hebben immers altijd een informatievoorsprong, dus de PVV-fractie steunt het van harte om dit voor nieuwe toetreders mogelijk te maken.

In zijn algemeenheid lijkt de markt koudwatervrees te vertonen voor echte concurrentie. In mijn plaatselijke supermarkt – om even op het betoog van

mijn voorgangster in te haken – hangt een advertentie met een kassabon van de concurrent met exact dezelfde producten, om aan te tonen dat hij zelf goedkoper is. Als de benzinemarkt op dat punt is, hebben wij bereikt wat wij hier willen. Ik ben echter bang dat dit nog een tijdje weg is als wij niets doen.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Ik ben heel benieuwd waar de heer Van Bommel woont en welke supermarkt dat precies is. Dat heb ik echt nog nooit meegemaakt. Ook vraag ik hem hoe het zal gaan met dat toezicht. Hij wil net zoals sommige andere fracties hier aan tafel een wettelijke verplichting. Wie gaat dat doen? Wie gaat het handhaven? Hoe zit het met de kosten? Hoe ziet de heer Van Bommel dit?

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik weet niet of ik reclame mag maken voor een supermarkt ...

De **voorzitter**: Nee, dat mag niet.

De heer **Van Bommel** (PVV): Het is een van de bekendere supermarkten. Als je goed kijkt, zie je het overal. Ik vind dit echt iets van de markt zelf. Een normale markt concurreert gewoon. De VVD is het daar normaal gesproken ook mee eens. Een markt hoort goed te concurreren. Als een markt niet transparant is en er een groot gebrek aan concurrentie lijkt te zijn, denk ik dat er iets fout gaat. Je kunt je dan afvragen wie dat gaat regelen. Het is allereerst de verantwoordelijkheid van de markt zelf.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Dus de heer Van Bommel wil geen wettelijke verplichting maar zelfregulering?

De heer **Van Bommel** (PVV): Nee, ik wil een wettelijke verplichting dat de markt met die informatie komt. Als een markt niet goed functioneert – wij hebben dat gezien in de bouw – moet de overheid ingrijpen. Wij moeten dus verplichten dat zij de consument die informatie bieden.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Wie gaat die informatie beheren?

De heer **Van Bommel** (PVV): Die informatie wordt beheerd door de markt zelf en daarop wordt toegezien.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Wie ziet daarop toe?

De **voorzitter**: Mevrouw Schaart, u bent nu drie keer geweest. Mevrouw Dijkma heeft ook een vraag.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): In elke tegenbegroting van de heer Wilders tot nu toe worden de accijnsverhogingen uit het verleden met rente teruggegeven aan de automobilist. De heer Van Bommel sprak over de dramatische hoge prijzen. In dat kader vraag ik mij af waarom dit voorstel niet in het regeerakkoord staat.

De heer **Van Bommel** (PVV): De prijzen zijn niet vanwege de accijnzen zoveel hoger geworden. Als wij de plannen van mevrouw Dijkma uitvoerden dan zouden de accijnzen zestien maal zo hoog moeten zijn, met haar maakbare samenleving. Ik denk dat wij het wat dat betreft erg goed doen. Vergeet niet dat wij 18 mld. te bezuinigen hebben.

De **voorzitter**: Mevrouw Dijkma, ik verzoek u om zich te bedenken dat wij het over de benzine hebben.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daar hebben wij het zeker over. Volgens mij hoeft de maakbare samenleving niet op de benzineprijzen te worden afgewenteld. Dit is een net wat te gemakkelijk antwoord van de heer Van Bommel. De PVV heeft de automobilist jarenlang voorgehouden dat zij het kwartje van Kok – om het maar zo te noemen – met rente zou teruggeven als zij aan de macht kwam. Waar blijft dat kwartje nu dan?

De heer **Van Bommel** (PVV): Wij zitten middenin een crisis; dat weet mevrouw Dijksma ook. Wij kiezen wat dat betreft voor verantwoordelijk bestuur. Wij hebben een regeerakkoord getekend en wij conformeren ons daaraan.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Voorzitter. De benzinemarkt is een dynamische markt. Het is niet voor het eerst dat wij erover spreken; in 2005 sprak men erover en zelfs al eerder. Hier ligt een stevig conflict tussen ondernemersbelangen en consumentenbelangen. Ik denk dat het zaak is om beide goed in het oog te houden. Ik hoor van de collega's dat zij het net zoals ik – ik ben overigens een nieuwkomer op dit terrein – ingewikkeld vinden om met pasklare antwoorden te komen. Als die pasklare antwoorden er zouden zijn, waren ze er allang geweest. Ik haal oud-minister Zalm van Financiën maar eens aan die de veilingen van benzinestations aan het hoofdwegennet «een absoluut hoofdpijndossier» noemde. Ik denk dat hij daarin volstrekt gelijk had. De veilingen zijn indertijd met de beste bedoelingen geïntroduceerd, maar voldoen ze nu wel aan die bedoelingen?

Indertijd was de bedoeling ten eerste dat er meer prijsconcurrentie zou komen aan het hoofdwegennet en ten tweede dat er meer toetreders zouden komen. Er is veel onderzoek gedaan. In 2009 is daarover een artikel geschreven in Economisch Statistische Berichten. Voldoet het veilingssysteem nog aan zijn oorspronkelijke doel? Is het, met het oog op vereenvoudiging en vermindering van administratieve druk, regeldruk en toezichtlasten, mogelijk om de komende tijd zo'n veilingssysteem eenvoudiger en effectiever, maar wel doelmatig op te zetten? Nieuwe toetreders moeten een steviger kans krijgen ten opzichte van bestaande, gevestigde belangen.

Een ander belangrijk punt is de prijstransparantie, waarover alle collega's hebben gesproken. Ik heb gereageerd op een paar van de voorstellen die zijn gedaan. Prijstransparantie moet als voorwaarde worden gesteld in een vernieuwd effectiever veilingssysteem. Ondernemers die zich nieuw vestigen zouden vanaf dag 1 moeten uitspreken garant te staan voor een betrouwbaar, transparant prijzensysteem. Daar teken je gewoon voor; anders ben je gewoon weg, je komt er niet of je wordt gesloten. Dit geldt voor het hoofdwegennet en niet voor het onderliggende net. Wij vinden wel – ik weet niet aan welke bewindspersoon ik dit moet voorleggen – dat ondernemers van benzinestations die er belang bij hebben om automobilisten een afrit te laten nemen, de mogelijkheid moeten hebben om langs het hoofdwegennet te adverteren of bekend te maken met welke concurrerende prijzen zij een consument bedienen.

De heer **Verhoeven** (D66): Het CDA staat toch wel enigszins bekend als een partij die houdt van een gelijk speelveld als het gaat om de economische inrichting. Nu hoor ik een voorstel om prijstransparantie voor nieuwkomers onderdeel te laten uitmaken van de veiling. Hoe zit het dan met de zittende partijen? Zij hebben dan toch een voorsprong?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Dat hebben zij ook. Ik kom zo nog met een voorstel. Van tijd tot tijd moet er opnieuw worden geveild. Daar is een systeem voor. Ik zie collega's nee schudden, maar het is ja. Het gebeurt wel degelijk. Het is niet voor niets dat ik vraag om iets eenvoudigers. Als

de heer Verhoeven het mij toestaat – ik ken zijn ongeduld – kom ik straks nog over prijstransparantie en publicatie te spreken.

De heer **Verhoeven** (D66): Daar ben ik dan erg benieuwd naar. Ik schudde nee omdat ik het merkwaardig vind dat mevrouw Verburg dus toch accepteert dat er verschillen zijn tussen nieuwkomers en zittende bedrijven tot het moment dat er weer een veiling is. Dat baart mij zorgen. Een ander punt dat mij zorgen baart, betreft eveneens het gelijke speelveld. Wij doen het wel op de hoofdwegen maar niet op het onderliggende net. Dat vind ik ook merkwaardig. Ook op dit vlak staat het CDA blijkbaar verschillende regimes toe op verschillende plekken in het land. Dat zouden wij toch niet moeten willen?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ik heb de heer Verhoeven niet gehoord over de veilingen. Op dit moment zijn de veilingen er alleen op het hoofdwegennet en niet op het onderliggende net. Ik hoor en ik zie dat er gemeenten en provincies zijn die met dat idee spelen. Ik wil echter eerst zekerstellen dat een veiling ook meerwaarde heeft en doet waarvoor zij bedoeld is. Ik heb een antwoord van de staatssecretaris op die vraag nodig alvorens ik een opvatting heb over het ook toepassen van veilingen op het onderliggend wegennet, namelijk door provincies en gemeenten. Ik denk dat wij dat ook verplicht zijn aan zowel consumenten als ondernemers. Zo'n veiling is altijd een beetje prijsopdrijvend en dat moet ergens weer terugkomen.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Ook ik werd getriggerd door de uitspraak van mevrouw Verburg over het verschil tussen het hoofdwegennet en het andere net. Dan zouden er inderdaad twee verschillende regimes ontstaan. Op het hoofdwegennet mag je concurreren en moeten de prijzen verplicht beschikbaar zijn maar op het andere wegennet niet. Tegelijkertijd moeten de pompstationhouders daar wel concurreren met het hoofdwegennet. Hoe ziet mevrouw Verburg dat feitelijk voor zich?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ze moeten van mij niets. Ik houd er niet zo van als ondernemers verschrikkelijk veel moeten. Ik stel echter vast dat er ondernemers zijn met een tankstation in de buurt van een snelweg die zeker weten dat als zij de kans krijgen om een bord aan de snelweg neer te zetten, automobilisten het interessant vinden om even de afrit te pakken en driehonderd meter te rijden om bij hen te komen tanken. Zij willen gewoon hun waar kunnen aanprijzen. Daar is niets mis mee. Ik hoop dat mevrouw Schaart het mij toestaat om hier later op terug te komen. Ik had mijn verhaal misschien iets anders moeten opbouwen, maar ik maak het nu maar even via mijn eigen systeem af. Het is de eerste keer; de volgende keer zal ik rekening houden met mogelijke vragen van collega's. Ik kom zo nog met een voorstel tot transparantie.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Misschien moet ik dat voorstel nog even afwachten. Als mevrouw Verburg het alleen koppelt aan de veilingen, zou ik ongerust zijn omdat veilingen van locaties slechts om de vijftien jaar plaatsvinden. Het tempo is dan wel erg laag. Het andere probleem is dat de veilingmarkt niet zo heel lekker loopt, dus heel veel nieuwe toetreders zijn er niet. Dat is dus lastig. Hoe kan de transparantie worden geborgd? Kan mevrouw Verburg daar wat meer over vertellen?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Dat wil ik graag doen, maar dan wil ik eerst gezegd hebben dat ik het oordeel van de staatssecretaris graag krijg. Totdat de Kamer vindt dat de veiling wel efficiënt is en doet wat zij behoort te doen, ben ik er geen voorstander van dat er buiten het hoofdwegennet plannen voor veilingen worden opgepakt. Ik hoor bijvoorbeeld dat Rotterdam serieus bezig is met het toepassen van

veilingen en ik zou dat willen voorkomen. Wij moeten eerst maar eens kijken of het werkt.

Voorzitter. Ik kom bij het voorstel tot transparantie. Ik ben een groot voorstander van transparantie en publicatie van de prijzen maar dat moet dan actueel en betrouwbaar zijn. Ik heb voorstellen gehoord waarvan ik zeg: als wij niet willen leren van landen zoals Frankrijk en Spanje dan zijn wij gedoemd om met het maken van heel veel kosten achter de feiten aan te lopen en dezelfde fouten te maken als daar. Verschillende collega's hebben al opgemerkt dat je het nauwelijks kunt afdwingen tenzij je iedere dag een controleur afstuurt op elk benzinstation. De heer Verhoeven moet maar eens even vertellen hoe hij dat wil betalen, want dat kost vele malen meer dan 50 mln. Laten wij hierin dus slim opereren. Laten wij nu eens proberen om het net een klein beetje te sluiten. Mevrouw Schaart en de heer Van Bommel hebben opgemerkt dat de informatie al via heel veel websites en applicaties is te verkrijgen, maar er zitten gaten in. Ik vraag de minister om op een rijtje te zetten of de prijsvergelijkingsdiensten met een sluitend systeem kunnen komen. Waarom zouden wij de overheid verplichten wat de markt vele malen beter kan doen via een app of iets dergelijks? Dit betreft het consumentenbelang; die transparantie moet er komen.

Een andere vraag is waarom ondernemers zo terughoudend zijn om te publiceren. Willen zij echt wettelijk daartoe worden gedwongen? Ik vraag de minister om op zeer korte termijn te onderzoeken wat de terughoudendheid en aarzeling van ondernemers is om die vergelijking aan te gaan zoals kruideniers en supermarkten dat wel doen. Als zij dat niet willen, moet een wettelijke regeling de ultieme consequentie zijn. De ondernemers moeten het dan zelf betalen.

De **voorzitter**: Mevrouw Gesthuizen wilde even geleden al een vraag stellen, maar misschien is die inmiddels beantwoord.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Verre van dat, voorzitter. Er komen steeds meer vraagtekens bij. Ik kom even terug op een eerder punt. Ik had gehoopt dat ik nog iets van een logica had mogen ontwaren in het voorstel van mevrouw Verburg. Als ik het goed heb begrepen, wil zij de verplichting om transparant te zijn over prijzen alleen opleggen aan nieuwkomers. Waar is de logica om dat op die manier te doen? Waarom bevoordeelt zij hier – ik kan het echt niet anders zien – de zittende ondernemers?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Mevrouw Gesthuizen overdrijft sterk. De veilingen vinden niet morgen plaats. Dit is een van de punten waarmee het veilingsysteem kan worden verbeterd. De CDA-fractie wil toe naar prijstransparantie en publicatie van prijzen, maar op een betrouwbare manier en niet op een ouderwetse manier. Niet met palen, maar op een nieuwe manier waarbij de markt zijn werk kan doen. Ik zeg dan: kijk nog eens één keer goed. Er zitten nieuwe bewindspersonen op dit dossier die er hartstikke veel zin in hebben en in staat zijn om de komende maanden met de partijen aan tafel te zitten. Zij kunnen dat vast voor 1 juni – dat zou mijn termijn zijn – op een rij zetten en met een voorstel naar de Kamer komen. Dan kunnen wij nog voor het zomerreces de balans opmaken. Dan hebben wij nog vier of vijf maanden te gaan. Laten wij onszelf die kans gunnen. Laten wij ook aan ondernemers helder maken hoe het ervoor staat. Het urgentiegevoel is er. Dit is mijn verzoek aan beide bewindspersonen.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Mevrouw Verburg wil heel graag de indruk wekken dat zij die urgentie wel ziet zitten, maar iedereen constateert hier toch dat zij slechts de vlucht vooruit kiest en daarmee dus eigenlijk helemaal niets wil doen? Zij schuift het probleem jarenlang voor zich uit.

Wij weten allemaal dat de veilingen maar eens in de vijftien jaar plaatsvinden. Daarnaast zorgt zij er met haar voorstel ook nog eens voor dat er een enorme onbalans ontstaat tussen wat de ene ondernemer moet en wat de andere ondernemer moet. Zij heeft het over een nieuw kabinet. Ik lees in een recente brief van de minister dat hij het wettelijk verplichten aan individuele pomphouders om hun actuele benzineprijs te publiceren, een ingrijpend en zwaar middel vindt en dat een dergelijke verplichting zou leiden tot een substantiële toename aan administratieve lasten. Mevrouw Verburg kan nu wel zeggen dat het nog eens goed onderzocht moet worden ...

De **voorzitter**: Wat is uw vraag, mevrouw Gesthuizen?

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Het is toch duidelijk, zo vraag ik mevrouw Verburg, dat het kabinet niet wil?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ik heb met enige verbijstering zitten luisteren naar de voorstellen van mevrouw Gesthuizen. Daarbij voel ik mij helemaal niet thuis. In het belang van de ondernemers maar ook in het belang van de consumenten vraag ik beide bewindspersonen om het net nog één keer goed op te halen, de betrokken partijen erop te bevragen, daar wat tempo in te maken en hen ook mede te delen wat het gevoel van urgentie van de Kamer is. Dat lijkt mij evident. Het is kiezen of delen: ofwel acteren en zorgen dat je het betrouwbaar en effectief doet ofwel weten welk risico je loopt.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Ik heb toch wel een probleem met de inzet van mevrouw Verburg. Die urgentie is door de Kamer al twee keer bij motie uitgesproken, ook door de heer Ten Hoopen van de fractie van mevrouw Verburg. Die moties zijn aangenomen. Vervolgens zegt de minister dat hij alles afwegende, ondanks de twee Kamer moties, argumenten heeft gevonden om het niet te doen, namelijk de administratieve lasten. Ofwel mevrouw Verburg zegt vandaag klip-en-klaar dat die argumentatie volstrekt onder de maat is en dat de transparantie er alsnog moet komen, wat op een moderne manier mag. Dat laatste ben ik met haar eens; daarover hoeven wij geen discussie te hebben. Het gaat er dan alleen om dat de minister de transparantie wettelijk regelt. Ofwel mevrouw Verburg wil dat niet zeggen. Wat is dan eigenlijk haar boodschap voor alle automobilisten die daarop zitten te wachten, dat wij weer gaan pappen en nathouden?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ik wil transparantie en publicatie. Ik wil nog één keer kijken of dat kan met medewerking van de desbetreffende organisaties en met toepassing van moderne techniek.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Wat levert dat in de ogen van mevrouw Verburg dan op, met een volstrekt onwillige sector die allang weet hoe de hazen politiek lopen, meer dan het tot nu toe heeft opgeleverd?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ik neem aan dat de sector vandaag vertegenwoordigers of lobbyisten in de zaal heeft zitten. Ik neem ook aan dat hier en daar publicaties zullen verschijnen. Ik denk dat de urgentie hen wel duidelijk zal zijn en dat dit anders na vandaag het geval zal zijn. Ik ben benieuwd naar de reactie van beide bewindspersonen en ik ben benieuwd ...

De **voorzitter**: En ik ben benieuwd naar de korte vraag ...

Mevrouw **Verburg** (CDA): Voorzitter, ik stel vast dat u met twee maten meet.

De **voorzitter**: Nee, ik meet niet met twee maten. Ik stel vast dat u al heel veel spreektijd hebt gehad ...

Mevrouw **Verburg** (CDA): De heer Verhoeven antwoordde in drie hoofdstukken.

De **voorzitter**: De heer Verhoeven heeft nu een korte vraag.

De heer **Verhoeven** (D66): De dames van de coalitiepartijen zitten voorin maar zij geven geen gas. Mevrouw Verburg is bang voor bureaucratie en toezichtkosten. Dit kabinet heeft zelfs animal cops ingesteld. Ik denk nu aan een soort pomppolitie: een paar mensen die steekproefsgewijs controleren of de juiste prijzen worden doorgegeven. Waarom durft zij daar niet aan? Dat kost een paar ton: een plicht om de prijzen eerlijk door te geven, een beetje vertrouwen en wij zijn klaar. Waarom is mevrouw Verburg zo bang om iets te doen?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ik geloof niet dat dit voorstel van de heer Verhoeven serieus is, dus ik wil er ook maar geen lang antwoord aan spenderen.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik zal het woord «pomppolitie» achterwege laten. Waarom is mevrouw Verburg zo bang om er tegen lage kosten voor te zorgen dat er een beetje controle is en een heleboel vertrouwen op het moment dat het wettelijk verplicht is? Waarom durft zij dat niet?

Mevrouw **Verburg** (CDA): Het is geen kwestie van durven. Wij hebben met de beste bedoelingen dit land volgestapeld met wet- en regelgeving, met torenhoge toezichtslasten en met zeventien naleving- en controleinstanties. Wij proberen om dat eerder minder te maken dan meer. Dat zou de heer Verhoeven ook moeten aanspreken als vertegenwoordiger van D66. Dit land verzuipt met de beste bedoelingen in de bureaucratie.

De vergadering wordt van 15.23 uur tot 15.31 uur geschorst.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij een korte tweede termijn houden en dat de woordvoerders zich beperken tot drie vragen of interrupties. Het woord is aan de bewindslieden, aan onze minister en onze staatssecretaris, die toch van ons allemaal zijn. Minister Verhagen heeft het woord.

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Ik ben blij dat u in relatie tot de opmerking van mevrouw Dijkema, waarin sprake was van «uw minister», nu zegt dat ik minister van ons allen ben. Dat is ook zeer plezierig. Gelukkig hoor ik mevrouw Dijkema nu buiten de microfoon zeggen dat ik ook haar minister ben.

Tijdens de inbreng van de zijde van de Kamer had ik soms het idee dat de gemoederen bijna even hoog opliepen als de prijs van de benzine heden ten dage. Dat geeft tegelijkertijd de dynamiek aan. Het is evident dat regering en Kamer al tijden hebben aangegeven dat wij de werking van de benzinemarkt belangrijk vinden en ons zorgen maken over te hoge prijzen in de markt als die het gevolg zouden zijn van gebrekkige concurrentie. Dat is ook de reden geweest dat mijn voorganger uitgebreid onderzoek heeft laten uitvoeren naar de hoogte en de totstandkoming van de benzineprijzen. Zij wilde beoordelen welke maatregelen daadwerkelijk effectief konden zijn. Het gaat dus niet om het roepen van het een of het ander maar om het treffen van maatregelen die daadwerkelijk effectief zijn. Ik neem althans aan dat wij daarover een gedeelde opvatting hebben. Op basis van dat rapport is een oproep gedaan aan de sector om de transparantie in de prijzen aan de pomp te verbeteren. Ik zal vandaag op

beide aspecten ingaan, dus zowel op de benzineprijs als op de transparantie. Ik zal uiteenzetten waar wij nu staan en hoe wij denken verder te gaan. Ik dank de Kamer uiteraard voor de complimenten voor de aanpassingen in relatie tot het bidboek inzake de veilingen. De staatssecretaris zal nader ingaan op de vragen over de veilingen en de accijnzen. Het onderzoek uit 2009 naar de hoogte en de totstandkoming van de benzineprijzen biedt een heel informatief beeld van de benzinemarkt, ook in internationaal perspectief. Wij hebben de Kamer geïnformeerd over de uitkomsten van dit onderzoek. Ik geef haar in overweging om die nogmaals te bekijken. Daaruit blijkt dat de kale benzineprijs, dus zonder accijnzen, btw, het kwartje van Kok en al die dingen, in Nederland niet substantieel afwijkt van die in de ons omringende landen. Nederland, België, Duitsland en Frankrijk zitten ongeveer op hetzelfde niveau als het gaat om de kale benzineprijs. Als er grote verschillen zijn dan komt dat vaak doordat bijvoorbeeld een supermarkt extra klanten wil trekken door zelf de benzine te subsidiëren, dus door de benzine goedkoper aan te bieden om klanten te werven voor een flesje cola of voor andere producten in de megasupermarkt. Grosso modo wijkt de kale benzineprijs echter niet substantieel af. Dat geeft al aan dat de Nederlandse benzinemarkt op de meeste plaatsen in principe goed functioneert. Tegelijkertijd is er op sommige plaatsen op het hoofdwegennet nog ruimte voor versterking van de concurrentie, met name in relatie tot het onderliggende wegennet. Dat geldt met name voor locaties waar een beperkt aantal alternatieven op het onderliggende wegennet in de buurt is dan wel waar ze voor automobilisten niet goed zichtbaar zijn. Ik poneer dus de stelling dat de benzinemarkt als zodanig goed functioneert en dat de kale benzineprijzen niet anders zijn dan in andere Europese markten. De vragen over accijnzen en veilingen zullen worden beantwoord door collega Weekers.

Mevrouw Gesthuizen heeft een aantal voorstellen gedaan. Zij vindt dat het tijd is om er paal en perk aan te stellen en zij wil de oliemaatschappijen flink aanpakken. Dat begint met het voorstel om de winsten die maatschappijen maken, fors verder af te romen. Laat ik vooropstellen – dat zeg ik niet alleen als minister van EL&I maar ook als lid van een regering die van mening is dat wij in dit land onze boterham moeten verdienen en werkgelegenheid moeten stimuleren en creëren – dat het maken van winst door een onderneming als zodanig juist een teken is van gezonde bedrijfsvoering en in beginsel dus niet een reden is voor een overheid om die af te romen. Vanuit de invalshoek van de SP is dat misschien wel het geval maar vanuit de invalshoek van de partijen die deze coalitie schragen niet. Dit geldt des te meer daar de Staat op dit moment al voor gemiddeld 80% deelt in de winst die oliemaatschappijen maken op de winning en verkoop van Nederlands gas. Daarnaast moeten maatschappijen met een tankstation aan de snelweg het recht op exploitatie op een concurrerende veiling kopen. De opbrengst van die veiling gaat ook naar de overheid. Ik zie op dat punt dus echt geen reden voor verdere maatregelen specifiek gericht op de winst van oliemaatschappijen. Staatssecretaris Weekers zal hierop nader ingaan.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Ik begrijp wel dat de minister zich ervan af wil maken door een gemakkelijk beeld te schetsen als zou het de SP erom te doen zijn om vooral bedrijven te pakken die winst maken. Daar is het mij echter helemaal niet om te doen; ik juich het zeker toe als bedrijven winst maken. Het betekent inderdaad dat die bedrijven gezond zijn. Het is echter wel een beetje zuur als vele miljoenen Nederlanders die winst moeten ophoesten. Wil de minister daar eens op ingaan?

Minister **Verhagen**: Ik ben daar precies op ingegaan. 80% van de winst van maatschappijen op de gasopbrengsten in Nederland gaat al naar de Staat. Vrij recentelijk heb ik de oliewinning in Schoonebeek heropend.

Daarvan gaat uiteindelijk 60% naar de rijksoverheid. Van de winsten gaat een deel dus naar de overheid en daarmee dus naar de hardwerkende automobilist of de gewone automobilist, om de doodeenvoudige reden dat er een lager belastingtarief in Nederland is doordat die inkomsten binnenkomen. Wij hebben daardoor geld om uitgaven aan scholen, wegen et cetera te financieren. De veronderstelling van mevrouw Gesthuizen dat er schandalige winsten worden gemaakt die niet leiden tot een verhoging van de inkomsten van de overheid is dus gewoon niet waar. Ik maak mij er niet op een gemakkelijke manier van af; ik geef de feiten weer zoals ze in Nederland zijn. Daarom zien wij niets in het voorstel om de winsten nog verder af te romen dan nu het geval is.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Het is ook terecht dat een flink gedeelte van die opbrengsten naar de Staat gaat. Het zit nota bene in onze bodem en het is niemands privébezit. De verhalen over 60%, 80% en misschien nog wel meer hoor ik wel vaker ...

Minister **Verhagen**: Mevrouw Gesthuizen moet gewoon naar de begroting kijken, dan kan zij het zien.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Dat soort verhalen heb ik wel vaker gehoord. Het gaat erom dat er uiteindelijk heel veel winst wordt gemaakt en dat de mensen in Nederland die moeten gebruikmaken van die diensten, daarvoor betalen. Ik wil dat de minister een wat eerlijker keuze maakt en dat hij kijkt naar de belangen van al die miljoenen mensen in plaats van dat hij hier zegt dat wij er eigenlijk wel genoeg voor binnenkrijgen. De minister maakte zojuist wat opmerkingen over de kale benzineprijs. Ik heb dat overzichtje er toch eens eventjes bij gepakt. Het is een grafiekje en dat maakt het erg onduidelijk. Het staat op pagina 2 van het onderzoek waarover de minister het had. Ik zie daar toch heel duidelijk dat Nederland consequent, ook wat de kale benzineprijs betreft, de boventoon voert. In bepaalde jaren is er echt een piek en scheelt het vele centen. Ik ben het dus gewoon niet met hem eens in zijn constatering dat er niet veel verschil zou zijn.

Minister **Verhagen**: Dat mevrouw Gesthuizen het niet met mij eens is, was mij al eerder opgevallen. Mijn stelling is echter dat de overheid een substantieel deel van de winst krijgt. Ook uit de belastingvoorstellen van de SP in zijn algemeenheid blijkt dat er verschillen zijn tussen de opvatting van de SP en die van de regering. De SP wil bijvoorbeeld de inkomstenbelasting verhogen. Als je de inkomstenbelasting verhoogt, kan ik mij voorstellen dat je minder inkomsten via andere middelen hoeft te verwerven. Dat is een keuze.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Dat is voor het toptarief en niet voor iedereen.

Minister **Verhagen**: Ik weet dat u ervoor bent bedrijven en hun winsten meer te belasten. Ik weet dat u het belastingtarief wilt verhogen naar 70%. Dat is bekend, maar wij maken een andere keuze. Het staat u vrij om het belastingtarief te verhogen en nog meer winsten af te pakken. Ik probeer juist een beleid voor te staan dat het mogelijk maakt om in Nederland werkgelegenheid te creëren. Het is met het oog daarop van groot belang dat er een investeringsklimaat is dat het voor bedrijven mogelijk maakt om zich in Nederland te vestigen en uit te breiden. Het creëren van werkgelegenheid is de beste methode. Daardoor kunnen mensen zich ontplooiën en een inkomen verwerven om spullen aan te schaffen.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): De minister vergist zich. Ik neem aan dat hij dat niet expres doet. Wij willen uiteraard het belastingtarief niet verhogen

naar 70%. Ik heb gezegd dat het om een toptarief gaat voor inkomstenbelasting. Misschien moeten we het daar in een apart overleg alleen met de staatssecretaris van Financiën over hebben. Minister, u vergist zich nadrukkelijk.

Minister Verhagen: Het kabinet heeft een andere kijk op wat de overheid allemaal zou moeten afromen dan uw partij. Dat is gewoon een feit. Vervolgens verwijst mevrouw Gesthuizen naar een voorstel om speculatie met grondstoffen aan te pakken. Juist in een tijd waarin we geconfronteerd worden met schaarste aan grondstoffen is het natuurlijk evident dat we daarnaar moeten kijken, ook omdat de prijsvorming tot zeer onwenselijke situaties kan leiden. Er wordt door verschillende organisaties onderzoek gedaan naar de wijze waarop de prijsvorming van internationale financiële en grondstoffenmarkten tot stand komt. Daarbij gaat het om een aantal financiële instellingen, maar ook om organisaties als het Internationaal Energieforum, OPEC, het Internationaal Energie Agentschap en de OESO. Dat vind ik een goede zaak. We zullen die onderzoeken nauwlettend volgen, ook om te bezien of speculatie op dat punt tot onverantwoorde ontwikkelingen leidt. Op basis van die onderzoeken zullen we bekijken of er aanvullende regels gesteld moeten worden om te komen tot stabiele prijsvorming. Zo nodig zal het toezicht op de markt worden aangescherpt. Dus ik steun die onderzoeken. Ik denk dat mevrouw Gesthuizen en ik op dit punt op een lijn zitten.

Mevrouw Gesthuizen en de heer Van Bommel vragen of de NMa nader onderzoek kan doen naar de totstandkoming van de benzineprijs. In 2009 is diepgaand onderzoek uitgevoerd naar de hoogte en de totstandkoming van de benzineprijs. De uitkomsten daarvan heb ik net gemeld. De NMa heeft heel veel tijd geïnvesteerd in analyses van de markt en zij heeft twee benzinescans uitgevoerd om te kijken of er sprake was van oneerlijke concurrentie. Zij heeft niet alleen geconstateerd dat daar geen sprake van was, maar zij zag ook geen aanleiding voor aanvullend onderzoek. Juist omdat die verhalen steeds de ronde doen, is de NMa hier als geen ander alert op. Zij zal de benzinemarkt dus ook nauwgezet blijven volgen. Zodra er een aanwijzing is dat zij tot een andere opvatting moet komen, zal zij daar nader onderzoek naar doen, maar op dit moment zegt zelfs de NMa, die puur toeziet op transparantie en op vrije mededinging, dat aanvullend onderzoek op dit moment niet noodzakelijk is. Wij hebben dat oordeel ook niet voor niets aan de NMa overgelaten.

De heer Van Bommel vraagt hoe het onderzoek uit 2009 naar de totstandkoming van de benzineprijzen is uitgevoerd. Daarbij is de nadruk gelegd op de kale benzineprijs: zonder btw, zonder accijns, zonder allerlei heffingen. Dat houdt in dat het gedeelte van de benzineprijs dat betaald wordt bij de pomp en aan de overheid wordt afgedragen niet in die vergelijking is meegenomen. Daar zitten inderdaad substantiële verschillen in, maar dat is wel terecht als je kijkt naar de werking van de markt. Dan kun je de benzineprijzen namelijk met andere landen vergelijken. Er zijn inderdaad aanzienlijke prijsverschillen met andere landen als het gaat om de prijs aan de pomp. Dat zien we allemaal als we naar Luxemburg rijden.

De **voorzitter:** Mevrouw Gesthuizen, voor haar derde vraag.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. Dit is mijn tweede toch?

De **voorzitter:** Nee, ik heb geconstateerd dat u zo-even een tweede vraag stelde. Dit is uw derde vraag. Ja, ik ben streng.

Minister Verhagen: Mevrouw Gesthuizen wacht even. Maar goed, 70% van de prijs bestaat dus uit accijnzen, heffingen en btw. Laten we elkaar wat dat betreft wel bij de les houden.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. Mag ik de minister in ieder geval vragen of hij mijn tweede vraag wil beantwoorden. Die ging over de kale prijs, waar hij net op inging. Volgens de minister zou er nauwelijks verschil zijn.

Minister **Verhagen**: U kunt het nalezen. Er zijn wel verschillen geconstateerd. Er zijn bijvoorbeeld grote supermarktketens die stunten met de prijzen, maar eigenlijk kun je dan spreken van een soort kruissubsidiëring omdat de koffie bij die supermarkten duurder is dan bij de kleinere supermarkt. Dat de koffie – het kan ook een broek of een stropdas zijn – daar goedkoper is, staat er niet bij vermeld. Daarnaast hebben de grotere supermarktketens bepaalde voordelen die bij een kleinere supermarkt niet te halen zijn. Zo zijn er nog wel meer elementen te noemen. In ieder geval blijkt uit het laatste onderzoek van de Europese Commissie van oktober 2010 dat de Nederlandse kale benzineprijs op het Europese gemiddelde ligt. De combinatie van accijnsheffingen en btw maken dus echt het verschil.

De heer **Van Bommel** (PVV): De minister komt met de prijsverschillen ten opzichte van het buitenland. Met name hoor ik dat het prijsinstrument belangrijk is. Is de minister het met mij eens dat er in Nederland meer duidelijkheid moet komen over de prijs als marktinstrument?

Minister **Verhagen**: Over de transparantie kom ik dadelijk te spreken. Ik reageer eerst op de vijf voorstellen die onder andere door de SP naar voren zijn gebracht. Over de voorstellen van de PVV-fractie kom ik nog te spreken.

De **voorzitter**: En dat doen we zo kort mogelijk, zodat we op tijd kunnen eindigen.

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Ik begrijp het ongeduld van de leden van de Kamer. Zij willen zo snel mogelijk antwoord krijgen op hun vragen, maar dat kan natuurlijk niet tegelijkertijd. Je kunt ook geen diesel en superbenzine in één tank stoppen. Althans, dat lijkt me vrij ongezond. Ik kom nu bij het derde voorstel van de SP-fractie. Mevrouw Gesthuizen stelt voor om maximumprijzen vast te stellen. Los van het feit dat de Moslimbroederschap in Egypte wat dat betreft een spaak in het wiel zou kunnen steken, ben ik überhaupt geen voorstander van het invoeren van maximumprijzen. Benzineprijzen zijn afhankelijk van heel veel factoren: internationale grondstoffenprijzen, specifieke landelijke kostenfactoren, ontwikkelingen in de vraag, et cetera. In zijn algemeenheid geldt dat loonen prijsmaatregelen alleen worden genomen als er een ramp dreigt of het land volstrekt dreigt te ontsporen. Misschien dat Den Uyl die nog overwogen heeft, maar daarna zijn ze volgens mij zelfs niet meer overwogen. In de praktijk zie je dat het vaststellen van maximumprijzen niet leidt tot winst voor de consumenten. Integendeel, pomphouders gaan dan daadwerkelijk op die maximumprijs zitten. In België is dat een tijd gedaan en dan zie je dat alle pomphouders op de maximumprijs gaan zitten. Daardoor zijn in België de kale benzineprijzen het hoogste van alle onderzochte landen. Ik vind dat een heel onwenselijk instrument, juist voor de automobilist. Nogmaals, wanneer de NMa de prijs onredelijk hoog vindt, grijpt zij in. Daar heeft de NMa nu geen enkele aanleiding voor.

Door tal van fracties zijn vragen gesteld in relatie tot transparantie. Om de concurrentiedruk van tankstations op het onderliggende wegennet op tankstations langs het hoofdwegennet te bevorderen, is de nadruk gelegd op het verbeteren van de transparantie van de benzineprijs. Daarmee zullen de alternatieven op het onderliggende wegennet beter waarneembaar zijn voor prijsbewuste gebruikers. Gedacht kan worden

aan reclameborden op de autosnelweg. Laat ik vooropstellen dat de Nederlandse automobilist niet dom is. Hij weet dat de benzineprijs bij stations op het hoofdwegennet hoger is dan bij stations op het onderliggende wegennet. Hij weet dat hij, als hij de afrit pakt, grote kans heeft dat hij een tankstation tegenkomt waar de prijs aanmerkelijk lager ligt. Iedereen weet dat; dat is één. Ten tweede is het desalniettemin belangrijk om toch een overzicht van de prijzen te hebben. Dat is de reden waarom mijn voorganger een beroep op de sector heeft gedaan om op vrijwillige basis, bijvoorbeeld door een convenant, verbeteringen in de transparantie te bereiken. Ik heb zeer veel vertrouwen in mijn voorganger. Dus ik veronderstel niet dat een gesprek van mijn kant tot een andere conclusie zal leiden dan de gesprekken die zij gevoerd heeft. Ook uit de huidige informatie blijkt dat de sector daartoe onvoldoende bereid is. De route van vrijwillige afspraken voor verbetering van de prijstransparantie is dus afgesloten. Ik zeg niet dat ik niet bereid ben om nog een keer met de sector om de tafel te gaan zitten, maar daar moet de Kamer geen al te hoge verwachtingen van hebben. Ik verwacht niet dat een gesprek met mij tot een andere conclusie zal leiden dan een gesprek met mevrouw Van der Hoeven destijds. Ik ben blij met het grote vertrouwen dat mevrouw Verburg daarin stelt, maar ik wil geen irreële verwachtingen op dat punt wekken.

In de brieven die ik in december en januari aan de Kamer heb gestuurd, heb ik haar geïnformeerd over de stand van zaken en over te nemen stappen. Ik onderschrijf het belang, dat ook vandaag weer is uitgesproken, van een goed functionerende benzinemarkt, waarin de prijsbewuste automobilist kan kiezen waar hij wil tanken. Het is goed om te zien dat er momenteel, ondanks dat er geen vrijwillige afspraken met de sector zijn gemaakt, veel initiatieven in de markt worden ontplooid om te komen tot een grotere transparantie. Met name via internet, navigatiesystemen en mobiele applicaties kunnen automobilisten steeds beter de prijzen tussen nabijgelegen benzinestations met elkaar vergelijken. Ik zal wat tips geven: www.brandstofprijzen.nl, www.goedkooptanken.nu en www.fftanken.nl. Daar staan heel mooie vergelijkingen op. Die sites geven een goede indicatie van prijzen bij tankstations. Op basis van fluctuaties wordt bijvoorbeeld aangegeven dat de prijzen bij tankstations met rode bolletjes hoog zijn, met oranje bolletjes gemiddeld zijn en met groene bolletjes laag zijn. Met de opkomst van smartphones en navigatiesystemen verwacht ik dat de beschikbaarheid van actuele en betrouwbare informatie over benzineprijzen op relatief korte termijn fors zal verbeteren.

De **voorzitter**: Minister, de heer Verhoeven wil u een vraag stellen.

Minister **Verhagen**: Ja, maar de Kamer doet allemaal voorstellen. De heer Verhoeven begint al te interrumperen voordat ik überhaupt op zijn voorstel kan reageren.

De **voorzitter**: Ik stel toch voor dat de heer Verhoeven zijn vraag formuleert.

De heer **Verhoeven** (D66): De minister noemt terecht een aantal websites. Die worden samengesteld door mensen die als een dolle moeten speuren. Daarom hebben D66, PvdA, de SP en de PVV gevraagd om de transparantie wettelijk te verplichten. Dat is echt nodig om ervoor te zorgen dat al die sites die de minister zo geweldig vindt, echt goed kunnen functioneren. Graag een reactie van de minister.

Minister **Verhagen**: Daar kom ik nog op, maar u bent heel ongeduldig. U bent op zoek naar een goedkope pomp.

De heer **Verhoeven** (D66): Ik brand van verlangen.

Minister **Verhagen**: Ik heb ten eerste gewezen op die ontwikkelingen. Ten tweede heeft een pomphouder die relatief goedkope benzine aanbiedt, er belang bij om die informatie beschikbaar te stellen. Dan kom ik op de vraag van de heer Verhoeven, mevrouw Dijkma en de heer Van Bommel over welke manier de overheid een rol zou kunnen spelen bij het ondersteunen van dit soort initiatieven. Zij willen een wettelijke verplichting om die informatie te publiceren in een database. Dan zouden aanbieders van vergelijkingsdiensten gemakkelijker aan prijsinformatie kunnen komen om de informatievoorziening aan automobilisten te verbeteren. Gelet op de huidige ontwikkelingen in de markt vind ik een dergelijke maatregel op dit moment niet nodig.

De **voorzitter**: Mevrouw Dijkma heeft een vraag.

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Ik wil eerst mijn verhaal afmaken, want ik heb daar een aantal redenen voor. Als ik iedere keer halverwege mijn redenering moet aangeven waarom ik het vind, blijven we pingpongen.

De **voorzitter**: Toch stel ik voor dat mevrouw Dijkma haar vraag stelt.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Zou de minister in zijn reactie mee willen nemen dat het CDA drie weken voor de verkiezingen van juni vorig jaar een initiatiefwetsvoorstel heeft aangekondigd om de transparantie voor pomphouders wettelijk afdwingbaar te maken? Als de minister dat niet meer vindt, is dat een breuk met de verkiezingsbelofte.

De **voorzitter**: We zullen samen volgen dat de minister uw vragen beantwoordt.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): De leden Koopmans en Ten Hoopen hebben dat wetsvoorstel aangekondigd. Dit even voor de informatie van de minister. Dan weet de minister weer om welke makkers het gaat.

Minister **Verhagen**: Ik ben blij dat mevrouw Dijkma haar huiswerk goed heeft gedaan en dat zij zich heeft verdiept in voorstellen. Ik hoop dat het voortschrijdende inzicht dat bepaalde leden van deze Kamer hebben ook bij haar door zal klinken.

Nogmaals, ik vind het op dit moment niet nodig. Ik vind het niet passen bij het beleid van dit kabinet. Zowel in het regeerakkoord als in het gedoogakkoord heeft het kabinet de duidelijke doelstelling geformuleerd om te komen tot een vermindering van administratieve lasten en regeldruk. Ik zou zelfs zo ver willen gaan dat er een regel af moet gaan op het moment dat er een nieuwe regel bij komt. In toenemende mate blijkt dat terwijl het kabinet allerlei regels afschaft, er weer nieuwe regels bij komen. Zo blijft het dweilen met de kraan open als het gaat om het verminderen van administratieve lastendruk en het beëindigen van overbodige bureaucratie.

Een verplichting voor een individuele pomphouder om een actuele benzineprijs te publiceren leidt tot administratieve lasten. Er zijn 4 000 pomphouders, er zijn vier verschillende soorten benzine en er zijn 365 dagen in een jaar. Dan moeten die 4 000 pomphouders iedere dag vier prijzen intikken. Dan heb ik het nog niet over de voorgestelde pomppolitie die bij al die stations moet controleren of dat wel gebeurt. Die gegevens moeten verwerkt worden, et cetera, et cetera. Het gaat hier met name om de ondernemers in het midden- en kleinbedrijf. Dat betekent dat meer dan 3 500 tankstations op het onderliggende wegennet hiermee te maken krijgen, met als doel om de 250 tankstations op het hoofdwegennet te disciplineren, terwijl iedereen weet dat de pomphouder op het onderliggende wegennet een lagere benzineprijs berekent dan de pomphouder op het hoofdwegennet.

De **voorzitter**: Ik ga u even onderbreken. Mevrouw Dijkma heeft een vraag.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Laat de minister toch even dit blokje afmaken.

De **voorzitter**: Mevrouw Dijkma geeft al twee keer aan dat zij een vraag wil stellen. Ik zie dat zij even wil wachten. Dan maakt de minister eerst zijn blokje af en dan kunnen daarna vragen worden gesteld.

Minister **Verhagen**: Naast mijn bezwaren ten aanzien van de administratieve lasten heb ik mijn twijfels over de handhaafbaarheid van een dergelijke wettelijke verplichting. Als je bij al die 4 000 individuele stations iedere dag moet controleren of wat op de site staat of wat op de paal staat klopt met wat aan de pomp wordt afgerekend, kom ik er niet met het instellen van pomppolitie. Dan heb ik heel wat meer mensen nodig. Het moet iedere dag gebeuren. De informatie mag niet achterhaald zijn, want de informatie van gisteren stond al op www.fftanken.nl. Het gaat niet alleen om administratieve lasten, maar het brengt enorm veel toezichtlasten met zich. Ik vind het daarom nu niet nodig. Ik wil de ontwikkelingen in de sector, die heel hard gaan, een goede kans geven. In Spanje en Frankrijk is een wettelijke verplichting ingevoerd, maar die is niet betrouwbaar en niet effectief gebleken. Juist omdat je het je als overheid niet kunt veroorloven om al die tankstations iedere dag te controleren, 365 dagen per jaar, vindt die controle niet plaats en dus is het niet meer effectief. Iedere toerist heeft dat al eens meegemaakt. Hij denkt: er is 50 kilometer verderop een goedkoper tankstation, hij rijdt door en ziet op zijn bonnetje een heel andere prijs dan de prijs die op de paal 50 kilometer daarvoor stond. Dus wel administratieve lasten, maar geen verbeteringen voor de consument. De consument heeft in een dicht wegennet zoals in Nederland veel keus. Er zijn sites waarop prijsvergelijkingen staan. De benzinemarkt is transparanter dan heel veel andere markten. Ik neem aan dat men de stad niet graag wil volplempen met borden waarop staat hoeveel de koffie of een colbertje kost bij verschillende winkels. De markt is voldoende concurrerend, anders zou de NMa ingrijpen. Er is voor pomphouders een prikkel om een lage prijs aan te bieden. Als ik alles afweeg, pakken we hiermee niet de oliesjeiks of de rijke maatschappijen, maar wel de hardwerkende middenstand. De consument schiet er niets mee op. De markt is transparant en de prijs zal niet dalen door deze verplichting in te voeren. Wel wil ik initiatieven die uit de markt komen faciliteren. Die aanmoediging wil ik hier uitspreken.

Mevrouw Verburg en mevrouw Gesthuizen vragen wat de lasten voor het bedrijfsleven zijn van het invoeren van een dergelijke database. Ik wil hiervoor een parallel trekken met de vervoersector. Mijn collega van I&M heeft becijferd dat het aanleveren van actuele informatie in die sector initieel 5 mln. zal kosten en vervolgens 1 à 2 mln. per jaar. Er zijn overigens maar acht vervoersbedrijven. We hebben het hier over bijna 4 000 benzinestations, waaronder veel kleine bedrijven. Dus dat zal eerder meer kosten dan minder. Ik wil juist die hardwerkende kleine mkb'er op dat punt geen extra lasten opleggen.

Voorzitter. Ik kan nu ook nog op de palen ingaan, of zal ik dat dadelijk doen?

De **voorzitter**: Ik stel voor dat we de leden nu de gelegenheid geven om vragen te stellen over dit blokje. Mevrouw Dijkma heeft een vraag.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Het is natuurlijk hartverscheurend wat de minister net zei, maar het is absoluut niet overtuigend. Misschien mag ik een argument gebruiken van een voormalig collega van de minister, de heer Koopmans. Op 17 mei 2010, drie weken voor de verkiezingen, zei hij heel helder dat alle pogingen van het kabinet nauwelijks effect hadden

gehad. Daar had hij natuurlijk gelijk in. Dan citeer ik: dit moet gewoon wettelijk worden geregeld; transparantie en concurrentie komen niet vanzelf; om de prijzen omlaag te krijgen is een helpende hand nodig. Daarmee beargumenteert hij niets meer en niets minder dan wat ik vandaag met verschillende anderen zeg, namelijk dat die transparantie wettelijk verplicht moet worden. Het CDA zou met een initiatiefwetsvoorstel komen. Ze hebben een minister die op de bok zit en wat doet hij? Hij zegt: ik doe het niet. Reageer daar nu eens op, minister.

Minister **Verhagen**: Ik wil daar best op reageren. Ten eerste vind ik het vrij uniek om te constateren dat u het met collega Koopmans op dit punt eens bent.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Ja, het komt echt voor.

Minister **Verhagen**: Ik vind dat een goede ontwikkeling, zij het dat de heer Koopmans inmiddels een paar stappen verder is. Tenminste, dat hoop ik.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Kunt u dat nader verklaren?

Minister **Verhagen**: We zullen natuurlijk af moeten wachten wat dit debat brengt, maar ik hoop het om de doodeenvoudige reden dat ik ten eerste heb aangetoond dat de consument er niet beter van wordt en ten tweede dat er initiatieven in de markt zijn die de gegevens door middel van nieuwe applicaties inzichtelijker maken. Ik heb ten derde erop gewezen – en dat vind ik veel doorslaggevender – dat de NMA aangetoond heeft dat de markt wel degelijk transparant is. Dus de markt is transparant. Je hoeft niet op www.fftanken.nl te kijken om te weten dat de pomphouders op het onderliggende wegennet goedkoper zijn dan aan het hoofdwegennet. Met een wettelijke verplichting schiet de consument niets op. De prijs gaat er echt niet van omlaag. Het enige wat je bereikt is dat je 3 500 kleine middenstanders opzadelt met een wettelijke verplichting, plus dat je van de overheid vraagt om toezicht te houden, terwijl dat gewoon onuitvoerbaar is.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): In de terminologie van de heer Verhagen zouden we dit kunnen kwalificeren als een draai. Los daarvan meen ik dat er helemaal geen administratieve lasten aan verbonden hoeven te zijn. Het punt is dat niet de overheid iets moet bijhouden. De minister moet de markt in staat stellen om zichzelf te reguleren. Du moment dat de minister afsprekt dat die wettelijke transparantieplicht er is, zullen de consumentenorganisaties hun genezende werk vanzelf wel doen. Dan kan de Consumentenautoriteit af en toe een steekproef doen. Daar hebben we helemaal geen politie of al die andere flauwekul voor nodig.

Minister **Verhagen**: Daar kwam de heer Verhoeven mee. Hij wilde een pomppolitie instellen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Daar moet u niet het voorstel mee teniet doen. U zoekt een uitvlucht in de discussie over de uitvoering om te ontkomen aan de principiële kwestie waar u drie weken voor de verkiezingen nog zo hartgrondig een mening over had.

Minister **Verhagen**: Het is absoluut niet waar dat ik geen maatregelen wil opleggen. Ik voel absoluut niets voor het opleggen van een maatregel die de consument niets helpt en waardoor het midden- en kleinbedrijf wordt opgezadeld met extra lasten. Als ik zou afzien van toezicht, werkt de maatregel niet. Dat blijkt wel in Frankrijk. Daar zie je op de wegen allemaal van die grote palen die de heer Verhoeven wil, maar de prijzen kloppen gewoon niet. Dan kun je besluiten om daar de Consumentenautoriteit op

te zetten, maar dat is ook toezicht. Je kunt voorstellen om dat met steekproeven te doen, maar dan vraag ik me af waar het nu om gaat. Gaat het erom dat de consument weet dat hij ergens anders goedkoper kan tanken of gaat het erom dat u hoe dan ook een verplichting wilt instellen? Om de markt te laten werken, wil ik bestaande ontwikkelingen – niet alleen de sites die ik net noemde, maar ook de ontwikkelingen met de tomtom en de smartphones – stimuleren, zodat er meer informatie beschikbaar komt via apps, et cetera. Ik ga echter niet zo ver om de tankstations te verplichten die gegevens iedere dag aan te leveren.

De heer **Verhoeven** (D66): Mevrouw Dijkma zei het al: het is een draai. U draait de automobilist gewoon de rug toe. U maakt een karikatuur van al het toezicht dat nodig is. Dat slaat echt helemaal nergens op. U hebt het over 4 000 kleine midden- en kleinbedrijven. Nee, het zijn 400 000 midden- en kleinbedrijven die te veel voor benzine betalen. Daar moet het over gaan. U kunt wel heel de tijd zeggen dat het zo'n enorme opgave is, maar u zou a. wettelijke transparantie gewoon moeten invoeren en dat b. steekproefsgewijs op lichtvoetige wijze moeten laten controleren. Begin nu met het gewoon te verplichten, dan zult u zien dat mensen wel de juiste prijzen doorgeven. Waarom legt u zich erbij neer dat er verkeerde prijzen worden doorgegeven? Dat is toch gewoon een vorm van bedrog? Waarom wilt u geen wettelijke transparantieplicht opleggen?

Minister **Verhagen**: Wie zegt dat er verkeerde prijzen worden doorgegeven?

De heer **Verhoeven** (D66): Dat zegt u toch?

Minister **Verhagen**: Nee, ik zeg dat bewezen is dat in Frankrijk niet de actuele prijzen op de palen staan. Daar verwijs ik naar. Uw stelling dat er te veel betaald wordt, klopt niet, gelet op het onderzoek waarnaar ik verwezen heb. Indien uw stelling juist zou zijn, was de NMa nooit tot haar conclusie gekomen. Dus u negeert het onderzoek waaruit blijkt dat de kale benzineprijs in Nederland niet hoger ligt dan in andere landen. Die ligt gewoon op het Europese gemiddelde. Daarnaast negeert u het feit dat de enige autoriteit die we hebben om te constateren dat er oneerlijke prijzen berekend worden, heeft geconstateerd dat dit niet het geval is. Desalniettemin wilt u dat coûte que coûte doorvoeren, omdat u blijkbaar dat nummertje wilt maken.

De heer **Verhoeven** (D66): Nee, nee. Een nummertje maken, daar gaat het hier toch helemaal niet over?

Minister **Verhagen**: Laten we elkaar niets wijsmaken. U wilt een probleem oplossen, waar ik meteen voor in zou zijn als het er was. Het probleem dat er hoge benzineprijzen berekend worden, is niet veroorzaakt door het feit waar u zich op concentreert. Dat is het punt. Uw voorstel leidt niet tot lagere prijzen voor de consument. Dus u maakt de automobilist blij met een dooie mus.

De heer **Verhoeven** (D66): Mijnheer Koopmans heeft er een nummertje van gemaakt voor de verkiezingen.

Minister **Verhagen**: Maar nu doet u het!

De heer **Verhoeven** (D66): Wij maken er nu een serieus punt van. Het punt is heel duidelijk. Er is gewoon geen wettelijke plicht om transparant te zijn met de prijzen. Het enige wat wij vragen, is om dat te doen. U geeft zelf toe dat de prijzen bij alle pompbedrijven die aan de hoofdsnelwegen liggen, hoger zijn dan bij pompbedrijven op het onderliggende wegennet.

Dus dan is er blijkbaar wel wat aan de hand. Wij willen graag dat daarover duidelijkheid komt. Dat kun je op een lichtvoetige manier doen. Je hoeft het alleen maar te verplichten. Vervolgens zullen die bedrijven hun actuele prijzen doorgeven. Dan is het geregeld, want de markt kan dan zijn werk doen met al die prachtige websites, tomtom en Google. Dat is het enige wat wij vragen. Het is een heel normale maatregel. Waarom bent u nou zou bang om iets te doen wat prima past binnen het kabinetsbeleid, namelijk de automobilist tegemoetkomen door even uw nek uit te steken? Waarom probeert u het alleen maar met flauwekulargumenten af te wijzen door te zeggen dat wij er een nummertje van maken?

Minister **Verhagen**: Ik accepteer niet dat mij verweten wordt dat ik met flauwekulargumenten kom. Ik beroep mij op onderzoeken van de NMa en op vergelijkend warenonderzoek van de Europese Commissie. Dat zijn geen flauwekulargumenten. U noemt het flauwekul, omdat u er niet naar wilt luisteren. Dat constateer ik ten eerste, maar ik begrijp dat er verkiezingen in aantocht zijn. Ten tweede is de stelling dat er geen transparantie is onjuist. U wilt niet luisteren naar de NMa. De NMa constateert een transparante markt. U weigert dat gewoon te accepteren. De enige die dat feitelijke kan constateren, is de NMa.

De heer **Van Bommel** (PVV): Ik heb een vraag over de marktwerking. Wanneer ik een vliegtuigstoel wil boeken, is daar ontzaglijk duidelijke, transparante prijsinformatie over. De telecommarkt werkt perfect, evenals de energiemarkt. Die markten willen graag meewerken als het gaat om het prijsinstrument. Ik vraag mij af waarom deze markt in godsnaam zo bang is om met prijzen te komen. Wat zit daarachter? Ik kan me er wel iets bij voorstellen als ex-ondernemer. U zegt dat dit niet zo is, maar ze willen toch niet meewerken. Die lastenverzwaring zie ik ook niet zo. Het is 's ochtends na het tanden poetsen even vier prijzen invoeren en dan is het klaar. Ook het toezicht zou kosten met zich kunnen brengen. Daar houd ik natuurlijk ook niet van, maar als 40% dat zou doen, is de overige 60% al zo bang, dat zij vanzelf volgen. Dus ik vraag me nog steeds af wat het probleem is.

Minister **Verhagen**: Dit is een terechte vraag. Ik kan me voorstellen dat een benzinstation met concurrerende prijzen er alle belang bij heeft om de informatie beschikbaar te stellen voor de sites en de andere applicaties waaraan consumenten kunnen zien dat het aantrekkelijk is om naar dat benzinstation te rijden. Er is ook met het oog op mededinging geen bezwaar tegen als benzinstations hun actuele cijfers publiceren. Die gegevens mogen gewoon door anderen worden gebruikt. Dat zie je ook in het internetverkeer bij mobiele applicaties. Aan een centrale database kleven andere bezwaren. Op het moment dat de overheid zo'n site centraal gaat beheren, komen er aspecten aan de orde die ook bij prijspalen spelen. Dus er is wel huiver. Ik zou tegen de pomphouders willen zeggen: wanneer u goedkopere benzine hebt aan te bieden, stel uw gegevens beschikbaar. Op het moment dat je ze daartoe gaat verplichten, zal het grootste gedeelte zeggen dat het niet opweegt tegen het voordeel dat je daarbij haalt. Daarnaast leidt het uiteindelijk niet tot een lagere prijs. Ik heb er helemaal geen bezwaren tegen. Integendeel. Maar dat is iets anders dan verplicht stellen. Ik blijf de benzinepomphouders oproepen om de gegevens op vrijwillige basis beschikbaar te stellen.

De heer **Van Bommel** (PVV): In principe ben ik ook geen voorstander van verplichtstelling, maar als een markt een terughoudende reactie heeft, lijkt mij dat de overheid toch een stap moet zetten.

Minister **Verhagen**: Ik verwacht dat de huidige marktontwikkelingen de prijs transparantie verder zullen vergroten. Ik ben bereid om ontwikke-

lingen die in de markt plaatsvinden ten aanzien van die prijsvergelijkingen op het internet, navigatiesystemen en smartphones, precies in kaart te laten brengen door een onafhankelijk bureau om te onderzoeken of er belemmeringen zijn. Dan kun je onderzoeken of aanbieders knelpunten ondervinden en hoe je als overheid ondersteuning zou kunnen bieden aan aanbieders bij het uitbreiden van die initiatieven. Ik ben wel bereid om te onderzoeken of het mogelijk is die ontwikkeling te steunen door meer toepassingen op dat punt te stimuleren.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Is de minister aan het einde van dit blokje?

Minister **Verhagen**: Ik moet nog ingaan op de prijspalen.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Dat vertrouw ik u wel toe. Dat komt wel goed. Het punt is dat we moeten stoppen met het opperen van maatregelen die het probleem niet oplossen. We kunnen iedere keer wel stoer doen, maar die tegenstelling tussen ondernemers en consumenten moet op een moderne manier beslist worden. Ik vind het goed dat de minister bereid is om te onderzoeken wat er nog nodig is om meer helderheid in de prijsvergelijkingen te krijgen en daarmee de toegankelijkheid te vergroten. Ik verzoek hem om dat voor 1 juni te doen, zodat we daar nog voor het zomerreces over kunnen praten. Daarbij zou ik graag zien dat hij de ondernemers die weigeren de prijzen door te geven, die geen transparantie geven, ook op de site te laten vermelden. Dan is het «naming and faming» met groene bolletjes op de [fftanken-site](#), maar ook «naming and shaming» voor ondernemers die helemaal niets willen. Langs die route worden deze ondernemers gedwongen om wel mee te doen.

Minister **Verhagen**: Ik zeg toe dat ik dat voor 1 juni zal doen. Ik vind de laatste suggestie van mevrouw Verburg om bij de informatie op de site mee te nemen dat bepaalde ondernemers hun prijzen niet doorgeven interessant. Het is een goed idee, want dan weet je als consument dat je eigenlijk geen idee hebt wat de actuele prijs bij het betreffende station is. Dan moet je wachten tot je aan de pomp staat.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Volgens mij zit de minister gewoon in een heel ongemakkelijke spagaat. Ik hoop voor hem dat hij daar snel uit kan springen. Hij zegt dat de markt al uit zichzelf transparant is. Volgens hem kunnen consumenten op sites als [www.gooijetanklekkervol.nl](#) zien waar zij het beste kunnen gaan tanken. Hij wil dergelijke initiatieven stimuleren. Tegelijkertijd zegt hij dat transparantie helemaal niet werkt en wijst er daarbij op dat het systeem in Frankrijk verre van perfect is. Daar moeten wij dus volgens hem niet aan beginnen. Ook zegt hij dat hij niet gelooft in dat soort vormen van transparantie, omdat die uiteindelijk niets zullen opleveren. Is er sprake van een novum? Zit hier de eerste minister van Economische Zaken, van EL&I, die zegt dat het een heel unieke markt is? Zegt hij dat op alle andere markten transparantie wel werkt, zoals op de belmarkt, maar dat dit op de benzinemarkt niet het geval is, dat dit absoluut nooit de bedoeling kan zijn?

Minister **Verhagen**: Het is aardig geprobeerd van mevrouw Gesthuizen, maar wat zij zegt klopt niet. Ik ben voorstander van transparantie. Het gaat hier echter om de vraag of het verplicht stellen ervan werkt in dit geval. De verplichting die in Frankrijk gold, heeft niet geleid tot hetgeen zij beoogt. De verplichting om prijzen beschikbaar te stellen, zal niet leiden tot wat wij allemaal wensen: transparantie, zo laag mogelijke prijzen, et cetera.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Dat is dus een spagaat.

Minister **Verhagen**: Het is geen spagaat, mevrouw Gesthuizen. Het is een andere keuze. U wilt alles verplicht stellen. Daar zit een principieel verschil in. Ik ga ook Albert Heijn niet verplicht stellen om een bord neer te zetten bij de gemeentegrens waarop de prijzen van alle producten staan en daarnaast een bord met de prijzen van de C1000. Dat zij zelf daartoe initiatieven nemen in het kader van hun reclamecampagne, moeten zij zelf weten. De vraag is of wij een effect verwachten van het verplichtstellen van het publiceren van prijzen. U verwacht dat en ik niet.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Intussen moet ik wel constateren – ik heb daarover met verschillende collega's mijn wenkbrauwen opgetrokken – dat u er wel van alles aan wilt doen om ervoor te zorgen dat zij met die informatie over de brug komen. U wilt zelfs gaan werken met rode en groene bolletjes. U gelooft er dus zelf aan de ene kant wel in. Dat ene been gaat dus naar de ene kant en het andere been naar de andere kant. U gelooft er dus wel in en u wilt van alles uit de kast trekken om tankstationhouders zo ver te krijgen, maar een simpele suggestie om het te verplichten wijst u af.

Minister **Verhagen**: Dat is niet het geval. Het is een vrije keuze van de pomphouder om iedere dag die cijfers beschikbaar te stellen. Als hij dat niet doet, staat op de site of in de applicatie dat van het station in kwestie geen gegevens beschikbaar zijn. De consument weet dan dus niet of hij daar goedkoper uit is of niet.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Het lijkt mij prima om een onafhankelijk toezichthouder of wie dan ook een onderzoek te laten doen naar de belemmeringen en te laten bezien hoe het nu gaat met de applicaties en de navigatiesystemen. Ik vind het niet nodig, maar het is ook prima als het wel gebeurt. Wat de minister zei over naming, shaming en faming triggerde mij. Dat gaat mij wat te ver. Dan hebben wij toch weer een pomppolitie nodig om die pompstationhouders langs te gaan om te bekijken of zij het goed doen of niet.

Minister **Verhagen**: Dat komt niet van mijn kant. Ik heb gezegd dat ik het een interessant idee vond om in die applicaties aan te geven van welke pompstations geen gegevens beschikbaar zijn. Ik heb toegezegd om voor 1 juni onderzoek te doen naar de huidige ontwikkelingen rond smartphones en navigatiesystemen, om in kaart te laten brengen waar eventuele knelpunten zitten ten aanzien van prijsvergelijkingsdiensten en om te bezien wat er gedaan kan worden om het voor aanbieders van dergelijke diensten makkelijker te maken om die informatie aan te bieden. Ik kom nu op de vragen over de prijspalen, waar de heer Verhoeven een groot voorstander van is. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat heeft de Kamer in april 2009 een brief gestuurd met de nadelen die daaraan kleven. Deze palen hebben een nadelig effect op de verkeersveiligheid, zij hebben een geringe effectiviteit vanwege de vele vertakkingen van het Nederlandse wegennet, zij brengen aanzienlijke kosten met zich mee en het systeem is verouderd. Dat zijn zijn woorden. Ik zou het niet wagen om tegenover een innovatieve partij als D66 te zeggen dat zij het werken met verouderde systemen nastreeft. Daarnaast is er in het algemeen een restrictief beleid met betrekking tot aanduidingen langs de snelweg. De kosten zijn buitengewoon hoog, namelijk 50 tot 60 mln. Als ik dat geld zou hebben, zou ik het volgens mij op een effectievere manier kunnen inzetten. Om deze reden wees de vorige minister van Verkeer en Waterstaat het plaatsen van deze palen af.

Wat ik wel met de minister van Infrastructuur en Milieu wil bespreken, is de mogelijkheid om bij afritten aan te geven dat er in het onderliggende wegennet een tankstation is, zodat mensen weten dat er bij die afrit een tankstation is. Omdat, zoals bekend, de benzinstations aan het onderlig-

gende wegennet vaak goedkoper zijn, kom je daarmee de automobilist tegemoet.

De overige vragen hebben betrekking op accijnzen en de veilingen, dus die worden beantwoord door de staatssecretaris. Volgens mij heb ik gereageerd op de suggesties en de ideeën die in de Kamer leven ten aanzien van de prijsaanduiding van benzinstations.

De **voorzitter**: Dan geef ik het woord aan de staatssecretaris om de vragen over deze twee zaken te beantwoorden. Wij hebben nog een halfuur tijd. Ik verzoek de leden van de commissie daar rekening mee te houden bij het stellen van vragen, dus deze kort te formuleren.

Staatssecretaris **Weekers**: Voorzitter. Ik dank de leden van de Kamer voor hun inbreng. Mevrouw Verburg gaf heel typerend aan dat de heer Zalm indertijd als minister van Financiën de veiling van benzinstations als hoofdpijndossier betitelde. Ik ben nog niet zo lang in deze functie actief, dus ik ervaar nog geen hoofdpijn. Als ik echter in de geschiedenis duik, kan ik mij goed voorstellen dat hij die kwalificatie gebruikte. Er zat vijf jaar tussen de operatie Marktwerking, Deregulering en Wetgevingskwaliteit (MDW) in 1997 en de daadwerkelijke totstandkoming van de eerste veiling in 2002. Vanaf dat moment duurt het twintig jaar voordat alle stations op het hoofdwegennet een keer zijn geveild. Pas als dat het geval is, hebben wij niet meer te maken met eeuwigdurende concessies op het hoofdwegennet.

Stations worden elke vijftien jaar geveild, zodat om elk station een concurrentieslag kan plaatsvinden. Het is een heel taai dossier. Het is ook lastig geweest om van die eeuwigdurende concessies te komen tot de convenanten om uiteindelijk tot de veilingen te komen. Ik snap dat ook wel. Als je ergens een eeuwigdurende concessie hebt waarmee je lange tijd geld kunt verdienen en je wordt gevraagd om dat recht in te leveren zonder dat er onmiddellijk een zak geld tegenover staat, dan doet dat pijn. Dat recht wil men natuurlijk niet onmiddellijk prijsgeven. Het heeft destijds behoorlijk wat pijn en moeite gekost om tot de convenanten te komen.

Mevrouw Verburg en mevrouw Dijkstra vroegen of wij nu zijn waar wij willen zijn, of het veilinginstrument de vruchten heeft afgeworpen die wij verwachtten. Dat is niet helemaal het geval. Wij hebben een moeizame start gehad. Het is een kwestie van een lange adem. Ik begrijp het ongeduld van de Kamer en dat voel ik zelf ook. De vraag is waarom er niet nog veel meer concurrentie is, waarom er niet veel meer nieuwe marktpartijen zijn opgekomen. Het gaat allemaal vrij langzaam. Voordat wij hiermee begonnen in 2002 hadden de twee grootste oliemaatschappijen, Shell en Esso, samen een kleine 55% van de markt in handen. Hun marktaandeel is inmiddels teruggebracht tot 40%. Dat hangt samen met de afspraken die toen zijn gemaakt in het kader van de convenanten. Er is in de tussentijd een aantal partijen bijgekomen. Ik erken dat het er niet heel erg veel zijn, namelijk zeven tot tien kleinere partijen. Er is echter wel meer concurrentie gekomen, al is die nog niet optimaal. De echte concurrentie zal moeten ontstaan tussen de stations op het hoofdwegennet en de stations op het onderliggende wegennet. Daar is uiteindelijk het meeste te verdienen voor de consument.

Mevrouw Dijkstra vroeg of wij de zaak niet moeten heroverwegen, of wij niet moeten bezien of wij moeten doorgaan met deze veilingen. Mevrouw Verburg stelde een vergelijkbare vraag. Ik vind dat wij ermee moeten doorgaan, want wij zitten pas halverwege de overgangstermijn. Wij zijn een proces ingegaan waarvan wij wisten dat het een kwestie van een lange adem was. Dan moet je niet tussentijds de zaak terugdraaien. Als je de zaak nu terugdraait, kom je weer in het systeem terecht van eeuwigdurende concessies. Ik kan mij niet voorstellen dat de Kamer daarnaar terug wil.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Dat was niet mijn vraag en ook niet mijn voorstel. Mijn vraag aan de staatssecretaris was of het veilinginstrument zoals het nu is vormgegeven voldoet aan het oorspronkelijke doel. Dat was ook de vraag van mevrouw Dijkma. Ik wil daar een iets scherper antwoord op hebben.

Staatssecretaris **Weekers**: Het oorspronkelijke doel was meerledig. Als je het doel van een kostendrukkend effect op de benzineprijs centraal stelt, voldoet het nog onvoldoende.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Een ander doel was om meer toetreders te krijgen.

Staatssecretaris **Weekers**: Dat was inderdaad een ander doel. Er zijn meer toetreders, maar wat mij betreft nog onvoldoende. Als je meer toetreders wilt, heb je meer informatie nodig in het bidboek. Degene die al op een station zit, kan anders immers op de informatie blijven zitten en die niet delen met potentiële gegadigden. Potentiële gegadigden kunnen dan onvoldoende zien of het station interessant voor ze is. Ook over deze zaak heeft de Kamer met onze ambtsvoorgangers gesproken. In de afgelopen jaren is veelvuldig contact geweest met onder andere de oliemaatschappijen en de belanghebbenden over vrijwillige verstrekking van dit soort informatie. Partijen zijn daar verdeeld over en dat stelt mij bijzonder teleur. Dit is een knelpunt. Dat blijkt ook uit onderzoeken, zoals het SEOR-rapport en het onderzoek dat de Kamer naar aanleiding van de motie-Ten Hoopen heeft laten uitvoeren door Groningse hoogleraren. Op dit punt zou dus nog een verbetering gemaakt kunnen worden. Het verdriet mij zeer dat de maatschappijen daar niet spontaan op zijn ingegaan. Ik heb er uiteraard wel begrip voor, want die informatie is mogelijk gevoelig. Informatie is geld waard. Dat zij die niet zomaar willen verstrekken, begrijp ik op zich wel. Het werkt echter niet om uiteindelijk tot een optimale veiling te komen. Dat is de reden dat ik heb besloten dat ik linksom of rechtsom wil afdwingen dat die informatie beschikbaar komt. Dat zal nog niet lukken voor de veilingen die in september 2011 plaatsvinden, want de bidboeken daarvoor worden nu al gemaakt. Als ik die informatieverstrekking wil afdwingen, moet ik dat wettelijk regelen. Er moet een sanctie aan worden verbonden en dat kan alleen maar door middel van een wet in formele zin. Daar zal ik de komende maanden aan gaan werken. Ik hoop dat ik het wetsvoorstel nog voor de zomer aan de Kamer kan zenden om er in elk geval voor te zorgen dat de veilingen in 2012 en verder optimaler plaatsvinden. Dat komt tegemoet aan de, overigens terechte, vraag van mevrouw Verburg of ervoor kan worden gezorgd dat nieuwe toetreders straks wat meer kansen krijgen. Dat proberen wij te doen door middel van het afdwingen van het verstrekken van extra informatie in het bidboek. Dat betreft onder andere informatie over de omzet van de shop. De shop is een belangrijk onderdeel van de waarde van een tankstation. Daarnaast moet in het bidboek worden vermeld hoeveel liters van de diverse brandstoffen er worden afgenomen, waarbij in kaart wordt gebracht wat de vrije liters zijn en wat de kaartliters. Dat gaan wij regelen om uiteindelijk met het veilinginstrument binnen de kaders van de convenanten die zijn afgesloten – er is niet heel veel speelruimte – tot een beter resultaat te komen. Ik weet niet of deze wijzigingen leiden tot een optimale situatie of tot enorm veel meer toetreders en dus concurrentie. Ik denk niet dat wij er overspannen verwachtingen van moeten hebben. Het voorstel helpt echter, zeker in deze overgangsfase, om tot een betere allocatie van de stations te komen. Dit voornemen is al aangekondigd in de brief die de minister van EL&I naar de Kamer heeft gezonden. Ik ben blij dat dit voornemen breed wordt gesteund in de Kamer. Ik zal erop terugkomen.

Mevrouw Verburg vroeg of bij het veilen van een station niet als voorwaarde kan worden opgenomen dat de prijs eerlijk en transparant wordt vermeld. Je zou dat kunnen doen per veilingronde, maar dat betreft maar 10 tot 15 stations per jaar op een totaal van 250 stations aan het hoofdwegennet. Daar zit dus wat oneerlijks in. Een station dat toevallig vrij komt, moet dan die informatie op een bepaalde manier beschikbaar stellen en de andere kunnen nog vijftien jaar doorgaan op de oude voet. Ik wacht liever af wat het nader onderzoek van de minister van EL&I oplevert naar lichte manieren om de transparantie van de prijzen te verbeteren. Mocht dat totaal niet lukken dan moeten wij bezien of wij extra voorwaarden moeten stellen bij de veiling, zoals het plaatsen van een prijspaal op de kavel die wordt geveild. Daarbij moet echter wel het level playing field in de gaten worden gehouden. Het is niet zo dat ik dat niet wil, maar ik wijs op de ongelijkheid en de betere opties die denkbaar zijn. Ik denk dat ik hiermee de vragen over de veilingen en de biedboekinformatie heb beantwoord.

Minister **Verburg**: Ik had nog een vraag over de mogelijke intenties om stations op het onderliggende wegennet te veilen. Ik hoor dat Rotterdam het overweegt, maar het zou ook kunnen zijn dat provincies dat overwegen. Kan de staatssecretaris toezeggen dat dit niet gebeurt, in elk geval niet voordat hij het wetsvoorstel naar de Kamer heeft gestuurd en dat is behandeld?

Staatssecretaris **Weekers**: Ik kan natuurlijk niet voor provincies of gemeenten spreken. Ik kan wel ideeën hebben over de wenselijkheid of onwenselijkheid van zaken. Mevrouw Verburg weet echter misschien nog wel beter dan ik dat provincies en gemeenten hun eigen autonomie hebben. Als zij plekken beschikbaar hebben en die door middel van een veiling willen verhuren, staat hen dat vrij. Op de meeste plaatsen zal dat echter niet het geval zijn. Volgens mij hoeven wij niet bang te zijn dat morgen elke provincie gaat veilen. Als zij dat morgen kunnen, konden zij dat immers gisteren ook en hadden zij dat wellicht al lang gedaan. Over de accijnzen zijn niet zo gek veel vragen gesteld. Ik was verrast door de bijzondere belangstelling van mevrouw Dijkema voor de accijnzen. Dit kabinet heeft inderdaad niet besloten tot verhoging van de kilometerprijs voor de automobilist. In andere constellaties was dat mogelijk wel het geval geweest. Er is immers een aantal partijen dat graag een kilometerheffing had willen invoeren. Dan hadden automobilisten bovenop de accijnzen en de liters benzine of diesel die ze tankten, ook nog die kosten gehad. Daar zou een verlaging van de vaste kosten tegenover staan. Het rijden per kilometer wordt er echter, zeker voor de veelrijders, toch wel erg kostbaar mee.

Dit kabinet heeft niet gekozen voor een kilometerheffing omdat die ook leidt tot gigantische inningskosten. Het is een bijzonder duur systeem. Het heeft gezegd dat het op zich denkbaar zou zijn om in plaats van het bezit van een auto het gebruik ervan wat zwaarder te belasten en dat dit door middel van accijnzen kan. Dat staat in het regeerakkoord. Als je dat overweegt, moet je heel goed kijken wat er in de landen om ons heen gebeurt. De dieselprijs is ongeveer gelijk in Nederland, Duitsland en België. In Nederland is de diesel iets goedkoper dan in België, maar een fractie duurder dan in Duitsland. Het verschil tussen de benzineprijzen is echter van € 0,10 tot € 0,18. Als je nog genoeg benzine in je tank hebt om door te rijden naar Luxemburg, scheelt het zelfs € 0,40. Het scheelt dus enorm.

Het lijkt mij onverantwoord om de accijnzen te verhogen als de landen om ons heen dat niet doen. Dat zou betekenen, zoals de Vlaamse minister-president Chris Peeters zei, dat de Vlaamse pomphouders zich in de handen kunnen wrijven omdat heel veel mensen dan over de grens gaan tanken. Dat wil ik niet. Zodra België en Duitsland de accijnzen verhogen, is

er dus ruimte voor een accijnsverhoging. Wij hebben geen enkele reden om te veronderstellen dat zij dat gaan doen. Ik heb wel aan mijn ambtenaren gevraagd om in de komende maanden verkennende gesprekken te voeren in Duitsland en België om uit te vinden of daar ideeën voor bestaan en of wij samen kunnen optrekken. Zo'n switch waarmee de automobilist per saldo niet slechter af is – dat zeg ik er uitdrukkelijk bij, want dit kabinet wil de lasten voor de automobilist niet verhogen – is op zich mogelijk. Vooralsnog zie ik er echter geen ruimte voor. Ik pas ervoor om hier de accijnzen te verhogen als Duitsland en België dat niet doen.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Dat laatste begrijp ik. Ik begrijp ook dat het kabinet eigenlijk een alternatief zoekt voor de kilometerheffing, namelijk een kilometerheffing via de benzineaccijns. Heeft de staatssecretaris al eerder actief via de minister-president van Nederland bij de Vlaamse minister-president om steun voor een kilometerheffing middels benzineaccijns gevraagd? De reactie van de Vlaamse minister-president, de heer Peeters, deed vermoeden dat er vanuit Nederland actief zo'n voorstel was gedaan. Wij hebben er natuurlijk recht op om dat te weten.

Staatssecretaris **Weekers**: Het probleem waar wij in de relatie met België mee te maken hebben, is de federale structuur van dat land. De accijnzen zijn een federale kwestie in België. Daar beslist de regering van België uiteindelijk over. De kilometerheffing is een gewestelijke aangelegenheid, dus daar beslist de Vlaamse of de Waalse regering over. De Vlaamse regering heeft vrij recent besloten tot invoering van een kilometerheffing. Gezien de Belgische verhoudingen, denk ik dat Vlaanderen daaraan wil vasthouden. De opbrengsten daarvan vloeien namelijk in de Vlaamse kas en de opbrengsten van een accijnsverhoging vloeien in de nationale Belgische kas. Wat er in België staat te gebeuren met betrekking tot het nationale beleid, ook weer in de relatie tot de mogelijke vrijheden en het financiële dossier van de gewesten, is nog een politiek heikel punt, voor zover ik het begrijp van de Belgische televisie. Wij houden het nauwgezet in de gaten en stellen dit punt aan de orde. Ik zal dat zelf ook doen als ik met mijn collega's uit de omringende landen spreek, mijn ambtenaren doen dat en uiteraard zal ook de minister-president, zo hij daar mogelijkheden toe ziet, dit onderwerp aan de orde stellen. Ik zou nog kunnen ingaan op het kwartje van Kok, maar ik geloof niet dat daar heel specifieke vragen over zijn gesteld.

De **voorzitter**: Gezien de tijd heb ik dat ook liever niet.

Staatssecretaris **Weekers**: Dan zal ik het hierbij laten.

De **voorzitter**: Gezien de tijd stel ik een tweede termijn voor met een spreektijd van één minuut.

De heer **Verhoeven** (D66): Kort samengevat, wil ik allereerst zeggen dat het voor ons balen is omdat de palen het waarschijnlijk niet gaan halen. Daar bestaat toch veel weerstand tegen. Ik denk dat wij ons daarbij moeten neerleggen, hoewel ik er nog even goed naar moet kijken. De minister is duidelijk een dieseltanker: hij kwam wat langzaam op gang, maar uiteindelijk had hij toch wel de spirit en maakte hij een aantal dingen duidelijk. Hij wil geen bord voor zijn kop met de prijzen erop, zo heeft hij gezegd. Hij heeft een aantal toezeggingen gedaan. De eerste is dat er een onderzoek komt naar de belemmeringen voor particuliere initiatieven om de prijzen goed door te geven. Dat klinkt goed, maar wij vinden het toch te mager. Dit kabinet zegt geen onderzoeken te willen doen naar dingen die al bekend zijn en het is natuurlijk volstrekt duidelijk dat de beperking zit in die onvolledige prijstransparantie. Die toezegging vinden wij dus niet zo

veel waard. De toezegging dat er aanduidingen komen van tankstations aan het onderliggende wegennet vinden wij wel goed. Wij zullen een VAO aanvragen omdat wij de toezeggingen niet voldoende vinden. Wij zullen een motie indienen over de verplichte prijstransparantie.

De **voorzitter**: Op welke termijn moet dat VAO worden geagendeerd en wie moeten erbij aanwezig zijn?

De heer **Verhoeven** (D66): Daar moet in elk geval de minister van EL&I bij aanwezig zijn. Het moet zo snel mogelijk worden geagendeerd.

Minister **Verhagen**: Mag ik vragen om het niet morgen te laten plaatsvinden. Dan ben ik namelijk de hele dag in Groningen voor een dialoog die de heer Verhoeven volgens mij ook op prijs stelt.

De heer **Verhoeven** (D66): Als u met de auto naar Groningen gaat en flink zult tanken, zullen wij het uitstellen naar volgende week.

Mevrouw **Dijksma** (PvdA): Voorzitter. Ik moet eerlijk zeggen dat de heer Koopmans bijna profetische gaven gehad blijkt te hebben toen hij zei dat een initiatiefwetsvoorstel op zijn plaats was. Ik wil tegen mijn collega's zeggen dat ik mij inmiddels begin af te vragen of weer een motie, een derde in dit geval, indienen zinvol is gezien het feit dat de minister vandaag het woord «nee» in diverse varianten over tafel heeft laten gaan. Als de Kamer – ik zal daar het initiatief toe nemen – dat prachtige initiatiefwetsvoorstel van de heer Koopmans, dat ongetwijfeld al klaarligt op de plank, overneemt, is de minister dan bereid om daar de ambtelijke ondersteuning bij te leveren die gebruikelijk is? Het is een gentlemen's agreement tussen het kabinet en de Kamer dat de Kamer daarbij de nodige ondersteuning krijgt van het kabinet. De Kamer kan dan in plaats van moties die niet worden uitgevoerd, gewoon een wetsvoorstel indienen. De minister zit dan in het debat naast ons en kan nog eens uitleggen waarom het allemaal niet moet gebeuren.

Ik dank de minister desalniettemin voor de gegeven antwoorden, al hebben wij er niet zo veel aan. Ik dank ook de staatssecretaris voor zijn antwoorden. Ik ben heel benieuwd naar hetgeen hij op het terrein van de veilingen nog voor ons in petto heeft. Ik geloof dat dit wel weer genoeg was voor een tweede termijn, voorzitter.

De **voorzitter**: Dat denk ik ook. De woorden van dank die u hebt uitgesproken, zijn namens ons allemaal. Die hoeft niemand, ook ik niet, dus te herhalen.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Voorzitter. Dank. Ik heb een wat modderige smaak in mijn mond overgehouden van de beantwoording in eerste termijn van met name de minister uit het kabinet dat zieken, ouderen, jongeren en studenten pakt. Dat wil ik hem meegeven. De minister moest werkelijk alles uit de kast halen, een dubbele achterwaartse flikflaksalto maken, om ervoor te zorgen dat zijn standpunt overeind bleef. Waarom? Omdat hij niets wil. Hij wil vooral, zo lijkt het, de oligopolisten helpen. Ook op de kale benzineprijs zitten er grote verschillen. De minister kan wel beweren dat dit niet het geval is, maar wij kunnen ook allemaal zelf de rapporten lezen. Nederland is gemiddeld het duurst, zeker de afgelopen jaren. Nederland is gemiddeld € 0,10 duurder met een top van € 0,16 in 2008. Dat is nog maar heel erg kort geleden.

Ik zal het verzoek om een VAO van de D66-fractie van harte steunen. Ik hoop dat wij gezamenlijk kunnen optrekken. Ik wil nog wel vragen om een duidelijke toezegging om in te gaan op het voorstel dat de onderzoekers

van het SEOR in hun rapport hebben gedaan, namelijk om een langetermijnvisie te schetsen voor de periode tot en ook na 2024.

Mevrouw **Schaart** (VVD): Voorzitter. Ik ben content met de antwoorden van beide bewindslieden. Ik ben blij dat de palen er niet komen en dat de overheid geen rol krijgt bij het aanleggen van een centrale database. Mijn laatste opmerking is dat de kracht van zestien miljoen consumenten veel groter is dan die van 150 parlementsleden in Den Haag. Als zij stemmen met het gaspedaal, zullen zij veel meer bereiken dan wij kunnen.

De heer **Van Bommel** (PVV): Voorzitter. Ik dank de minister en de staatssecretaris voor hun antwoorden. De minister en ik, als ex-ondernemer, zijn een beetje gelijkgestemden waar het gaat om lasten. Daar houden wij helemaal niet van. Ik begrijp dat de enige angst van de markt lastenverzwaring is. Ik heb van mevrouw Verburg wat interessante dingen gehoord. De minister heeft een onderzoek toegezegd voor 1 juni. Hij heeft een aantal opties genoemd. Als stok achter de deur willen wij vasthouden aan de verplichting. Eventueel zouden wij een verzoek daartoe kunnen uitstellen tot na 1 juni. Wij ondersteunen het verzoek om een VAO van de heer Verhoeven.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Voorzitter. Dat VAO komt er, al was het alleen maar omdat ik ook een motie wil indienen met het verzoek om veilingen door gemeenten en provincies voorlopig even op stop te zetten. Ik dank de minister voor de toezegging dat hij nog eens heel goed zal laten bezien wat er mogelijk is met een benzinewijzer en hoe dat eenvoudiger kan. Ik heb daar goede ervaringen mee, bijvoorbeeld met een viswijzer. Die bestond uit een groene lijst en een rode lijst. Je moest eens zien hoe snel ondernemers erop afkwamen en mee wilden doen omdat zij vonden dat zij in het verkeerde rijtje stonden. Als het niet kan zoals moet, moet het maar zoals het kan. Die transparantie en die publicatie zullen er komen. Ik dank de minister voor zijn toezegging om de Kamer de uitkomsten van dat onderzoek voor 1 juni toe te zenden. Daarna spreken wij verder. Ik dank hem ook voor de toezegging dat er palen komen bij de afritten.

Minister **Verhagen**: Daar ga ik over overleggen.

Mevrouw **Verburg** (CDA): Ja, daar gaat u over overleggen, minister. Ik heb zo veel vertrouwen in uw overredingskracht dat ik ervan uitga dat die palen er komen. Die tel ik alvast mee. Ik denk dat wij tot 1 juni vooruit kunnen en dat zowel de consumenten als de ondernemers weten dat zij aan de bak moeten.

De **voorzitter**: Ik denk dat ieder zijn zegeningen telt en ook zijn eigen toezeggingen noteert. Als ik het goed heb begrepen, had in elk geval mevrouw Gesthuizen nog een vraag aan de minister. Mevrouw Dijkema had ook een vraag.

Minister **Verhagen**: Voorzitter. Omdat er hier een karikatuur van is gemaakt, wil ik allereerst onderstrepen dat wij, net als de Kamer, transparantie goed vinden. Transparantie is goed voor elke markt, dus ook voor de benzinemarkt. Een aantal leden van de Kamer wil van de benzinemarkt een speciale markt maken door verplichtingen in te voeren, die zij niet invoeren voor bijvoorbeeld kruideniers en kledingbedrijven. Als je de informatie waarover wij hebben gesproken kunt bekijken en bij een afrit kunt zien waar zich een ander benzinstation bevindt, is er een keuzemogelijkheid. Mensen hebben ook de mogelijkheid om te kiezen tussen de Albert Heijn en de C1000 zonder dat er bij de gemeentegrens een bord staat met een vergelijking van de prijzen. Zonder onderbouwing

door een aantal leden van de Kamer van de stelling dat een verplichting goed is voor de consument, wil ik daar niet toe overgaan. Ik dank de leden van de Kamer die het onderzoek, dat ik voor 1 juni naar de Kamer zal zenden, willen afwachten om te kunnen bezien hoe dat kan bijdragen aan de grotere transparantie, zoals die ook door mij is gewenst. Mocht mevrouw Dijkma een initiatiefwetsvoorstel willen indienen dan krijgt zij uiteraard ambtelijke ondersteuning. Ik zal eenieder aanraden om op een goede wijze met mevrouw Dijkma samen te werken. Als de heer Koopmans zijn oude initiatiefwetsvoorstel op de plank heeft liggen, kan hij het misschien bij opbod verkopen of veilen.

Mevrouw **Dijkma** (PvdA): Dan zal de prijs in elk geval transparant zijn, minister.

Minister **Verhagen**: Dan kan ook hier de veiling op een goede wijze geschieden.

De **voorzitter**: Ik dank de minister voor zijn beantwoording.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Ik heb nog geen antwoord gekregen op mijn vraag. Ik vroeg om een duidelijke toezegging. Als ik dat antwoord niet krijg, zie ik mij genoodzaakt om ook daarover een motie in te dienen.

De **voorzitter**: Wij zullen dat herstellen. Ik geef het woord aan de staatssecretaris.

Staatssecretaris **Weekers**: Voorzitter. Er stonden nog twee vragen aan mij open. Mevrouw Gesthuizen vroeg mij om een langetermijnvisie op te stellen. Ik ben niet van plan om nu met een langetermijnvisie te komen. Wij zijn immers pas ongeveer halverwege de overgangperiode. Toen wij tussentijds constateerden dat er aanleiding was om binnen de kaders van het convenant aanpassingen te doen ten aanzien van de veilingen, hebben wij dat gedaan. Een paar jaar geleden hebben wij de topdeelregeling aangepast. Nu gaan wij aanpassingen aanbrengen ten aanzien van de biedboekinformatie. Vanaf 2017 zullen de eerste stations voor de tweede keer worden geveild. Wij zullen wat meer geduld moeten hebben, namelijk tot de overgangstermijn voorbij is. Tegen die tijd moeten wij nog eens heel goed kijken hoe de vlag erbij hangt. Mochten wij constateren dat er zaken niet goed gaan, bijvoorbeeld dat er sprake is van marktconcentraties, zal er moeten worden ingegrepen. Daar is de NMa aan zet en niet ik als verantwoordelijke bewindspersoon voor deze locaties.

Mevrouw **Gesthuizen** (SP): Begrijp ik goed dat de staatssecretaris eigenlijk wel tevreden is over het aantal verschillende aanbieders op de benzinemarkt? Ik meen namelijk dat ik hem hoorde zeggen dat er nog niet zo heel veel nieuwe toetreders zijn.

Staatssecretaris **Weekers**: Nee, ik ben niet tevreden. Daar ben ik gewoon heel eerlijk in. Ik kijk echter ook naar de mogelijkheden die ik heb. De convenanten bieden mij verder geen ruimte. Als ik het op een andere manier wil doen, moet ik gaan onteigenen en zou ik een grote zak met geld moeten meenemen. Ik denk niet dat ik mevrouw Gesthuizen daar warm voor krijg. Dat zou betekenen dat ik met geld van de belastingbetaler pompstationhouders of oliemaatschappijen moet uitkopen om vervolgens nieuwe toetreders extra kansen te bieden. Wij zullen dus moeten handelen binnen het bestaande instrumentarium. Ik ben mevrouw Verburg nog een reactie schuldig op haar aankondiging dat zij een motie gaat indienen om iets te doen aan veilingen door gemeenten en provincies. De vraag is wat de aard van die motie zal zijn. Als de aard van die motie is dat ik moet gaan regelen dat als er bepaalde

biedboekinformatie beschikbaar moet zijn, dit niet alleen voor het hoofdwegennet moet gelden maar universeel, doe ik dat met liefde en plezier. Als zij het kabinet vraagt om te regelen dat gemeenten niet kunnen veilen, wil ik haar wijzen op de strekking en de geest van het regeerakkoord. Daarin staat dat een aantal taken aan andere overheden toebehoren en dat wij daar «je gaat erover of je gaat er niet over» op van toepassing willen laten zijn. Dan zou ik de minister van BZK moeten vragen om met gemeenten te gaan praten of ik zou op een andere manier de beleidsvrijheid van gemeenten moeten inperken. Ik kan mij niet voorstellen dat dit de bedoeling is van mevrouw Verburg.

De **voorzitter**: Ik stel voor dat wij dat even rustig afwachten. Ik sluit de vergadering met de mededeling dat dit overleg zal worden vervolgd in een VAO. Ik dank eenieder voor zijn of haar inbreng.

¹ Samenstelling:

Leden: Dijkma (PvdA), Snijder-Hazelhoff (VVD), Verburg (CDA), Koopmans (CDA), Van der Ham (D66), voorzitter, Smeets (PvdA), Samsom (PvdA), Jansen (SP), ondervoorzitter, Jacobi (PvdA), Koppejan (CDA), Graus (PVV), Thieme (PvdD), Gesthuizen (SP), Wiegman-van Meppelen Scheppink (ChristenUnie), Van Tongeren (GroenLinks), Ziengs (VVD), Braakhuis (GroenLinks), Gerbrands (PVV), Lodders (VVD), Van Vliet (PVV), Dijkgraaf (SGP), Schaart (VVD) en Verhoeven (D66).

Plv. leden: Jadnanansing (PvdA), Elias (VVD), Ormel (CDA), Blanksma-van der Heuvel (PvdA), Koolmees (D66), Van der Veen (PvdA), Klijnsma (PvdA), Irrgang (SP), Groot (PvdA), Bijleveld-Schouten (CDA), Tony van Dijk (PVV), Ouwehand (PvdD), Van Gerven (SP), Ortega-Martijn (ChristenUnie), Klaver (GroenLinks), Leegte (VVD), Grashoff (GroenLinks), De Mos (PVV), Taverne (VVD), Van Bommel (PVV), Van der Staaij (SGP), Houwers (VVD) en Van Veldhoven (D66).

² Samenstelling:

Leden: Slob, A. (CU), Dezentjé Hamming-Bluemink, I. (VVD), voorzitter, Omtzigt, P.H. (CDA), Irrgang, E. (SP), Knops, R.W. (CDA), Neppéus, H. (VVD), Blanksma-van den Heuvel, P.J.M.G. (CDA), Dijk, A.P.C. van (PVV), Spekman, J.L. (PvdA), Thieme, M.L. (PvdD), Heijnen, P.M.M. (PvdA), ondervoorzitter, Bashir, F. (SP), Sap, J.C.M. (GL), Harbers, M.G.J. (VVD), Plasterk, R.H.A. (PvdA), Groot, V.A. (PvdA), Bommel, J.J.G. van (PVV), Braakhuis, B.A.M. (GL), Vliet, R.A. van (PVV), Dijkgraaf, E. (SGP), Verhoeven, K. (D66), Koolmees, W. (D66) en Huizing, M.E. (VVD).

Plv. leden: Rouvoet, A. (CU), Broeke, J.H. ten (VVD), Werf, M.C.I. van der (CDA), Gesthuizen, S.M.J.G. (SP), Hijum, Y.J. van (CDA), Leegte, R.W. (VVD), Haverkamp, M.C. (CDA), Graus, D.J.G. (PVV), Bouwmeester, L.T. (PvdA), Ouwehand, E. (PvdD), Veen, E. van der (PvdA), Vacature, SP (), Grashoff, H.J. (GL), Schaart, A.H.M. (VVD), Vermeij, R.A. (PvdA), Smeets, P.E. (PvdA), Beertema, H.J. (PVV), Gent, W. van (GL), Jong, L.W.E. de (PVV), Staaij, C.G. van der (SGP), Koşer Kaya, F. (D66), Pechtold, A. (D66) en Ziengs, E. (VVD).