

Voorzitter

tegen van de andere leden van de Kamer?

De heer **Schutte** (GPV): Voorzitter! "Politiek beraad" kan van alles betekenen. Betekent dit dat de heer Rehwinkel het standpunt van zijn fractie nog eens wil overwegen of heeft het een bredere betekenis?

De heer **Rehwinkel** (PvdA): U kunt ervan uitgaan dat ik niet zozeer in mijn fractie hoeft rond te kijken, maar dat het inderdaad die bredere betekenis heeft.

De heer **Schutte** (GPV): Dan denk ik dat het politieke beraad hier plaatsvindt.

De heer **Rabbae** (GroenLinks): Voorzitter! Is collega Rehwinkel daarna bereid om de Kamer te informeren over de uitslag van dat politieke beraad?

De heer **Rehwinkel** (PvdA): Vanzelfsprekend ben ik daartoe bereid.

De heer **Van Bommel** (SP): Voorzitter! Ik wil de heer Rehwinkel wel steunen, omdat ik mij kan voorstellen dat het regeerakkoord op dit punt nadere uitleg behoeft. Het gaat juist om een verbetering van deze regeling voor de laagste inkomens.

De **voorzitter**: Ik constateer dat er geen bezwaar is gemaakt tegen het opschorten van de beraadslaging. Dat betekent dat wij nu niet verder debatteren over dit wetsvoorstel en dat de beraadslaging wordt voortgezet op een nader te bepalen tijdstip, waarschijnlijk in de loop van volgende week.

De algemene beraadslaging wordt geschorst.

De vergadering wordt van 13.45 uur tot 14.00 uur geschorst.

Aan de orde is het debat naar aanleiding van een algemeen overleg op 4 maart 1999 over **benzinstations**.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het op 4 maart jl. gehouden algemeen overleg heeft niet de gewenste

duidelijkheid aan richtingen opgeleverd. Los van het arbitraire karakter van een aantal maatregelen die de regering voorstelt, zoals forse uitbreiding van het aantal benzinstations en het asymmetrisch veilen, en de gevolgen voor de restaurantbedrijven, wordt ook de aanpak van de benzinemarkt in twee delen geknipt. En dat is voor ons het hoofdbezwaar. De aandacht van de regering is in hoofdzaak geconcentreerd op het hoofdwegennet, de snelwegen. Over het onderliggende wegennet bestaat nog geen helder beeld, terwijl de aanpak van het een, het hoofdwegennet, grote consequenties kan hebben voor het ander, het onderliggende wegennet. Wij hebben bezwaar aangetekend tegen deze gesplitste aanpak en de regering verzocht om pas tot invoering van maatregelen op het hoofdwegennet over te gaan als de gevolgen daarvan voor het onderliggende wegennet zichtbaar zijn. De benzinemarkt is immers één markt en laat zich niet opknippen. Echter, de minister van Economische Zaken heeft tijdens het bewuste overleg aangegeven niet bereid te zijn om toe te zeggen dat het MDW-project voor het hoofdwegennet pas wordt afgerond als het MDW-project voor het onderliggende wegennet ook geheel is afgerond. Het is, zoals zij zei, niet de bedoeling dat de maatregelen voor het hoofdwegennet pas worden geïmplementeerd als hun effecten op het onderliggende wegennet volstrekt duidelijk zijn. Welnu, die opstelling is onaanvaardbaar voor ons. Wij willen geen steun geven aan een ingreep waarvan de gevolgen voor de lokale marktverhoudingen ongewis zijn. Om die reden leg ik de Kamer de volgende uitspraak voor.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het MDW-project benzinemarkt diverse maatregelen omvat;

constaterende, dat tot nu toe gekozen is voor een gescheiden invoering van maatregelen op het hoofdwegennet los van het onderliggende wegennet;

van mening, dat met name het onderscheid tussen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet kunstmatig is;

verzoekt de regering om een integrale aanpak van het MDW-project benzinemarkt en om pas dan maatregelen in te voeren nadat alle economische, maatschappelijke en milieugevolgen voor de hele markt in kaart zijn gebracht,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 118 (24036).

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Ik wil nog een tweede motie indienen. Wij vonden het ronduit verrassend dat aan het eind van het debat plotseling door de minister van Financiën werd meegedeeld dat de eventueel uit deze operatie te behalen efficiencywinst meteen zou moeten worden opgevuld met hogere accijnzen. Nog los van de vraag hoe het kabinet zich dat voorstelt bij een gefaseerde aanpak van de markt, heeft een dergelijke opstelling toch wel een hoog graaigehalte. Doel was immers om voordelen voor de consument te behalen en niet om de overheidskas verder te spekken. Bovendien is altijd gezegd dat de verhouding met België en Duitsland in de gaten moet worden gehouden. Daarom wil ik de Kamer ook de volgende uitspraak voorleggen.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de voordelen van het marktwerkingsbeleid ten goede moeten komen aan de consument, en dat dit uitgangspunt onverkort geldt voor het MDW-project benzinemarkt;

constaterende, dat de regering van oordeel is dat een lagere benzineprijs een verhoging van de benzineaccijns rechtvaardigt met het oog op de variabilisatie van het autokostenbeleid;

Leers

voorts constaterende, dat de benzineprijs in Nederland op dit moment nog aanzienlijk hoger is dan in de omliggende landen;

verzoekt de regering de eventuele uit de MDW-operatie voortkomende lagere brandstofprijs aan de automobilist ten goede te laten komen zolang het prijsverschil met de buurlanden nog niet is weggewerkt,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Leers. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 119 (24036).

De heer **Hofstra** (VVD): Voorzitter! De VVD-fractie kon op 4 maart akkoord gaan met de hoofdlijnen van de voorstellen en de verdere voorbereiding van deze belangrijke voorstellen. Door de antwoorden van de regering is duidelijk geworden dat het om een tussenstand gaat. Alvorens definitief wordt besloten, zullen er nadere voorstellen komen voor met name het veranderen van de contracten voor onbepaalde tijd in contracten voor bepaalde tijd en de asymmetrische veiling. Wij zijn blij met de consultatieronde en roepen de regering op om daarbij meer oog en oor voor de mensen in het veld te hebben dan eerder bij ons is gebleken. Het kabinet heeft toegezegd dat er in mei een nota naar de Kamer komt over de tweede fase, het onderliggende wegennet. Dan kunnen wij allemaal de resultaten daarvan betrekken bij de definitieve besluitvorming. Wat betreft de VVD-fractie is het enige doel van deze operatie de lagere benzineprijs voor de consument. Aan het adres van de minister van Financiën zou ik dan ook willen zeggen dat wij dit dossier niet moeten verwarren met dat over de variabilisatie van de autokosten, hetgeen neerkomt op regeringsbeleid, waarover in het regeerakkoord duidelijke afspraken zijn gemaakt.

De heer **Van Dijke** (RPF): Voorzitter! Mag ik hierover een vraag stellen aan de heer Hofstra?

De **voorzitter**: Ik maak u er wel op

attent dat het niet de bedoeling is om het debat over te doen.

De heer **Van Dijke** (RPF): Ik wil slechts reageren op een motie die nu is ingediend. Mij lijkt dat daarop bevestigd mag worden. Maakt collega Hofstra zijn steun aan dit voorstel daarvan afhankelijk?

De heer **Hofstra** (VVD): Wellicht dat de minister van Financiën zich aan het eind van het algemeen overleg enigszins versproken heeft. Ik zou dan ook graag van de minister van Economische Zaken c.q. het kabinet horen dat de zienswijze zoals ik die zo-even heb ontwikkeld, de juiste is. Dat is voor ons belangrijk. Als wij die bevestiging krijgen, is ons oordeel ten aanzien van beide moties van collega Leers dat ze tot de categorie overbodig behoren. Zoals bekend, is dat een categorie die al veel te veel voorkomt in dit huis. Derhalve zullen wij die moties dan niet steunen.

De heer **Leers** (CDA): Dit is toch wel opmerkelijk. Zojuist maakte de heer Hofstra er gewag van dat de minister van Financiën zich heeft versproken en nu zegt hij dat mijn motie overbodig is, terwijl mijn motie juist helderheid probeert te verkrijgen. Ik neem toch aan dat de heer Hofstra mijn motie steunt.

De heer **Hofstra** (VVD): Ik heb gezegd dat als de minister kan bevestigen wat ik daarnet heb gezegd, dit punt voor ons niet meer aan de orde is en dat de motie dan overbodig is.

Mevrouw **Van Zijlen** (PvdA): Voorzitter! Het kabinet heeft kritische vragen die mijn fractie heeft gesteld tijdens het algemeen overleg vooralsnog geruststellend beantwoord. Dat betekent dat wij het hier hebben over een momentopname, dat over een groot aantal van de onderwerpen wij nog met elkaar te spreken komen en dat er nadere criteria worden ontwikkeld op het gebied van milieu, ruimtelijke ordening en verkeersveiligheid als het bijvoorbeeld gaat om het opheffen van de 20 km-grens, de functiescheiding tussen wegrestaurants en benzinstations en het opheffen van het verbod op reclame langs de hoofdsnelwegen. Ook ten aanzien van de scheiding tussen het

hoofdwegennet en het onderliggende wegennet heeft het kabinet tijdens het algemeen overleg ons gerustgesteld en heeft het te kennen gegeven ervan uit te gaan dat het hier één markt betreft. Ons is toegezegd dat wij over het onderliggende wegennet in mei een verslag krijgen. Verder heeft het kabinet toegezegd in de zomer naar beide trajecten te gaan kijken. Ik deel dus wel de zorg die hier wordt geuit, maar ik deel niet de keuze om er een motie over in te dienen. Ook over de vorm van de veiling komen wij nog verder te spreken. Ik ben ook heel tevreden over het feit dat het kabinet nu met het veld een consultatieronde is ingegaan.

De heer **Van Walsem** (D66): Voorzitter! Wat betreft de doelstelling is er natuurlijk geen enkele twijfel mogelijk, prijsverlaging is altijd goed, maar het middel dat wordt ingezet, is naar onze mening qua resultaat niet adequaat en gewenst. Ik meen dat de juridische basis voor de onderhavige maatregel volstrekt onvoldoende is. Mijns inziens is dit in strijd met de concurrentieregelgeving van Brussel. Ook het afnemen van vergunningen voor bepaalde tijd zal leiden tot juridische complicaties en hoge afkoopsommen. Kortom, ik denk dat de prijs van de benzine bij de pomp omhoog zal gaan, hetgeen toch zeker niet de bedoeling kan zijn.

Met z'n allen hebben wij geconstateerd dat er sprake is van één benzinemarkt. Dit uitgangspunt houdt in dat de definities van marktdominantie etc. geen opgeld doen voor deze maatschappijen. Dat is gewoon een juridisch feit. Derhalve sluit ik mij aan bij de suggestie om verder te kijken wat betreft het onderliggende wegennet en om wat betreft het overige nog even af te wachten. Ik heb de indruk dat wij weinig zicht en grip hebben op de internationale samenwerkingsvormen van de benzinemaatschappijen. Het enige wat wij op dit moment kunnen doen, is de NMA er als een waakhond op zetten.

Ten slotte zou ik nog een motie willen indienen.

Motie

De Kamer,

Van Walsem

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat het om veiligheids- en sociale redenen gewenst is dat benzinstations 's avonds en 's nachts bemand zijn;

verzoekt het kabinet te bewerkstelligen dat benzinstations langs rijkswegen tussen 20.00 uur en 08.00 uur bemand zullen blijven,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Van Walsem. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 120 (24036).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): De heer Van Walsem spreekt zich in buitengewoon kritische bewoordingen uit over het MDW-project en stelt het volgens mij principieel ter discussie. Volgens mij zegt hij – misschien kan hij dat bevestigen of ontkennen – dat hij geen politieke steun wil verlenen aan deze operatie en dat wat hem betreft het kabinet een pas op de plaats moet maken. Of moet ik zijn woorden anders interpreteren?

De heer **Van Walsem** (D66): U heeft ze volledig juist geïnterpreteerd.

□

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Mevrouw de voorzitter! Ik heb vier conclusies ten aanzien van het MDW-project benzinemarkt.

De eerste is dat het streven van de regering om licenties voor bestaande locaties langs het hoofdwegennet via een veilingstelsel te verstrekken onze instemming heeft. Wij wachten wel met spanning af wat de pogingen van de minister van Financiën om bestaande contracten open te breken, voor juridische en financiële consequenties hebben. Overigens vind ik het jammer dat de heer Zalm er niet is. Ik zou hem graag willen toevoegen dat wij toch wel enige vreugde ontleen aan het feit dat uitgerekend deze liberale minister van Financiën zo onvervoren de strijd aanbindt met het internationale grootkapitaal en dan ook nog met de oliemultinationals. Die inzet zien wij graag terug op andere terreinen.

De tweede conclusie is dat het streven om het aantal locaties uit te

breiden pas echt goed kan worden beoordeeld als de RO-toets die de minister van Verkeer en Waterstaat heeft aangekondigd, is uitgevoerd. Wij verwachten hier veel van. Ik heb echter begrepen dat het besluit tot uitbreiding van het aantal locaties al is gevallen en dat de voorbereiding voor de uitgifte van die locaties al zou geschieden. Dat lijkt mij eerlijk gezegd voorbarig. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende, dat de voorgestelde veranderingen op de benzinemarkt invloed kunnen hebben op de ruimtelijke ordening;

overwegende, dat de minister van Verkeer en Waterstaat voorgesteld heeft om een toets op de ruimtelijke ordening te ontwerpen;

verzoekt de regering alvorens de besluiten met betrekking tot meer marktwerking op de benzinemarkt tot uitvoering te brengen, eerst een toets op de ruimtelijke ordening uit te voeren en de Kamer van de uitkomsten van deze toets op de hoogte te stellen,

en gaat over tot de orde van de dag.

De **voorzitter**: Deze motie is voorgesteld door het lid Vendrik. Naar mij blijkt, wordt zij voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 121 (24036).

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Voorzitter! De derde conclusie is dat het integrale beeld van de benzinemarkt nog ontbreekt wegens een nogal geforceerde scheiding tussen het hoofd- en het omliggende wegennet. Dat lijkt ons onverstandig. De motie die de heer Leers heeft ingediend op dat punt heeft onze sympathie.

De vierde conclusie is dat wij ons niet kunnen vinden in het opheffen van de functiescheiding tussen benzinstations en wegrestarters. Dat is vragen om Franse toestanden en die hebben wij al voldoende in Europa.

□

De heer **Van Dijke** (RPF): Mevrouw de voorzitter! Onze fracties hebben zich uitgesproken voor meer marktwerking ten aanzien van benzinstations. Het is bij deze MDW-operatie echter onduidelijk of dat via deze route wel wordt bereikt. Ook ligt het in de rede te verwachten dat het aantal benzinstations zal uitbreiden. Daar zitten wij niet op te wachten. Dat stuit op verzet bij onze fracties. Wij hebben grote moeite met het openbreken van contracten voor lange duur – eeuwigdurende contracten worden die zelfs genoemd – omdat daarmee een groot maatschappelijk belang gediend moet zijn. Dat is wat mij betreft onvoldoende aangetoond. Zeker is niet aangetoond dat wij op juridische bezwaren van onoverkomelijke aard zullen stuiten.

De minister suggereert dat wij te maken hebben met een grote dominantie van grote maatschappijen. Dat is, zeker wanneer je dat in een totaal van het wegennet bekijkt, maar zeer de vraag. Ik wil de minister dan ook vragen welk percentage een oliemaatschappij op de Nederlandse markt mag hebben, wil er sprake zijn van marktdominantie.

Al met al zullen wij het nu voorgestelde MDW-traject niet kunnen steunen, tenzij de minister ons de komende maanden van onze bezwaren weet af te brengen.

□

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mevrouw de voorzitter! Ik zal pogen om kort te reageren op de moties die zijn ingediend en om te voorkomen dat het debat dat wij in het AO hebben gevoerd en waar een aantal onderwerpen die nu aan de orde zijn geweest uitgebreid besproken zijn, over wordt gedaan. Ik verwijs daarvoor naar het verslag van het AO.

Voorzitter! Ik kom allereerst bij de motie van de heer Leers op stuk nr. 118, waarin hij voorstelt de zaak op te schorten. Ik ontraad aanneming van deze motie sterk. Om te beginnen is de motie overbodig. Ik zal daar dadelijk op ingaan. Bovendien geeft de motie mijns inziens precies het verkeerde signaal af aan de markt. De motie is overbodig omdat de analyse van het onderliggend wegennet gereed is als



Mevrouw Jorritsma-Lebbink, minister van Economische Zaken

er besluiten vallen over de snelwegen. Wij hebben in april 1998 het besluit genomen tot aanpassing van de regels voor de benzineverkoop langs de snelweg, met het doel meer kansen te creëren voor nieuwkomers en meer prijsconcurrentie te krijgen. Over de wijze van de uitvoering van de herstructurering moet nog een besluit worden genomen. Dat staat voor deze zomer op de rol. Voorafgaand wordt het veld geconsulteerd. Tot de zomer vinden geen wezenlijke veranderingen maar slechts een aantal kleine aanpassingen plaats. Ik kan me nauwelijks voorstellen dat de heer Leers dat marktverstoring vindt. Overigens is het interessant dat we die prijsreclame op het onderliggende wegennet vaak al vinden, terwijl we die op het hoofdwegennet nog niet kunnen vinden.

We hebben in april 1998 ook het principebesluit genomen tot aanpak van de benzineverkoop buiten de snelweg, maar we weten dat er een groot verschil is in marktstructuur. Bovendien is er ook een belangrijke andere taakverdeling van de verschillende overheden. Dat maakt een aparte analyse nodig. Die analyse zal in mei afgerond zijn en is dus volledig beschikbaar bij het uitvoeringsbesluit over het herstructureringsbeleid van de benzine markt langs de snelweg. Ik voeg eraan toe dat stilleggen

bovendien het verkeerde signaal geeft, omdat het een beetje de gedachte geeft van: het gaat wel weer over, wij hoeven ons geen zorgen te maken. Dat suggereert ook de mogelijkheid als zouden wij tot een andere eindafweging kunnen komen. Dat is niet juist. Het kabinet is vastbesloten tot herstructurering. Natuurlijk moet het veld geconsulteerd worden, net zoals we de discussie met de Kamer voeren en vervolgens nog eens de discussie met de Kamer voeren als het besluit is afgerond. Het veld wordt geconsulteerd over de wijze van uitvoering, maar niet over de herstructurering zelf. Dat besluit is genomen en ook in deze Kamer geaccordeerd. De motie suggereert ook een niet bestaande samenhang. In deze dereguleringsoperatie kennen het hoofdwegennet en het onderliggende wegennet een verschillend besluitvormingstraject. Voor snelwegen is het Rijk de bevoegde instantie. Het Rijk kan en moet alle besluiten nemen. Buiten de snelweg zullen vooral provincies en gemeenten daar in hun besluitvormingstrajecten rekening mee gaan houden. Mijn voorganger, de heer Wijers, heeft vorig jaar aangegeven dat hij geen fundamentele knip in de aanpak van de benzine markt langs de snelweg en daarbuiten wenste. Ik ben het daarmee eens. Wij proberen daarom ook aan te sturen op

herstructurering van de markt buiten de snelweg. Maar we hebben daarvoor niet alle middelen in handen. Overigens ligt het beslissingsrecht daarover uiteindelijk bij provincies en gemeenten. Voordat zij daarover een beslissing nemen, zullen ze terecht meer duidelijkheid wensen over de wijze van aanpassing van het rijksbeleid. Die duidelijkheid is er nu.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! Het is van tweeën één: óf de motie is overbodig omdat deze past in de lijn van de minister, óf de minister ontraadt de motie. De minister zegt dat ik de zaak wil stilleggen. Ik lees dat op geen enkele manier in mijn motie. Ik wil niets stilleggen. Ik wil alleen dat de minister toezeget dat zij geen maatregelen zal laten ingaan dan nadat de effecten voor het onderliggende wegennet duidelijk zijn. Ik heb dat ook de vorige keer gevraagd. De minister heeft dat toen geweigerd. Daarom heb ik deze motie ingediend.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik heb gezegd dat wij geen definitieve besluiten nemen voordat ook de analyse over het onderliggende wegennet klaar is. Natuurlijk wordt in die analyse de verandering op het rijkswegennet meegenomen. Maar ik ga het proces nu niet stilzetten en ik ga ook niet over tot het uitstellen van de consultatie en het nemen van de eerste maatregelen, omdat u vindt dat er eerst duidelijkheid moet zijn. Dat vraagt u mij.

De heer **Leers** (CDA): Voorzitter! De minister moet dan toch helderheid geven. Zij verwees net naar het verslag. Ik citeer haar woorden uit het verslag: "Het is niet de bedoeling dat pas maatregelen voor het hoofdwegennet worden geïmplementeerd als hun effecten op het onderliggende wegennet volstrekt duidelijk zijn." U moet dat dan terugnemen.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ik zeg alleen dat wij niet alle gevolgen zullen weten, omdat wij ook nog niet weten hoe straks de structuur in het hele systeem eruit zal zien. Dat zal afgewacht moeten worden. Dat laten we voor een flink deel aan de markt over. Het gaat erom dat voor het onderliggende wegennet op dezelfde manier tegen de markt aangekeken moet worden. Het is alleen van een

Jorritsma-Lebbink

andere structuur, omdat het Rijk en de provincie de bevoegdheid hebben daarbij een belangrijk woordje mee te spreken. Daarom heeft het Rijk dat niet allemaal in de hand. Wij kunnen provincies en gemeenten wel zo duidelijk mogelijk maken hoe het Rijk het doet en hen wijzen op hun mogelijkheden. Zij hebben die bevoegdheid en ik laat die ook graag daar. Ik hoor niet bij degenen die vinden dat dit soort bevoegdheden dan overgenomen moet worden door het Rijk.

Dan kom ik op de tweede motie. Dat vind ik een bizarre motie. Ik snap eerlijk gezegd niet uit welke uitspraak van de heer Zalm de heer Leers heeft begrepen dat de heer Zalm vindt dat het geld in de zakken van de rijksoverheid moet stromen. De heer Zalm heeft uitgelegd wat hij onder variabelisatie verstaat. Dat is niet meer dan het verhogen van de variabele onder gelijktijdige verlaging van de vaste kosten. Als deze MDW-operatie lagere benzineprijzen oplevert, zal het voordeel in alle gevallen in de zakken van de consument terecht komen. Over de vraag of hierop een verdere variabelisatie kan volgen, voer ik vandaag helemaal geen discussie, want daarover hebben wij een mooie afspraak gemaakt in het regeerakkoord en daar wens ik mij graag aan te houden. Dat moge zo zijn. Als er meer ruimte is voor variabelisatie – dat verwacht ik overigens niet in de eerste paar jaar, want de prijzen zullen heus niet op de eerste dag een eind omlaaggaan – gaat het geld nog steeds naar de zak van de consument. Dat komt dan alleen niet door de variabele kant, maar door de vaste kant. Deze operatie is er dus niet op gericht ervoor te zorgen dat de consument meer belasting gaat betalen. Dat is niet de bedoeling.

De heer **Leers** (CDA): De bedoeling is dat de prijs aan de pomp naar beneden gaat dan wel dat de prijsverschillen tussen Nederland en België omlaaggaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Ja, dat zou mooi kunnen worden. In het regeerakkoord is keurig afgesproken hoe daarmee moet worden omgegaan. De motie van de heer Leers gaat volgens mij iets verder dan dat, maar zij is mijns inziens daarmee ook overbodig. Naarmate de prijzen bij de Nederlandse pompen naar beneden gaan, komen

wij dichterbij de situatie waarin een vergelijking mogelijk is met België en Duitsland. Op enig moment maakt dat ook weer ruimte voor een verdere variabelisatie. Ik vind het eerlijk gezegd niet nodig om te zeggen dat er nooit eens een cent verschil mag zijn tussen Duitsland en België. Dat zegt de heer Leers wel. Hij spreekt over 100%. Oh nee, ik zie dat het niet zo is. Hij zegt: als het prijsverschil nog niet geheel is weggewerkt. Hij zegt dus dat het nul moet zijn. Zover gaat mijn vrijheid niet, al was het maar omdat wij in het regeerakkoord iets anders hebben afgesproken. Daar houd ik mij gewoon aan. Tot daar zal het ook werken. Die motie is mijns inziens echt overbodig. Het is immers geenszins de bedoeling dat deze operatie wordt benut om extra belastingcenten bij de burger weg te halen. De bedoeling is dat de burger er beter van wordt, hetzij langs de ene kant, dan wel langs de andere kant.

Volgens mij heb ik hiermee de vragen van de heer Hofstra ook beantwoord. Het is niet de bedoeling dat de overheid er beter van wordt.

Ik geef nog een reactie op de opmerking van de heer Leers. Hij zei: het is het een of het ander. Ik heb gezegd dat de motie overbodig is omdat ik allang een toezegging heb gedaan rond die analyse. Een extra reden om het aannemen van deze motie te ontraden is dat zij een verkeerd signaal aan de markt geeft.

Dan kom ik op de motie van de heer Van Walsem. Dat is een bizarre motie. Op dit moment is zo'n 50% van de stations verplicht om geopend te zijn. Lang niet alle stations zijn open. Er zijn nu al tal van benzinestations die 's nachts gewoon dicht zijn. Je kunt er wel tanken, maar dan moet je betalen met geld of een creditcard. Dat moet niet anders worden. Daarom snap ik niet waarom nu plotseling moet worden gevraagd om in plaats van minder verplichtingen, meer verplichtingen op te leggen aan de benzinestations. Dat lijkt mij nogal overbodig. Ik kan mij voorstellen dat het gelet op de sociale veiligheid helemaal geen probleem is om een benzinestation dat in de buurt van een wegrestaurant ligt volstrekt onbemand te laten, en niet alleen 's nachts, maar ook overdag. Het aannemen van deze motie wil ik daarom dringend ontraden. Ik wil de heer Van Walsem bijna verzoeken

om haar in te trekken omdat zij echt een heel raar beeld geeft van de feitelijke situatie.

Over de motie van de heer Vendrik merk ik op dat altijd toetsing plaatsvindt als een besluit moet worden genomen over het inrichten van een nieuw benzinestation. Er geldt dus niet dat als eenmaal een parkeerplaats gevonden is, wij zonder meer kunnen beslissen om daar direct een benzinestation neer te zetten. Het moet altijd worden getoetst aan de hand van het landelijke beleid en het moet uiteindelijk ook in een bestemmingsplan worden opgenomen, waarbij altijd een ruimtelijke toetsing plaatsvindt. De motie is dus volstrekt overbodig, want wat erin wordt bepleit, zal altijd gebeuren. Op dit moment is het ministerie van Verkeer en Waterstaat hard bezig om daar beleid voor te formuleren, zoals ook is afgesproken.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Tijdens het algemeen overleg heb ik het toch wat anders begrepen van de minister van Verkeer en Waterstaat. De minister van Verkeer en Waterstaat was daar overigens in tweede termijn niet meer aanwezig. Ik heb begrepen dat men nu bezig is om de hele operatie te toetsen op de consequenties voor de ruimtelijke ordening. Dat lijkt mij buitengewoon zinnig, maar mijn vraag is dan in welke volgorde een en ander wordt gedaan. Het lijkt mij logisch dat u even wacht met het uitvoering geven aan alle verdere onderdelen van de MDW-operatie tot de minister van Verkeer en Waterstaat aan ons helder heeft kunnen maken wat de toets heeft opgeleverd.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Dat heeft te maken met de vraag of je naast de al bestaande op- en afritten en de al bestaande wegrestaurants nu ook al andere plaatsen zou moeten aanwijzen. Daarvoor heeft zij een aparte set regels nodig, om te kunnen beoordelen of een bepaalde plek uit ruimtelijke overwegingen een goede plek kan zijn. Dat zijn andere regels dan de gebruikelijke die nu worden gehanteerd voor het plaatsen van een benzinestation. Ook in die gevallen zal dan overigens een ruimtelijke afweging moeten plaatsvinden, maar die is van een andere orde dan wanneer het gaat om een plek waar nu helemaal geen

Jorritsma-Lebbink

op- en afrit is omdat er geen parkeerplaats of wegrestaurant is.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Maar juist op dat punt haakt mijn motie in.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Wij hebben toegezegd dat er geen beslissingen worden genomen over plekken waar nu geen op- en afritten is dus ook geen wegrestaurants zijn, voordat de genoemde set regels er is. Er wordt nu alleen beslist over die plekken waar nu al een parkeerplaats is dan wel een wegrestaurant. Daar horen de normale afwegingsmechanismen bij die nu al bestaan.

Ik heb met enige verbazing geluisterd naar de opmerkingen van de heer Van Dijke, die het blijkbaar niet aanvaardbaar vindt dat de overheid ooit haar beleid wijzigt. Ik vind dat verbazingwekkend, want de overheid wijzigt haar beleid heel vaak. Deze contracten voor onbepaalde tijd zijn in de jaren vijftig of misschien nog wel eerder tot stand gekomen vanuit de gedachte dat de overheid ervoor moest zorgen dat een bepaald voorzieningsniveau in stand bleef, waarbij er nooit rekening mee werd gehouden dat de markt dit ooit misschien zelf zou kunnen bepalen. Inmiddels zijn wij tot de conclusie gekomen dat op geen enkel terrein meer ooit een contract voor onbepaalde tijd gesloten moet worden. Dat is een belangrijke algemene beleidslijn; het is heel onverstandig om contracten voor onbepaalde tijd te sluiten, omdat je het jezelf dan bijzonder moeilijk maakt. Als je dan die beleidslijn kiest, moet je ook je uiterste best doen om de nog bestaande contracten om te zetten in contracten voor bepaalde tijd. Ik zou echt niet weten wat daarop tegen is, mits je dat netjes doet en dat zullen wij ook doen.

De heer **Van Dijke** (RPF): De minister doet nu net alsof ik gesuggereerd zou hebben dat de overheid nooit haar beleid mag wijzigen. Ik heb echter alleen gezegd dat als er in het verleden afspraken zijn gemaakt, er een groot maatschappelijk belang gediend moet zijn met het openbreken van die afspraken. Volgens mij is dat maatschappelijke belang hier onvoldoende aangetoond. Bovendien heb ik gewezen op de mogelijke juridische consequenties. De minister kan mij in de komende tijd overtuigen

dat de juridische hobbels genomen kunnen worden en ik vind het ook verstandig dat de minister nu het standpunt huldigt dat er geen altoos durende contracten meer gesloten moeten worden, maar als je de in het verleden gesloten contracten wilt openbreken, moet er een groot maatschappelijk belang mee gediend zijn. Dat is volgens mij tot nu toe onvoldoende aangetoond.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Waar baseert u uw stelling op dat dit aangetoond moet zijn? Voorzover ik weet, is het in dit land altijd mogelijk om een contract op te zeggen, ook een contract voor onbepaalde tijd. Dan hoeft daar helemaal niet altijd een groot maatschappelijk belang mee gediend te zijn; er kan ook een algemene beleidslijn aan ten grondslag liggen. Dan rijst wel de vraag hoe netjes je dat doet en de discussie daarover gaan wij natuurlijk voeren, waarbij wij ons zo netjes mogelijk proberen op te stellen.

De heer **Van Dijke** (RPF): Natuurlijk kun je contracten openbreken, als beide partijen daarmee akkoord gaan.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Nee, helemaal niet.

De heer **Van Dijke** (RPF): Nu wordt echter eenzijdig van overheidswege aangekondigd dat zij van het contract af wil. Dan moet er, zo vind ik, een aantoonbaar maatschappelijk belang mee gediend zijn.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Mag ik u een groot maatschappelijk belang noemen? Ik vind dat overwinsten bij de overheid horen en niet bij de bedrijven!

De heer **Van Dijke** (RPF): Zo ken ik er nog wel een paar!

De **voorzitter**: Wij zouden de beraadslaging niet heropenen en ons beperken tot datgene wat aan de orde is.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! De heer Vendrik vond het jammer dat minister Zalm niet aanwezig was, maar ik kan zeggen dat dit beleid volstrekt in overeenstemming is met het kabinetsbeleid. Gezamenlijk gaan wij niet de strijd aan, maar wij vinden wel dat de tijd

rijp is voor nieuw beleid. Als wij tot de conclusie komen dat er onevenwichtigheid in de markt ontstaat, waardoor het risico ontstaat dat er door monopolievorming, een te krappe markt of te veel aan marktbescherming overwinsten worden gemaakt, dan is er mijns inziens niets op tegen om het beleid te wijzigen en de overheid haar gerechtvaardigd deel daarin te geven, omdat zij ook toevallig degene is die die mogelijkheden schept.

De heer **Vendrik** (GroenLinks): Ik vraag de minister naar haar politieke oordeel over het politieke oordeel dat de D66-fractie heeft uitgesproken over deze operatie. De heer Van Walsem heeft toch zeer duidelijk aangegeven dat hij er geen enkele behoefte aan heeft.

Minister **Jorritsma-Lebbink**: Voorzitter! Ik vind het natuurlijk heel jammer dat nota bene de partij van de initiatiefnemer van deze hele operatie, de heer Wijers, mijn voorganger, de eerste is om zich te onttrekken aan deze actie. Dat verbaast mij en ik vind het ook heel jammer, maar daar wil ik het maar bij laten.

De beraadslaging wordt gesloten.

De **voorzitter**: Ik stel voor, op een nader te bepalen tijdstip over de moties te stemmen.

Daartoe wordt besloten.

Aan de orde is de voortzetting van de behandeling van:

- **het voorstel van rijkswet Instelling van een exclusieve economische zone van het Koninkrijk (Rijkswet instelling exclusieve economische zone) (25446, R1594)**, en van:
 - de motie-Hoekema c.s. over het toetsen van bouwactiviteiten in volle zee (25446, R1594, nr. 9);
 - de motie-Stellingwerf c.s. over het beleid voor de inrichting van de exclusieve economische zone (25446, R1594, nr. 10);
 - de motie-Leers/Van der Steenhoven over de plaatsing van zendinstallaties (25446, R1594, nr. 11);
 - de motie-Leers/Van der Steenhoven over een planologisch instrumentarium voor activiteiten in de Noordzee (25446, R1594, nr. 12).