
5

Dieselfraude

Aan de orde is het **VAO Dieselfraude (AO d.d. 19/01)**.

De voorzitter:

Ik heet de minister van Infrastructuur en Milieu en de staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu van harte welkom.

Ik mag als eerste het woord geven aan de heer Geurts. De spelregels zijn bekend, maar toch herhaal ik ze. U hebt twee minuten spreektijd, inclusief het indienen van eventuele moties, die bij voorkeur kort en bondig zijn.



De heer Geurts (CDA):

Voorzitter. Ik zal het algemeen overleg hier niet herhalen, maar ook na het lezen van het verslag blijft er één heel grote vraag voor de CDA-fractie over. De minister geeft aan dat de update voor de sjoemeldiesels geen nadelige gevolgen heeft voor de rijeigenschappen, het motorvermogen of het brandstofverbruik. De minister geeft ook aan dat zij niet weet waarom er is gekozen voor deze oplossing en dat de broncodes en de testen niet gesnapt worden. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de motie-Geurts/Van Veldhoven (31209, nr. 197) onvoldoende is uitgevoerd, omdat niet duidelijk is welk effect de aanpassing van de software heeft bij de verschillende modellen op motorvermogen en verbruik;

overwegende dat er niet voor niets is gefraudeerd met de software en dat dus de wijziging van de software waardoor minder NO_x wordt uitgestoten een effect moet hebben;

overwegende dat de autobezitter behoort te weten wat het effect is van de softwareaanpassing op zijn auto;

verzoekt de regering, de fabrikanten en de Duitse autoriteiten om opheldering te vragen en verder onderzoek te doen zodat inzichtelijk wordt wat de softwareaanpassing inhoudt en wat dit voor effect heeft op motorvermogen en verbruik,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door het lid Geurts. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 207 (31209).



Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Voorzitter. We maken vandaag de balans op van de debatten over dit enorme schandaal die de afgelopen twee jaar hebben plaatsgevonden. De Kamer heeft daar de afgelopen twee jaar veel tijd en energie in gestoken. Ik wil ook graag mijn collega Gerben-Jan Gerbrandy, die in het Europees Parlement de onderzoekscommissie die onderzoek doet naar dit schandaal heeft getrokken, hierbij niet onvermeld laten. De conclusie is dat er iets goed fout is gegaan met wetgeving en in het systeem van toezicht en handhaving. Consumenten zijn de dupe geworden van gevestigde belangen en van regelgeving die veel te veel ruimte liet voor wat uiteindelijk gesjoemel was. Mensen hebben producten gekocht die niet deden wat hun was beloofd. Auto's hebben lange tijd veel meer schadelijke stoffen uitgestoten, gelet op hetgeen we met elkaar hadden afgesproken. Ik ben blij met de uitvoering van onze moties waarin wordt gevraagd om consumenten bij aankoop eerlijke informatie te geven, om vanaf 2018 in het brandstofverbruiksboekje een limiet voor stikstofoxiden op te nemen, om een sterktezwakteanalyse uit te voeren van de huidige procedures, met name met betrekking tot de RDE, en om een second opinion uit te voeren op de door KBA goedgekeurde oplossing bij Volkswagen. De bottomline is: hoe voorkomen we gesjoemel in de toekomst? Daarbij is voor D66 een Europese oplossingsrichting van belang, want met de lappendeken van 28 verschillende instanties gaan we er niet komen. Daarom dien ik de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat de huidige vorm van toezicht op de typegoedkeuring van auto's via de lidstaten onvoldoende is gebleken;

overwegende dat de typegoedkeuring van auto's volledig onafhankelijk dient plaats te vinden maar dat er in het huidige stelsel prikkels zitten die die onafhankelijkheid ondermijnen;

constaterende dat zowel de transport- als de milieucmissie van het Europees Parlement het voorstel heeft gedaan voor de totstandkoming van één Europese typegoedkeuringsinstantie en dat lidstaten als Denemarken en Frankrijk zich reeds hebben uitgesproken voor sterker Europees toezicht;

verzoekt de regering, met een coalitie van progressieve lidstaten zich in Europees verband in te zetten voor:

- een Europese bevoegdheid tot onafhankelijk hertesten en opleggen van boetes;
- een Europees auditsysteem (of peerreviewsysteem) voor nationale typegoedkeuringsinstanties;
- een verbod om elders een typegoedkeuring te verkrijgen nadat deze elders werd geweigerd;
- regelmatige audits van testbedrijven door de typegoedkeuringsinstantie,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Van Veldhoven en Hoogland. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 208 (31209).



Mevrouw Visser (VVD):

Voorzitter. Ik dien geen motie in. Ik ben benieuwd naar de reactie op de motie van de heer Geurts. Dat was de kern van het debat: wat merken de gedupeerde consumenten ervan? Hebben zij de garantie dat zij ook in de toekomst niet gedupeerd raken, wat betreft het brandstofverbruik en als zij hun auto willen verkopen? Het debat ging ook over de vraag of de RDW voldoende bevoegdheden en handhavingsinstrumenten heeft om te kunnen ingrijpen. Is de regelgeving in Europa voldoende dichtgeregeld?

Dit was een algemeen overleg over de stand van zaken. Ik ben vooral benieuwd of de minister ook naar aanleiding van de motie die zojuist is ingediend kan ingaan op de stand van zaken in Europa als het gaat om die lacunes in wet- en regelgeving. Ik verzoek de minister om vooral ook in te gaan op de vraag of onze RDW voldoende instrumenten heeft om te kunnen optreden als er onrechtmatigheden worden geconstateerd. Is er aanpassing van wet- en regelgeving nodig?



De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Ik dien de volgende motie in.

Motie

De Kamer,

gehoord de beraadslaging,

overwegende dat bij de helft van de 30 door de RDW geteste voertuigen sprake is van afwijkend emissiegedrag en dat fabrikanten daarmee opereren op of over de grens van het toelaatbare;

overwegende dat ook bij andere voertuigen, die elders in de Europese Unie zijn goedgekeurd, sprake is van afwijkend emissiegedrag en dat fabrikanten daarmee opereren op of over de grens van het toelaatbare;

overwegende dat naar aanleiding hiervan nog geen vergaande acties zoals een verplichte terugroepactie of het intrekken van een typegoedkeuring zijn overwogen, laat staan genomen;

verzoekt de regering, wat betreft de in Nederland goedgekeurde voertuigtypes, in overleg met de RDW zo spoedig mogelijk over te gaan tot een betekenisvolle actie bij auto's van fabrikanten die de grens van het toelaatbare hebben overschreden en de Kamer hierover uiterlijk voorjaar 2017 te informeren;

verzoekt de regering voorts, wat betreft voertuigen waarbij de grens van het toelaatbare is overschreden, maar die

elders in de Europese Unie zijn goedgekeurd, verder aan te dringen op acties in Europees verband, en de Kamer hierover uiterlijk voorjaar 2017 te informeren,

en gaat over tot de orde van de dag.

De voorzitter:

Deze motie is voorgesteld door de leden Hoogland en Van Veldhoven. Naar mij blijkt, wordt de indiening ervan voldoende ondersteund.

Zij krijgt nr. 209 (31209).

De heer Hoogland (PvdA):

Deze motie is puntig en kort.

De voorzitter:

Daar kun je over twisten. Ik schors de vergadering totdat het kabinetsduo de moties op schrift heeft ontvangen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik heropen kort de vergadering om een vraag te stellen aan de leden. Dat geldt ook voor u, mevrouw Van Veldhoven. Er zijn geen vragen gesteld aan de staatssecretaris. De griffier bevestigt dat ook. Dan vind ik dat zij wel een ommetje over het Plein mag maken. Bent u dat met mij eens?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Om u aan te tonen dat ik uitstekend luister: zeker, wij bieden de staatssecretaris graag de ruimte om dat te gaan doen.

De voorzitter:

Heel goed, dan gaan wij zo meteen luisteren naar het antwoord van de minister en wensen wij de staatssecretaris een prettig vervolg van haar werkdag.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.

De voorzitter:

Ik geef het woord aan de minister.



Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Ik begin bij de motie van de heer Geurts op stuk nr. 207 met de vraag nogmaals onderzoek te doen naar Volkswagen Polo. Ik heb in het algemeen overleg geprobeerd aan te geven dat alle effecten van de software-update zijn onderzocht. Dit is gedaan door KBA — de Duitse RDW — de ANWB en de Rijksdienst voor het Wegverkeer in samenwerking met TNO. Zij zijn tot dezelfde conclusie gekomen, namelijk dat er geen negatief effect is op de rijeigenschappen, dus niet op het motorvermogen, de uitstoot en het brandstofverbruik. Dat is mogelijk doordat de technologie zich heeft ontwikkeld. De software is dus simpelweg doorontwikkeld. Door het toepassen van nieuwe software is het ook mogelijk om betere prestaties uit de oude hard-

ware te halen. De RDW heeft tevens inzicht in de veranderde software.

In het AO werd gevraagd naar de enkele klachten die er zouden zijn na de update. De problemen zijn ontstaan door een niet uitgevoerde eerdere update. Voor zover ik weet, zijn alle problemen reeds verholpen. Ik ontraad de Kamer om deze motie aan te nemen, want er is al helderheid.

De motie-Van Veldhoven/Hoogland op stuk nr. 208 heeft betrekking op het maken van een extra slag wat het Europees toezicht betreft op de toezichthoudende organisaties. De dieselfraude heeft laten zien dat vooral de regelgeving moet worden verbeterd. De regelgeving heeft er eigenlijk voor gezorgd dat er in de praktijk heel veel mogelijk was. Het huidige testsysteem gaf te veel ruimte voor interpretatie, wat uiteindelijk tot ontoelaatbaar gedrag heeft geleid. Dit gedrag moet uiteraard veroordeeld worden, al bieden de regels de mogelijkheid om dit te doen. Je moet dat niet willen doen. Ik ben dan ook heel blij dat de RDE-test er komt waarmee de emissie in de praktijk kan worden vastgesteld.

Ook het toezicht kan worden aangescherpt. De in de motie gedane voorstellen kan ik ondersteunen. Ik vraag mij wel af — ik zeg dit er alvast maar bij — of hiervoor een meerderheid is te vinden in Europa.

De voorzitter:

Laat u het oordeel aan de Kamer of neemt u die motie over?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Zal ik de vraag eerst nog aanhoren, of helpt dit nog in het debat?

De voorzitter:

Eigenlijk wil ik altijd eerst een oordeel maar als u het prettig vindt om eerst mevrouw Visser te laten interrumperen, geef ik haar het woord.

Mevrouw Visser (VVD):

Het AO had hier betrekking op en ik heb deze vraag bewust aan de minister gesteld. In de overwegingen staat namelijk de constatering dat er één Europese typegoedkeuringsinstantie moet komen en in het verzoek aan de regering staat iets anders. De minister geeft aan dat zij de voorstellen ondersteunt, maar dat zou dus betekenen dat de RDW in één grote Europese toezichthouder opgaat en volgens mij was dat niet de kern van het debat in het AO en ook niet de richting die de minister heeft meegegeven. Ik wil dus graag een verduidelijking.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We hebben het er in de commissievergadering nadrukkelijk over gehad dat er niet één Europese instantie komt die alle toetsen gaat doen. Dat blijven de onafhankelijke instanties doen. We hebben het er ook over gehad dat er wel één set met regelgeving komt en één Europese organisatie die erop kan toezien dat die 28 verschillende instanties het op de juiste manier gedaan hebben. In de motie wordt niet verzocht om tot één type goedkeuringsinstantie te komen, maar om een Europese bevoegdheid neer te leggen tot het onafhankelijk hertesten en het opleggen van boetes. Dat

betekent eigenlijk gewoon dat je een kijkje neemt bij die 28 onafhankelijke instanties, dus dat je af en toe een steekproef doet zoals je dat ook op allerlei andere terreinen doet. Dit houdt ook in dat je een Europees auditsysteem hebt voor nationale typegoedkeuringsinstanties waarmee gecheckt wordt of de instanties het wel op een goede manier doen. En er geldt een verbod om elders een typegoedkeuring te verkrijgen nadat die elders werd geweigerd. Vaak is daar een reden voor. En het gaat om audits van testbedrijven door de typegoedkeuringsinstanties. Het is dus niet zo dat onze RDW of andere organisaties opgaan in één nieuwe organisatie. Dat is voor mij ook van belang om deze motie te ondersteunen.

Mevrouw Visser (VVD):

Nog even ter verduidelijking. Begrijp ik het goed dat de minister de voorstellen die in de constatering staan van de transport- en de milieucommissies niet onderschrijft?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Hier staat gewoon wat de transport- en de milieucommissies van het Europees Parlement hebben gezegd. Dat is een feit, maar dat maakt het nog niet tot mijn beleid. Daar ben ik inderdaad duidelijk over geweest. Gezien de discussie denk ik dat het goed is om het oordeel over deze motie aan de Kamer te laten. Dan zien we vanzelf hoeveel steun er is voor dat verzoek.

De voorzitter:

Mag ik voor alle precisie nog een vraag stellen aan de indiener van de motie, nu we deze discussie toch al hebben? Wordt bij de tweede bullet bedoeld "een Europees auditsysteem" of "één Europees auditsysteem"?

Mevrouw Van Veldhoven (D66):

Uit de derde overweging — "constaterende dat zowel de transport- als de milieucommissie van het Europees Parlement een voorstel heeft gedaan voor totstandkoming van één Europese typegoedkeuringsinstantie" — kunt u constateren dat er één staat, met streepjes op de e. Die één met twee streepjes wordt niet herhaald in het verzoek aan de minister, die overigens keurig heeft uitgelegd dat het hier gewoon gaat om een feitelijke weergave van de situatie en dat de vraag van de VVD dus berust op het verkeerd lezen van de motie.

De voorzitter:

De toelichting die hier is gegeven door de minister wordt ook in de Handelingen opgenomen. Dat is niet voor niets.

De minister gaat verder met de motie op stuk nr. 209.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

We komen bij de motie-Hoogland/Van Veldhoven op stuk nr. 209. De indieners verzoeken erom, de RDW zo spoedig mogelijk over te laten gaan tot actie bij fabrikanten die overtredingen begaan en ook bij fabrikanten die hun auto's elders, in een ander Europees land, laten testen. Nederland gaat immers maar over een aantal merken waarbij overtredingen zijn geconstateerd. Het verzoek is ook om aan te

dringen op actie in Europees verband. Ik ben het met de indieners eens dat fabrikanten die het toelaatbare hebben overschreden, moeten worden aangepakt. Ik heb in het debat ook al gezegd dat de verantwoordelijkheid is van de goedkeuringsautoriteit die de goedkeuring heeft afgegeven. In Nederland is dat de RDW voor een aantal merken. De RDW neemt deze verantwoordelijkheid zeer serieus. Ik heb gisteren nog een gesprek gehad en ik verwacht vervolgstappen naar aanleiding van de verantwoordingsgesprekken die de RDW heeft gevoerd met fabrikanten van auto's waarbij afwijkende emissies zijn gevonden. Sommige hebben daar een goede reden voor, andere niet. Wij zullen daar ook actie op ondernemen. Dat zal op afzienbare termijn gebeuren. Zodra meer bekend is, zal ik de Kamer daarover informeren. Ik zal er tevens in Europees verband op blijven aandringen dat ook bij de voertuigen waarvoor in een ander land goedkeuring is afgegeven, af en toe acties worden ondernomen. Ik zie deze motie dus als ondersteuning van beleid en laat haar over aan het oordeel van de Kamer.

Mevrouw Visser heeft gevraagd of de RDW voldoende instrumenten heeft en wat de stand van zaken in Brussel is. De RDW heeft voldoende handvatten. Men kan aangifte doen en dan moet het OM vervolgen. Men kan ook een terugroepactie lanceren. Tijdens de onderhandelingen in de Transportraad van juni 2016 hebben de lidstaten onder Nederlands voorzitterschap brede steun uitgesproken voor de versterking van het systeem van de typegoedkeuring, het markttoezicht en gelijke interpretatie en toepassing van de EU-regelgeving. Nu zijn er nog te veel verschillen tussen de lidstaten in de interpretatie en toepassing van de regelgeving. Die komt er dus wel aan, maar moet nog geregeld worden.

Als er in de raads werkgroepen over gesproken wordt, merk je dat daar best op terugonderhandeld wordt door de diverse mensen die daar invulling aan geven. Ik vind dat er te weinig voortgang wordt geboekt op aspecten als de aanscherping van het toezicht, peer reviews, accreditatie of een sterke rol voor de Europese Commissie. Ik verwacht dat de onderhandelingen lang zullen duren, daar ben ik maar heel open over. Wij hebben duidelijk ons punt gemaakt. De ministers hebben zich daar ook bij aangesloten, maar het onderhandelingsproces gaat langzaam. Ik zal daar de volgende keer dat wij als ministers weer plenair vergaderen, wederom aandacht voor vragen. Er moet wel een meerderheid van de lidstaten voor zijn om overeenstemming te krijgen, dus dat vergt nog enige lobby. Voorzitter, dat was het.

De beraadslaging wordt gesloten.

De voorzitter:

Ik dacht dat de heer Geurts nog wilde interrumpen, maar hij is alleen aan het wandelen. Dank u zeer. Hiermee zijn wij aan het einde gekomen van dit verslag algemeen overleg. Ik stel voor, aanstaande dinsdag over de drie ingediende moties te stemmen. Ik schors de vergadering voor een paar minuten om alle spelers van de volgende ronde te verzamelen.

De vergadering wordt enkele ogenblikken geschorst.