

Vergaderjaar 2015–2016

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 200

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 11 juli 2016

Tijdens de regeling van werkzaamheden van 20 april heeft het lid Van Veldhoven (D66) een overzicht gevraagd wat er bekend is over de verschillende soorten gesjoemel bij de verschillende automerken (Handelingen II 2015/16, nr. 79, item 10). In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 2 mei 2016 is hierover gesproken en zijn de vragen geïnventariseerd die op dit punt in uw Kamer leven¹. Bijgaand ontvangt u mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu en de Staatssecretaris van Financiën het antwoord op deze vragen.

Tevens maak ik van de gelegenheid gebruik om u een afschrift te sturen van de antwoorden die ik recentelijk heb gegeven op schriftelijke vragen van de enquêtecommissie van het Europees Parlement naar emissiemetingen in de automobielsector².

Vraag 1

Kunt u de Kamer een overzicht verschaffen van de fabrikanten die de afgelopen jaren in opspraak zijn geweest rondom het sjoemelen met auto's (zowel inzake CO₂ en NO_x als brandstofverbruik) en daarbij aangeven wat bewezen/erkend is, en wat onderwerp is van discussie?

Vraag 2

Kunt u aangeven in welke gevallen u contact heeft opgenomen met de Nederlandse importeur of met de RAI Vereniging (als onderdeel van de standaardacties) en op welke wijze daar op is gereageerd?

Antwoord 1 en 2

Zoals aan uw Kamer eerder is gemeld, is bij de Volkswagengroep (Volkswagen, Audi, SEAT en Skoda) fraude geconstateerd bij de uitstoot

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

van NO_x en was er een vermoeden over CO₂-onregelmatigheden. Hierover is regelmatig contact met de Nederlandse importeur. Over de uitkomsten van die gesprekken heb ik u in de drie overzichtsbrieven³ geïnformeerd.

In het debat over uitstoot van dieselauto's op 12 april jl. heeft de Staatssecretaris van Financiën aan uw Kamer gemeld dat de gevolgen van de onregelmatigheden bij de CO₂-uitstoot voor de belastingheffing in Nederland naar verwachting zeer beperkt zullen zijn (Handelingen II 2015/16, nr. 75, item 30). In de beantwoording op de Kamervragen van de leden Van Weyenberg en Van Veldhoven (beiden D66) is onder andere ingegaan op de onregelmatigheden in de CO₂-emissies bij Volkswagen Groep.⁴ Daarin is toen aangegeven dat bij negen motor / versnellingsbak-combinaties een mogelijk verschil bestaat in de CO₂-uitstoot zoals die blijkt uit de test op de rollenbank en zoals deze in de typekeuringsdocumentatie staat beschreven. Volgens een quick scan van de Dienst Wegverkeer (RDW) bleek het om niet meer dan 400 voertuigen in Nederland te gaan.

Sinds het bekend worden van de onregelmatigheden in de CO₂-emissies is Volkswagen Groep in samenspraak met de Duitse typegoedkeuringsinstantie Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) een onderzoek gestart naar de onregelmatigheden in de CO₂-emissies en de omvang daarvan. Op basis van de resultaten van de zowel interne als externe hertesten onder supervisie van de KBA heeft Volkswagen Groep geconcludeerd dat er geen onregelmatigheden te vinden zijn in de hoogte van de CO₂-uitstoot op de typegoedkeuring. Volgens Volkswagen Groep blijft het uitstootcijfer op de typegoedkeuring binnen de toegestane wettelijke kaders en behoeft het geen aanpassing naar het verleden. Volkswagen Groep heeft dit standpunt verwoord in een brief gericht aan de Minister van Financiën die als bijlage bij deze antwoorden is gevoegd⁵. Op basis van deze informatie lijken dan ook de gevolgen van de onregelmatigheden bij de CO₂-uitstoot voor de belastingheffing in Nederland nihil te zijn. Op dit moment ben ik in afwachting van de bekrachtiging van de officiële testresultaten door het KBA. Als de definitieve resultaten van de hertesten zoals verwoord door de Volkswagen Groep formeel bekrachtigd worden door de Duitse typegoedkeuringsinstantie KBA aan de RDW, zal de Staatssecretaris van Financiën uw Kamer per ommegaande informeren.

Naast de Volkswagengroep zijn afgelopen periode diverse andere merken in het nieuws geweest in verband met te hoge emissies van NO_x of CO₂. In de laatste van de drie overzichtsbrieven heb ik gemeld dat er berichten in de media zijn verschenen dat ook Opel en Renault zich schuldig zouden maken aan gesjoemel met emissies van stikstofoxiden bij dieselauto's. Hierover is contact geweest met de importeurs, die op hun beurt niet beschikten over aanvullende informatie.

Op 7 april 2016 meldde de importeur mij dat de Renault Groep een aantal oplossingen heeft ontwikkeld gericht op de beperking van de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) van de Euro-6b dieselmotoren tijdens het rijden. Deze oplossingen zorgen volgens de importeur voor een aanzienlijke verlaging van uitstoot van stikstofoxiden tijdens het rijden zonder merkbare invloed op de prestaties of het verbruik. Vanaf juli 2016 wordt deze verbetering geïntegreerd in de fabriek bij de Euro-6b dieselauto's. In het vierde kwartaal van 2016 kunnen automobilisten, die reeds in bezit zijn van een

³ Kamerstuk 31 209, nrs. 171, 176 en 178

⁴ Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1127

⁵ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

Euro-6b dieselauto, bij de Renault-dealers terecht voor het kosteloos doorvoeren van deze modificaties.

De signalen bij Opel komen uitgebreider aan bod in antwoorden 5 tot en met 9. Verder waren andere merken zoals Mercedes, Peugeot en Fiat in het nieuws over hoge uitstoot van stikstofoxiden in de praktijk. Daarbij werd ontkend dat de hoge uitstoot een relatie heeft met fraude.

Kort geleden zijn ook berichten in de media verschenen, waarin onregelmatigheden worden genoemd bij het vaststellen van de verbruikscijfers van bepaalde Mitsubishi modellen. Het gaat hier om fouten bij de meetmethode. De importeur heeft bevestigd dat de modellen in kwestie niet in Europa leverbaar zijn, het gaat om Japanse modellen. In antwoorden 26 tot en met 28 wordt hierop dieper ingegaan.

Vraag 3

Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken van de onderzoeken naar manipulatie-instrumenten die lopen in Duitsland, Frankrijk, Engeland en Nederland en toelichten of deze onderzoeken de goedkeuring van alle types en merken auto's en bestelbussen beslaan met euro 5 en 6 dieselmotoren? Kunt u daarbij ook de coördinerende rol toelichten van de Europese Commissie en het Joint Research Centre⁶, en aangeven op welke manier de RDW betrokken is?

Antwoord 3

De onderzoeksrapporten van Duitsland, Frankrijk en het Verenigd Koninkrijk zijn gepubliceerd. De onderzoeken betreffen een groot scala aan voertuigtypen en merken waarbij naast personenauto's ook enkele bestelwagens zijn onderzocht. Het betreft hoofdzakelijk Euro-5 voertuigen maar er zijn ook enkele Euro-6 voertuigen onderzocht. Deze onderzoeken hebben geen bewijs opgeleverd dat ook andere automerken op dezelfde manier als Volkswagen AG gebruik maken van defeat devices. Deze onderzoeken bevestigen wel het beeld dat er nog steeds een zeer groot verschil is tussen de emissies van stikstofoxiden tijdens de officiële typekeuringstest en deze emissies onder normale rijomstandigheden op de weg. Onder normale rijomstandigheden zijn de emissies van stikstofoxiden gemiddeld tot 600% hoger. Deze grote verschillen worden onder andere veroorzaakt doordat de systemen die de uitstoot van stikstofoxiden (NO_x) verlagen onder normale omgevingstemperaturen geheel of gedeeltelijk worden uitgeschakeld. De belangrijkste reden die daarvoor door autofabrikanten met een beroep op artikel 5.2 uit de Europese Euro 5/6-verordening wordt opgegeven is dat uitschakeling nodig is om de motor te beschermen. Zoals u weet vind ik dat de fabrikanten deze mogelijkheid in de regels niet mogen misbruiken. Het Nederlandse Voorzitterschap stelde daarom in de Transportraad van 7 juni jl. voor om de Europese Commissie te verzoeken zo snel mogelijk voor verduidelijking van de toepassing van artikel 5, lid 2, van de Euro 5/6-verordening te zorgen. Dit voorstel kreeg steun van een grote meerderheid van de lidstaten en de Europese Commissie zegde toe om nog dit najaar deze verduidelijking te geven.

Zoals eerder in de genoemde overzichtsbrieven over dieselfraude is gemeld, worden medio 2016 de resultaten van het onderzoek in Nederland, uitgevoerd door RDW en TNO, verwacht. Het testprogramma loopt op schema. In Nederland worden voertuigen getest, waarvoor de RDW de goedkeuring op emissiegebied heeft verleend.

⁶ Kamerstuk 31 209, nr. 178

De Europese Commissie en het Joint Research Centre (JRC) hebben in 2015 een werkgroep opgezet om deze nationale onderzoeken te coördineren en testprocedures op elkaar af te stemmen. JRC heeft op basis van input van de nationale experts een testprotocol ontwikkeld en tevens een tool ontwikkeld om eerder uitgevoerde emissie testen op de weg te analyseren op vreemd emissiegedrag. De RDW is vanaf het begin actief deelnemer in deze werkgroep en heeft inbreng geleverd bij de ontwikkelingen van het testprotocol.

Vraag 4

In hoeverre zijn er al resultaten te melden uit het onderzoek van de Europese werkgroep onder leiding van het Joint Research Centre? Indien er nog geen resultaten te melden zijn, wat is het tijdpad van dit onderzoek?

Antwoord 4

De Europese werkgroep is er vooral op gericht om de nationale activiteiten te coördineren en te ondersteunen. Er zijn in totaal drie bijeenkomsten geweest en een volgende bijeenkomst wordt binnenkort verwacht. Er komen geen andere onderzoeksresultaten vanuit deze werkgroep dan de gepubliceerde rapporten van de verschillende lidstaten.

Vraag 5

Herinnert u zich het bericht «Opel ontkent gesjoemel met software»⁷ en uw antwoord op schriftelijke vragen⁸ die op 20 januari 2016 naar aanleiding van dit bericht door het lid Van Veldhoven zijn gesteld, waarin u onder meer aangeeft dat u geen vermoedens heeft dat Opel in het geheim software van vervuilende modellen zou hebben aangepast of dat de in het onderzoek genoemde types van Opel verdacht zouden zijn in het kader van het dieselschandaal en dat u de resultaten van het door de Belgische Minister van Werk, Economie en Consumenten, de heer Kris Peeters, ingestelde onderzoek bij Opel Belgium en zijn dealers met belangstelling afwacht?

Antwoord 5

Zowel de berichtgeving als de door mij gegeven antwoorden op vragen van het lid Van Veldhoven (D66) zijn mij bekend.

Vraag 6

Is het door de Belgische Minister van Werk, Economie en Consumenten, de heer Kris Peeters, ingestelde onderzoek bij Opel Belgium en zijn dealers reeds afgerond? Zo nee, wanneer zijn de resultaten van dit onderzoek te verwachten en bent u bereid de Kamer van de resultaten op de hoogte te stellen, vergezeld door een reactie van uw kant? Zo ja, wat zijn daar de uitkomsten van? Geven deze uitkomsten in België aanleiding tot nader onderzoek, aanvullende maatregelen of andere bestuurlijke actie? Geven deze uitkomsten aanleiding voor bestuurlijke actie in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 6

Er zijn voor zover mij bekend nog geen openbare resultaten van het onderzoek van de Belgische Minister van Werk, Economie en Consumenten bij Opel Belgium en zijn dealers. Zodra ik deze resultaten beschikbaar zijn, zal ik die delen met uw Kamer en een reactie daarop geven.

⁷ De Standaard, 18 januari 2016, «Opel ontkent gesjoemel met software. Past Opel in het geheim software aan sinds dieselgate?» (http://m.standaard.be/cnt/dmf20160118_02074067)

⁸ Aangangsel Handelingen II 2015/16, nr. 1756

Vraag 7

Bent u bekend met het bericht «Opel wilde hoge uitstoot wel verbergen»⁹, waarin wordt gesteld dat de VRT-nieuwsredactie opnieuw aanduidingen heeft gevonden dat Opel na het dieselgateschandaal de hoge uitstoot van zijn Zafira Tourers wilde verbergen? Hoe beoordeelt u deze nieuwe proef van de VRT? Kunt u aangeven of volgens experts (bijvoorbeeld van TNO) deze toets wezenlijk verschilt van het onderzoek van de VRT waar het lid Van Veldhoven bovengenoemde schriftelijke vragen over stelde? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Bij het tweede door de VRT uitgevoerde onderzoek zijn metingen op de rollenbank gedaan met vier Opel Zafira's met 1.6 ltr. Euro 6 dieselmotor. De emissies zijn gemeten met een PEMS-meetsysteem van Emission Analytics LTD. De metingen zijn gedaan voor en na software-updates, die door Opel dealers zijn uitgevoerd. De NO_x-emissie van het eerste voertuig dat nog geen software-update had ondergaan was 873 mg/km, terwijl het voertuig dat al wel een software-update had ondergaan een uitstoot van 203 mg/km had. Een vergelijkbare set voertuigen had een uitstoot van 807 en 371 mg/km. Alle metingen zijn slechts enkelvoudig uitgevoerd. Er is geen onderzoeksrapport te vinden maar dat zou wel aan Opel gestuurd zijn. Resultaten van metingen op de weg zijn niet beschikbaar.

De reactie van TNO op deze metingen is dat het onderzoek geen informatie bevat over de testcondities en de uitgevoerde testprocedure. Onbekend zijn bijvoorbeeld de pre-conditioning van het voertuig, de conditioneringsperiode voor de temperatuur, of de tests met koude of warme start zijn uitgevoerd, de rollenbankinstellingen en de omgevingscondities. Al deze factoren kunnen van (grote) invloed zijn op de resultaten van de metingen. Hierdoor geven de uitgevoerde metingen geen sluitend bewijs dat de grote verschillen in emissies verklaard worden door de software-updates. Het emissie-onderzoek van de VRT is dan ook geen basis voor uitspraken over software-updates en NO_x-emissiegedrag van deze voertuigen. Het statement van Opel dat de testen niet op wetenschappelijk verantwoorde manier zijn uitgevoerd is in de ogen van TNO aannemelijk.

Vraag 8

Kunt u aangeven of de resultaten van deze toets leiden tot een andere reactie uwerzijds op de vragen die het lid Van Veldhoven heeft gesteld over de resultaten van de toets die de VRT eerder dit jaar uitvoerde? Zo ja, ten aanzien van welke vragen ziet u aanleiding om uw reactie te wijzigen en welke consequenties verbindt u daaraan? Ziet u aanleiding om naar aanleiding van de meest recente toets van de VRT aanvullende stappen te ondernemen in Nederland? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8

Nee, zoals door TNO aangegeven zijn bij de uitvoering van nieuwe testen diverse parameters over het hoofd gezien waardoor geen sluitend bewijs geleverd dat de software van de Belgische Zafira in het geheim is aangepast. Bovendien is de instantie die de typegoedkeuring voor de emissies heeft afgegeven als eerste aan zet om nader onderzoek te verrichten. In dit geval is dat de KBA, die een nader onderzoek heeft ingesteld en Opel om opheldering heeft gevraagd. Dit onderzoek loopt en ik verwacht binnenkort uitsluitel.

Vraag 9

⁹ De Redactie.be, 21 april 2016, «Opel wilde hoge uitstoot wel verbergen» (<http://m.deredactie.be/#!/snippet/571850c6486a0f7f0d9800d6>)

Deelt u de mening dat, nog afgezien van het al dan niet aanwezig zijn van illegale sjoemelsoftware, het simpelweg onacceptabel is dat dieselauto's van welk type en welk merk dan ook in de praktijk meer NO_x-uitstoten dan de toegestane Europese norm? Deelt u vervolgens de mening dat het om deze reden stuitend is dat er met de auto-industrie een overgangsmaatregel is overeengekomen die de autofabrikanten toestaat tot 2021 dieselwagens te produceren die de NO_x-norm met 110 procent overschrijden (168 mg/km) en daarna met maximaal 50 procent (120 mg/km)? Zo nee, waarom niet? Bent u voornemens voorstellen te steunen die de Europese Commissie doet of zal doen om op korte termijn de normen aan te scherpen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 9

Vorig jaar is in Brussel overeenstemming bereikt over de nieuwe testmethode waarbij auto's met mobiele meetapparatuur op de weg worden gemeten, de zogenaamde Real Driving Emissions testprocedure. Nederland heeft de afgelopen jaren een voortrekkersrol vervuld bij het tot stand brengen van deze nieuwe testmethode die recentelijk is verankerd in Europese regelgeving. In de eerder genoemde overzichtsbriefen heb ik aangegeven dat we hiermee een belangrijke stap hebben gezet om de NO_x-uitstoot van personenauto's en bestelauto's te verlagen, maar dat het tegelijkertijd jammer is dat bij de RDE-testprocedure de normen nog tijdelijk overschreden mogen worden.

Zoals aangegeven onder antwoord 3 is op initiatief van het Nederlandse Voorzitterschap een belangrijke stap gezet om het gebruik van defeat devices aan banden te leggen. Hiertoe stelde het Nederlands Voorzitterschap in de Transportraad van 7 juni jl. voor om de Europese Commissie te verzoeken zo snel mogelijk voor verduidelijking van de toepassing van artikel 5, lid 2, van de Euro 5/6-verordening te zorgen. Dit voorstel kreeg steun van een grote meerderheid van de lidstaten en de Europese Commissie zegde toe om nog dit najaar deze verduidelijking te geven. Dit zal naar verwachting op korte termijn eveneens bijdragen aan een verlaging van de NO_x-uitstoot.

Er zijn mij geen signalen bekend dat de Europese Commissie op korte termijn met voorstellen komt om de emissienormen voor schadelijke stoffen bij dieselauto's aan te scherpen. Verder hangt deze vraag nauw samen met de motie Van Tongeren/Van Veldhoven¹⁰. Daarin heeft uw Kamer verzocht te onderzoeken wat de gevolgen zijn van het gelijktrekken van de emissie-eisen voor dieselvoertuigen aan de emissie-eisen voor benzinevoertuigen. Ik verwacht u hierover ruimschoots voor het geplande AO Dieselfraude van 27 oktober 2016 te kunnen berichten.

Vraag 10

Bent u bekend met het bericht «Volkswagen agrees to fix or buy back cars in U.S.»?¹¹ Bent u voorts bekend met Nederlandse berichtgeving hieromtrent, bijvoorbeeld het bericht «Volkswagen betaalt 5.000 dollar per gedupeerde Amerikaanse klant»¹² waarin onder meer staat dat

- 1) Volkswagen overeenstemming heeft bereikt met Amerikaanse autoriteiten over een schadevergoeding voor klanten die werden misleid met gemanipuleerde uitstootwaarden van auto's

¹⁰ Kamerstuk 21501–33, nr 557

¹¹ International New York Times, 22 april 2016, «Volkswagen agrees to fix or buy back cars in U.S.»

¹² Nu.nl, 20 april 2016, «Volkswagen betaalt 5.000 dollar per gedupeerde Amerikaanse klant» (<http://www.nu.nl/volkswagen-schandaal/4250210/volkswagen-betaalt-5000-dollar-per-gedupeerdeamerikaanse-klant.html>)

- 2) elke gedupeerde klant daarbij op 5.000 dollar zou mogen rekenen en
- 3) naast het bedrag van 5.000 dollar per klant Volkswagen verantwoordelijk blijft voor de kosten van het aanpassen van de betreffende auto's?

Vraag 11

Wat is uw oordeel over de compensatie van 5.000 dollar die Volkswagen gedupeerde Amerikaanse klanten biedt?

Vraag 12

Wat is het resultaat van het beroep dat Eurocommissaris Bienkowska heeft gedaan op Volkswagen om ook Europese voertuigeigenaren te compenseren?¹³

Vraag 13

Heeft u zelf acties ondernomen om Volkswagen te bewegen ook Europese voertuigeigenaren financieel tegemoet te komen?

Vraag 14

Kunt u aangeven waarom het in de Verenigde Staten wel mogelijk is dat klanten van Volkswagen gecompenseerd worden en in Europa hier vooralsnog geen sprake van is? Denkt u dat het moeten uitkeren van een compensatie een effectieve prikkel vormt voor producenten om in de toekomst te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving? Hoe beoordeelt u de zeer terughoudende opstelling van Volkswagen zelf wanneer het gaat om het compenseren van Europese klanten, terwijl er een veel groter aantal bij het schandaal betrokken auto's (meer dan 10 miljoen) in Europa rondrijdt dan in de Verenigde Staten?

Antwoord 10, 11, 12, 13 en 14

Deze vragen hebben allemaal betrekking op het verschil in financiële compensatie tussen eigenaren van een Volkswagen waarmee is gefraudeerd in de Verenigde Staten en Europa. Onlangs heeft Volkswagen een schikkingsvoorstel gedaan aan de Amerikaanse autoriteiten. In totaal gaat het om 14,7 miljard dollar voor ongeveer 475.000 dieselauto's. Daarvan wordt ruim 10 miljard dollar gereserveerd om auto's terug te kopen en leasecontracten af te kopen of auto's te herstellen. Op de verschillen tussen het Europese en het Amerikaanse rechtssysteem en de voorstellen voor aanscherping in Europa ben ik ingegaan bij de beantwoording van de vragen van de heer Hoogland¹⁴. Mede daarom heeft de Volkswagen Groep het verzoek van Eurocommissaris Bienkowska om de voertuigeigenaren in Europa op dezelfde wijze te compenseren als in de VS afgewezen en heeft zij aangegeven in Europa te hebben gekozen om de zaak door middel van een terugroepactie af te handelen. Tijdens de terugroepactie in Nederland en de rest van Europa worden getroffen voertuigen weer in overeenstemming gebracht met de wettelijke eisen die golden ten tijde van de typegoedkeuring.

Vraag 15

Kunt u aangeven waarom het in de Verenigde Staten mogelijk is Volkswagen te bewegen te investeren in schonere technologieën om zo een deel van de gemaakte milieuschade te compenseren, zoals in het artikel «Volkswagen agrees to fix or buy back cars in U.S.» wordt aangegeven? Dat terwijl er een veel groter aantal bij het schandaal betrokken auto's (meer dan 10 miljoen) in Europa rondrijdt dan in de Verenigde Staten? Kan Volkswagen in Europa ook tot een dergelijke maatregel worden bewogen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u hier voorstander van?

¹³ Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2091, vraag 9

¹⁴ Aanhangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2091, vraag 4.

Antwoord 15

Ik ben er natuurlijk voorstander van dat fabrikanten investeren in de ontwikkeling van nieuwe schonere technologieën. In Europa gebeurt dit onder meer door de invoering van de nieuwe RDE-testcyclus waarbij auto's met mobiele meetapparatuur op de weg worden gemeten. Zoals ik bij antwoord 9 heb aangegeven heeft Nederland de afgelopen jaren een voortrekkersrol vervuld bij het tot stand brengen van deze nieuwe testmethode. Door deze nieuwe testprocedure worden hogere eisen gesteld aan de emissiebehandelingstechnieken, waardoor de innovatie van schonere technologieën wordt bevorderd.

Vraag 16

Deelt u de mening dat het opmerkelijk is dat Volkswagen in de Verenigde Staten aangeeft dat zij voornemens is klanten volledig te compenseren en de geleden milieuschade ten gevolge van overmatige uitstoot van dieselemissies te saneren, terwijl Volkswagen in Europa geen blijk geeft van een dergelijke opstelling en voornemens niet bereid is over te gaan tot compensatie of saneren van de milieuschade? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan dit ook in Europa worden gerealiseerd?

Vraag 17

Kunt u aangeven of u voorstander bent van de optie die een grote groep klanten van Volkswagen in de Verenigde Staten krijgt, namelijk dat zij hun auto kunnen laten terug kopen door Volkswagen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan dit ook in Europa worden gerealiseerd?

Antwoord 16 en 17

Zoals op 30 mei jongstleden in antwoord op vragen van het lid Hoogland aangegeven¹⁵ heeft de Europese Commissie op 27 januari 2016 een voorstel voor een nieuwe Kaderverordening markttoezicht en typegoedkeuring motorvoertuigen uitgebracht¹⁶, waarvan u het BNC-fiche op 11 maart 2016 heeft ontvangen¹⁷. Op basis van dat voorstel heeft de Europese Commissie de bevoegdheid tot het opleggen van een administratieve geldboete tot een maximum van € 30.000 per niet-conform voertuig. Ook lidstaten dienen op basis van deze verordening sanctie bepalingen vast te stellen in het geval dat fabrikanten de verplichtingen niet nakomen. Die sancties moeten doeltreffend, evenredig en afschrikkend zijn. Verder is het primair aan de Volkswagen Groep op welke wijze de afhandeling van de zaak richting de consument het meest geëigend is in de verschillende situaties.

Vraag 18

Klopt het dat er tot op heden in Nederland nauwelijks auto's zijn teruggeroepen door de Volkswagen groep? Zo ja, wat is hier de verklaring voor?

Vraag 19

Klopt het dat het KBA (Duitse goedkeuringsinstantie), ondanks eerdere berichtgeving, niet akkoord is gegaan met de door Volkswagen voorgestelde herstelmaatregelen, omdat deze het prestatievermogen (inclusief brandstofgebruik) in negatieve zin beïnvloeden?

Antwoord 18 en 19

De terugroepactie is in Nederland reeds gestart en duurt heel 2016. Er zijn verschillende voertuigclusters, waarvoor de software update voor elk cluster apart door het KBA goedgekeurd wordt. De terugroepactie wordt dus gefaseerd uitgevoerd. Tot op heden is het KBA akkoord gegaan met

¹⁵ Aangangsel Handelingen II 2015/16, nr. 2091

¹⁶ COM(2016)31

¹⁷ Kamerstuk 22 112, nr. 2073

de door Volkswagen voorgestelde updates. In verschillende notities aan de Europese goedkeuringsinstanties, waaronder de RDW, heeft het KBA aangegeven dat er na de update geen verboden manipulatievoorziening is aangetroffen en dat het oorspronkelijk door de fabrikant aangegeven brandstofverbruik en de CO₂-uitstoot zijn gecontroleerd door een technische dienst en zijn bevestigd. Daarnaast blijft het motorvermogen onveranderd.

Vraag 20

Op welke wijze geeft u uitvoering aan de motie-Geurts/Van Veldhoven¹⁸, over een second opinion op de door het KBA goedgekeurde oplossing?

Antwoord 20

Ik verwacht u hierover na het zomerreces nader te kunnen berichten.

Vraag 21

Bent u bekend met het bericht «VW and Shell try to block EU push for electric cars»¹⁹, waarin onder meer wordt geconcludeerd dat Volkswagen en Shell gezamenlijk de transitie naar elektrisch personenvervoer, die de Europese Unie voorstaat in het kader van de klimaatafspraken in Parijs, proberen te blokkeren door te bepleiten dat de weg naar verduurzaming van de auto-industrie ligt in biobrandstoffen, in CO₂-labeling van auto's en in een emissiehandelssysteem (ETS) voor personenauto's? Wat is uw reactie op deze berichtgeving en specifiek het onderzoek «Integrated Fuels and Vehicles Roadmap to 2030+»²⁰ dat onder andere Volkswagen en Shell²¹ op woensdag 27 april 2016 naar buiten brachten?

Vraag 22

Deelt u mening opgenomen in het genoemde artikel dat een dergelijk pakket het einde van zinvolle nieuwe regelgeving voor de uitstoot van auto's voor meer dan een decennium zou betekenen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 21 en 22

Het bericht is mij bekend. Zoals regelmatig met uw Kamer gedeeld is het kabinet voorstander van nieuwe, strenge CO₂-grenswaarden voor personenvoertuigen en lichte bedrijfsvoertuigen in 2025 en 2030. Dit is bewezen succesvol beleid en toekomstige normen zijn dan ook een belangrijke pijler in de verdere transitie op weg naar nul-emissie voertuigen. In Nederland is in de SER visie op de Duurzame Brandstofmix (Brandstofvisie) afgesproken dat alle nieuwe auto's die vanaf 2035 op de markt komen in Nederland zero emissie moeten kunnen rijden. Vloeibare biobrandstoffen hebben in het wegvervoer in de Brandstofvisie alleen een rol als transitiebrandstof. Geavanceerde en duurzame biobrandstoffen zijn maar beperkt beschikbaar en op de langere termijn het beste in te zetten in vervoersmodaliteiten die geen andere alternatieven hebben voor verduurzaming, zoals bijvoorbeeld de luchtvaart en de zeescheepvaart. Er zijn voor zover bekend geen voorstellen in voorbereiding die in de richting gaan van grootschalige inzet van biobrandstoffen in personenvoertuigen of het onderbrengen van transport in het emissiehandelssysteem ETS.

¹⁸ Kamerstuk 31 209, nr. 197

¹⁹ The Guardian, 28 april 2016, «VW and Shell try to block EU push for electric cars. Industry giants» call for biofuels over electric and fuel-efficient cars puts Europe's carbon emissions targets at risk, say experts» (http://www.theguardian.com/environment/2016/apr/28/vw-and-shell-try-to-block-eu-push-for-cleanercars?CMP=share_btn_tw)

²⁰ Roland Berger, 27 april 2016, «Integrated Fuels and Vehicles Roadmap to 2030 and beyond» (http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_Study_Integrated_Fuels_and_Vehicles_Roadmap_to_2030_v2_20160428.pdf)

²¹ Het rapport is opgevraagd door de «EU Auto Fuel Coalition», bestaande uit BMW, Daimler, Honda, NEOT/St1, Neste, OMV, Shell, Toyota and Volkswagen

Vraag 23

Kunt u aangeven hoe de resultaten van het genoemde onderzoek en de conclusies die onder andere Volkswagen en Shell hieruit trekken zich volgens u verhouden tot de onlangs verschenen studie van Ecofys²² (in opdracht van de Europese Commissie), waaruit onder meer zou blijken dat de minst hoogwaardige biobrandstof drie keer vervuilerder is dan diesel? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 23

De studie van Ecofys laat zien dat vooral conventionele biodiesels die gemaakt zijn van palmolie en sojaolie een hoge broeikasgasemissie kennen. Andere conventionele biobrandstoffen en geavanceerde biobrandstoffen kennen een lage broeikasgasemissie. Uit het genoemde onderzoek komt naar voren dat in de toekomst ingezet moet worden op duurzame geavanceerde biobrandstoffen.

Vraag 24

Welke rol ziet u voor biobrandstoffen in de verduurzaming van het personenvervoer in Europa? Hoe denkt u voorts over het als overheid financieel ondersteunen van de ontwikkeling van nieuwe brandstoffen om zo de technologische ontwikkeling te bevorderen en investeringsrisico's weg te nemen, zoals de vicepresident van Shell in het bovengenoemde artikel «VW and Shell try to block EU push for electric cars» voorstelt?

Antwoord 24

Ik zie duurzame geavanceerde biobrandstoffen vooral als een transitiebrandstof met een lage broeikasgasemissie voor auto's met een verbrandingsmotor. In het SER Energieakkoord is overeengekomen dat vanaf 2035 alle nieuwe auto's in staat moeten zijn om emissieloos te kunnen rijden. In het kader van het actieprogramma van de SER-brandstofvisie bekijk ik samen met alle belanghebbenden hoe we stappen kunnen zetten in de stimulering van duurzame geavanceerde biobrandstoffen, waarbij het zwaartepunt ligt op toepassingen in de lucht- en scheepvaartsector en zwaar lange afstand wegtransport. Voor deze vervoersmodaliteiten zijn biobrandstoffen voorlopig de enige kansrijke optie om de CO₂-uitstoot te verlagen. Voor de stimulering van deze biobrandstoffen kan ik verschillende beleidsinstrumenten inzetten en ik beoordeel per situatie welk instrument het meest geschikt is.

Vraag 25

Kunt u aangeven of u voornemens bent om in Europees verband onverminderd in te zetten op beleid gericht op het stimuleren van elektrisch personenvervoer, zodat koplopers als Nederland niet voor niets investeren in de benodigde infrastructuur om elektrisch rijden voor iedereen mogelijk te maken, in lijn met de onlangs aangenomen motie-Vos c.s.²³ die de regering oproept om te streven naar het louter verkopen van emissieloze (nieuwe) auto's in Nederland in 2025?

Antwoord 25

Het kabinet zet in op een transitie naar nulmissie voertuigen. Europese, strenge CO₂-normering is daarvoor het meest geschikte middel, mogelijk in combinatie met aanvullende maatregelen. Het kabinet maakt zich hier in Europees verband sterk voor. In het SER Energieakkoord zijn doelstellingen geformuleerd, waaronder het streven dat er vanaf 2035 enkel nog

²² The Guardian, 14 maart 2016, «EU green transport target «may have increased greenhouse gas emissions»
(<http://www.theguardian.com/environment/2016/mar/14/eu-green-transport-target-may-have-increasedgreenhouse-gas-emissions>)

²³ Kamerstuk 30 196, nr. 449

nieuwe voertuigen verkocht worden die in staat zijn emissieloos te rijden. Over de motie-Vos heeft u separaat de kabinetsreactie ontvangen²⁴.

Vraag 26

Bent u bekend met de berichten «Mitsubishi sjoemelt met cijfers over benzineverbruik van vier type auto's»²⁵ en «Mitsubishi sjoemelde al sinds 1991 met brandstofverbruik»²⁶, waarin wordt bericht over het feit dat Mitsubishi verkeerde informatie heeft verstrekt over het benzineverbruik van vier modellen, dat de cijfers van in totaal 625.000 auto's zijn gemanipuleerd en dat er al sinds 1991 is gesjoemeld met de cijfers?

Antwoord 26

Ja.

Vraag 27

Kunt u de berichtgeving van de officiële distributeur van de personenauto's van Mitsubishi Nederland bevestigen dat de betreffende modellen in Nederland niet worden verkocht? Zo nee, waarom niet? Heeft u contact gehad met Mitsubishi Nederland over deze berichtgeving en de eventuele gevolgen voor Nederlandse eigenaars? Zo ja, waaruit bestond dit contact? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 27

Ja. De importeur heeft dit op mijn navraag bevestigd.

Vraag 28

Bent u ervan op de hoogte dat de Mitsubishi-zaak niet op zichzelf staat, maar dat eerder ook bleek dat modellen van andere merken zoals Hyundai, Kia en Ford verschillen vertoonden tussen het opgegeven brandstofverbruik en het daadwerkelijke benzineverbruik? Zo ja, heeft u hierop eerder in Nederland actie ondernomen en/of heeft u dit probleem in Europees verband aangekaart? Zo nee, bent u naar aanleiding van deze nieuwe zaak voornemens dit te doen? Vergroot deze zaak voor u de urgentie om het probleem van onjuiste consumenteninformatie aan te pakken?

Antwoord 28

Het verschil tussen de fabrieksopgave en het daadwerkelijk verbruik is bekend en eerder met uw Kamer gedeeld. In Europa is daar volop aandacht voor. De verouderde meetmethode wordt binnenkort vervangen door een nieuwe meetcyclus. Deze nieuwe WLTP moet het gat tussen fabrieksopgave en werkelijk verbruik verkleinen. Juiste consumenteninformatie is een belangrijk aspect bij de invoering van de WLTP. Als er buiten de regels van een testcyclus om onregelmatigheden geconstateerd worden, is het zaak na te gaan of de wet is overtreden. De Europese typegoedkeuringsinstantie die de goedkeuring voor de CO₂-emissies heeft afgegeven kan een nader onderzoek instellen en zo nodig passende maatregelen treffen.

Vraag 29

Kunt u voorts aangeven hoe u de motie-Van Veldhoven/Hoogland²⁷ gaat uitvoeren, waarin de regering wordt opgeroepen ervoor te zorgen dat de

²⁴ Kamerstuk 33 043, nr. 68

²⁵ Nrc.nl, 21 april 2016, «Mitsubishi sjoemelt met cijfers over benzineverbruik van vier type auto's», (<http://www.nrc.nl/next/2016/04/21/autofabrikant-mitsubishi-sjoemelt-met-cijfers-over-1610277>)

²⁶ Nos.nl, 26 april 2016, «Mitsubishi sjoemelde al sinds 1991 met brandstofverbruik» (<http://nos.nl/artikel/2101552-mitsubishi-sjoemelde-al-sinds-1991-met-brandstofverbruik.html>)

²⁷ Kamerstuk 31 209, nr. 181

consument die een auto wil kopen weet wat een auto daadwerkelijk uitstoot, bijvoorbeeld op basis van de testresultaten van TNO, en ervoor te zorgen dat deze informatie gemakkelijk toegankelijk wordt, bijvoorbeeld door deze informatie toe te voegen aan reclame-uitingen zoals in showrooms? Kunt u daarbij aangeven wat het tijdspad is voor uitvoering van deze motie?

Antwoord 29

Ik verwacht u hierover na het zomerreces nader te kunnen berichten.

Vraag 30

Bent u bekend met het bericht «Duitse Minister dringt aan op meer terugroepacties dieselauto's»²⁸, waarin wordt gemeld dat de Duitse Minister voor Transport, Alexander Dobrindt, er bij buitenlandse autofabrikanten en autoriteiten op aandringt meer dieselauto's terug te roepen en dat hij verwacht dat buitenlandse autoriteiten eveneens terugroepacties gaan eisen?

Vraag 31

Kunt u aangeven of u en/of de Nederlandse toezichthouder RDW ook bent/is benaderd? Zo ja, hoe luidt het verzoek dat is gedaan aan u en/of de RDW? Hoe heeft u en/of de RDW op dit verzoek gereageerd? Heeft u de RDW opdracht gegeven 100% medewerking te verlenen aan dit verzoek c.q. gaat de RDW over tot het terugroepen van auto's van buitenlandse merken, wanneer uit testen is gebleken dat er sprake was van te hoge emissieniveau's? Zo nee, waarom niet?

Vraag 32

Kunt u aangeven of u zich aansluit bij de oproep van de Duitse Minister van Transport, door ook zelf een oproep te doen aan buitenlandse autofabrikanten en toezichthouders om dieselauto's terug te roepen, zodat alle dieselauto's die «verdacht» zijn zo snel mogelijk kunnen worden voorzien van een update/reparatie? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 30, 31 en 32

Het bericht is mij bekend. De Duitse overheid heeft mij of de RDW nog niet officieel hierover benaderd. Dat neemt niet weg dat ik de intentie van Minister Dobrindt van harte ondersteun om de mogelijkheden te verkennen om de uitstoot van stikstofdioxiden van alle dieselauto's te verlagen door bijvoorbeeld een service update van de software van het motormanagement. De RDW zal naar aanleiding van het testprogramma op het RDW Testcentrum in Lelystad ook in gesprek gaan met de fabrikanten over de resultaten. Verder is het hiervoor van belang dat er een gemeenschappelijk toetsingkader komt, zodat autofabrikanten door alle Europese typekeuringsinstanties op dezelfde manier worden benaderd.

Vraag 33

Kunt u aangeven welke rol de RDW dan wel u kan spelen, voor die gevallen waar de RDW niet de typegoedkeurende instantie is, om duidelijkheid te creëren voor de Nederlanders die in het bezit zijn van een van de merken waarnaar (inter-)nationale onderzoeken lopen?

²⁸ Nu.nl, 30 april 2016, «Duitse Minister voor Transport, Alexander Dobrindt, dringt bij buitenlandse autofabrikanten en autoriteiten er op aan meer dieselauto's terug te roepen.» (<http://www.nu.nl/economie/4254974/duitse-minister-dringt-meer-terugroepacties-dieselaautos.html>) en Süddeutsche Zeitung, 30 april 2016, ««In zehn Jahren werden Autos autonom und vernetzt fahren»» (<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehrsminister-dobrindt-im-interview-in-zehn-jahren-werden-autosautonom-und-vernetzt-fahren-1.2974583>)

Antwoord 33

Op het moment dat een nationaal onderzoek aanleiding is voor een terugroepactie, moet de verantwoordelijke typekeuringsinstantie de RDW hierover informeren. De RDW zal deze informatie openbaar maken en de noodzakelijke acties ondernemen.

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu,
S.A.M. Dijkema