

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

199

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Staatssecretaris en de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de berichten «Nederland ligt dwars bij aanpak dieselschandaal»*¹ en dat een jaar na Dieselgate blijkt dat alle dieselmerken nog vervuilender zijn dan Volkswagen (ingezonden 26 september 2016).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu), mede namens de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 13 oktober 2016).

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Nederland ligt dwars bij aanpak dieselschandaal»¹ en dat een jaar na Dieselgate alle dieselmerken nog vervuilender zijn dan Volkswagen en met het onderliggende rapport van Transport & Environment?² Kunt u de Kamer van een uitgebreide beleidsreactie op dit rapport voorzien? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 1

Ja. In de vierde overzichtsbrief over dieselfraude die u voor het AO Dieselfraude ontvangt zal ik reageren op dit rapport.

Vraag 2

Kunt u bevestigen dat er in Nederland 536.000 auto's met Europese emissie-standaard Euro 5 en/of Euro 6 op de weg zijn, waarbij uit het rapport blijkt dat vier op de vijf Euro 5-modellen in de praktijk meer dan drie keer de maximale uitstootnorm voor stikstofoxiden (NO_x) uitstoten, en dat twee derde van de Euro 6-modellen meer dan drie keer de norm van 80g/1.000km overschrijven?

¹ Uitzending EenVandaag, «Nederland ligt dwars bij aanpak dieselschandaal» (22 september 2016), (http://economie.eenvandaag.nl/tv-items/69307/_nederland_ligt_dwars_bij_aanpak_dieselschandaal_).

² «Dieselgate 1st anniversary: all diesel car brands in Europe are even more polluting than Volkswagen», Transport & Environment, 19 september 2016, (<https://www.transportenvironment.org/press/dieselgate-1st-anniversary-all-diesel-car-brands-europe-are-even-more-polluting-volkswagen>).

Antwoord 2

Ik kan alleen aangeven dat er 1.037.328 dieselveertuigen Euroklasse 5 en Euroklasse 6 in Nederland geregistreerd zijn. De percentages van deze auto die de norm overschrijden kan ik nog niet bevestigen, zie antwoord op vraag 1. Los van deze precieze percentages, ben ik het helemaal met de Kamer eens dat er iets gedaan moet worden aan de overschrijding van de uitstootnormen en daarom ben ik groot voorstander van de «real driving emission testprocedure (RDE)». Mijn ministerie pleit, samen met de RDW en TNO, in Brussel al jaren voor een betere testprocedure.

Vraag 3

Klopt het dat de RDW in Brussel pleit tegen het zorgdragen voor onafhankelijke testen en onafhankelijk vastgestelde en uit te geven boetes door de Europese Commissie, maar er juist voor pleit dat als de Commissie al een probleem constateert zij niet zelf daartegen mag optreden maar een typegoedkeuringsinstantie moet «verzoeken» om op te treden? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat is dan de Nederlandse inzet op dit punt? Moet na afgifte van de typegoedkeuring een check niet juist door een andere instantie dan die de typegoedkeuring heeft afgegeven worden uitgevoerd, zodat de onafhankelijkheid van deze check kan worden gewaardborgd?

Antwoord 3

Conform het BNC-fiche dat op 11 maart 2016 aan uw Kamer is toegezonden (Kamerstuk 22 112, nr. 2073) heeft NL het standpunt uitgedragen dat NL het voorstel van de Commissie ondersteunt voor meer onafhankelijke en onpartijdige technische diensten, zodat de betrouwbaarheid van de typegoedkeuring wordt versterkt. De voorstellen dienen naar het oordeel van Nederland wel goed op effectiviteit en uitvoeringsconsequenties te worden beoordeeld. Ten aanzien van het voorstel van de Commissie om goedkeuringsinstanties geen activiteiten te laten verrichten die ook door technische diensten worden verricht, is het Nederlands standpunt dat zolang de kwaliteit, objectiviteit, onpartijdigheid en het voorkomen van belangenconflicten worden gewaarborgd, Nederland geen bezwaar ziet in de werkwijze zoals die nu door diverse goedkeuringsinstanties, waaronder de Nederlandse, wordt gehanteerd.

Vraag 4

Klopt het dat de RDW in Brussel pleit tegen een peer-reviewsysteem, niet door andere typegoedkeuringsinstantie wenst te worden gecontroleerd, en daarmee de deur sluit voor het kunnen controleren dat EU-regels worden toegepast zoals ze zijn bedoeld? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat is dan de Nederlandse inzet op dit punt? Deelt u de mening dat wanneer de RDW zich aan de regels houdt er niets te verbergen is en de RDW juist een voorbeeldfunctie moet innemen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 4

Zoals u in het BNC fiche dat op 11 maart 2016 aan uw Kamer is toegezonden (Kamerstuk 22 112, nr. 2073), heeft kunnen lezen, is Nederland positief over het concept van de intercollegiale toetsing, zie ook vraag 6, en staat positief tegenover het opleggen van sancties, waar een afschrikwekkende werking vanuit kan gaan. Nederland ziet de gewenste verbetering het best gewaarborgd door middel van accreditatie van technische diensten door nationale accreditatie-instanties.

Vraag 5

Klopt het dat de RDW in Brussel pleit tegen gezamenlijke audits van testbedrijven en daarmee de deur sluit voor het creëren van een gelijk speelveld tussen testbedrijven, waarbij iedereen aan dezelfde standaard gehouden wordt? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat is dan de Nederlandse inzet op dit punt?

Antwoord 5

In lijn met het BNC fiche (Kamerstuk 22 112, nr. 2073) heeft Nederland in de Raadswerkgroep nadrukkelijke steun uitgesproken vóór het voorgestelde peer review systeem («intercollegiale toetsing»).

Vraag 6

Hoe verhoudt zich de «negatieve» inzet van de RDW in Brussel zich tot de «positieve» houding die u heeft ingenomen in de communicatie met de Kamer ten aanzien van de nieuwe voorstellen van de Europese Commissie en alle voorgaande punten in die voorstellen?

Antwoord 6

Conform het BNC fiche (Kamerstuk 22 112, nr. 2073) heeft Nederland in de Raadswerkgroep juist nadrukkelijk gepleit voor het creëren van een gelijk speelveld tussen testbedrijven. In dat kader heeft Nederland steun verleend aan het principe van peer reviews. Ook heeft Nederland steun uitgesproken voor het voorstel om, naast typegoedkeuringsinstanties, nationale accreditatie-instanties verantwoordelijk te maken voor de beoordeling en monitoring van technische diensten.

Vraag 7

Bent u bekend met verschillende overzichten waarop helder staat aangegeven welke typegoedkeuringsinstantie voor bepaalde autotypen de typegoedkeuring heeft verleend, en waarop staat aangegeven dat de RDW bijvoorbeeld voor Opel-modellen typegoedkeuringen heeft afgegeven?³

Antwoord 7

Nederland steunt juist het voorstel van de Commissie. Wel vindt Nederland dat er op onderdelen alternatieve oplossingsrichtingen mogelijk zijn om de effectiviteit en haalbaarheid van de voorstellen te vergroten. Het Nederlandse standpunt is verwoord in het BNC fiche dat op 11 maart 2016 aan uw Kamer is toegezonden (Kamerstuk 22 112, nr. 2073).

Vraag 8

Kunt u uw antwoord op eerdere vragen d.d. 3 maart 2016 herinneren, waarin u aangeeft dat na de berichtgeving van VRT over de Opel Zafira er is nagegaan of er door de RDW een typegoedkeuring is afgegeven, maar daarvan in het geval van de Zafira geen sprake van was?⁴ Zo ja, hoe verhoudt zich dat antwoord tot het antwoord op eerdere vragen d.d. 5 juli 2016 waarin u aangaf dat in het geval van de Opel Zafira de RDW wel degelijk de overkoepelende typegoedkeuring heeft gegeven? Hoe verklaart u deze inconsistentie?⁵

Antwoord 8

Ja.

Vraag 9

Verricht de RDW op dit moment zelf onderzoek naar verdachte modellen waarvoor de RDW een typegoedkeuring heeft afgegeven, waaronder de Opel Zafira die al eerder veelvuldig in opspraak is geweest?⁶ Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u de uitkomsten van dat onderzoek zo snel mogelijk delen?

Antwoord 9

Ja, dit komt voort uit het verschil tussen een overkoepelende typegoedkeuring (Whole Vehicle Type-Approval) en een deelgoedkeuring (emissiecertificaat). De RDW heeft voor de Opel Zafira de overkoepelende typegoedkeuring afgegeven. KBA is verantwoordelijk voor de afgifte van de deelgoedkeuring op emissiegebied voor de Opel Zafira.

³ Bijvoorbeeld de antwoorden van de Duitse regering op vragen van enkele leden van de Duitse Bondsdag betreffende de Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector van het Europees Parlement, «Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Harald Ebner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8444 – Fragen zum Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen«» (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/087/1808793.pdf>) of de tabel opgenomen op pagina 11–14 van het genoemde rapport van Transport & Environment.

⁴ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1756

⁵ Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3064

⁶ Voor een overzicht van de berichtgeving zie dossier «Opel Zafira» van DeRedactie.be (<http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/economie/2.42592>).

Vraag 10

Bent u bereid de RDW te verzoeken de overkoepelende typegoedkeuring van de verdachte modellen zoals de Opel Zafira in te trekken en/of op te schorten, tenzij de fabrikanten overgaan tot een verplichte terugroepactie voor de verdachte modellen, zodat deze auto's aangepast kunnen worden en deze niet langer beduidend meer schadelijke stoffen uitstoten dan wettelijk is toegestaan? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 10

In het RDW Testprogramma zijn voertuigen getest waarvoor de RDW een emissiecertificaat heeft afgegeven. De Opel Zafira is niet meegenomen in het testprogramma van de RDW, omdat dit emissiecertificaat is afgegeven door het KBA.

Vraag 11

Kunt u aangeven wanneer het onderzoek van TNO en de RDW naar praktijkemisses afgerond is en de resultaten daarvan bekend worden? Kunt u er zorg voor dragen dat dit voorafgaand aan het Algemeen overleg Dieselfraude gebeurt? Zo nee, waarom niet? Kunt u voorts aangeven of de RDW ook de achterliggende emissietestresultaten en de technische testgegevens per model publiceert? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Zolang de inbreuk op de wettelijke verplichtingen nog niet onomstotelijk vaststaat, zoals in de zaak van Opel Zafira goedkeuring aan de orde is (het KBA-onderzoek naar een mogelijke schending door Opel AG loopt nog), is het te vroeg om tot een mogelijke terugroepverplichting over te gaan. Een intrekking van een typegoedkeuring terwijl het onderzoek nog loopt, of een opschorting is niet mogelijk omdat daar geen wettelijke grondslag voor bestaat. Een dergelijk besluit zou onrechtmatig zijn en zou dan ook geen stand kunnen houden voor de rechter. Ik kan de RDW om deze redenen niet vragen om desondanks tot intrekking over te gaan.

Vraag 12

Bent u ervan op de hoogte dat de Europese Commissie overweegt om tegen een aantal lidstaten zogenaamde inbreukprocedures (een juridisch proces dat de Commissie kan starten in het geval een lidstaat EU-wetten niet goed uitvoert) te starten wanneer deze lidstaten niet snel maatregelen nemen tegen sjoemeldiesels? Zo ja, staat Nederland op de nominatie van de Commissie, welke gevolgen zou een dergelijke procedure met zich meebrengen en wat gaat u doen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet en bent u dan bereid bij de Commissie informatie hierover in te winnen?

Antwoord 12

De RDW heeft in september 2016 het onderzoek afgerond van de 30 voertuigen waarvoor zij het emissiecertificaat heeft afgegeven. De achterliggende emissietestresultaten en de technische testgegevens per model zijn opgenomen in een rapport. Ik verwacht uw Kamer voor het AO Dieselfraude van 27 oktober over de resultaten te kunnen informeren.

Vraag 13

Bent u ervan op de hoogte dat de Europese Commissie stelt dat Volkswagen de «Consumer sales and guarantees directive» en de «Unfair commercial practices directive» heeft overtreden en dat dit zou kunnen leiden tot schadeclaims van automobilisten en consumentenorganisaties? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u reeds in gesprek met consumentenorganisaties over eventuele schadeclaims voor getroffen automobilisten en bent u van mening dat, en voorts bereid om, er zorg voor te dragen dat consumenten een schadevergoeding (moeten) krijgen wanneer zij het slachtoffer zijn geworden van bedrog van Volkswagen en andere autofabrikanten? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 13

Ja, Nederland staat niet op de nominatie van de Commissie.

Vraag 14

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Antwoord 14

Ja, ik ben hiervan op de hoogte. De Europese Commissie heeft onlangs via een persbericht laten weten met Volkswagen de afspraken te hebben gemaakt om de dieselauto's waar nodig te herstellen. Consumenten ontvangen voor het einde van dit jaar daarover bericht en de auto's worden uiterlijk in de herfst van 2017 gerepareerd. De Consumentenbond heeft op 29 september jl. een aanvraag aan de Autoriteit Consument en Markt gedaan om onderzoek te doen naar en handhavend op te treden jegens Volkswagen. De ACM heeft dit verzoek in behandeling genomen. ACM onderkent het belang van een coördinerende rol van de Europese Commissie op dit dossier. Het is effectiever als de landen samen optrekken en kennis delen en uitwisselen, in plaats van ieder voor zich. ACM zal zich daarin positief opstellen.

Vraag 15

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het gesprek dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met twee leden van de Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector van het Europees Parlement voert op 12 oktober 2016?

Antwoord 15

Ja.

Vraag 16

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het gesprek dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met twee leden van de Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector van het Europees parlement voert op 12 oktober 2016?

Antwoord 16

Ja.