

Vergaderjaar 2015–2016

21 501-33

Raad voor Vervoer, Telecommunicatie en Energie

Nr. 569

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 27 november 2015

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu en de vaste commissie voor Europese Zaken hebben op 1 oktober 2015 overleg gevoerd met Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en met Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu over:

- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 23 september 2015 met de geannoteerde agenda van de Informele Raad en Transportraad die gehouden zal worden op 7 en 8 oktober 2015 en de aanbieding van het voortgangsoverzicht van actuele Europese wetgevingsinitiatieven op het terrein van Infrastructuur en Milieu (Kamerstuk 21 501-33, nr. 555);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 26 juni 2015 met de kabinetsreactie op de consultatie herziening Witboek Transport (Kamerstuk 22 112, nr. 1981);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 2 juli 2015 houdende een verslag van de Transportraad gehouden op 11 juni 2015 (Kamerstuk 21 501-33, nr. 550);**
- **de brief van de Minister van Infrastructuur en Milieu d.d. 8 juni 2015 met antwoorden op vragen van de commissie over de geannoteerde agenda Transportraad als gehouden op 11 juni 2015 te Luxemburg (Kamerstuk 21 501-33, nr. 546);**
- **de brief van de Minister van Buitenlandse Zaken d.d. 26 juni 2015 met toezeggingen naar aanleiding van het Algemeen Overleg Informatievoorziening Europese dossiers dat gehouden is op 20 mei 2015 (Kamerstuk 22 112, nr. 1985);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 30 september 2015 met de reactie op verzoek van het lid Van Veldhoven, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 24 september 2015, over fraude met testen van uitstoot van auto's (Kamerstuk 31 209, nr. 171).**

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

De voorzitter van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Van Dekken

De voorzitter van de vaste commissie voor Europese Zaken,
Azmani

De griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,
Tijdink

Voorzitter: Remco Dijkstra
Griffier: Koerselman

Aanwezig zijn zeven leden der Kamer, te weten: Dik-Faber, Remco Dijkstra, Van Helvert, Hoogland, Van Tongeren, Van Veldhoven en Visser,

en Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus van Infrastructuur en Milieu en Staatssecretaris Mansveld van Infrastructuur en Milieu, die vergezeld zijn van enkele ambtenaren van hun ministerie.

Aanvang 16.02 uur.

De **voorzitter**: Ik heet de kijkers thuis en de mensen op de tribune van harte welkom. Ik heet welkom de Minister en de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de aanwezige Kamerleden. Wellicht dat er nog wat leden bij komen. We hebben vandaag een algemeen overleg over de Transportraad die plaatsvindt op 7 en 8 oktober. Het overleg is gepland tot 18.00 uur; we hebben dus bijna twee uur te gaan. Ik hanteer een indicatieve spreektijd van vier minuten per fractie met drie interrupties in de eerste termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Als u mij kort toestaat: ik heb een punt van orde. Als er op het laatste moment een punt aan de agenda wordt toegevoegd, gebeurt het wel vaker dat ik daarover dan een mededeling doe. Ik heb de geannoteerde agenda naar de Kamer verstuurd, maar de ontwikkelingen in Brussel en Duitsland rondom de diesel hebben ertoe geleid dat er een punt aan de agenda is toegevoegd. Op verzoek van Duitsland is de kwestie van de dieselemissies onder het punt «diverse» toegevoegd. We zullen er straks inhoudelijk over spreken, maar dan weten de leden alvast dat dit punt inmiddels op de agenda staat. Dat vinden we belangrijk en het is ook in lijn met wat we zelf al wilden. Dit punt zal ook geagendeerd worden voor de Milieuraad, die later zal plaatsvinden, en de Raad voor Concurrentiekracht.

De **voorzitter**: Waarvan akte.

De heer **Hoogland** (PvdA): Voorzitter. Misschien niet geheel naar verwachting begin ik niet met het dieselschandaal, maar met het vierde spoorpakket, gezien het feit dat dit in onze fractie een langere geschiedenis heeft dan de uitstoot. Uit de stukken hebben we vernomen dat het voorzitterschap voornemens is om tot een besluit te komen. Daarbij is de vraag wat dit gaat betekenen voor Nederland en de mogelijkheden tot onderhandse gunning van de spoorconcessie aan één partij, in dit geval de Nederlandse Spoorwegen (NS). Zal de Raad, en uiteindelijk alle landen, akkoord gaan met een oplossing waarin Nederland dit op basis van prestatie-indicatoren kan blijven doen? Of zal dit niet het geval zijn? Uiteindelijk is de hamvraag natuurlijk: meer marktwerking of niet? Graag krijg ik een reactie van de Staatssecretaris. We weten hoe Nederland hierin staat, maar we weten nog niet wat de kansen zijn dat het hiermee ook daadwerkelijk de goede kant opgaat. Ik heb nog een ander onderwerp. Dat is natuurlijk de fraude met de emissies. Hierover zijn al behoorlijk wat vragen gesteld en beantwoord en er zijn in de Kamer ook al behoorlijk wat vergaderingen over geweest. Een van de vragen die nog rest is hoe de Minister of de Staatssecretaris ... Ik weet niet aan wie ik dit moet vragen.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Beide bewindspersonen.

De heer **Hoogland** (PvdA): Hoe kijkt het ministerie aan tegen het gelijktrekken van de normen voor benzine- en dieselauto's? Op dit moment zitten daar nog verschillen tussen. Je kunt natuurlijk zeggen dat het om de uitstoot gaat. Dat is een goed punt. Ik weet dat mijn collega van D66 hierop verder zal ingaan. Ik zal dus niet al het gras voor haar voeten wegmaaien.

Het ministerie geeft aan dat er op dit moment geen gevolgen zijn voor de wetgeving, omdat Nederland al meet op basis van de praktijksituatie. De vraag blijft dan of dit op alle fronten klopt. Het kan nogal wat impact hebben als dit niet zo is. In hoeverre is het ministerie bereid te kijken naar het onderzoek dat in Duitsland loopt? Zijn er verzoeken aan Nederland gedaan om daarbij te helpen? Er rijden in Nederland ook auto's rond die veel te veel uitstoten. In hoeverre is het een taak voor de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) om hiernaar onderzoek te doen en te bekijken of het mogelijk is om het bedrijf dat de fraude veroorzaakt heeft, te straffen? Ik weet dat een en ander in eerste instantie bij Duitsland ligt, maar in hoeverre wordt er ook Europees naar gekeken? Wat zijn de mogelijkheden? In de stukken lezen we dat het op dit moment alleen mogelijk is om de typegoedkeuring in te trekken. Is het mogelijk om verdere sancties te treffen?

Een week geleden heb ik geschreven dat er eens een lesje ethiek moet komen voor de mensen die bij Volkswagen werken en meewerkten aan de fraude. Het gaat zo gemakkelijk, want je bent onderdeel van een groot apparaat. Je werkt dus toch mee en zet je intelligentie in, maar in dit geval niet om de wereld beter te maken, maar om te frauderen. Daarvoor geldt echter ook een individuele verantwoordelijkheid. In hoeverre achten de bewindslieden het kansrijk en opportuun om de mensen die betrokken zijn geweest bij de fraude te vervolgen en te straffen om hen op die manier te laten weten dat hun medewerking, ondanks het feit dat ze onderdeel zijn van een groter conglomeraat, volstrekt ongewenst en ongepast is?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Voorzitter. De fraude bij Volkswagen bewijst weer eens dat we dringend moeten werken aan een overgang van fossiele mobiliteit naar schone mobiliteit. Kan de Staatssecretaris in de Europese Unie (EU) aan de orde stellen of het überhaupt technisch mogelijk is om echt schone kleine diesels te maken, die voldoen aan dezelfde eisen waaraan benzineauto's op dit moment moeten voldoen? Dat is een goed punt van mijn collega van D66. We willen dat die normen langzamerhand wat scherper worden, maar is dat überhaupt mogelijk in een kleine lichte auto?

Kan de Staatssecretaris in Europa vragen of de test van «real driving emissions» (RDE) in de toekomst gedaan kan worden met een auto die uit de showroom wordt gehaald, een auto dus die de consument gewoon bij de dealer kan kopen? We moeten proberen weerwerk te geven aan allerlei trucjes waarvoor Engeland, Duitsland en Frankrijk lobbyen. Ik weet dat de Staatssecretaris dit al doet, maar als er ooit een geschikt moment is om dit voorstel erdoor te krijgen, is het nu wel. Dat hoef ik de Staatssecretaris niet te vertellen.

De testen moeten inderdaad plaatsvinden in onafhankelijke laboratoria. Vanmorgen zei de Minister wel dat de eigen laboratoria de testen kunnen uitvoeren, als de test helder omschreven is. We hebben gezien dat de autofabrikanten toch niet altijd in alles te vertrouwen zijn. Dan moeten we dus een heel controleapparaat optuigen dat moet checken of de testen door de laboratoria van de autofabrikanten wel goed uitgevoerd worden. Een van de redenen waarom het gesjoemel bij Volkswagen zo lang onopgemerkt is gebleven voor alle testinstanties, is dat de keuringsinstanties geen toegang kregen tot de broncode van de chip. Zijn de bewindsvrouwen bereid om in Brussel te pleiten voor het vrijgeven van de broncode van de fabrikant aan de onafhankelijke keuringsinstanties? Zodra de keuringsinstanties de broncode hebben, kunnen we namelijk

zien of er iets in Euro 1, 2, 3, 4, 5 of 6 zit waardoor de auto zich in een testsituatie anders gedraagt.

Kunnen de bewindspersonen toezeggen dat de norm echt de norm is en dat de auto's in de werkelijkheid moeten voldoen aan de normen uit de praktijktest en dat het afzwakken van de normen voor Euro 6 voor Nederland niet bespreekbaar is?

Ik heb nog een grapje bedacht voor de VVD-fractie. Ik heb een autootje, een ecoFLEX, een kleine zogenaamde zuinige diesel, en ik dacht iets kleins, duurzaam en schoons te hebben.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat wordt een nieuwe Tesla.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Die vind ik veel te groot om achteruit in te parkeren in Amsterdam voor die twee keer in de week dat ik een auto gebruik. Maar dit is mijn spreektijd, dus ik probeer nu even mijn grapje te maken. In dit geval zijn we helemaal voor technologie-onafhankelijke normen. De VVD pleit heel vaak voor dit punt. Ik hoop dus dat de VVD ook in dit geval pleit voor technologie-onafhankelijke normen en dat we in Europa Amerikaanse toestanden krijgen. Wat Amerikaanse toestanden zijn? In Amerika moeten diesel- en benzineauto's voldoen aan dezelfde uitstootnormen. In Nederland mogen dieselauto's veel vuiler zijn. Dat moet de VVD toch een doorn in het oog zijn. Op dit moment hebben de dieselfabrikanten een oneerlijke concurrentiepositie ten opzichte van bijvoorbeeld elektrisch vervoer. Kan het in Europa op dezelfde manier als in Amerika geregeld worden?

Samenvattend heb ik nog één zin. Dit probleem is grensoverschrijdend en kan niet per land opgelost worden.

Ik sluit aan bij de punten over het spoorpakket, verdere vervolging, het terugkrijgen van geld. Ik vraag verder om ervoor te zorgen dat niet alleen de consumenten, maar ook de gezondheid en het milieu niet de dupe van de fraude worden.

Mevrouw **Visser** (VVD): Voorzitter. Vanochtend is in het algemeen overleg Leefomgeving al uitgebreid gesproken over de fraude. De voorzitter heeft toen namens de VVD de woorden uitgesproken dat fraude ontoelaatbaar is en stevig moet worden aangepakt en dat we de Minister en Staatssecretaris van harte succes wensen met hun inzet om te komen tot een nieuwe testprocedure in Europa. Die inzet heeft Nederland al langere tijd gepleegd. Het laat zien dat het tot op heden een goede inzet is geweest. De vraag is wel of de nieuwe testprocedure naar de mening van beide bewindspersonen onafhankelijk, toetsbaar en herleidbaar is zodat dit soort gevallen in de toekomst wordt voorkomen. You never know welke nieuwe chip of wat dan ook misschien ontdekt of ontwikkeld wordt. Ik wil het vooral hebben over de toekomst van de transportsector, ook in Europa. Dat heeft te maken met het feit dat ik het Witboek Transport en over de inzet daarvan heb gelezen. Dat witboek is een pak papier met 600 amendementen geworden. Dat zijn er nogal wat. Dat zijn er volgens mij meer dan het aantal pagina's dat eraan besteed is. Ik lees daarin ook dat Nederland wil inzetten op harmonisering van de sociale aspecten. Ik wil graag weten wat dit precies betekent. Voor de VVD-fractie is één ding heel helder. Zolang we in Europa nog niet in staat zijn om bijvoorbeeld met elkaar een digitale vrachtbrief te implementeren, wat het echt gemakkelijker maakt voor de transportondernemingen in Nederland, moeten we niet proberen om allerlei afspraken te maken over sociale aspecten. We moeten ervoor zorgen dat we het de ondernemer gemakkelijk maken en dat we een en ander gewoon regelen, zodat de lasten worden beperkt waardoor werkgelegenheid wordt gecreëerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb een interruptie op het vorige punt. Ik dacht: ik geef de VVD een vooraankondiging. Daarop is nu

vast een antwoord te geven. Is de VVD het eens met GroenLinks dat er op de automarkt een gelijk speelveld moet zijn voor alle producenten en dat er dus technologie-onafhankelijke uitstootnormen moeten zijn?

Mevrouw **Visser** (VVD): Mevrouw Van Tongeren verbindt twee dingen die niet per se met elkaar samenhangen. De VVD heeft altijd gezegd «zorg ervoor dat je bronbeleid hebt» en heeft daarop ook ingezet. Dat betekent niet alleen met betrekking tot milieunormen. Die koppeling legt mevrouw Van Tongeren. Het betekent ook dat we moeten bekijken op welke manier we zaken in Europa belasten en welke normen we eraan stellen. Als we dit soort zaken al gaan doen, moeten we altijd het totale speelveld bekijken, dus inclusief fiscaliteit en alle andere normen die we daarvoor hanteren.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Begrijp ik het goed dat de VVD geen technologie-onafhankelijk gelijk speelveld voor autoproducenten wil?

Mevrouw **Visser** (VVD): Mevrouw Van Tongeren verbindt twee zaken die volgens mij verschillend zijn. We hebben dieselmotoren en we hebben benzinemotoren. En zoals mevrouw Van Tongeren nu fluistert: we hebben ook elektrische auto's, waterstofauto's, gasauto's en noem ze allemaal maar op. Mevrouw Van Tongeren verbindt aan de dieselgate dat de uitstootnormen aan elkaar gekoppeld moeten zijn. Ik zeg dat als we hiertoe overgaan, we überhaupt het totale speelveld inclusief de fiscaliteit en de concurrentiepositie in Europa moeten bekijken. Mevrouw Van Tongeren trekt heel gauw een conclusie, terwijl ik eerst wil onderzoeken wat de consequenties daarvan zijn. Met betrekking tot de uitstootnormen klopt het inderdaad dat de VVD altijd zegt: bronbeleid en duidelijke spelregels.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik begrijp het niet helemaal. Daarnet zei mevrouw Visser dat er fraude is gepleegd en dat dit aantoonde dat de inzet van het kabinet goed is. Mevrouw Visser gebruikte deze woorden, maar ik snap dat verband niet. Misschien kan ze het toelichten.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik koppelde dat aan de inzet voor nieuwe testprocedures.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat deel begreep ik. Ik begrijp echter niet waarom mevrouw Visser die koppeling maakt. Het zou bewijzen dat de inzet goed is, dus het feit dat er sprake is van fraude bewijst dat de inzet van het kabinet goed is. Die koppeling begrijp ik niet. Kan ze die toelichten? Waarom is de inzet goed omdat er nu kennelijk fraude aan het licht is gekomen? Het feit dat er een fraude aan het licht is gekomen, zou toch juist moeten betekenen dat de inzet steviger moet worden? Is mevrouw Visser dat met me eens?

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is wel bijzonder dat de heer Hoogland allerlei woorden en conclusies op deze manier uitlegt. Ik probeerde samen te vatten wat vanochtend in onze inbreng door de voorzitter namens de VVD nadrukkelijk aan de orde is gesteld. De oproep was dat fraude gewoon moet worden aangepakt. In de media werd de suggestie gewekt dat Nederland een en ander eerder had kunnen zien aankomen. Die vraag is mij en ook de heer Hoogland meerdere malen gesteld. Ik heb namens de VVD gezegd dat Nederland al aandacht had gevraagd voor het testen in een praktijksituatie, niet zozeer in het kader van deze fraude, maar in het kader van praktijktesten, en daarom ook altijd heeft ingezet op nieuwe testprocedures. Daarover ging mijn uitspraak van daarnet: een opmerking over fraude, en daarna deze zin. Ik snap dat de heer Hoogland deze zinnen

zo aan elkaar gekoppeld heeft, maar wat mij betreft waren het twee gescheiden zinnen.

Ik ga terug naar de transportsector en het Witboek Transport. Hoe zorgen we ervoor dat het Witboek Transport en de inzet daarop niet zozeer gaat over allerlei nieuwe dingen, of het nu een nieuw fietsbeleid of nieuw sociaal beleid betreft? Volgens ons gaat het erom hoe we ervoor zorgen dat we afspraken die we in het verleden hebben gemaakt, bijvoorbeeld een digitale vrachtbrief, ook daadwerkelijk nakomen. Tot op heden zijn we in Europa heel goed geweest in het bedenken van dingen, maar schort het nogal aan de uitvoering daarvan. Dat gebeurt ook vaak in de transportsector, omdat iedere lidstaat er zijn eigen interpretatie aan geeft. De volgende punten zijn hier al diverse malen behandeld, maar ik noem ze toch maar weer: de rij- en rusttijden, het slapen in de cabine. Al deze zaken werken op dit moment niet goed.

In dit kader wijs ik ook op de situatie in Calais. Een aantal van de hier aanwezige leden zijn samen met mij en met Transport en Logistiek Nederland (TLN) afgelopen zomer in Calais geweest om te kijken naar situatie daar. Inmiddels lijkt het alsof die situatie niet meer bestaat, maar dat komt omdat we nu in de media vooral lezen over de asielzoekerscentra die worden geopend in de gemeenten in Nederland. De situatie in Calais bestaat echter nog steeds. Een paar dagen geleden zijn mensen met elkaar op de vuist gegaan; de politie is tussenbeide gekomen. De situatie is niet rustiger geworden en daarmee ook de situatie van de Nederlandse transportsector niet. Ik vraag aan de bewindspersonen wat nu de inzet is. Welke afspraken zijn er gemaakt over bijvoorbeeld het handhaven van de rij- en rusttijdenwet? Hoe is de situatie rond de Eurotunnel? Is die inmiddels verbeterd? Naar onze mening is die inzet ook in Europa nog hartstikke nodig. Het probleem is urgent en vraagt veel meer, maar deze specifieke maatregelen zouden getroffen moeten worden.

Ik heb nog weinig tijd, maar ik wil nog één opmerking maken. Die betreft het spoor. Er is recentelijk door Europa vastgesteld dat het niet haalbaar is om de TEN-T (Trans-European Network for Transport)-goederencorridors voor de gestelde deadline met het beveiligingssysteem uit te rusten. Wat betekent dit? Komt dit punt aan de orde in de komende EU-Transportraad en wat is daar de inzet van de Staatssecretaris op dit punt?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Voorzitter. Vanochtend hebben we met deze bewindspersonen voor een deel al kunnen spreken over wat inmiddels bekend staat als dieselgate en de gevolgen daarvan voor Nederland. In dit overleg gaat het vooral over de vraag wat we in Europa kunnen en moeten doen, want daar moeten natuurlijk grote stappen worden gezet. Ik wil een paar punten die we vanmorgen deels al besproken hebben, nog even terughalen.

We regelen een aantal zaken in Europa. Als we de situatie nu echter bekijken, hebben we het eigenlijk maar voor de helft geregeld. We hebben Europese normen en eisen die in goed overleg met de industrie worden vastgesteld. Het verbaast me overigens dat er nu wordt gezegd dat de gestelde normen eigenlijk onrealistisch zijn. Maar goed. We hebben emissietesten die door de autobedrijven zelf moeten worden betaald en waarop wordt toegezien door nationale instanties. En we hebben nationale typegoedkeuringsinstanties voor de goedkeuring van nieuwe modellen. Wat we niet hebben, is een onafhankelijke Europese typegoedkeuringsinstantie die elk nieuw model kan checken aan de voorkant en een toezichthouder op werkelijke emissies aan de achterkant.

Voor D66 is het helder: als je Europese zaken regelt, doe het dan ook goed. Laat deze situatie dan de katalysator zijn voor een toekomst waarin we zeker weten dat de auto's op de weg datgene uitstoten wat zowel aan de overheid als de consument beloofd is. Daarom pleiten we voor een onafhankelijke Europese toezichthouder en typegoedkeuringsinstantie. De

Amerikanen hebben dit voor elkaar. Het voorkomt shoppen tussen de lidstaten en zorgt voor een level playing field.

Er is nog een andere reden waarom dit een interessant idee is. In de VS is de fraude met de software ontdekt door een universiteit. In Nederland organiseert de RDW zelfs hackathons om te kijken of men in de software van die autobedrijven kan komen, omdat dat zo moeilijk is. Hoe kom je dan achter een fraude? Dergelijke Europese instanties zouden op vrouwelijke basis toegang tot de broncodes van de auto's kunnen vragen, omdat ze nooit gerelateerd zijn aan welke auto-industrie dan ook, niet aan de Duitse, niet aan de Italiaanse, niet aan de Franse. Met garanties voor de bescherming van de concurrentiepositie van bedrijven kunnen die instanties ook zorgen voor de bescherming van de belangen van de consument. Graag krijg ik een reactie van de bewindspersonen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Mijn interruptie betreft een zin die mevrouw Van Veldhoven uitsprak. Misschien heb ik het verkeerd gehoord, maar daarom is het goed om het even te toetsen. Ik hoorde mevrouw Van Veldhoven zeggen dat er geen sprake is van een onafhankelijke Europese goedkeuringsinstantie aan de voorkant. In principe is het zo geregeld dat dit per lidstaat wordt gedaan. Dat is toch onafhankelijk? Dat erkent D66 toch? Wil D66 hiermee zeggen dat ook de goedkeuringsinstanties volledig Europees moeten worden geregeld, en dat bijvoorbeeld de Nederlandse RDW daarmee niet kan blijven bestaan en moet opgaan in een Europese instantie? Begrijp ik dat goed?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Je kunt voorkeur hebben voor verschillende dingen. Ik vind het helemaal niet gek dat er op de Europese interne markt één instantie is waar je naar toe moet als je een nieuw type auto op de markt wilt brengen. Dan weet je namelijk zeker dat alle auto's, ongeacht wanneer ze op de Europese markt gebracht worden, op exact dezelfde manier behandeld worden. De garantie dat je allemaal door dezelfde partij getoetst wordt, is een betere garantie voor een level playing field dan dat je kunt shoppen tussen de instanties in Nederland, Hongarije en op Malta. Voor een goede werking van de Europese interne markt en werkelijk eerlijke concurrentieverhoudingen lijkt het me dus een heel logisch idee.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dit wekt de suggestie dat iedere fabrikant in Europa shopt langs de verschillende landen om goedkeuring te krijgen. De goedkeuring wordt echter aangevraagd in het land waar geproduceerd wordt en dat is onafhankelijk geborgd. Dat vindt D66 blijkbaar niet, of ik begrijp het gewoon verkeerd. Misschien kan mevrouw Van Veldhoven nog een keertje toelichten waarom ze ook de goedkeuringsinstantie aan de voorkant per se Europees wil regelen?

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ten eerste moet ik vaststellen dat niet alle auto's die op de Europese wegen rijden, ook in Europa geproduceerd worden en gekeurd zijn. Er worden ook auto's in het buitenland geproduceerd. De vraag is dan waar die dan logischerwijs die typegoedkeuring moeten krijgen. Ten tweede, als je echt zeker wilt weten dat er op geen enkele manier een verband is tussen de typegoedkeuring ...

De **voorzitter**: Mag ik even aandacht? Zowel links als rechts van mij is wat rumoer. Mevrouw Van Veldhoven is bezig met een beantwoording in haar betoog. We willen dat wel allemaal kunnen volgen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Je wilt heel zeker weten dat je op geen enkele manier een verschil kunt krijgen en dat een Duitse instantie een Duitse auto op exact dezelfde manier beoordeelt als een auto uit een ander land, dus een auto die niet geproduceerd wordt in het eigen land

met effecten op de eigen werkgelegenheid. Als je elke schijn van verschil wilt vermijden, kun je dat bereiken door de typegoedkeuring bij alle auto's die in Europa op de weg rijden, te laten doen door één Europese instantie. Dan sluit je uit dat iemand ooit op een andere manier behandeld kan worden dan anderen.

Ik kom bij het punt van de praktijktest. Complimenten voor de Staatssecretaris voor het feit dat ze zich al lange tijd inzet voor de RDE-test, de nieuwe testprocedure. Ze vindt D66 daarbij aan haar zijde. Graag geven we haar nog een extra push om toch wat ambitieuzer in te zetten in de Europese onderhandelingen, waarbij partijen ook naar de andere kant zullen hangen. De ambitie moet zijn: de test al in 2017 invoeren en een strenge norm stellen waarbij de praktijkwaarden nagenoeg gelijk moeten zijn aan de limiet die we in het laboratorium stellen. We stellen een norm op, maar het is nog steeds goed is als je daar ruim van afwijkt. Laten we proberen om echt op die norm te komen, eventueel met een kleine marge, die altijd nodig kan zijn, en zet die meteen per 2017 scherp in.

Dan kom ik bij de vraag waarom de normen van diesel- en benzineauto's eigenlijk verschillen. Wanneer je streeft naar technologie-onafhankelijke wetgeving is het niet logisch om een onderscheid te maken dat de keuzes van de consument kan beïnvloeden op basis van de verschillende normen die je stelt met hetzelfde doel. We willen het milieu beschermen en het klimaatprobleem aanpakken. Dan moeten we de verschillende brandstoffen dus op dezelfde manier behandelen. Ik vraag de Minister en de Staatssecretaris of in ieder geval onderzocht kan worden wat de effecten van gelijktrekking zijn. Dan hebben we inzicht in wat we kunnen bereiken als we dat doen en weten we welke effecten het met zich meebrengt.

D66 wil dat de consumenten compensatie krijgen voor het feit dat hun voor een deel knollen voor citroenen zijn verkocht. Ik was blij om te horen dat de Staatssecretaris in het algemeen overleg van vanmorgen iets zei over Pon. Zij, of de Minister, zei dat Pon sowieso iedere consument apart ging benaderen en compenseren. Het is heel mooi als de sector zelf hierin zijn verantwoordelijkheid neemt. Ik hoor graag nog iets meer over de inhoud van die compensatie.

In het kader van de tijd heb ik nog snel een punt over de Thalys. Het is heel goed dat de impact wordt onderzocht, maar waarop wordt dan gelet? Ik heb het natuurlijk over het recente incident. Veiligheid is belangrijk, maar we moeten voorkomen dat de trein door alle veiligheidscontroles een soort ontoegankelijke vesting wordt. We moeten ervoor zorgen dat wat we doen ook echt een oplossing biedt. Ik ben benieuwd naar de Nederlandse inzet op dit punt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Voorzitter. Vanmorgen hebben we al gesproken over dieselgate en het roet dat in onze ogen is gestrooid, maar we hebben ook een mooie toezegging van de Staatssecretaris gekregen: ze zal hoog inzetten in de Europese Transportraad. Dat heeft ze vanmorgen duidelijk uitgesproken. De praktijktesten, de RDE-testen moeten er ook volgens haar sneller komen. Daar ben ik blij mee. Er is echter een vraag blijven liggen. Waarom is er nog discussie over limietwaarden? Ik mag toch hopen dat we de normen niet verlagen, nu we gaan werken met praktijkemissies. Op dit punt krijg ik graag een reactie. Een andere vraag is of met de komst van de praktijktest de discussie over een nieuwe verbeterde laboratoriumtest van tafel is. Ik vermoed namelijk dat deze twee testen, de praktijktest en de laboratoriumtest, naast elkaar zullen bestaan. Als dat zo is, pleit de ChristenUnie voor een extra norm die ervoor zorgt dat de praktijktest zo min mogelijk afwijkt van de laboratoriumtest. Die norm bestaat al in Amerika. Dat is de zogenaamde conformiteitsfactor. Als in de toekomst de situatie zo wordt dat deze twee testen naast elkaar bestaan, hoop ik dat we dan ook met het Amerikaanse model gaan werken.

Gaat de Staatssecretaris ook pleiten voor hogere boetes en een tijdpad om te komen tot een versnelde transformatie naar nul emissie, dus het afscheid van fossiele brandstoffen?

We moeten maximaal inzetten op het binnenhalen van Europese gelden voor verbetering van de infrastructuur op de negen voor Europa aange-
wezen kerncorridors. Er liggen miljarden klaar, maar heeft het kabinet nog wel de ruimte om deze subsidies binnen te halen nu vrijwel al het geld tot 2028 al is belegd?

De ChristenUnie steunt op hoofdlijnen de reactie van het kabinet op de herziening van het Witboek Transport. Er is één belangrijke uitzondering: we zijn het niet eens met het kabinet met betrekking tot de beprijzing van het gebruik van de weg. Het kabinet is tegen beprijzing in eigen land en zal zich ook verzetten tegen beprijzing in andere landen, terwijl het in het energieakkoord heeft toegezegd vanaf 2016 mee te willen denken over beprijzing in Nederland. De ChristenUnie vraagt het kabinet zich aan het energieakkoord te houden en roept het daarom op om te stoppen met acties tegen andere landen. We zien veel liever dat we aansluiten bij België dan dat we in gesprek gaan met België over allerlei bezwaren die we hebben. Nederland moet immers een tandje bijzetten om de doelen van het energieakkoord te halen. Vorige week is hierover nog een groot debat geweest.

In de reactie op het Witboek Transport mis ik twee onderwerpen. Ik mis de binnenvaart, terwijl ik denk dat er daar nog heel veel kansen liggen door bijvoorbeeld het verbeteren van de verbindingen met Frankrijk en Oost-Europa en deregulering. Daarnaast mis ik het openbaar vervoer. Het kabinet staat stil bij de discussie over marktwerking op het spoor. Het Europees Parlement heeft echter de ambitie uitgesproken van een verdubbeling van het stedelijk openbaar vervoer in 2030. Ik roep de Staatssecretaris of de Minister op dit pleidooi te onderstrepen in de Transportraad.

Verder pleit de ChristenUnie voor een betere handhaving van wet- en regelgeving. Er is nu te veel verschil tussen lidstaten, waardoor er geen gelijk speelveld is. Schijnzelfstandigheid moet worden aangepakt en barrières voor duurzaamheid moeten worden weggenomen. Gaat dit kabinet opnieuw pleiten voor EU-brede acceptatie van de ecocombi? Mijn laatste zin gaat over het spoorpakket. De ChristenUnie vindt het vooral belangrijk dat Nederland niet verplicht wordt het hoofdtrainnet op te knippen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb een interruptie naar aanleiding van de opmerking van de ChristenUnie dat Nederland het verzet moet staken richting een aantal EU-landen die discrimineren als het gaat om de tolheffing. Hoor ik het goed dat de ChristenUnie het prima vindt dat zowel Duitsland als België zegt de infrastructuur met de eigen tolheffing te bekostigen, maar dat vooral doet door de heffing neer te leggen bij de transportsector en automobilisten van buiten Duitsland of België? De kern van het verzet is immers dat het een discriminerende tolheffing is. Ik begrijp uit de woorden van mevrouw Dik-Faber dat de ChristenUnie dit niet erg vindt.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Wat belangrijk is, is dat er in het energieakkoord afspraken zijn gemaakt over het beprizen van mobiliteit. In het buitenland worden stappen gezet om over te gaan tot het beprizen van mobiliteit. Niet het bezit van wagens wordt dus belast, maar het gebruik ervan. Dat is een goede beweging. Het gebruik veroorzaakt immers de vervuiling. In het energieakkoord is afgesproken dat het kabinet vanaf 2016 zal meedenken over stappen om deze omslag te maken, dus betalen voor gebruik in plaats van betalen voor bezit. Ik zie dat andere Europese landen daar stappen in zetten, ook al doen ze dat misschien niet helemaal op de manier waarop wij dat willen. Ik wil dat het

kabinet gaat meedenken over de vraag hoe we die omslag kunnen maken, in Nederland en Europa, in plaats van zich te verzetten tegen mijns inziens goede stappen die het buitenland wel zet.

Mevrouw **Visser** (VVD): Dat was geen antwoord op mijn vraag. Ik ben benieuwd of de ChristenUnie vindt dat deze discriminerende tolheffing kan. Op die vraag heb ik geen antwoord gekregen. De ChristenUnie begint over het energieakkoord, maar waarom doen de andere landen het? Heel simpel, omdat ze een tekort hebben in hun infrastructuur. In Duitsland vallen de gaten in de wegen. Hetzelfde is het geval in België. Als je naar Antwerpen rijdt, sta je volledig vast. Men heeft geen geld meer. Men doet het helemaal niet vanuit milieuoverwegingen, maar vanwege een financieel tekort dat men probeert door te belasten naar buitenlandse transportondernemingen en buitenlandse automobilisten. Vindt de ChristenUnie dat een goed idee? Uit de bijdrage van mevrouw Dik-Faber beluister ik van wel.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Natuurlijk zou het een rare situatie zijn als de heffing alleen bij buitenlandse ondernemers en automobilisten terechtkomt. Daarover moeten we het met elkaar hebben. De kern van het verzet is dan niet het beprijzen van mobiliteit, maar de vraag waar we de lasten neerleggen. Ik vind het belangrijk dat dit dan wel het onderwerp van het gesprek is. Volgens mij krijgen we dan ook een heel andere discussie.

De heer **Van Helvert** (CDA): Voorzitter. Af en toe vergadert de Transportraad in Luxemburg en staat er op de dag daarvoor een Informele Raad gepland. Ik wil een aantal dingen doornemen.

Ik begin met het vierde spoorpakket, de marktpijler. Via Europa komt er een opening van de binnenlandse markt voor personenvervoer per spoor in december 2019 en de uitfasering van de onderhands gegunde openbaarvervoerconcessie voor het spoor per december 2020. Het voorstel voorziet ook in het recht op toegang voor spoorwegondernemingen tot de spoorinfrastructuur in alle lidstaten voor het uitvoeren van binnenlands personenvervoer per spoor vanaf december 2019. Andere spoorondernemingen in Europa kunnen zich dus al tamelijk snel melden in Nederland. Ten aanzien van de voorgestelde verplichte aanbesteding van vervoersconcessies voor spoorvervoer wordt momenteel gezocht naar een compromis waarbij lidstaten de mogelijkheid van onderhandse gunning van concessies behouden, mits daarin prestatie-indicatoren op het terrein van efficiency en kwaliteit zijn opgenomen. Welke lijn volgt de Staatssecretaris daarbij namens Nederland?

De Europese Commissie lijkt bereid om deze mogelijkheid, mits voorzien van de nodige waarborgen omtrent transparantie en onafhankelijke toetsing, te accepteren. Verder lijkt er overeenstemming om de voorgestelde datum voor uitfasering van de onderhands gegunde openbaarvervoerconcessie voor het spoor tot na 2025 op te schuiven. Nederland onderschrijft de doelstellingen van de Europese Commissie om tot een efficiënt en kwalitatief beheer van het spoorsysteem in Europa te komen, maar wijst de door de Europese Commissie voorgestelde oplossingsrichting over marktopening af. Volgens Nederland kunnen de doelstellingen van de Commissie ook bereikt worden zonder de introductie van de verplichte openbare aanbesteding van een vervoersconcessie. Nederland wil via scherpere sturing en regie de kwaliteit en efficiency van het spoorvervoer verhogen. Die lijn kunnen we op zich wel volgen, maar hoe doen we het dan straks met de NS die in het buitenland natuurlijk wel heel actief is? Als iedereen in Europa dit straks vindt, hebben we dan een probleem met de NS?

De heer **Hoogland** (PvdA): De heer Van Helvert vraagt terecht hoe we dan omgaan met de NS. Vindt hij dat de NS dan geen activiteiten meer in het buitenland zou moeten ondernemen? Wat is zijn eigen idee daarover?

De heer **Van Helvert** (CDA): Dat is een goede vraag. Ik besprak dit punt ook in het kennismakingsgesprek met de heer Van Boxtel. Als volksvertegenwoordiger heb je het over goede spoorwegen in Nederland. Dan zeg je: laat dat nou de hoofddoelstelling van de NS zijn. Aan de ene kant zeg je dus dat Nederland de corebusiness van de NS is, maar aan de andere kant kan de NS ook dingen leren van buitenlandse activiteiten. In die zin kun je het als een soort leertuin voor de NS zien. Daarnaast let je als volksvertegenwoordiger ook op de financiën. Als je met buitenlandse activiteiten geld verdient en het NS-kaartje goedkoper maakt, zou dat ook een argument kunnen zijn. Je ziet dat vervoerders uit andere landen dit ook in Nederland doen. Die doen hier ook mee. In die zin vind ik niet dat de NS alle buitenlandse activiteiten moet stoppen, maar het hoofddoel moet natuurlijk een goed spoor in Nederland zijn. Dat vind ik wel heel belangrijk.

De heer **Hoogland** (PvdA): Dat is een helder antwoord. Er zit alleen nog één aanname in die volgens mij niet helemaal klopt, namelijk dat het geld dat wordt verdiend in het buitenland leidt tot een goedkoper treinkaartje in Nederland. Die prijsindexatie stellen we hier in de Kamer vast en die is in het verleden en ook recentelijk nog hier ter tafel gekomen. Daar gaan we dus zelf over.

De heer **Van Helvert** (CDA): Laat ik het dan anders zeggen. Als de Nederland BV of de NS geld verdient aan een activiteit in het buitenland, ben ik daar niet per definitie tegen. Of het er dan bij een treinkaartje uitkomt of ergens anders is niet zo belangrijk. Het gaat erom dat we er wat aan verdienen. Maar goed, het brengt ook risico's mee en die moeten we ook meenemen. We moeten er een goede balans in vinden, waarbij we voor ogen moeten houden dat goed rijdende treinen in Nederland de hoofddoelstelling van de NS moeten zijn.

Zijn er plannen om het European Rail Traffic Management System (ERTMS) op de lange baan te schuiven? Ik meende dat ik vanmorgen iets dergelijks vernam. Is er misschien al sprake van uitstel? Enerzijds snapt het CDA heel goed dat we willen kijken hoe andere landen in Europa dit doen. Dat is ook goed. Anderzijds gaat het natuurlijk wel om de veiligheid. Ik vernam dat de angst is dat we een verouderd product kopen. Is die angst terecht? Zal die er niet altijd zijn? Het is net als bij het kopen van bijvoorbeeld een tablet. Als je die nu koopt, heb je in principe het volgende jaar een verouderde. Voor een deel zul je die angst dus altijd hebben. Wat is dan verstandig? In ieder geval zien we dat we steeds meer goederenvervoer, ook van gevaarlijke stoffen, over het spoor willen laten lopen, omdat dat relatief gezien nog het veiligst is. Zeker als het vervoer door stadscentra gaat, is het de vraag of het verstandig is om te lang te blijven wachten met die veiligheidssystemen. Ik hoor graag de afweging van de Staatssecretaris. Hoe doen de andere landen in Europa het? Licht daar de reden dat we wachten?

Een van de doelen van het Witboek Transport is een CO₂-reductie van 60% voor de transportsector in 2050. Via dit punt wil ik ook heel even over de sjoemeldiesel praten. Er is al veel over gezegd. Ik zal mijn vraag kort houden. TNO kijkt al zeven jaar lang naar de testen in het lab en in de praktijk. We weten ook al zeven jaar dat de verschillen tussen de resultaten van de lab- en praktijktesten groeien, en bij sommige automerken pregnant. Hoe kan het dat we nu pas aan de bel trekken, terwijl we het eigenlijk al zo lang weten?

Tot slot wil ik nog even vragen hoe de Staatssecretaris staat tegenover de beveiliging in de Thalys zoals die voorgesteld zal worden door de Europese Commissie.

De **voorzitter**: Dan geef ik voor de beantwoording in eerste termijn in eerste instantie het woord aan de Minister. Zij neemt de vragen die aan haar gesteld zijn voor haar rekening.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Voorzitter. Voor een deel zal ik de vragen op het gebied van de dieselaffaire beantwoorden. Net als vanmorgen hebben de Staatssecretaris en ik onze antwoorden verdeeld op basis van de verschillende verantwoordelijkheden die we daarin hebben. We hopen elkaar goed aan te vullen. Als we dat niet doen, kunnen de commissieleden ons nog een keer bevragen.

Een vraag die op mijn bord ligt, is de vraag van de heer Hoogland of het klopt dat we voor het bepalen van ons beleid niet uitgaan van de brochure, maar van metingen in de praktijk. Dat klopt inderdaad. Ons beleid bij bijvoorbeeld het aanleggen van wegen of het verhogen van snelheden wordt gebaseerd op praktijktesten door TNO en niet op de laboratoriumtesten waar auto's met afgehaalde spiegels en dichtgeplakte naden getest worden. Dan is het natuurlijk nog de vraag hoe TNO dan test. Doet TNO het op de band? Stel dat TNO op de band test, dan zou je alsnog, net als in Amerika, te maken kunnen hebben met Volkswagens waarbij de regels anders zijn ingesteld. Nee, TNO doet de testen niet op de band, maar echt in de praktijk. Het betreft Euro 5 en Euro 6. In het overleg van vanmorgen kwam al aan de orde dat wij dit in het verleden ook niet deden. Toen werd het testen nog op de band gedaan, maar bij de nieuwe auto's wordt een en ander echt op de weg getest.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik probeerde het vanmorgen ook al, maar ik heb nu de onderliggende documenten. In de gemeenteraad van Utrecht van 28 mei 2013 werd duidelijk aangetoond dat tussen de emissies op papier en de emissies die in Nederland gebruikt worden voor de berekeningen, een veel groter verschil zit dan waarmee in Nederland gerekend wordt. Ik zal straks de informatie doorsturen naar de assistente, want wellicht overval ik de Minister een beetje. Daarna is er een WOB-verzoek geweest waarin gevraagd werd om aan te geven hoe een en ander dan omgerekend wordt. Op papier is de emissie immers zo en zo schoon, dus welke rekenfactor wordt er dan gebruikt? Dit WOB-verzoek werd niet gehonoreerd. Kan dit alsnog uitgelegd worden? De Minister heeft nu twee keer gezegd dat de verschillen in de praktijk worden meegenomen. Kunnen we een vorm van onderbouwing krijgen op grond waarvan we kunnen controleren of in Nederland voor alle modellen inderdaad het verschil tussen praktijk en werkelijke uitstoot meegenomen wordt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij is «praktijk» en «werkelijke uitstoot» hetzelfde. Volgens mij bedoelt mevrouw Van Tongeren het verschil tussen de laboratoriumtesten en de werkelijke uitstoot. Ik ken het rapport van Utrecht niet, maar nogmaals, ik ga ervan uit dat we het verschil inzichtelijk kunnen maken. TNO test op ons verzoek op de weg. Op de weg test men de werkelijke uitstoot. Op dat moment kan men de computersoftware niet beïnvloeden, zoals dat gebeurd is bij de fraudes in Amerika. De auto's worden al rijdend in verschillende omstandigheden, harder of zachter, bij het remmen en gassen getest.

De heer Hoogland vraagt of ik zeker weet dat ook in de toekomst niet zal blijken dat er ergens iets mis kan gaan. Dat soort beloftes doe ik nooit, want je weet het nooit met zekerheid. Je weet nooit hoe inventief iemand is. Je gaat er altijd van uit dat dit soort bedrijven te goeder trouw werken.

Als men dat niet doet, komt dat uiteindelijk weer als een boemerang terug. Dat zien we nu. Je kunt het echter nooit met zekerheid zeggen. Daarom hebben we nog een extra mechanisme voor onze luchtkwaliteit: we laten het Rijksinstituut voor Volksgezondheid en Milieu (RIVM) op diverse punten in het land de luchtkwaliteit meten. We hebben dus testen in een lab; die zijn eigenlijk om de auto te verkopen. We hebben testen op de band, zoals ook in Amerika gedaan wordt, om af en toe te controleren. In Amerika is Volkswagen daarbij gesnapt. Nederland heeft aan TNO gevraagd om bovendien testen in de praktijk, dus bij rijdende auto's, in te zetten. Die testresultaten gebruiken we bij onze prognoses. Waar kunnen we wegen aanleggen? Kan de snelheid omhoog? We gebruiken ze natuurlijk in het kader van het gehele Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit, dus ook voor bijvoorbeeld de industrie en andere dingen. Tot slot meten we nog eens. Het RIVM meet wat de werkelijke uitstoot is geweest op 83 punten in het land. Daarmee hebben we het gehele snelwegennet in beeld. Op basis van die metingen, als achteraf blijkt dat er meer uitgestoten is dan van tevoren uit de prognoses gekomen is, stellen we ons beleid bij. We hebben dus een mechanisme om achteraf in te grijpen, mocht er iets gebeuren.

De **voorzitter**: Een tweede interruptie van mevrouw Van Tongeren. Het antwoord was vrij lang, maar stel uw vraag. We kijken even hoe het loopt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dank u wel dat ik het tweede deel van mijn vraag mag stellen. We hebben vanmorgen vastgesteld dat er bij Euro 1 tot en met 4 geen testen op de weg zijn. Over Euro 5 hebben we nog een verschil van inzicht, maar ik begrijp nu uit de rapporten van TNO dat Euro 5 ook op de weg getest is. Mijn vraag is de volgende. De bewindslieden zeiden dat de input waarmee gerekend wordt voor de luchtkwaliteitseisen niet gebaseerd wordt op de folderaannames, op de resultaten uit de laboratoria, maar op de resultaten van de echte testen op de weg. Ik wil graag weten welke omrekenfactor daarvoor wordt gebruikt. Kunnen we daarin inzicht krijgen? Dit is eerder gewobd, maar toen is de informatie niet geleverd.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik probeer iedere keer te zeggen dat ons beleid wordt gebaseerd op de werkelijke uitstoot zoals deze door TNO wordt gemeten. Ik vind het moeilijk om te begrijpen wat de vraag van mevrouw Van Tongeren op dit vlak precies is. We doen het op die manier. Ik begrijp wat mevrouw Van Tongeren zegt: iemand heeft die omrekenfactor opgevraagd; die heeft het gewobd en niet gekregen. Ik weet daar verder niets van. Voor mij is het van belang te zeggen dat wij inzicht kunnen geven in de manier waarop TNO precies werkt. Als mevrouw Van Tongeren graag wil zien hoe het zijn vorm krijgt, zijn we daartoe ook bereid. Ik denk dat het dan het beste is om dit aan TNO te vragen.

De **voorzitter**: Dat is mooi.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: De heer Hoogland vraagt wat de RDW kan doen, als de dienst erachter komt dat er gefraudeerd wordt. Misschien moet ik even een onderscheid maken. Het Kraftfahrt-Bundesamt (KBA), de Duitse RDW, controleert nu op Volkswagen. Die is daarvoor verantwoordelijk. In Amerika heeft een instantie Volkswagen in zijn nekvel gegrepen en gezegd: ho, als jullie niet voor 7 oktober kunnen uitleggen wat er aan de hand is, krijgen jullie straf van ons. De RDW heeft zijn eigen rol en bekijkt nu hoe het zit met de fabrikanten aan wie de RDW zelf een typegoedkeuring heeft gegeven. Daarover heb ik vanmorgen al iets gezegd. We hebben weinig Nederlandse autofabrikanten, maar we kijken bijvoorbeeld naar een aantal

Aziatische bedrijven en naar een paar andere fabrikanten aan wie we een typegoedkeuring hebben afgegeven. Naar aanleiding van de Volkswagenfraude hebben we gevraagd hoe het bij hen gesteld is. Als er sprake is van fraude, kan de RDW in het uiterste geval de typegoedkeuring intrekken. De heer Hoogland vraagt of we verder kunnen gaan dan het intrekken van de goedkeuring. Uiteindelijk wil je ook mensen aanspreken op de fraude. Voor Volkswagen is het nu een zaak van de Duitsers. Die zijn ermee bezig, evenals de Amerikanen. Voor Nederland is het de vraag of het probleem zich überhaupt gaat voordoen bij de bedrijven waarop wij de typegoedkeuring hebben gegeven. We hebben er in ieder geval kennis van genomen dat Pon heeft gezegd zelf maatregelen te zullen nemen ten aanzien van de klant en bekijkt op welke manier hij die kan bedienen. Volkswagen heeft gezegd dat er maatregelen zijn genomen ten opzichte van de mensen die bij Volkswagen werkten en hier wat gedaan hebben. Ik geloof dat in één weekend de gehele top gewisseld is. Voor de RDW is er op dit moment geen rol weggelegd ten aanzien van het Volkswagenpersoneel of de Volkswagentypegoedkeuring. Op het moment dat een dergelijke zaak zich in Nederland voordoet ten aanzien van een van de bedrijven waarop de RDW een typegoedkeuring heeft gegeven, dan heeft de RDW de mogelijkheid om die in te trekken. Naar mijn mening is het daarna eerst aan het bedrijf zelf om maatregelen ten aanzien van de mensen te nemen, voordat de overheid dat gaat doen.

De heer **Hoogland** (PvdA): De Minister zegt dat het aan de bedrijven zelf is om een maatregel te nemen. De vraag is natuurlijk of dat de effectiefste methode is. Volkswagen doet nu wel een aantal dingen, met name aan de top. Je zou zeggen dat het strafrecht er juist voor is om een cultuur te veranderen en mensen, ook in ethische zin, zelf verantwoordelijk te maken als ze meewerken aan zaken die niet door de beugel kunnen, op het moment dat er schade wordt gedaan aan een algemeen belang. In dit geval is dit ook in Nederland het geval. Ondanks het feit dat Volkswagen onder Duitse jurisdictie valt, kun je spreken van een overtreding die ook Nederland of in ieder geval Nederlanders raakt, omdat de uitstoot groter is dan je zou mogen verwachten. Ik snap dat de Minister dit nu niet kan doen, maar is er een mogelijkheid om in Duitsland personen te vervolgen? Zijn er meer mogelijkheden om sancties te nemen dan het neerleggen van de verantwoordelijkheid bij het bedrijf?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik begeef me op een voor mij redelijk onbekend pad, want ik ken niet alle ins en outs van de strafrechtelijke mogelijkheden. Wij baseren ons beleid op werkelijke uitstoot en daarmee moet iedereen binnen de bestaande wettelijke normen blijven. Het lijkt me daarom waarschijnlijk – en ik zeg er gelijk bij dat dit niet zeker is – niet mogelijk om mensen strafrechtelijk te vervolgen voor het feit dat ze zich in hun brochure beter voorgedaan hebben dan ze zijn, of dat ze iets op de testbanken hebben gedaan waarvan staat aangegeven dat dit alleen gedaan mag worden door degene die daarvoor de verantwoordelijkheid draagt. In dit geval is dat Duitsland en heeft het geval zich in Amerika voorgedaan. Nogmaals, dit is mijn eerste interpretatie ter plekke. Misschien dat de Staatssecretaris er meer over weet, misschien ook niet, en anders komen we er in de tweede termijn op terug.

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik heb een vervolgvraag op twee aspecten. Ik begrijp de Minister wel en ik zei al dat het misschien een lastige vraag voor haar is. Er zijn twee aspecten die wel degelijk een rol zouden kunnen spelen. Dat is niet alleen de uitstoot, die ik in eerste instantie noemde, maar ook het feit dat de Belastingdienst zich fiscaal op dit soort gegevens baseert. In die zin zou er sprake kunnen zijn van een overtreding. Het lijkt me wel aardig om daarover verder geïnformeerd te worden. Het tweede aspect waarbij men zou kunnen spreken van een overtreding is de

Europese regelgeving. Daarin staat dat men aan bepaalde eisen moet voldoen en het niet toegestaan is om auto's te manipuleren. Ik zeg het even wat populair en niet juridisch. De Europese regels zijn dus overtreden. De vraag is dan op welke manier er gevolg kan worden gegeven aan wetshandhaving, zowel Europees als misschien Duits of Nederlands.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Om het laatste punt maar te pakken: we zijn natuurlijk op 7 en 8 oktober bij elkaar in de Transportraad. Deze onderwerpen komen daar ongetwijfeld ook aan de orde. Gunstig testen in laboratoria is niet verboden. Het is aan de verschillende organisaties gelaten om zelf invulling aan de test te geven. Dat doen ze dus niet in strijd met de regelgeving. Wij hebben altijd gezegd dat we geen laboratoriumtesten willen maar een RDE-test, omdat daarmee tenminste aangegeven wordt wat de echte uitstoot is. Het op de band zetten van een auto en vervolgens op basis van de computerregels in zo'n auto de testresultaten beïnvloeden is wel strijdig met regelgeving. Welke instantie moet daarop ingrijpen? Zoals ik het heb begrepen, moet de Duitse RDW, het KBA, daarop bij Volkswagen ingrijpen en het strafrechtelijke onderzoek doen. Het zou kunnen dat er ook in Europees verband nog een titel voor is. In Nederland hebben we er nu geen titel voor, omdat de normen niet overschreden worden. Ze doen iets heel stouts. Er zijn partijen die ze daarvoor zullen vervolgen. Voor zover ik het nu kan overzien, is er echter niets in strijd met onze wetgeving. Als dat wel zo is, komt het vanzelf naar boven.
D66 heeft gevraagd naar een onafhankelijke Europese ...

De heer **Hoogland** (PvdA): Ik begrijp dat ik niet nog een interruptie krijg, maar ik had twee aspecten genoemd: de Europese wetgeving en de fiscale wetgeving in Nederland, omdat de Belastingdienst ...

De **voorzitter**: Dat is wel een belangrijk punt. Gezien de tijd verzoek ik echter kort te zijn in de vraagstelling en ook in de beantwoording, als dat mogelijk is. Dan hebben we wellicht nog tijd voor een tweede termijn.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Over het fiscale aspect heeft de Staatssecretaris vanmorgen al iets gezegd. We zitten dan op een ander terrein. De Staatssecretaris van Financiën heeft gezegd dat hij de autogebruiker er niet op zal aanspreken, omdat die niet wist wat er gebeurde. Dit is ook weer een eerste reactie ter plekke, maar volgens mij geldt ook hierbij dat, zolang men niet boven de normen uitgekomen is, het ook fiscaal lastig zal zijn om iemand daarop aan te spreken. De Staatssecretaris heeft hierover al iets gezegd. Misschien dat zij daarop straks nog even kan terugkomen. Ze knikt al.
D66 heeft gevraagd naar een onafhankelijke Europese typegoedkeuringsorganisatie. Ik denk dat het probleem is opgelost zodra we de RDE-test gebruiken. Het gaat dan niet meer om aangepaste auto's waarvan de spiegeltjes afgehaald en de deuren dichtgekit zijn en waaruit de stoelen gehaald zijn. Het gaat dan ook niet meer om een auto op de band waar men door middel van computerregels de uitkomsten gunstiger kan laten lijken dan ze in werkelijkheid zijn. Het gaat dan om een real driving test. Op het moment dat we afspreken die te gebruiken, zal iedereen dat op dezelfde manier moeten doen. De toezichthoudende organisaties, zoals bij ons de RDW en in Duitsland het KBA, moeten natuurlijk volstrekt onafhankelijk zijn. Dat zijn ze nu ook al. Ik noem maar even een voorbeeld. Ze moeten nu ook fietsen toelaten van Gazelle en zijn daar streng in. We hebben laatst een discussie gehad over de vraag wat voor soort helm men wel of niet op moet op een speedpedelec. Het gaat dan natuurlijk niet om het bevorderen van het Hollandse product. Nee, ze kijken echt vanuit hun verantwoordelijkheid voor de verkeersveiligheid en Europese regels.

Die onafhankelijkheid is er al bij dat soort organisaties. Naar mijn mening is het niet nodig een Europese organisatie te creëren die de typegoedkeuring moet doen en de onafhankelijkheid moet waarborgen. Door die test te gebruiken is het immers niet meer aan de orde dat iedere organisatie het op een andere manier doet en is de onafhankelijkheid van de verschillende organisaties eigenlijk wel gewaarborgd.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Er zijn natuurlijk verschillende momenten. We hebben eerst de toetsing op het type en de goedkeuring voor toelating tot de Europese markt. Die toetsing moet nu worden gedaan door bedrijven, die daarop concurreren. Zij hebben daarom belang bij een soepele toelating. Dat is niet de prikkel die op die plek het meest van belang is. Efficiency is van belang, maar een soepele toelating an sich is natuurlijk niet het hoogste doel. Het gaat erom of zo'n auto echt aan de Europese normen voldoet. Als je het zo versnippert, ben je bovendien afhankelijk van de handhaving in het betreffende land. Duitsland gaat nu handhaven, maar wat als Malta of Roemenië besluit dat niet te doen? Die auto's rijden op de gehele Europese markt. Ook bij één test die in alle landen wordt afgenomen, heb je verschillende interpretaties van wat wel en wat niet mag. De enige manier om een level playing field te waarborgen en te voorkomen dat er op enigerlei wijze een link kan zijn tussen productie in eigen land en behandeling van die producten in eigen land, is om deze los te koppelen. Graag krijg ik nog een reactie op deze punten van de Minister.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ten eerste, de toetsing wordt nu inderdaad gedaan door de bedrijven. Het is aan de bedrijven gelaten om te bepalen hoe ze die test willen invullen binnen bepaalde regels. Die regels zijn redelijk vrij. Daardoor ontstaat er ook een gunstige brochure, om het zo maar even te zeggen. Dat valt weg als we straks een RDE-test krijgen. Die wordt niet door de bedrijven zelf ingevuld. Er wordt gewoon voorgeschreven hoe het eruit moet gaan zien. Ten tweede, wat als bepaalde RDW's in andere landen er niet onafhankelijk op toezien of handhaven en ingrijpen zoals onze RDW wel doet? Gezien hun onafhankelijke positie denk ik niet dat ze dat zullen doen, want dat zou hun eigen imago schaden en bovendien is de markt, waarover mevrouw Van Veldhoven net sprak, er dan ook nog. Op het moment dat één fabrikant het idee heeft dat andere fabrikanten er gunstiger vanaf komen, zal die vrij snel melden dat er niet onafhankelijk is toegezien of dat het niet klopt of dat er niet is ingegrepen. De markt werkt dus de ene kant op door het voor zichzelf gunstiger te maken, maar werkt ook de andere kant op. De bedrijven houden de concurrent angstvallig in de gaten en als het idee ontstaat dat de concurrent een voordeel heeft, zullen ze er als de kippen bij zijn om in Europa te melden dat er iets niet goed is gegaan. Het is uiteraard van groot belang dat er goede uitwisseling en goede contacten zijn tussen het netwerk van Europese RDW's. Misschien kom ik hiermee tegemoet aan het punt van mevrouw Van Veldhoven. Het is van belang dat die RDW's goed bespreken hoe ze het doen en dat ze op dezelfde manier handhaven. Aan de ene kant betreft dat het afspreken van regels aan de voorkant en aan de andere kant de manier waarop men erop toeziet. Goede afspraken zijn van belang en zouden een eerste stap moeten zijn omdat we daarmee voorkomen dat er meteen een nieuwe organisatie opgericht moet worden. Misschien moeten we eerst zorgen voor een harmonisering van de wijze waarop we dit soort dingen doen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Als ik optimistisch luister naar wat de Minister zegt, hoor ik haar zeggen: laten we als eerste stap harmoniseren, maar ik sluit verdergaande stappen niet uit. Het lijkt me sowieso zinvol om altijd een open blik te houden bij de vraag hoe we ervoor zorgen dat de markt zo goed en eerlijk mogelijk werkt. Ik heb toch nog twee concrete

punten bij het antwoord van de Minister. Ten eerste, ik heb begrepen dat niet alle instanties, zoals de RDW in Nederland, in handen zijn van de overheid. Dat maakt het toch lastiger om te kunnen uitgaan van de totale onafhankelijkheid van de instanties, zoals we dat wel kunnen bij onze eigen RDW, waarin we natuurlijk allemaal het volste vertrouwen hebben. Ten tweede, ook al wordt de test niet meer door de bedrijven ingevuld, zolang de bedrijven nog steeds zelf verantwoordelijk zijn voor het zoeken van een partij die de test voor hen kan uitvoeren, blijven we bij de uitvoerende partij de prikkel houden van een soepele test. Die partij is namelijk afhankelijk van het aantrekken van klanten om te kunnen blijven draaien. Dat is voor zo'n bedrijf natuurlijk belangrijker dan het verzekeren van het publieke belang. Dat is niet slecht, dat is heel normaal, maar die prikkel geven we dus. Dan heb ik nog een laatste punt. Als het ene bedrijf zegt dat een ander bedrijf in een bepaald land bevoordeeld wordt, welke grond heeft die partij dan om daartegen in beroep te gaan? Als Duitsland niet gaat handhaven, kunnen we als lidstaat niet eens zeggen dat het wel moet handhaven. Europa kan ook niet handhaven, want dat moeten de nationale instanties doen. Ik denk dat het corrigerende mechanisme in de markt waarover de Minister spreekt, op dit moment niet mogelijk is. Anders hoor ik graag hoe het wel kan.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Alle Europese typegoedkeuringsinstanties zijn onafhankelijk, of ze nu tot de overheid behoren of op een andere manier zijn vormgegeven. Natuurlijk zijn er verschillende vormen. Wij kennen zelfstandig bestuursorganen (zbo's). Die kennen ze in andere landen weer niet. Ze zijn wel allemaal onafhankelijk en voeren de testen uit conform de Europese regelgeving, ongeacht de producent. Die Europese regelgeving is een compromis van besluitvorming. Dat debat kent de commissie nog wel uit het verleden. Het eerste debat dat gevoerd moet worden is dat de RDE-test er moet komen. De Staatssecretaris heeft daar al heel lang voor gepleit. We denken dat het moment nu rijp is om het voorstel in te kunnen koppelen. Vervolgens is de vraag op welke manier we erop gaan toezien. Ik blijf erbij dat de huidige typegoedkeuringsinstanties geschikt en onafhankelijk zijn en dat goed kunnen doen. We kunnen altijd met elkaar antwoorden zoeken op vragen als: wil je kunnen wisselen van organisatie waar men meldt, vind je dat je dat alleen mag doen in je eigen land of dat je dat juist niet in je eigen land mag doen? Het is een heel grote stap om meteen over te gaan tot het bouwen van een nieuwe organisatie om een aantal problemen op te lossen, waarvoor misschien een andere oplossing gevonden kan worden. Die vragen zullen vanzelf aan de orde komen in de debatten die we de komende dagen zullen voeren bij de Transportraad, bij de Milieuraad, maar ook bij de Europese Concurrentieraad. Nogmaals, de bedrijven die zich tekortgedaan voelen omdat een ander bedrijf wel sjoemelt en zij niet, hebben echt heel veel wegen om dat aan de orde te stellen. Als het niet via de typegoedkeuring kan, komt men bij de Concurrentieraad. Daar zijn heel veel instrumenten om dit soort gedrag aan te pakken.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Aan dat allerlaatste zinnetje van de Minister twijfel ik. Juist door de manier waarop het systeem is opgetuigd, zullen die bedrijven zeggen: ik heb me keurig gehouden aan de Europese normen; ik heb keurig die test, door mij betaald, laten uitvoeren bij de nationale onafhankelijke instantie; die instantie is weliswaar niet in handen van de overheid, maar het is een instantie die door de overheid is goedgekeurd; ik heb me aan de regels gehouden; deze instantie is misschien wat soepeler in het interpreteren van de manier waarop de test moet worden uitgevoerd en het bepalen of er wel of niet aan voldaan is, maar ik sta volledig in mijn recht. Ik kan natuurlijk niet bewijzen dat het zo is, maar dit risico is aanwezig. Ik snap de twijfel van de Minister om meteen helemaal naar de andere kant te gaan en hiervoor één nieuwe

Europese instantie op te zetten. We vinden allemaal dat we een zorgvuldige afweging moeten maken. Toch vraag ik de Minister om dit bouwwerk eens in kaart te brengen. Wie heeft welke mogelijkheden om beroep aan te tekenen of om handhaving te vragen? Welke mogelijkheden zijn er strafrechtelijk of privaatrechtelijk? De Minister zegt zelf al dat het ook voor haar een terrein is waarmee ze niet elke dag bezig is. Dat geldt ook voor de aanwezige Kamerleden. Kunnen we inzicht in het gehele bouwwerk krijgen? Dan kunnen we op basis daarvan een volgende ronde in deze discussie voeren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik wil het liefst altijd van alles in kaart brengen. Ik ben alleen aan het zoeken naar de beste plek en het beste moment om dit te doen. We moeten nu eerst het debat voeren over die «werkelijke» testen die er moeten komen. Als die er zijn, nemen we natuurlijk al heel veel ongerustheid weg. Dan kan men immers niet sjoemelen, omdat het in de praktijk getest wordt. Vervolgens komt de vraag aan de orde hoe we ervoor zorgen dat de ene instantie er niet net iets soepeler naar kijkt dan de andere. Dan is het al geen sjoemelen meer, maar gaat het veel meer over de manier waarop de toezichthouder zich gedraagt. Die discussie zal in de Transportraad aan de orde komen, maar vooral ook in de Milieuraad, waar dit soort dingen bepaald worden. Het zal ook aan de orde komen in de Concurrentieraad. Ik denk dat we aan een van de Europese Commissarissen – ik moet nog even bekijken welke daarvoor het handigst is – of aan hen gezamenlijk, moeten vragen om de instrumenten in kaart te brengen die men vervolgens kan inzetten. Dat lijkt me verstandiger dan dat ik op basis van de huidige situatie, die immers binnenkort gaat veranderen, de Kamer een compleet exposé stuur over wat er nu allemaal tot de mogelijkheden behoort.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ik vind dat de Minister gelijk heeft. We zetten nu al een belangrijke stap met die ene test. Het is heel fijn dat ze dit verzoek in Brussel wil neerleggen. Dan krijgen we een beeld van de situatie die dan is ontstaan en welke mogelijkheden we hebben. Dank voor de toezegging.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Meer Ministers leggen dit verzoek in Brussel neer. De Staatssecretaris is ook aanwezig bij de Transportraad en bij de Milieuraad. In de Concurrentieraad wordt dit punt ook weer door anderen ingebracht. Ik kom bij de problemen in de transportsector, waarvoor mevrouw Visser aandacht gevraagd heeft.

De heer **Van Helvert** (CDA): Nog heel even over die test. Ik kan me wel vinden in de nieuwe richting, maar ik wil het nog even hebben over de afgelopen tijd. Je hebt testen op de rollenbank; daarbij staat een auto echt op een band te rollen. Je heb de test in zo'n living lab; ik zeg maar even denigrerend: een parkeerplaats waar je de praktijk zo goed mogelijk nabootst. En je hebt de portable measurement systems, die je echt onder een auto hangt en gewoon volgt. Die worden overigens bij vrachtwagens veel gebruikt. Op basis van welke van deze drie testen wordt nu beleid gemaakt in Nederland: de rollenbank, het living lab of de portable measurement systems?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: In Nederland wordt beleid gemaakt op basis van de uitstoot van rijdende auto's die bovendien in diverse situaties gereden worden, dus niet alleen maar langzaam rijdend door een steegje, maar ook vol gas op de snelweg en langzaam door de stad. Dat meet TNO voor ons op allerlei verschillende punten. Meerdere leden hebben al gevraagd om inzicht te geven in de manier waarop dat eruit ziet.

De heer **Van Helvert** (CDA): Ja, bij rijdende auto's. Het living lab is natuurlijk een rijdende auto waarbij alles zo goed mogelijk wordt nagebootst. Het verschil zat hem juist in de portable measurement systems en het living lab. Daarom is het goed dat het helder is. Het living lab is dus inderdaad een rijdende auto. Als dat de basis is geweest waarop het RIVM mede dingen baseert voor schone lucht waarmee we ons voordeel doen, dan hebben we met een verschil te maken. Begrijp ik het goed dat we door middel van die portable systems meten? Dat is natuurlijk wel weer lastig, want het is best wel zwaar om die in een auto te leggen. Hoe is er nu getest?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Of het portable systems heet, weet ik niet. We meten gewoon rijdende auto's in diverse situaties. De heer Van Helvert noemde het RIVM ook even, maar het RIVM doet dit niet. Dat doet weer wat anders. Het RIVM meet met emissie-apparatuur de emissie die feitelijk waargenomen wordt op een aantal punten.

Ik wilde net overgaan naar het volgende onderwerp, maar misschien is het goed dat de Staatssecretaris eerst de rest van de dieselvragen behandelt. Dan hebben we dat plaatje compleet en ga ik daarna over naar een nieuw onderwerp.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Toch even voor de duidelijkheid. We hebben het nu steeds over de RDE-test. Die moeten volgens mij de standaard worden, maar is de laboratoriumtest daarmee helemaal van tafel? Ik weet niet zo goed of de Minister of de Staatssecretaris deze vraag gaat beantwoorden. We krijgen natuurlijk verwarrende toestanden als die twee testen straks naast elkaar blijven bestaan, en ik heb toch een aantal brieven gelezen op grond waarvan ik denk dat dit best wel eens de situatie zou kunnen worden. Ik heb verwezen naar Amerika, waar ze de conformiteitsfactor kennen. Ik denk dat dat een behulpzaam instrument kan zijn om ervoor te zorgen dat de twee testen niet te ver uit elkaar gaan lopen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Vanmorgen hebben we het andersom gedaan en nu doen we het op deze manier. Een aantal leden waren er vanochtend ook, maar ik merk uit een aantal vragen dat er ook mensen niet aanwezig waren. Gezien de vragen van met name de heer Van Helvert ga ik voor een deel van de commissie een stukje herhaling doen. Ik zet het iets anders in, want ik begin bij Brussel. We zitten hier immers voor de Transportraad.

Er zijn al een aantal dingen gezegd over de testen. Het is natuurlijk belangrijk dat de auto op de weg doet wat men denkt dat hij doet. Dat betekent dat we een echte test nodig hebben, een RDE-test op de weg. Volgens TNO komt het slechtere scoren op de weg doordat de autofabrikanten de dieselauto's zo afstellen dat ze bij een test in het laboratorium aan de norm voldoen, maar op de weg veel meer stikstofoxyde uitstoten. Nederland zet zich al jaren in voor het invoeren van de RDE-test en een betere testprocedure. Het is mede dankzij TNO dat we die testen vanaf 2010 doen en het testmateriaal steeds naar Brussel hebben opgestuurd. Ondanks de weerstand vanuit de autobranche hebben we er stevig voor gepleit dat de RDE-test er moest komen. In die zin is het ook zover: er is besloten dat de test in 2017 wordt ingevoerd en in 2018 helemaal wordt toegepast. Mijn inzet zal echter zijn om dit naar voren te halen en in 2017 gelijk de strenge test in te voeren. Ik denk dat dit het momentum is. Dat kunnen we ook maar beter gebruiken, omdat we hopen dat de lobby nu wat minder is. De RAI Vereniging Nederland steunt mijn inzet. Dat is belangrijk, want het lobbycircuit moet natuurlijk ook meewerken. Er zijn een aantal vragen gesteld over de KBA. De vragen over de KBA en RDW heeft de Minister beantwoord. Met betrekking tot de communicatie naar de consument heb ik vanochtend aangegeven dat 160.000 Volkswa-

genrijders in Nederland persoonlijk benaderd zullen worden om hen in kennis te stellen van wat er precies aan de hand is, wat dit voor hun auto betekent en hoe het opgelost wordt. Ik heb er vanmorgen bij gezegd dat ik vind dat een consument hierdoor geen enkele schade mag lijden. Ik heb ook gezegd dat Volkswagen op 7 oktober formeel moet komen met informatie over de manier waarop het bedrijf dit gaat oplossen. Ik heb gisteren met de importeur in Nederland gesproken. Hij heeft gezegd dat hij, als de oplossing er is, deze direct zal communiceren naar de consument. Ik heb ook gezegd dat ik met de Staatssecretaris van Financiën bekijk of de overheid op enigerlei wijze benadeeld is. We bekijken hoe dit proces loopt, of we kunnen zien of er benadeling heeft plaatsgevonden en zo ja, hoe we daar dan mee omgaan. Ik heb ook gezegd dat ik de Kamer na 7 oktober en na de Transportraad zo snel mogelijk bericht over de stappen die bij mij bekend zijn, welke stappen ik heb genomen en wat de uitkomsten van de Transportraad zijn, om haar daarin mee te nemen, zodat ze steeds maximaal geïnformeerd is en zelf kan reageren. Dit los van de vraag wie de Kamer verder allemaal benaderen met informatie om dit dossier te kunnen volgen. We houden ook intensief contact met de importeur in Nederland – ik denk dat dit belangrijk is – en met de RAI Vereniging Nederland. Uiteindelijk is het zaak dat we alom weer een letterlijk en figuurlijk schone auto krijgen.

De heer Van Helvert stelde terecht de vraag of TNO of het ministerie wist van de fraude. Vanmorgen hebben we deze discussie ook gevoerd. Ik heb gezegd dat TNO in het rapport van 2013 nooit geconcludeerd heeft dat er sprake is van fraude zoals nu bij Volkswagen aan het licht is gekomen. TNO concludeert in dit rapport dat de NO_x-emissies van de geteste Euro 6-dieselauto's in de praktijk veel hoger liggen dan tijdens de officiële test en dat deze hogere emissies moeilijk te verklaren zijn uit de verschillen tussen de rijomstandigheden op de weg en de condities in het laboratorium. TNO geeft hiervoor de waarschijnlijke verklaring dat de fabrikanten regelstrategieën kunnen gebruiken waarbij, afhankelijk van de rijomstandigheden, de NO_x-emissies van de auto al dan niet worden teruggebracht. Fabrikanten zien deze handelwijze niet als fraude. Ik heb het vanmorgen ook gezegd: mijn indruk is dat fabrikanten de randen opzoeken van wat in de Europese regelgeving is toegestaan. De Minister noemde het net al: spiegels afplakken, banden extra oppompen en dat soort zaken. In het rapport van 2015 formuleert TNO de conclusies voorzichtiger, mede omdat de gebruikte opzet van het onderzoek niet geschikt is om eventuele fraude bij auto's vast te stellen. TNO doet deze onderzoeken namelijk om ervoor te zorgen dat we de werkelijke emissies bepalen om zo te kunnen bekijken wat de effecten op de luchtkwaliteit zijn. Volkswagen heeft nu onder druk van de Amerikaanse Environmental Protection Agency toegegeven fraude te hebben gepleegd door toepassing van Testsolver die vaststelt of de auto fysiek op de rollenbank staat en daar de regelstrategie op aanpast.

Er zijn een aantal specifieke vragen gesteld die ik nog een keer doorloop. Mevrouw Van Veldhoven heeft gevraagd of we een onafhankelijke testinstantie moeten handhaven aan de achterkant, zoals in de Verenigde Staten. Mijn eerste en hoogste doel waarop ik focus is het invoeren van de nieuwe testmethode. De RDE-test moet snel en streng worden ingevoerd. Het is echter terecht dat daarbij gewaarborgd wordt dat er net als nu onafhankelijk toezicht aan de achterkant is. Zeker met de huidige argwaan die we allemaal hebben ontwikkeld, zou dezelfde situatie weer kunnen ontstaan.

Mevrouw Van Tongeren vraagt of ik wil pleiten voor het vrijgeven van de broncode. Zoals bekend zijn broncodes – het woord zegt het bijna al – over het algemeen heel goed afgeschermd. Er zit ook vaak intellectueel eigendom van de fabrikanten in. Ook al zou ik die broncode hebben, dan is het maar de vraag of een wetenschappelijk instituut die fraude überhaupt zou ontdekken. Het is veel effectiever om ervoor te zorgen dat

de RDE-test met bijbehorende procedure er komt. Dan ben je terug bij het doel, namelijk de lage uitstoot op de weg.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb nog een vraag op het vorige punt. De Staatssecretaris gaf aan dat dit debat deels vanmorgen al is gevoerd. Ik was er niet bij. Misschien dat ik daarom niet zo goed kon volgen wat ze zei naar aanleiding van de vraag van mevrouw Van Veldhoven. Ik hoorde de Minister er duidelijk voor pleiten dat ze eerst wil kijken naar de nieuwe RDE-test. Naar aanleiding van het verzoek van D66 om zowel aan de voorkant als aan de achterkant tot een Europese instantie te komen, zei ze dat ze eerst de testprocedures wil vernieuwen en dat dat voldoende is. Ik hoor de Staatssecretaris echter net zeggen dat ze onderschrijft wat D66 zegt, even in mijn woorden, over de achterkant. Pleit de Staatssecretaris nu voor een nieuwe Europese toezichthouder aan de achterkant of heb ik het helemaal verkeerd begrepen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is nu een onafhankelijke toetsing aan de achterkant. Ik wil dat die bij de nieuwe RDE-testen ook plaatsvindt.

Mevrouw **Visser** (VVD): Even voor de helderheid, ze wil er dus niets extra's bij, maar eigenlijk een bevestiging van wat er nu al gebeurt. Het is wel goed om scherp te hebben wat er nu precies gezegd wordt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, precies.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Ik heb niet gevraagd of de broncode op internet gezet kan worden. Ik begrijp ook wel dat dat ingewikkeld is voor de fabrikanten. Ik heb gevraagd of de broncode in ieder geval inzichtelijk kan zijn voor degene die de auto moet testen. Auto's worden immers steeds technischer. Deze Minister is een grote fan van zelfsturende auto's. Vroeger werden auto's doorgemeten op de hoeveelheid olie die er doorheen ging en wat de bougies deden, maar in de toekomst zal het veel meer in de software zitten, zeker als we naar elektrische auto's overgaan. Dat zijn eigenlijk rijdende computers. Als je in de toekomst überhaupt nog iets wilt testen aan auto's zul je als testende organisatie vertrouwelijk toegang moeten hebben tot de broncode. Mijn vraag is of de Staatssecretaris zich in Europees verband wil inzetten om ervoor te zorgen dat men de broncode kan krijgen als er getest wordt? De reden hiervoor is niet zozeer om een strafrechtelijke vervolging van Volkswagen voor elkaar te krijgen. Ik vraag het met het oog op de toekomst waarin de auto's steeds computerachtiger zullen worden.

Staatssecretaris **Mansveld**: Het doel is uiteindelijk dat wat men over de uitstoot zegt klopt met de werkelijke uitstoot. De uitstoot bij een elektrische auto is in principe nul en voor andersoortige auto's hebben we er normen voor. We proberen met de RDE-test de uitstoot te meten en te bekijken of die overeenkomt met de norm. Ik weet niet welke toegevoegde waarde een broncode daarbij heeft, want het doel is het testen van de uitstoot. Ik schrik nu al als ik mijn auto naar de garage breng. Ik heb nog de romantische illusie van een monteur die eronder gaat liggen, maar die loopt naar een kastje, pakt een stekker, zet een computer aan en duwt die stekker in mijn auto. Dat is een nieuwe manier om mijn auto te testen. Ik kan er nog wat andere beelddspraken bij geven, maar ik beheers me.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Vroeger kon ik mijn eigen Holden stationwagon nog repareren, maar those days are gone. Iedereen lacht, maar zo was het vroeger. Overigens heb ik in Australië in een Holden leren rijden, een heel vervuilende auto. Je kunt erom lachen, maar zo was het gewoon. Ik ga nu proberen mijn interruptie weer op te pakken met hulp van mijn collega's, want we hebben een beetje drukke week gehad.

Ik pleit toch voor het vrijgeven van de broncode. We hebben nu door op welke manier deze sjoemelsoftware werkt, maar wie weet wat die slimme jongens en meisjes hierna verzinnen. De belangrijkste aansturing van je auto wordt straks je software. De testers die de auto moeten controleren, kunnen helemaal niet zien hoe die werkt. Misschien heeft die auto straks wel door dat hij meestal getest wordt als hij minder dan een bepaald aantal kilometers gereden heeft. Dus de eerste 5.000 kilometer gedraagt hij zich helemaal schattig. Je komt er dus niet achter met een real live driving-test. Hoe heet die test ook alweer? Ik bedoel de echte test op de weg. Je hebt die broncode gewoon nodig.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik deel die mening niet. Je moet juist bekijken wat het effect is en of dat conform de afspraak is. Mevrouw Van Tongeren zoekt volgens mij een weg om op voorhand fraude uit te sluiten door een directe controle te doen op fraude in de software. Ik weet niet of dat de sturing moet zijn. Je doet de RDE-test immers om de uitstoot te meten. Ik begrijp haar behoefte wel, maar ik denk niet dat het bij de uitstoottest aan de orde is.

De heer **Hoogland** (PvdA): Je kunt op veel manieren kijken naar de chips in auto's. Links van me hoor ik al «privacy» fluisteren. Er zijn ook redenen in het kader van de verkeersveiligheid, waarom de software, in ieder geval de chips en de toegang daartoe, interessant is. Misschien is het goed als wij een brief ontvangen met de voor- en nadelen in brede zin en of het überhaupt mogelijk is dat autofabrikanten verplicht kunnen worden om toegang tot de software, of in ieder geval de chip, te geven. Ik was laatst bijvoorbeeld bij de politie, maar het gebeurt ook bij de RDW. Daar probeert men met zelfgemaakte software binnen te komen. Bij sommige fabrikanten kan het wel, bij andere niet. Het lijkt me aardig om er iets breder dan alleen vanuit milieuperspectief op te reflecteren.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een zinvolle toevoeging. Als je alleen vanuit milieuperspectief kijkt, hebt je soms andere doelen dan wanneer je vanuit andere vakgebieden kijkt. Het is eigenlijk een vrij basaal juridisch vraagstuk. Kun je op enig moment toetreden tot broncodes van software van auto's in plaats van deze op een minimaal legale manier te hacken. Ik wist niet dat hackathons bestonden, maar ik ben er wel door geïntrigeerd. Ik doe de toezegging dat we wat breder door ministeries heen of Europees bekijken of dat mogelijk is.

De ChristenUnie heeft gevraagd waarom er nog discussie is over de limietwaarden. Deze discussie is vanmorgen ook gevoerd met de D66-fractie. Er is nu afgesproken dat er RDE-praktijktesten komen, als het goed is in mei. De volgende stap is het uitonderhandelen van de limietwaarden. Ik pleit voor een conformiteitsfactor van 1,5 zoals bij de vrachtauto's. Dat is wel haalbaar, maar ook ambitieus. Ik heb echter ook gezegd dat ik nu primair de testen naar voren wil halen en strenger wil hebben. Om tweeërlei redenen denk ik niet dat we allerlei zaken moeten opstapelen bij onderhandelingen over iets wat vrij doelgericht is. Ten eerste wordt het daar niet transparant van. Ten tweede, als je iets wilt uitonderhandelen, moet je er niet te veel bijhalen, om ervoor te zorgen dat je dat ene punt strak kunt uitonderhandelen. Dat heb ik vanochtend ook al aangegeven.

Mevrouw **Dik-Faber** (ChristenUnie): Ik heb een verduidelijkende vraag. De Staatssecretaris gaf zojuist aan dat er nog wat discussie is over de limietwaarden. Zegt ze nu dat ze vooral focust op het invoeren van de nieuwe RDE-test en dat ze de limietwaarden op dit moment van secundair belang vindt? Of zegt ze dat er nu bepaalde normen zijn afgesproken en dat ze die niet wil versoepelen? Ik zie de Staatssecretaris vragend kijken, maar dat is ook voor mij de vraag. Op het moment dat je overstapt op de

RDE-test kun je de situatie krijgen dat er wordt gekeken of we wat soepeler kunnen omgaan met onze normen, omdat de auto's er in de praktijktest moeilijker aan kunnen voldoen, omdat ze in de praktijk vervuilerder blijken te zijn dan op de band. Die discussie wil ik voorkomen. We hebben afgesproken wat de norm moet zijn. Laten de fabrikanten dan aan de slag gaan om die norm ook in de praktijk te halen in plaats van de norm te versoepelen zodat ze in de praktijk ook aan de normen kunnen voldoen.

Staatssecretaris **Mansveld**: Ik keek wat zorgelijk omdat mevrouw Dik-Faber normen en versoepelen in één zin noemde. Dat is niet aan de orde. Wat aan de orde is, is dat ik vind dat we in Europa één ding tegelijk op tafel moeten leggen. Voor ons is het nu heel belangrijk om de RDE-test zo snel mogelijk en zo streng mogelijk in te voeren, mede naar aanleiding van het incident bij Volkswagen, met daarbij de vraag of dit ook breder aan de orde is.

De **voorzitter**: Wilt u doorgaan met uw beantwoording? Hebt u nog veel?

Staatssecretaris **Mansveld**: Ja, de leden hebben veel vragen gesteld. Ik wil wel zeggen dat ik nu klaar ben, maar dan komen de leden er waarschijnlijk in tweede termijn op terug.

De **voorzitter**: Oké, maar wilt u wel een beetje vaart maken?

Staatssecretaris **Mansveld**: Er is vanmorgen ook gevraagd naar de overgang van fossiele brandstoffen naar zero-emissie. Daar gaan we ook voor. Elektrisch rijden wordt fiscaal beloond in Nederland. De VVD-fractie vraagt of ik kan pleiten voor niet fraudeerbare normen. Ik denk dat fraude los staat van de norm, ongeacht wat de norm is, maar meer te maken heeft met de wens om er beter van te worden. Mevrouw Van Tongeren vraagt of het technisch mogelijk is om schone en zuinige diesels te maken. Ik heb begrepen dat er bij TNO een dieselauto is getest die in de praktijk net zo zuinig is als op de rollenbank. Er staat geen type en dergelijke bij genoemd, maar het is feitelijk gebeurd. Als mevrouw Van Tongeren daarover meer informatie wil, kan ik die wellicht voor haar achterhalen. Ik zal kort antwoorden op de vraag over het gelijktrekken van de normen voor benzine- en dieselauto's. Het lijkt me heel goed om eens te onderzoeken wat de effecten daarvan zijn. Mevrouw Van Tongeren vroeg me dit te beoordelen en ik wil graag aan dat verzoek tegemoetkomen. Volgens mij zijn dit de antwoorden op de vragen over de Volkswagensituatie en auto's.

Mevrouw **Visser** (VVD): Ik heb een verduidelijkende vraag. Ik hoor de Staatssecretaris een toezegging doen om een onderzoek te doen naar de effecten van het gelijktrekken van de normen. Doet de Staatssecretaris dan ook onderzoek naar het fiscaal gelijk behandelen van alle brandstofsoorten? Onderzoekt ze ook de economische concurrentiepositie, als bijvoorbeeld Nederland dit alleen zou doen in combinatie met de transportsector en noem maar op. Wat is de scope van het onderzoek? Dat is wel belangrijk in het kader van de toezegging. Wat gaat het precies betekenen?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat is een goede vraag. Ik zal bekijken hoe ik de onderzoeksvragen formuleer en die aan de Kamer laten weten, voordat deze zaken bekeken worden. Ik heb met name gesproken over de effecten die het teweeg zou brengen. Dat was volgens mij ook de vraag, en niet meer dan dat.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus: Voorzitter. Er is door mevrouw Visser van de VVD gevraagd naar de problematiek bij Calais. Ze heeft haar zorgen geuit over de gevolgen van de vluchtelingenproblematiek bij Calais voor de transportsector. In de afgelopen periode is er in de Kamer veel over de vluchtelingenproblematiek gesproken, maar je kunt er niet genoeg over spreken. Het is terecht dat ze aandacht blijft vragen voor de situatie bij Calais, omdat de immigratieproblematiek ook op plekken waar je het niet een-twee-drie verwacht effecten heeft. In Calais was er in de zomer een heel gevaarlijke situatie, omdat er én gestaakt werd door de loodsen én de vrachtwagenchauffeurs vastzaten. Mensen probeerden de wagens in te komen; het was gloeiend heet, maar niemand durfde zijn raampje open te doen. Er was geen eten en geen drinken. Men kan zich voorstellen hoe bedreigend zo'n situatie is. Ik heb eerder aan de Kamer verteld dat ik toen allerlei maatregelen heb genomen door met collega's te spreken en aandacht te vragen voor een versoepeling van de rij- en rusttijden, omdat de chauffeurs ook niet altijd rustperiodes kunnen nemen doordat ze op hun vrachtauto's moeten blijven zitten. Ik heb met Engeland en Frankrijk gesproken over de vraag hoe ze een betere bescherming kunnen bieden zodat de vrachtwagenchauffeurs niet zo bedreigd worden. Engeland heeft toen niet alleen mensen, maar ook materialen naar de Eurotunnel gestuurd om de boel beter te beveiligen. We hebben gevraagd om in te grijpen in de staking, want die leverde natuurlijk alleen maar extra problemen op. Mijn collega Dijkhoff is ook zeer intensief met dit onderwerp bezig. Is het daarmee voorbij? Nee, het is zeker niet voorbij en de situatie blijft onze onverdeelde aandacht hebben. Ik zal de komende dagen mijn Britse en Franse collega's weer aanschieten en als dat nodig is Eurocommissaris Bulc, om te bekijken wat er op dat vlak nog moet en kan gebeuren. Ik begrijp dat de situatie nu wel rustiger is. Dat zegt nog niet dat het probleem is opgelost, maar het is er rustiger. We hebben ook contact met TLN over dit soort zaken, zodat we precies weten wanneer de problemen weer oplaaien. We blijven hierover intensief met zowel de Eurocommissaris als met de Britse en Franse collega's in contact en bekijken het voortdurend, zodat er in ieder geval richting de transportsector zo goed mogelijk met deze problematiek wordt omgegaan. Door mevrouw Visser is gevraagd naar het harmoniseren van de sociale aspecten. Ze las in het Witboek Transport dat dit de inzet van Nederland zou zijn. Ik kan haar geruststellen: dit is niet de inzet van Nederland. Voor het aanpassen van het witboek worden stakeholders geconsulteerd. Het is mogelijk dat vanuit Nederland door een of meer stakeholders deze opmerkingen zijn gemaakt. Onze inzet is wel een gelijke interpretatie en een uniforme handhaving van de regelgeving ten aanzien van de sociale aspecten van transport, zoals de rij- en rusttijden en cabotage, maar niet de harmonisering van de sociale aspecten. Dat zou betekenen dat je misschien je lonen omlaag moet brengen tot die van Roemenië. Op dit moment ontbreekt het gelijke speelveld in Europa om tot zo'n harmonisering over te kunnen gaan. Onze inzet ten aanzien van het witboek is dat er nog veel nodig is voor de uitvoering ervan. We voegen nu dus geen nieuwe wensen toe. De ChristenUnie heeft ook een aantal vragen gesteld over het witboek. Welke kansen zijn er voor de binnenvaart in het kader van het witboek? Nederland is blij met de toekenning van bijna 1 miljard subsidie voor de aanleg van het Kanaal Seine-Noord. Dat vergroot ook de kansen voor de binnenvaart op Frankrijk door onze binnenvaartschippers. We zijn blij met de investeringen in vaarwegen op TEN-T-corridors. Dat biedt weer kansen voor de binnenvaart naar Oost-Europa door het opheffen van knelpunten. Daarvoor zitten bedragen in de TEN-T-budgetten. Op zich staat dit los van de doelen van het Witboek Transport. Nederland geeft hiermee echter in alle pleidooien aan dat comodaliteit inclusief binnenvaart heel belangrijk

is. Dit witboek helpt om ook om kansen te scheppen voor deze duurzame vorm van vervoer.

In het witboek wordt ook ingegaan op de modal shift. Net als bij andere onderwerpen moet de nadruk wat mij betreft nu niet zozeer liggen op het toevoegen van nieuwe dingen, maar vooral op het nader invullen van die voornemens. Een en ander stond natuurlijk al eerder in het witboek. De opmerking dat het openbaar vervoer misschien minder aan de orde komt, klopt. Het krijgt minder nadruk in het witboek, maar dat komt omdat het een nationale aangelegenheid betreft. Uiteraard komt grensoverschrijdend ov wel weer aan de orde, bijvoorbeeld als aspect van het spoorpakket en dergelijke. Puur ov is echter een nationale aangelegenheid en wordt daarom ook niet genoemd. Dat betekent niet dat de landen er vervolgens geen belang aan hechten.

Er is gevraagd waarom het kabinet tegen internationale beprijzing is. Dat lijkt me helder: in ons regeerakkoord staat dat we geen wegbeprijzing zullen invoeren. In het SER Energieakkoord staat ook dat in deze kabinetsperiode door het kabinet geen stappen worden gezet ten aanzien van wegbeprijzing. In het akkoord staat ook dat andere partijen wel initiatieven tot onderzoek nemen en dat het Rijk hieraan vanaf 2016 deelneemt. Het is niet zo dat wij actief zijn en er actief voor pleiten. We hebben ook gezegd dat er op een gegeven moment weer een ander kabinet komt en dat je altijd je kennis ter beschikking kunt stellen. Daarin moet je niet flauw zijn. Wat ons betreft ligt er dus geen enkele wens om dit Europees te regelen. Mevrouw Dik-Faber had het over wegbeprijzing, maar de discussie in Europa is veel breder. Een discussiepunt is regelmatig dat er beprijzing op de Rijn moet plaatsvinden. We hadden het net al even over de binnenvaart en ik denk niet dat de ChristenUnie er blij mee zou zijn als die beprijzing zou plaatsvinden. Volgens mij is het kabinet politiek altijd al heel duidelijk geweest over het totale beprijzingssysteem.

Pleit ik voor een EU-brede acceptatie van de ecocombi? Ja, elke keer als we partijen tegenkomen die daarop verantwoordelijkheid moeten nemen, doen we dat. We hebben overleg gehad met België, Duitsland en Luxemburg. Ik verwacht voor het einde van het jaar een Benelux-beschikking te kunnen vaststellen, zodat we het in ieder geval in dat verband al gemakkelijker maken en proefprojecten kunnen uitvoeren. Het is echter een complex en lastig dossier, omdat door de een bepleit wordt dat de ecocombi milieuvriendelijk is, terwijl de ander vindt dat die combi een vreselijk effect op het milieu heeft. Voor- en tegenstanders zitten er allebei nogal hardnekkig in.

Tot slot heeft mevrouw Visser gevraagd naar de stand van zaken van de digitale vrachtbrief. Doordat veel EU-lidstaten nog niet zijn aangesloten bij het E-protocol van het CMR-verdrag (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route-verdrag), is de digitale vrachtbrief nog slechts beperkt bruikbaar bij grensoverschrijdend vervoer. Het moet geratificeerd worden in België. Duitsland heeft het E-protocol nog niet eens ondertekend. Buitenlanders kunnen praktisch gezien dus nog niet zo veel met de digitale vrachtbrief. Ik kaart dit onderwerp steeds weer aan en zal dit wederom in Europa doen om ervoor te zorgen dat meer landen er gebruik van gaan maken, omdat ik het belangrijk vind dat dit soort vernieuwingen in het vrachtvervoer ook gebruikt worden. Daarnaast werk ik ook hierbij voor de kortere termijn aan een Benelux-beschikking. Soms krijg je niet heel Europa in één keer mee, maar kun je vast met een stukje beginnen.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het ging mij niet zozeer om de uitleg van de digitale vrachtbrief. Vandaar dat ik nog even wil benoemen waar het mij wel om ging. Van het totaal van het Witboek Transport met 600 amendementen en heel veel ambities hebben we nog niet eens de basics zoals de digitale vrachtbrief gerealiseerd, waarover we afspraken hebben gemaakt om te zorgen voor een goede interne markt. Mijn oproep aan de Minister

is eigenlijk om in de Transportraad te zeggen dat de basisdingen geregeld moeten worden, voordat we weer praten over papier en nieuwe ambities. We moeten ons eerst aan de afspraken houden en dan pas verder praten over wat we nog meer willen realiseren.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik ben het geheel eens met mevrouw Visser. Daarmee ben ik mijn betoog ook begonnen. Ik wil geen nieuwe dingen toevoegen. Ik wil dat er eerst nadere invulling gegeven wordt aan wat we al afgesproken hebben. Laten we eerst maar eens doen wat we gingen doen, voordat er nieuwe ambities bijkomen. Daar sta ik voor 100% achter.

Staatssecretaris **Mansveld**: Voorzitter. Ik heb net het verslag van het COREPER (Comité des représentants permanents) ontvangen. Over het vierde spoorpakket kan ik zeggen dat we het afgelopen jaar druk zijn geweest. We zijn veel heen en weer naar Brussel geweest. Ik moet in ieder geval mijn ambtenaren danken voor hun inzet, want de uitkomst is dat er inderdaad een akkoord binnen handbereik ligt. Het Luxemburgse voorzitterschap heeft dat vlot getrokken, ook daarvoor mijn dank. Het resultaat ziet er zeer gunstig uit voor Nederland. Het bereikte compromis op de PSO (Public Services Obligations)-verordening is geheel geïnspireerd op het Nederlandse concessiemodel. Dat betekent dat lidstaten de mogelijkheid behouden om de vervoerscontracten voor een deel of het geheel van een spoorwagwegnet onderhands te gunnen zoals we dat in Nederland doen. Voorwaarde is dat het PSO-contract duidelijke en meetbare prestatie-indicatoren heeft. Ik hoop dat de leden dit herkennen, want het is precies wat wij in onze concessies hebben vastgelegd. Het doel is immers de aantrekkelijkheid van het spoor te vergroten door een beter product neer te zetten. Daarom wordt zowel aanbesteden als onderhands gunnen mogelijk, beide gericht op prestatie-indicatoren. Wel moet het bevoegd gezag de Europese Commissie informeren over de weg die het gaat.

Volgende week komt het voorstel ter discussie in de Transportraad. De voortekenen zijn zeer gunstig. Ik denk dat we hiermee volledig recht doen aan de twee gele kaarten die zowel in de Eerste als de Tweede Kamer uitgedeeld zijn tegen het voorstel zoals het voorlag. Ik ben er zelf erg blij met het resultaat. Er is heel veel tijd in geïnvesteerd om dit niet aanbestedingsgericht af te handelen, maar om te kijken naar wat we willen bereiken. Wat willen we in Nederland bereiken? Wat willen we in Europa bereiken? We willen een hoge kwaliteit spoor met prestatie-indicatoren. Met dit voorstel gaan we volgende week de Transportraad in. Zoals het er nu uitziet, zullen een aantal landen misschien nog wat opmerkingen hebben op de governance, maar wordt dit voorstel zeer breed gedragen in Europa. De heer Hoogland vroeg hiernaar.

De heer Van Helvert en mevrouw Dik-Faber hebben naar TEN-T gevraagd. Als het goed is, heeft de Kamer toevallig vanmiddag de voortgangsrapportage ERMTS ontvangen. Daarin is een ruime alinea opgenomen over de vertraging in Europa. De Europese Commissie heeft geconstateerd dat er een vertraging is en dat een aantal lidstaten hun planning niet halen. Lidstaten kunnen komen met een bijgestelde planning. Je kunt je wel voorstellen dat het handig is als dat gecoördineerd wordt, want het betreft soms internationale verbindingen. In dit verhaal heeft Nederland twee corridors die met ERMTS worden uitgerust, namelijk Amsterdam Westhaven-Betuweroute en Kijfhoek-Belgische grens. Met betrekking tot de corridor Kijfhoek-Belgische grens hebben we geen problemen in de planning. Wat betreft de corridor Amsterdam-Betuweroute hebben we die wel. Die hebben te maken met de complexiteit van de emplacementen, maar ook met een wijziging van het Programma Hoogfrequent Spoor (PHS) rond Amsterdam-Centraal dat van invloed is op de planning van ERMTS. Dat betekent dat het wel wordt uitgevoerd, maar later. Dit heb ik

ook bij de Europese Commissie neergelegd. In 2016 komt er een totale nieuwe planning van de Europese Commissie. Wij gaan gewoon verder met de uitrol van ERMTS, met dien verstande dat ik in ieder geval bij het aanbestedingsvoorstel wat vertraging zal krijgen doordat ik op verzoek van de Kamer wacht op de uitkomst van de parlementaire enquête naar de Fyra.

De heer Van Helvert en mevrouw Van Veldhoven hebben gevraagd naar de inzet op de Thalys. Aanslagen op treinen of serieuze dreigingen daarvan zijn zeer verontrustend en vragen om een zekere actie. Beide leden vroegen zeer nadrukkelijk hoe het zit met de proportionaliteit van de actie en wat we doen met het open karakter van het spoorstelsel. Naar mijn mening is het essentieel dat we hierbij internationaal met andere lidstaten optrekken en vooral geen overhaaste besluiten nemen. Zowel in de Transportraad als in de JBZ-Raad, waar de Minister van Veiligheid en Justitie aan tafel zit, zullen we het gesprek over de aanpak voeren. Mijn inzet is ten eerste de veiligheid van de reiziger en ten tweede het open karakter van het spoorstelsel. Men moet zich voorstellen dat wij meer dan 400 stations hebben. In Duitsland praten we over een factor 8 of 9 in hoeveelheid stations. Als we daarop 100% beveiliging moeten zetten of ze moeten afsluiten, moeten we ons afvragen of we daarmee het openbaar vervoer nog aantrekkelijk houden en bovendien welke investering we daarmee plegen ten opzichte van welk rendement. Die vraag moeten we onszelf stellen. Het gaat ook om de proportionaliteit en de effectiviteit van bewaken. Deze elementen zullen vanuit Nederland worden ingebracht, waarbij de verhouding tussen de drie elementen aan de orde is. Sommige lidstaten denken dat er misschien meer beveiliging moet komen, maar de vraag is hoe effectief dat is. Zo gaan we erin. Ik zorg ervoor dat er zo snel mogelijk over de Transportraad gerapporteerd wordt, met name vanwege het Volkswagenthema dat op de agenda staat.

De heer **Van Helvert** (CDA): Dank voor het antwoord van de Staatssecretaris. Ik snap dat het open karakter, het vrije vervoer van personen en goederen niet in gevaar moet komen, maar ik heb een praktisch voorbeeld. Frankrijk zet marshalls in als er een dreiging is. Die moeten uitstappen in Brussel en mogen niet verder rijden in België en Nederland, omdat ze daar hun wapen niet mogen dragen. Ik hoor de Staatssecretaris net zeggen dat we willen samenwerken met andere landen. Dit zou een punt kunnen zijn om de samenwerking vorm te geven zonder dat je de stations afsluit of er een gesloten systeem van maakt.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat deel ik met de heer Van Helvert. Dit onderwerp wordt in de breedte in de Transportraad besproken. Het heeft daar een algemeen karakter in de zin van: hoe gaan we met de veiligheid in treinen om? Wat de heer Van Helvert zegt, is specifiek en heeft te maken met Veiligheid en Justitie en allerlei bestaande bevoegdheden met betrekking tot het dragen van wapens en dergelijke. Daarom noem ik ook heel nadrukkelijk Veiligheid en Justitie. Ik denk dat die lijn heel kort moet zijn. Als het bewapening van personeel betreft, zal dat via Veiligheid en Justitie lopen. Het zou inderdaad een beetje raar zijn als mensen bij de grens moeten uitstappen vanwege een andere aanpak van een land. Ik denk dat we daar uniform in moeten zijn. Mensen houden zich niet aan grenzen en terroristen zouden zomaar eens gewoon mensen kunnen zijn.

De **voorzitter**: Er is een vooraankondiging van een VAO gedaan door mevrouw Van Tongeren. Dit zal dinsdag voor de stemmingen plaatsvinden. Ik inventariseer even of er behoefte is aan een korte tweede termijn van bijvoorbeeld een minuut per fractie. Ik zie dat daaraan geen behoefte is. Dat doen we dan in het VAO. Ik heb de volgende toezeggingen genoteerd:

- de Minister zal de Kamer inzicht verschaffen in de exacte testprocedures van de Euro 5-modellen ten aanzien van de emissies, inclusief de zogenoemde omrekenfactor;
- de Kamer zal op de hoogte worden gesteld van de voor- en nadelen van de verplichting voor autofabrikanten om de toegang tot chips en/of broncodes open te stellen voor de toezichhoudende instanties, breder dan alleen vanuit milieuperspectief;
- de Staatssecretaris zal onderzoek laten verrichten naar de effecten van het gelijktrekken van de normen voor benzine en diesel;
- de Kamer zal inzicht worden verschaft in de mogelijkheid van schone dieselauto's.

De Minister heeft hierop een aanvulling.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Het eerste punt dat u noemde, het verschaffen van inzicht in de TNO-testresultaten, heeft de Staatssecretaris vanmorgen al toegezegd. Ik durfde haar daarin te volgen, maar voordat mensen het idee krijgen dat het allemaal verschillende dingen zijn: het is dus al eerder toegezegd.

De **voorzitter**: Dat is bij dezen genoteerd.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Bij de luchtkwaliteit gaat het niet alleen om Euro 5, maar ook om Euro 1 tot en met 4. Wat is de omrekenfactor in de rekenmodellen voor de luchtkwaliteit voor juist deze auto's, die niet op de weg getest zijn? Euro 6 is zeker op de weg getest. We hebben een verschil van inzicht of Euro 5 wel of niet op de weg getest is. Daarover krijgen we dus die rapportage. Van Euro 1 tot en met 4 hebben we er nog heel veel rondrijden. Welke omrekenfactor wordt daarvoor gebruikt?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Volgens mij heeft de Staatssecretaris vanmorgen aangegeven dat zij de resultaten van TNO met betrekking tot de testen bekend zal maken. Dat betreft dan alles, zowel de oudere als de nieuwere varianten.

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat klopt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Testen is één ding. Dat doet TNO. De andere vraag betreft de rekenfactor die gebruikt wordt om te bepalen hoe schoon onze lucht is. Dat doet TNO niet. Volgens mij doet TNO geen luchtkwaliteitsberekeningen om te bepalen of we 130 km/uur kunnen gaan rijden.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Hier waag ik me niet aan, want ik weet niets van rekenfactoren. We hebben toegezegd dat de Kamer inzicht kan krijgen in de manier waarop de testen eruitzien.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks): Dan hebben we een groot misverstand. Mijn gehele verzoek rond die brief van Utrecht en het WOB-verzoek ging om de omrekenfactoren. Er is net wel degelijk door de bewindspersonen gezegd dat we daarin inzicht krijgen. De rekenfactor bepaalt nu juist of de luchtkwaliteit in werkelijkheid hetzelfde is als de luchtkwaliteit op papier.

De **voorzitter**: Ik heb het anders genoteerd. Ik kijk even naar de bewindslieden of er een antwoord kan komen. Er wordt even overlegd en in de tussentijd geef ik het woord aan mevrouw Visser.

Mevrouw **Visser** (VVD): Het is niet voor niks dat ik een verduidelijkende vraag wilde stellen aan de Staatssecretaris toen ze haar derde toezegging

deed. Wat ons betreft gaat het niet alleen over de normen in de kader van het bronbeleid. Als je hiernaar kijkt in het kader van het onderzoek, betrek er dan ook de fiscaliteit bij, en daarmee ook de internationale concurrentiepositie voor bijvoorbeeld de transportsector, als je het hebt over anders belasten van bijvoorbeeld diesel. Wij willen graag een breder onderzoek, anders is het te eenzijdig.

De **voorzitter**: Voor het verzoek om een breder onderzoek kijk ik naar de bewindspersonen. Ik heb staan: voor wat betreft het laten verrichten van onderzoek naar de effecten van het gelijktrekken van normen voor diesel en benzine. Mevrouw Visser voegt hieraan toe: de concurrentiepositie en fiscaliteit. Is dat akkoord?

Staatssecretaris **Mansveld**: Twee zaken. Ten eerste heb ik vanmorgen aan mevrouw Van Tongeren toegezegd drie rapporten toe te sturen, over 2010, 2013 en 2015. Nu wordt er gevraagd om de omrekenfactor. Ik heb begrepen dat dit openbare informatie is. Als het openbare informatie is, kan het naar de Kamer. Ten tweede heb ik gezegd dat ik voor wat betreft het 60–80 verhaal – laat ik het kort zo noemen – de opdracht voor het onderzoek zal delen met de Kamer, zodat die daarnaar kan kijken, gezien de vragen die nu voorliggen. Ik kom daarop dus schriftelijk bij de Kamer terug.

De **voorzitter**: Dat is helder. En de vraag voor wat betreft de fiscaliteit en de concurrentie?

Staatssecretaris **Mansveld**: Dat hoort daarbij. Ik kom dus schriftelijk terug op wat precies de scope is van de redelijk brede vraag van mevrouw Van Veldhoven en de nog bredere invulling daarvan van mevrouw Visser. Om te voorkomen dat ik straks een onderzoeksteam heb van 300 mensen dat de wereld moet onderzoeken, probeer ik goed met de Kamer te communiceren over de onderzoeksopdracht.

De **voorzitter**: Ik zie de meeste mensen lachen, dus het gaat de goede kant op. Mevrouw Van Veldhoven wil nog wel iets zeggen.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): U ziet mij ook lachen. Het gaat dus de goede kant op wat dat onderzoek betreft. Ik mis echter nog één toezegging van de Minister, namelijk om op het moment dat de RDE-test is vastgesteld de Kamer te informeren over openstaande risico's voor verstoring van de marktwerking in het nieuwe systeem, de mogelijkheden voor handhaving bij misstanden onder het systeem en daarbij ook inzage te geven in de manier waarop de onafhankelijkheid van de verschillende RDW's in de lidstaten is gewaarborgd. Kan dit nog worden toegevoegd aan de lijst van toezeggingen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**: Ik heb geprobeerd om te betogen dat we eerst naar dat ene systeem moeten overgaan, dat dit soort vragen dan vast aan de orde komt en dat het nog de vraag is of die dan bij de Transportraad of de Milieuraad aan de orde moeten komen. Mevrouw Van Veldhoven vraagt het aan mij, maar waarschijnlijk komt dit systeem aan de orde in de Milieuraad, waar de Staatssecretaris bij zit. Dit soort vragen zal daar in de discussies politiek gezien naar voren komen. Ik kan niet zeggen op welke termijn. Dat is het lastige met een toezegging. Een en ander komt in een debat ongetwijfeld aan de orde, maar ik heb geen enkel zicht op welke termijn wat allemaal aan de orde komt en hoe dat vastgelegd wordt. Het algemene antwoord voor mevrouw Van Veldhoven is dus dat het kan, maar dat ik er geen termijnen aan kan plakken omdat het nogal grote vragen zijn.

Mevrouw **Van Veldhoven** (D66): Ter verheldering. Dank aan de Minister dat zij de Kamer niet alleen op enig moment inzicht wil geven in de manier waarop het systeem er dan uitziet en wat dan de «afdrong» ervan is, maar ook dat dit soort vragen actief besproken zal worden in de verschillende raden. Dat is heel mooi. Het zou mooi zijn als, wanneer dit systeem eenmaal staat, het kabinet – en dat hoeft niet per se deze Minister te zijn – komt met een analyse van het systeem zoals het er dan uitziet en ingaat op de onafhankelijkheid van de RDW's, de mogelijke verstoringen van de marktconcurrentie en de mogelijkheden tot handhaving in geval van misstanden, zodat we weten wat de praktische uitwerking van het systeem is. Ik snap heel goed dat de Minister daaraan op dit moment geen termijn kan plakken.

De **voorzitter**: Ik denk dat we hiermee alles gewisseld hebben. De heer Hoogland heeft nog een opmerking, maar ik wijs erop dat we tot een afronding moeten komen. We kunnen ook nog wat dingen in het VAO bespreken. Dat hebben we niet voor niets.

De heer **Hoogland** (PvdA): Daarin heeft de voorzitter gelijk. Ik laat het hierbij.

De **voorzitter**: Dank u wel. Dat is heel sportief. Ik dank de aanwezigen op de tribune, de Minister, de Staatssecretaris, de ambtelijke staf, de mensen die meekeken en de collega's en sluit de vergadering.

Sluiting 17.52 uur.