

Vergaderjaar 2016–2017

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 206

BRIEF VAN DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN MILIEU

Aan de Voorzitter van de Tweede Kamer der Staten-Generaal

Den Haag, 15 december 2016

Tijdens het ordedebat van 25 oktober 2016 heeft het lid Van Veldhoven (D66) verzocht om een brief over berichten in de pers over sjoemeldiesels. Uit deze berichten zou blijken dat het Ministerie van Infrastructuur en Milieu al sinds 2012 op de hoogte was van het gebruik van sjoemelsoftware (Handelingen II 2016/17, nr. 13, item 8). Mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu ga ik hierna in op deze berichtgeving.

Aanleiding voor deze berichtgeving vormt de vrijgave door de Europese Commissie van een interne mailwisseling. In een mail van 30 april 2012 geeft een medewerker van het Joint Research Centre (JRC) aan dat hij bij de meting van een Euro 5 dieselveertuig constateerde dat bij een omgevingstemperatuur lager dan 20°C de emissies van stikstofoxiden (NO_x) sterk toenamen.

Zoals eerder met uw Kamer gedeeld, was het ministerie sinds de onthullingen in het najaar van 2015 op de hoogte van softwarefraude. Eerder was bekend en is ook aan uw Kamer gemeld dat er grote verschillen zijn tussen enerzijds de emissies van stikstofoxiden op de weg en anderzijds op de rollenbank in het laboratorium. Omdat deze constatering golden voor vrijwel alle geteste dieselveertuigen van verschillende automerken werd dit door alle betrokken partijen gezien als een tekortkoming van de bestaande testprocedure. Er was geen vermoeden dat daarnaast tevens sprake kon zijn van fraude.

In besprekingen in mei 2012 in Brussel is gesproken over de grote verschillen tussen de emissies op de weg en de rollenbank. Tijdens een bijeenkomst tussen lidstaten en de Commissie op 3 mei 2012 heeft de Nederlandse delegatie bijgevoegde presentatie gegeven op basis van

door TNO verkregen testresultaten van twee Volkswagen Passats¹. Begin dit jaar werd duidelijk dat deze voertuigen waren uitgevoerd met verboden software. De metingen van TNO bevestigden het door het JRC gepresenteerde beeld met betrekking tot de invloed van de start- en omgevingstemperatuur op de NOx-emissies tijdens de officiële typekeuringstest op de rollenbank. In de bijgevoegde brief van 26 juli 2012 geeft Volkswagen AG een technische verklaring voor de geconstateerde hogere emissies. Zoals u daarin kunt lezen gaven zij, net als andere fabrikanten, als verklaring dat bij lagere omgevingstemperatuur een andere emissiestrategie noodzakelijk is om de motor te beschermen tegen schade². Zoals eerder met uw Kamer besproken geeft artikel 5.2 van de Europese Euro 5/6-verordening de ruimte om vanwege de bescherming van de motor de regelstrategie aan te passen. De Europese Commissie komt, mede op initiatief van Nederland, nog dit jaar met een verduidelijking voor de toepassing van dit artikel.

De besprekingen in mei 2012 waren een opstap naar het besluit dat de Europese Commissie in maart en april van dit jaar heeft genomen, waarbij de Europese regelgeving op dit punt is aangepast. Daarin is voor het vaststellen van de uitstoot van schadelijke stoffen definitief gekozen voor praktijktesten van personen- en bestelauto's op de weg onder uiteenlopende rijomstandigheden en omgevingstemperaturen in plaats van rollenbanktesten in een laboratorium. Nederland heeft bij dit dossier en de totstandkoming van de Real Driving Emissions (RDE) testprocedure altijd een actieve rol gespeeld.

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

¹ Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl

² Raadpleegbaar via www.tweedekamer.nl