

Vergaderjaar 2016–2017

31 209

Schoon en zuinig

Nr. 210

VERSLAG VAN EEN ALGEMEEN OVERLEG

Vastgesteld 8 februari 2017

De vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu heeft op 19 januari 2017 overleg gevoerd met mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu, over:

- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 19 mei 2016 ter aanbieding van het overzichtsrapport NO_x-emissies Euro 5-dieselbestelauto's (Kamerstuk 31 209, nr. 198);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 11 juli 2016 met de reactie op verzoek van het lid Van Veldhoven, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 20 april 2016, over het bericht «Mitsubishi sjoemelt met verbruikscijfers» (Kamerstuk 31 209, nr. 200);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 14 oktober 2016 inzake de vierde overzichtsbrief naar aanleiding van de dieselfraude bij Volkswagen (Kamerstuk 31 209, nr. 202);**
- **de brief van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu d.d. 15 december 2016 met de reactie op het verzoek van het lid Van Veldhoven, gedaan tijdens de regeling van werkzaamheden van 25 oktober 2016, over berichten in de pers over sjoemeldiesels (Kamerstuk 31 209, nr. 206).**

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

De voorzitter van de commissie,
Van Dekken

De griffier van de commissie,
Tjink

Voorzitter: Houwers
Griffier: Jansma

Aanwezig zijn vijf leden der Kamer, te weten: Van Helvert, Hoogland, Van Tongeren, Verhoeven en Visser,

en mevrouw Dijkma, Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu, en mevrouw Schultz van Haegen-Maas Geesteranus, Minister van Infrastructuur en Milieu,

alsmede de heer Verbakel, ambtenaar van het ministerie.

Aanvang 17.04 uur.

De voorzitter:

Dames en heren, welkom bij dit algemeen overleg over dieselfraude. Ik heet van harte welkom de Staatssecretaris, de Minister en de ondersteunende ambtenaren, de mensen op de publieke tribune, de mensen die dit debat via de televisie volgen en de Kamerleden. Ik verontschuldig de voorzitter en de vervangend voorzitter, waardoor u een vervangend voorzitter hebt. De spreektijd is vijf minuten. De heer Verhoeven vervangt mevrouw Van Veldhoven. Hij is geen lid van deze commissie. Ik constateer dat er geen bezwaar tegen is om hem zijn inbreng te laten doen.

De heer Hoogland (PvdA):

Voorzitter. Er is niet veel nieuws onder de zon sinds we hier de laatste keer over dieselfraude spraken. Wel zijn er actualiteiten die vragen oproepen. Deze zullen zeker aan bod komen. Een van de zaken die ons steeds gepuzzeld heeft, is de waarom-vraag. Het antwoord dat de Minister de vorige keer daarop gaf, heb ik er nog even bij gepakt. De vraag waarom Volkswagen fraude heeft gepleegd en in bredere zin waarom andere autobedrijven dat hebben gedaan, houdt mij nog steeds bezig. De Minister heeft deze vraag de vorige keer beantwoord. Dat gebeurde in een lang plenair debat over het onderscheid tussen Amerika en Europa. Dat was een terechte discussie, want in Amerika was er een reden om te sjoemelen. Er is natuurlijk nooit een goede reden, maar in Amerika was er een reden om het te doen. De Minister gaf aan dat Volkswagen vanwege de Europese eisen helemaal niet had hoeven sjoemelen. Ik ruk niets uit het verband; dit is de context van het antwoord op mijn vraag waarom Volkswagen het deed. Uiteindelijk heeft de Minister gezegd dat ze niet weet waarom Volkswagen zo iets doet. Die vraag blijft mij bezighouden. Nu we zien dat de oplossing om de uitstoot te laten voldoen aan de geldende eisen voornamelijk in de software zit, vraag ik mij af wat dan de reden voor Volkswagen was om te sjoemelen. Deze vraag hangt voor mij nog boven de markt. Kan de Minister nog een poging doen om daarop een antwoord te geven? Verder zijn we het erover eens dat fraude niet kan en niet mag en dat het hard moet worden aangepakt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Waarom heeft de Kamer, en dus ook de PvdA-fractie, met regelmaat ingestemd met twee verschillende soorten normen? We hebben milieunormen vanwege de volksgezondheid en toch heeft ook de PvdA ingestemd met veel lagere normen voor dieselauto's dan voor benzineauto's. Dat is het grote verschil met Amerika. Hoe kijkt de PvdA-fractie hierop terug? Hebben wij zelf niet de aanleiding gegeven voor het gesjoemel?

De heer Hoogland (PvdA):

Het kan zijn dat mijn kennis hiervan tekortschiet, maar volgens mij zit het heel anders. In Europa heeft men ingestemd met zekere normen en ook

met een afzwakking daarvan. De Nederlandse inzet was echter strengere normen. In het parlement was zelfs bijna iedereen het erover eens dat de normen strenger moesten worden en niet soepeler. Ik begrijp niet helemaal hoe mevrouw Van Tongeren op haar vraag komt.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Pleeg ik als ik antwoord nog een interruptie of is het een uitleg van mijn vraag?

De **voorzitter**:

Ik beschouw het als een uitleg van uw vraag.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

In Amerika worden aan auto's precies dezelfde eisen gesteld, ongeacht of het dieselauto's of benzineauto's betreft. Bij de uitstoot, waarvan mens en klimaat last hebben, gaat het om een bepaald gewicht en een bepaalde afmeting van de auto. In Europa mag een dieselauto met eenzelfde gewicht en afmeting als een benzineauto meer uitstoten. We hebben hiermee niet recentelijk maar heel lang geleden ingestemd en we hebben dat steeds in stand gehouden. Is het Nederlandse parlement, waarin de PvdA vaak een grote fractie en ook een regeringsfractie is geweest, niet zelf de aanleiding geweest door te bepalen dat dieselauto's best een stuk vervuilender mogen zijn dan precies dezelfde auto's die op benzine rijden?

De heer **Hoogland** (PvdA):

Soms is een redenering te volgen, maar deze is onnavolgbaar. De PvdA-fractie, groot in het Nederlandse parlement, is in deze redenering verantwoordelijk voor de Europese uitstootnormen voor diesels? Ik zie dat niet en ik begrijp het niet. Strengere normen in Europa zijn altijd de inzet van de PvdA-fractie geweest. Daar hebben we ook in het parlement mee ingestemd, maar dat heeft het in Europa niet gered. Strengere normen in Europa zijn zelfs de inzet van het kabinet geweest. Ik begrijp dus niet helemaal waar mevrouw Van Tongeren het over heeft. Onze inzet is altijd in deze lijn geweest. Het gaat mij iets te kort door de bocht om deze lijn door te trekken naar een verantwoordelijkheid voor de uitstootnormen in Europa die uitkomt bij de PvdA-fractie. Het lijkt er iets te veel op dat de PvdA de schuld krijgt; dat doet men wel vaker en graag. Ik vervolg mijn betoog.

De **voorzitter**:

Mevrouw Van Tongeren heeft een vervolgvraag. Ik vraag haar het kort te houden.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Wist de heer Hoogland dat er verschillende eisen zijn voor dieselauto's en benzineauto's van precies dezelfde maat en gewicht? Vindt hij, met de GroenLinks-fractie, dat we daar een einde aan moeten maken?

De heer **Hoogland** (PvdA):

In het licht van mijn bijdrage is dat een rare vraag. Ik begon mijn betoog met de constatering dat sjoemelen in Europa niet nodig was omdat de eisen hier heel anders zijn dan in Amerika. Wist ik dat er verschillen zijn? Ja, dat wist ik, anders had ik nooit tot deze inbreng kunnen komen. Vind ik er iets van dat men in Amerika strenger is dan in Europa? Ja, daar vind ik iets van en die vraag heb ik al beantwoord. Wat mij betreft hadden de normen best wat strenger gemogen. Volgens mij komen we er niet uit, maar ben ik in ieder geval duidelijk geweest over het standpunt van de PvdA.

Geconstateerd is dat meerdere voertuigfabrikanten op en soms over de grens van het toelaatbare opereren. Wij hebben eerder gevraagd of er geen aanleiding is om hier eindelijk een serieus onderzoek naar te doen. De PvdA heeft het gevoel dat er geen sprake is van serieus onderzoek. Europa doet onderzoek, dat klopt, maar in Nederland laten de instanties het afweten. De rol van de RDW (Rijksdienst voor het Wegverkeer) wil ik graag aan de orde stellen. De RDW is heel traag in actie gekomen met het onderzoeken van de verschillende auto's die van de RDW een typegoedkeuring hebben gekregen, waarvan nu blijkt dat die niet in lijn is met de toelaatbare uitstoot door de auto's. Er is geen sprake van een heldere actie door de RDW. Hetzelfde geldt voor het OM (Openbaar Ministerie), maar daarover kan ik niet te veel zeggen omdat het een zelfstandige positie heeft. Wanneer komt de RDW met een eenduidige actie voor het herkeuren van auto's en het daadwerkelijk opleggen van sancties? Dezelfde vraag geldt voor de ACM (Autoriteit Consument & Markt), die daarin wel degelijk een rol heeft. Wij hebben al eerder gevraagd of de ACM een onderzoek kan doen, maar ook zij komt veel later in actie. Waarom gebeurt het niet zoals in Amerika? Daar wordt snel actie ondernomen om dit gedrag tegen te gaan, op welke manier dan ook. Ik ken het verschil tussen de manier van optreden in Amerika en die in Europa, zeg ik tegen mevrouw Van Tongeren. In Europa is het eerder een probleem op de grens van het toelaatbare dan dat het een harde juridische overtreding is. De vraag is echter waarom onze instanties zo laat in actie komen terwijl er wel degelijk aanleiding toe is. In het verleden hebben wij een aantal voorstellen gedaan, onder meer voor het hanteren van een vast bedrag voor typegoedkeuring, het wegnemen van een vrije keuze en het verplicht toepassen van een roulatiesysteem of loting. Zijn deze voorstellen door het kabinet aan Europa overgebracht? De voorstellen kunnen effectief het shopgedrag tegengaan en de prikkel voor de autofabrikanten wegnemen. Tegen mevrouw Van Tongeren zeg ik dat de invoering van de nieuwe RDE-test («real driving emissions»-test) de PvdA-fractie veel te traag gaat. Daarnaast vinden we de nieuwe normen veel te soepel. Dit is een tekst van langer geleden, die ik nu weer toepas. Alleen Nederland wilde strengere normen. De vraag is of dat nog steeds de inzet is. Een maand geleden is daarover ruis ontstaan in het plenaire debat. Zijn er nog kansen om de invoering te versnellen? Die staat nu gepland voor september 2019 en zou best wat eerder mogen plaatsvinden. De inzet van de PvdA-fractie is steeds geweest om eigenstandig Europees toezicht, handhaving en sanctionering toe te passen. Er is een Kameruitspraak over gedaan en de PvdA heeft samen met D66 een motie ingediend over de mogelijkheid om typegoedkeurders ook anoniem onregelmatigheden te laten melden bij de Europese Commissie, zodat politieke afwegingen geen rol kunnen spelen bij het al dan niet aankaarten van misstanden. Zie de casus in Frankrijk, waarbij de Franse toezichthouder onderzoek doet naar het eigen automerk Renault, waarvan de Franse staat ook aandeelhouder is. Is het reëel te denken dat onze voorstellen werkelijkheid worden? Zijn ze door het kabinet bepleit in Europa?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Voorzitter. We hebben om twee redenen normen voor auto's: om het klimaat te beschermen en om de omwonenden, de luchtkwaliteit die zij inademen, te beschermen. Met dieselauto's zitten we aan het einde van de technische mogelijkheden. Het lukte de autofabrikanten in Europa niet meer om kleine, lichte, schone en zuinige voertuigen te maken. Dat is eigenlijk de oorspronkelijke aanleiding geweest om te sjoemelen en dat was de stelling die ik boven water probeerde te krijgen in het interruptie-debatje. Het lukte niet meer binnen de bestaande mogelijkheden en het

helemaal verbieden van dieselauto's – een enkele GroenLinks-wethouder probeert dat wel in de binnensteden – stuit op nogal wat verzet.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Mevrouw Van Tongeren maakt een interessant punt en ik ben het met haar eens. Als het niet meer lukt, dan ga je maar sjoemelen. Maar hoe kan het dat het een aantal maanden later, en voor een deel een jaar later, wel lukt om de auto's schoner te krijgen, alleen maar door de software te wijzigen? Ik kan deze vraag niet beantwoorden, maar dat is dus wel de vraag. Kennelijk lukt het dus wel om auto's schoner te maken met simpelweg een softwareoplossing. Hoe kijkt mevrouw Van Tongeren hier tegenaan?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Bij de grotere dieselauto's lukt dat en bij vrachtauto's lukt dat zeker. Bij de kleinere dieselauto's lukt dat niet. Of er wordt ingeleverd op vermogen en men betaalt meer, er moeten vloeistoffen toegevoegd worden en er zijn meer regelmatige controles nodig, of men sjoemelt en de auto's stoten meer uit. De technische ontwikkeling van dieselauto's, vooral de kleine lichte, zit aan het eind van het vermogen en dat is niet op te lossen met betere software alleen.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Het klopt niet wat mevrouw Van Tongeren zegt. Dat geldt inderdaad voor grotere diesels met AdBlue, daar heeft ze gelijk in, maar het geldt niet voor bijvoorbeeld de 1.2 diesel van Volkswagen, niet echt een grote motor, die gerepareerd is met software. Er zijn dan twee mogelijkheden: of de reparatie klopt niet – dat zou kunnen, maar die is getest – of er was kennelijk toch nog ruimte om de auto schoner te maken met de software. Meer smaken zijn er toch niet?

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ze worden er wel schoner van maar ze leveren in op vermogen, waardoor ze minder snel optrekken. Vooral als ze kouder zijn, trekken ze minder hard op en dat vinden de fabrikanten een negatief punt in vergelijking met de benzineauto's die dat wel kunnen met een lage uitstoot. Daar zit het probleem. Op een gegeven moment is het punt bereikt waarop de auto's trager of vuiler worden. Daarom hebben de fabrikanten voor gesjoemel gekozen. Als het zo simpel is als de heer Hoogland zegt, als het met goede software wel had gekund, dan zouden de verzamelde Europese autofabrikanten onmiddellijk die software hebben toegepast.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Het klopt niet wat mevrouw Van Tongeren zegt. Er wordt gegarandeerd dat de auto hetzelfde blijft functioneren en hetzelfde verbruik houdt, en als dat niet zo is, wordt het gecompenseerd. Dat staat op alle autosites, op de site van de ANWB en op alle informatiesites over het herstelprogramma. Als de prestaties gelijk blijven – en dat is wat gesteld wordt, anders zouden de mensen er immers niet mee akkoord gaan – klopt de redenering van mevrouw Van Tongeren niet.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Omdat ik me veel met elektrische auto's bezighoud, word ik door deze en gene autojournalist uitgedaagd en mag ik zo nu en dan zelfs proefrijden. Ik stel voor dat de heer Hoogland en ik ons een keer laten uitnodigen bij Volkswagen of door een aantal autojournalisten. We kunnen het dan in de praktijk uitproberen. Ik heb mij door de experts laten vertellen dat de auto nog steeds goed functioneert – je kunt er prima mee naar Den Haag komen als je de trein niet haalt – maar dat hij minder functioneert. Dat is de reden waarom er gesjoemeld is.

Misschien dat we de bewindspersonen via dit mooie betoog in een bepaalde richting sturen.

We zijn het eens met de PvdA dat het beeld ontluisterend is. De Europese lidstaten vertragen het invoeren van strengere tests. Voor het kerstreces kregen we het onderzoeksrapport van het Europees Parlement met daarin de voorlopige conclusies. De lidstaten negeren die. Ze negeren signalen van gesjoemel en laten tests over aan specifieke nationale toezicht-houders die wellicht niet helemaal vrij zijn van andere belangen, zoals de PvdA al zei. Het was «hear no evil, see no evil». Nederland heeft inderdaad van tijd tot tijd, zeker na aandringen van de Tweede Kamer, geprobeerd er wat aan te doen, maar wist het al heel vroeg. Vandaag zal vaker aan de orde komen dat in de tests van TNO dat ene magische zinnetje stond: als je echt wist waar het over ging, had je het kunnen weten. TNO schrijft eigenlijk in het rapport dat de resultaten van de rollerbank niet kunnen kloppen. Ik heb ook over dat zinnetje heen gelezen. TNO heeft er echter voor de RDW of het ministerie geen rode vlag bij gezet. In Europa had men dergelijke rapporten ook. Daar was algemeen bekend dat er iets niet klopte en is geen actie ondernomen. In zijn algemeenheid wil ik van de Staatssecretaris en de Minister weten of ze het beeld herkennen dat alles procedureel uitlegbaar is en volgens de juiste regels is gegaan, maar dat er een cultuur was van «hear no evil, see no evil» en dat men vond dat het niet zijn verantwoordelijkheid was om aan de bel te trekken omdat alles al in het rapport stond, ingeleverd was en naar Europa was gestuurd, en dat het in Europa niet verder aan de orde kwam.

Dit wat betreft het verleden. Nu de toekomst. Als we ervan uitgaan dat het doel van de normen voor auto's het verbeteren van het klimaat en de volksgezondheid is, dan is de eerste vraag of we gaan ijveren voor gelijke eisen aan benzine- en dieselauto's en andere auto's die op lpg of andere fossiele brandstoffen lopen. Die zouden allemaal dezelfde maten, hetzelfde gewicht en dezelfde prestaties moeten hebben. Gaan we daarvoor ijveren?

De oplossing voor de controles is er een op Europees niveau, door het instellen van een onafhankelijk Europees toezicht op de autobranche, een onafhankelijk Europees agentschap dat wordt gefinancierd door een opslag op elke in Europa verkochte auto. Is dat een richting? Een andere werkbare keuze is wellicht om random toe te wijzen wie de controlerende instantie wordt, zodat er niet meer specifiek geshopt kan worden. Samen met de PvdA hebben we gevraagd of de broncodes beschikbaar gesteld kunnen worden aan de keurende instanties, zodat direct gecheckt kan worden of er met de software gesjoemeld wordt. We hebben daar eerder om gevraagd en toen werd gezegd dat dit niet kan. Nu krijgen we een heel ingewikkeld circus met praktijktesten waarbij gebruikte auto's van de straat moeten worden geplukt en onmiddellijk in het testsysteem gestopt moeten worden, zoals ze ook in Amerika doen. De makkelijkere en simpelere weg zou zijn dat experts naar de broncodes van de autofabrikanten mogen kijken, want dan kunnen ze zien of er gesjoemeld wordt. GroenLinks wil dat er stevige boetes worden gegeven aan sjoemelende fabrikanten, dat sjoemeldiesels worden teruggedrepen, dat geregeld wordt dat die auto's een normale uitstoot krijgen en dat vervolgens bij de apk ook bekeken wordt of dit gebeurd is. Het moet niet de vrijwillige keuze van de eigenaar zijn, want die kan er niks aan doen. We willen de gezondheids- en milieunormen hooghouden, dus de uitstoot van die auto's moet naar een fatsoenlijk niveau. De Kamer heeft de motie-Van Tongeren/Van Veldhoven aangenomen waarin wordt gevraagd om de emissienormen voor diesel- en benzinevoertuigen gelijk te trekken. Hoe staat het met de uitvoering daarvan? De RDE-test leidt volgens de Staatssecretaris tot een grote daling van de uitstoot. Wanneer is die procedure volledig geïmplementeerd?

Er is een motie-Van Tongeren (30 175, nr. 175) aangenomen over de landelijke regie bij het stellen van eisen aan voertuigen voor het verbeteren van de luchtkwaliteit. Ik heb er misschien overheen gelezen tijdens mijn voorbereiding, maar hoe voert het Ministerie van Infrastructuur en Milieu die motie uit?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Voorzitter. Dit is een debat waarin we vooral naar de stand van zaken vragen omdat een aantal zaken nog spelen. Het is goed dat we dit debat nu hebben. Ik wil een aantal zaken doornemen. Het eerste punt is dat van de consument die ooit de auto heeft gekocht. Over hem hebben we in het vorige debat uitgebreid gesproken en dat gebeurde net ook in het interruptiedebatje tussen GroenLinks en de PvdA. Wat betekenen de aanpassingen? Hebben die ook plaatsgevonden? Volkswagen heeft terugroepacties ingezet. Wat is daarvan de stand van zaken? Leiden die er daadwerkelijk toe dat auto's een minder sterke motor hebben, dus een met minder vermogen, en hebben we daar zicht op? Hebben we inzicht in de hoeveelheid auto's die zijn teruggeroepen en is er helderheid voor de consument? Dat is het belangrijkste. Men koopt een auto en wil geen gedoe. Als men steeds onduidelijke of technische brieven krijgt of brieven over uitstel, vraag men zich op een gegeven moment af waar men aan toe is. Ik snap heel goed dat dit niet per se bij de Minister of Staatssecretaris ligt, maar ik neem aan dat ze in gesprek zijn met alle partijen die hierbij betrokken zijn en kunnen ingaan op de stand van zaken.

Dan twee zaken waarover we de vorige keer uitgebreid hebben gesproken. Aan de ene kant was er de discussie over de defeat devices. Die zijn strafbaar. Aan de andere kant voerden we de discussie over het verschil tussen de praktijk en de testresultaten. Dit jaar moet de RDE-test, de daadwerkelijke meting op de weg, ingaan. Mijn vraag is heel simpel: zijn alle landen daar klaar voor? Als ik het goed begrepen heb, is in Europa net een derde procedure gestart. Zijn alle autofabrikanten en lidstaten erop voorbereid? Ik heb signalen gekregen dat dit niet zo is en dat er nog allerlei discussies lopen. Ik krijg graag een overzicht hiervan en een antwoord op de concrete vraag of Nederland klaar is. Als dit niet het geval is, wat is er dan voor nodig om dit wel te zijn? Als dit wel het geval is, is dit goed om te horen en wil ik graag weten of de rest van Europa ook klaar is.

Ik pak er een aantal moties van de vorige keer bij, omdat er wat vragen openstaan. Een komt voort uit de discussie of de Europese wetgeving voldoende helder is, vooral met betrekking tot artikel 5.2 waarin wordt ingegaan op wat verboden is en in welke uitzonderingssituatie men mag afwijken. In de brief over de uitvoering van de verschillende moties wordt aangegeven dat er geen lacunes meer zijn, maar dat er verbeteringen mogelijk zijn in het proces rond typegoedkeuring en dat hierover op dit moment onderhandelingen lopen. Dat is precies de discussie. Dit is een multi-interpretabele zin. Ik weet eerlijk gezegd niet zo goed wat er staat. Is de wet- en regelgeving helder? Waar staan we in Europa? Wat betekent dit concreet als het gaat over het proces van typegoedkeuring in Europa en Nederland? Kan de RDW handhaven? Zijn er voldoende handhavingsinstrumenten om op te kunnen treden als er iets wordt geconstateerd? Worden in het voorafgaande traject dingen op tijd gesignaleerd of heeft men instrumenten nodig om dit te kunnen doen? Dit zijn mijn simpele vragen en ik wil graag een antwoord.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik kan mij bij bijna alle vragen van de VVD inhoudelijk aansluiten. Dat is sowieso wel leuk tijdens een overleg. Ik heb nog wel een vraag over de broncodes. Als testinstanties toegang hebben tot de broncode van de software van de fabrikant, kunnen ze in de software zien of er gesjoemeld

is of niet. Is de VVD er voorstander van om die informatie aan de testinstanties ter beschikking te stellen?

Mevrouw **Visser** (VVD):

Mijn vraag was wat de RDW nodig heeft om te kunnen handhaven en of er in het traject ervoor voldoende informatie is om het werk te kunnen uitoefenen. De RDW moet bepalen wat daarvoor nodig is. Dat kan ik niet. Dat kunnen broncodes zijn, maar misschien is het iets heel anders. Het is de verantwoordelijkheid van een instantie als de RDW om dat inzichtelijk te maken. Ik wil niet op de stoel van de RDW gaan zitten. Als de RDW aangeeft dat het op een andere, gemakkelijkere, manier kan, hoor ik graag via de Minister wat nodig is.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Dat is een helder antwoord en de vraag is terecht. Stel nou dat de meeste Europese testinstanties zeggen dat hun werk vergemakkelijkt kan worden als ze ook de software, de broncodes, en niet alleen de auto kunnen testen? Is dat dan een overweging? Of gaat het alleen om de Nederlandse RDW?

Mevrouw **Visser** (VVD):

De vorige keer hebben we uitgebreid besproken op welke manier we ervoor kunnen zorgen dat er in de testprocedure een aantal zaken worden gerealiseerd. Er moet helderheid zijn over de regels, over artikel 5.2 van de verordening, maar vooral moet worden bekeken op welke manier de kwaliteit kan worden verhoogd. De Minister heeft aangegeven dat zij op zoek is naar een methode die duurzaam, schoon en veilig, maar ook innoverend is. Ik vraag naar de stand van zaken. Ik ga ervan uit dat Nederland het op deze manier wil en misschien wel de slimste oplossing kan geven. Misschien dat broncodes niet nodig zijn, maar dat het op een andere manier kan en dat andere Europese toelatingsinstanties zich aansluiten bij Nederland. Ik wil de RDW goed equiperen en ik wil dat de RDW aangeeft wat hij daarvoor nodig heeft. Als er broncodes nodig zijn, hoor ik dat graag. Dit debat heeft de vorige keer ook plaatsgevonden en toen is niet gezegd dat die per se nodig zijn.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dit is razend interessante materie waarin ik mij met veel plezier heb verdiept. Naar aanleiding van de vraag van mevrouw Visser aan het kabinet over de uitleg van de precieze bedoeling of interpretatie van de zin over de Europese inzet, ben ik benieuwd wat zij vindt van de voorstellen van de Europese Commissie over bijvoorbeeld de bevoegdheid voor toezicht op Europees niveau en andere activiteiten. Staat de VVD daar open voor? Het gaat om stappen die gezet moeten om het probleem, in ieder geval voor een deel, onder controle te krijgen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Een deel van het Europese voorstel is nog niet helder. In de brief staat dat er nog onderhandelingen plaatsvinden over de inzet. Meer Europa is niet de oplossing in dit dossier, zoals we in de rapporten van de door het Europees Parlement ingestelde commissie hebben kunnen lezen. Mijn vraag is vooral gericht op de versterking van onze eigen toelatingsinstantie. We moeten ervoor zorgen dat zij haar werk goed kan uitvoeren en krijgt wat daarvoor nodig is. Daar is mijn inzet vooral op gericht. Mevrouw Van Tongeren had het over de regierol en hoe we ervoor kunnen zorgen dat bepaalde zaken worden gecertificeerd en dat daar kaders voor komen. Daar kan ik mij iets bij voorstellen, maar ik ben niet voor het instellen van een Europese toezichthouder en het geven van bevoegdheden daaraan.

De heer **Verhoeven** (D66):

Dat is in ieder geval helder. Het is altijd goed om te zeggen dat Europa het niet goed heeft gedaan, maar het feit is dat de 28 lidstaten verschillende belangen hebben. Dat heeft geresulteerd in een versnipperde aanpak en het gevolg dat Europa niet de kracht heeft gehad om dit centraal aan te pakken. Hierdoor is het niet alleen de schuld van Europa of Brussel, zoals de VVD dat weleens wil samenvatten, maar ook van de lidstaten die verschillende belangen hebben. In die zin kan ik me voorstellen dat een centrale aanpak, zoals de Verenigde Staten die kennen, meer kracht oplevert in het toezicht op de fabrikanten dan de huidige versnipperde inzet. Ik ben benieuwd wat mevrouw Visser daarvan vindt.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Als lidstaten niet functioneren, is de oplossing niet meer Europa. Dan moet je ervoor zorgen dat een lidstaat zijn werk goed kan doen, of dat nu is in dit dossier of in andere dossiers. We moeten niet het probleem naar Europa trekken als de oplossing is dat een lidstaat zijn werk doet.

De **voorzitter**:

Ik stel voor dat we het bij dit dossier houden. Dan is uw antwoord helder.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Daar wil ik ook op inzetten. Ik begreep wel waarom in het interruptiedebat de heer Hoogland de vraag van mevrouw Van Tongeren niet helemaal door had. Er is een groot verschil tussen Amerika en Europa. Amerika stuurt op de uitstoot op stikstof en Europa op CO₂. Er is een ander belang en er wordt op andere dingen gestuurd. Ik stel aan beide bewindspersonen de vraag of ze daar invulling aan kunnen geven. Welke ontwikkelingen zijn er op het terrein van de invoering van de RDE-test, de stikstofuitstootnormen en de sturing op CO₂-normen? Klopt de stelling van mevrouw Van Tongeren dat de kleine dieselautootjes over een paar jaar niet meer betaalbaar zijn? Wij maken ons zorgen over de consumenten en de betaalbaarheid van auto's. Is dat zo? Zien we over een paar jaar de Volkswagen Lupo diesel niet meer in het straatbeeld? Sorry voorzitter, ik moet geen merk noemen, want dan maak ik reclame.

De **voorzitter**:

Helder. Volgens mij hebt u de vraag van de heer Verhoeven uitgebreid beantwoord.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Voorzitter. Ik vervang vandaag mijn collega Jaco Geurts die het heel spijtig vindt dat hij het debat met de Staatssecretaris moet missen. Hij voerde graag het debat met haar toen zij nog op Landbouw zat. Zowel de heer Geurts als zij moeten het vandaag met mij doen. Mevrouw Visser zegt terecht dat de Minister er ook zit, maar de heer Geurts verheugde zich met name op het debat met de Staatssecretaris omdat hij haar kent van Landbouw. Daar kent hij de Minister niet van. Excuus, mevrouw de Minister, dit is niets persoonlijks. Dit was gewoon naar aanleiding van het werkverleden van de Staatssecretaris en de heer Geurts.

Dat was mijn eerste minuut. Ik ga snel naar de inhoud. Het is overduidelijk dat sommige automakers types met Euro 5- en 6-motoren op de markt hebben gezet. Er lijken steeds meer autotypes bij te komen die de meest curieuze uitstootgegevens vertonen, zoals meer uitstoot van NO_x bij warmgedraaide motoren. Uit de nieuwe tests blijkt dat in totaal 16 van de 30 voertuigen afwijkingen hebben. Het CDA wil in de eerste plaats dat de automobilist, die ook misleid is en een auto met deze afwijkende mechanismen heeft gekocht, wordt beschermd. Hiervoor heeft de heer Geurts een motie ingediend bij het vorige debat in april. De reactie op deze motie vindt het CDA tekortschieten. In de brief van de Staatssecretaris van oktober maakt zij zich een beetje gemakkelijk van deze motie af.

Het gaat erom dat als een consument een auto met een bepaald motorvermogen en een bepaald gebruik koopt, beide invloed hebben. Het beperken van de NO_x-uitstoot heeft een effect op een van de twee. Anders had de autofabrikant immers geen misleidend mechanisme in de auto aangebracht. Er moet een effect zijn en daar moet de eigenaar van de auto op zijn minst van op de hoogte zijn als hij een auto koopt. De Staatssecretaris schrijft in een reactie op de motie-Geurts/Van Veldhoven (31 209, nr. 192) alleen dat de NO_x-uitstoot na de aanpassing van de software lager is bij de Volkswagen Polo 1.2 liter. Dat de NO_x lager is geloof ik ook nog wel, maar de vraag is wat voor effect die aanpassing heeft op het gebruik of het motorvermogen. Dat maakt het verschil. Het CDA wil daarom een second opinion, zoals men in de motie heeft kunnen lezen. Heeft de Staatssecretaris informatie over het effect van de aanpassing van de software op het motorvermogen en het verbruik? Dan is er pas echt sprake van een verandering. Dit geldt niet alleen voor de Volkswagen Polo 1.2 maar voor alle autotypes die worden gevraagd langs te komen voor een software-update. Als zij die informatie niet heeft, is zij dan bereid hierop tests te laten uitvoeren? Dan kunnen we pas echt zien of er sprake is van een verandering. Als zij daartoe niet bereid is, ziet het CDA zich genoodzaakt om de motie nogmaals in te dienen, want het vindt dit heel belangrijk. Dit brengt mij tot de vraag hoe het loopt met het updateproces. Welke autobezitters laten tot nu toe hun auto updaten? Ik vraag me opeens af of «updaten» wel een goed Nederlands woord is. Neemt het aantal updates per maand toe?

Ik kom op de rol van de Europese Commissie in dit geheel. Uit e-mails van het ministerie blijkt dat er al in 2012 lampen begonnen te knippen en dat dit ook het geval was bij de Europese Commissie. Waarom is daar in 2013 niets mee gedaan? Het is eigenlijk onbegrijpelijk dat de Europese Commissie maar ook Nederland pas in actie komen nadat de boel in de Verenigde Staten ontploft. Wordt in de Europese Unie en Nederland onderzoek gedaan? Het moet toch niet zo zijn dat we ook hiervoor de Amerikanen nodig hebben? We moeten dit met een goed zelfreinigend vermogen zelf kunnen oplossen.

In de brief van oktober staat dat er veel onderhandeld is over de kaderverordening voor het markttoezicht en de typegoedkeuring. Welke kant gaat het op in de Raad? Ik hoor dat de Commissievoorstellen sterk worden afgezwakt. Hoe kijkt de Staatssecretaris naar dit proces en naar de voortgang? Wat gaat zij hierin betekenen als dat nodig is?

Tot slot vraag ik de Staatssecretaris wanneer de werkgroep onder leiding van het Joint Research Center (JRC) – ook zo'n mooi Nederlands – komt met zijn bevindingen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Voorzitter. Dank aan de collega's dat ik het woord mag voeren. Ik doe dit in plaats van of mede namens Stientje van Veldhoven. De D66-fractie heeft graag dat ik vandaag de groene en duurzame invalshoek benadruk. Vandaar dat ik hier ben. We hebben het vandaag over dieselgate, een schandaal van ongekende omvang waarbij fabrikanten veel te veel ruimte kregen om te sjoemelen en waarbij consumenten de dupe werden. D66 heeft hier vanaf het begin bovenop gezeten. We verschillen daarin van een collega-liberale partij als de VVD, die een Europarlementariër in de gelederen heeft die nota bene bij Mercedes werkt. Het is echter vooral de VVD-Minister die...

De **voorzitter**:

Dit vind ik geen juiste manier van doen. Een persoon die zich hier niet kan verdedigen, mag u op deze manier niet aanspreken. Als u dat wilt doen, moet u dat op een andere plek doen en niet hier. Ik stel voor dat we dit in het verslag schrappen.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik raad D66 aan om het verslag van de vorige keer erbij te pakken en de opmerking die toen door de PVV werd gemaakt en de reactie van mevrouw Van Veldhoven daarop te lezen. D66 maakt zich hier schuldig aan het verwijt dat mevrouw Van Veldhoven toen richting de PVV maakte.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik zal het nalezen. Ik wist niet dat het zo gevoelig lag dat een VVD-Europarlementariër voor Mercedes werkt. Ik zal het niet meer zeggen.

De **voorzitter**:

Het gaat niet om een bepaalde persoon. Het gaat er in algemene zin om dat we niet negatief spreken over mensen die zich niet kunnen verdedigen. U bent lang genoeg parlementariër om dat te kunnen weten.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het was niet negatief bedoeld. Ik geloof niet dat er een scheldwoord in mijn zin zat. Ik zal erop letten. Veel dank voor de suggesties. Voorzitter. Het gaat vooral om de VVD-Minister, die niet bepaald een toonbeeld van actie is geweest. Ik heb grote twijfels over de manier waarop zij met dit dossier is omgesprongen. Net als de PvdA gebruik ik dit debat om de balans op te maken, waarbij drie vragen van belang zijn. Wat is er precies gebeurd tussen 2012 en nu, wat wist het kabinet en wat had er anders gekund? Wat doen we om de fabrikanten alsnog aan te pakken en gedupeerde consumenten tegemoet te komen? Hoe gaan we het systeem aanpassen zodat dit in de toekomst niet meer gebeurt? Mijn fractie begrijpt niet waarom de Minister blijft volhouden dat er in 2012 geen vermoeden van fraude was. Hoe kan zij zeggen dat de signalen van TNO in 2012 niet hebben geleid tot aanvullend onderzoek zodat ook richting de Kamer uitsluitel gegeven had kunnen worden? Waarom is niet specifiek onderzocht of er sprake kon zijn van andere, misschien illegale, oorzaken tussen de verschillen in de resultaten op de weg en van de rollerbanken in de laboratoria? De conclusie van de EP-onderzoekscommissie plaatst de correspondentie tussen TNO en het Ministerie van Infrastructuur en Milieu in een heel ander daglicht. Het lijkt erop of Nederland niet tegen de grote auto-industrielanden in durfde te gaan. Waarom is Nederland niet tot actie overgegaan, zoals anderen ook gevraagd hebben? Ik ben heel benieuwd naar de reactie van het kabinet. In plaats daarvan moest de Tweede Kamer het tot 2015 doen met de rapporten van TNO, die niet gericht waren op het onderzoeken van alternatieve oorzaken maar op optimalisatie in het lab van het verschil tussen test en praktijk en waarin de beperkte informatie die hintte op sjoemelsoftware verstopt zat in bijlages van bijlages. Onderzoekers gaven het signaal over sjoemelsoftware echter helder af aan het ministerie. Men had toen direct om aanvullend onderzoek kunnen vragen of in Brussel aan de bel kunnen trekken. Waarom is dat niet gebeurd? Mijn tweede punt gaat over de positie van fabrikanten ten opzichte van consumenten. D66 is blij dat de ACM gehoor heeft gegeven aan de oproep van de Consumentenbond om een onderzoek naar Volkswagen te starten. Er moet duidelijkheid komen over de vraag of er wel of geen sprake is van misleiding van consumenten en of er de mogelijkheid van een schadevergoeding is. Ook hierbij vraag ik waarom het zo lang heeft moeten duren. En wat te denken van de RDW, die onder de verantwoordelijkheid van de Minister valt? We kunnen zeggen dat de RDW heeft geroeid met de riemen die hij had en binnen de bestaande regels heeft gedaan wat hij kon, maar de RDW had de tijd en de mogelijkheid om in te grijpen bij auto's die extreem hoge afwijkingen lieten zien. Bij dat soort auto's kan registratie voor een periode van zes maanden geweigerd worden, ook al krijgt de auto dan geen typegoedkeuring in Nederland. Waarom is dat bij de verdachte modellen niet gebeurd? Waarom moest het tot 2015 duren

dat de RDW autofabrikanten op het matje ging roepen en ze liet bewijzen dat er echt niets mis was met de auto in plaats van andersom? Het derde punt gaat over de toekomst en het aanpassen van het systeem dat verkeerde prikkels geeft. D66 wil dat de consument centraal staat en niet de fabrikant, zoals nu het geval is. D66 wil dat er wordt ingezet op een Europees systeem van onafhankelijk toezicht. Als landen onderling een soort speelveld creëren waarin gezocht wordt naar het laagste punt van controle, is het logisch dat we zoeken naar een hoger punt van controle in plaats van dat we zeggen dat de landen het zelf beter moeten gaan doen. De landen hebben daar geen belang bij, want ze hebben een auto-industrie. Daarom zien we graag een onafhankelijk Europees toezicht, zodat fabrikanten niet kunnen blijven shoppen bij de verschillende nationale goedkeuringsinstanties waar we maar op moeten vertrouwen. We hebben al een keer een motie ingediend waar de regeringspartijen toen niet voor waren, maar de Europese Commissie doet dit voorstel nu zelf. D66 vindt dat zowel de RWD als de Nederlandse overheid bij monde van het kabinet de verbetervoorstellen moet steunen. In plaats daarvan zijn er signalen dat de RDW in de verschillende overleggen tegenstribbelt, terwijl de Minister de Kamer steeds de indruk heeft gegeven dat Nederland de voorstellen vanuit Europa steunt. Klopt dit? Waarom is er terughoudendheid om de voorstellen te steunen? Samengevat is mijn vraag: waarom zo lankmoedig en zo passief? Waarom doet men niet meer om deze praktijk, die maar doorgaat en waarin de fabrikanten steeds de ruimte blijven krijgen om de grenzen op te zoeken en misschien wel te overschrijden, te stoppen? Voorzitter, nogmaals dank voor de mogelijkheid om in deze commissie te spreken. Ik heb het met veel plezier gedaan en heb veel geleerd van de suggesties van de collega's om mijn inbreng de volgende keer nog beter passend te laten zijn bij de manier waarop de commissie graag debatteert.

De voorzitter:

Ik begrijp dat de collega's u de gelegenheid willen geven om nog wat langer het woord te voeren, want er is een vraag van de heer Hoogland.

De heer Hoogland (PvdA):

Het is niet zozeer een vraag als een correctie op het betoog van D66. Er is een motie waaronder de naam van ondergetekende staat, en bij mijn weten ook die van D66, die gaat over het in Europees verband pleiten voor eigenstandig Europees toezicht, handhaving en sanctionering. Ik kan me voorstellen dat de heer Verhoeven vooruitloopt op een volgende coalitie waarbij je nooit weet wie erin zit, maar op dit moment zit de PvdA in de coalitie en is zij een van de partijen die die motie gesteund heeft. Sterker nog, die hebben we samen ingediend en die heeft brede steun gehad, behalve van de VVD. Dat was dus een prachtig initiatief en te mooi om niet even te noemen in relatie tot hetgeen D66 zei over het Europees toezicht waar kennelijk iemand zijn steun aan onthouden heeft.

De heer Verhoeven (D66):

De heer Hoogland hult zich in nevelen. Blijkbaar weet iedereen waar het over gaat. Ik niet, dus zeg even over welke motie het gaat en ook waar ik iets heb gezegd wat niet klopt. De heer Hoogland corrigeert mij en heeft een motie ingediend. Ik heb blijkbaar iets gezegd wat hij niet gezegd heeft. Wees even helder, dan kunnen we het oplossen in plaats dat het gepaard gaat met zo'n gevoel van «u hebt het helemaal mis, maar ik zeg niet waar u het mis hebt, want ik zeg niet over welke motie het gaat.» Wees even concreet, alstublieft. Dan snap ik het en kan ik het eventueel rechtzetten. Wat heb ik gezegd dat niet klopt?

De heer Hoogland (PvdA):

Het klopt dat ik niet geheel duidelijk was. Het gaat om de motie-Hoogland (21 501-88, nr. 590) over het in Europees verband pleiten voor eigenstandig Europees toezicht, handhaving en sanctionering. Ik kreeg uit het betoog van de heer Verhoeven de indruk dat hij dacht dat er geen steun was voor het eigenstandig Europees toezicht. Als hij de indruk heeft dat die er wel was, heb ik het verkeerd verstaan. Dat kan gebeuren.

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik vrees dat het laatste echt het geval is. Ik weet heel goed dat als je in een debat zit waarin je normaal niet het woord voert, je weleens iets mist, maar ik heb me terdege voorbereid. Aan het eind van mijn betoog zei ik dat er signalen zijn dat de RDW tegenstribbelt bij de voorstellen van de Europese Commissie. Ik vroeg of het klopt dat het kabinet de Kamer de indruk heeft gegeven dat het de voorstellen steunt. Over wat de Kamer heeft gezegd, heb ik geen enkele uitspraak gedaan. Ik weet dat er een Kamermeerderheid was voor moties met statements als die waar de heer Hoogland over sprak. Ik vrees in alle bescheidenheid dat ik niets gezegd heb wat niet klopt, maar dat de heer Hoogland het verkeerd verstaan heeft. Als ik wel iets heb gezegd wat niet klopt, ben ik de eerste om dat toe te geven. Het is wel raar als hij een beetje vaag blijft, suggereert dat ik het niet weet en dat collega's gaan glimlachen, terwijl het niet concreet is. Leg het dan even uit, dan kan ik de fout rechtzetten.

De **voorzitter**:

Volgens mij is er genoeg aandacht aan besteed. Er is nog een andere vraag.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het is wat hè, zo'n ander iemand in de commissie.

Mevrouw **Visser** (VVD):

ik ben heel blij dat de heer Verhoeven er is. Ik ga nog even door op het Europees toezicht. We hebben daarover de vorige keer een discussie gehad en daarbij kwamen de vragen die de heer Verhoeven aan de VVD stelde ook op. Ik ben benieuwd wat de heer Verhoeven zelf wil met een Europese toezichthouder. Pleit D66 voor het opheffen van de RDW en voor één Europese toezichthouder voor alle lidstaten die de toelating doet?

De heer **Verhoeven** (D66):

Ik heb niet voorgesteld om de RDW op te heffen. Er zijn echter 28 landen die elk een eigen goedkeuringsinstantie hebben. Dat heeft ertoe geleid dat lidstaten die een belang hebben omdat ze een grote auto-industrie hebben, zich anders opstellen bij het keuren en het laten passeren van zaken dan andere lidstaten. De 28 landen hebben 28 verschillende regimes. Het systeem is nu zo ingericht dat als één land goedkeuring geeft, alle andere landen het nakijken hebben en niet kunnen ingrijpen. Als je ziet dat dit leidt tot de huidige problemen, is het niet gek om na te denken over het controleren van het niveau van de 28 landen onder Europese bevoegdheid. D66 is daar voor. Mevrouw Visser zei net dat zij niet altijd meer Europa wil. Dat ben ik geheel met haar eens. Meer Europa is lang niet altijd de oplossing maar bij grensoverschrijdende problemen, waarvan hier zeker sprake is, is het niet gek om te kijken naar een grensoverschrijdende oplossing. Die kan weleens liggen op het terrein van de bevoegdheid van de Europese Commissie. Die heeft daar zelf ideeën over en daarover zijn we positief.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Hier zit de crux van de discussie. Waar pleit men precies voor? We hebben te maken gehad met de rusttijdenwet en de ILT (Inspectie Leefomgeving en Transport), die handhaaft op basis van heldere normen. In de bijdrage

van de heer Verhoeven wordt de discussie rond de defeat devices, die gewoon verboden zijn, op een hoop gegooid met het verschil in uitstoot in de praktijk en in een test. Dat zijn twee verschillende dingen. Moet de insteek niet zijn dat we ervoor zorgen dat we de regels veel duidelijker maken, want daar zit de grijze ruimte die men zelf kan invullen, vervolgens bekijken wat nationale lidstaten nodig hebben om die goed te kunnen handhaven en dit versterken? We kunnen een prikkel aanbrengen zodat de markt wordt uitgedaagd om aan innovatie te doen in plaats van dat we zeggen dat Europa het moet doen. Met alle respect, maar het is de afgelopen jaren met meer Europa niet helderder geworden. Pleit D66 voor één toezichthouder of voor heldere Europese regels? Daar zit een verschil tussen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het één hangt heel nauw samen met het ander. Er kunnen fantastische, duidelijke Europese regels zijn, maar als vervolgens 28 toezichthouders die op verschillende manieren handhaven, is dat geen oplossing. Het is een veel voorkomend probleem in Europa dat er duidelijke regels zijn, maar dat er verschillen zijn in handhaving van de instanties op nationaal niveau, al dan niet vanwege het belang om de nationale industrie ruimte te geven, andere zaken of gewoon vanwege de kwaliteit van de toezichthouder. Ondanks de duidelijke regels ontstaat er in het handhavingssysteem alsnog ruimte om de laagste plek op te zoeken, de race to the bottom. Een van de problemen zit in de handhaving. Aan de ene kant moeten we kijken naar een centraal regelregime, maar aan de andere kant moeten we nadenken over een Europese toezichthouder die ervoor kan zorgen dat alle landen en fabrikanten aan dezelfde eisen voldoen. Nu zitten we in de situatie dat dit niet gebeurt is. En wat gebeurt er dan? Dan zeggen we dat het de schuld van Europa is. Nee, het is ook de schuld van de lidstaten. De reden dat de Verenigde Staten zo succesvol zijn, is dat die wel de centrale mogelijkheid hebben om hard te sanctioneren. Het is geen kwestie van meer Europa, maar van het zoeken naar degene die daadwerkelijk het besluit kan nemen om te sanctioneren. Dat is in Europa vanwege die 28 lidstaten heel moeilijk. Daar zit de crux.

De **voorzitter**:

Tot zover de inbreng in de eerste termijn van de Tweede Kamer. Ik heb begrepen dat de bewindslieden vijf minuten nodig hebben om zich voor te bereiden op de beantwoording. Ik stel voor om hier nog twee minuten aan vast te plakken, zodat we om 18.00 uur beginnen met het vervolg.

De vergadering wordt van 17.54 uur tot 18.01 uur geschorst.

De **voorzitter**:

Ik stel voor om wat ruimer te zijn in de interrupties op de bewindspersonen, zodat we daarmee een tweede termijn kunnen voorkomen. Uit de bijdrages krijg ik de indruk dat een tweede termijn niet hoognodig is. Als u daarmee kunt instemmen, stel ik voor om maximaal drie interrupties te hanteren.

Staatssecretaris **Dijkema**:

Voorzitter. Ik schets eerst de taakverdeling, zodat de Kamer met betrekking tot de interrupties weet op welke moment zij die moet plegen. Ik begin met een aantal algemene noties over onder andere de fraude, de bekendheid ervan en de manier waarop we daarmee zijn omgegaan. Vervolgens komt er een blok over de RDE-test, alles wat aan Nederlandse inspanningen is gedaan en wat de stand van zaken is. Het derde punt is de vraag van mevrouw Visser over hoe het zit met de defeat devices, de Europese wetgeving en de stand van zaken. Vervolgens zal de Minister

ingaan op alles wat te maken heeft met de RDW, de typegoedkeuring en het toezicht daarop en op de terugroepactie van Volkswagen. Eerst een paar algemene opmerkingen. We leven in een dichtbevolkt land. Ik geloof dat mevrouw Van Tongeren zei dat we consequent aandacht moeten hebben voor de kwaliteit van de lucht en deze waar mogelijk moeten verbeteren en dat we het thema van de volksgezondheid hoog in het vaandel moeten hebben. Daar ben ik het hartgrondig mee eens. Door het Europese bronbeleid worden voertuigen steeds schoner. De luchtkwaliteit in Nederland verbetert. Het is ontzettend belangrijk voor het vertrouwen in fabrikanten van de overheid maar vooral voor dat van de consument, dat we niet uitgaan van de glossy's van de fabrikant maar de daadwerkelijke uitstoot van voertuigen berekenen. Gelukkig berekenen we die in Nederland, maar er zijn heel veel mensen die de glossy's geloven. We hebben helaas moeten vaststellen dat die niet altijd de werkelijkheid weergeven. De normen voor de emissies van stikstofoxides zijn bij dieselpersonenauto's en dieselbestelauto's de afgelopen jaren flink aangescherpt. In de praktijk merken we daar helaas te weinig van. De belangrijkste oorzaak hiervan is dat autofabrikanten de grenzen van de wet opzochten. Dat kunnen we gerust stellen. Ze maakten ook misbruik van de ontsnappingsclausule dat de emissies in de praktijk hoger mochten zijn vanwege de mogelijkheid die de regelgeving bood om de motor te beschermen. In het geval van Volkswagen staat vast dat de wet is overtreden, maar er zijn een aantal merken als Fiat Chrysler, Renault en Citroën waarbij zeer verdachte omstandigheden zijn aangetroffen die verder worden onderzocht. Ik verwacht dat het lijstje met merken en modellen de komende periode misschien nog wel langer wordt, want dat hebben we in de afgelopen maanden wel gezien. Ik snap, met de heer Hoogland, dat dat één vraag oproept, namelijk: waarom? En ook: waarom in Europa? De heer Hoogland maakte een opmerking over de verschillende normen tussen Europa en de VS. Fabrikanten in Europa moeten ook zonder defeat device aan de Europese eisen kunnen voldoen. We hebben de vraag enkele keren aan Volkswagen gesteld. Het antwoord dat we vervolgens terugkregen, is dat het ook voor hen een vraag is. Zowel de heer Verhoeven als de heer Van Helvert wees op het feit dat met enige regelmaat de vraag terugkomt of het niet allang bekend was. Mevrouw Van Tongeren suggereerde dat ook; ze zei dat we het wel zien, maar niet horen. Tot de onthullingen eind 2015 waren wij niet bekend met de fraude op de wijze zoals Volkswagen die had toegepast. We hebben daar vorig jaar al het debat over gevoerd, dus dat doen we nu feitelijk over. Mevrouw Van Tongeren zei iets wat wel waar is, namelijk dat het algemeen bekend was – Nederland heeft dat diverse malen aangekaart – dat auto's op de weg veel meer uitstoten dan in het laboratorium. Dat werd gezien als een tekortkoming van de testprocedure, waarbij alleen in het laboratorium werd gemeten.

Dit was voor Nederland aanleiding om te zeggen dat we toe moeten naar een «real driving emissions»-test. Dat is namelijk de enige manier om zeker te weten hoe het zit. Nederland stond daar lange tijd alleen in. Ik zal daar zo nog over uitweiden. Nederland was de afgelopen jaren in verschillende periodes voor versnelling van de invoering van de test. Dat hebben we niet voor elkaar gekregen. We hebben in ons land geen zeer grote autofabrikant – ik hoop dat het daar niets mee te maken heeft – maar Nederland is steeds aan de bak gegaan om de «real driving emissions»-testprocedure zo snel mogelijk in de benen te krijgen. Het is goed dat er wordt teruggekeken. Het is heel goed dat in Europa, door de Commissie en de lidstaten wordt onderzocht wat er aan de hand is. Het Europees Parlement is daar flink mee aan de slag gegaan. Het belang van het onderwerp wordt ingezien. We willen handelen. Het mag niet zo zijn dat sommige lidstaten – daar lijkt het soms op – hun eigen auto-industrie belangrijker vinden dan de gezondheid van de bevolking. Dat is vrij belangrijk. Ik hoop dat de gezondheid van mensen centraal wordt gesteld

in de conclusies en aanbevelingen waarmee de onderzoekscommissie waarschijnlijk in maart komt.

De heer Verhoeven vroeg waarom er in 2012 geen vermoeden van fraude was. We hebben de Kamer in december vorig jaar een brief gestuurd. Daarin hebben we heel duidelijk gemaakt wat we wel en niet wisten. De brief bevatte als bijlage een reactie van Volkswagen waarin helder wordt uitgelegd waarom de auto's meer uitstoten. Het is een technisch verhaal en ik ben geen autotechnicus, maar het had kennelijk te maken met een strategie die Volkswagen hanteert voor de uitlaatgasrecirculatie. Er werd gebruikgemaakt van mogelijkheden die er in de wetgeving lijken te zijn. Daarom was er op dat moment geen vermoeden dat er sprake was van fraude. Ik heb niet het idee dat Nederland het een beetje heeft laten lopen. We zagen verschillen tussen de praktijk en het laboratorium en hebben al heel snel aangedrongen op echte praktijktests. Nederland heeft doorgezet om een goed akkoord te bereiken. Dat hebben we recentelijk bij het afsluiten van de onderhandelingen bij de luchtkwaliteitsrichtlijn ook laten zien. Soms gaan we een beetje tegen de stroom in. Dat wordt ons in Europa niet overal in dank afgenomen, ook mij persoonlijk niet, zoals ik naar aanleiding van de laatste onderhandelingen heb gemerkt.

Mevrouw Van Tongeren vroeg op welke wijze we ijveren voor het gelijkstellen van normen voor benzine- en dieselauto's. Ik heb in de vierde overzichtsbrief aangegeven dat mijn prioriteit ligt bij de invoering van de «real driving emissions»-test, want daar zit de meeste milieuwinst. Of het nu een benzineauto of een dieselauto betreft, in de praktijk moet de emissie datgene zijn wat de fabrikant belooft en niet wat er in dat mooie foldertje staat. Daar moet op afgerekend worden. Ter uitvoering van de motie-Van Tongeren/Van Veldhoven heb ik een TNO-rapport toegestuurd. Als zich in de toekomst een mogelijkheid voordoet om het gelijkrekken of aanscherpen van de normen opnieuw op de agenda te zetten, doe ik dat. De eerste noodzaak is momenteel echter het snel aan de slag gaan met het behalen van de grootste milieuwinst, namelijk de test.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het kabinet heeft geschreven dat «het ministerie sinds de onthullingen in het najaar van 2015 op de hoogte [was] van softwarefraude». Vervolgens stelt het kabinet iets verderop in de beantwoording op Kamervragen: «Er was geen vermoeden dat daarnaast tevens sprake kon zijn van fraude.» We hebben een paar weken geleden, vlak voor het eind van 2016, de stukken gezien waarin EenVandaag blootlegt dat er correspondentie was waaruit blijkt dat TNO en het ministerie contact met elkaar hadden. EenVandaag concludeert daaruit dat er in elk geval bij ambtenaren vermoedens waren en dat daar niet op is doorgepaktd. Daar gaat mijn vraag over. Dit speelde allemaal al in 2012.

De **voorzitter**:

De vraag is?

De heer **Verhoeven** (D66):

Leidt de correspondentie die via een WOB-verzoek door EenVandaag naar buiten is gebracht tot de vraag of er wel degelijk vermoedens waren bij het ministerie of het kabinet? Ik ken het standpunt van het kabinet, maar het gaat om de onderliggende stukken.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Ik heb dat uiteraard nagevraagd, want het is heel belangrijk. Als we dergelijke vermoedens hadden, moet dat gewoon gezegd kunnen worden. Wij zagen al langer dat er een groot verschil was. Er waren onderlinge discussies over hoe dat kon en waar dat mee te maken had. Op dat moment was het idee niet dat het fraude was. Er was echter een frappant verschil. Een en ander leidde ertoe dat er vanuit Nederland al heel vroeg

een initiatief is genomen om de testen niet meer alleen in de laboratoria te laten plaatsvinden. Daarmee is het bewijs geleverd dat wij niet achteroverleunden maar zijn gaan handelen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Het klopt dat Nederland onder zijn voorzitterschap van alles heeft gedaan om tot andere testmethoden te komen. Dat is zonneklaar en dat geef ik zonder meer toe. Er zijn vanuit Europa zelfs complimenten geweest voor de Nederlandse voortrekkersrol. Maar dat is allemaal gebeurd na 2015. Ik heb het nu over de periode van jaren geleden. Er was correspondentie waarin TNO-ambtenaren nadrukkelijk schreven: wat moeten we zeggen als een journalist vraagt naar de verschillen die wel 600% tot 800% kunnen zijn en de normale verschillen van 40%, 50%, 60% tussen de test en de rollenbanken en de daadwerkelijke uitstoot op de weg? Er is dus daadwerkelijk correspondentie van ambtenaren op het ministerie en mensen van TNO, neergelegd door EenVandaag, waaruit blijkt dat ambtenaren zeer kritische vragen hadden over de enorme verschillen. Op basis daarvan heeft EenVandaag geconcludeerd dat er wel degelijk vermoedens zouden kunnen zijn geweest of zouden zijn geweest. Daar vraag ik het kabinet nu nog een keer naar. Dit is allemaal nog niet eerder besproken, want het kwam pas op 20 december naar buiten.

Staatssecretaris **Dijkma**:

We zijn in de derde overzichtsbrief op pagina 2 al een keer eerder uitgebreid op dit gehele verhaal ingegaan. Ook voordat EenVandaag haar uitzending maakte werd al gesuggereerd dat Nederland al veel eerder wist dat er misschien sprake was van fraude. In de openbaargemaakte stukken van correspondentie met onder andere TNO, staat dat TNO vanuit het ministerie de vraag kreeg welke soort onderzoeken ze kan doen om cycle beating vast te stellen. TNO gaf aan dat het vaststellen daarvan binnen de huidige Europese wetgeving moeilijk is en niet zal leiden tot een veroordeling. Er zou hooguit abnormaal gedrag van de emissiebehandeling vastgesteld kunnen worden. Dit was onvoldoende om internationaal een doorbraak te forceren. Er is toen besloten om vooral heel hard in te blijven zetten op de «real driving emissions»-testprocedure. Twee maanden later, in mei 2015, is in het Technisch Comité Motorvoertuigen (TCMV) de procedure vastgesteld. Er ging wel een bel rinkelen dat er iets opvallends en ongewensts gebeurde, namelijk dat er in de praktijk veel meer uitstoot is dan op papier. Dat is besproken. Er is gevraagd waar het mee te maken kon hebben. Er werd echter geen mogelijkheid gezien en er was geen aanwijzing voor om vast te stellen dat het fraude is en dat we het op die manier moesten behandelen. Vervolgens is een alternatieve strategie gevoerd. De enige manier waarop een einde kan worden gemaakt aan het verschil tussen papier en praktijk, is een verplichte test in de praktijk, zodat we de glossy's voortaan terzijde kunnen schuiven.

Ik kom bij de RDE-test, de vragen over de wijze waarop de test gegaan is en de stand van zaken. In mei 2015 is het eerste pakket van de RDE-testprocedure vastgesteld. Het ging daarbij om een uitvoerige beschrijving van de testprocedure. Naar aanleiding van de motie-Hoogland/Van Tongeren heeft TNO een sterkte-zwakteanalyse uitgevoerd van de nieuwe testprocedure. Daaruit blijkt dat de testprocedure een robuuste en solide basis vormt om de emissies in de praktijk te verlagen. In oktober 2015 werd tegen de zin van Nederland een in onze ogen weinig ambitieus tijdspad gekozen voor de invoering van de RDE-testprocedure. Dat vind ik nog steeds, maar dat punt hebben we verloren. Wij hebben tegen het voorstel van het tweede pakket gestemd. Het pakket is vervolgens gewoon vastgesteld.

Mevrouw Visser vroeg waar we nu staan. Op 20 december jongstleden heeft het Technisch Comité Motorvoertuigen ingestemd met het derde pakket van de RDE-testprocedure. Dat is goed nieuws, want hierdoor

gelden vanaf 1 september 2018 strengere eisen voor fijnstof voor alle nieuwe benzineauto's op de weg, onder normale rijomstandigheden. Zowel Mercedes als Volkswagen heeft aangekondigd bepaalde benzineauto's te gaan uitrusten met een roetfilter. Ik hoop dat andere merken snel volgen. Op basis van het derde pakket moeten fabrikanten verklaren hoe hoog de maximale uitstoot van stikstofoxide op de weg is. Naar aanleiding van de motie-Van Veldhoven/Hoogland ga ik de informatie opnemen in het brandstofverbruiksboekje. Dat heb ik vorig jaar in het debat al beloofd. Deze week zijn de onderhandelingen gestart over het vierde en voorlopig laatste pakket voor de RDE-testprocedure, zeg ik tegen mevrouw Visser. De inzet van Nederland is dat er een goede handhavingsstructuur komt en dat een onafhankelijke toetsing door derden mogelijk gemaakt wordt. We verwachten de besluitvorming komende zomer. De heer Hoogland vroeg of de invoering van de RDE-test sneller kan. De Europese invoeringsdatum ligt vast in de verordening. De heer Hoogland kent onze eerdere positie. We zijn het eens, maar snellere invoering hebben we niet gered. Voor de nieuwe types gaat de RDW per 1 september 2017 in en voor alle andere nieuwe auto's twee jaar later. Mevrouw Visser vroeg of we in Europa en Nederland klaar zijn voor de test. Ja. Wij hebben er steeds voor gepleit om de test eerder in te voeren. Ik verwacht overigens dat een en ander een grote inspanning voor de fabrikanten betekent. Ik kom op het laatste punt.

De voorzitter:

Voordat u aan het laatste punt toekomt, zie ik dat mevrouw Visser op dit punt nog een vraag heeft.

Mevrouw Visser (VVD):

De Staatssecretaris loopt alle vragen snel door. Dat is hartstikke goed, maar ik heb toch nog twee verduidelijkende vragen naar aanleiding van de beantwoording. De Staatssecretaris gaf aan dat Nederland voor het vierde en voorlopig laatste pakket inzet op een goede handhavingsstructuur. Kan de Staatssecretaris iets meer duiden wat zij daaronder precies verstaat? Daarnaast gaf de Staatssecretaris aan dat Nederland klaar is, maar dat ze verwacht dat de autofabrikanten er iets meer moeite mee hebben. Wat betekent dat concreet? Kan zij dat iets meer toelichten?

Staatssecretaris Dijkma:

We krijgen geen tweede termijn, dus wat de onafhankelijke toetsing bij de handhaving betreft: wij vinden dat er ook van buitenaf naar gekeken moet kunnen worden. Dat is belangrijk. De fabrikanten moeten zelf testen of hun zaak op orde is. De wetgeving is duidelijk qua data, dus ze moeten het gewoon doen.

Mevrouw Visser (VVD):

Wat moet ik concreet verstaan onder «van buitenaf»? Betekent dat collegiale toetsing van individuele lidstaten? Het vorige debat ging daar deels ook over. Ik heb niet helder wat ermee bedoeld wordt. Misschien moeten we toch kort een tweede termijn doen, voorzitter. De Staatssecretaris geeft aan dat de verantwoordelijkheid ook bij de autofabrikanten ligt. Dat is inderdaad zo, laat ik daar heel helder over zijn, maar zijn er signalen dat autofabrikanten het massaal niet gaan nakomen? Dat wil ik graag weten.

Staatssecretaris Dijkma:

De handhaving zit deels bij RDW; vandaar even mijn ongemak. De Minister zal daar voor een deel nog iets over zeggen. Wat de problematiek voor de fabrikanten betreft: de fabrikanten moeten testcapaciteit inruimen om dat soort dingen te doen, maar dat is aan hen. Ik vind in deze situatie

eerlijk gezegd dat noblesse oblige. Ze moeten hun zaken op orde hebben. Dat lijkt mij de enige conclusie die we na al dit gedonder kunnen trekken. Daar ben ik heel stellig in.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik heb een vraag over een vrij technisch iets. De transfer function zit nog in de RDE-test. In de brief van het kabinet wordt de transfer function aangegeven als een van de mogelijkheden die een zwakte veroorzaakt in de manier waarop de test functioneert. Wat is de rol van de transfer function? In hoeverre kan de transfer function ertoe leiden dat er een soort achterdeurtje in de test zit waarmee het mogelijk wordt om hogere uitstoot van auto's te accepteren door gebruik te maken van die functie?

Staatssecretaris **Dijkma**:

We zijn daar in de brief op ingegaan. Het heeft te maken met een verrekeningsfactor voor emissiefactoren. Als daar verandering in komt, hebben wij daar een probleem mee. Dat is het standpunt.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Is de functie op een dusdanige manier opgenomen dat verschillende lidstaten er op een verschillende manier mee kunnen omgaan? Worden we straks geconfronteerd met een ander model? Of is de functie nog ambigu opgenomen en moet deze nog worden vastgesteld?

Staatssecretaris **Dijkma**:

Dit is een heel technische vraag. Misschien kan een van de ambtenaren de vraag beantwoorden? Het is ongebruikelijk, maar het lijkt mij wel beter.

De **voorzitter**:

Als het zo technisch wordt, mag van mij in dit geval iemand anders namens de Staatssecretaris iets zeggen, onder de verantwoordelijkheid van de Staatssecretaris.

De heer **Verbakel**:

Het is een verrekeningsfactor tussen de testprocedure en de test die op de weg wordt uitgevoerd. De verrekeningsfactor staat in de verordening, maar staat op 1 gesteld, dus dan is er geen verrekening. De verrekeningsfactor zou in de toekomst nog aangepast kunnen worden naar een andere waarde dan 1. Daar zijn we op tegen.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Excuses, voorzitter. Het is ongebruikelijk, maar soms ...

De **voorzitter**:

Nood breekt wet.

Staatssecretaris **Dijkma**:

Anders moeten we een technische briefing organiseren. Daar ben ik ook wel voor, maar zo kan het ook.

Ik kom op de wetgeving en de defeat devices, de zogenaamde manipulatie-instrumenten. In het plenair debat van april vorig jaar hebben we daar uitgebreid over gesproken. De devices zijn in beginsel verboden, tenzij ze nodig zijn om de motor te beschermen. Het is inmiddels duidelijk dat wat Volkswagen doet niet door de beugel kan, want er wordt overgeschakeld naar een ander softwareprogramma zodra de auto herkent dat die op de rollerbank in een laboratorium staat. U kunt allemaal nagaan dat dat niet klopt. Bij andere automerken is dit soort defeat devices niet aangetroffen. Afhankelijk van allerlei omstandigheden, zoals omgevings-temperatuur en motorvermogen, wordt de motor iets anders ingesteld. Het lastige daarvan is dat we daarmee in grijs gebied terechtkomen. Naar

aanleiding van de motie van mevrouw Visser heeft Nederland er bij de Europese Commissie op aangedrongen om tot een nadere uitleg van artikel 5.2 van de Euro 5/6-verordening te komen. Op 20 december vorig jaar heeft de Europese Commissie de concepttekst gedeeld van het voorstel dat ze binnenkort publiceert. Het voorstel is afkomstig van de Joint Research Centre. De heer Van Helvert vroeg daarnaar. In het voorstel worden voorbeelden van mogelijke defeat devices genoemd waaraan de typegoedkeuringsautoriteiten aandacht moeten besteden bij nieuwe typegoedkeuringen. In het voorstel staat precies welke testen daarvoor uitgevoerd moeten worden. Zodra de Europese Commissie het voorstel heeft gepubliceerd, zullen we dat met de experts bestuderen, in dit geval van RDW en TNO, en afspraken met RDW maken over de wijze waarop we een en ander kunnen toepassen bij nieuwe typegoedkeuringen. Daarmee kom ik als vanzelf op een natuurlijke wijze bij de Minister, die verder ingaat op onder andere de RDW.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Voorzitter. Mevrouw Dijkema heeft antwoord gegeven op een aantal aan mij gestelde vragen die inderdaad soms op beide gebieden liggen. Wij zitten er beiden hetzelfde in. Nederland is altijd al strenger geweest in de Europese Raad en wil graag dat er strengere eisen gesteld worden aan uitstoot en de systemen waarmee gecontroleerd wordt. De reden daarvoor is – volgens mij wordt dat van links tot rechts gesteund – dat wij in een dichtbevolkt land leven waar we allerlei activiteiten willen verrichten. Het is dus heel belangrijk dat het bronbeleid goed en kloppend is en dat we weten waaraan we moeten voldoen.

Mevrouw Dijkema is reeds ingegaan op de vraag waarom het in Amerika gebeurde en waarom het uiteindelijk ook effect had in Europa. Er was volgens mij nog één puntje overgebleven van de vraag van de heer Hoogland naar de reden waarom ze het eigenlijk hebben gedaan als het uiteindelijk toch weer hersteld kon worden op basis van software. Dan was het misschien helemaal niet nodig geweest. Voor zover ik heb begrepen, was het toentertijd niet mogelijk om met hetzelfde type software zowel de CO₂-uitstoot als NO_x omlaag te krijgen en behoort dat op dit moment wel tot de mogelijkheden. Kennelijk zijn er sinds die tijd nieuwe modellen uitgevonden die daarop invloed kunnen uitoefenen. We kijken uiteraard een beetje in de keuken van een ander en weten nooit waarom een ander iets doet wat hij eigenlijk niet had moeten doen. Wij kunnen het alleen achteraf bekijken.

Het is belangrijk dat we beleidsmatig op één lijn zitten. Ik heb me er altijd persoonlijk voor ingezet. Ik was ongeveer de enige die in de Raad pleitte voor eerdere invoering en een strenger systeem. Zelfs onze Scandinavische vrienden lieten ons toen in de steek. Die landen zaten vaak op dezelfde lijn. Ik heb later, toen dit niet lukte, persoonlijk gepleit voor aanpassing van artikel 5.2, omdat dat uiteindelijk sneller effect zou kunnen hebben. Daarmee konden de testresultaten wat strakker gemaakt worden dan wanneer moet worden gewacht tot invoering van de «real driving emissions»-test. De Staatssecretaris heeft voor beide punten zojuist verteld wat de voortgang is en wanneer wat gaat komen en ook dat we op onze strakke lijn blijven zitten.

Hoe zit het met de RDW, want die moet in Nederland actie ondernemen? Zowel van de heer Hoogland als van de heer Verhoeven hoorde ik vragen over of het allemaal wel snel en adequaat genoeg is gebeurd. Ik wil benadrukken dat de RDW een van de eerste was die in Europa al vroeg de hoge emissies van auto's heeft aangekaart en proactief aan de slag is gegaan om naar oplossingen te zoeken. De RDW-inbreng in Europa heeft ervoor gezorgd dat de discussie over de invoering van de «real driving emissions»-test dichterbij is gekomen. Maar, zoals de Staatssecretaris al aangaf, de RDW wist niet dat er sprake was van softwarefraude. Op het moment dat de softwarefraude bekend werd, is men direct zelf een

onderzoek gestart naar alle voertuigtypen waarvoor de RDW de emissie-goedkeuring heeft afgegeven. Elke toezichtsorganisatie, de RDW voor Nederland, doet dat voor die voertuigtypen waarvoor zij de goedkeuring heeft afgegeven.

Er is heel hard aan gewerkt. De testen moeten vaak in bepaalde tijden onder bepaalde temperaturen gebeuren. Om het tempo erin te houden en niet te wachten tot de juiste temperatuur zich voordeed, heeft men ook in de weekenden en 's nachts rondjes gereden op de testbaan om ervoor te zorgen dat de resultaten er op tijd zouden komen. Maar het blijft ingewikkeld, want er moet heel veel worden gedaan om het uiteindelijk gerealiseerd te krijgen. Er moeten tien, twaalf verschillende testen per voertuig worden gedaan waarbij gemiddeld zo'n 1.000 kilometer per voertuig moet worden gereden. De testen moeten vervolgens in het laboratorium worden herhaald. Het is dus niet zo dat als men vandaag wil beginnen met de testen, die testen binnen twee maanden zijn afgerond. Het moet zorgvuldig en goed gedaan worden. Men heeft in elk geval tempo gemaakt.

Naar aanleiding daarvan zijn er toezichtgesprekken gehouden. Er zijn hertesten gedaan. Er zijn gesprekken met de fabrikanten gehouden en er is verteld op welke punten afwijkende emissies zijn geconstateerd waar men graag uitleg over wil hebben. Dat gold voor ongeveer de helft van de uitgevoerde testen. Er is geen softwarefraude aangetroffen, zoals bij Volkswagen, maar in de diverse praktijktesten zijn bij een aantal types wel hoge emissies geconstateerd, bijvoorbeeld bij Jeep, Hyundai, Kia, Volvo, Chevrolet, Suzuki en Opel. Dit kan duiden op afwijkend emissiegedrag op basis van onder andere een bepaalde snelheid, tijd, afstand of buitentemperatuur. De fabrikanten moeten verklaren waarom dat zo is. Zij moeten aantonen dat de afwijkende emissies onder de toegestane uitzonderingen vallen. De eerste gesprekken daarover hebben in december plaatsgehad. Naar aanleiding van de gesprekken is aan de verschillende fabrikanten gevraagd om aanvullende informatie te leveren. Sommige fabrikanten hebben informatie geleverd die er verklaarbaar en goed uitziet en waarmee we kunnen leven. Bij sommige fabrikanten kunnen we dat niet. Daar zijn we verder mee in gesprek. Bij sommige fabrikanten hebben we achtergrondgesprekken gehad met het Openbaar Ministerie om te bekijken wat men moet doen als blijkt dat er inderdaad meer aan de hand is dan wij denken. Eind februari, begin maart zijn de laatste vervolgesprekken. Afhankelijk van de informatie die men nog kan leveren, wordt bekeken welke vervolgstappen kunnen worden genomen, bijvoorbeeld het inschakelen van het OM. Dit kan echter pas als vaststaat dat er sprake is van een overtreding. Het OM moet vervolgens aangeven of het vindt dat het tot een vervolging moet leiden en tot welke sancties dat kan leiden.

In de nieuwe kaderverordening worden aan organisaties zoals RDW meer mogelijkheden gegeven om in de toekomst wat strenger te zijn. De volgende vraag die volgens mij ook bij een aantal van de leden aan de orde kwam, is of er één Europees toezichthouder moet komen of dat we met een lotingssysteem moeten werken. Op welke manier bevorderen we de onafhankelijkheid? Op welke manier zorgen we ervoor dat men niet kan shoppen tussen toezichthouders? En als die toezichthouder eenmaal zijn rol goed vervult, heeft die dan wel genoeg tanden? Kan hij terugroepen? Kan hij straffen? Kan hij boetes uitdelen?

Om met de onafhankelijkheid en de loting te beginnen: het is heel belangrijk dat de onafhankelijkheid buiten kijf staat. Ik ben het met de commissie eens dat er geen belangenverstrengeling moet zijn. Een roulatiesysteem is misschien niet de oplossing, maar wel de borging voor de onafhankelijkheid en de kwaliteit van de labs. Het is goed dat in het Commissievoorstel wordt voorgesteld om daarvoor standaardisering toe te passen. Ik twijfel erover of dat elke keer bij een ander moet. Het kan immers gunstig zijn dat de testen in de eigen taal en in de buurt worden

gedaan. Nederland heeft geen grote auto-industrie, dus kent niet de belangen waarover gesproken wordt. Het belangrijkste is dat we zeker weten dat het onafhankelijk is, waar het ook is, en dat er toezicht wordt gehouden op de onafhankelijkheid. Daarom steunen wij de invoering van markttoezicht, zoals wordt voorgesteld door de Europese Commissie. Er werd gevraagd of betwijfeld of wij dat steunen. Wij steunen dat zeker. Het gaat niet om één organisatie maar wel om één vorm. Er wordt kwalitatief en onafhankelijk toezicht gegarandeerd. Er wordt een forum opgericht, met vertegenwoordigers van de nationale autoriteiten. Die houden regie op de uniforme toepassing in de lidstaten. Daarmee hebben we een toegankelijk, objectief en transparant systeem. Misschien ben ik nog wel blijer met 28 waakhonden dan met maar één. De heer Verhoeven deed in zijn interruptie allerlei aannames die niet van toepassing waren op de instituten. Het grote verschil tussen het testresultaat en de werkelijke emissie was mogelijk door de geboden ruimte in het beleid en in de op politiek niveau gemaakte afspraken. De RDW, de Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) in Duitsland en alle andere testorganisaties hebben zich gewoon aan de spelregels gehouden. De Europese Commissie, de lidstaten en wij allen zijn er vanaf het begin bij geweest. Inmiddels zien we het probleem en willen we het niet meer. We zorgen ervoor dat er niet langer sprake is van gunstige testresultaten met spiegeltjes die eraf zijn en afgeplakte ramen enzovoorts, maar dat het «real driving emissions»-tests worden. Deze moeten allemaal op dezelfde manier worden uitgevoerd – dit staat ook in het Commissievoorstel – en het moet kunnen worden nagegaan door het forum en een onafhankelijke toezichthouder. Dit kan echter nog steeds heel goed gedaan worden door de 28 onafhankelijke, professionele organisaties. Niet zij, maar onze eigen spelregels hebben de fraude mogelijk gemaakt. Ook wij maken deel uit van het geheel dat deze fraude mogelijk gemaakt heeft. We passen de spelregels en het toezicht aan, wat ik heel goed vind. Ik heb altijd getwijfeld of we het in één Europese organisatie moeten onderbrengen. De lidstaten kunnen het zelf heel goed, mits ze het allemaal maar op dezelfde manier doen.

De heer **Verhoeven** (D66):

Iedereen wil voorkomen dat er allerlei toezichtniveaus ontstaan. We willen allemaal één gelijk speelveld in Europa, los van de vraag waarop dit tot stand komt. Aan alle fabrikanten die auto's verkopen aan de Europese consument moeten dezelfde eisen worden gesteld. We hoeven niet te doen alsof we hier verschillend in zitten. De Minister zegt volkomen terecht dat de fraude is ontstaan door de regelgeving die door de toezichthouder is toegepast. Op weg naar zo'n gelijk speelveld, waarbij op alle plekken in Europa op dezelfde manier wordt gehandhaafd, kunnen we ons afvragen of het handig is om 28 toezichthouders of 1 toezichthouder aan te wijzen. Ik kan me voorstellen dat een systeem met één toezichthouder voor het gehele gebied beter werkt dan een systeem met 28 toezichthouders die alles hopelijk op precies dezelfde wijze doen. Het is niet zo heel gek om deze discussie te voeren. Ik kreeg een beetje het gevoel dat de Minister liever 28 toezichthouders heeft in plaats van 1, omdat we er dan 27 meer hebben. Dit vind ik een beetje een rare samenvatting van de discussie. Uiteindelijk willen we gewoon een gelijk speelveld dat afgedwongen moet worden.

De **voorzitter**:

Tot welke vraag leidt deze visie?

De heer **Verhoeven** (D66):

Het is een beetje merkwaardig om te zeggen dat 28 toezichthouders meer kans bieden op een gelijk speelveld dan 1 toezichthouder voor het gehele gebied. Wat vindt de Minister hiervan?

De **voorzitter**:

Dat is een stelling en ik meen dat de Minister hier al op gereageerd heeft.

De heer **Verhoeven** (D66):

Laat ik de vraag anders stellen: is de kans op verschillen tussen de gebieden niet veel groter bij 28 toezichthouders dan bij 1?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De heer Verhoeven constateerde zojuist al dat wij het met elkaar erover eens zijn dat er een gelijk speelveld met gelijke regels moet komen. In Nederland hebben we nu eenmaal de Rijksdienst voor het Wegverkeer, in Duitsland de KBA en in andere landen allerlei andere toezichthouders die nog veel meer taken hebben en die hun deskundigheid en toezicht vanuit verschillende invalshoeken uitoefenen. We kunnen overal een deel weghalen en een nieuwe Europese organisatie maken die we weet ik waar neerzetten, zodat iedereen daar voortaan naartoe moet. Het is echter heel goed dat het toezicht gebeurt door de organisaties die een en ander goed kunnen matchen, mits de spelregels maar uniform, eenduidig en transparant zijn en iemand af en toe bekijkt of het allemaal goed gaat. Waarom zouden we het gehele systeem op de schop nemen en alles opheffen om er één van te maken als we het met gelijke regels ook kunnen oplossen? Bovendien houden fabrikanten elkaar in de gaten. Doordat het toezicht door verschillende organisaties wordt uitgeoefend, vraagt Fiat zich weleens af of BMW goed bekeken wordt en vraagt Volkswagen zich af of Kia wel goed bekeken wordt. Het is goed als we hier wellicht ook wat meer zicht op krijgen.

Mevrouw Van Tongeren en ook anderen vroegen of het naast de regels, toetsen en testen die ik voorstel goed zou zijn als we ook de broncodes kunnen inzien. Deze vraag is al eerder in moties aan de orde geweest. Het testen van software is mogelijk onder de huidige wetgeving. Het complexe van de broncodes is echter dat het miljoenen regels software betreft. De broncodes van auto's zijn bijna ingewikkelder dan die van vliegtuigen. We moeten dus heel gericht en goed weten waar we naar zoeken en kijken, maar het kan en het mag. Dit hebben we ook in antwoord op de moties aangegeven. De RDW hecht echter meer waarde aan de «real driving emissions»-tests dan aan het bekijken van het softwaremodel, omdat men dan ook de werkelijke uitstoot kan zien. Bij vrachtauto's leidt zo'n «real driving emissions»-methode echt tot verlaging van de praktijkuitstoot.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik kom nog even terug op de broncodes. De auto's die getest worden, zijn over het algemeen niet ouder dan een jaar of twee. In de software kunnen we opnemen dat iets pas na een jaar of twee ontstaat en we kunnen bepaalde temperaturen opnemen. Een van de problemen was dat als de buitentemperatuur dusdanig hoog is, de auto een bepaald gedrag gaat vertonen. Theoretisch is het allemaal met testen op te vangen, maar het is een soort wapenwedloop: zij worden slimmer, wij worden slimmer, zij worden slimmer. Wat men ook doet, het zal uiteindelijk in de software moeten zitten. Ik ben een groot voorstander van en heel blij met de aanpak van het kabinet en diens inzet in Europa. Bij de autofabrikanten werken slimme jongens – helaas zijn het meestal jongens – die software kunnen schrijven. Zij zijn, in tegenstelling tot de aanwezigen in deze zaal, ook in staat de software te controleren. Is het niet handig om een paar van deze slimme jongens – we hebben er niet heel veel nodig – als stok achter de deur te hebben, zodat autofabrikanten niet steeds slimmer worden in het verstoppertje van hun gesjoemel in de software?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ik zei net dat het testen van software al mogelijk is onder de huidige wetgeving. Er komen altijd nieuwe dingen in te zitten. We kunnen de software goed bekijken, maar de controle zal altijd achter de ontwikkelingen aanlopen. Wellicht helaas, want men kan steeds nieuwe dingen verzinnen die we vandaag niet voorzien. De prestaties van een voertuig worden niet alleen door software bepaald. Het betreft altijd een combinatie van software, hardware en andere systemen. Ik blijf erbij dat de «real driving emissions»-test de allerbeste test is. Wat doet de auto in de praktijk? De RDE-test laat zien wat een toestel daadwerkelijk uitstoot. Zowel de RDE-test als het testen van software is mogelijk. Beide worden toegepast, maar de grootste potentie zit in de RDE-test.

De voorzitter:

Ik kan me nauwelijks voorstellen dat het antwoord van de Minister een vervolgvraag oplevert, maar ik zie bij mevrouw Van Tongeren toch de neiging om er een stellen.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De Minister zegt keurig dat het testen van software mogelijk is en volgens de wet al mag. Mijn vervolgvraag is of dit ook daadwerkelijk gebeurt. Bij mijn weten wordt er in Nederland nooit in de broncode gekeken, maar wellicht is er nieuwe aanvullende informatie. Duitsland is het enige land waarvan ik zeker weet dat er niet in de broncode wordt gekeken, omdat de autofabrikanten deze niet vrijgeven aan de controlerende instantie.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

In de Verenigde Staten heeft de NASA de software bekeken, maar zelfs zij heeft niet kunnen constateren dat er sjoemelsoftware in zit. Dit illustreert de complexiteit. Dus ja, de software wordt bekeken. Dit is niet mijn manier om te zeggen dat we het niet moeten doen, maar ik geef wel de complexiteit aan. De informatie is niet openbaar, want hierin nemen fabrikanten natuurlijk ook op wat hun auto uniek maakt. De informatie is echter wel toegankelijk voor degenen die toezicht moeten houden en moeten toetsen. Zij bekijken de informatie. Sjoemelen was natuurlijk interessant toen men nog een situatie kon nabootsen. Doordat we echter op de «real driving emissions»-test zijn overgegaan, is het creëren van fictieve situaties niet langer mogelijk en wordt sjoemelen minder interessant.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

De Minister zegt dat de RDE-test alle mogelijkheden afdekt, maar halen we auto's die vijf jaar oud zijn van de straat om ze nog een keer te testen? Testen we onder allerlei soorten weersomstandigheden? Als fabrikant zou ik wederom op zoek gaan naar alle ruimte. Er is altijd een mogelijkheid te verzinnen. Op een gegeven moment weet men wat de «real driving emissions»-test inhoudt en zal men er weer een weggetje omheen zoeken. Ik ben blij dat de Minister zegt – hiervan hoor ik graag nog een bevestiging – dat in Nederland de TNO de broncodes kan inzien, mocht zij dit willen.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Mevrouw Van Tongeren vraagt zich af of de «real driving emissions»-tests onder uiteenlopende omstandigheden worden uitgevoerd. De «real driving emissions»-test wordt in verschillende soorten situaties toegepast: rijden in het stedelijk gebied, rijden in het buitengebied, sneller rijden, langzamer rijden, nieuwere auto's, oudere auto's. Omdat het steekproeven betreft, komen natuurlijk niet altijd alle omstandigheden aan de orde. Dit geldt echter ook voor de software, want we kunnen niet alle 10 miljoen regels overzien. Hieruit zullen we ook stukjes moeten pakken. Als we echter genoeg testen doen, krijgen we de uitstoot goed in beeld. Hier gaat het ons uiteindelijk om. We willen de uitstoot weten in het kader van

bijvoorbeeld gezondheid of mogelijke groei van activiteiten in ons land. We gebruiken de gegevens ook voor het Nationaal Samenwerkingsprogramma Luchtkwaliteit (NSL). Hoeveel ruimte hebben we nog? We meten de uitstoot, omdat we willen weten of deze nog toelaatbaar is of niet. GroenLinks vroeg om stevige boetes. In het voorstel dat nu voorligt, zit een...

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Ik vroeg ook of TNO toegang heeft tot de broncodes van de auto's die zij test.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

In mijn allereerste opmerking gaf ik aan dat het onder de huidige wetgeving al mogelijk is om software te testen. Overigens heeft niet TNO maar de RDW toegang tot de broncodes.

De heer **Hoogland** (PvdA):

Ik moet even iets rechtzetten. In de eerste termijn heb ik de heer Verhoeven inderdaad verkeerd begrepen. Aanvankelijk steunde mijn fractie de motie van D66 niet, maar vervolgens hebben we dezelfde motie samen ingediend. Hierin wordt de regering verzocht om het Europese toezicht in één keer te regelen. De Minister is hier kritisch over en heeft liever 28 toezichthouders dan 1. Gek genoeg geeft het kabinet wel aan dat er op dit moment gewerkt wordt aan Europees toezicht en dat het dit steunt. Waarom moeten we het nationaal toezicht dan behouden? Zolang dit bestaat, is er een belang voor elk individueel land, namelijk zo veel mogelijk typegoedkeuringen van auto's afgeven omdat men daarmee geld kan verdienen. Zolang dit belang blijft bestaan, kan er toch nooit sprake zijn van een onafhankelijk en gelijk toezicht in geheel Europa? Er zit immers een verdienmodel achter. Elke typegoedkeurende instantie zal proberen zo veel mogelijk auto's naar zich toe te trekken, door concurrentie op prijs maar uiteraard ook op «kwaliteit» in de trant van «als we daarnaartoe gaan, komen we er goed uit».

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Wij steunen de Commissievoorstellen die er liggen. Daarin wordt uitgegaan van één type markttoezicht; niet van één organisatie, maar van één vorm. In de voorstellen wordt niet gepleit voor het opheffen van de bestaande organisaties, maar voor één toezicht. De nationale organisaties zijn onafhankelijk, ook al willen ze graag zo veel mogelijk typegoedkeuringen doen. Ze kunnen concurreren op prijs, maar als duidelijk wordt dat ze ook concurreren op kwaliteit, zijn ze natuurlijk zo uit de markt. We moeten er een beetje op vertrouwen dat men het eigen product niet kapotmaakt. Mocht iemand zich hier zorgen over maken, dan is er straks in Europees verband een forum dat hierop toeziet. Dit forum kijkt naar dezelfde spelregels. Iedereen moet op gelijke manier meten en iedereen kan hierop gecontroleerd worden. Er zullen ook peer reviews plaatsvinden. Hiervan is nu al sprake, maar ze zullen dan volledig langs eenzelfde lijn worden vormgegeven. We volgen gewoon het Europese voorstel dat er ligt en steunen dit. Volgens mij was dit hetgeen waar de heer Hoogland om vroeg in zijn motie uit het verleden. Zowel de woorden «één toezichthouder» als «één toezicht» zijn in het verleden aan de orde geweest. Één toezicht is wat er nu via Europa gerealiseerd zal worden.

De heer **Hoogland** (PvdA):

In theorie klopt het natuurlijk wel. Elk land zou hetzelfde moeten doen en op papier doet men dit ongetwijfeld ook. Ik kan me echter niet voorstellen dat 28 landen in de Europese Unie met verschillende toezichthouders op precies dezelfde wijze uitvoering kunnen geven aan één protocol. Ik begrijp ook niet helemaal hoe de Minister zich dit voorstelt. Ik ben

weleens in Griekenland, Frankrijk en Spanje geweest en daar gaan dingen echt anders dan in Noorwegen, Zweden, Finland en Nederland. Ik beluister naast mij dat dit heel charmant is, maar het leidt natuurlijk niet tot een eenduidig toezicht. Kan de Minister hierop reflecteren?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik geloof daar wel in. We doen in Europa heel veel op dezelfde manier. Heel veel landen hebben spelregels die op dezelfde manier moeten worden ingevuld en waar we ons voor moeten verantwoorden. Er zit ongetwijfeld ergens een verschil in uitvoering, maar de essentie moet voor iedereen hetzelfde zijn. Kan men erna met de billen bloot? Kan men cijfers laten zien? Kan men het duidelijk maken? Als er peer reviews worden gedaan en als de cijfers transparant moeten worden, moet dat goed worden gedaan. Het is niet meer dan logisch dat alle onafhankelijke organisaties daaraan willen voldoen. Ja, er is een verschil in handelen tussen een Fransman, een Griek en een Nederlander, maar nogmaals, dan zouden we ook op andere terreinen alles in één hand moeten doen. We willen allemaal eenduidig en transparant toezicht en vooral dat de onder het toezicht liggende spelregels aangescherpt worden, want daar hebben we gaten in laten bestaan. Daar hebben we in het verleden ruimte geschapen om breed te interpreteren. We willen niet meer breed interpreteren. Daarom heb ik in de Raad gepleit voor versmalling van artikel 5.2. Als we ervoor zorgen dat daar geen interpretatiemogelijkheden meer zijn, zijn we snel klaar.

De heer Verhoeven (D66):

Ik heb geprobeerd te begrijpen wat de Minister zojuist tegen de heer Hoogland zei. Overigens dank ik hem voor de reactie op de verwarring die er zojuist was. Dat was niet de bedoeling, ook niet van mijn kant. De Minister zegt dat we niet voor één toezichthouder zijn, maar wel voor één toezicht en ook voor één toezichtsforum. Klopt dat?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Er komt een toezichtsforum. Dat is het voorstel van de Europese Commissie. De Europese Commissie wil een forum dat erop toeziet of de eenduidige regels eenduidig worden opgepakt, zodat het verschil tussen de Griek, de Nederlander en de Fransman minimaal is en alleen wat hij tussen de middag op zijn brood heeft nog verschilt en de rest van zijn handelen hetzelfde is. Het forum kan af en toe peer reviews doen. De organisaties hoeven daarvoor niet te worden opgeheven en er hoeft geen nieuw Europees instituut te worden opgericht.

De heer Verhoeven (D66):

Hoe ziet de Minister de relatie tussen de 28 toezichthouders waar zij zo graag aan vasthoudt en het forum? Heeft het forum de mogelijkheid om de 28 toezichthouders terug te fluiten als zij hun werk niet goed doen? Hebben ze een overkoepelende verantwoordelijkheid? Kan het forum de toezichthouder die in een van de 28 lidstaten de zwakste manier van toezicht heeft, daadwerkelijk aanspreken? Als dat zo is – ik zag instemmend geknik, maar misschien interpreteer ik dat verkeerd – is er de facto sprake van 1 toezichthouder op de 28 toezichthouders. Dat zou nog mooier zijn, want dan hebben we 29 toezichthouders. Volgens het sommetje van de Minister zijn we dan nog een stap verder gekomen. Wil de Minister toegeven dat er een 29ste supertoezichthouder komt die wellicht dichter bij de voorstellen van de Europese Commissie zit dan het kabinet graag zou zien?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Als de heer Verhoeven graag wil horen ...

De heer **Verhoeven** (D66):

Nee, voorzitter, even een punt van orde. Ik wil gewoon graag antwoord op mijn vraag.

De **voorzitter**:

De heer Verhoeven krijgt antwoord, maar de Minister mag ook een kwinkslag maken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Zeker. Als de heer Verhoeven graag wil horen dat er nog één autoriteit bijkomt die weer toeziet op de andere toezichtautoriteiten, is het antwoord ja. Dat heb ik ook aangegeven. Ik heb gezegd dat Nederland voorstander is van één Europees toezicht. De vraag is of we dat in één organisatie moeten doen of dat het ook net zo goed kan met de bestaande organisaties. Daar hebben we nu discussie over. Dat is belangrijk. Vinden we dat het op een goede manier is ingevuld? Het huidige voorstel, waar we het in Europa nu even mee zullen moeten doen, is één toezicht op de verschillende nationale organisaties. Het forum kan punten aan de orde stellen als het vindt dat een en ander niet goed gebeurt. Het kan de regels aanscherpen als het vindt dat het niet goed gebeurt. Uiteindelijk zijn dit nationale bevoegdheden, maar Europa kan altijd landen aanspreken en afhankelijk van het type regelgeving waar het uiteindelijk in gegoten wordt, kan men bijvoorbeeld ook in gebreke gesteld worden. Een en ander hangt echter af van de verdere uitwerking. Het belangrijkste is dat we één regelset willen voor hetzelfde type werk, namelijk auto's controleren op hun uitstoot.

De **voorzitter**:

Mevrouw Visser heeft een vraag over het toezicht.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Over het toezichtkader. Er lijkt in deze commissie continu bij ongeveer elk woordje sprake te zijn van een babylonische spraakverwarring. Laat ik daar even niet aan meewerken. Misschien komen we er zo nog op. Ik kom op wat de Minister al aangaf en waar volgens mij de kern zit, namelijk de aanpassing van artikel 5.2. De Staatssecretaris ging daar in haar beantwoording kort op in. De Minister stipte het ook aan. Ik pak toch even het vorige debat erbij en de uitgangspunten die we toen hebben besproken. De Minister gaf aan dat het het mooiste zou zijn als we artikel 5.2 kunnen repareren om de uitzonderingen er zo veel mogelijk en zo snel mogelijk uit te halen en een stimulans in te bouwen om schoner en beter te worden. Zojuist werd aangegeven dat er gepubliceerde voorstellen of conceptteksten liggen, maar misschien heb ik dat niet helemaal goed begrepen doordat alle vragen in een keer werden beantwoord. Voldoen die conceptteksten aan deze uitgangspunten? Zijn er met betrekking tot artikel 5.2, los van het toezicht of het toezichtkader of hoe het ook allemaal wordt genoemd, nog andere zaken? Hebben we heldere spelregels met elkaar afgesproken? Wat is de stand van zaken?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Voor zover ik weet liggen ze er nog niet. De Europese Commissie werkt ter verduidelijking van artikel 5.2 aan de guidelines en de richtsnoeren. Een en ander had in 2016 klaar moeten zijn, maar het is nog niet af. Het loopt iets uit. Ik weet niet of er al conceptteksten liggen. Dat zou kunnen. Daar weet ik de inhoud niet van, want de teksten komen uiteraard pas verderop in het proces bij ons. Ik kan nu nog geen antwoord geven op de vraag of de teksten voldoen aan de wensen die we voor ogen hadden. We zullen er uiteraard bovenop zitten.

Ik was bij de stevige boetes.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Ik heb een praktische vraag: wanneer verwacht de Minister daar wel helderheid over te kunnen geven?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

We hebben de conceptteksten. We verwachten dat de officiële teksten in februari worden gepubliceerd. Daarna kunnen we reageren. Daar zit in opgenomen wat we willen, namelijk de best beschikbare techniek voor auto's. Het gaat om meer, maar dit is volgens mij wat nu voor de Kamer het belangrijkste was.

GroenLinks vroeg of ik boetes kan uitdelen. In het voorstel zit een boete van € 30.000 per voertuig. Of dat voorstel het gaat halen, weet ik niet, maar het zit in elk geval nu in het voorstel.

De VVD vroeg hoe het staat met de recall van de gemanipuleerde voertuigen en wanneer dat klaar is. Het KBA – dat is de RDW van Duitsland – heeft druk op Volkswagen uitgeoefend om de recall uit te voeren. Het KBA is degene die dat mag en moet doen om de gemanipuleerde voertuigen te herstellen. Er is op dit moment, op basis van non-conformiteit, geen juridische basis om dat te doen, omdat er geen ernstig gevaar is voor de verkeersveiligheid, de volksgezondheid of het milieu. Zo staat het vooralsnog geformuleerd. In het voorstel voor de nieuwe kaderverordening komen er meer mogelijkheden om dat in de toekomst te doen. Voor nu zitten we dus echter nog even hiermee. In Nederland voert de importeur van Volkswagen het proces uit. De RDW houdt daar toezicht op. Het toezicht bestaat in dit geval uit het signaleren van voldoende voortgang van het aantal terug te roepen voertuigen. Inmiddels zijn 41.000 van de 174.000 voertuigen aangepast. Nog niet voor alle voertuigen zijn de softwareaanpassingen vrijgegeven. Er kunnen nog niet voor alle types al aanpassingen worden gedaan. Een en ander verloopt tot nu toe volgens de door Volkswagen vrijgegeven planning. Mevrouw Visser vroeg of de softwareaanpassing negatieve of nadelige gevolgen heeft voor de automobilist en het milieu. In het verleden hebben ook de heer Geurts en mevrouw Van Veldhoven daarnaar gevraagd. RDW en TNO hebben na de KBA nog eens onderzocht wat de Duitsers al onderzocht hadden, namelijk of de update nadelige gevolgen heeft voor de automobilist en het milieu. De conclusie is dat Volkswagen AG zeer zorgvuldig te werk is gegaan en dat de update geen nadelige gevolgen heeft voor de rijeigenschappen, het motorvermogen of het brandstofverbruik.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Dat is een helder antwoord van de Minister. In de bijlage stond alleen dat er niet meer uitstoot is. Vervolgens wordt in de brief van de Minister aangegeven dat er geen nadelige gevolgen zijn, dus ik dacht: waar halen ze dat vandaan? Voor de zekerheid vraag ik de Minister of ze met «geen nadelige gevolgen» dus niet bedoelt dat de auto minder vermogen heeft of zoiets dergelijks. Over het algemeen zitten de Minister en ik als het om autorijden gaat wel op een lijn over wat nadelig en positief is, maar ik wil het voor de zekerheid toch even checken.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Nogmaals, ik heb aangegeven dat er geen nadelige effecten zijn. Ik heb begrepen dat de ANWB ook nog heeft getest, dus iedereen is zelf nog een keer check-check-dubbelcheck aan het doen. De update heeft geen nadelige gevolgen voor de rijeigenschappen, het motorvermogen of het brandstofverbruik. Dat is belangrijk, want als je auto geüpdatet wordt, wil je weten wat je uiteindelijk aan product overhoudt.

In de toekomst kunnen de terugroepacties strenger zijn. Nu gebeurt recall alleen op basis van gevaar voor de veiligheid, het milieu en de gezondheid. In het voorliggende voorstel in Europa is recall ook mogelijk als het

niet conform de typegoedkeuring is, dus dat is veel scherper dan wat we nu gezamenlijk hebben afgesproken. Ook dat is volgens mij een verbetering als het voorstel wordt aangenomen. D66 heeft gevraagd of de RDW kan ingrijpen bij types die wij niet goedkeuren. Dat behoort niet tot de mogelijkheden; ook in het nieuwe voorstel blijft die verantwoordelijkheid liggen bij de typegoedkeuringsorganisatie.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Er is enige babylonische spraakverwarring over toezicht, toezichthouders, markttoezicht en het toezichtkader. Kan de Minister nog een keer ingaan op de simpele vraag of zij vindt dat de RDW voldoende bevoegdheden heeft – nu maar ook conform de nieuwe voorstellen – om te kunnen ingrijpen bij vermoedens van fraude, manipulatie of welke sticker dan ook die we erop plakken van iets wat niet deugt? Heeft de RDW voldoende handhavings- en onderzoeksmogelijkheden om te kunnen ingrijpen?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

De RDW kan dat doen voor de auto's waarvoor hij een typegoedkeuring heeft gegeven. Vervolgens kan de RDW constateren dat de auto's niet voldoen aan wat er geschetst is en dat er verschil is tussen theorie en praktijk. Op basis daarvan kan de RDW het gesprek aangaan en bij het OM om vervolging vragen. De mogelijkheden voor recall zijn echter relatief beperkt. Heeft de RDW voldoende mogelijkheden? Nee, want die zijn beperkt tot gevaar voor gezondheid, milieu en veiligheid. Het gebeurt niet snel dat er sprake is van een gevaar. In de toekomst wordt dat natuurlijk mooier met de «afwijking van de typegoedkeuring». De strafmaat is nu niet zo hoog. In het voorstel voor de toekomst staat een betere en hogere strafmaat. De RDW heeft nu wel mogelijkheden om in te grijpen en te handhaven, maar beperkter dan in de toekomstige voorstellen staat. De toekomstige voorstellen komen dichterbij de wensen van de Kamer en het kabinet.

Mevrouw **Visser** (VVD):

Mijn vraag klinkt misschien technisch, maar zo bedoel ik hem niet. Recall is een actie als daadwerkelijk geconstateerd is dat er iets niet deugt. Mijn vraag gaat over het traject voordat dit geconstateerd is. Termen als «in gesprek gaan met» wekken de suggestie dat we gezellig met elkaar koffiedrinken, terwijl we willen dat een toelatingsinstantie als de RDW gewoon zijn werk kan doen. «Zijn werk doen» is toezien op datgene wat is beloofd en beoordelen of dat wordt nagekomen. De RDE-test zal daar natuurlijk een belangrijke bijdrage aan leveren. Vindt de Minister dat de RDW voldoende mogelijkheden heeft om zijn werk te kunnen uitoefenen in het gehele traject daarvoor, even los gezien van een recall om wat voor reden dan ook als er iets wordt geconstateerd?

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Ja, dat vind ik. Een betere term voor «in gesprek gaan met» is «ter verantwoording roepen», want dat is wat men doet als geconstateerd wordt dat praktijktesten tot een andere uitkomst leiden dan hetgeen op papier werd aangeleverd. De RDW heeft voldoende mogelijkheden om een partij aan te spreken en het uit te laten leggen. Heeft de RDW daarna nog genoeg spierballen? Dat was de vraag die ik beantwoordde. Wat mij betreft mogen die spierballen wat groter.

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ik heb een vraag over de gesprekken die het OM heeft gevoerd met verschillende fabrikanten. Ik begrijp dat die gesprekken nog niet gevoerd zijn. Is bij het kabinet bekend of ze nog gevoerd worden? En zo ja, wat verwacht het kabinet dat het OM daarmee doet?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Wij hebben verschillen geconstateerd tussen de aangeleverde informatie en de praktijktesten. Op basis daarvan hebben wij de verschillende merken ter verantwoording geroepen, laat ik het zo formuleren, om uit te leggen hoe dat kon. We kunnen ons erbij neerleggen als men er een goed verhaal bij heeft. Degenen die er geen goed verhaal bij hebben, krijgen een tweede mogelijkheid om voor een bepaalde tijd met een uitleg te komen. We hebben aangegeven dat we met sommige partijen misschien bij het OM komen. Of dat zal gebeuren is afhankelijk van hun laatste bijdrage. Ik kan helemaal niets zeggen over wat het OM ermee gaat doen. Dat is aan het OM, dat natuurlijk moet kunnen zien dat er aantoonbaar sprake is van frauduleus gedrag of iets dergelijks.

De heer Van Helvert (CDA):

Ik kom terug op het punt dat er geen nadelige gevolgen voor de auto's zijn. Wat ik met mijn gezonde boerenverstand – om maar in termen van de heer Geurts te blijven – niet helemaal begrijp, is het volgende. Een autofabrikant zet illegale software in een auto om er beter uit te komen. Vervolgens zeggen we dat dat niet mag en dat die software eruit moet. Daarna komt de auto er nog steeds even goed uit, want er zijn geen nadelige gevolgen voor het vermogen van de motor of voor de klant. Waarom hebben ze dan ooit die illegale software erin gezet? Dat kan toch niet? Het kan toch niet dat de auto's er qua uitstoot beter uitkomen zonder dat het gevolgen heeft voor de auto?

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Deze vraag heeft de heer Hoogland als eerste gesteld. Hij begrijpt niet waarom er gesjoemeld is nu uiteindelijk is gebleken dat er gewoon software beschikbaar was die de uitstoot zo gemakkelijk omlaag bracht. De verklaring die ik heb gekregen, is dat het in het verleden niet mogelijk was om met die software tegelijkertijd CO₂ en stikstofdioxide omlaag te brengen – lange tijd is het zo geweest dat men aan het ene of aan het andere kon werken – en dat die mogelijkheid nu wel bestaat met verbetering van de software. Nogmaals, ik ben niet Volkswagen en ik weet niet waarom ze het hebben gedaan. Ik weet niet waarom ze niet gekozen hebben voor een oplossing. Ik heb weleens gehoord dat de software destijds wel mogelijk was, maar dat dat duizend dollar – het ging om de Amerikaanse situatie – per auto kostte. Misschien hebben ze dat meegewogen. Ik kan niet in hun hoofd kijken. Ik kan alleen maar zien dat ze, naar aanleiding van het feit dat ze gesnapt zijn met softwarefraude en de opdracht hebben gekregen om de auto's terug te roepen, software hebben gemaakt die, na wederom getest en nog een getest te zijn, uiteindelijk het probleem oploste.

De heer Van Helvert (CDA):

Zo raken we precies het pijnpunt, want dit roept natuurlijk wel vragen op. Zo'n groot bedrijf komt er altijd wel weer mee weg op een of andere manier. Op het moment dat het gesnapt werd, heeft het ineens software uitgevonden die wel legaal was. Dat is een beetje raar. Is de CDA-motie dan wel goed uitgevoerd? Natuurlijk kloppen die testen allemaal, maar de Amerikanen hebben destijds achterhaald dat ze niet klopten. Is het wel goed onderzocht? Ze zullen echt hun best wel hebben gedaan, maar ergens zit er iets wat niet klopt en daar zijn we met zijn allen naar op zoek. Het is wel heel toevallig dat ze, precies op het moment dat ze gesnapt werden, ineens bedachten dat ze software hadden uitgevonden. Kunnen we daarnaar op zoek gaan? Ik weet niet of dit ministerie of dit kabinet dat moet doen of dat de Amerikanen dat voor ons moeten doen. Is de Minister bereid om daarnaar te blijven zoeken? Willen we betrouwbaar blijven als overheid, dan moeten we blijven zoeken naar het punt waarop het is misgegaan.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Ik weet niet of het bedrijfsleven ermee is weggekomen. Volgens mij hebben ze een miljoenschade geleden. De CEO is onlangs opgepakt en anderen hebben er flink van langs gekregen. In ieder geval is de naam schade voorlopig zeer groot. Dat voelen de anderen ook wel boven hun hoofd hangen. Of het eerst niet mogelijk was en nu wel, wat een van de verklaringen is die ik gaf, of andersom, dat het eerst wel mogelijk was maar dat het gemakkelijker was om fraude te plegen in plaats van te investeren in auto's met betere en andere, duurder software, dat weet ik niet. Ik kan dat niet zien. De Amerikanen hebben ontdekt dat het niet klopte en vervolgens is ook in Europa gekeken naar wat er was gebeurd. Wat moet er gebeuren als we de auto's terugroepen en om ze aan de eisen te laten voldoen? Volkswagen heeft aangegeven welke softwareaanpassingen worden gedaan voor de verschillende typen. De KBA, de RDW van Duitsland, heeft deze getest en gezegd dat het zonder problemen kan worden gedaan. Naar aanleiding van de motie van het CDA is het kabinet bereid de aangepaste software te testen, ook al gaan we er niet over. RDW en TNO hebben gezamenlijk getest en dezelfde constatering gedaan. Ik heb begrepen dat de ANWB ook getest heeft voor haar leden. Het is niet aan dit kabinet om test op test te doen. We zullen misschien nooit weten wat de aanleiding was voor Volkswagen om eraan te beginnen, behalve dan dat het toen waarschijnlijk heel gemakkelijk leek, maar we kunnen in ieder geval wel zien wat het huidige systeem doet en dat het goed uitwerkt.

Mevrouw Van Tongeren (GroenLinks):

Volkswagen was natuurlijk niet de enige. Volkswagen heeft niet alleen publiekelijk excuses gemaakt maar ook publiekelijk toegegeven dat het met de software heeft gefraudeerd. Als de eigen softwaremensen van Volkswagen op het punt stonden het probleem op te lossen met een paar aanpassingen in de software, dan was alles toch nooit gebeurd? We mogen wel bij de broncode, maar niemand heeft geprobeerd om die echt grondig te analyseren. Ik kan mij niet aan de indruk onttrekken dat daar de oplossing van het probleem zit. De Minister heeft gezegd dat er gewerkt kon worden aan of minder NO_x of minder CO₂, maar niet aan allebei omdat dat fysiek niet kon. Daarna kwam het verhaal over de verschillende add-ons die erin moeten en dat de mensen er geen zin in hebben om dat bij te vullen. Vervolgens werd een natuurkundig probleem opgelost met een simpele verandering in de software. Omdat we zo'n last van de zwaartekracht hebben, kun je die toch ook niet opheffen door een lichte verandering in de software? Dat kan gewoon niet. Ik kan me niet aan de indruk onttrekken dat ze nu gewoon wat slimmer sjoemelen totdat wij, als NASA het niet kan, iemand vinden die het wel kan ontdekken. Die jongens bij de autofabrikanten kunnen blijkbaar heel veel met software. Kan de Minister voor mij navragen of er iemand, waar dan ook in Europa of in Amerika, echt de broncode van de software is ingegaan en deze gecontroleerd heeft?

De voorzitter:

Via de zwaartekracht kom ik tot de conclusie dat deze vraag in verschillende vormen al vijf keer is gesteld. De Minister mag hem wat mij betreft nog één keer beantwoorden, maar ik nodig haar uit dat kort te doen, want ik heb niet de indruk dat het loont.

Minister Schultz van Haegen-Maas Geesteranus:

Het is natuurlijk interessant om de vraag te beantwoorden hoe het mogelijk is. Dat kunnen we elkaar hier niet uitleggen. We snappen de broncode en de testen niet. Wat ik wel kan zeggen is dat degenen die getest hebben allemaal onafhankelijke testorganisaties zijn. Zij geven aan dat het kan en klopt en hebben dat voor anderen transparant gemaakt.

Daar wil ik het even bij laten. Het mooie is dat het kabinet ook steeds voorstelt om niet te veel naar de testen te kijken, naar de voorkant, de software, maar om te testen op de weg met de «real driving emissions»-test. Daarop baseren wij het gehele luchtkwaliteitsbeleid in Nederland. Niet op de glossy folder, niet op wat beloofd is, maar op wat er werkelijk gereden wordt, zodat we niet voor het probleem staan dat we ineens een heel andere uitstoot hebben dan we hadden gedacht. De consument heeft een auto gekocht die anders is dan hij dacht, de Staatssecretaris van Financiën heeft misschien iets gefinancierd waarvan hij dacht dat het anders was, maar we wisten wel met welke werkelijke uitstoot we te maken hadden omdat we de «real driving emissions»-test deden. Gelukkig gaan deze tests er straks voor heel Europa komen en moet de autoverkoop zich daarop baseren en dat laten zien. Transparantie en openheid over wat de mensen werkelijk kopen, is het belangrijkste.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

De Minister zegt dat berekeningen en het bekijken van software minder zinvol zijn dan meten in de werkelijkheid. Moeten we dan niet het meetnet in Nederland wat uitbreiden, onder andere met plekken waar we 130 km/u rijden? Dat is een bekend punt van mij ...

De **voorzitter**:

Met alle respect, maar nu gaat u het dermate verbreden dat we een totaal ander onderwerp aan de orde krijgen.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Mag ik mijn vraag afmaken voordat u hem afwijst?

De **voorzitter**:

Nee, dat mag u niet. U mag alleen maar een vraag stellen die over dit onderwerp gaat.

Mevrouw **Van Tongeren** (GroenLinks):

Het onderwerp is sjoemelfraude die effect heeft op de luchtkwaliteit. De Minister biedt mij een opening door te zeggen dat we niet moeten berekenen maar meten. Ik ben het daar roerend mee eens. Hoe meten wij of de luchtkwaliteit inderdaad beter wordt nu de nieuwe software in alle dieselauto's zit? Dat meten we niet, dat berekenen we. In dat geval vertrouwen we de berekeningen wel.

Minister **Schultz van Haegen-Maas Geesteranus**:

Bij mijn weten gebruiken we altijd een combinatie van meten en berekenen. We berekenen vooraf wat de effecten zijn. We meten en herstellen achteraf als het verkeerd berekend is en er toch meer uitgestoten is dan verwacht, of we gebruiken de ruimte als we minder uitgestoten hebben dan we dachten.

De **voorzitter**:

Deels in rondjes pratend hebben we een heleboel zaken bij de kop gehad. Ik vermoed dat hierover nog vaker gesproken wordt. Heeft iemand behoefte aan een VAO?

De heer **Van Helvert** (CDA):

De Minister heeft de vragen naar beste kunnen beantwoord, maar de gevolgen voor de auto blijven iets raars. De Minister zegt dat de uitkomsten kloppen, maar als je met Polo-eigenaren spreekt ...

De **voorzitter**:

Kunt u de vraag beantwoorden of u een VAO wil aanvragen?

De heer **Van Helvert** (CDA):

Ja, een VAO om het te bekrachtigen, want ergens klopt het niet. Een punt van orde: ik zou het prettig vinden als de leden, ook de gastleden die hier zijn, het aanspreken van leden op de orde aan de voorzitter overlaten.

De **voorzitter**:

Dat heb ik gedaan en daarom vond ik het niet nodig dat u die uitgebreide uitleg gaf. U wilt een VAO en dat gaat er komen. Ik sluit de vergadering nadat ik allen bedankt heb voor de belangstelling, de inbreng en de beantwoording.

Sluiting 19.20 uur.