



Tweede Kamer

DER STATEN-GENERAAL

Commissie I&M

Aan de minister en de staatssecretaris
van Infrastructuur en Milieu

Plaats en datum: Den Haag, 2 mei 2016
Betreft: Aanvullende vragen over gesjoemel automerken
Ons kenmerk: 2016Z08304/2016D18400

Geachte mevrouw Schultz van Haegen, geachte mevrouw Dijkema,

In de procedurevergadering van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu van 2 mei 2016 is gesproken over de brief die de Kamer u tijdens de regeling van werkzaamheden d.d. 20 april 2016 gevraagd heeft over gesjoemel door automerken.

De commissie heeft besloten u te verzoeken om in de gevraagde brief tevens antwoord te geven op de vragen die u aantreft in de bijlage bij deze brief.

Bij deze breng ik u het verzoek van de commissie over.

Hoogachtend,

de griffier van de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu,

L. Tijdink

Tweede Kamer der Staten-Generaal
Postbus 20018
2500 EA Den Haag

T. 070-3182211
E. cie.im@tweedekamer.nl

Bijlage: aanvullende vragen over gesjoemel door automerken

1. Kunt u de Kamer een overzicht verschaffen van de fabrikanten die de afgelopen jaren in opspraak zijn geweest rondom het sjoemelen met auto's (zowel inzake CO2 en NOx als brandstofverbruik) en daarbij aangeven wat bewezen/erkend is, en wat onderwerp is van discussie?
2. Kunt u aangeven in welke gevallen u contact heeft opgenomen met de Nederlandse importeur of met de RAI Vereniging (als onderdeel van de standaardacties) en op welke wijze daar op is gereageerd?
3. Kunt u een overzicht geven van de stand van zaken van de onderzoeken naar manipulatie-instrumenten die lopen in Duitsland, Frankrijk, Engeland en Nederland en toelichten of deze onderzoeken de goedkeuring van alle types en merken auto's en bestelbussen beslaan met euro 5 en 6 dieselmotoren? Kunt u daarbij ook de coördinerende rol toelichten van de Europese Commissie en het Joint Research Centre¹, en aangeven op welke manier de Dienst Wegverkeer (RDW) betrokken is?
4. In hoeverre zijn er al resultaten te melden uit het onderzoek van de Europese werkgroep onder leiding van het Joint Research Centre? Indien er nog geen resultaten te melden zijn, wat is het tijdspad van dit onderzoek?
5. Herinnert u zich het bericht 'Opel ontkent gesjoemel met software'² en uw antwoord op schriftelijke vragen³ die op 20 januari 2016 naar aanleiding van dit bericht door het lid Van Veldhoven zijn gesteld, waarin u onder meer aangeeft dat u geen vermoedens heeft dat Opel in het geheim software van vervuilende modellen zou hebben aangepast of dat de in het onderzoek genoemde types van Opel verdacht zouden zijn in het kader van het dieselschandaal en dat u de resultaten van het door de Belgische Minister van Werk, Economie en Consumenten, de heer Kris Peeters, ingestelde onderzoek bij Opel Belgium en zijn dealers met belangstelling afwacht?
6. Is het door de Belgische Minister van Werk, Economie en Consumenten, de heer Kris Peeters, ingestelde onderzoek bij Opel Belgium en zijn dealers reeds afgerond? Zo nee, wanneer zijn de resultaten van dit onderzoek te verwachten en bent u bereid de Kamer van de resultaten op de hoogte te stellen, vergezeld door een reactie van uw kant? Zo ja, wat zijn daar de uitkomsten van? Geven deze uitkomsten in België aanleiding tot nader onderzoek, aanvullende maatregelen of andere bestuurlijke actie? Geven deze uitkomsten aanleiding voor bestuurlijke actie in Nederland? Zo nee, waarom niet?
7. Bent u bekend met het bericht 'Opel wilde hoge uitstoot wel verbergen'⁴, waarin wordt gesteld dat de VRT-nieuwsredactie opnieuw aanduidingen heeft gevonden dat Opel na het dieselgateschandaal de hoge uitstoot van zijn Zafira Tourers wilde verbergen? Hoe beoordeelt u deze nieuwe proef van de VRT? Kunt u aangeven of volgens experts (bijvoorbeeld van TNO) deze toets wezenlijk verschilt van het onderzoek van de VRT waar het lid Van Veldhoven bovengenoemde schriftelijke vragen over stelde? Zo nee, waarom niet?
8. Kunt u aangeven of de resultaten van deze toets leiden tot een andere reactie uwerzijds op de vragen die het lid Van Veldhoven heeft gesteld over de resultaten van de toets die de VRT eerder dit jaar uitvoerde? Zo ja, ten aanzien van welke vragen ziet u aanleiding om uw reactie te wijzigen en welke consequenties verbindt u daaraan? Ziet u aanleiding om naar aanleiding van de meest recente toets van de VRT aanvullende stappen te ondernemen in Nederland? Zo nee, waarom niet?

¹ Kamerstuk 31209, nr. 178

² De Standaard, 18 januari 2016, 'Opel ontkent gesjoemel met software. Past Opel in het geheim software aan sinds dieselgate?' (http://m.standaard.be/cnt/dmf20160118_02074067).

³ Aangangsel handelingen 2015/16 II, nr. 1756.

⁴ De Redactie.be, 21 april 2016, 'Opel wilde hoge uitstoot wel verbergen' (<http://m.deredactie.be/#!/snippet/571850c6486a0f7f0d9800d6>).

9. Deelt u de mening dat, nog afgezien van het al dan niet aanwezig zijn van illegale sjoemelsoftware, het simpelweg onacceptabel is dat dieselauto's van welk type en welk merk dan ook in de praktijk meer NOx uitstoten dan de toegestane Europese norm? Deelt u vervolgens de mening dat het om deze reden stuitend is dat er met de auto-industrie een overgangsmaatregel is overeengekomen die de autofabrikanten toestaat tot 2021 dieselwagens te produceren die de NOx-norm met 110 procent overschrijden (168 mg/km) en daarna met maximaal 50 procent (120 mg/km)? Zo nee, waarom niet? Bent u voornemens voorstellen te steunen die de Europese Commissie doet of zal doen om op korte termijn de normen aan te scherpen? Zo nee, waarom niet?
10. Bent u bekend met het bericht 'Volkswagen agrees to fix or buy back cars in U.S.'?⁵ Bent u voorts bekend met Nederlandse berichtgeving hieromtrent, bijvoorbeeld het bericht 'Volkswagen betaalt 5.000 dollar per gedupeerde Amerikaanse klant'⁶ waarin onder meer staat dat
 - 1) Volkswagen overeenstemming heeft bereikt met Amerikaanse autoriteiten over een schadevergoeding voor klanten die werden misleid met gemanipuleerde uitstootwaarden van auto's
 - 2) elke gedupeerde klant daarbij op 5.000 dollar zou mogen rekenen en
 - 3) naast het bedrag van 5.000 dollar per klant Volkswagen verantwoordelijk blijft voor de kosten van het aanpassen van de betreffende auto's?
11. Wat is uw oordeel over de compensatie van 5.000 dollar die Volkswagen gedupeerde Amerikaanse klanten biedt?
12. Wat is het resultaat van het beroep dat Eurocommissaris Bienkowska heeft gedaan op Volkswagen om ook Europese voertuigeigenaren te compenseren?⁷
13. Heeft u zelf acties ondernomen om Volkswagen te bewegen ook Europese voertuigeigenaren financieel tegemoet te komen?
14. Kunt u aangeven waarom het in de Verenigde Staten wel mogelijk is dat klanten van Volkswagen gecompenseerd worden en in Europa hier vooralsnog geen sprake van is? Denkt u dat het moeten uitkeren van een compensatie een effectieve prikkel vormt voor producenten om in de toekomst te voldoen aan de geldende wet- en regelgeving? Hoe beoordeelt u de zeer terughoudende opstelling van Volkswagen zelf wanneer het gaat om het compenseren van Europese klanten, terwijl er een veel groter aantal bij het schandaal betrokken auto's (meer dan 10 miljoen) in Europa rondrijdt dan in de Verenigde Staten?
15. Kunt u aangeven waarom het in de Verenigde Staten mogelijk is Volkswagen te bewegen te investeren in schonere technologieën om zo een deel van de gemaakte milieuschade te compenseren, zoals in het artikel 'Volkswagen agrees to fix or buy back cars in U.S.' wordt aangegeven? Dat terwijl er een veel groter aantal bij het schandaal betrokken auto's (meer dan 10 miljoen) in Europa rondrijdt dan in de Verenigde Staten? Kan Volkswagen in Europa ook tot een dergelijke maatregel worden bewogen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u hier voorstander van?
16. Deelt u de mening dat het opmerkelijk is dat Volkswagen in de Verenigde Staten aangeeft dat zij voornemens is klanten volledig te compenseren en de geleden milieuschade ten gevolge van overmatige uitstoot van dieselemisies te saneren, terwijl Volkswagen in Europa geen blijk geeft van een dergelijke opstelling en vooralsnog niet bereid is over te gaan tot compensatie of saneren van de milieuschade? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan dit ook in Europa worden gerealiseerd?
17. Kunt u aangeven of u voorstander bent van de optie die een grote groep klanten van Volkswagen in de Verenigde Staten krijgt, namelijk dat zij hun auto kunnen laten terug kopen door Volkswagen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, kan dit ook in Europa worden gerealiseerd?

⁵ International New York Times, 22 april 2016, 'Volkswagen agrees to fix or buy back cars in U.S.'

⁶ Nu.nl, 20 april 2016, 'Volkswagen betaalt 5.000 dollar per gedupeerde Amerikaanse klant' (<http://www.nu.nl/volkswagen-schandaal/4250210/volkswagen-betaalt-5000-dollar-per-gedupeerde-amerikaanse-klant.html>).

⁷ Aanhangsel handelingen 2015/16 II, nr. 2091, vraag 9

18. Klopt het dat er tot op heden in Nederland nauwelijks auto's zijn teruggeroepen door de Volkswagengroep? Zo ja, wat is hier de verklaring voor?
19. Klopt het dat het KBA (Duitse goedkeuringsinstantie), ondanks eerdere berichtgeving, niet akkoord is gegaan met de door Volkswagen voorgestelde herstelmaatregelen, omdat deze het prestatievermogen (inclusief brandstofgebruik) in negatieve zin beïnvloedden?
20. Op welke wijze geeft u uitvoering aan de motie-Geurts/Van Veldhoven⁸, over een second opinion op de door het KBA goedgekeurde oplossing?
21. Bent u bekend met het bericht 'VW and Shell try to block EU push for electric cars'⁹, waarin onder meer wordt geconcludeerd dat Volkswagen en Shell gezamenlijk de transitie naar elektrisch personenvervoer, die de Europese Unie voorstaat in het kader van de klimaatafspraken in Parijs, proberen te blokkeren door te bepleiten dat de weg naar verduurzaming van de auto-industrie ligt in biobrandstoffen, in CO2-labeling van auto's en in een emissiehandelssysteem (ETS) voor personenauto's? Wat is uw reactie op deze berichtgeving en specifiek het onderzoek 'Integrated Fuels and Vehicles Roadmap to 2030+'¹⁰ dat onder andere Volkswagen en Shell¹¹ op woensdag 27 april 2016 naar buiten brachten?
22. Deelt u mening opgenomen in het genoemde artikel dat een dergelijk pakket het einde van zinvolle nieuwe regelgeving voor de uitstoot van auto's voor meer dan een decennium zou betekenen? Zo nee, waarom niet?
23. Kunt u aangeven hoe de resultaten van het genoemde onderzoek en de conclusies die onder andere Volkswagen en Shell hieruit trekken zich volgens u verhouden tot de onlangs verschenen studie van Ecofys¹² (in opdracht van de Europese Commissie), waaruit onder meer zou blijken dat de minst hoogwaardige biobrandstof drie keer vervuilender is dan diesel? Zo nee, waarom niet?
24. Welke rol ziet u voor biobrandstoffen in de verduurzaming van het personenvervoer in Europa? Hoe denkt u voorts over het als overheid financieel ondersteunen van de ontwikkeling van nieuwe brandstoffen om zo de technologische ontwikkeling te bevorderen en investeringsrisico's weg te nemen, zoals de vicepresident van Shell in het bovengenoemde artikel 'VW and Shell try to block EU push for electric cars' voorstelt?
25. Kunt u aangeven of u voornemens bent om in Europees verband onverminderd in te zetten op beleid gericht op het stimuleren van elektrisch personenvervoer, zodat koplopers als Nederland niet voor niets investeren in de benodigde infrastructuur om elektrisch rijden voor iedereen mogelijk te maken, in lijn met de onlangs aangenomen motie-Vos c.s.¹³ die de regering oproept om te streven naar het louter verkopen van emissieloze (nieuwe) auto's in Nederland in 2025?
26. Bent u bekend met de berichten 'Mitsubishi sjoemelt met cijfers over benzineverbruik van vier type auto's'¹⁴ en 'Mitsubishi sjoemelde al sinds 1991 met brandstofverbruik'¹⁵, waarin wordt bericht over het feit dat Mitsubishi verkeerde informatie heeft verstrekt over het

⁸ Kamerstuk 31209, nr. 197

⁹ The Guardian, 28 april 2016, 'VW and Shell try to block EU push for electric cars. Industry giants' call for biofuels over electric and fuel-efficient cars puts Europe's carbon emissions targets at risk, say experts' (http://www.theguardian.com/environment/2016/apr/28/vw-and-shell-try-to-block-eu-push-for-cleaner-cars?CMP=share_btn_tw).

¹⁰ Roland Berger, 27 april 2016, 'Integrated Fuels and Vehicles Roadmap to 2030 and beyond' (http://www.rolandberger.com/media/pdf/Roland_Berger_Study_Integrated_Fuels_and_Vehicles_Roadmap_to_2030_v2_20160428.pdf).

¹¹ Het rapport is opgevraagd door de 'EU Auto Fuel Coalition', bestaande uit BMW, Daimler, Honda, NEOT/St1, Neste, OMV, Shell, Toyota and Volkswagen

¹² The Guardian, 14 maart 2016, 'EU green transport target 'may have increased greenhouse gas emissions' (<http://www.theguardian.com/environment/2016/mar/14/eu-green-transport-target-may-have-increased-greenhouse-gas-emissions>).

¹³ Kamerstuk 30196, nr. 449.

¹⁴ Nrc.nl, 21 april 2016, 'Mitsubishi sjoemelt met cijfers over benzineverbruik van vier type auto's', (<http://www.nrc.nl/next/2016/04/21/autofabrikant-mitsubishi-sjoemelt-met-cijfers-over-1610277>).

¹⁵ Nos.nl, 26 april 2016, 'Mitsubishi sjoemelde al sinds 1991 met brandstofverbruik' (<http://nos.nl/artikel/2101552-mitsubishi-sjoemelde-al-sinds-1991-met-brandstofverbruik.html>).

benzineverbruik van vier modellen, dat de cijfers van in totaal 625.000 auto's zijn gemanipuleerd en dat er al sinds 1991 is gesjoemeld met de cijfers?

27. Kunt u de berichtgeving van de officiële distributeur van de personenauto's van Mitsubishi Nederland bevestigen dat de betreffende modellen in Nederland niet worden verkocht? Zo nee, waarom niet? Heeft u contact gehad met Mitsubishi Nederland over deze berichtgeving en de eventuele gevolgen voor Nederlandse eigenaars? Zo ja, waaruit bestond dit contact? Zo nee, waarom niet?
28. Bent u ervan op de hoogte dat de Mitsubishi-zaak niet op zichzelf staat, maar dat eerder ook bleek dat modellen van andere merken zoals Hyundai, Kia en Ford verschillen vertoonden tussen het opgegeven brandstofverbruik en het daadwerkelijke benzineverbruik? Zo ja, heeft u hierop eerder in Nederland actie ondernomen en/of heeft u dit probleem in Europees verband aangekaart? Zo nee, bent u naar aanleiding van deze nieuwe zaak voornemens dit te doen? Vergroot deze zaak voor u de urgentie om het probleem van onjuiste consumenteninformatie aan te pakken?
29. Kunt u voorts aangeven hoe u de motie-Van Veldhoven/Hoogland¹⁶ gaat uitvoeren, waarin de regering wordt opgeroepen ervoor te zorgen dat de consument die een auto wil kopen weet wat een auto daadwerkelijk uitstoot, bijvoorbeeld op basis van de testresultaten van TNO, en ervoor te zorgen dat deze informatie gemakkelijk toegankelijk wordt, bijvoorbeeld door deze informatie toe te voegen aan reclame-uitingen zoals in showrooms? Kunt u daarbij aangeven wat het tijdspad is voor uitvoering van deze motie?
30. Bent u bekend met het bericht 'Duitse minister dringt aan op meer terugroepacties dieselauto's'¹⁷, waarin wordt gemeld dat de Duitse minister voor Transport, Alexander Dobrindt, er bij buitenlandse autofabrikanten en autoriteiten op aandringt meer dieselauto's terug te roepen en dat hij verwacht dat buitenlandse autoriteiten eveneens terugroepacties gaan eisen?
31. Kunt u aangeven of u en/of de Nederlandse toezichthouder RDW ook bent/is benaderd? Zo ja, hoe luidt het verzoek dat is gedaan aan u en/of de RDW? Hoe heeft u en/of de RDW op dit verzoek gereageerd? Heeft u de RDW opdracht gegeven 100% medewerking te verlenen aan dit verzoek c.q. gaat de RDW over tot het terugroepen van auto's van buitenlandse merken, wanneer uit testen is gebleken dat er sprake was van te hoge emissieniveaus? Zo nee, waarom niet?
32. Kunt u aangeven of u zich aansluit bij de oproep van de Duitse minister van Transport, door ook zelf een oproep te doen aan buitenlandse autofabrikanten en toezichthouders om dieselauto's terug te roepen, zodat alle dieselauto's die 'verdacht' zijn zo snel mogelijk kunnen worden voorzien van een update/reparatie? Zo nee, waarom niet?
33. Kunt u aangeven welke rol de RDW dan wel u kan spelen, voor die gevallen waar de RDW niet de typegoedkeurende instantie is, om duidelijkheid te creëren voor de Nederlanders die in het bezit zijn van een van de merken waarnaar (inter-)nationale onderzoeken lopen?

¹⁶ Kamerstuk 31209, nr. 181.

¹⁷ Nu.nl, 30 april 2016, 'Duitse minister voor Transport, Alexander Dobrindt, dringt bij buitenlandse autofabrikanten en autoriteiten er op aan meer dieselauto's terug te roepen.' (<http://www.nu.nl/economie/4254974/duitse-minister-dringt-meer-terugroepacties-dieselautos.html>) en Süddeutsche Zeitung, 30 april 2016, "'In zehn Jahren werden Autos autonom und vernetzt fahren'" (<http://www.sueddeutsche.de/wirtschaft/verkehrsminister-dobrindt-im-interview-in-zehn-jahren-werden-autos-autonom-und-vernetzt-fahren-1.2974583>).