

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

### 1656

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *gesjoemel met de uitstoot van schadelijke stoffen door vrachtwagens* (ingezonden 23 maart 2017).

Antwoord van Staatssecretaris **Dijkma** (Infrastructuur en Milieu) mede namens de Minister van Infrastructuur en Milieu (ontvangen 20 april 2017).

#### Vraag 1

Bent u bekend met de uitzending van «Undercover in Nederland» over onder andere gesjoemel met vrachtwagens in de Nederlandse transportsector?<sup>1</sup>

#### Antwoord 1

Ja, in de uitzending werd getoond dat AdBlue-systemen bij vrachtwagens worden afgeschakeld. Ik keur deze fraude ten zeerste af. Wanneer deze systemen worden uitgeschakeld, nemen de emissies van stikstofoxiden toe. Zoals bij de beantwoording van vragen van het lid Smaling<sup>2</sup> gemeld, verwacht ik uw Kamer rond de zomer te berichten over de maatregelen die ik wil treffen. Ik heb in deze beantwoording aangegeven dat ik TNO en ECN opdracht heb gegeven om te onderzoeken hoe we vrachtauto's met gemanipuleerde AdBlue-systemen kunnen detecteren op basis van hun hogere emissies van stikstofoxiden.

Het is niet bekend op welke schaalgrootte AdBlue-systemen worden afgeschakeld. Naar verwachting is het bijzonder lastig om de omvang van deze illegale praktijken vast te stellen. Daarom richt ik me vooral op het aanpakken ervan. Daarbij vind ik het belangrijk om eerst een goed beeld van de mogelijke maatregelen te hebben waarmee we deze praktijken kunnen bestrijden. Ik onderzoek daarom op dit moment de uitvoerbaarheid en effectiviteit van de mogelijkheden. Daarbij betrek ik ook de mogelijkheid om de verkoop van kastjes waarmee AdBlue-systemen worden gemanipuleerd te verbieden. Hoewel dit proces nog niet helemaal is afgerond, is al wel duidelijk dat de identificatie van voertuigen waarvan de AdBlue-systemen zijn gemanipuleerd alleen kan plaatsvinden wanneer deze voertuigen tijdens gebruik op de weg worden gecontroleerd. Het eerdergenoemde onderzoek

<sup>1</sup> Undercover in Nederland, 19 maart 2017, <http://www.kijk.nl/sbs6/undercoverinnederland/videos/apDRs20Xhe1>.

<sup>2</sup> Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2016–2017, nr. 1287

van ECN en TNO richt zich daarom op de beschikbare meetmethoden langs de weg.

#### Vraag 2

Klopt het dat chauffeurs speciale kastjes (laten) installeren waarmee het «Ad Blue» systeem dat schadelijke uitlaatgassen vermindert kan worden uitgeschakeld?

#### Antwoord 2

Zoals is aangegeven bij antwoord 1 werd in de uitzending getoond dat chauffeurs of transportbedrijven AdBlue-systemen afschakelen. De schaal-grootte van deze praktijken is niet bekend, maar het is zeer aannemelijk dat het ook in Nederland gebeurt.

#### Vraag 3

Klopt het dat transportbedrijven door het plaatsen van een dergelijk illegaal kastje op deze manier het tanken van Ad Blue kunnen omzeilen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, klopt het dat transportbedrijven hiermee duizenden euro's per vrachtwagen kunnen besparen, terwijl de vrachtwagen wel (veel) meer schadelijke stoffen uitstoot dan is toegestaan? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 3

Door het inbouwen van kastjes, zoals in de bewuste uitzending aan de orde was, kunnen chauffeurs en transportbedrijven geld besparen. Zij hoeven namelijk geen AdBlue meer te tanken. De kosten die daarmee worden uitgespaard zijn sterk afhankelijk van onder meer het motorvermogen en het aantal gereden kilometers en kunnen oplopen tot meer dan duizend euro per jaar.

#### Vraag 4

Bent u op de hoogte van de verkoop van illegale kastjes, die op een kinderlijk eenvoudige manier vanaf € 700,- verkrijgbaar zijn bij een onbekend aantal (gespecialiseerde) garagebedrijven, die deze verkopen vervolgens verdekt registreren voor de Belastingdienst onder de noemer «onderhoud en werkzaamheden»?<sup>3</sup>

#### Antwoord 4

Het is mij bekend dat de kastjes worden aangeboden. In de uitzending van «Undercover in Nederland» werd gemeld dat reparateurs dit niet als zodanig op de factuur vermelden.

#### Vraag 5

Deelt u de mening dat deze illegale kastjes simpelweg niet verkocht mogen worden in Nederland? Zo ja, is de regelgeving daar goed op ingericht? Kunt u bevestigen dat dit strafbaar is in Nederland? Zo nee, waarom niet en wat gaat u eraan doen om gaten in de regelgeving te dichten? Zo ja, wat heeft u tot nu toe concreet gedaan om de verkoop van deze kastjes tegen te gaan, gezien de signalen dat deze kastjes als zo'n tien jaar in omloop zijn? Kunt u aangeven wat volgens u de verklaring is dat deze kastjes nog altijd in omloop zijn? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 5

Zoals aangegeven bij antwoord 1 keur ik het afschakelen van AdBlue-systemen bij vrachtwagens af. Wanneer deze systemen worden uitgeschakeld, nemen de emissies van stikstofoxiden toe. Europese regelgeving verbiedt het gebruik van manipulatie-instrumenten die de doelmatigheid van emissiecontrolesystemen verminderen. Op grond van artikel 7 van EU verordening (EG) Nr. 595/2009 is het verboden dat fabrikanten, reparateurs en gebruikers van de voertuigen systemen manipuleren die met een middel als AdBlue werken. Gebruikers mogen niet met gemanipuleerde voertuigen rijden. Dat verbod vloeit in Nederland voort uit artikel 3, eerste lid, onderdeel d, van het Besluit typekeuring motorrijtuigen luchtverontreiniging, dat is gebaseerd op artikel 9.5.1 van de Wet milieubeheer en op

<sup>3</sup> Zoals de in de uitzending genoemde «Next Generator Emulator».

grond van artikel 1a, onder 2, van de Wet op de economische delicten is overtreding van dat verbod een strafbaar feit. Personen die zich schuldig maken aan het manipuleren van de AdBlue-systemen bij vrachtwagens of vrachtwagenchauffeurs die met gemanipuleerde AdBlue-systemen rondrijden kunnen een geldboete krijgen van maximaal 20.500 euro of een gevangenisstraf van maximaal 2 jaar. Ingevolge de Wet op de economische delicten kan overtreding van de verbodsbepaling, wanneer zij opzettelijk is begaan als misdrijf worden aangemerkt en als ze niet opzettelijk is gegaan als overtreding. De verkoop van deze kastjes is op zich niet verboden. Zoals in antwoord 1 aangegeven neem ik eventueel verkoopverbod mee in het onderzoek dat ik momenteel uitvoer om deze misstanden op een effectieve manier aan te pakken.

#### Vraag 6

Wordt er bij periodieke en steekproefsgewijze keuringen (voldoende) gecontroleerd op de aanwezigheid van illegale kastjes? Zo nee, waarom is dit geen onderdeel van bijvoorbeeld de APK-keuring? Zo ja, wat is uw verklaring voor het feit dat deze controles klaarblijkelijk niet effectief genoeg zijn?

#### Antwoord 6

Bij de APK wordt gecontroleerd op de permanente eisen. Deze keuring biedt onvoldoende handvatten en aanknopingsmogelijkheden om de aanwezigheid van illegale kastjes vast te stellen, omdat gemanipuleerde AdBlue-systemen gemakkelijk tijdelijk voor de APK-keuring kunnen worden aangezet. Bovendien zijn vrachtwagens met buitenlands kenteken niet onderworpen aan de Nederlandse APK. Zoals eerder aangegeven onderzoek ik op dit moment mogelijkheden om op effectieve wijze vast te stellen of de illegale kastjes in vrachtwagens aanwezig zijn. Deze aandachtspunten maken hiervan onderdeel uit.

#### Vraag 7

Klopt het dat bij controles keurmeesters of andere controleurs de kastjes niet kunnen detecteren zolang alle indicatoren op het dashboard van de vrachtwagen maar normaal blijven functioneren? Hoe is dit mogelijk? Indien dit niet klopt, bent u dan bereid om zo snel mogelijk meer steekproefsgewijze controles in te stellen, bijvoorbeeld langs de kant van de weg, om een signaal af te geven dat er strakker gehandhaafd zal worden? Zo nee, waarom niet?

#### Antwoord 7

Na inbouw van de manipulatiekastjes blijven alle indicatoren op het dashboard van de vrachtwagen normaal functioneren. Er is daardoor geen aanleiding voor keurmeesters of andere controleurs om op zoek te gaan naar de manipulatie kastjes. Zoals hierboven aangegeven, kunnen gemanipuleerde AdBlue-systemen daarnaast gemakkelijk tijdelijk voor de APK-keuring worden aangezet.

#### Vraag 8

Wat gaat u, in het geval dat kastjes niet gedetecteerd kunnen worden, doen om de keuringen en/of de mogelijkheden die er zijn voor keurmeesters en andere controleurs om te keuren aan te passen, uit te breiden of op zijn minst te evalueren, zodat het op een zo kort mogelijke termijn wel mogelijk is om effectief te handhaven?

#### Antwoord 8

Zie antwoord 1.

#### Vraag 9

Kunt u aangeven welke boete of andere straf er op de verkoop, het installeren en het bezit van deze illegale kastjes staat, of deze boete of straf in uw ogen adequaat is en in het bijzonder of daar volgens u een voldoende afschrikwekkende werking vanuit gaat?

#### Antwoord 9

Zie antwoord 5.

Vraag 10

Hoe kan worden voorkomen dat er na een periodieke en steekproefsgewijze keuring gewoon weer illegale kastjes worden geïnstalleerd? Wat doet u eraan om dit te voorkomen?

Antwoord 10

Zie antwoord 1.

Vraag 11

Bent u bereid om zo snel mogelijk met de transportsector in overleg te treden om gezamenlijk maatregelen te treffen met als doel zo snel mogelijk een einde te maken aan deze misstanden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 11

Vanzelfsprekend worden branchepartijen uit de transportsector, zoals EVO-Fenedex en TLN, betrokken bij het onderzoek dat ik op dit moment uitvoer om de uitschakeling van AdBlue-systemen effectief aan te kunnen pakken.

Vraag 12

Bent u bereid om zo snel mogelijk met fabrikanten van deze illegale kastjes in overleg te treden om te bezien wat er gedaan kan worden om te voorkomen dat deze kastjes überhaupt in Nederland worden aangeboden? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 12

In het eerder genoemde onderzoek wordt ook gekeken naar hoe te achterhalen is wie de fabrikanten zijn.

Vraag 13

Hoe komt het dat de oplossing die u zelf aandraagt, namelijk het meten van de uitstoot van vrachtwagens, al een jaar lang op zich laten wachten terwijl dit probleem al zeker tien jaar speelt? Wanneer kan er resultaat verwacht worden van het onderzoek naar deze specifieke oplossingsrichting?

Antwoord 13

Zoals in het antwoord op de Kamervragen van het lid Smaling is aangegeven was het overleg met TNO en ECN over effectieve controlemogelijkheden langs de weg reeds gestart. TNO heeft in 2016 en begin 2017 op verzoek van het Ministerie van Infrastructuur en Milieu een verkenning uitgevoerd van mogelijke methoden voor het meten van te hoge emissies van stikstofoxiden bij vrachtwagens, die het gevolg zijn van manipulatie met AdBlue-systemen. Ik zal de resultaten rond de zomer aan uw Kamer sturen.

Vraag 14

Klopt het dat er in Duitsland veel strenger wordt opgetreden tegen deze illegale kastjes en dat de pakkans daar (aanzienlijk) hoger is dan in Nederland? Zo nee, waarom niet? Zo ja, hoe is dat te verklaren en wat zijn de lessen die we in Nederland van de Duitse aanpak kunnen leren?

Antwoord 14

In een uitzending van ZDF kwam naar voren dat uit een steekproef in Duitsland blijkt dat 20% van de vrachtauto's uit oostelijk Europa op Duitse wegen wordt gemanipuleerd. In de uitzending werd gesuggereerd dat het risico om betrapt te worden in Duitsland aanzienlijk is, maar in Nederland niet. Of dit daadwerkelijk het geval is, is mij niet bekend. Wel is bekend dat het aandeel vrachtauto's uit oostelijk Europa op Nederlandse wegen lager is dan in Duitsland.

Vraag 15

Bent u bereid om deze misstanden in Europees verband aan te kaarten en daar gezamenlijk op te trekken om hier zo snel mogelijk een einde aan te maken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 15

Naar alle waarschijnlijkheid komt het afschakelen van AdBlue-systemen in meerdere Europese landen voor. Vanuit het ministerie zullen we dit ook in diverse internationale overleggremia en bij de Europese Commissie aan de orde stellen en verkennen waar we gezamenlijk op kunnen trekken om deze illegale praktijken aan te pakken.

Vraag 16

In hoeverre bent u ervan op de hoogte dat deze praktijken zich niet beperken tot de transportsector maar dat het ook zou gaan om shovels, kranen en ander rijdend bouwmaterieel? Kunt u de schaal waarop deze praktijken plaatsvinden aangeven? Zo nee, bent u bereid om een onderzoek in te stellen naar de omvang van deze sjoemelpraktijken?

Antwoord 16

Zoals aangegeven bij antwoord 1 is het mij niet bekend op welke schaal deze praktijken voorkomen. Naar verwachting is het bijzonder lastig om de omvang van deze illegale praktijken vast te stellen. Daarom richt ik me vooral op het aanpakken ervan.

Vraag 17

Deelt u de mening dat we hier mogelijk te maken hebben met een «Diesel-gate 2.0», van een zo mogelijk nog grotere omvang en dat we ditmaal direct en kordaat moeten optreden om zo snel mogelijk een einde te maken aan deze illegale praktijken?

Antwoord 17

In tegenstelling tot de softwarefraude bij Volkswagen gaat het hier om manipulatie van emissiecontrolesystemen in de gebruiksfase van het voertuig. De problematiek is daarmee verschillend.

Vraag 18

Kunt u deze vragen afzonderlijk en ruim voor de inbrengdatum voor het schriftelijk overleg dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu uit de Kamer met u wil voeren inzake de inzet van de Nederlandse regering voor de aanstaande Europese Informele Milieuraad (die op 25 en 26 april 2017 plaatsvindt) beantwoorden?

Antwoord 18

Ik heb de vragen afzonderlijk beantwoord.