

## 2016Z17315

Vragen van het lid **Van Veldhoven** (D66) aan de Staatssecretaris en de Minister van Infrastructuur en Milieu over *de berichten «Nederland ligt dwars bij aanpak dieselschandaal»*<sup>1</sup> en dat een jaar na Dieselgate blijkt dat alle dieselmerken nog vervuilender zijn dan Volkswagen (ingezonden 26 september 2016).

### Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Nederland ligt dwars bij aanpak dieselschandaal»<sup>1</sup> en dat een jaar na Dieselgate alle dieselmerken nog vervuilender zijn dan Volkswagen en met het onderliggende rapport van Transport & Environment?<sup>2</sup> Kunt u de Kamer van een uitgebreide beleidsreactie op dit rapport voorzien? Zo nee, waarom niet?

### Vraag 2

Kunt u bevestigen dat er in Nederland 536.000 auto's met Europese emissie-standaard Euro 5 en/of Euro 6 op de weg zijn, waarbij uit het rapport blijkt dat vier op de vijf Euro 5-modellen in de praktijk meer dan drie keer de maximale uitstootnorm voor stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) uitstoten, en dat twee derde van de Euro 6-modellen meer dan drie keer de norm van 80g/1.000km overschrijven?

### Vraag 3

Klopt het dat de Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) in Brussel pleit tegen het doorbreken van de connectie tussen testbedrijven en typegoedkeuringsinstanties aangezien in Nederland het testbedrijf en typegoedkeuringsinstantie beiden onder de RDW vallen en de RDW niet graag klandizie wil verliezen? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat is dan de Nederlandse inzet op dit punt?

<sup>1</sup> Uitzending EenVandaag, «Nederland ligt dwars bij aanpak dieselschandaal» (22 september 2016), ([http://economie.eenvandaag.nl/tv-items/69307/\\_nederland\\_ligt\\_dwars\\_bij\\_aanpak\\_dieselschandaal\\_](http://economie.eenvandaag.nl/tv-items/69307/_nederland_ligt_dwars_bij_aanpak_dieselschandaal_)).

<sup>2</sup> «Dieselgate 1st anniversary: all diesel car brands in Europe are even more polluting than Volkswagen», Transport & Environment, 19 september 2016, (<https://www.transportenvironment.org/press/dieselgate-1st-anniversary-all-diesel-car-brands-europe-are-even-more-polluting-volkswagen>).

#### Vraag 4

Klopt het dat de RDW in Brussel pleit tegen het zorgdragen voor onafhankelijke testen en onafhankelijk vastgestelde en uit te geven boetes door de Europese Commissie, maar er juist voor pleit dat als de Commissie al een probleem constateert zij niet zelf daartegen mag optreden maar een typegoedkeuringsinstantie moet «verzoeken» om op te treden? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat is dan de Nederlandse inzet op dit punt? Moet na afgifte van de typegoedkeuring een check niet juist door een andere instantie dan die de typegoedkeuring heeft afgegeven worden uitgevoerd, zodat de onafhankelijkheid van deze check kan worden gewaardborgd?

#### Vraag 5

Klopt het dat de RDW in Brussel pleit tegen een peer-reviewsysteem, niet door andere typegoedkeuringsinstantie wenst te worden gecontroleerd, en daarmee de deur sluit voor het kunnen controleren dat EU-regels worden toegepast zoals ze zijn bedoeld? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat is dan de Nederlandse inzet op dit punt? Deelt u de mening dat wanneer de RDW zich aan de regels houdt er niets te verbergen is en de RDW juist een voorbeeldfunctie moet innemen? Zo nee, waarom niet?

#### Vraag 6

Klopt het dat de RDW in Brussel pleit tegen gezamenlijke audits van testbedrijven en daarmee de deur sluit voor het creëren van een gelijk speelveld tussen testbedrijven, waarbij iedereen aan dezelfde standaard gehouden wordt? Zo ja, kunt u dit toelichten? Zo nee, wat is dan de Nederlandse inzet op dit punt?

#### Vraag 7

Hoe verhoudt zich de «negatieve» inzet van de RDW in Brussel zich tot de «positieve» houding die u heeft ingenomen in de communicatie met de Kamer ten aanzien van de nieuwe voorstellen van de Europese Commissie en alle voorgaande punten in die voorstellen?

#### Vraag 8

Bent u bekend met verschillende overzichten waarop helder staat aangegeven welke typegoedkeuringsinstantie voor bepaalde autotypen de typegoedkeuring heeft verleend, en waarop staat aangegeven dat de RDW bijvoorbeeld voor Opel-modellen typegoedkeuringen heeft afgegeven?<sup>3</sup>

#### Vraag 9

Kunt u uw antwoord op eerdere vragen d.d. 3 maart 2016 herinneren, waarin u aangeeft dat na de berichtgeving van VRT over de Opel Zafira er is nagegaan of er door de RDW een typegoedkeuring is afgegeven, maar daarvan in het geval van de Zafira geen sprake van was?<sup>4</sup> Zo ja, hoe verhoudt zich dat antwoord tot het antwoord op eerdere vragen d.d. 5 juli 2016 waarin u aangaf dat in het geval van de Opel Zafira de RDW wel degelijk de overkoepelende typegoedkeuring heeft gegeven? Hoe verklaart u deze inconsistentie?<sup>5</sup>

#### Vraag 10

Verricht de RDW op dit moment zelf onderzoek naar verdachte modellen waarvoor de RDW een typegoedkeuring heeft afgegeven, waaronder de Opel Zafira die al eerder veelvuldig in opspraak is geweest?<sup>6</sup> Zo nee, waarom niet? Zo ja, kunt u de uitkomsten van dat onderzoek zo snel mogelijk delen?

<sup>3</sup> Bijvoorbeeld de antwoorden van de Duitse regering op vragen van enkele leden van de Duitse Bondsdag betreffende de Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector van het Europees parlement, «Antwort der Bundesregierung auf die Kleine Anfrage der Abgeordneten Oliver Krischer, Harald Ebner, Matthias Gastel, weiterer Abgeordneter und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN – Drucksache 18/8444 – Fragen zum Bericht der Untersuchungskommission „Volkswagen«» (<http://dipbt.bundestag.de/dip21/btd/18/087/1808793.pdf>) of de tabel opgenomen op pagina 11–14 van het genoemde rapport van Transport & Environment.

<sup>4</sup> Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 1756

<sup>5</sup> Aangangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 3064

<sup>6</sup> Voor een overzicht van de berichtgeving zie dossier «Opel Zafira» van DeRedactie.be (<http://deredactie.be/cm/vrtnieuws/economie/2.42592>).

Vraag 11

Bent u bereid de RDW te verzoeken de overkoepelende typegoedkeuring van de verdachte modellen zoals de Opel Zafira in te trekken en/of op te schorten, tenzij de fabrikanten overgaan tot een verplichte terugroepactie voor de verdachte modellen, zodat deze auto's aangepast kunnen worden en deze niet langer beduidend meer schadelijke stoffen uitstoten dan wettelijk is toegestaan? Zo ja, op welke termijn? Zo nee, waarom niet?

Vraag 12

Kunt u aangeven wanneer het onderzoek van TNO en de RDW naar praktijkemisses afgerond is en de resultaten daarvan bekend worden? Kunt u er zorg voor dragen dat dit voorafgaand aan het Algemeen overleg Dieselfraude gebeurt? Zo nee, waarom niet? Kunt u voorts aangeven of de RDW ook de achterliggende emissietestresultaten en de technische testgegevens per model publiceert? Zo nee, waarom niet?

Vraag 13

Bent u ervan op de hoogte dat de Europese Commissie overweegt om tegen een aantal lidstaten zogenaamde inbreukprocedures (een juridisch proces dat de Commissie kan starten in het geval een lidstaat EU-wetten niet goed uitvoert) te starten wanneer deze lidstaten niet snel maatregelen nemen tegen sjoemeldiesels? Zo ja, staat Nederland op de nominatie van de Commissie, welke gevolgen zou een dergelijke procedure met zich meebrengen en wat gaat u doen om dit te voorkomen? Zo nee, waarom niet en bent u dan bereid bij de Commissie informatie hierover in te winnen?

Vraag 14

Bent u ervan op de hoogte dat de Europese Commissie stelt dat Volkswagen de «Consumer sales and guarantees directive» en de «Unfair commercial practices directive» heeft overtreden en dat dit zou kunnen leiden tot schadeclaims van automobilisten en consumentenorganisaties? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u reeds in gesprek met consumentenorganisaties over eventuele schadeclaims voor getroffen automobilisten en bent u van mening dat, en voorts bereid om, er zorg voor te dragen dat consumenten een schadevergoeding (moeten) krijgen wanneer zij het slachtoffer zijn geworden van bedrog van Volkswagen en andere autofabrikanten? Zo nee, waarom niet?

Vraag 15

Kunt u deze vragen afzonderlijk beantwoorden?

Vraag 16

Kunt u deze vragen beantwoorden voorafgaand aan het gesprek dat de vaste commissie voor Infrastructuur en Milieu met twee leden van de Enquêtecommissie emissiemetingen in de automobielsector van het Europees parlement voert op 12 oktober 2016?