

2017Z06617

Vragen van de leden **Van Eijs** (D66) en **Von Martels** (CDA) aan de Minister en Staatssecretaris van Infrastructuur en Milieu en de Minister van Economische Zaken over *problemen na de update van auto's van Volkswagen Group* (ingezonden 19 mei 2017).

Vraag 1

Bent u bekend met de uitzending van consumentenprogramma Radar waaruit naar voren komt dat 25% van het gebruikte panel problemen ondervindt na de update van auto's van de Volkswagen Group, zoals hoger brandstofgebruik, verlies van vermogen en/of het uitvallen van de EGR-klep?¹

Vraag 2

Klopt het dat de software-update er gelet op het bovenstaande toe kan leiden dat de EGR-klep (die moet voorkomen dat er minder stikstofdioxide wordt uitgestoten) anders gaat werken, waardoor de auto meer diesel gaat verbruiken en/of vermogen verliest? Zo nee, waarom niet?

Vraag 3

Klopt dat het dat om deze effecten te voorkomen de EGR tijdens de rit ook wel uitgezet wordt en dat het daarnaast in Nederland erg gemakkelijk is om de EGR compleet te laten verwijderen of permanent uit te laten schakelen, waardoor de motor veel te veel stikstofdioxide uitstoot en de te behalen gezondheidswinst uitblijft? Zo nee, waarom niet?

Vraag 4

Deelt u voorts de mening dat naast de software-update de Volkswagen Group tevens een update van de EGR en eventuele andere technologie moet aanbieden die garandeert dat de auto schoon blijft? Deelt u daarnaast de mening dat er op zijn minst voor moet worden gezorgd dat deze onderdelen met enige regelmaat moeten worden vervangen?

Vraag 5

Waarom is het laten uitschakelen en of verwijderen van de EGR-klep überhaupt niet verboden in Nederland? Welke Nederlandse en Europese wetgeving is relevant voor de praktijk van het (laten) uitschakelen en of

¹ Radar, «Problemen na update auto's Volkswagen Group» (8 mei 2017), <https://radar.avrotros.nl/uitzendingen/gemist/08-05-2017/problemen-na-update-autos-volkswagen-group/>.

verwijderen van de EGR-klep? Heeft Nederland bij markttoezichtonderzoek (onder Richtlijn 2007/46/EC) of periodieke keuringen (Richtlijn 2014/45/EU) deze wetgeving toegepast en voldoende ingezet op het opsporen en beboeten van voertuigmanipulatie? Zo nee, waarom niet?

Vraag 6

Hoe kan het dat consumenten nog altijd niet weten waar ze moeten zijn en waar ze recht op hebben als ze nadelige gevolgen (denken te) ondervinden van de software-update?

Vraag 7

Bent u bereid om tekst en uitleg te vragen aan Pon Dealer Groep (PON) over hun «individuele aanpak» van de genoemde problemen en de negatieve ervaringen daaromtrent die uit de uitzending van Radar naar voren komen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 8

Deelt u de mening dat het niet zo kan zijn dat de ene klant wel en de andere klant geen (gedeeltelijke) vergoeding krijgt voor reparaties die (gebaseerd op de Radar-uitzending) tussen de 600 en 1.100 euro kosten? Zo ja, op welke termijn gaat u in gesprek met PON om er zorg voor te dragen dat er helder wordt gecommuniceerd over wanneer consumenten wel, en wanneer zij niet in aanmerking komen voor een (gedeeltelijke) vergoeding van de kosten, zodat er geen sprake is van willekeur? Zo nee, waarom niet?

Vraag 9

Deelt u de mening dat consumenten die aantoonbaar negatieve effecten ondervinden ten gevolge van de software-update volledig moeten worden gecompenseerd? Zo nee, waarom niet?

Vraag 10

Welke actie onderneemt u op dit moment om consumenten die problemen ondervinden met hun auto na een software-update bij te staan? Is daar frequent overleg met importeur PON over en wat is daarvan de stand van zaken? Zo nee, waarom niet?

Vraag 11

Hoe verhouden de problemen die consumenten zeggen te ondervinden met hun auto na de software update zich tot uw uitspraken in het laatste algemeen overleg over Dieseldgate aangaf, namelijk dat de update geen nadelige gevolgen heeft voor consumenten?

Vraag 12

Hoe verhoudt het signaal dat Radar ontving van Volkswagen Duitsland, namelijk dat de software-update er inderdaad voor zorgt dat de EGR-klep anders gaat werken (met alle mogelijke gevolgen van dien voor brandstofverbruik en/of vermogen) en van PON, namelijk dat de update inderdaad tot klachten heeft geleid, zich tot uw eigen uitspraken dat de update geen nadelige gevolgen heeft voor consumenten?

Vraag 13

Kunt u verklaren waarom u in het onderzoek naar aanleiding van de motie-Geurts/van Veldhoven (Kamerstuk 31 209, nr. 197) niet achter deze mogelijke negatieve gevolgen voor consumenten bent gekomen? Zo nee, waarom niet?

Vraag 14

Bent u bereid deze mogelijke gevolgen mee te nemen in het aanvullend onderzoek naar aanleiding van de motie-Geurts (Kamerstuk 31 209, nr. 207)? Zo nee, waarom niet? Wanneer bent u voornemens dit aanvullend onderzoek aan de Kamer te doen toekomen?

Vraag 15

Deelt u de mening dat het een onlangs verschenen onderzoek² naar de gevolgen van sjoemeldiesels, waaruit blijkt dat jaarlijks 38.000 mensen (waarvan de meesten hier in Europa) vroegtijdig overlijden ten gevolge van te veel uitgestoten stikstofoxiden (NO_x) door diesels, laat zien dat het van het allergrootste belang is dat alle sjoemeldiesels terug naar de garage komen voor een update die ervoor zorgt dat de uitstoot van schadelijke stoffen voldoet aan de wettelijke normen? Kunt u de Kamer van een reactie voorzien op het genoemde onderzoek? Zo nee, waarom niet?

Vraag 16

Wat denkt u dat het effect is van de signalen uit de Radar-uitzending op de bereidwilligheid van consumenten om mee te doen aan de – tot nu toe nog altijd – vrijwillige terugroepacties?

Vraag 17

Wat zijn de milieu en gezondheidsvoordelen van het updaten van de software van auto's met sjoemelsoftware? Hoe gaat u er voor zorgen dat deze auto's met sjoemelsoftware een update krijgen?

Vraag 18

Zijn deze signalen en het effect daarvan op de – tot nu toe nog altijd – vrijwillige terugroepacties voor sjoemeldiesels voor u reden om Volkswagen alsnog te verzoeken over te gaan op verplichte terugroepacties, zoals gevraagd in het vijfpuntenplan voor herstel van vertrouwen in de autosector «Genoeg van het gesjoemel»?³ Zo nee, waarom niet?

Vraag 19

Kunt u deze vragen, voorafgaand aan het Algemeen overleg Raad voor Concurrentievermogen (formeel) op 29 en 30 mei 2017, uiterlijk 23 mei 2017 beantwoorden? Kunt u deze vragen tevens afzonderlijk beantwoorden?

² Guardian, «38,000 people a year die early because of diesel emissions testing failures» (16 mei 2017), <https://www.theguardian.com/environment/2017/may/15/diesel-emissions-test-scandal-causes-38000-early-deaths-year-study>.

³ Gerben-Jan Gerbrandy en Stientje van Veldhoven, «Genoeg van het gesjoemel. Vijfpuntenplan voor herstel van vertrouwen in de autosector» (februari 2017), <https://europa.d66.nl/content/uploads/sites/240/2017/02/GenoegvanGesjoemel.pdf>