

# ‘Krachten in de EU wilden geen vaart maken met betere tests’

Het Europees Parlement deed een jaar onderzoek naar ‘dieselgate’. Het rapport is af. „Er speelt zich zoveel achter gesloten deuren af.”

Door onze redacteur  
**Carola Houtekamer**

**AMSTERDAM.** Landen die eindeloos de invoering van een betere autotest vertragen. Een Europese Commissie die liever industrie dan longen beschermt. Nationale toezichthouders die nooit eens op het idee komen om een auto een keer *buiten* het lab te testen. Technische comités met 40, 50 vertegenwoordigers van de auto-industrie die eindeloos hun standpunten mogen verkondigen, op bijeenkomsten zonder notulen.

Gerben-Jan Gerbrandy, europarlementariër voor D66, nam een jaar lang deel aan de speciale enquêtecommissie van het Europees Parlement naar het dieselschandaal. Dat was bijzonder leerzaam, vond hij. „Ik ben niet helemaal naïef, maar het was toch fascinerend om een keer heel goed te bestuderen hoe Europa echt functioneert. De verdeling van de verantwoordelijkheden tussen het Europees en nationaal niveau, daar klopt vaak helemaal niks van. En zoveel speelt zich buiten het gezichtsveld van het parlement af, achter gesloten deuren.”

De onderzoekscommissie, die een paar maanden na de biecht van Volkswagen over uitstootfraude in het leven werd geroepen, kreeg een jaar de tijd. Dat jaar loopt af en rapporteur Gerbrandy is belast met het schrijven van het rapport. Maandag wordt de conceptversie met aanbevelingen, die deze krant al heeft ingezien, gepubliceerd.

## Welke conclusies vindt u zelf het verbazingwekkendst?

„Die over de buitensporige vertraging bij de invoering van een betere test, de *real driving emissions*, die uitstoot op de weg meet. Daarmee voorkom je fraude zoals bij Volkswagen. In de notulen van de werkgroepen lazen we hoe vooral Italië, Frankrijk en Spanje moeilijk deden. Frankrijk stelde dan gewoon voor om vijf jaar extra te nemen voor de invoering. „In 2010 was het idee dat die test in 2012 technisch wel te doen moest zijn. Nu is-ie nog steeds niet klaar. Dat is heel pijnlijk. Intussen doen landen niks aan die vieze auto's. Ze komen hun wettelijke verplichtingen niet na, daar is het rapport heel hard over.”

## Wie besloten dan over die test?

„De namen van de deelnemers aan de werkgroepen die over de test gingen waren vaak doorgekruist. We weten wel dat vaak meer dan de helft van de aanwezigen uit de industrie kwam. Vanuit Nederland zat er vaak iemand van de RDW bij. Ik vind niet dat de handhaving in Nederland nou zo goed is gedaan, maar Nederland speelde wel een hele goede rol in die technische werkgroepen. „Ik zou nog wel verder willen doorgaan op die technische werkgroepen.



Oude Volkswagenbusjes zijn populair en worden hier opgeknapt in een garage in Florence, in Italië.

Er zijn geen limieten op hoeveel vertegenwoordigers van de industrie erin mogen zitten. En dat er vaak geen notulen zijn. Dat dat mag in de 21ste eeuw, dat is ongelooflijk. Ik kan me niet voorstellen dat dat niet bewust is. Er zijn gewoon krachten binnen de Europese Commissie die niet wilden dat er al te veel vaart gemaakt wordt met die test.”

## U bent kritisch over ondoorzichtige processen en het achterhouden van informatie. Zijn er ook dingen weggelaten uit dit rapport?

„Ik had in mijn conclusies sterker willen zijn over de rol van de Europese Commissie. Die heeft wilens en wetens besloten om niet te handhaven, ook al wist ze heel goed van het verschil in uitstoot op de weg en in het lab en van het feit dat de normen voor schadelijke stoffen worden overschreden. De Commissie heeft de lidstaten daar niet op aangepakt, geen informatie bij de toezichthouders opgevraagd, niks.

„De christendemocraten in de onderzoekscommissie willen die conclusies niet sterker. Antonio Tajani is hun kandidaat voor het voorzitter-



Het was fascinerend om een keer te bestuderen hoe Europa echt functioneert

schap van het Europees Parlement. Tajani was tussen 2010 en 2014 euro-commissaris van Industrie. Er is een brief van zijn collega die met z'n handen in het haar zat over de luchtkwaliteit. Tajani deed daar niks mee. Hij wilde zelfs een stop op nieuwe regels voor de auto-industrie vanwege de crisis. Dat is toch ernstige nalatigheid en wanbestuur. Maar goed, zijn naam staat dus niet in het rapport.”

## En wat nog meer niet?

„Ik had dolgraag verder willen zoeken naar wat men echt al wist. JRC, het onderzoeksinstituut van de Europese Commissie, had al in 2011 vermoedens van illegale praktijken door autofabrikanten. Bij JRC zitten allemaal echte technici, mensen die benieuwd zijn naar hoe dat kan, die dat uit willen zoeken. En dat initiatief mag JRC ook nemen. Waarom hebben ze dan niet verder gespit? Of deden ze dat wel, maar mochten ze de resultaten niet vertellen?

„Verder ben ik heel tevreden met wat er staat, het is allemaal gestoeld op wat we hebben gevonden.”

## U moppert in het rapport over hoe moeilijk het was voor uw commissie om informatie te krijgen.

„We waren daarin vooral afhankelijk van de Europese Commissie. Het was heel lastig om documenten te krijgen. Vaak kregen we die op de avond ná een hoorzitting, terwijl we ze nodig hadden om de juiste vragen te stellen. Mensen van JRC deden er zelfs lacherig over tijdens zo'n hoorzitting: ‘misschien krijg je ze vanavond om 7 uur wel’. Dat is cynisch, dat past niet bij democratie.”

G.J. Gerbrandy  
Europarlementariër



**Gerben-Jan Gerbrandy** is europarlementariër voor D66 en rapporteur van de speciale enquêtecommissie van het Europees Parlement naar

het dieselschandaal. De commissie moet achterhalen hoe het schandaal ooit kon gebeuren. Gerbrandy schrijft met een co-rapporteur het rapport. De enquêtecommissie vroeg documenten op, ging op werkbezoeken en hoorde Europese en nationale politici en ambtenaren, experts en afgevaardigden van fabrikanten. De commissie heeft een mandaat van een jaar. Over een paar maanden is dat voorbij. Komende tijd zal de commissie zich buigen over wat er in de uiteindelijke versie van het rapport moet staan.