

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Toegepast Mobiliteitsbeleid
Koning Albert II-laan 20, bus 2
1000 BRUSSEL
T 02 553 71 24
mow.vlaanderen.be

VERSLAG

////////////////////////////////////
datum: 17 september 2021

aanwezig: Jeroen Caerts (Traxio), Philippe De Meyer (GOCA VL), Pascal Buekenhoudt (GOCA VL), Kevin De Ridder (Agoria), Frederic Keymeulen (TLV), Philippe Planchon (Febiac), Ronald Tiebout (UPTR), Patricia Van Impe (Febetra), Magda Clement (Fegarbel), Ann-Sophie Browaeyns (MOW-ORG), Ilse Goris (MOW-ORG), Mo Aouami (MOW-TMB), Ronny Verhelst (MOW-TMB), Quinten Ringoir (MOW-TMB)

afwezig met kennisgeving: Lieve Van de Water (MOW-TMB), Kristof Eraly (Febelcar), Isabelle De Maegt (Febetra), Michael Reul (UPTR), Veerle De Boeck (FBAA), Sofie Brutsaert, Kristin Eteazonne (Fegarbel), Luc Schets (Traxio), Freija Fonteyn (TLV)

voorzitter: Ronny Verhelst (MOW-TMB)

verslaggever: Quinten Ringoir (MOW-TMB)

onderwerp: Vlaamse raadgevende commissie administratie-nijverheid (CAIN): bespreking van het ontwerp van besluit van de Vlaamse Regering tot invoering van de deeltjesteller bij de technische controle van motorvoertuigen.

////////////////////////////////////

1) Algemeen

Het ontwerp van besluit werd principiële goedgekeurd door de Vlaamse Regering op 3 september 2021 en werd diezelfde dag aan de leden van de CAIN overgemaakt met de uitnodiging voor deze vergadering.

Voorafgaand aan deze vergadering werden er opmerkingen overgemaakt door GOCA Vlaanderen, Febiac en Agoria.

Ronny Verhelst vervangt Lieve Van de Water als voorzitter van deze vergadering CAIN.

Ronny Verhelst verwelkomt iedereen en stelt zich voor als celcoördinator van het team Homologatie en Technische Keuring binnen de afdeling Toegepast Mobiliteitsbeleid (TMB) van het departement Mobiliteit en Openbare Werken (dMOW).

Eerst worden de opmerkingen die vooraf binnengekomen zijn behandeld, daarna volgt een artikelsgewijze bespreking, alsook de mogelijkheid om bijkomende vragen te stellen.

De voorzitter benadrukt om in het vervolg zeker tijdig de vragen aan dMOW over te maken, zodat dMOW ook de nodige tijd heeft om de antwoorden voor te bereiden. Philippe Planchon (Febiac) vraagt ook om vroeger de ontwerp teksten door te sturen. Dit kan pas ten vroegste op de dag van principiële goedkeuring en dat is ook zo gebeurd.

De voorzitter licht het ontwerp van besluit kort toe. Het uiteindelijke doel is het verbeteren van de luchtkwaliteit. Er wordt namelijk vastgesteld dat roetfilters defect raken en al dan niet bewust verwijderd worden. Dit heeft een enorme impact op de emissie van fijne deeltjes, die op hun beurt zeer schadelijk zijn voor de gezondheid.

De voorzitter vraagt naar algemene vragen en opmerkingen vooraleer over te gaan tot een algemene en artikelsgewijze bespreking.

2) Bespreking van de ontvangen feedback:

De ontvangen opmerkingen vanwege GOCA Vlaanderen, Febiac en Agoria worden hieronder overgenomen. De reactie vanwege dMOW volgt telkens eronder.

1) Kunnen wij ervan uitgaan dat het wel degelijk de bedoeling is om ofwel een opaciteitsmeter ofwel een deeltjesteller te gebruiken? Ik vermoed dat het niet de bedoeling is dat de autokeuring beide testen op één en hetzelfde voertuig gaan uitvoeren en aanrekenen. (GOCA VL)

Het is inderdaad niet de bedoeling om beide testen uit te voeren. Voor oudere voertuigen (vóór euronorm 5) blijft de opaciteitsmeting van kracht. Voor M1 en N1 voertuigen vanaf euronorm 5a wordt enkel de deeltjesteller toegepast.

2) Het toepassingsgebied voor de deeltjesteller is de categorie M1. Moeten hieronder alle personenwagens worden begrepen én alle kampeerwagens (die eventueel afgeleid zijn van een bedrijfsvoertuig)? Of is de focus eerder en alleen de personenwagens? (GOCA VL)

Voor alle duidelijkheid gaat het over categorieën M1 en N1. Het gaat over de euronorm 5 met Arabische 5 (en geen Romeinse V). Met andere woorden het betreft enkel de light-duty voertuigen.

Philippe De Meyer (GOCA VL): Er bestaan ook M1 voertuigen die afgeleid zijn van zwaardere voertuigen. Het is in eerste instantie toch niet de bedoeling om ook deze mee te nemen in de test?

dMOW benadrukt dat M1 voertuigen die afgeleid zijn van zwaardere voertuigen een euronorm met Romeinse cijfers hebben. Het gaat dan over heavy-duty voertuigen. De scope bestaat momenteel enkel uit light duty M1 en N1.

3) Er is geen maximaal MTM opgegeven, er wordt alleen naar categorie N1/M1 verwezen. We nemen aan dat Vlaamse overheid (N1/M1) met (max) MTM tot 3.5t tot doel stelt, d.i. vooralsnog uitgezonderd o.a. mobilhomes (heavy duty) en andere voertuigen speciale doeleinden MTM > 3.5t (zie ook vb foute beoordeling remsystemen waarbij bij periodieke controle voor M1 mobilhome op vrachtwagenchassis N3 onterecht 58% remvertraging in gebruik wordt geëist = fout handhavingskader dat Vlaamse overheid dusver niet corrigeert en waardoor onterecht wordt afgekeurd!). (Agoria)

Is dus de MTM van de N1/M1 voertuigen beperkt tot 3500kg? Als een N3 omgebouwd wordt tot mobilhome en dus cat. M1 wordt, kan deze nooit aan de eisen voldoen.

Reeds beantwoord onder vraag 2.

4) Wetsvoorstel 'vanaf Euro 5a' heeft in eerste aanleg enkel betrekking op light duty emissienorm? Dit wordt dan ook best aangegeven (omschrijving met kenletter en e-homologatiekenmerk). Iveco en andere constructeurs voeren in dit segment ook voertuigen met heavy duty motor (massa rijklaar > 2585 kg) die eventueel in 2de implementatiefase worden meegenomen? Desgevallend is triage bij opstart met omschrijving als volgt mogelijk = "voertuigen categorie N1/M1 met 'massa rijklaar' tot max. 2.5t" (waarmee ook inherente uitsluiting 'speciale doeleinden' MTM > 3.5t). (Agoria)

De vraag is dus of enkel light duty in eerste fase zal gecontroleerd worden? Kan dan N1/M1 met massa in rijklare toestand tot max 2.5t in eerste instantie gecontroleerd worden?

Reeds beantwoord onder vraag 2.

5)) Is in overleg en overwegingen weerhouden dat wettelijke bepalingen omtrent toegelaten aantal deeltjes in de uitlaat (naast andere parameters zoals getotaliseerde massa van de deeltjes) pas vanaf Euro 5b in EU wetgeving is opgenomen? Daarvoor, d.i. bij Euro 5a werden nog niet het aantal deeltjes/km dan wel enkel het terugbrengen van het massa-aandeel = 1/5 tov Euro 4 gereguleerd. (Agoria)

Is er rekening mee gehouden dat pas vanaf euro 5b het toegelaten aantal deeltjes in de wetgeving werd opgenomen? Kan dit gespecificeerd worden in de tekst dat enkel vanaf Euro 5b zal gecontroleerd worden?

Er moet hier wel duidelijk onderscheid gemaakt worden tussen enerzijds:

- emissietesten in het kader van homologatie (neemt dagen in beslag)
- emissietesten in het kader van technische keuring (neemt hooguit enkele minuten in beslag).

Beide testprocedures zijn fundamenteel verschillend en kunnen daarom niet vergeleken worden.

De deeltjestellertest toont enkel de effectiviteit van een roetfilter aan. Deze test is ook geschikt voor euronorm 5a omdat deze voertuigen ook uitgerust zijn met een roetfilter. Dit blijkt bovendien uit de uitgevoerde studies zoals vermeld in de nota aan de Vlaamse Regering.

6) In verband met gemeenschappelijke belangen fabrikanten en lokale overheden:

Niettegenstaande $1 \cdot 10^6$ deeltjes/cm³ en in 2de fase $250 \cdot 10^3$ deeltjes/cm³ zeer hoge afkeur grenswaarden*, hebben wij er momenteel geen zicht op hoe die grenswaarden zich algemeen tav manipulatie van onze (hoogtechnologische ESCR) uitstoot nabehandelingssystemen verhouden. Wij zijn er gerust in dat – behoudens fout in systeem zoals aangegeven door de controlelamp op het dashboard – met onze regulier onderhouden voertuigen en conform onze OEM uitvoering gehandhaafde systemen de emissievoorschriften volgens stand regelgeving worden nageleefd. Evenwel lijkt het ter maximalisatie van onze gemeenschappelijke inspanningen om de conformiteit van ons wagenpark (nu en in de toekomst) te bewaken (zie o.a. ook RDE testing) wenselijk dat verder met fabrikanten wordt samengewerkt en volgens “voorschrift constructeur” wordt getest: zie o.a. motor bedrijfstemperatuur, toerental, kwaliteit gebruikte brandstof en Ad-blue, ... (met resultaten bij voorkeur aan ons terug te koppelen). Ik stel voor dat deze samenwerking wordt overwogen om voor alle partijen tot bevredigende resultaten te komen (voorbehoud tot verdere interne aftoetsing). (Agoria)

Kan er dus samen met de constructeurs gekeken worden dat de testen volgens wat de constructeur opgeeft te doen?

Hier moet opnieuw het onderscheid gemaakt worden tussen homologatietesten en de deeltjestellertest bij technische keuring.

Als er belangrijke informatie is die constructeurs nog aan dMOW kunnen meegeven, zou dMOW dit zeer graag ontvangen. We kunnen zoveel mogelijk gebruik maken van elkaars kennis en expertise.

7) Wij merken in de rand nogmaals (algemeen) op dat Belgische overheden in betrachting om lokaal algemene criteria voor periodieke keuring voertuigen te omschrijven, soms te weinig differentiëren en onterecht tegen Europese regelgeving in gaan waardoor Europees gehomologeerde voertuigen onterecht worden afgekeurd (andere eisen dan volgens EU homologatie vereist) = te vermijden omdat merken daardoor 1. onterecht in slecht daglicht worden geplaatst en ze redelijkerwijs ook 2. effectief commerciële schade aan instanties (overheid én keuringsorganisme) kunnen claimen. (Agoria)

Is het in dit kader mogelijk ons alvast testgegevens van onze tijdens het proefproject geteste voertuigen (met opgave kenmerken motortypes, bj, etc) terug te koppelen? Het lijkt aangewezen in deze met NL instanties samen te werken die op dit vlak ook reeds diverse onderzoekdaden en studies hebben gevorderd en tot besluitvorming zijn gekomen?

***Wij ontvangen als fabrikant ook alvast graag de informatie omtrent : 1. referentiestudies van o.a. GOCA +2. kopie lastenboek meettoestel BE (= in lijn met NL nav studie TNO?).**

dMOW gaat deze vraag zeker noteren en intern bekijken. Op dit moment kan nog niet gezegd worden wat er kan gedeeld worden met de stakeholders (+basisfabrikanten) en wat niet. Deze vraag zal echter zeker onderzocht worden.

8) Mbt de verbetering van de luchtkwaliteit is er een focus op de dieselmotoren. De huidige opaciteitstest die gebruikt wordt tijdens de technische keuring is hiervoor niet echt geschikt. Vandaar de nieuwe methode met de deeltjesteller. Het is aan Vlaanderen om te bepalen dat ook zal toegepast worden op de benzinemotoren. De Europese limieten zijn ook anders en zullen dan moeten worden toegevoegd in het besluit. Is dit voorzien? (Agoria)

Dit is een terechte vraag. Wat met de benzinemotoren? Er zullen studies uitgevoerd worden op benzinemotoren en diesel heavy duty motoren. Afhankelijk van die testresultaten zal bekeken worden of de scope kan uitgebreid worden.

9) Wat betreft de eenheid in deeltjes per cm^3 in Europese regelgeving komt het $\#/ \text{km}$ uit de testmethode. Bij het uitvoeren van de Europese test, wordt een cyclus gereden. Uit het aantal km kan men eenvoudig $\#/ \text{km}$ bepalen. Bij de technische controle wordt een stationaire test uitgevoerd en dan meet men het aantal deeltjes per volume. Dit is OK.

Maar het gebruik van verschillende eenheden maakt het moeilijk om beide te vergelijken, is het voorzien om via een omrekening of dergelijke een vergelijking te doen? (Agoria)

Dit is moeilijk omdat de testen op zich moeilijk vergeleken kunnen worden.

Pascal Buekenhoudt (GOCA VL): Er is onderzoek naar gebeurd door TSI en TNO. Er lijkt een heel goede correlatie te bestaan tussen beide metingen. De grens van de waarde in $\#/ \text{km}$ zou ongeveer overeenkomen met een 100.000-tal deeltjes per cm^3 . De grens die door dMOW gesteld wordt van 250.000 deeltjes per cm^3 is hier dus ruim voldoende.

3) Artikelsgewijze bespreking:

- In eerste instantie worden enkel de artikels waarbij voorafgaand opmerkingen werden gegeven, hieronder vermeld.

1) Nota 2.A.6 – Opmerking stationair toerental (Febiac):

Ik geef mee dat wij nog in onderzoek zijn voor wat betreft het technische luik in samenspraak met BMW AG.

Het is bijvoorbeeld niet zo dat er vanuit mag gegaan worden dat bij stationair toerental, de regeneratie stopt.

Dit is niet zo, de regeneratie blijft doorgaan ook op stationair toerental (na inspuiting in combinatie met deels afsluiten luchttoevoer).

Het uitgangspunt dat de meting altijd uitgevoerd wordt op stationair toerental en dus zonder actieve regeneratie, is geen realiteit.

Enerzijds wacht ik op een antwoord van BMW AG en anderzijds lijkt het me nuttig dit praktisch te testen.

We willen zeker die testen bekijken. In de studies van TNO en GOCA Vlaanderen is deze problematiek niet naar boven gekomen.

Philippe De Meyer (GOCA VL): Wanneer de regeneratie op voorhand opgestart is, is er een soort verbrandingsproces in de roetfilter aan de gang. Stel dat je op zo een moment toekomt bij de autokeuring. Dan neemt het nog even tijd in beslag voordat de regeneratie stopt. Op dat moment worden er dus zeer veel deeltjes gemeten. BMW refereert naar dit fenomeen. We kunnen in de procedure bijvoorbeeld rekening houden met de meting van de temperatuur van de uitlaat. Wanneer een regeneratie bezig is, is deze temperatuur beduidend hoger. Op dat moment zou het dus mogelijk zijn om een voertuig bijvoorbeeld niet af te keuren.

Dit moet uiteraard nog verder bekeken worden en dit zal dMOW ook zeker doen.

dMOW wil graag input van BMW (en/of andere constructeurs) ontvangen.

2) Nota 2.A.2 & 2.A.6 – Studies (Febiac): (Vraag komt van Iveco)

Niettegenstaande $1 \cdot 10^6$ deeltjes/cm³ en in 2de fase $250 \cdot 10^3$ deeltjes/cm³ zeer hoge afkeur grenswaarden*, hebben wij (IVECO) er momenteel geen zicht op hoe die grenswaarden zich algemeen tav manipulatie van onze (hoogtechnologische ESCR) uitstoot nabehandelingssystemen verhouden. Wij zijn er gerust in dat – behoudens fout in systeem zoals aangegeven door de controlelamp op het dashboard – met onze regulier onderhouden voertuigen en conform onze OEM uitvoering gehandhaafde systemen de emissievoorschriften volgens stand regelgeving worden nageleefd. Evenwel lijkt het ter maximalisatie van onze gemeenschappelijke inspanningen om de conformiteit van ons wagenpark (nu en in de toekomst) te bewaken (zie o.a. ook RDE testing) wenselijk dat verder met fabrikanten wordt samengewerkt en volgens “voorschrift constructeur” wordt getest: zie o.a. motor bedrijfstemperatuur, toerental, kwaliteit gebruikte brandstof en Ad-blue, ... (met resultaten bij voorkeur aan ons terug te koppelen). Ik stel voor dat deze samenwerking wordt overwogen om voor alle partijen tot bevredigende resultaten te komen (voorbehoud tot verdere interne aftoetsing).

Is het in dit kader mogelijk ons alvast testgegevens van onze tijdens het proefproject geteste voertuigen (met opgave kenmerken motortypes, bj, etc) terug te koppelen? Het lijkt aangewezen in deze met NL instanties samen te werken die op dit vlak ook reeds diverse onderzoekdaden en studies hebben gevorderd en tot besluitvorming zijn gekomen?

***Wij ontvangen als fabrikant ook alvast graag de informatie omtrent : 1. referentiestudies van o.a. GOCA +2. kopie lastenboek meettoestel BE (= in lijn met NL nav studie TNO?).**

dMOW gaat deze vraag zeker noteren en intern bekijken. Zie ook vraag 7 onder punt 2) Bespreking van de ontvangen feedback.

- De voorzitter overloopt vervolgens artikelsgewijs het ontwerpbesluit.

Art.1:

Dit is een wijziging om het KB technische eisen (koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen) in overeenstemming te brengen met het KB inschrijvingen (koninklijk besluit van 20 juli 2001 betreffende de inschrijving van voertuigen).

Art.2:

Dit gaat over het tarief voorzien voor de deeltjestellertest.

Frederic Keymeulen (TLV): dit tarief is een aanzienlijke kostenverhoging voor mensen die met N1-voertuigen zitten. Of gaat er een andere kost verdwijnen?

dMOW: De kost van de opaciteitstest wordt niet meer aangerekend. Dit is hetzelfde tarief, dus hier verandert er niets voor de klant.

Art.3:

Voor bijlage 15:

Kruisjes worden juist gezet in verband met de meting voor de lichten.

Er werd ook nog toegevoegd: "Alle lichtbronnen zijn defect of ontbreken."

Er wordt ook een rij toegevoegd, namelijk het 'meten van het aantal deeltjes'.

Art.4:

Voor bijlage 41:

Kruisjes worden juist gezet in verband met de meting voor de lichten.

Er werd ook nog toegevoegd: "Alle lichtbronnen zijn defect of ontbreken."

Er wordt ook een rij toegevoegd, namelijk het 'meten van het aantal deeltjes'.

Art.5:

Hier zijn een paar kleine wijzigingen gebeurd aan bijvoorbeeld de lijst van toestellen die aanwezig moeten zijn in de erkende keuringsinstellingen.

Frederic Keymeulen (TLV): hoe gaat dit dan bij een Keuring op Verplaatsing (KOV)?

dMOW: Het is zeker niet de bedoeling dat, wanneer die keuringen niet uitgevoerd worden, deeltjestellers beschikbaar moeten zijn. We gaan dit zeker juridisch afoetsen dat KOV's hiervan vrijgesteld zijn.

Opzoekingswerk leert ons dat:

In artikel 8, §2, 8° van het KB 23/12/94 staat als minimumuitrusting per gedelokaliseerde keuringslijn: naast wat in punt 5 vermeld is, het geheel van het materiaal dat nodig is voor de uitvoering van de op die lijn verrichtbare controles ten opzichte van de erkenning die voor die lijn is verleend.

Er moet dus enkel materiaal aanwezig zijn in functie van de scope waarvoor de KOV is erkend.

Bovendien verschilt de scope van KOV op vandaag van die van de deeltjesteller, zodat er zich sowieso geen probleem stelt (light duty vs. heavy duty).

Art. 6 tem 8:

In deze artikels worden een paar optimalisaties uitgevoerd. De impact hiervan is miniem.

Art.9:

Inwerkingtreding: De artikels die betrekking hebben op de deeltjestellertest zelf treden pas in werking op 1 juli 2022.

4) Extra punten besproken tijdens de vergadering:

Er wordt door de voorzitter gevraagd naar algemene opmerkingen of vragen.

1) Jeroen Caerts: is 250.000 deeltjes per cm³ nog steeds een groene kaart?

Dat klopt. Er wordt met een overgangsperiode gewerkt van 2 jaar. Dus vanaf juli 2024 is het de bedoeling om de afkeurgrens op 250.000 deeltjes per cm³ te leggen.

2) Philippe Planchon (Febiac): Kan er iets georganiseerd worden om demo te geven van de test voor technische mensen en experts?

Deze vraag wordt genoteerd en we zullen zien of we hier gevolg aan kunnen geven.

De vergadering wordt vervolgens afgerond.

5) Planning:

dMOW zal zo snel mogelijk het ontwerpverslag opmaken en aan de CAIN-leden overmaken. Die zullen een tiental dagen de tijd krijgen om opmerkingen over te maken over dit verslag. Daarna komt het definitief verslag.

Na dit definitieve verslag wordt er advies gevraagd bij De Raad van State. Als daar geen grote opmerkingen volgen zal de definitieve goedkeuring volgen door de Vlaamse Regering.

6) Conclusie:

- Er wordt door dMOW bekeken welke informatie (lastenboek, referentiestudies...) aan de CAIN-leden kan overgemaakt worden.
- dMOW verwacht nog input van constructeurs (BMW en/of andere) wat betreft de regeneratie van de roetfilter tijdens de deeltjestellertest.