

DEPARTEMENT MOBILITEIT & OPENBARE WERKEN

Toegepast Mobiliteitsbeleid
Simon Bolivarlaan 17
1000 Brussel
T 02 553 71 24

VERSLAG

////////////////////////////////////
datum: 21/1/2026

aanwezig: GOCA VL, Febetra, FEBIAC, MOW

afwezig met kennisgeving: UPTR, TLV, FBAA, Fegarbel, Febelcar

voorzitter: Lieve Van de Water (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 wijziging van het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen en het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 betreffende de technische controle langs de weg van bedrijfsvoertuigen.

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

Algemeen

Welkomstwoord door de voorzitter. Eerst zal de ontvangen feedback van GOCA Vlaanderen besproken worden en daarna zal er nog een algemene vragenronde volgen.

1) Inleiding

Dit ontwerpbesluit betreft de uitbreiding CLW met voertuigcategorie N1, de lichte vrachtwagens.
Dit kadert ook in het luchtbeleidsplan.

2) Bespreking van de ontvangen feedback:

MOW ontving de volgende schriftelijke vragen van GOCA Vlaanderen.

1) Artikel 1

In bijlage 2 bij het koninklijk besluit van 1 september 2006 betreffende de inning en de consignatie van een som bij het vaststellen van sommige inbreuken inzake de technische eisen waaraan elk voertuig voor vervoer te land, de onderdelen ervan, evenals het veiligheidstoebehoren moeten voldoen, vervangen bij het besluit van de Vlaamse Regering van 2 maart 2018 en gewijzigd bij het besluit van de Vlaamse Regering van 14 juli 2023, wordt de volgende rij ingevoegd:

“8.2.2.3. Meten van het aantal deeltjes

a) De meting van het aantal deeltjes per volume met een deeltjesteller bij voertuigen van categorie N1 met een motor Euro 5a en hoger overschrijdt 1.000.000 deeltjes per cm³.

75 euro.”

Bedenking:

De inhoudelijke aanvulling is op zich logisch. De wijze waarop deze nieuwe bepaling structureel wordt ingevoegd in bijlage 2 sluit echter niet aan bij de opbouw en formulering van de reeds bestaande en vermelde bepalingen.

MOW: Dit gaat over bijlage 2 van een ander Koninklijk besluit. Het is correct, dit werd legistiek nagekeken door de juristen van MOW.

2) Indeling van het gebrek

Het ontwerp van BVR voorziet erin om bij een meting van meer dan 1.000.000 deeltjes/cm³ een klein gebrek toe te kennen.

Vraag:

Is dit een bewuste beleidskeuze om dit als een klein gebrek te classificeren en niet als een groot of gevaarlijk gebrek? Ter vergelijking: bij een periodieke keuring wordt een code 1 toegekend wanneer bij de derde opeenvolgende controle meer dan 1.000.000 deeltjes/cm³ worden gemeten.

MOW: Er wordt geen keuringsbewijs afgeleverd. Dit staat volledig los van periodieke keuring. Hier is enkel sprake van een onmiddellijke inning.

3) Algemene vraag

Zijn er beleidsdoelstellingen vastgelegd met betrekking tot het jaarlijkse aantal technische controles langs de weg van voertuigen van categorie N1, zowel voor Belgische als voor buitenlandse voertuigen?

MOW: De beleidsdoelstellingen zijn zowel voor Belgische als buitenlandse voertuigen van toepassing om discriminatie te vermijden. N1 voertuigen vallen niet onder de Europese richtlijn 2014/47/EU en het is dus mogelijk om te controleren op basis van de bestaande technische eisen.

Subvraag:

- *Worden Waalse voertuigen met een euronorm 5a ook geïnspecteerd/beboet indien wordt vastgesteld dat er meer dan 1.000.000 deeltjes/cm³ worden gemeten. In Wallonië zijn deze voertuigen niet onderworpen aan de deeltjestest.*

MOW: Er is geen uitzondering voorzien voor Waalse voertuigen met euronorm 5a. N1 voertuigen vallen niet onder de Europese richtlijn 2014/47/EU en het is dus mogelijk om te controleren op basis van de bestaande technische eisen.

Het verschil tussen de verschillende gewesten is vooral de manier waarop gecontroleerd wordt. De nauwkeurigheid van de meetmethode. We zullen ze wel degelijk een onmiddellijke inning opleggen indien ze niet aan de meetvoorwaarden voldoen. Dit kadert ook in de doelstelling voor het terugdringen van voertuigemissies.

- *Wat met buitenlandse (bv. Franse voertuigen) waar de deeltjestest geen deel uitmaakt van de keuringsprocedure.*

MOW: Dit is hetzelfde principe als bij de vorige vraag.

3) Algemene vragen:

Febetra: Geldt hier ook de regel dat een voertuig, in het bezit van een heel recent keuringsbewijs, niet onderworpen wordt aan de controle langs de weg? Is dat bijvoorbeeld dan een keuringsbewijs van 1 maand of 2 maand?

MOW: Er is een termijn van 3 maand waarin vermoed wordt dat dit voertuig nog aan de technische eisen zal voldoen. In die eerste 3 maanden zal er dus normaal gezien geen nadere technische controle langs de weg uitgevoerd worden (tenzij op basis van visueel onderzoek er een vermoeden is dat het voertuig niet voldoet aan de technische voorschriften).

GOCA VL: Vlabeet doet reeds een precontrole van de voertuigen. Voertuigen die er perfect uitzien, zullen niet meteen aan controle onderworpen worden. Vandaar ook het hogere afkeurpercentage van de controles langs de weg in vergelijking met de periodieke keuringen in de keuringscentra.

GOCA VL: 5% van het aantal ingeschreven voertuigen dient gecontroleerd te worden. Hebben jullie daar een aantal van?

MOW: Bij de bedrijfsvoertuigen die door Europa verplicht aan de controle langs de weg onderworpen dienen te worden, komt men in Vlaanderen (samen met Wallonië) wel degelijk aan die 5%. Dit gaat dus niet over de lichte vrachtwagens N1.

GOCA VL: Zijn er concrete wensen van hoeveel voertuigen categorie N1 men wenst te keuren?

MOW: Hier zijn geen quota opgelegd. We moeten in elk geval aan de 5% komen die Europa oplegt voor de andere voertuigcategorieën, en de tijd die dan nog over is kan dienen voor de controles langs de weg voor N1 voertuigen. Mogelijks wordt in de toekomst door Europa ook een minimum opgelegd van het aantal verplicht te controleren N1 voertuigen.

GOCA VL: 5% zou op dit moment met de huidige manier van werken niet lukken.

MOW: Voorlopig blijven we bij het huidige systeem. Vanaf 2027 gaat een nieuw contract in met de mogelijkheid om op te schalen met het oog op de eventuele verplichte controles op de lichte vrachtwagens. Dit maakt het zelfs mogelijk om de capaciteit in de toekomst te verdubbelen.

Het ontwerpverslag zal worden opgemaakt en zo snel mogelijk aan iedereen worden bezorgd per mail. Daarbij zal de termijn om eventuele opmerkingen te geven in het verslag worden vermeld.

4) Advies CAIN:

De aanwezigen zijn akkoord om het ontwerpbesluit in de huidige vorm goed te keuren.