



PROEFPROJECT HERKEURINGEN BIJ ERKENDE HERSTELLERS

Advies van de Mobiliteitsraad van Vlaanderen, Wetstraat 34-36, 1040 Brussel

W www.mobiliteitsraad.be - T +32 2 209 01 11 - E info@mobiliteitsraad.be

Adviesvraag	voorontwerp van decreet over herkeuringen van voertuigen door erkende keurders bij erkende herstellere in het kader van een proefproject.	
Adviesvrager	Lydia Peeters - Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken	
Ontvangst adviesvraag	17 juli 2023	
Goedkeuring raad	22 september 2023	
Contactpersoon	Hans Bonnarens	hbonnarens@serv.be

Mevrouw Lydia PEETERS
Vlaams minister van Mobiliteit en Openbare Werken
Graaf de Ferrarisgebouw
Koning Albert II laan 20
B-1000 Brussel

Advies proefproject herkeuringen bij erkende herstellere

Mevrouw de minister

U vroeg de MORA op 17 juli om advies over het ontwerpdecreet dat het proefproject voor herkeuringen bij erkende herstellere in het leven roept. Dankzij de verlengde adviestermijn, kon de raad een uitgebreid advies opstellen.

De MORA beschouwt het voorgestelde proefproject als een positieve aanvulling op het werk van de bestaande keuringsinstellingen. De raad formuleert wel enkele aanbevelingen over de **aard en reikwijdte van proefproject**, het belang van **voldoende inspecties** om misbruik en belangenconflicten tegen te gaan, de nood aan een **uitgebreid en duidelijk uitvoeringsbesluit**, en de verdere **optimalisatie van de bestaande keuringen**.

In zijn advies plaatst de MORA de belangen van zowel consumenten, ondernemingen, keuringsinstellingen als erkende herstellere centraal om zo de slaagkansen van het proefproject te vergroten. De raad vraagt om nauw betrokken te worden tijdens het verdere regelgevende traject alsook bij de uitvoering van het proefproject.

Hoogachtend

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroj
voorzitter

1 Inhoud

2	Krachtlijnen	5
3	Advies	7
4	1. Maximaliseer de slaagkans van het proefproject	7
5	1.1 Een antwoord op bestaande problematieken	7
6	1.2 Meer ambitieuze termijn en reikwijdte nodig	8
7	1.3 Proefprojecten vragen een specifieke insteek	9
8	1.4 Minimaliseer kans op belangenconflicten en misbruik	10
9	2. Creëer een duidelijk en evenwichtig uitvoeringsbesluit	10
10	3. Optimaliseer de voertuigkeuring	13
11	3.1 Voertuigkeuring bij erkende keuringsinstellingen	13
12	3.2 Keuring op verplaatsing (KOV)	14
13		

14 Krachtlijnen

15 Minister Peeters in 2022 een optimalisatietraject met een audit over dienstver-
16 lenende en klantgerichte processen bij de erkende instellingen voor voertuig-
17 keuring. In navolging van deze audit besloot de minister onder meer om een
18 proefproject op te zetten dat erkende garagisten/herstellers toelaat om be-
19 paalde herkeuringen uit te voeren. De MORA beschouwt het voorgestelde
20 proefproject als een positieve aanvulling op het werk van de bestaande keu-
21 ringsinstellingen.

22 De raad formuleert verschillende aanbevelingen over de **aard en reikwijdte**
23 **van proefproject**, het belang van **voldoende inspecties** om misbruik en be-
24 langensconflicten tegen te gaan, de nood aan een **uitgebreid en duidelijk uit-**
25 **voeringsbesluit**, en de verdere **optimalisatie van bestaande keuringen**.
26 Hierbij plaatst de MORA belangen van zowel consumenten, bedrijven, keu-
27 ringsinstellingen als erkende herstellers centraal.

28 **Aard en reikwijdte van proefproject**

29 De MORA vindt het voorgestelde tijdsplan weinig ambitieus. Daarom vraagt hij
30 de mogelijkheid te voorzien om bij een eerste positieve evaluatie na vijf jaar
31 het proefproject al om te zetten in vaste regelgeving. Aanvullend vraagt de
32 raad de juridische mogelijkheid te voorzien om het proefproject na een posi-
33 tieve evaluatie uit te breiden naar andere herkeuringen. Ten slotte vraagt hij
34 om in het finale decreet de ruimte te creëren om bij hoge nood de lijst met
35 (her)keuringen die deel uitmaken van het proefproject, uit te breiden. Bij deze
36 beslissingen moeten telkens de belangen van de betrokken partijen, alsook de
37 impact op verkeersveiligheid en milieu, centraal staan.

38 **Voldoende inspecties**

39 Het proefproject kan maar slagen indien het gepaard gaat met adequate con-
40 trole op de regels. Er mag geen oneerlijke concurrentie ontstaan tussen er-
41 kende keuringsinstellingen en erkende herstellers, noch mogen erkende her-
42 stellers rechter en partij worden. De MORA is ervan overtuigd dat een vol-
43 doende groot inspectieteam de minimale voorwaarde is om dit te bereiken.

44 Naast het uitbreiden van de Vlaamse inspectiediensten voor erkende keurings-
45 instellingen en erkende herstellers, moet de Vlaamse Regering de klanten mee
46 inschakelen door een robuust klachtenmechanisme te creëren en de regels
47 hierrond duidelijk te communiceren.

48 **Uitgebreid en duidelijk uitvoeringsbesluit**

49 Het is een gemiste kans dat het ontwerpdecreet niet meer gedetailleerd is uit-
50 gewerkt. Indien nodig is een BVR in de toekomst makkelijker aan te passen,
51 maar de MORA vreest dat het in de opstartfase van het proefproject kan zor-
52 gen voor een langere wetgevende procedure en meer discussies bij de goed-
53 keuring van het verwachte ontwerpbesluit.

54 Daarom maakt de MORA gebruik van deze adviesvraag om een aantal aanbe-
55 velingen te doen voor het uit te werken ontwerpbesluit, en vraagt hij om be-
56 trokken te worden bij de uitwerking van het uitvoeringsbesluit en een formele
57 adviesvraag te ontvangen.

58 Belangrijke aandachtspunten voor het BVR die de MORA aanhaalt, zijn onder
59 meer een correcte en spoedige implementatie, een duidelijke (maar voldoende
60 ruime) afbakening van de voertuigcategorieën die deel uitmaken van het
61 proefproject, de opleidings- en erkenningsvoorwaarden, de tarifiering van keu-
62 ringen bij erkende herstellende en het financiële luik van het proefproject, enz.

63 **Optimalisatie van bestaande keuringen**

64 Ten slotte ondersteunt de MORA in zijn advies de optimalisatievoorstellen die
65 de koepelorganisatie van bestaande keuringsinstellingen zelf doet, onder meer
66 rond het uitbreiden van 'Keuring op verplaatsing'. De raad vraagt daarom aan
67 de Vlaamse overheid om zijn volledige medewerking te verlenen aan de reali-
68 satie van het actieplan dat GOCA Vlaanderen heeft opgesteld om de dienstver-
69 lening te garanderen. Extra aandacht moet daarbij gaan naar het uitbreiden
70 van de bestaande inspectieteams voor de voertuigkeuringen, en dus niet enkel
71 naar het in het leven roepen van inspectieteams die louter focussen op het
72 proefproject.

73 Advies

74 De voorbije jaren kwam de Vlaamse voertuigkeuring negatief in de media omwille van lange
75 wachttijden en moeilijkheden om afspraken te maken. De COVID pandemie en naweeën ervan
76 zette de dienstverlening bijkomend onder druk, met een verhoogd aantal klachten tot gevolg.

77 In 2022 werd daarom een audit opgestart gericht op de dienstverlenende en klantgerichte pro-
78 cessen binnen de voertuigkeuring, de bestaande knelpunten en mogelijke oplossingen. In navol-
79 ging van deze audit besloot de minister om, naast het eventueel uitbreiden van de keuring op
80 verplaatsing naar personenwagenvelden, erkende garagisten/herstellers toe te laten bepaalde
81 herkeuringen uit te voeren. Daarvoor creëert de minister, met voorliggend ontwerpdecreet, een
82 kader voor een proefproject.

83 De MORA geeft in dit advies aanbevelingen over de aard en reikwijdte van het proefproject, hoe
84 een duidelijk uitvoeringsbesluit moet bijdragen aan een evenwichtig en klantgericht proefproject
85 en, ten slotte, hoe een verdere optimalisatie van de voertuigkeuring in Vlaanderen kan verlopen,
86 los van dit proefproject.

87 De MORA beschouwt het voorgestelde proefproject als een positieve aanvulling op het werk van
88 de bestaande keuringsinstellingen. De raad is ervan overtuigd dat – mits aan bepaalde voorwaar-
89 den wordt voldaan – zowel de consument, bedrijven, de keuringsinstellingen en de erkende her-
90 stellers voordeel kunnen halen uit dit proefproject.

91 1. Maximaliseer de slaagkans van het 92 proefproject

93 De MORA meent dat het proefproject een antwoord kan bieden op bestaande problematieken
94 zoals capaciteitstekorten bij keuringsinstellingen en tijdsverlies door extra verplaatsingen voor
95 consumenten en bedrijven. Zowel de bestaande keuringsinstellingen als de erkende herstellers
96 kunnen volgens de raad voordeel halen uit het proefproject.

97 Een proefproject kan maar slagen als het aan een aantal voorwaarden voldoet. De MORA geeft
98 daarom aanbevelingen over de monitoring en evaluatie van het proefproject, en plaatst ook een
99 kritische kanttekening bij de vooropgestelde termijn en reikwijdte.

100 1.1 Een antwoord op bestaande problematieken

101 Voor de MORA kunnen zowel klanten als de bestaande keuringsinstellingen en de erkende her-
102 stellers voordeel halen uit het proefproject.

103 In de loop van 2023 gebeurden er al verschillende aanpassingen aan de voertuigkeuring om
104 klanten tegemoet te komen: het tijdelijk afschaffen van toeslagen voor laattijdige keuring voor de
105 eerste maand (onder meer ingegeven door de lange wachtrijen voor (her)keuring) en de
106 herkwalificatie van verschillende – vaak administratieve – overtredingen die geen impact hebben
107 op de veiligheid van het voertuig en andere verkeersdeelnemers.

108 Het proefproject kan een volgende stap zijn in een **meer klantengerichte voertuigkeuring** door
109 de herkeuring van sommige gebreken te koppelen aan de herstelling van deze gebreken. Dit le-
110 vert uiteraard tijdswinst op voor consumenten en bedrijven met grote voertuigvloeden, naast min-
111 der af te leggen kilometers.

112 Ook de bestaande keuringsinstellingen en de erkende herstellere kunnen volgens de MORA voor-
113 deel ondervinden van het proefproject. In een reactie op de recente audit¹ stellen de bestaande
114 keuringsinstellingen dat hun capaciteit onder druk blijft staan door een tekort aan werkkrachten
115 en de krapte op de arbeidsmarkt. Voor de MORA is dit een sterk argument om actief in te zetten
116 op alternatieve keuringskanalen, in plaats van een verandering in de arbeidsmarkt af te wachten.
117 Een belangrijke voorwaarde bij de uitbreiding van keuringskanalen, is dat de keuring niet moet
118 plaatsvinden onder supervisie van keurders die doorgaans werken bij de erkende keuringsinstel-
119 lingen (cf. de huidige werkwijze bij Keuring op Verplaatsing). Enkel door de bestaande keurders
120 intelligent en flexibel in te zetten, kan de globale keuringscapaciteit en tijdswinst toenemen.

121 Door keuringen mogelijk te maken via garages die een erkenning als erkende herstellere behalen,
122 zal de **totale keuringscapaciteit dus in geval van succes toenemen**. Doordat het proefproject
123 focust op het herkeuren van verschillende soorten gebreken kan er tijd en ruimte ontstaan bij de
124 keuringsinstellingen om betere en snellere dienstverlening aan te bieden voor alle andere keurin-
125 gen die buiten de scope van dit proefproject vallen.

126 1.2 Meer ambitieuze termijn en reikwijdte nodig

127 Het ontwerpdecreet legt vast dat het proefproject een duurtijd heeft van vijf jaar, met de moge-
128 lijkheid om nogmaals met vijf jaar te verlengen na een positieve evaluatie. Dit impliceert dat als
129 het proefproject positieve resultaten teweegbrengt, de herkeuringen door erkende herstellere
130 potentieel gedurende tien jaar 'in proefopstelling' plaatsvinden.

131 De MORA vindt dit tijdspad weinig ambitieus, zeker gezien de numerieke doelstelling van het
132 proefproject: 300.000 jaarlijkse herkeuringen op een totaal van 700.000 laten uitvoeren bij er-
133 kende herstellere na vijf jaar. Als deze doelstelling wordt gehaald is het etiket 'proefproject' nau-
134 welijks nog van toepassing.

135 Ook op vlak van rechtszekerheid voor erkende herstellere en keurders biedt een proefproject
136 met een termijn van tien jaar te weinig garanties. Herstellere en keurders moeten immers zelf het
137 initiatief nemen om een opleiding te volgen en een erkenning aan te vragen, maar het is moeilijk

¹ Deloitte (2023) Audit op de instellingen voor technische keuring & rijexamens.

138 in te schatten hoeveel bedrijven deze stap zullen zetten als er geen vooruitzicht is op een vol-
139 waardige juridische implementatie na de eerste vijf jaar. Het proefproject staat of valt immers
140 met het overtuigen van genoeg herstellende en werknemers om een erkenning te behalen.

141 De MORA vraagt daarom om m.b.t. de termijn en reikwijdte van het proefproject om de volgende
142 zaken op te nemen in het finale decreet:

- 143 • voorzie de mogelijkheid om na de eerste vijf jaar de herkeuringen uit het proefproject om
144 te zetten in vaste regelgeving voor die herkeuringen die in het toekomstige ontwerpbesluit
145 zijn opgenomen;
- 146 • creëer de juridische mogelijkheid om het proefproject bij een positieve evaluatie uit te brei-
147 den naar een grotere groep van herkeuringen;
- 148 • creëer ruimte in het proefproject om bijkomende (her)keuringen deel te maken van het
149 proefproject mocht bijvoorbeeld blijken dat er nieuwe capaciteitsproblemen opduiken bij
150 de erkende instellingen. Dit kan door in het decreet de term 'herkeuringen' te laten volgen
151 door 'en andere keuringen bepaald door de Vlaamse Regering'.
152 De MORA vindt het evenwel belangrijk dat bij een uitbreiding van de herkeuringen in de
153 loop van het proefproject, deze aanleunen bij de bestaande lijst en dat de controlemecha-
154 nismen van het proefproject op overeenkomstige wijze worden aangepast en versterkt.
155 Een mogelijk onderdeel van een uitbreiding van de herkeuringslijst zijn herkeuringen waar-
156 voor bepaalde meetapparatuur noodzakelijk is. Het project keuring op verplaatsing van
157 zware bedrijfsvoertuigen toonde immers al aan dat erkende herstellende perfect in staat zijn
158 om zich organisatorisch aan te passen op het keuren van aspecten waarvoor specifieke
159 meetapparatuur noodzakelijk is.

160 1.3 Proefprojecten vragen een specifieke insteek

161 Proefprojecten bieden een uitgelezen kans om nieuw beleid aan een stevige test te onderwer-
162 pen. In het verleden toonde de MORA zich positief over verschillende proefprojecten in het be-
163 leidsdomein MOW, maar formuleerde telkens een aantal kanttekeningen. Het evaluatieproces
164 van proefprojecten moet dynamisch en transparant zijn en tijdens de looptijd moeten voldoende
165 maatschappelijke en economische indicatoren nauwgezet gemonitord worden om een systeem
166 van continue evaluatie en bijsturing mogelijk te maken.

167 Gezien de aard van dit ontwerpdecreet zullen gedetailleerde bepalingen m.b.t. regels en beoor-
168 delingscriteria voor de evaluatie een belangrijk onderdeel zijn van het uitvoeringsbesluit. Voor de
169 MORA zijn er binnen dit proefproject een aantal onmisbare indicatoren voor een adequate moni-
170 toring en evaluatie, zoals de gehanteerde prijzen bij erkende herstellende, wachttijden bij keurings-
171 instellingen en erkende herstellende, de impact op het Verkeersveiligheidsfonds ...

172 Een continue en dynamische monitoring is ook nodig om – indien noodzakelijk of opportuun – in
173 te grijpen en aanpassingen door te voeren tijdens de looptijd van het proefproject. Dit sluit ook
174 aan bij de vraag van de MORA om de termijnen en reikwijdte van het proefproject breder te om-
175 schrijven en deze aan te passen aan de gebeurtenissen op het terrein en de noden van de klant.
176 De raad ziet het bestaande proefproject met ecocombi's hierbij als voorbeeld van hoe het niet

177 moet: een proefproject met zo'n rigide regelgeving dat een eventuele uitbreiding van de scope
178 pas ná een uitgebreid en statisch evaluatiemoment kan plaatsvinden.

179 1.4 Minimaliseer kans op belangenconflicten en misbruik

180 Het proefproject kan maar slagen indien de uitbreiding van herkeuringen naar erkende herstel-
181 lers gepaard gaat met adequate controle op de regels. Er mag geen oneerlijke concurrentie ont-
182 staan tussen erkende keuringsinstellingen en erkende herstellende, noch mogen erkende herstel-
183 lers rechter en partij worden. Door het handhaven van regels rond prijszetting en het grondig on-
184 derzoeken van klachten moet ook het vertrouwen van klanten behouden blijven. De MORA is er-
185 van overtuigd dat **een voldoende groot inspectieteam de minimale voorwaarde** is om deze
186 doelstellingen te bereiken.

187 De MORA meent dat dit proefproject zijn beloop moet kunnen gaan, weliswaar binnen de regels
188 die de Vlaamse Regering bepaalt in het ontwerpdecreet en het BVR. Risico's rond eventuele be-
189 langensconflicten en misbruiken, alsook het optimaliseren van controlemechanismen, moeten
190 daarbij het onderwerp zijn van de monitoring en evaluatie en zo een inherent onderdeel van het
191 proefproject vormen.

192 Volgens de MORA bestaan er, los van het proefproject, bovendien al veel drempels om eventuele
193 belangenconflicten en misbruik inzake herstelling en herkeuring tegen te gaan. Er bestaan al ver-
194 schillende controlemomenten bij een mogelijke herkeuring door een erkende hersteller. Ten eer-
195 ste bepaalt de keuringsinstelling zelf welke gebreken moeten hersteld en herkeurd worden,
196 waardoor het zou opvallen wanneer een erkende hersteller te veel herstellingen zou doen om de
197 prijs voor de klant op te drijven. Ten tweede is de politie steeds in staat om controles uit te voe-
198 ren langs de weg en een oordeel te vellen over onderdelen van een voertuig die moesten her-
199 steld en herkeurd worden. Een derde controle op misbruik is de periodieke keuring die maximaal
200 1 jaar na een eventuele herstelling en herkeuring plaatsvindt bij een erkende keuringsinstelling.
201 Als de keuringsinstelling bij de eerstvolgende periode keuring gebreken vaststelt, moeten zij in
202 staat zijn om hierover een melding te maken.

203 Ten slotte vraagt de MORA om bij de opstart van het proefproject de klant mee in te schakelen in
204 het tegengaan van misbruik en belangenconflicten. De Vlaamse Regering moet daarvoor een dui-
205 delijk pad uitzetten richting een robuust klachtenmechanisme en de regels hierrond duidelijk
206 communiceren.

207 2. Creëer een duidelijk en evenwichtig uitvoe- 208 ringsbesluit

209 De nota aan de Vlaamse Regering omschrijft het ontwerpdecreet als kader voor het proefproject.
210 Voor een groot aantal modaliteiten van het proefproject wordt de verdere invulling overgelaten
211 aan de Vlaamse Regering. Hierdoor wint het benodigde uitvoeringsbesluit aan belang.

212 De MORA vindt het een gemiste kans dat het ontwerpdecreet niet meer gedetailleerd is uitge-
213 werkt. De raad begrijpt dat een BVR in de toekomst makkelijker aan te passen is dan een gede-
214 tailleerd decreet (bij eventuele wijzigingen aan het proefproject), maar vreest dat het in deze fase
215 zal zorgen voor een langere wetgevende procedure en meer discussies bij de goedkeuring van
216 het verwachte ontwerpbesluit.

217 Net daarom vraagt de MORA om betrokken te worden bij de uitwerking van het uitvoeringsbe-
218 sluit en een formele adviesvraag te ontvangen na de eerste principiële goedkeuring. Toch wil de
219 raad dit advies aangrijpen om al een aantal aanbevelingen te doen voor de opmaak van het uit-
220 voeringsbesluit.

221 • **De raad hecht veel belang aan een correcte maar spoedige implementatie van de re-**
222 **gelgeving.** De nood aan meer keuringscapaciteit is sinds geruime tijd zeer groot en dus is
223 het cruciaal dat het uitvoeringsbesluit snel volgt op de definitieve goedkeuring van het de-
224 creet. Het wetgevend proces moet bovendien gepaard gaan met duidelijke (en brede) com-
225 municatie, nog vóór finale goedkeuring van het decreet en het uitvoeringsbesluit zodat
226 herstellende en keurders die zich willen laten erkennen, tijdig kunnen anticiperen op het
227 proefproject.

228 • **Het ontwerpdecreet geeft geen overzicht van de voertuigcategorieën die onderdeel**
229 **zijn van het proefproject.** Het is voor de MORA essentieel dat het ontwerp van decreet en
230 het proefproject niet enkel van toepassing is op personenwagens, maar ook op voertuigen-
231 categorieën M2, M3, N1, N2 en N3 (autobussen en goedertransport). De MORA vraagt
232 om in het uitvoeringsbesluit een duidelijk overzicht te geven van de voertuigcategorieën
233 die wel of niet onderdeel uitmaken van het proefproject en dringt erop aan dat er bij de af-
234 bakening van de lijst met herkeuringen per voertuigcategorie absolute prioriteit wordt ge-
235 geven aan de verkeersveiligheid.

236 • **Het uitvoeringsbesluit zal verduidelijken welke herkeuringen kunnen plaatsvinden**
237 **bij een erkende hersteller in het kader van het proefproject.** De memorie van toelich-
238 ting verduidelijkt dat er zal gekeken worden naar die herkeuringen die de meeste capaci-
239 teitswinst opleveren en/of tegelijk gemakkelijk door de brede sector van herstellende uit te
240 voeren zijn. De MORA vraagt om het evenwicht tussen beide graadmeters nauwgezet te
241 bewaken zodat er voldoende mogelijkheden tot herkeuring door erkende herstellende zijn
242 en het proefproject geen lege doos is.

243 • Om de slaagkans van het proefproject verder te vergroten, is het eveneens belangrijk om
244 in het uitvoeringsbesluit duidelijk weer te geven wat de erkenningsvoorwaarden zijn voor
245 de keurders werkzaam bij erkende herstellende. **De MORA meent dat de opleidingsvereis-**
246 **ten voor keurders gelijk moeten zijn, of ze nu werkzaam zijn bij erkende keuringsin-**
247 **stellingen of bij erkende herstellende.** De bestaande regelgeving bepaalt immers dat voor
248 het profiel van controleur en adjunct-controleur in keuringsstations een diploma van het
249 secundair onderwijs volstaat. De MORA raadt wel aan om aanvullend op de basisopleiding
250 een alomvattend leertraject op te zetten voor keurders werkzaam bij erkende herstellende,
251 waarbij het onderhouden van expertise, onpartijdigheid en objectiviteit aan bod komen.

- 252 • In artikel 7 van het ontwerpdecreet bepaalt de Vlaamse Regering dat ze een maximumbe-
253 drag kan bepalen voor de vergoeding die is verschuldigd voor de herkeuring door een er-
254 kende hersteller. **De MORA dringt aan om van bij de start van het proefproject een**
255 **maximumtarief vast te leggen.**
- 256 • De raad vertrouwt erop dat de markt zelf naar een prijsevenwicht kan evolueren
257 (aangezien een speler met de duurste herkeuring minder cliënteel zal ontvangen).
258 Echter, om het proefproject te doen slagen mag de kostprijs voor een herkeuring bij
259 de start van het proefproject niet te sterk afwijken tussen erkende hersteller en er-
260 kende keuringsinstelling. Een extra uitdaging hierbij is het voorgestelde verschil in
261 financiële compensatie die per herkeuring moet betaald worden aan de Vlaamse
262 overheid. Deze is immers aanzienlijk groter voor herkeuringen bij erkende herstellere
263 dan voor herkeuringen bij erkende keuringsinstellingen. De MORA vraagt om het fi-
264 nanciële luik van het proefproject meer nauwgezet uit te werken en ervoor te zorgen
265 dat de erkende herstellere in staat zijn om concurrentiële tarieven te hanteren voor
266 herkeuringen. Zo niet zal het proefproject al op voorhand onder druk staan.
- 267 • Het ontwerpdecreet verduidelijkt dat de prijs van de herkeuring door een erkende
268 hersteller los moet staan van de prijs voor de herstelling. De Vlaamse Regering moet
269 ervoor zorgen dat er voldoende controle plaatsvindt op deze regel zodat er geen on-
270 duidelijke package deals ontstaan die nefast zijn voor de klant. Voorbeelden uit Ne-
271 derland leren dat het soms voorvalt dat de keuring als (quasi) gratis wordt geaffi-
272 cheerd, terwijl de prijs voor andere werkzaamheden wordt opgedreven of er onno-
273 dige herstellingen worden uitgevoerd.
- 274 • In de nota aan de Vlaamse Regering wordt berekend dat de uitbreiding van herkeuringen
275 naar erkende herstellere een positieve impact zal hebben op de inkomsten van het Vlaams
276 Verkeersveiligheidsfonds. De MORA is uiteraard tevreden dat het proefproject zo wordt op-
277 gezet dat financiële stromen naar het Verkeersveiligheidsfonds overeind blijven en moge-
278 lijks zelfs vergroten. **Toch zijn er voor de MORA nog onduidelijkheden m.b.t. het finan-**
279 **ciële luik van het proefproject en de impact op de erkende keuringsinstellingen:**
- 280 • De berekening in de nota aan de Vlaamse Regering van het verschil aan inkomsten
281 voor het Verkeersveiligheidsfonds – zij het in positieve of in negatieve zin – is rudi-
282 mentair en onvolledig. De inkomsten uit keuringen voor het Verkeersveiligheidsfonds
283 bestaan momenteel uit een kleine retributie per uitgevoerde prestatie, aangevuld
284 met de inkomsten boven een bepaald drempelbedrag (€5.539.000), berekend op de
285 6% van de netto ontvangsten van de keuringsinstellingen die naar het departement
286 MOW vloeien. Deze specifieke financiële constructie vraagt een uitgebreidere bereke-
287 ning om een duidelijk beeld te vormen van de impact van het proefproject op het
288 Verkeersveiligheidsfonds, alsook adequate monitoring ervan.
- 289 • De MORA vraagt om de ontwikkelingskosten van het nieuwe IT-systeem – gefinan-
290 cierend via het Verkeersveiligheidsfonds – evenwichtig te verhalen op zowel erkende
291 herstellere als erkende keuringsinstellingen. Alle spelers zullen immers baat hebben
292 bij dit systeem (gegevensuitwisseling tussen alle stakeholders).

- 293 • Voor de raad is het vooralsnog onduidelijk in welke mate het proefproject een impact
294 zal hebben op de inkomsten van de erkende keuringsinstellingen, en dus indirect op
295 de financiering van de centra voor rijexamens (die momenteel gefinancierd worden
296 door inkomsten van de voertuigkeuringen). De MORA vraagt aan de Vlaamse Rege-
297 ring om ook de financiering van de examen centra nauwgezet te monitoren en garant
298 te staan voor een (financieel) laagdrempelige toegang tot het rijexamen.

299 3. Optimaliseer de voertuigkeuring

300 Het proefproject is slechts één manier om de voertuigkeuring in Vlaanderen verder te optimalise-
301 ren. Gezien de beperkte scope van het proefproject verwacht de MORA dat de druk op de be-
302 staande keuringsinstellingen slechts geleidelijk zal afnemen. Ook aanpassingen bij de bestaande
303 keuringsinstellingen en het uitbreiden van het systeem van keuring op verplaatsing (KOV) zijn dus
304 nodig om de voertuigkeuring te moderniseren.

305 3.1 Voertuigkeuring bij erkende keuringsinstellingen

306 GOCA Vlaanderen nam als sectorfederatie voor de autokeuring en examinering voor het rijbewijs
307 zelf al initiatieven om de dienstverlening bij de keuringsinstellingen te verbeteren. Voorbeelden
308 zijn het proces om het keuringsbewijs te digitaliseren, het vroeger verzenden van de groene her-
309 inneringskaart, een actief klachtenmanagementsysteem enz. Er werd een actieplan 2023-2024
310 opgemaakt met voorstellen om de communicatie met de klant te verbeteren en de keuring zelf te
311 optimaliseren. Een derde onderdeel van het actieplan gaat over de keuringsinstellingen als werk-
312 gever, en stelt meer aanwervingen (onder meer een extra focus op zij-instromers) en interne op-
313 leidingen voorop.

314 De MORA verwelkomt dit actieplan als een positieve evolutie om naar een meer klantgerichte
315 voertuigkeuring te evolueren. Daarom vraagt de raad aan de Vlaamse Regering het departement
316 MOW om er, in nauw overleg met GOCA Vlaanderen, voor te zorgen dat de punten uit dit actie-
317 plan gerealiseerd worden.

318 Daarnaast vraagt de MORA om, los van de controles op de modaliteiten van het proefproject, de
319 bestaande inspecties voor de voertuigkeuring uit te breiden. Momenteel zijn er maar twee in-
320 specteurs voor 43 keuringscentra en 21 lijnen voor keuring op verplaatsing. De raad vindt het
321 vanzelfsprekend dat een meer performante en klantgerichte voertuigkeuring enkel mogelijk is als
322 de Vlaamse Regering meer middelen voorziet voor het uitbreiden van de inspecties die door het
323 departement MOW worden uitgevoerd.

324 Ten slotte vraagt de MORA aan de bevoegde controle instanties om extra aandacht te besteden
325 aan het evenwicht bij de keuringsstations tussen de keuringslijnen van de lichte voertuigen ener-
326 zijds en de lijnen van de zware bedrijfsvoertuigen anderzijds. In de praktijk blijken de lijnen voor
327 zware bedrijfsvoertuigen vaak onderbezet, waardoor de wachttijden daar sneller oplopen. De

328 MORA hoopt dat het proefproject druk kan wegnemen van de erkende keuringsinstellingen en
329 -stations zodat zij de evenwichten tussen de verschillende keuringslijnen kunnen verbeteren.

330 3.2 Keuring op verplaatsing (KOV)

331 Momenteel kunnen zware bedrijfsvoertuigen onder strikte voorwaarden op verplaatsing gekeurd
332 worden. Momenteel wordt KOV vaak gebruikt door de grootste wagenparkbeheerders maar is
333 het merendeel van de transportondernemingen nog steeds aangewezen op de erkende keu-
334 ringsinstellingen. Ondernemingen met als kernactiviteit het beheer van een wagenpark, worden
335 zo geconfronteerd met de gekende gevolgen zoals lange wachttijden die zich vertalen in een aan-
336 zienlijke financiële impact.

337 De MORA vraagt om te onderzoeken of het systeem van keuring op verplaatsing kan uitgebreid
338 worden naar een ruimere doelgroep vrachtwagens en bussen, maar ook om GOCA Vlaanderen te
339 ondersteunen in hun interne proefproject 'KOV voor personenwagens'. De MORA meent dat een
340 keuring op verplaatsing voor grote vloten bedrijfswagens een belangrijke stap kan zijn in een
341 meer klantengerichte dienstverlening van de keuringsinstellingen.