



ONTWERPBESLUIT WIJZIGING REGELGEVING
TECHNISCHE KEURING

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

Advies op eigen initiatief

Goedkeuring raad

3 april 2026

Contactpersoon

Hans Bonnarens

hbonnarens@serv.be

Miguel Vertriest

mvertriest@serv.be

Mevrouw Annick DE RIDDER

Vlaams minister van Mobiliteit, Openbare Werken, Havens en Sport

Koolstraat 35 – verdieping 2, 5 en 6

B-1000 Brussel

Advies ontwerpbesluit 'wijziging regelgeving technische keuring'

Mevrouw de minister

Met dit advies over het ontwerpbesluit 'wijziging regelgeving technische keuring' geeft de Mobiliteitsraad zijn visie op deze fase in het hervormingsproces van de keuringsdiensten. De raad geeft eveneens aanbevelingen om deze hervorming toekomstbestendig en effectief te maken.

Verkeersveiligheid moet de toetssteen blijven voor elke maatregel die deel uitmaakt van de hervorming van de technische keuring. Ook de wetenschappelijke onderbouwing van het beleid is daarbij een belangrijk aandachtspunt.

De MORA kan zich vinden in veel van de voorgestelde maatregelen. Toch vraagt hij om de gewestelijke verschillen in regelgeving en keuringstoerisme te monitoren, en het intergewestelijk overleg te versterken. De raad wijst eveneens op een aantal situaties waar er geen meerwaarde is om van de Europese regelgeving af te wijken, zoals de eerste keuring van taxivoertuigen en het onderscheid tussen soorten tractoren en de ongelijke verhouding met keuringsregels voor vrachtwagens.

De voorgestelde hervorming zal een aanzienlijke impact hebben op de keuringsinstellingen en het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. De raad betreurt het ontbreken van alternatieve evidence based scenario's voor de hervorming van de erkende instellingen en vraagt met aandrang naar een stabiele, verankerde financiering voor het Verkeersveiligheidsfonds.

Ten slotte pleit de MORA voor een zorgvuldige aanpak met heldere timing, voldoende rechtszekerheid en breed sectoroverleg. De sterke daling van het keuringsvolume kan immers een impact hebben op het vrijmaken van de keuringsmarkt. Ook de organisatorische en financiële impact op de rijexamenring vraagt extra aandacht. De MORA vraagt om snel duidelijkheid te scheppen over dit aspect van de hervorming.

Tim Buyse
algemeen secretaris

Sas van Rouveroy
voorzitter

Inhoud

Krachtlijnen	5
Advies	7
1. Maatregelen in het ontwerpbesluit	8
1.1 Schrapping eerste keuring koppelingsinrichting	8
1.2 Verlengen keuringsbewijs bij gebreken	9
1.3 Afschaffing verplichte tweedehandskeuring	9
1.4 Inconsistenties afwijkende keuringsvoorwaarden	10
2. Financiële en sociaaleconomische impact van het ontwerpbesluit	11
2.1 Impact op de keuringsinstellingen	11
2.2 Impact op het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds	12
3. Ontwerpbesluit als stap richting een algemene hervorming van de technische keuring	13
3.1 Impact op de nieuwe keuringsdiensten	13
3.2 Impact op de rijexamenring	14

Krachtlijnen

Met dit advies op eigen initiatief over het ontwerpbesluit 'wijziging regelgeving technische keuring' wil de Mobiliteitsraad enkele positieve, negatieve en verontrustende elementen van de hervorming belichten.

De MORA benadrukt in zijn advies dat **verkeersveiligheid de toetssteen moet blijven voor elke maatregel** die deel uitmaakt van de hervorming van de technische keuring. Ook de wetenschappelijke onderbouwing van beleidskeuzes is voor de MORA van groot belang. De raad vraagt om alle elementen van de hervorming op wetenschappelijke basis te evalueren, en bij vastgestelde negatieve effecten bij te sturen.

Maatregelen in het ontwerpbesluit

De MORA kan zich vinden in veel van de voorgestelde maatregelen, zoals het schrappen van de eerste keuring van de koppelingsinrichting en de verlenging van de geldigheid van het keuringsbewijs bij een groot gebrek van 15 dagen naar 2 maanden.

Met de **afschaffing van de verplichte tweedehandskeuring** gaat de MORA eveneens akkoord, op voorwaarde dat de Vlaamse Regering inzet op een brede bekendmaking van de vrijwillige keuring en het aantrekkelijk maken van deze mogelijkheid door het vastleggen van een maximumtarief. Met het oog op het groeiende aandeel elektrische voertuigen herhaalt de raad zijn vraag om snel een gestandaardiseerde batterijcheck in te voeren.

Door de nieuwe regelgeving ontstaan er grote gewestelijke verschillen op vlak van de technische keuring. Daarom dringt de MORA aan om het intergewestelijk overleg nog meer te versterken. Hierbij moet er voldoende aandacht gaan naar het identificeren van juridische problemen die ontstaan door gewestelijke verschillen in keuringsregels. Daarnaast moet keuringstoerisme gemonitord worden alsook de eventuele druk die dit genereert voor de Vlaamse keuringsinstellingen.

De raad wijst ook op twee situaties waar er geen meerwaarde is om van de Europese regelgeving af te wijken: de eerste keuring voor taxivoertuigen blijft zonder goede reden behouden, en snelle tractoren worden gunstiger behandeld dan trage, wat een ongelijk speelveld creëert waarbij ook vrachtwagens benadeeld worden.

Financiële en sociaaleconomische impact

De Vlaamse Regering erkent dat de **financiële gevolgen van de hervorming ingrijpend zijn**. De MORA betreurt dat de nota aan de Vlaamse Regering geen alternatieve scenario's uitwerkt waarbij de totale effectiviteit van de hervorming wordt afgezet tegenover de impact op de keuringsinstellingen.

Ook het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds wordt zwaar getroffen: de verwachte inkomstendaling bedraagt 85 miljoen euro over de periode 2025-2030. De MORA verzet zich tegen het vervangen van zekere inkomsten door onzekere boetegelden, en vraagt een stabiele en verankerde financiering. Het fonds is bedoeld voor verkeersveiligheidsprojecten en mag niet dienen als buffer voor de sociale kosten van de hervorming.

Richting een brede hervorming van de technische keuring en rij-examinering

Met het oog op de volgende stappen in de hervorming van de technische keuring en de organisatie van rijexamens pleit de MORA voor een **zorgvuldige aanpak met heldere timing, voldoende rechtszekerheid en breed sector-overleg**. De sterke daling van het keuringsvolume kan immers een impact hebben op het verder vrijmaken van de keuringsmarkt en de rijexamenring.

Het is niet ondenkbaar dat de businesscase voor nieuwe private keuringsdiensten zal verzwakken door een lager totaal aantal keuringen. De MORA wil absoluut vermijden dat de hervorming resulteert in slechtere dienstverlening voor burgers en ondernemingen.

Tegelijk heeft de hervorming een onderschatte maar **reële impact op de rij-examinering**, die organisatorisch en financieel verweven is met de keuringsinstellingen. De MORA vraagt om snel duidelijkheid te scheppen over dit aspect van de hervorming, en de effecten van deze eerste hervormingsfase nauwgezet te monitoren en mee te nemen in de verdere uitwerking.

Advies

Met het ontwerpbesluit tot wijziging van de regelgeving over de technische keuring van voertuigen verankert de Vlaamse Regering een deel van de aanpassingen die eerder in de conceptnota 'Hervorming technische keuring' (4 juli 2025) werden voorgesteld, meer specifiek de bepalingen in de bijlagenota 'Controle autokeuring op gold plating'.

Het ontwerpbesluit wijzigt vijf onderdelen van de bestaande regels rond voertuigkeuring:

- Een verruiming van de periodiciteit van de keuring van verschillende voertuigcategorieën;
- het schrappen van de eerste keuring van de koppelingsinrichting (trekhaak) van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen, en de bijkomende periodieke keuringen;
- het schrappen van de verplichte niet-periodieke keuring voor inschrijving op naam van een andere titularis (de tweedehandskeuring) mits het voertuig niet is ingevoerd vanuit het buitenland;
- het schrappen van de verplichting om het verzekeringsbewijs voor te leggen bij de technische keuring;
- het verlengen van de geldigheid van het keuringsbewijs bij het vaststellen van een groot gebrek (van 15 dagen naar 2 maanden) en het schrappen van het keuringsbewijs voor een klein gebrek met een geldigheid van 3 maanden.

De MORA is niet formeel om advies gevraagd over het ontwerpbesluit en dit in tegenstelling tot de formele adviesvraag die hij kreeg bij de goedkeuring van de conceptnota. De raad stelt vast dat er – naast het juridisch verankeren van verschillende principes uit de conceptnota – toch nog een aantal beperkte wijzigingen zijn gebeurd en er concretere berekeningen gemaakt werden over de financiële en sociaaleconomische impact van deze hervorming. Daarom kiest de raad ervoor om met dit advies op eigen initiatief enkele positieve, negatieve en verontrustende elementen van de hervorming te belichten.

Beleid moet bovenal wetenschappelijk onderbouwd zijn

De primaire aanbeveling van de MORA in dit dossier is om **alle elementen die deel uitmaken van de hervorming van de technische keuring te evalueren naar verkeersveiligheidseffecten**. Als er wetenschappelijk aantoonbare negatieve effecten optreden, moeten er terug gerichte aanpassingen gebeuren. Ook de Inspectie van Financiën gaf aan dat de mogelijke negatieve impact op verkeersveiligheid ten gevolge van deze wijzigingen niet evidence based werden onderzocht. De MORA beaamt deze opmerking van de Inspectie van Financiën. Het is voor de raad moeilijk om de balans te vinden wanneer de Vlaamse Regering in de begeleidende nota stelt dat er geen verkeersveiligheidsimpact zal zijn, terwijl ze geen wetenschappelijk onderbouwd bewijs presenteert dat deze bewering staat. Het is onduidelijk waarop de Vlaamse Regering zich baseert.

1. Maatregelen in het ontwerpbesluit

De MORA is tevreden dat de modaliteiten van de keuring van verschillende voertuigcategorieën geharmoniseerd worden met de Europese richtlijn 2014/45/EU. De raad vindt het positief dat afgeweken wordt van de Europese normen wanneer er een significante meerwaarde is voor de verkeersveiligheid (bijvoorbeeld verplichte herkeuring na zwaar ongeval) of luchtkwaliteit (bijvoorbeeld strengere roetfiltertest). Ook de harmonisatie van de periodiciteit van de verplichte keuring voor verschillende voertuigcategorieën¹ wordt verder geharmoniseerd.

In zijn advies op de conceptnota² vroeg de MORA om de Vlaamse regels ook in de toekomst in lijn te houden met de vigerende Europese richtlijnen. De Europese Commissie bereidt momenteel een wijziging van deze richtlijn voor, met het oog op het verder harmoniseren en versterken van de nationale regels rond technische inspecties. Daarom herhaalt de MORA zijn vraag om een wijziging van deze richtlijn snel om te zetten naar Vlaamse regelgeving, ook wanneer dit een versterking inhoudt van de regels in het voorliggend ontwerpbesluit.

In dit hoofdstuk gaat de raad dieper in op drie specifieke wijzigingen in het ontwerpbesluit, namelijk het schrappen van de eerste keuring van de koppelinrichting, het verlengen van de geldigheid van het keuringsbewijs bij gebreken, en het schrappen van de verplichte tweedehandskeuring. Daarnaast vestigt hij de aandacht op een aantal onvolmaaktheden in de realisatie van het 'no gold plating' principe.

1.1 Schrapping eerste keuring koppelingsinrichting

De eerste keuring van de koppelinrichting (trekhaak) van personenauto's, auto's voor dubbel gebruik en minibussen en de bijkomende periodieke keuringen die daarmee verband houden, worden geschrapt. Deze schrapping is zowel van toepassing op voertuigen die een sleep met een MTM van 750 kg trekken, als op voertuigen die een sleep met een MTM van meer dan 750 kg trekken. Voortaan zal dus enkel de voertuigcategorie en niet de aanwezigheid van een koppelingsinrichting bepalend zijn voor de periodiciteit van de technische keuring.

De raad meent dat de impact van deze maatregel op milieu en verkeersveiligheid eerder beperkt zal zijn. Vanuit een verkeersveiligheidsoogpunt dringt de MORA wel aan om bij installatie van een koppelingsinrichting de opmaak van een identificatieverslag of conformiteitsattest door de voertuigfabrikant en/of installateur te verplichten. De raad wil absoluut vermijden dat een koppelingsinrichting foutief en onveilig wordt geïnstalleerd en het voertuig hier vervolgens twee jaren mee kan rondrijden vóór een nieuwe periodieke keuring. Deze werkwijze maakt ook ondubbelzinnig

¹ De verruiming omvat personenvoertuigen, lichte vrachtwagens, lichte aanhangwagens, autobussen, autocars, taxi's, ambulances, voor traag vervoer van circus- en kermismateriaal uitgeruste voertuigen, snelle land- en bosbouwtrekkers en -aanhangwagens, snelle verwisselbare getrokken machines bestemd voor de land- en bosbouw en voertuigen voor rijonderricht

² MORA (2025) Advies conceptnota hervorming technische keuring. <https://www.serv.be/node/17128>

duidelijk welke partij de wettelijke verantwoordelijkheid draagt bij eventuele ongevallen ten gevolge van een foutieve installatie.

1.2 Verlengen keuringsbewijs bij gebreken

Het ontwerpbesluit bevat twee wijzigingen voor tijdelijke keuringsbewijzen die worden uitgereikt ten gevolge van gebreken. Het keuringsbewijs met een geldigheidsduur van drie maanden voor onder meer administratieve tekortkomingen wordt afgeschaft. Daarnaast wordt de geldigheid van het tijdelijk keuringsbewijs bij het vaststellen van een groot gebrek verlengd van 15 dagen naar 2 maanden.

De MORA is tevreden dat de Vlaamse Regering hiermee haar voornemen uit de conceptnota 'Hervorming technische keuring' bevestigt en het eerder standpunt³ van de MORA uit 2024 volgt.

1.3 Afschaffing verplichte tweedehandskeuring

De verplichte tweedehandskeuring wordt afgeschaft voor motorvoertuigen en motorfietsen, tenzij het om een voertuig gaat dat ingevoerd wordt vanuit het buitenland. Het blijft in de toekomst wel mogelijk om een voertuig te laten keuren voor verkoop, maar dan betreft het een vervroegde periodieke keuring. In zijn advies op de conceptnota verklaarde de MORA zich eerder al akkoord met het afschaffen van de verplichte tweedehandskeuring, op voorwaarde dat het verkochte voertuig over een geldig keuringsbewijs beschikt en een maximumtarief voor vrijwillige tweedehandskeuring wordt voorzien.

De (visuele) tweedehandskeuring die vandaag uitgevoerd wordt is eerder beperkt te noemen. Daarom is de raad voorstander van de mogelijkheid van een vrijwillige keuring die de koper voldoende garantie biedt voor de staat van het voertuig. Aangezien er dan een standaard vervroegde keuring zal plaatsvinden, zal deze keuring grondiger zijn dan de bestaande verplichte tweedehandskeuring. De raad verzoekt deze vrijwillige keuring zo aantrekkelijk mogelijk te maken, o.m. door het vastleggen van een maximumtarief en het breed bekendmaken van deze mogelijkheid. Met het oog op het groeiende aantal batterijelektrische voertuigen en het consumentenvertrouwen in deze technologie herhaalt de MORA zijn vraag aan de Vlaamse Regering om spoedig de mogelijkheid te voorzien om een gestandaardiseerde en wetenschappelijk onderbouwde batterijcheck uit te voeren in het kader van een vervroegde periodieke keuring voor verkoop.

De MORA vroeg in zijn vorig advies om een oplossing te vinden voor de Car-Pass die bij de keuring wordt afgeleverd. Hiervoor is overleg met de federale overheid nodig, hetgeen volgens de nota aan de Vlaamse Regering bij het ontwerpbesluit nog niet is uitgeklaard. Ook het verplichte tweedehandsrapport verdwijnt door de bepalingen in het ontwerpbesluit. Net als de Inspectie van Financiën vraagt de raad om deze hiaat zo spoedig in te vullen door interbestuurlijk overleg

³ MORA (2024). Advies BVR wijzigingen technische keuring. <https://www.serv.be/node/16478>

met de federale overheid zodat het instrument Car-Pass ook voor vrijwillige tweedehandskeuring kan blijven bestaan.

Territoriaal toepassingsgebied leidt tot tegenstrijdigheden

Het afschaffen van de tweedehandskeuring geeft aanleiding tot territoriale tegenstrijdigheden. Volgens het besluit en de nota geldt de afschaffing van de keuring voor verkoop (alook die van de koppelingsinrichting) enkel voor voertuigen die ingeschreven worden in het Vlaamse Gewest. Wanneer een voertuig verkocht wordt aan een persoon of vennootschap met woonplaats of zetel in het Waalse of Brusselse Gewest hebben de eigenaars geen keuze over de plaats waar ze hun voertuig laten keuren. Dit in tegenstelling tot het recht dat nu binnen België bestaat om een voertuig te laten keuren door een erkende keuringsinstelling aan de andere kant van de gewestgrenzen. De MORA is onzeker of deze regeling een kritische toets van de Raad van State kan doorstaan.

Het maximaal harmoniseren van de regelgeving tussen de verschillende gewesten is daarom een cruciale doelstelling om dergelijke intergewestelijke conflicten te vermijden. De MORA dringt aan om dit intergewestelijk overleg alle kansen te geven. Hierbij moet er voldoende aandacht gaan naar het identificeren van juridische problemen die ontstaan door gewestelijke verschillen in keuringsregels. Daarnaast moet het keuringstoerisme gemonitord worden alook de eventuele druk die dit genereert voor de Vlaamse keuringsinstellingen.

1.4 Inconsistenties afwijkende keuringsvoorwaarden

In zijn advies op de conceptnota 'hervorming technische keuring' vond de MORA het positief dat voor een aantal voertuigtypes afgeweken kan worden van de Europese keuringsnormen wanneer er een significante meerwaarde is voor de verkeersveiligheid of luchtkwaliteit. De MORA wil specifiek de aandacht vestigen op twee situaties waarbij deze meerwaarde niet is aangetoond, m.n. het behoud van de eerste keuring voor de inverkeerstelling van voertuigen die worden ingezet voor taxidiensten, en het onderscheid in keuringsperiodiciteit tussen snelle en trage tractoren.

Behoud eerste keuring taxivoertuigen is overbodig

Hoewel de periodiciteit voor de keuring van taxivoertuigen door deze hervorming wijzigt naar het Europees minimum, blijft de keuring vóór inverkeerstelling wel behouden. Deze eerste keuring is echter geen vereiste volgens de Europese richtlijn.

In vergelijking met andere bedrijfsvoertuigen of met voertuigen voor privégebruik houdt de keuring van een taxivoertuig niets specifiek in. Er worden geen 'taxispecifieke' controles uitgevoerd (apparatuur) en bij deze keuring moet zelfs geen taxinummerplaat aangebracht zijn op het voertuig. De klant deelt gewoon mee dat het voertuig zal gebruikt worden voor individueel bezoldigd personenvervoer.

Daarom vraagt de MORA om – in overeenstemming met de Europese regelgeving – de eerste keuring voor inverkeerstelling van voertuigen voor individueel bezoldigd personenvervoer te

schrappen. Uiteraard geldt dit niet voor de keuring van taxivoertuigen die zijn omgebouwd en voorzien van specifieke veiligheidsapparatuur voor bijvoorbeeld rolstoelvervoer.

Nood aan level playing field voor snelle en trage tractoren

Het ontwerpbesluit versoepelt de periodieke keuring van snelle landbouwtrekkers (Tb) van een jaarlijkse naar een tweejaarlijkse keuring. Deze versoepeling wordt niet toegepast op de categorie van trage landbouwtrekkers (Ta), waardoor snelle tractoren bevoordeeld worden t.o.v. de tragere varianten. Bovendien dringt de MORA aan om via de keuringsperiodiciteit een gelijk speelveld te creëren tussen tractoren die gebruikt worden voor vrachtvervoer (zonder rode G-nummerplaat), en vrachtwagens. De MORA vraagt om een gelijk speelveld te garanderen door voertuigen die voor dezelfde activiteit worden gebruikt identiek te behandelen.

2. Financiële en sociaaleconomische impact van het ontwerpbesluit

De financiële impact van deze hervorming is aanzienlijk en valt uiteen in enerzijds de rechtstreekse impact op de keuringsinstellingen en de gevolgen voor het personeelsbestand, en anderzijds de impact op de inkomsten voor het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds. Volgens de financiële projecties in de begeleidende nota blijven enkel de middelen die doorvloeien naar het departement Mobiliteit en Openbare Werken op peil (en stijgen deze zelfs licht). De MORA vraagt om deze middelen gericht aan te wenden om de controle op de technische keuringen te garanderen en moderniseren, hetzij bij de huidige erkende keuringsinstellingen, hetzij bij de toekomstige keuringen bij garages.

2.1 Impact op de keuringsinstellingen

De impact van deze eerste hervorming op de keuringsinstellingen is zeer groot. De Vlaamse Regering projecteert 1,4 mln. minder keuringen in 2027 vergeleken met 2024. In 2028 zou het over 1,7 mln. minder keuringen gaan t.o.v. 2024. Het bestaand financieel kader voor de keuringsinstellingen komt hierdoor sterk onder druk te staan en het jaarlijks overschot van de ontvangsten zal vanaf 2026 steeds negatief zijn, met een piek van -€ 21 mln. in 2027.

In deze voorlopige berekening is ook rekening gehouden met de onvermijdelijke gevolgen van deze hervorming op de tewerkstelling bij de erkende instellingen. De begeleidende nota stelt dat er in de periode 2026-2028 cumulatief 498 werknemers 'te veel' zullen zijn op een totaal van 1.285 werknemers in 2025, ofwel 38% van het huidige werknemersaantal. De verwachte ontslagvergoedingen en eventuele stijgingen in de kosten van uitval wegens ziekte hebben een enorme impact op het overschot van de ontvangsten.

De MORA snapt dat het werknemersaantal en het aantal uitgevoerde keuringen met elkaar correleren, maar het verdwijnen van deze arbeidsplaatsen, net als de daling van de inkomsten, houdt

geen rekening met meerdere randvoorwaarden. De tabellen in de nota lijken uit te gaan van een statisch voertuigenpark, terwijl de omvang van het Vlaamse voertuigenpark nog steeds toeneemt voor zo goed als alle courante voertuigcategorieën. Daarnaast is het niet duidelijk op welke basis de projecties voor het aantal vrijwillige tweedehandskeuringen zijn gebaseerd: is de verwachte 126.700 vrijwillige tweedehandskeuringen vanaf 2027 een minimaal of een maximaal scenario? En hoe zal dit aantal evolueren als er een degelijke batterijcheck voor elektrische voertuigen wordt ingevoerd die de aantrekkelijkheid van een vrijwillige tweedehandskeuring verhoogt?

De raad stelt vast dat de Vlaamse Regering zich niet baseert op alternatieve scenario's op basis van wetenschappelijk onderzoek, waardoor er meer natuurlijke personeelsafvloeiingen zouden kunnen zijn door spontaan vertrek. Ook het intern omscholen van personeel wordt nergens vermeld als mogelijkheid, noch de impact van de verdere liberalisering van de keuring en de eventuele arbeidsmobiliteit van erkende keurders. Ook de impact van deze hervorming op de bestaande kostenstructuur van de erkende instellingen, het eventueel noodgedwongen sluiten van bepaalde vestigingen en de maatschappelijke kost die dit met zich meebrengt (bv. effecten op geografische spreiding), worden niet in rekening gebracht. Het aanmoedigen van keuringsinstellingen om wachtrijen tegen te gaan door extra personeel aan te werven gedurende de afgelopen jaren smaakt op deze manier eerder wrang.

2.2 Impact op het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds

De tabellen in de Nota aan de Vlaamse Regering zijn duidelijk: de impact van deze hervorming op het Vlaams Verkeersveiligheidsfonds zal enorm zijn. Een groot deel van de bestaande inkomsten verdwijnen gegarandeerd, terwijl eventuele nieuwe inkomsten eerder onzeker zijn.

Per prestatie door de erkende keuringsinstellingen gaat er momenteel €0,25 naar het Verkeersveiligheidsfonds. Daarnaast gaat ook een specifiek deel van de netto-ontvangsten die de keuringsinstellingen afdragen aan het departement MOW⁴ naar het Verkeersveiligheidsfonds, net als het eventuele exploitatieoverschot. Deze inkomsten zullen sterk dalen: de Vlaamse Regering verwacht een vermindering van middelen voor het fonds van € 85 mln. in de periode 2025-2030.

In zijn advies over de conceptnota 'Hervorming technische keuring' drong de MORA al aan om eventuele financiële hiaten in het systeem – bijvoorbeeld bij de organisatie en financiering van de rijexamens – onder geen enkel beding op te vullen met middelen van het Verkeersveiligheidsfonds. Het fonds dient om verkeersveiligheidsprojecten te financieren, niet om eventuele negatieve gevolgen van beleid op te vangen.

Volgens de eigen financiële projecties van de Vlaamse Regering in de begeleidende nota zouden de toenemende kosten van ontslagvergoedingen en de eventuele toegenomen kosten door afwezigheid wegens ziekte een grote financiële impact hebben op het Verkeersveiligheidsfonds,

⁴ 6% van de netto-ontvangsten van de keuringsinstellingen vloeien naar het departement MOW. De middelen onder de grens van €5,539 mln. gaan naar de algemene ontvangsten verkeersveiligheid; de middelen boven deze grens gaan naar het Verkeersveiligheidsfonds.

doordat deze kosten worden verhaald op de overschotten die de keuringsinstellingen boeken. Deze middelen worden vandaag aangewend om het Verkeersveiligheidsfonds mee te financieren. De Vlaamse Regering stelt dat er een extra instroom van boetegelden zal zijn. Het is onzeker dat deze inkomsten voldoende zijn om dit te compenseren.

De MORA vraagt om een stabiele financiering van het Verkeersveiligheidsfonds te garanderen door een sluitend compensatiemechanisme voor het fonds concreet vast te leggen.

3. Ontwerpbesluit als stap richting een algemene hervorming van de technische keuring

Met dit ontwerpbesluit neemt de Vlaamse Regering de vlucht vooruit in afwachting van de brede decretale hervorming van de technische keuring. De twee belangrijkste onderdelen die nog verder uitgewerkt moeten worden zijn enerzijds het toelaten van nieuwe keuringsdiensten naast de bestaande erkende instellingen, en de organisatie van de rijexamens. De impact hiervan is nog onduidelijk.

De MORA pleit voor een zorgvuldige verdere uitwerking, met aandacht voor duidelijke timing, voldoende rechtszekerheid en intergewestelijke samenhang. Overleg met de betrokken sectoren is daarbij van groot belang, zodat gevoeligheden en eventuele hindernissen tijdig kunnen geïdentificeerd worden en de verdere uitwerking van de hervorming kan rekenen op een breed draagvlak.

3.1 Impact op de nieuwe keuringsdiensten

Het erkennen van nieuwe keuringsdiensten, bijvoorbeeld bij garages, was één van de centrale onderdelen van de conceptnota uit 2025. De belangrijkste achterliggende doelstelling is om concurrentie en innovatie te stimuleren, alsook wachtrijen verder te elimineren en een goede geografische spreiding te garanderen.

De aanpassingen die voortvloeien uit het ontwerpbesluit en de beoogde hervorming zullen volgens de raad echter een aanzienlijke impact hebben op deze doelstelling. De sterke daling van het totaal aantal uit te voeren keuringen in Vlaanderen kan ook gevolgen hebben voor de privé-ondernemingen die erkende keuringen willen aanbieden. Het investeren in opleidingen, installaties, wachtruimtes enz. zal een lager gegarandeerd rendement hebben als de te verdelen koek kleiner wordt voor alle spelers op de keuringsmarkt. De MORA vreest dat dit in het slechtste geval kan leiden tot beperktere dienstverlening voor sommige burgers en ondernemingen.

De MORA herhaalt daarom de aanbeveling uit zijn advies op de conceptnota, namelijk dat stringente randvoorwaarden⁵ en het uitoefenen van een gedegen controle⁶ nodig zijn om deze doelstelling te bereiken.

3.2 Impact op de rijexamenring

Aangezien de organisatie van rijexamens eveneens is toegekend aan de erkende keuringsinstellingen, hebben de aanpassingen in het ontwerpbesluit ook een rechtstreekse impact hierop. In zijn advies over de conceptnota gaf de MORA een aantal aanbevelingen om de rijexamenring te verbeteren en meer toekomstbestendig te maken:

- Hou bij de hervorming rekening met de verwevenheid van technische keuring en rijexamenring. Hoewel de financiële stromen in de toekomst gescheiden zouden worden (volgens de conceptnota), bestaat er ook een verwevenheid op vlak van personeelsinzet en locaties.
- Verduidelijk of er in het nieuwe regelgevende kader voor examencentra ook nieuwe dienstverleners kunnen erkend worden en overleg dit met experts zoals VSV, vakorganisaties, VDAB enz.
- Geef een sterke coördinerende en regulerende rol aan het departement Mobiliteit en Openbare Werken bij de organisatie van de rijexamens.
- Zorg voor toekomstbestendige rijexamens door zowel inhoudelijke als praktische aanpassingen door te voeren aan het theoretisch en praktisch examen, de verplichte opleiding voor vrije begeleiders en het terugkommoment. De opmerkingen uit de evaluatiestudie die IMOB maakte over het nieuwe rijbewijs categorie B bevat verschillende quick wins en nuttige moderniseringsideeën.

De MORA meent dat verschillende van deze aanbevelingen nu al onder druk komen te staan.

De Vlaamse Regering erkent dat er uitdagingen zijn bij de organisatie van de rijexamens en dat deze deel uitmaken van het bredere hervormingspakket. Ze stelt dat de maatregelen in dit ontwerpbesluit hier los van staan en dat het paralleltraject rond de rijexamens verderloopt. Maar hoewel het ontwerpbesluit in theorie losstaat van de hervorming van de rijexamens, is er in de praktijk wel impact.

Zowel personeelsinzet bij de erkende instellingen als onderhoud van locaties zullen impact ondervinden van de nieuwe regelgeving over technische keuring en dus doorsijpelen naar de organisatie van de rijexamens. De MORA begrijpt de keuze om via een gefaseerde aanpak snel

⁵ Enkel een gecontroleerde instroom van nieuwe keuringsdiensten kan garanderen dat er een adequate geografische spreiding is. De Vlaamse Regering moet er eveneens voor zorgen dat de concurrentie binnen een toegestane prijsvork geen impact heeft op de kwaliteitseisen voor de technische keuring en het uitvoerend personeel. Ook het uitwerken, opvolgen en evalueren van objectieve en meetbare KPI's zijn essentieel om het hervormingsproces te controleren en te zorgen dat de hervorming de vooropgestelde doelstellingen bereikt.

⁶ Objectiviteit, onafhankelijkheid en uniformiteit van de technische keuring zijn cruciaal. De Vlaamse Regering moet een regelgevend en deontologisch kader creëren, de regisseursrol van het departement Mobiliteit en Openbare Werken concretiseren en zorgen voor gedegen controle én sanctionering, onder meer door het opstarten en beheren van een toegankelijke en solide databank.

resultaten te boeken, maar vraagt om bij het hertekenen van het keuringslandschap en het examensysteem de effecten van deze eerste hervormingsfase te monitoren en mee te nemen in de onderbouwing van het totale systeem.

Daarbij denkt de raad specifiek aan de (financiële) impact op de organisatie van rijexamens. In tegenstelling tot de beleidsintenties m.b.t. het nieuwe keuringslandschap is het nog niet duidelijk hoe de rijexamens in de toekomst zullen georganiseerd worden, door wie, en hoe eventuele erkenningstrajecten eruit zullen zien. De raad herhaalt daarom zijn vraag om zo snel mogelijk duidelijkheid te scheppen.