

J A A R V E R S L A G
2 0 0 3





Inhoud

<i>GOCA: historiek, onze opdracht, onze filosofie</i>	<i>3</i>
<i>Woord van de voorzitter</i>	<i>5</i>
<i>Who's who? De beheerraad van GOCA</i>	<i>6</i>
<i>Who's who binnen GOCA?</i>	<i>6</i>
<i>Autokeuring</i>	<i>7</i>
1. de dossiers	
2. onze projecten van 2003	
RD method®	7
Verbouwingen	8
Banden	8
Keuring langs de baan	9
Motorfietsenkeuring	9
Keuringsvignet	10
CAR PASS	10
Nieuwe technologieën	10
Infrastructuur	11
3. statistiek	12
<i>Rijbewijs</i>	<i>14</i>
1. de dossiers	
2. onze projecten van 2003	
Het rijexamen; theorie en praktijk	14
Informatica, nieuwe ontwikkelingen en trends	16
Deelname Europese projecten	17
3. Statistiek	19
<i>Nationale en Internationale relaties</i>	<i>20</i>
<i>Sociaal Beleid</i>	<i>22</i>
<i>GOCA vorming</i>	<i>23</i>
<i>GOCA informatics</i>	<i>25</i>
<i>GOCA, de evolutie</i>	<i>26</i>
<i>Het feestjaar, één jaar later</i>	<i>28</i>
<i>De leden</i>	<i>30</i>

GOCA: onze historiek, onze opdracht, onze filosofie

In België waarborgen sinds 1933 erkende ondernemingen de autokeuring. Voor deze ondernemingen was het noodzakelijk om op een gestandaardiseerde en uniforme wijze contacten te onderhouden met de desbetreffende diensten van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit & Vervoer en federaties uit de automobiel- en transportsector. Daarom verenigden de erkende ondernemingen zich in een groepering met de naam GOCA, Groepering van erkende ondernemingen voor autokeuring en rijbewijs.

In 1962 werd deze groepering officieel als v.z.w. erkend. GOCA heeft haar zetel te Brussel. Deze v.z.w., vandaag federatie, staat elke dag opnieuw garant voor het bijhouden van zowel technische als reglementaire ontwikkelingen en vernieuwingen binnen de automobielenindustrie.

Vanaf 1965 richten de ondernemingen eveneens het examen tot het behalen van een rijbewijs in. Kandidaat-bestuurders worden onderworpen aan een theorie- en praktijkproef. GOCA heeft als beroepsfederatie eveneens de strategische opdracht om de vorming van het personeel binnen de sector te garanderen teneinde de kwaliteit en de coherentie van de diensten t.o.v. de klanten te verzekeren.

GOCA telt 10 ondernemingen met een totaal van 75 keuringscentra en 32 examencentra. De v.z.w. geeft, via haar medewerking, vorm en structuur aan de beslissingen van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Het team van de autokeuring voert, in opvolging van theoretische en praktische besluiten, waardevolle ontwikkelingen en aanpassingen aan de keuringsprocedure door. Het team bestudeert de middelen die een bijdrage kunnen leveren tot de actualisering van de technische infrastructuur.

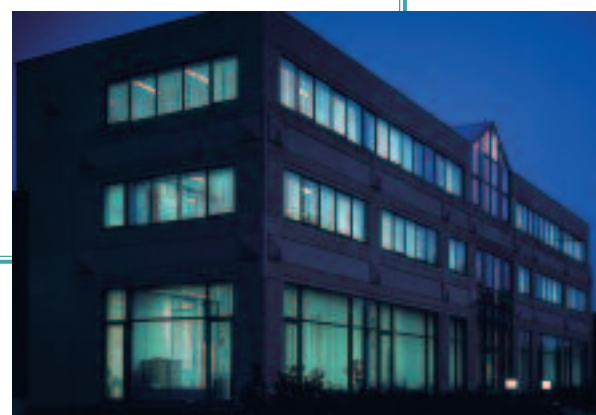
Het team van het rijbewijs zet, aan de hand van studie en onderzoek, de nieuwe reglementering in concreet toepasbare examenvragen en examenproeven om. Het theorie-examen wordt sinds 1997 d.m.v. een PC op individuele basis afgelegd. Het praktijkexamen bestaat uit een deel op het privaat terrein en een deel op de openbare weg.

Het opleiden en bijscholen van de medewerkers, zowel inspecteurs als examinatoren, wordt eveneens door GOCA verzorgd. Deze opleidingen dragen bij om de taak, toegewezen door de overheid, op een uniforme wijze uit te voeren.

De technische keuring van het Belgische wagenpark betekent een belangrijke bijdrage tot de verkeersveiligheid. Jaarlijks worden er zo'n 4.300.000 voertuigen door de inspecteurs gekeurd. Elke bestuurder wordt op een onbewuste wijze gewoon aan de geleidelijk afnemende technische mogelijkheden van zijn voertuig. Daarom is een goed onderhouden voertuig van belang voor de eigen veiligheid, maar ook voor de veiligheid van de andere weggebruiker.

De examinatoren gaan tijdens het rijexamen na of de vorming en de reeds opgedane ervaring voldoende zijn om de kandidaat-bestuurder toe te laten tot het verkeer zodat verdere rijervaring opgedaan kan worden. Het doel van de rijexamens, zo'n 588.736 examens op jaarbasis, bestaat erin de veiligheid van de weggebruikers te verzekeren. Voorzichtigheid is een continue opdracht voor elke weggebruiker. Het rijbewijsexamen is slechts de start van een carrière die voor elke bestuurder is weggelegd.

GOCA draagt samen met haar medewerkers, de directie van haar leden en hun medewerkers haar steentje bij tot de verkeersveiligheid en de mobiliteit.





TRANSPARANTIE | PROFESSIONALISME | ZICHTBAARHEID



Woord van de Voorzitter

In naam van de beheerraad, de leden/ondernemingen en GOCA heb ik de eer en het genoegen U dit jaarverslag 2003 voor te stellen.

2003 was voor de sector ondermeer het jaar van de viering van het 70-jarig bestaan van de sector autokeuring.

Drie ontbijtdebatten, georganiseerd in de drie regio's van het land, boden de gelegenheid om de sector van dichterbij voor te stellen aan lokale prominenten en andere sectoren die rechtstreeks of onrechtstreeks in verband staan met de mobiliteit, de verkeersveiligheid en de bescherming van het milieu.

Ook de medewerkers uit de sector werden niet vergeten. Een reuzegroot familiefeest met meer dan 3000 deelnemers in Bellewaerde bracht alle medewerkers en hun familie samen.

Als apotheose van dit feestjaar werd in Brussel, hart van Europa, een congres gehouden met tal van Belgische en buitenlandse actoren.

"Your Safe Mobility" maakte het mogelijk om op vlak van autokeuring en rijbewijs ervaringen uit te wisselen en nieuwe technieken en beoordelingsmethodieken te bediscussieren.

Het spreekt voor zich dat naast deze jubileumactiviteiten door de leden/ondernemingen en GOCA het streven naar verkeersveiligheid, verkeersbewustzijn en verkeersmobiliteit, werd verdergezet.

Naast infrastructuurwerken ter verbetering van accommodatie, welke leidde tot betere dienstverlening, werden reeds voorbereidingen getroffen ter implementatie van de nieuwe EG-remtest.

GOCA heeft zich in het dossier "keuring langs de weg" gepositioneerd als partner van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer.

Het project "keuringsvignet voor personenauto's", een uitbreiding van het reeds bestaande vignet voor vrachtwagens, streeft naar meerwaarde in de verkeersveiligheid door controle te vergemakkelijken van die weggebruikers die niet in orde zijn met de wettelijke bepalingen inzake autokeuring.

Op het vlak van de rijbewijsactiviteiten ging veel denkwerk naar de voorbereiding van de implementatie van de wijziging van de Tweede Europese Richtlijn.

Daarnaast nam de sector deel aan tal van Belgische en Europese studieprojecten, die een sector in beweging rijk is, en die steeds tot doel hebben het aantal slachtoffers te verminderen, de verkeersveiligheid aldus te bevorderen en de mobiliteit te behouden.

Het voorgaande is steeds het resultaat van samenwerking en overleg met vertegenwoordigers van de Overheid, de Federaties en alle andere instellingen die een rol spelen in de verkeersveiligheid, de mobiliteit en de bescherming van het leefmilieu.

Ik wens U veel leesgenot bij het doornemen van dit jaarverslag.

*Katia De Geyter
Voorzitter*





Who's who? De Beheerraad van GOCA

Katia De Geyter	Voorzitter – Gedelegeerd Bestuurder SBAT
Olivier Goies	Ondervoorzitter – Algemeen Directeur AS
Philippe Bernard	Secretaris Generaal – Gedelegeerd Bestuurder AIBV
Luc Caenen	Penningmeester – Gedelegeerd Bestuurder BTC



Katia De Geyter



Olivier Goies

Who's who binnen GOCA?

Dany Donnen	Chief Operations Officer
Marc Colyn	Afdelingshoofd autokeuring
Jacques Quoirin	Afdelingshoofd rijbewijs
Katrien De Coster	Communication manager
Koen Nevelsteen	Program Director
Pascal Buekenhoudt	Project Office Manager



Philippe Bernard



Luc Caenen



Dany Donnen



Autokeuring

De afdeling autokeuring telt 10 medewerkers en is gestoeld op ervaring en expertise. Beide aspecten zijn noodzakelijk, wil men de dienst naar de klant toe (interne en externe) garanderen.

Het werkjaar 2003 werd grotendeels beheerst door de publicatie van het Koninklijk Besluit van 17 maart 2003. Dit KB beïnvloedde danig de keuringsactiviteit.

Teneinde dit KB toepassing te laten vinden in de autokeuring werden de bijhorende instructies van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer omgezet in dienstnota's die hun toepassing vinden in de 75 keuringscentra.

Volgende instructies: de gelijkvormigheidsprocedure, de verbouwing van lichte vrachtauto's, de veiligheidsgordels, de lichten, de controle en afstelling van de koplampen, de banden,... werden in de loop van 2003 van toepassing.

Een permanente communicatie met administratie en keuringscentra van de ondernemingen garandeerde de continue opvolging van de instructies.

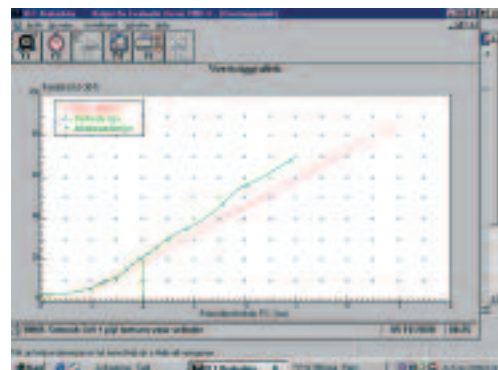
Het KB wijzigde de Belgische regelgeving voor motorvoertuigen, meer in het bijzonder de technische keuring, op verschillende punten. De belangrijkste aanpassingen: ruiten, derde stoplicht, veiligheidsgordels, keuring na ongeval, oldtimer, dubbele cabine, kampeerauto's hadden als toepassingsdatum 1 mei 2003. Het Koninklijk Besluit voorzag eveneens wijzigingen m.b.t. de banden met toepassing op 1 januari 2004 alsook de remtest voor bedrijfsvoertuigen met toepassingsdatum 1 oktober 2005.

RD method[©]

De remdoelmatigheidsmethode zoals door GOCA ontwikkeld als alternatief voor de remtest van bedrijfsvoertuigen in beladen toestand geniet internationale erkenning. Dhr Berry -DGtren- steekt zijn enthousiasme die hij dit project toedraagt niet onder stoelen of banken. GOCA is overtuigd van het economisch belang van het ontdebelen naar de linkerzijde van de drukmeetpunten op de bedrijfsvoertuigen. De uiteindelijke tijdsinstaan en daarmee gepaard gaand economisch voordeel (investeringen, capaciteit, personeelskost, doorlooptijd, wachttijd,...) zal de initiële kostprijs gekoppeld aan het naar buiten brengen van de drukmeetpunten ruimschoots overstijgen. Niet enkel de transporteur of de autokeuring, maar ook de garagist of onderhoudsmecanici zal het voordeel van het ontdebelen van de drukmeetpunten ondervinden indien hij tijdens het onderhoud op een eenvoudige doch efficiënte wijze de druk kan meten en als dusdanig de remmen correct kan evalueren en afstellen.

Nu de keuringsprocedure zich in een finaal stadium bevindt, gaat alle aandacht naar de opleiding van de inspecteurs en de informatiecampagne aan het adres van de klant.

2004 zal ons de tijd en ruimte bieden om zowel intern als extern de methode en de procedure voor te stellen. De implementatie is voorzien op 1 oktober 2005.





Verbouwingen

Het dossier omtrent verbouwingen was een heet hangijzer in 2003 en houdt deze trend aan in 2004. Op vraag van de Minister voor Mobiliteit en Sociale Economie werden oplossingen m.b.t. de verbouwingen aangeboden zonder de verkeersveiligheid daarbij uit het oog te verliezen. Een werkgroep samengesteld uit experts van Federauto en GOCA onderzocht de mogelijkheden om binnen het wettelijke kader de verbouwingen te reglementeren.

Voor het fenomeen verlagingen & verhogingen die niet onder de Europese verordening 1400/2002 vallen, was er geen wettelijke basis. Er werd onderzocht hoe dit in onze buurlanden, zoals Duitsland, opgelost werd.

GOCA werkte aan een voorstel om onder bepaalde omstandigheden verlagingen te aanvaarden. De studie m.b.t. de verlagingen werd beëindigd en de keuringsprocedure werd uitgewerkt.

Deze verbouwingen (verlagingen, verhogingen en andere vormen van tuning) handhaven binnen het reglementaire kader, rekeninghoudend met de verkeersveiligheid, is en blijft de uitdaging voor de toekomst.

Banden

Het Koninklijk Besluit van 17 maart 2003 wijzigt het artikel inzake banden. Vanaf 1 januari 2004 wordt de nieuwe reglementering toegepast in de keuringscentra. Voor alle voertuigen moet het draagvermogen en de snelheidscategorie van de banden gecontroleerd worden. Voor voertuigen van de categorie M1 (personenvoertuigen, minibussen,...) moeten eveneens de bandenafmetingen nagekeken worden.

De aanloop tot het in voege treden van deze reglementering werd beheerst door het voorbereidende werk in samenspraak met de betrokken federaties en de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. Na de implementatie van de wetgeving liet men niet na wijzigingen aan te brengen die een verbetering voor klant en inspecteur in praktijk induceerden.

De informatieverspreiding kwam in de loop van het tweede semester van 2003 op dreef en concentreerde zich enerzijds op de communicatie naar de leden ondernemingen en aldus de inspecteurs van de keuringscentra en anderzijds op de professionals uit de sector. Deze laatste werden grotendeels geïnformeerd tijdens de informatierondes die GOCA en de ondernemingen in samenwerking met Federauto in het gehele land heeft georganiseerd. In totaal vonden er 10 info-avonden plaats.

De informatiecampagne naar het grote publiek toe werd opgestart in april met een eerste persconferentie. Deze informatie werd diepgaander uit de doeken gedaan tijdens de persconferenties georganiseerd in de maanden mei en december 2003. Telkens werden de persconferenties georganiseerd met de drie betrokken actoren, meer bepaald de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer, Federauto en GOCA.



Keuring langs de baan

Het implementeren van de Europese Richtlijn 2000/30 in het Belgisch Recht is de laatste stap om deze keuring te concretiseren. Deze keuring bereikt zonder enige vorm van discriminatie op basis van het land van inschrijving alle bedrijfsvoertuigen die op Belgisch grondgebied circuleren. Immers, samen met de Europese Commissie is de sector van mening dat ideaal het systeem van vaste keuringscentra aangevuld wordt door mobiele onaangekondigde keuringen langs de baan. De sector positioneert zich in dit project als de uitgelezen partner van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer. De expertise die de medewerkers van onze leden dankzij scholing en ervaring aan de dag kunnen leggen, kan de kwaliteit van de verstrekte dienst garanderen.

Binnen dit kader stelt GOCA en de leden voor om de keuring langs de baan voor de bedrijfsvoertuigen te integreren in de periodieke keuringen die uitgevoerd worden in de centra. De sector stelt zich eveneens de vraag of deze keuring beperkt dient te blijven tot de bedrijfsvoertuigen ofwel of deze keuring ook op andere voertuigencategorieën dient te worden toegepast. Dit is een dossier dat grondig werd voorbereid en op zijn implementatie wacht.

Motorfietsenkeuring

Het voorbereidende werk, getroffen in 2002, werd verder gezet. Dit hield onder andere de uitwerking in van de controleprocedure op basis van de wettelijke voorschriften (cfr voorstel Koninklijk Besluit) en de opgedane informatie.

Hoewel het voorstel van Koninklijk Besluit dit anders voorschrijft, is en blijft GOCA overtuigd van de toegevoegde waarde van een tweejaarlijkse keuring voor motorfietsen. Het voorstel van Koninklijk Besluit, zoals het nu voorligt, beperkt zich tot de keuring bij verkoop en de keuring na ongeval, terwijl een periodieke keuring de sanering van dit voertuigenpark kan bewerkstelligen. De sector is hoedanook klaar om deze keuring op te starten. Het inwinnen van informatie m.b.t. deze voertuigencategorie gebeurde op verschillende terreinen.

Eenzijds werden studiereizen naar Berlijn en Milaan georganiseerd; GOCA bestudeerde er de keuringsmethode aangewend om motorfietsen op een efficiënte wijze te controleren.

Anderzijds maakte een vergadering aangevuld met praktijktesten m.b.t. trikes en side-cars het mogelijk de kennis m.b.t. dit soort voertuigen uit te breiden.

Tot slot heeft de deelname aan de mei-happening van de MAG te Hasselt het zicht op het motorfietsenpark verder geopend. Tijdens dit event voerde GOCA een visuele controle, een controle van de lichten alsook de opmeting van het geluid uit op de aangeboden voertuigen. Teneinde de motorliefhebber correcte informatie te verschaffen, realiseerden de motorfietsmagazines "Moto 80" en "Motoren&Toerisme", in samenwerking met de sector, redactionele artikels die de vragenstroom rond deze motorfietsenkeuring drastisch indijkten.





Keuringsvignet

De reglementering schrijft voor elk type voertuig een periodiciteit voor. De personenvoertuigen worden voor het einde van het vierde levensjaar voor een jaarlijkse keuring opgeroepen. Het keuringsvignet herneemt de datum waarop de periodiciteit van de keuring verloopt. Dit vignet biedt so wie so een meerwaarde voor de verkeersveiligheid, ze vormt immers een bijkomend controlemiddel voor de politiediensten om voertuigen die niet in orde zijn met de technische keuring snel te ontmaskeren.

Sedert 1/1/1999 bestaat het vignet voor de bedrijfsvoertuigen en de aanhangwagens.

Overwogen wordt eveneens zo'n keuringsvignet te voorzien voor alle voertuigen.

De sector beschouwt het keuringsvignet niet als "de" oplossing, maar wel als een subsidiariteitsoplossing. Hoewel de sector klaar is om dit systeem in te voeren, laat men niet na ook andere oplossingen te bestuderen.

CARPASS

Het project Carpass, met ondersteuning van GOCA, FEBIAC en FEDERAUTO, werd opgestart teneinde de kilometerfraude op een efficiënte wijze tegen te gaan. GOCA hecht veel belang aan dit dossier daar het de toepassing van het Koninklijk Besluit m.b.t. de melding van de kilometerstand voorbereidt.

Nieuwe technologieën

GOCA laat de nieuwste ontwikkelingen in de automobielsector niet onopgemerkt aan zich voorbijgaan. De bezoeken aan Equipauto te Parijs en Automechanica te Frankfurt brengen steeds nieuwe inzichten. De studies van de nieuwigheden worden in functie van de toepasbaarheid in de keuringscentra gevoerd.



De cameratechnologie om de oriëntatie van de lichten op een snellere en efficiëntere wijze na te kijken, wordt door GOCA onder de loop genomen.

Teneinde een betere evaluatie van de ophanging te maken, vraagt GOCA aan het BIVV de bestaande en toekomstige testers te evalueren.

De nieuwe generatie LPG en gasdetectoren wordt evenzeer aan een studie onderworpen.

Infrastructuur

De vernieuwingsgolf in de ondernemingen is de voorbije jaren een constante. Nieuwe stations worden gebouwd, oude stations worden grondig vernieuwd en gemoderniseerd.

Nieuwe stations:

Mariembourg (A.I.B.V.)
Centraal Kantoor (SBAT)
Haren (ACT)
Aye (Marche-en-Famenne) - ter vervanging van Sinsin

Vernieuwde stations:

Antwerpen Noorderlaan (BTC): aanmaak van 3 lijnen voor bedrijfsvoertuigen in het aanpalend gebouw - start renovatie van bestaand station
Asse-Mollem, Vilvoorde en Braine-le-Comte (AIBV): vernieuwing met het oog op de EG-remtest
In dezelfde optiek werden een aantal keuringscentra uitgerust met webcams. Webcams bieden aan de klant de mogelijkheid om on-line de wachtrijen aan de keuringscentra te bekijken.

De uitdaging voor de toekomst ligt in het verhogen van de klantentevredenheid en het verbeteren van de efficiëntie.

Daartoe werkt men enerzijds aan de Praktische Richtlijnen (guideline voor de inspecteurs) en de herdefiniëring van de standaarden waarbij sleutelwoorden 'klaar en duidelijk' en 'uniformiteit' naar voor moeten komen. De informatie verstrekt aan de klant moet evenzeer in deze optiek aangepast worden. Het keuringsbewijs is een uitgelezen communicatiemiddel dat in de toekomst als volwaardige informatiedrager dienst zal doen.

Anderzijds wordt een intern en extern onderzoek op steekproefbasis gepland teneinde een evaluatie van de huidige situatie te maken en mogelijke acties, waar nodig, te ondernemen. Professionalisme en transparantie blijven de sleutelwoorden in deze sector.





3. Statistiek

Algemeen

Onze leden ondernemingen vertegenwoordigen 75 keuringscentra dit houdt een totaal van 346 keuringslijnen in. Zij stellen 1.311 inspecteurs en 283 administratief bedienden te werk. In 2003 werden er op Belgisch territorium 5.251.151 keuringen en herkeuringen uitgevoerd. Dit houdt, t.o.v. 2002, een stijging met 131.915 keuringen en herkeuringen in.

Specifieke keuringen/prestaties

Aantal voertuigen per categorie

Categorie	%
01 Personenauto's (aard: VP, SW, OM, CL, AA, AB, AC, AD, AE, AF)	64,45 %
02 Personenauto's als tweedehands voorgereiden	15,76 %
03 Autobussen - Autocars	0,78 %
04 Lichte vrachtauto's (Utilitaire <3.5 Ton)	10,11 %
05 Vrachtauto's en trekkers van opleggers (Utilitaire > 3.5 Ton)	3,59 %
06 Aanhangwagens <= 3.5 Ton	2,25 %
07 Aanhangwagens > 3.5 Ton	0,32 %
08 Opleggers	1,87 %
09 Andere categorieën en speciale	0,85 %

Totaal aantal voorgereiden voertuigen: 4.249.516

Periode van voorrijden van voertuigen

Keuring - utilitaire

%	Periode
48,57 %	Vóór de datum
26,93 %	De dag zelf
24,50 %	Na de datum
100,00 %	

Keuring - auto

%	Periode
62,25 %	Vóór de datum
24,33 %	De dag zelf
13,42 %	Na de datum
100,00 %	

Keuring - aanhangwagen

%	Periode
47,11 %	Vóór de datum
30,99 %	De dag zelf
21,90 %	Na de datum
100,00 %	



De voorbije jaren konden we vaststellen dat ongeveer 10% van de keuringsplichtige voertuigen niet voorgereiden werd. Deze trend gaat hand in hand met de evolutie die de verzekeringssector ervaart. Studies tonen aan dat een flink deel van de voertuigen niet verzekerd rondtoert op de Belgische wegen.

Centraal Kantoor (SBAT)



Aye (Marche-en-Famenne)



Haren (ACT)



Antwerpen (BTC)



Mariembourg (A.I.B.V.)





Rijbewijs

De medewerkers van de afdeling rijbewijs ondersteunen de leden/ondernemingen van GOCA, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en natuurlijk ook de klanten. Ze stellen daarbij hun kennis en ervaring met het rijexamen ten dienste van de andere actoren binnen de sector van de keten verkeersveiligheid. Op basis van de verworven expertise heeft de sector een adviserende rol in de evolutie van de reglementering van het rijbewijs.

Het rijexamen; theorie en praktijk

Het examen tot het behalen van een rijbewijs bestaat uit een theorie- en een praktijkexamen. De Belgische wetgeving terzake vloeit voort uit de Europese regelgeving. De tweede bijlage aan de Tweede Europese Richtlijn beoogt de harmonisering van de rijexamens en de verbetering van de verkeersveiligheid. GOCA bereidt de introductie van de tweede bijlage in de Belgische wetgeving voor.

Het theorie-examen zal er bijgevolg anders gaan uitzien. Het aantal vragen zal voor de categorieën A, B, C en D van 40 op 50 gebracht worden. Deze verhoging is noodzakelijk wil men de kandidaat-bestuurder ondervragen over de bijkomende onderwerpen. In het algemeen wordt er bijkomende aandacht gevraagd voor de specifieke risico's ingevolge de onervarenheid van sommige medeweggebruikers en de deelname aan het verkeer van de meest kwetsbare categorieën zoals kinderen, voetgangers, fietsers en weggebruikers die minder mobiel zijn. Ook de risico's verbonden aan het deelnemen aan het verkeer en het besturen van verschillende types voertuigen en het daarmee gepaard gaande verschillende gezichtsveld van de bestuurders van deze voertuigen dienen in de toekomst behandeld te worden. Naast een aantal bijkomende kennisvereisten voor alle categorieën, zullen ook per voertuigcategorie bijkomende kennisonderdelen toegevoegd worden.

Het praktijkexamen zal er na de invoering van de nieuwe wetgeving enigszins anders uitzien voor de voertuigcategorieën A, B, C, D en E. Elke aanpassing beoogt een bevordering van de verkeersveiligheid. Algemeen kunnen we stellen dat een voorafgaande controle van o.a. zetels, hoofdsteunen, banden, remmen,... een standaard onderdeel wordt tijdens het praktijkexamen.



De studie van deze nieuwe wetgeving behoorde tot de key-targets van de afdeling. Ook al ijvert de sector voor de integratie van de bijzondere verrichtingen categorie B in het praktijkexamen op de openbare weg, is terzake totnogtoe geen wetgevende actie ondernomen. De sector is overtuigd van de positieve impact van deze maatregel op het rijgedrag en de verkeersveiligheid.

GOCA en de leden/ondernemingen laten niet na hun eis om een betere definitie van het examenvoertuig te bekomen. Ideaal zou de kandidaat-bestuurder zich aanmelden met een voertuig met dubbele bediening en met minstens vier deuren. Een strikte reglementering m.b.t. de examenvoertuigen verbetert de veiligheid van de examinatoren en de kandidaten en de werkomstandigheden van de examinatoren en de rijsschoolinstructeurs.

Naast het studiewerk, beheert de afdeling evenzeer de dagdagelijkse praktijk.

Belangrijk zijn de tijd en expertise die elke examenvraag bestaande uit beeld, tekst en geluid vergt. De beelden zijn een weergave van de situaties zoals ze zich in het dagelijkse verkeer voordoen. De klank werd initieel door een professionele speaker in een opnamestudio ingesproken. Sinds kort worden de vragen aan de hand van informatica software voorzien van een digitaal stemgeluid. Dit houdt in dat van bij de aanvang alle onderdelen van een examenvraag digitaal worden opgeslagen. Dit komt het beheer van de examenreeksen-database ten goede.

De afdeling maakt deel uit van de beperkte en van de plenaire “audiovisuele” werkgroep. Alvorens de aangepaste en nieuwe examenvragen in omloop te brengen tijdens het theorie-examen, worden deze voorgelegd aan de 2 werkgroepen, waar ondermeer de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer en verkeersdeskundigen aan deelnemen. Deze werkgroepen bestuderen, beoordelen en geven hun fiat tot inlassing van de vragen in de officiële reeksen.

Het vademecum, de professionele handleiding voor examinatoren, is het referentiekader voor de uitoefening van hun beroep. Het handboek is de basis voor uniformiteit in hun activiteit. De veelvuldige wetswijzigingen leiden noodzakelijkerwijze tot een regelmatige bijwerking van dit handboek. De werkgroep Vademecum behandelt permanent de vragen m.b.t. deze handleiding. Alle rubrieken worden zorgvuldig bestudeerd en verduidelijkt waar nodig. De publicatie van deze handleiding wordt voorbereid.





Informatica, nieuwe ontwikkelingen en trends

De informatisering binnen de rijbewijstoepassing vervolgt zijn opmars. Het herschrijven van het programma m.b.t. het volledige examen en de procedures vallen onder deze noemer. De voorbereidingen zijn getroffen. De praktische uitwerking zal niet lang meer op zich laten wachten.

Net op het ogenblik dat GOCA de automatisering van het theorie-examen voor de verschillende categorieën van het vervoer te land voorbereidt, werd aan GOCA door de Federale Overheidsdienst Luchtvaart de taak toevertrouwd de theorie-examens voor het behalen van een vliegvergunning te automatiseren.

De toepassing "Icarus" maakt de automatisering mogelijk van deze theorie-examens. De examens worden samengesteld door het systeem. De vragen worden aan de kandidaten voorgesteld op PC. De verbetering en het opvolgen van de dossiers van de kandidaten worden beheerd door hetzelfde systeem. Momenteel gebeurt dit nog manueel. Icarus kan eveneens de afspraken nemen en de planning van de examenzalen coördineren. Op termijn zal de kandidaat zijn dossier kunnen opvragen via internet. Hij zal ook de mogelijkheid hebben om een afspraak te maken voor zijn examens vanaf de thuisbasis. Deze toepassing wil enerzijds het aantal manuele tussenkomsten verminderen en anderzijds het geheel van de etappes zo snel mogelijk automatiseren. De expertise opgedaan in het eigen vakgebied, leidt tot verrijkende uitwisseling met andere verkeersoperatoren. De ervaring die onze sector rijbewijs rijk is, wordt aangewend om andere elementen uit de verkeersketen verder te helpen op weg naar het ultieme doel 'verkeersveiligheid te land, ter zee en in de lucht'.

GOCA en haar leden/ondernemingen vinden het essentieel de evolutie van de simulator van dichtbij te volgen. De simulator kan aangewend worden in het kader van theorie- en praktijkexamens. Met dit toestel kunnen bestuurders onder de meest uiteenlopende omstandigheden worden getoetst, waarbij de vorm steeds identiek blijft. Dit toestel laat toe verkeerssituaties onbepaald te herhalen tot de kandidaat over de juiste vaardigheden beschikt. De simulator kan ingezet worden voor zowel beginnende als gevorderde bestuurders. In een vrachtwagencabine, voorzien van alle relevante stuur- en bedieningsorganen, ziet de kandidaat een omgeving met wegen, kruispunten, rotondes, maar ook huizen, bedrijfspanden en groenvoorzieningen. Een stemgestuurde computer vertelt de kandidaat welke weg hij moet volgen. Hij moet zelf gas geven, remmen, koppelen, schakelen en gebruik maken van de spiegels. De simulatie is volledig.

Een simulator kan zowel tijdens de vorming als tijdens de evaluatie van de kandidaat nuttig zijn.

Een simulator biedt de mogelijkheid om specifieke verkeerssituaties aan te kaarten onder steeds identieke voorwaarden. Dit biedt de mogelijkheid om het gedrag van kandidaten te testen in omstandigheden die normalerwijs niet evalueerbaar zijn. Denken we maar aan rijden tijdens de nacht, rijden in sneeuw en ijsel, ecologisch verantwoord rijden,...

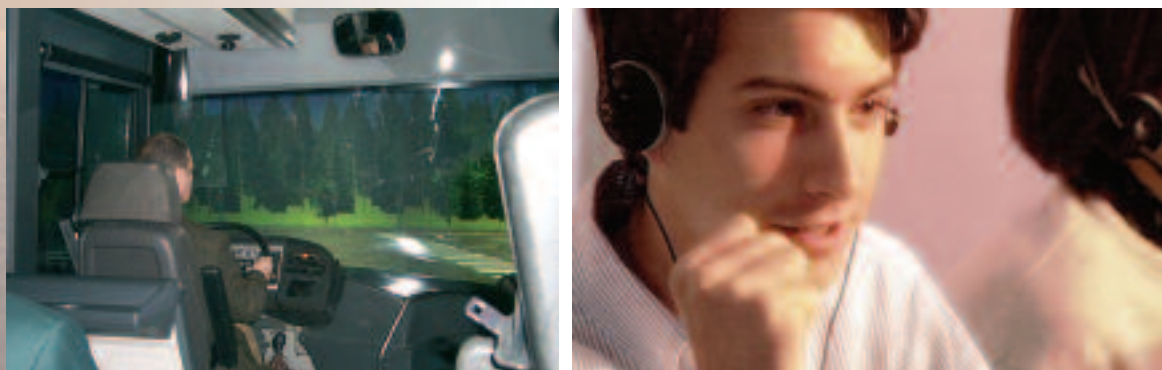
De sector is ervan overtuigd dat de simulator een perfecte aanvulling van het rijexamen kan zijn.

Deelname Europese projecten

Nov-Ev is een studie mede gesubsidieerd door de Europese Commissie die het opleidingsbeleid en de opvolging van kandidaat-bestuurders wenst te bevorderen. Nov-Ev gaat uit van het project Advanced dat de krachtlijnen vastgelegd heeft voor de ontwikkeling van een vorming in meerdere fasen; meer bepaald gedurende een voorwaardelijke periode van twee jaar nadat de kandidaat zijn rijbewijs behaalde. Dit project wordt in verschillende landen van de Europese Unie (Oostenrijk, Duitsland, Groot-Brittannië, Nederland, Spanje, België en Frankrijk) door CIECA geleid.

Dit project Nov-ev heeft als doel te meten hoe de verkeersveiligheid (en de veiligheid van beginnende bestuurders) al dan niet verbeterd wordt door een vorming in een tweede fase; en vervolgens de resultaten kenbaar te maken aan de politieke beslissers van de lidstaten van de Europese Unie. Het aanmoedigen van elk deelnemend land om wetenschappelijke evaluaties op te maken, bestaande uit regelmatige controles en informatie-uitwisseling en uit expertises uitgevoerd door onafhankelijke beoordelaars van Europees niveau, vullen deze actie aan. Deze beoordelaars komen van de Universiteit van Turku (Finland) en van het Kuratorium für Verkehrssicherheit (Oostenrijk).

GOCA schreef zich in om mee te werken aan dit project om de effecten van deze opleidingen te evalueren en tevens aan te duiden in welke mate de '2de fase' van de opleiding van jonge bestuurders nuttig en doeltreffend is als aanvulling van de opleiding en het examen voor het behalen van een rijbewijs. GOCA is ervan overtuigd dat ook op het einde van die periode een onafhankelijke evaluatie van de kandidaat moet plaatsvinden. Het Belgische project kreeg de naam "Cool Driving" en wordt te Eupen gevoerd.





Cool driving is een initiatief van de Regering van de Duitstalige Gemeenschap in samenwerking met GOCA en AVDG (Automobilverband der Deutschsprachigen Gemeinschaft) en is bijgevolg enkel van toepassing voor de inwoners van de Duitstalige Gemeenschap.

Het project focust zich op de vaststelling dat het aantal ongevallen bij jongeren niet daalt en dat de oorzaak hiervan grotendeels de onervarenheid van deze jonge bestuurders is.

Dit project 'Cool Driving' telt twee stappen: enerzijds krijgt de bestuurder een vorming die hem in staat stelt de reactie van een voertuig bij foute manipulatie te begrijpen, en anderzijds wordt aan de bestuurder aangeleerd hoe hij zijn gedrag kan aanpassen. Daardoor kan hij tijdig de risico's herkennen en voorkomen.

GOCA staat in voor de evaluatie van de kandidaten. Deze gebeurt met behulp van een systeem dat bestaat uit twee camera's, één die op de weg en één die op de bestuurder gericht is, twee versnellingsmeters en een PC. Dit toestel stelt de begeleider, evaluator, examiner,... in staat tijdens de rit, in real-time, alle mogelijke opmerkingen over het rijgedrag vast te leggen.

Dit toestel zal in een later stadium gebruikt worden om de examinatoren bij te scholen en de nieuw aangeworven examinatoren op te leiden om zo de uniformiteit binnen de sector te blijven garanderen.



5. Statistieken

Theorie-examen: percentage geslaagden en niet-geslaagden per categorie

Categorie	Geslaagd	Niet geslaagd	Totaal	%Geslaagd
A3	16 318	11 641	27 959	58,36 %
A/A-	5 284	1 232	6 516	81,09 %
B	125 074	99 636	224 710	55,66 %
C/C1	9 240	5 920	15 160	60,95 %
D/D1 1	458	939	2 397	60,83 %
Totaal	157 374	119 368	276 742	56,87 %

waarvan:

Cat.	geslacht	geslaagd	niet geslaagd	totaal	prop.	%geslaagd
A3	Vrouw	4 210	2 800	7 010	25,20 %	60,06 %
	Man	12 026	8 779	20 805	74,80 %	57,80 %
A/A-	Vrouw	1 054	251	1 305	20,16 %	80,77 %
	Man	4 191	976	5 167	79,84 %	81,11 %
B	Vrouw	62 942	47 703	110 645	49,62 %	56,89 %
	Man	61 174	51 146	112 320	50,38 %	54,46 %
C/C1	Vrouw	584	278	862	5,71 %	67,75 %
	Man	8 610	5 612	14 222	94,29 %	60,54 %
D/D1	Vrouw	238	161	399	16,74 %	59,65 %
	Man	1 211	774	1 985	83,26 %	61,01 %
Totaal:		156 240	118 480	274 720		56,87 %
Vrouw :		69 028	51 193	120 221	43,44 %	
Man :		87 212	67 287	154 499	55,83 %	
Onbekend :		1 134	888	2 022	0,73 %	

Praktijk examen: percentage geslaagden en niet-geslaagden per categorie

Categorie	Privé terrein			Openbare weg		
	G/R	TOT	%G/R	G/R	TOT %	G/R
A	11 408	16 858	67,67 %	11 232	12 623	88,98 %
A-	973	1 347	72,23 %	951	1 097	86,69 %
A3	11 026	13 107	84,12 %	-	-	-
B	114 848	163 345	70,31 %	112 666	188 083	59,90 %
BE	950	1 423	66,76 %	935	1 083	86,33 %
C 7	403	9 980	74,18 %	7 241	10 073	71,89 %
C1	52	66	78,79 %	44	64	68,75 %
CE	3 216	5 617	57,25 %	3 159	4 066	77,69 %
D	905	1 185	76,37 %	867	1 240	69,92 %
D1	7	8	87,50 %	7	9	77,78 %
DE	24	55	43,64 %	21	29	72,41 %
Totaal:	150 812	212 991	70,81 %	137 123	218 367	62,79 %



Nationale en Internationale Relaties

Voor GOCA is het essentieel om voor beide sectoren actieve contacten op binnenlands en buitenlands vlak met mede-professionelen te onderhouden.

De contacten met nationale federaties uit de automobielsector worden jaar na jaar aangescherpt. Samen met het Kabinet van de Minister voor Mobiliteit en Sociale Economie Bert Anciaux, de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer, de verenigingen, de federaties en de belangengroepen worden inforondes georganiseerd zodat alle actoren binnen de verkeersveiligheid samen aan een betere mobiliteit kunnen werken. GOCA ontpopte zich de voorbije jaren reeds als gesprekspartner en wenst deze positie verder te bevestigen.

IRU (International Road Transport Union)

IRU verleent wereldwijd bijstand aan transportoperatoren (bus, car, taxi en truck). IRU vertegenwoordigt – doorheen haar nationale verenigingen – wereldwijd de gehele wegtransportindustrie. Internationale instanties die beslissingen treffen m.b.t. de wegtransportsector kunnen niet om IRU heen. Door voortdurend de bevordering van de hoogste beroepsnormen na te streven, verbetert IRU de verkeersveiligheid en de milieu-impact van het wegtransport en verzekert het daarbij de mobiliteit van personen en goederen.

In 2003 werd door IRU een vergadering georganiseerd te Lissabon. De tweede Europese richtlijn inzake de opleiding voor het rijbewijs C/D werd er besproken: GOCA ontbrak niet op deze ontmoeting.

CIECA

Deze commissie werd opgericht in 1956 en telt vandaag 32 internationale instanties verantwoordelijk voor de afname van het examen tot het behalen van een rijbewijs. CIECA garandeert een waardevolle uitwisseling van ideeën onder de leden. Aan het hoofd van CIECA vinden we de Voorzitter, dhr W. Vanbroeckhoven, tevens Algemeen Directeur van de onderneming Autoveiligheid.

CIECA – EAG (Expert Advisory Group)

De oprichting van de Experten Adviesgroep betekende meteen het startschot van een reeks bezoeken. De leden van deze EAG, waaronder GOCA als federatie, stelden systematisch de examencentra open voor de leden van de werkgroep. De observaties werden opgenomen in de verslagen van de vergaderingen.

Deze werkgroep is eveneens verantwoordelijk voor technische projecten en voor het bepalen, verwerken en opvolgen van de studies. De zes leden van deze werkgroep zijn nationale experts op het vlak van de verkeersopvoeding en het rijbewijsexamen. Ze komen drie à vier keer per jaar samen teneinde de doelstellingen, de koers en de inhoud van de activiteiten binnen CIECA te bespreken.

In 2003 hebben de leden van deze werkgroep vijf keer vergaderd, meer bepaald te Brussel, Le Mans, Helsinki, Berlijn en Edinburg.

CIECA – Truck Safety

Truck Safety werd in het leven geroepen tijdens het CIECA congres in 2002.

Dit evenement wordt georganiseerd door CIECA en zal doorgaan op het circuit van Le Mans (Frankrijk) in oktober 2004. Het doel van dit evenement is een forum te organiseren dat de mogelijkheid biedt aan de experts uit deze sector hun standpunten uit te wisselen.

Dit event hoopt eveneens nieuwe informatie op het gebied van technische ontwikkelingen aan te brengen.

De voorbereidingen van dit evenement werden getroffen in 2003. Zo kwam de werkgroep Truck Safety tweemaal bij elkaar (Brussel en Nottingham). GOCA wordt binnen dit project als actief mede-organisator beschouwd.

CITA

CITA is de internationale vereniging van erkende organisaties voor de verplichte periodieke keuring van motorvoertuigen en hun aanhangwagens. GOCA is een actief lid van CITA. Dhr. Claude Brogniet, Bestuurder - Algemeen Directeur van de onderneming CTA, neemt binnen CITA de functie van Secretaris-Generaal en Vice-voorzitter waar.

GOCA zetelt in 2 werkgroepen van CITA, meer bepaald de Working Group 1 - Exhaust Emissions and Noise en de Working Group 5 - Braking Systems.

De focus van de werkgroep 1 is het ontwikkelen van toekomstige testmethoden voor uitlaat-emissies en geluid. De studie "2nd Emission Program", die gedeeltelijk gefinancierd werd door de EG, werd in 2003 beëindigd. Momenteel overweegt men verder studiewerk te verrichten zodat het succesvolle "2nd Emission Program" uitgebreid kan worden. GOCA werkte voorheen mee aan het gedeelte EOBBD.

In de werkgroep 5 speelt GOCA een belangrijke rol. De belangrijkste doelstellingen van deze werkgroep is het updaten van de "CITA Recommendation no. 8 on brake testing" en het ontwikkelen van remtestprocedures voor bedrijfsvoertuigen door gebruik te maken van "brake reference forces" die zullen voorzien worden door de laatste wijziging van het ECE reglement nr. 13. GOCA schreef enkele basisteksten voor de Recommendation en stelde haar RD-method[©] voor als een valabele remtestprocedure. Tijdens de CITA 2003 Conferentie te Belfast en Dublin werd de Belgische RD-method[©] dan ook 2 maal gepresenteerd. Bovendien heeft de werkgroep de questionnaire "survey of brake testing in CITA member states" geactualiseerd. Tenslotte maakt de werkgroep werk van een onderzoek naar de mogelijkheid om in de toekomst het keuren van elektronische remsystemen mogelijk te maken.

De andere CITA werkgroepen: Working Group 2 - New Technology, Working Group 3 - Quality, Working Group 4 - New Test Items, Working Group 6 - Inspection Content en Working Group 7 - Electronically Controlled Systems on Vehicles, worden door GOCA opgevolgd. Indien een - voor België - interessant onderwerp zich voordoet, laat GOCA het niet na actief deel te nemen.

ISO TC22/SC2/WG6/SWG9

De internationale werkgroep kan op de deelname van GOCA rekenen. Deze werkgroep buigt zich over de internationale standaardisering van de ISO-norm. Deze ISO werkgroep heeft momenteel een draft ISO standaard opgesteld: ISO/DIS 21069-1: "Road vehicles - test of braking systems on vehicles with a permissible mass of 3,5 t using a roller brake tester. Part 1: Air braking systems."

In 2003 werd er vooral aan de delen 2 en 3 gewerkt (part 2: air over hydraulic braking system en part 3: hydraulic braking system).

Bilaterale relaties

Bezoekers uit landen buiten de EU zijn graag te gast in België. De expertise die GOCA en de leden tentoon spreiden geven voor menig buitenlander de aanleiding tot een bezoek. Zo konden we in de maand oktober de Marokkaanse delegatie van het "Ministère du Transport et de la Marine Marchande" op Belgisch territorium verwelkomen. De delegatie werd door de vertegenwoordigers van de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer en één van onze leden in een keuringscentrum rondgeleid.



Sociaal Beleid

Het jaar 2003 werd voor onze federatie vooral gekenmerkt door de opvolging van de collectieve arbeidsovereenkomst gesloten in 2002. Deze heeft een functieclassificatiesysteem in het leven geroepen, door de organisatie van een aantal specifieke vormingen die het personeel van de leden de mogelijkheid bieden om nieuwe expertises te verwerven. Tevens werd een nieuwe CAO gesloten voor de jaren 2003-2004.

De grote lijnen van deze collectieve arbeidsovereenkomst zijn de volgende :

- herwaardering van de barema's voor het personeel
- uitbreiding van het systeem van maaltijdcheques
- hernieuwing van de voorwaarden voor brugpensioen en tijdskrediet
- organisatie van 4 vormingsdagen per werknemer voor de jaren 2003-2004

Ons doel op het gebied van personeelsbeleid blijft ervoor te zorgen dat de medewerkers van de sector een optimaal vormings- en competentieniveau hebben met als uiteindelijk doel dat onze klanten een professionele service van hoge kwaliteit krijgen.

De sector telde eind 2003 iets meer dan 2000 medewerkers, hetgeen een stijging is van ongeveer 3% met betrekking tot het vorige jaar.



Vorming

De hoofdpdracht van GOCA bestaat in het opleiden en continu bijscholen van de ongeveer 2.000 medewerkers van de ondernemingen. Vorming is een belangrijke troef, wil men een kwaliteitsvolle dienstverlening aan het publiek verzorgen. Door een doeltreffende vorming kan de eenvormigheid van de taak van zowel inspecteurs van de autokeuring als van examinatoren van het rijbewijs gegarandeerd worden.

Om de jonge – en minder jonge – recruten van de 10 ondernemingen te begeleiden, volgt GOCA een tweesparenbeleid.

Vooreerst is er de promotie-opleiding. Het doel van deze vorming is, de inspecteur van de autokeuring en de examiner van het rijbewijs op te leiden van bij de start tot aan het einde van hun carrière. Deze promotie-opleiding moet de medewerkers van de sector niet alleen de basisbegrippen van de autotechniek of van de wegcode bijbrengen, maar ook de werkmethodes die ze moeten toepassen in hun dagelijkse taak.

Jaarlijks besteedt GOCA zo'n 400.000 euro aan vorming.

Het werk van het vormingscentrum sluit zeer nauw aan bij het sociaal beleid van de sector, meer bepaald door de recente collectieve arbeidsovereenkomst, die een functieclassificatiesysteem van het personeel in het leven heeft geroepen, in de praktijk om te zetten.

De kandidaat adjunct-inspecteur die ingeschreven is bij het vormingscentrum, zal dus alle lessen moeten volgen die hem de keuring van een voertuig aanleren, met behulp van de meetapparatuur die aanwezig is in de stations. Het gaat dan bijvoorbeeld om de remmeter of het meettoestel voor uitlaatgassen. Op dezelfde wijze zal de kandidaat-examinator moeten bewijzen dat hij de wegcode en de reglementering van het rijbewijs beheerst. De kennis van de leerstof alleen is niet voldoende om van de kandidaat een goede inspecteur of een goede examiner te maken. Een noodzakelijke aanvulling bij de technische kennis is de beheersing van evaluatietechnieken, maar ook een goede dosis communicatieve vaardigheid. De kandidaat moet de klant kunnen informeren en hem de opdracht van de inspecteur of de examiner kunnen toelichten.

Er in slagen een bekwame inspecteur of examiner te worden, is een eerste etappe in de carrière. De vorming van GOCA draagt hier toe bij.

Door mee te groeien in het hart van de sector, krijgt iedereen de kans om zijn weg te vinden in een loopbaan als expert, ten dienste van de klant. Door de lessen bij GOCA te volgen, kan een adjunct-inspecteur snel inspecteur worden en vervolgens expert-inspecteur. Ook voor het kaderpersoneel is de door GOCA georganiseerde promotie-opleiding belangrijk.

In 2003 heeft het vormingscentrum van GOCA ongeveer 900 kandidaten opgevangen voor promotie-opleidingen. Ze kregen theorie- en praktijkles van een hondertal lesgevers. In totaal werden 2.800 lessen gegeven.





Het vormingscentrum moet werken als een goed geoliede machine, zonder haperingen en met een grote performantie. Er kunnen dus nog heel wat verbeteringen aangebracht worden aan de structuur en de processen van het vormingscentrum.

Naast de promotie-opleiding organiseert GOCA ook bijscholingscursussen. Deze bijscholingen hebben als doel de kennis van de medewerkers van de ondernemingen te actualiseren en de evolutie van de reglementering en de technologie op de voet te volgen. Dergelijke bijscholingen worden jaarlijks georganiseerd, enerzijds omdat de evolutie in de reglementering dit noodzakelijk maakt en anderzijds ook in functie van de behoeften van de 10 ondernemingen. In 2003 heeft GOCA heel wat sessies georganiseerd.

Onderwerp	#kandidaten
Staal – Gietijzer – Alu	84
Remmen	203
LPG nieuwe reglementering	301
Banden	219
Tachograaf+snelheidsbegrenzer	115
ADR	52
Chassis-carrosserie-lassen	47
CEMT	18
CE-Oplegger ((T+P) / CE	85
Defensief rijgedrag (T+P)	164
Moto (basis+gevorderden)	143
Omgaan met agressiviteit	161
Business Objects	22
Stressbeheersing	54
Onthaal van de klant	10

Er blijven nog heel wat uitdagingen voor GOCA om de vorming performanter te maken en dichter bij de behoeften van de medewerkers van de 10 ondernemingen te brengen. We gaan deze uitdagingen aan in de komende maanden en jaren, door een vernieuwd aanbod van bijscholingscursussen, door een meer praktijkgerichte promotie-opleiding en door de informatisering van het vormingscentrum, wat een performantere organisatie als uiteindelijk resultaat moet hebben.

De vormingsbehoeften nemen alleen maar toe en de vormingsopdracht van GOCA krijgt steeds meer een centrale positie in de organisatie van de sector.



GOCA informatics

De voorbije 3 jaren heeft onze sector grondig geïnvesteerd in dit hulpmiddel en plukt als dusdanig de vruchten van een jarenlange investering in informatisering: de toepassingsmogelijkheden zijn sterk toegenomen. Het IT departement van GOCA werd eveneens geherstructureerd teneinde de dienstverlening te verbeteren.

De keerzijde is een exponentiële toename van de complexiteit van de informatica op vlak van ontwikkeling en integratie. Steeds meer specialisatie is nodig en het wordt steeds moeilijker voor de informatici van elke onderneming om alle deelaspecten van informatica optimaal te beheersen.

Eén van de ondernomen acties is de oprichting van een werkgroep informatica voor onze sector : elke onderneming kan een afgevaardigde sturen naar de regelmatige vergaderingen van de groep. GOCA verzekert de coördinatie.

De werkgroep informatica beraadt zich over de informaticanoden van onze sector en geeft advies inzake de keuze van de geschikte hard- en software, in functie van de beleidslijnen en prioriteiten bepaald door het Strategisch Comité.

In 2003 werden de volgende projecten gerealiseerd door het GOCA IT departement in samenwerking met deze werkgroep:

AUTOKEURING

- **Automatisering van de keuringslijnen:** implementatie van de -op GOCA ontwikkelde oplossing
- **Wireless network** (draagbare terminal): implementatie van de -op GOCA ontwikkelde oplossing
- **Administratieve software** van het keuringscentrum: optimalisatie
- Virtual Private Network tussen GOCA en de ondernemingen: ontwerp en implementatie
- **Statistische verwerking** van keuringsgegevens: implementatie bij de ondernemingen van de oplossing die op GOCA werd bedacht en ontwikkeld
- **Replikatieserver**, die de uitval van een stationsserver opvangt: ontwikkeling en testfase
- Vademecum voor installatie servers en stationstoepassing

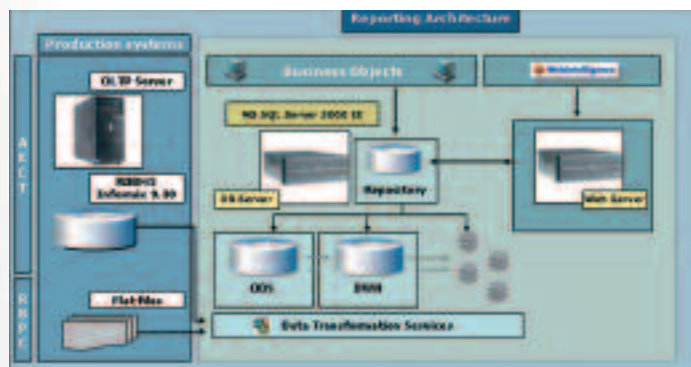
RIJBEWIJS

- Migratie van het UNIX naar het LINUX platform

GOCA

- **Flux:** beheer van het dataverkeer tussen de FOD en de keuringscentra
- Opzetten van de **Data Warehouse** en het beschikbaar stellen via het internet
- Studie mbt de informatisering van de ISO-documenten en de helpdeskfunctie

Deze organisatie levert een bijdrage tot de realisatie van de gemeenschappelijke opdracht van de sector, rekening houdend met de specifieke noden op het terrein en de eigenheid van elk keuringscentrum.





GOCA, de evolutie

GOCA en de ondernemingen/leden wensen een actieve rol te spelen en te blijven spelen zowel op het vlak van de verkeersveiligheid, de consumentenbescherming als het milieubeheer.

In 2003 besteedde de sector opvallend veel aandacht aan de communicatie. Zowel een voorstelling aan de buitenwereld als het luisteren naar de ideeën en problemen van onze partners en klanten werden tijdens 2003 benadrukt. De geleverde inspanningen en dito resultaten zullen in de toekomst verder gezet en nagestreefd worden. De consultaties van verscheidene federale volksvertegenwoordigers aan het adres van GOCA als federatie zijn een kenmerkend gevolg van de nieuwe communicatiewind.

De Europese doelstelling, neergepend in het Witboek van de Europese Commissie (2001) met als titel "Het Europese vervoersbeleid tot 2010", om het aantal verkeersdoden tot 2010 te halveren wordt ook binnen het Belgische beleid onderstreept. De Europese Commissie vaardigde begin 2004 een Charter uit. Te Dublin werd dit Charter, in aanwezigheid van enkele F1 piloten, door tal van organisaties ondertekend.

Het Belgisch federaal niveau kan deze trend niet naast zich neerleggen en ging in 2002 van start met de Staten Generaal voor de verkeersveiligheid. De fatalistische houding tegenover de jaarlijkse quota van 1.500 verkeersdoden werd onaanvaardbaar. De sector neemt haar taak binnen de verkeersveiligheid ernstig; haar actieve deelname aan de Staten Generaal en haar lidmaatschap binnen de Federale Commissie voor de verkeersveiligheid bevestigen jaar na jaar deze integriteit en toewijding.

De revolutionaire Copernicus wind die de voorbije jaren door de Federale Overheidsdienst Mobiliteit en Vervoer waaide, was voelbaar op GOCA niveau. Aan het hoofd van de FOD staan managers met nieuwe ideeën, met wie de sector op een andere doch open en efficiënte wijze kan samenwerken. De nieuwe aanpak vanuit de administratie resulteert in een aantal doelstellingen die de overheid zichzelf en haar partners oplegt. De doelstellingen worden in managementplannen gegoten die uitmonden in samenwerkingsovereenkomsten. Dat aan het einde van de rit een betere dienstverlening aan het adres van elke Belg wacht, ziet de sector hoopvol tegemoet. GOCA en de ondernemingen/leden zetten zich blijvend in om de dienstverlening aan de klant van beide sectoren continu te verbeteren en aan te passen aan de noden van de tijd.

Jaarlijks moet de sector met lede ogen aanzien dat 1 op 4 voertuigen niet in orde is met de technische eisen gesteld tijdens de autokeuring. De klant overtuigen van het reële belang van een technisch in orde verklaarde wagen

is een uitdaging. De verkeersveiligheid wordt evenzeer door het rijgedrag als door de staat van het voertuig bepaald. De moderne en hoogtechnologische voertuigen zorgen ervoor dat de bestuurder zich steeds veiliger voelt in zijn metalen kooi, doch voorzichtigheid en waakzaamheid blijven geboden. Aan GOCA en de leden/ondernemingen om het belang van de technische keuring van de veiligheidselementen aan te tonen en over te brengen aan het grote publiek.

De bescherming van de consument is een objectief dat de sector zich voorhoudt. Deze gedachte komt concreet aan het daglicht in de rol die GOCA samen met Febiac en Federauto vervult in het project CARPASS. De strijd aanbinden tegen autozwendel en kilometerfraude verloopt moeizaam, maar is desalniettemin waardevol voor de eindgebruiker. CARPASS zal de gebruiker in staat stellen de historie van een voertuig op te vragen uit een centrale gegevensbank. De identiteit en levensloop van een voertuig kan verduidelijking brengen, waar ons inziens de toekomstige eigenaar recht op heeft.

Kranten en tijdschriften staan er bol van: duurzame ontwikkeling, milieubescherming, Kyoto-normen...; deze trend gaat ook aan de leden van GOCA niet onopgemerkt voorbij. De milieukeuringen zoals ze vandaag in de keuringscentra uitgevoerd worden, dragen reeds bij tot de beperking van de milieuvervuiling. Teneinde in de toekomst de normen ook op Belgisch territorium te halen, zal men genoodzaakt worden deze milieukeuring te laten evolueren. Een 'schoon' milieu is een recht voor elke burger, maar brengt zonder meer verplichtingen mee.

Parallel aan de wijzigende normen en technologieën moet ook het examen tot het behalen van een rijbewijs zich aanpassen. Tot op heden wordt de kandidaat-bestuurder na het geslaagde praktijkexamen verondersteld zijn bestuurderscarrière op zelfstandige basis te vervolmaken. Europese studies, waar GOCA als instituut wordt vertegenwoordigd, tonen aan dat evaluaties op bepaalde tijdstippen van de bestuurderscarrière een meerwaarde voor de bestuurder kunnen betekenen. De ideeën uitgewerkt in het kader van het 'post-rijbewijs' en het 'rijbewijs in stappen' zijn in hoofdzaak opgesteld teneinde het rijgedrag te verbeteren daar waar nodig. GOCA is door haar actieve rol een gewaardeerde partner in deze studies. Deze voortrekkersrol zal GOCA in de toekomst bevestigen.

Tot slot kunnen we stellen dat GOCA en de leden hun onafhankelijkheid als grootste troef ervaren. De controlerende functie die personeelsleden, examinatoren en inspecteurs van de leden ondernemingen in beide activiteiten uitoefenen, wordt niet steeds als dusdanig gewaardeerd. Men kan noch de autokeuring noch het rijexamen uit het hedendaagse beeld wegdenken. Het algemeen nut van beide activiteiten wordt meermaals benadrukt door de adviserende rol die de sector wordt toebedeeld. Veelvuldige contacten in binnen- en buitenland bevestigen de meerwaarde van de sector in het grote verkeersveiligheidsdebat.



Het feestjaar, één jaar later...

Aan elk feest komt een einde, zo ook aan het feestjaar 2003. Tijdens het voorbije jaar werd de 70ste verjaardag van de sector autokeuring uitgebreid in de verf gezet. Zo kondigden wij in de vorige editie van dit jaarverslag tal van events en activiteiten aan die wij u vandaag, zij het aan de hand van een geschreven weergave, laten herbeleven.

Tijdens de **nieuwjaarsreceptie** werden de nieuwe lokalen van het **GOCA vormingsinstituut** in het bijzijn van dhr. Marechal – *Kabinetschef bij de Minister voor Mobiliteit en Vervoer* en dhr. Damar – *Voorzitter van het Directiecomité van de Federale Overheidsdienst voor Mobiliteit en Vervoer* plechtig geopend. Deze opening luidde meteen een nieuw tijdperk m.b.t. de vorming, scholing en bijscholing van de inspecteurs en examinatoren van de ondernemingen in. Het vormingsinstituut blijft de drijvende kracht achter de cruciale uniformiteit die men dient te handhaven bij de beoordeling van voertuigen en kandidaat-bestuurders.

Elke vormings-cyclus wordt per definitie afgesloten met een examen. Dit examen bevestigt de opgedane kennis van de kandidaat. Naast de promotie-opleidingen worden de broodnodige bijscholingen georganiseerd. Een continue update van de verworven kennis is noodzakelijk gezien de evolutie van de wetgeving onophoudelijk aanleiding geeft tot nieuwe keuringen en/of keuringsmethodes.

De in 2002 opgestelde functieclassificatie introduceerde in het vormingsinstituut de notie 'expertise'. Een specifieke vorming, een management opleiding en een examen behoren tot de stappen die de kandidaat moet doorlopen wil hij de titel van expert behalen.

Het voorbije jaar werden eveneens opleidingen, die het welzijn van de personeelsleden nastreven, ingericht. Trainingen die stressbestendigheid en het omgaan met klantenagressiviteit behandelen, werden zowel voor de inspecteurs als de examinatoren georganiseerd.

De klant werd tijdens dit feestjaar op de **70ste werkdag** in de bloemen gezet. Elke klant ontving die dag een Europese parkeerschijf. Een totaal van 10.000 exemplaren werd uitgedeeld.

Tijdens dit feestjaar had GOCA zich voorgenomen naar de klant, de partners, de federaties, de overheden, politieke en socio-economische actoren toe te gaan. De drie **ontbijtvergaderingen**, georganiseerd aan boord van een passagiersschip, hebben het mogelijk gemaakt de sector voor te stellen in de drie regio's. Het thema van deze ontmoetingen was de 'autokeuring' en het 'rijexamen' – de privé-sector verleent diensten in opdracht van de overheid. Tijdens deze ontmoetingen werd duidelijk dat het aanscherpen van de banden met partners zeer waardevol en verrijkend werkt.

De wil van GOCA en de leden/ondernemingen om tijdens dit festiviteitenjaar de medewerkers in de bloemen te zetten, viel niet in dovemansoren. De organisatoren gingen op pad en stelden een **sectorfeest**, georganiseerd voor alle personeelsleden en hun gezin, voor. Dit evenement vond plaats in het familiepark Bellewaerde te Ieper. In totaal mochten wij 3000 personen verwelkomen voor een dagje 'pretpark'. De zonnige familiedag werd afgesloten met een BBQ en een nocturne in het park. De organisatoren genoten van lachende gezichten en vele dankbetuigingen.

De apotheose van 2003 is zonder twijfel het driedaags congres **Your Safe Mobility 2003** dat plaatsvond te Brussel – de locatie was het uitgelezen knooppunt van vervoersmiddelen: auto, trein, bus en vliegtuig leven er zij aan zij. Dit was de uitverkoren plek om de thema's 'technology' en 'driver' broederlijk naast elkaar te behandelen. Dit congres werd over drie dagen gespreid. Tijdens de plenaire zittingen werden onderwerpen aangekaart die zowel betrekking hadden op de technologie als op de bestuurder. Tijdens de sessies werden meer specifieke onderwerpen m.b.t. de respectievelijke thema's uitgespit. We konden rekenen op een internationaal getint gezelschap, zowel voor wat de 'speakers cast' als voor wat de toehoorders betreft; meer dan 20 verschillende nationaliteiten werden er vertegenwoordigd. De intellectuele activiteit werd er afgewisseld met avondactiviteiten. Een cocktail met muzikale omlijsting in het Château de la Solitude en een boottocht op de kanalen van Brussel werden door het gezelschap gesmaakt.

Het verslag van dit Your Safe Mobility 2003 congres vindt u in de pocketbijlage van dit jaarverslag.





De leden

AUTOMOBIEL-CONTROLE EN TECHNIEK

Kolonel Bourgstraat 118
1140 BRUSSEL
TEL. 02/726.91.52 - FAX 02/726.81.57
www.autocontrole.be

A. I. B. V.

Sylvain Dupuislaan 237
1070 BRUSSEL
TEL. 02/559.09.99 - FAX 02/527.14.29
www.aibv.be

AUTOSÉCURITÉ

Zoning industriel de Petit-Rechain
Avenue du Parc
4800 VERVIERS
TEL. 087/32.40.18 - FAX 087/32.40.09
www.autosecurite.be

AUTOVEILIGHEID

Lammerdries 7
2440 GEEL
TEL. 014/57.86.00 - FAX 014/57.86.01

BUREAU D'INSPECTION AUTOMOBILE

Z.I. Tournai Ouest
rue du Serpolet 21
7522 MARQUAIN
TEL. 069/45.24.15 - FAX 069/45.24.09

BUREAU VOOR TECHNISCHE CONTROLE

Santvoortbeeklaan 34/36
2100 DEURNE
TEL. 03/328.69.20 - FAX 03/328.69.12
www.btcnv.be

CENTRUM VOOR TECHNISCHE AUTOMOBIELINSPECTIE

Blauwewegenlaan 42
1030 BRUSSEL
TEL. 02/240.03.50 - FAX 02/240.03.59
www.controletechniquecta.be

KEURINGSBUREAU MOTORVOERTUIGEN

Zandvoordestraat 442 a
8400 OOSTENDE
TEL. 059/55.27.70 - FAX 059/55.27.80
www.km.be

SCHOUWINGSCENTRUM VOOR AUTO'S

Herdersliedstraat 60/66
1070 BRUSSEL
TEL. 02/412.07.12 - FAX 02/412.07.19
www.securiteautomobile.be

STUDIEBUREEL VOOR AUTOMOBIELTRANSPORT

Poortakkerstraat 129
9051 ST.-DENIJS-WESTREM
TEL. 09/321.76.20 - FAX 09/321.76.29
www.sbat.be

Mevr. N. VAN DAMME, Administratief Directeur
ir. C. VAN GEIT, Technisch Directeur

H. P. BERNARD, Administratief Directeur
ir. M. MOREL, Technisch Directeur

M. O. GOIES, Administratief Directeur
ir. V. KLINGELEERS, Technisch Directeur

ir. W. VANBROECKHOVEN, Administratief Directeur
ir. W. VERWIMP, Technisch Directeur

M. J.F. DRUANT, Administratief Directeur
ir. P. ANDRÉ, Technisch Directeur

H. L. CAENEN, Administratief Directeur
ir. J. COBBAUT, Technisch Directeur

ir. C. BROGNIET, Technisch Directeur
M. B. SARRAND, Administratief Directeur

H. O. VAN DAMME, Administratief Directeur
(tot 13 mei 2003)
ir. R. NAERT, Technisch Directeur
H. I. VAN OVERBEKE, Administratief Directeur

M. P. NIVELLES, Administratief Directeur
ir. L. PIRON, Technisch Directeur

Mevr. K. DE GEYTER, Administratief Directeur
ir. L. SAEYS, Technisch Directeur

Nota's





TRANSPARANTIE | PROFESSIONALISME | ZICHTBAARHEID

