Vlaams Parlement

SCHRIFTELIJKE VRAAG

nr. 93
van **BRECHT WARNEZ**
datum: 15 oktober 2020

---

aan **LYDIA PEETERS**
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

Oldtimers - Keuring

Op 17 mei 2018 werd, bij besluit van de Vlaamse Regering van 27 april 2018, de periodieke keuring voor oldtimers ingevoerd. Voertuigen ingeschreven met een O-kentekenplaat die meer dan 25 jaar in het verkeer zijn gesteld, moeten zich aanbieden op de periodieke autokeuring.

In 2019 moesten de voertuigen die minder dan dertig jaar geleden in het verkeer zijn gesteld, zich aanbieden. Dit jaar, in 2020, moeten voertuigen die minstens dertig jaar geleden in het verkeer zijn gesteld, naar de keuring.

De verenigingen van oldtimergebruikers blijven bezorgd kijken naar de effecten van deze maatregel. Er is vooral bezorgdheid over de instructie die als leidraad dient bij de beoordeling van wijzigingen aan het voertuig met niet-originele wisselstukken. De nieuwe regelgeving en toepassing draagt bij tot de rechtsonzekerheid van de eigenaars van oldtimers.

1. Het was de bedoeling van de minister om het huidige keuringssysteem te evalueren.

   Is deze evaluatie al afgerond? Dienen volgens de minister na de evaluatie wijzigingen te gebeuren aan het keuringssysteem? Wat is de stand van zaken in deze evaluatie?

2. Wat zijn de doorlooptijden als een adviesvraag naar het Departement Mobiliteit en Openbare Werken wordt gestuurd? Is de adviestijd verkort of verlengd sinds de nieuwe golf van oldtimers sinds januari 2020?

   Graag een update nu deze controles na de coronalockdown hervat zijn.

3. Kan de minister een toelichting geven bij het overleg dat ze reeds had met de sector? Hoeveel keer werd met welke actor overlegd? Zijn er dienaangaande toekomstplannen?

4. De minister spreekt in haar antwoord van verschillende visies die leven bij zowel de BFOV, thans de BEHVA (Belgian Historic Vehicle Association), als bij de VVV (Vereniging van Verbouwde Voertuigen).

   Kan de minister een overzicht geven van deze afwijkingen? Welke visie heeft de minister omtrent de verschillende beoordelingswijzen? Hoe zal de minister daarmee omgaan om te komen tot een gedragen beleid?

5. Hoeveel oldtimers, die minstens dertig jaar geleden in het verkeer zijn gesteld, werden in heel 2020 gekeurd tot nu toe? Hoeveel oldtimers, die minstens dertig jaar geleden

in het verkeer zijn gesteld, werden goedgekeurd, hoeveel werden afgekeurd en hoeveel herkeuringen vonden plaats en met welk resultaat? Graag een overzicht per keuringsstation. Heeft de minister zicht op de aantallen? Hoe groot is de stijging in vergelijking met vorige jaren?

6. Wat zijn de meest voorkomende punten bij afkeuring?

   Indien mogelijk graag een overzicht met vermelding van incidentie per keuringsstation.

7. Men kon oldtimers tot 1999 op basis van documenten inschrijven. Hierbij gebeurde geen enkele controle van de identiteit van het voertuig. Voertuigen kregen soms een ander uitzicht of er gebeurden fouten bij het overschrijven van chassisnummers door de toenmalige verzekeringsmakelaars. Zo rijden er de dag van vandaag nog oldtimers rond die sindsdien nooit van eigenaar veranderden. Door deze situaties komen in de keuring problemen naar boven.

   Heeft de minister weet van dergelijke situaties? Kan de minister een overzicht geven van voertuigen die met dergelijke problemen worden aangeboden? Wordt voor de eigenaars een oplossing gevonden? Is er een vaste procedure van omgaan met deze inbreuken? Loopt deze gelijk in de verschillende keuringsstations?

8. Bij het invoeren van de O-plaat in 1999 dienden de eigenaars van voertuigen na de eenmalige beperkte keuring niet meer naar de periodieke keuring te gaan want er was totale vrijstelling van keuring. Sommige oldtimers werden nadien verbouwd. Sommige beperkt, andere drastisch. De ene keer was de motivatie het ontbreken van wisselstukken, in andere gevallen werd de wagen bewust verbouwd om bijvoorbeeld esthetische redenen. Vaak rijdt de wagen al 10 jaar of meer op onze wegen. Ook de eigenaars van deze types oldtimers trekken op vandaag naar de keuring.

   Is bij de beoordeling de garantie op veiligheid het argument of het behouden van de originele configuratie? Wat is de rechtszekerheid van deze eigenaars?

9. De instructie die gehanteerd wordt, alsook de specifieke zaken die horen bij de keuring van oldtimers, maken het keuren bijzonder.

   Is de minister van plan om de keuring van oldtimers in alle huidige keuringsstations mogelijk te houden of is ze van plan om bepaalde keuringsstations aan te duiden waar eigenaars van oldtimers zich dienen aan te geven? Ziet de minister nood aan specialisering van keurders en stations daarvoor?

LYDIA PEETERS
VLAAMS MINISTER VAN MOBILITEIT EN OPENBARE WERKEN

ANTWOORD
op vraag nr. 93 van 15 oktober 2020
van **BRECHT WARNEZ**

---

1. De finale evaluatie van de huidige versie van de oldtimerinstructie werd uitgevoerd over de periode 1/1/2020 - 1/9/2020. Bij deze evaluatie werd de oldtimervereniging Belgian Historic Vehicle Association (BEHVA) betrokken. Deze evaluatie toont aan dat 86% van de oldtimers erin slaagde om goedgekeurd te worden.
   Er werd een inventaris van verbetervoorstellen opgemaakt en die zullen begin 2021 in een nieuwe versie van de oldtimerinstructie opgenomen worden.

2. Door de COVID-19-pandemie is er ook vertraging opgelopen in de behandeling van de oldtimersdossier. Als gevolg hiervan zijn de doorlooptijden toegenomen. Mijn administratie noteert de doorlooptijden sinds het begin van 2020. De doorlooptijd vanaf de indiening van een oldtimerdossier tot het verzenden van de beslissing naar de keuringscentra bedroeg gemiddeld 68 dagen.

   In de periode 1/1/2020 - 1/10/2020 werden 77 oldtimerdossier afgehandeld en hierbij werden 12 dossiers ofwel 16% geweigerd.

3. Voor de evaluatie van de oldtimerinstructie heeft mijn administratie voldoende overlegd met BEHVA en GOCA Vlaanderen met als doel om meer duidelijkheid te geven bij bepaalde controles. Op dit moment is mijn administratie bezig met de herziening van de oldtimerinstructie en indien blijkt dat er nood is aan extra overleg dan zal van die opportuniteit gebruik worden gemaakt.

4. Het BEHVA beoogt het behoud, de bescherming en de promotie van historische voertuigen waarbij het gebruik van de oldtimer beperkt blijft. De visie van de Vereniging van Verbouwde Voertuigen is de volgende: de aanvaarding van bijna alle verbouwingen, inclusief deze die niet toegelaten zijn voor voertuigen met een niet-oldtimerkentekenplaat. Ik stel vast dat er een eerder tegenstrijdige visie is.

   Evenwel is het verder niet mijn taak om hier verdere uitspraken over te doen of een appreciatie over te geven. Wanneer ik overleg met de sector, doe ik dit met de partners waarnaar ik reeds verwezen heb in een eerder antwoord op uw schriftelijke vraag nr. 481 van 29 januari 2020.

5. In de periode 1 januari 2019 - 31 december 2019 werden in het Vlaamse gewest 10 757 voertuigen van 30 jaar en ouder als oldtimer gekeurd. Hiervan werden 5 420 (ofwel 50%) vanaf de eerste keer goedgekeurd en 5 337 (ofwel 50%) afgekeurd. Het aantal herkeuringen bedroeg 5 051 en hiervan werden 4 163 voertuigen (ofwel 82%) goedgekeurd en 888 voertuigen (ofwel 18%) afgekeurd. Het aantal voertuigen dat erin slaagt om goedgekeurd te worden is 89 % van alle aangeboden voertuigen.

   In de periode 1 januari 2020 - 31 augustus 2020 werden in het Vlaamse gewest 22 222 voertuigen van 30 jaar en ouder als oldtimer gekeurd. Hiervan werden 11 127 (ofwel 50%) vanaf de eerste keer goedgekeurd en 11 095 (ofwel 50%) afgekeurd. Het aantal herkeuringen bedroeg 9 890 en hiervan werden 8 064 voertuigen (ofwel 82%) goedgekeurd en 1 826 voertuigen (ofwel 18%) afgekeurd. Het aantal voertuigen dat erin slaagt om goedgekeurd te worden is 86% van alle aangeboden voertuigen.

6. De voornaamste redenen voor afkeur zijn in volgorde van belangrijkheid: slecht afgestelde lichten, onvoldoende remkracht, hoge uitstoot koolstofmonoxide, probleem met de ruitensproeiers, olieverlies, probleem met de schokdempers; teveel speling aan het stuurmechanisme, chassisnummer onvindbaar, corrosie, battterijbevestiging.

7. Er worden inderdaad gevallen van identiteitsfraude, onveilige wijziging en modificatie of aanpassing van een onderdeel vastgesteld. In sommige gevallen stemmen de oorspronkelijk voertuigdocumenten niet meer overeen met het voertuig dat wordt voorgereden. In deze gevallen wordt systematisch een oldtimerdossier opgemaakt en een onderzoek opgestart.

   Mijn administratie heeft de keuringscentra via een instructie geïnformeerd wanneer een oldtimerdossier moet worden opgesteld en alle keuringscentra passen deze instructie toe.

   In geval van identiteitsfraude of een onveilige toestand van het voertuig, dan zal het niet mogelijk zijn om het voertuig in te schrijven of wordt een keuringsbewijs met beperkte geldigheid uitgereikt.

   Bepaalde defecten die aanleiding geven tot een onveilige toestand van het voertuig kunnen wel degelijk hersteld worden en na herstelling en herkeuring kan het voertuig ingeschreven worden of opnieuw in gebruik genomen worden.

8. In het kader van een periodieke keuring zijn onveilige modificaties en wijzigingen niet toegestaan en dit geldt ook voor oldtimers. Mocht het argument voor de beoordeling enkel het behouden van de originaliteit van het voertuig zijn dan zouden geen 86% van de oldtimers erin slagen om goedgekeurd te worden. Op basis van deze cijfers is er voor de doorsnee oldtimer geen probleem. De bezorgdheid die u aanhaalt slaat eerder op zwaar verbouwde oldtimers, kit-cars, hot rods en dergelijke. De procedure die voor dergelijke gevallen toegepast wordt is die van de oldtimerdossier en waarbij aangetoond dient te worden dat de modificatie of wijziging veilig is. Deze procedure is gekend bij de Vlaamse keuringscentra.

   Om de rechtszekerheid voor de oldtimereigenaars te verhogen zal mijn administratie nagaan welke aanpassingen nodig zijn aan de wetgeving van de oldtimerkeuring.

9. Omwille van de nabijheid van de dienstverlening zal het voor de oldtimereigenaars praktischer zijn dat de oldtimerkeuring in alle keuringscentra beschikbaar is.
   De expertise en kennis van de controleurs wordt continu bijgewerkt en op regelmatige basis is er overleg tussen mijn administratie, de keuringscentra en de Belgian Historic Vehicle Association om daar waar nodig bij te sturen.