



BEHVA

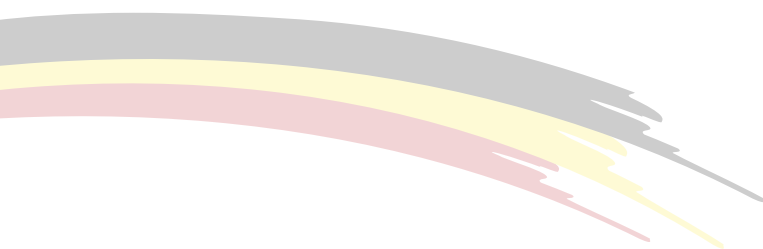
Belgian Historic Vehicle Association

2024

WHITEPAPER

**Behoud van ons rollend patrimonium
in een samenleving in verandering**





1. SAMENVATTING

Deze whitepaper benadrukt het aanzienlijke sociale, patrimoniale- en economische belang van de sector van historische voertuigen in België, met ongeveer 250.000 voertuigen, 125.000 liefhebbers, 18.500 directe en indirecte jobs, een geschat economisch gewicht van 1,4 miljard euro en een verwaarloosbare impact in termen van CO2-uitstoot. De whitepaper gaat in op de uitdagingen tot het behoud van dit erfgoed in een veranderende mobiliteitscontext en benadrukt het belang van een intelligente integratie van historische voertuigen in de wetgevende kaders die ontworpen zijn om ze te beschermen. De whitepaper stelt strategieën voor om deze kans te benutten, waarbij de nadruk ligt op de harmonisatie van beleid en de aanpassing van de wetgeving aan veranderingen in de mobiliteit, met bijzondere aandacht voor de volgende punten:

- Het gebruikershandvest: voor een correct gebruik van en respect voor het milieu voor de gebruikers van historische voertuigen
- Alternatieve brandstoffen: bevordering van synthetische brandstoffen (E-fuels) die compatibel zijn met historische voertuigen
- LEZs in de 3 gewesten: toegankelijkheid voor historische voertuigen in lage-emissie zones
- De BEHVA-identificatiefiche: voor een nauwkeurige beschrijving van de conformiteit van historische voertuigen
- Technische keuring: harmonisatie van normen in alle regio's en specifieke opleiding voor personeel van keuringstations
- Status van historische voertuigen: onderscheid tussen de categorieën « oldtimer » en « youngtimer ».
- Het originele kentekenbewijs: bewaard door de eigenaar van het historische voertuig
- Het rijbewijs B naar C: toestemming om het rijbewijs B te gebruiken voor het besturen van historische bedrijfsvoertuigen van meer dan 3,5 ton

Elk van deze voorstellen wordt in detail besproken in deze whitepaper.

De auteurs benadrukken dat het belangrijk is om inspiratie te putten uit de modellen die onze Europese buurlanden gebruiken voor de reglementering en het behoud van de historische voertuigen.

Historische voertuigen vertegenwoordigen in meer dan één opzicht een uitzonderlijk levend cultureel erfgoed. Het is uniek omdat er geen subsidie of overheidssteun nodig is om het behoud ervan te garanderen. Integendeel, het voedt een economische waardeketen die aanzienlijke overheidsinkomsten genereert. De kern van dit behoud wordt gevormd door een gemeenschap van enthousiastelingen wiens inzet generaties overstijgt en enthousiastelingen uit alle lagen van de samenleving verenigt. Elk historisch voertuig vertelt een uniek verhaal en belichaamt niet alleen een mechanisch erfgoed, maar ook een reis door de tijd die inspireert en de herinnering aan een tijdperk opwekt. Het is deze emotionele rijkdom en tijdloze band die ons motiveert om deze rollende rijkdom te beschermen en te eren, zodat ze onze cultuur en geschiedenis voor toekomstige generaties kunnen blijven verrijken.

INHOUDSOPGAVE

1. SAMENVATTING	3
2. INLEIDING	6
3. MAATSCHAPPELIJKE IMPACT	9
A. Erfgoedwaarde: het historische voertuig, een erfgoed (anders dan alle andere)	9
B. Cohesie en dynamiek in de gemeenschap: een erfgoed dat levend wordt gehouden door een sterke dynamiek in de gemeenschap	11
C. Profielen van liefhebbers van historische voertuigen	12
D. Kennis doorgeven: Een erfgoed dat levend wordt gehouden door de overdracht van kennis en knowhow	14
4. ECONOMISCH BELANG VAN DE SECTOR	15
A. Werkgelegenheid in de sector: rollend materieel, een onvermoede voedingsbodem van banen	16
B. Algemene economische bijdrage: de sector van de historische voertuigen, een reus in volle expansie	17
5. DE ZEER BEPERKTE IMPACT VAN HISTORISCHE VOERTUIGEN	18
6. ONZE VOORSTELLEN OM CORRECT GEBRUIK TE GARANDEREN	19
A. Het gebruikershandvest	19
B. De brandstoffen van de toekomst	19
C. De "lez" in het brussels hoofdstedelijk gewest	19
D. De "lez" in het vlaams gewest	19
E. De "lez" in het waals gewest	20
F. De behva-identificatiefiche	20
G. De technische keuring	21
H. De status van historische voertuigen	22
1) De Youngtimers	
2) De Oldtimers	
I. Het originele kentekenbewijs	23
J. De rijbewijzen C en D	23
7. CONCLUSIE EN AANBEVELINGEN	24
8. BIJLAGEN	25
A. Het historische voertuig in de buurlanden	25
B. Gezamenlijk onderzoek BEHVA - BDO - Methodologische aanpak	27

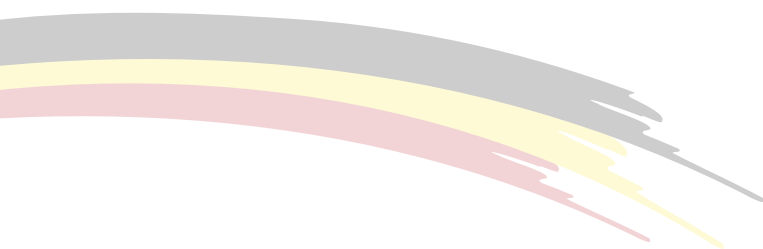


2. INLEIDING

België is een vruchtbare voedingsbodem voor tastbare en ontastbare getuigenissen van het verleden. Erfgoed is een onmiskenbare troef, die sociale banden bevordert en intense economische activiteit genereert. Het historische voertuig, veel meer dan een eenvoudige machine, is een belangrijk deel van ons erfgoed, een tijdscapsule die het verhaal van ons verleden vertelt en tegelijkertijd het vakmanschap, de vindingrijkheid en de esthetische waarden van vervlogen tijden belichaamt. Het biedt ons inzicht in de technologische vooruitgang, ontwerpfilosofieën en sociaaleconomische contexten van elke periode in onze recente geschiedenis.

Historische voertuigen zijn opmerkelijk omdat ze niet alleen een tastbaar erfgoed vertegenwoordigen, maar ook een immaterieel erfgoed, aangezien expertise, kennis en knowhow essentiële en onlosmakelijke elementen van het object zijn.

Historische voertuigen zijn bijzonder omdat ze zowel een tastbaar als immaterieel erfgoed vertegenwoordigen. De bijbehorende expertise, kennis en vakmanschap vormen essentiële en onlosmakelijke onderdelen van deze voertuigen.



A. Het definiëren van het « historisch voertuig »

De Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), een overkoepelende organisatie voor 80 nationale verenigingen, waaronder 43 in Europa, definieert een historisch voertuig als « *een mechanisch aangedreven wegvoertuig dat minstens 30 jaar oud is, bewaard en onderhouden wordt in een historisch correcte staat, niet gebruikt wordt als dagelijks vervoermiddel en als dusdanig deel uitmaakt van ons technisch en cultureel erfgoed* ». In lijn met de waarden die zij verdedigt, werd de FIVA in 2017 erkend door UNESCO. Deze erkenning bevestigt de culturele, historische en industriële betekenis van het erfgoed dat historische voertuigen vertegenwoordigen.

In Richtlijn 2014/45/EU inzake de periodieke technische keuring voegen het Europees Parlement en de Raad hieraan toe dat « *voertuigen van historisch belang worden geacht het erfgoed te bewaren van de periode waarin ze zijn gebouwd en zelden op de openbare weg worden gebruikt.* »

In België houden veel liefhebbers en experts dit erfgoed in stand. In tegenstelling tot sommige buurlanden is het aantal voertuigen dat deel uitmaakt van dit erfgoed niet nauwkeurig te tellen, gezien het bestaan van statische verzamelingen, opslag en musea. Volgens de gegevens van DIV zouden er eind 2023 bijna 263.000 geregistreerde voertuigen ouder dan 30 jaar zijn. Op basis van gegevens uit andere landen en enquêtes van BEHVA kunnen we schatten dat 250.000 voertuigen zouden voldoen aan de criteria van rollend erfgoed zoals hierboven gedefinieerd. 85% daarvan zijn auto's en 10% gemotoriseerde tweewielers, en 5% zijn militaire voertuigen, landbouwvoertuigen, voertuigen voor openbaar vervoer of vrachtwagens.

De sector in het kort:

- 250.000 historische voertuigen
- 125.000 eigenaren
- 18.500 directe en indirecte jobs in de sector
- 1,3 miljard euro aan directe omzet gegenereerd door de sector, die grotendeels uit micro-ondernemingen bestaat.
- 0,4% van alle CO₂-uitstoot door wegtransport
- 525 clubs van liefhebbers

B. BEHVA

De Belgian Historic Vehicle Association (BEHVA) werd in 1988 opgericht om het erfgoed van historische voertuigen en de cultuur die ermee verbonden is te bewaren, te beschermen en te promoten.

Het behoud van het immateriële erfgoed van historische voertuigen wordt ondersteund door UNESCO en de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens). De BEHVA, als een van de belangrijkste leden, speelt een actieve rol in diverse commissies binnen deze organisatie.

De BEHVA maakt ook deel uit van de historische commissie van de "Fédération Internationale de l'Automobile", de FIA.

De BEHVA, erkend als federatie, vertegenwoordigt meer dan 525 clubs in heel België en bijna 100.000 liefhebbers van historische voertuigen.

De federatie streeft ernaar om de contacten en samenwerking te bevorderen tussen liefhebbers, eigenaars en gebruikers van historische voertuigen, en lokale, regionale, nationale en internationale autoriteiten die hun belangen behartigen. BEHVA speelt een cruciale rol in het versterken van de relaties tussen gebruikers van historische voertuigen en professionals, dealers en herstellende, wat een aanzienlijke impact heeft op de sociaaleconomische ontwikkeling van de sector als geheel.



BEHVA zet zich in voor het duurzame behoud van historische voertuigen, zodat toekomstige generaties kunnen genieten van dit authentieke erfgoed. Ze waarborgt de goede staat van voertuigen, relevante onderdelen, documenten en brochures door het opstellen van richtlijnen, normen en instructies.

De zesde staatshervorming van januari 2014 leidde tot de overdracht van veel bevoegdheden van de federale staat naar de gewesten en gemeenschappen, vooral op het gebied van technische keuring, verkeersveiligheid, rijopleiding, homologatie van voertuigen en belastingen.

Er zijn veel verschillen in de wet- en regelgeving tussen de drie regio's.

BEHVA streeft naar nauw overleg tussen de regio's om de noodzakelijke harmonisatie te bereiken, wat bijdraagt aan het vereenvoudigen van het leven van de burgers.

BEHVA is meer dan ooit bereid om zijn middelen, vaardigheden en expertise in te zetten om de autoriteiten te informeren over de belangrijkste politieke, culturele, sociologische, economische en technische kwesties die van invloed zijn op het ecosysteem van historische voertuigen.

Het doel van deze whitepaper is om de basis te leggen voor een constructieve uitwisseling tussen politieke besluitvormers en de gemeenschap van historische voertuigen. De grote veranderingen die plaatsvinden op het gebied van mobiliteit moedigen ons aan om effectieve ondersteuning te bieden aan historische voertuigen op weg naar een goed gedefinieerd regelgevend kader, met als doel ervoor te zorgen dat hun erfgoed bewaard blijft en gebruikt wordt op een manier die de belangen van alle belanghebbenden in evenwicht houdt.

Dit document begint met het benadrukken van het maatschappelijke en cultureel belang van historische voertuigen, samen met het economische belang van de sector, om vervolgens de huidige context en uitdagingen te schetsen en strategische voorstellen te formuleren om het voortbestaan van de sector op lange termijn te garanderen.



3. MAATSCHAPPELIJKE IMPACT

Het historische voertuig draagt niet alleen bij aan het economische landschap, maar schiept ook een belangrijke sociale waarde. In België maken gemotoriseerde voertuigen deel uit van het dagelijkse leven van de meeste van onze medeburgers. Steeds meer mensen zijn geïnteresseerd in de geschiedenis van dit vervoermiddel, dat de grootste verandering in zijn geschiedenis doormaakt. Onze federatie heeft vastgesteld dat 2 miljoen Belgen geïnteresseerd zijn in historische voertuigen en dat 3,5 miljoen Belgen ze als deel van hun erfgoed beschouwen. Meer dan 700.000 zouden er ooit een willen bezitten.

Meer dan enig ander cultureel object heeft het voertuig de capaciteit en het potentieel om een zeer breed publiek aan te trekken. De vele informele uitwisselingen rond historische voertuigen helpen bij het creëren of versterken van een generatie-overschrijdend sociaal netwerk dat mensen met zeer verschillende achtergronden samenbrengt. Niemand waagt het om een marktwaarde te plakken op deze onschatbare sociale mix.

Volgens UNESCO kan erfgoed, door het bevorderen van zowel een individueel als collectief gevoel van verbondenheid, het sociale kapitaal verrijken en bijdragen aan de versterking van sociale en territoriale cohesie.

Maatschappelijk gezien is het belangrijk in termen van (A) erfgoed, (B) gemeenschapscohesie, (C) sociale diversiteit en (D) kennisoverdracht.



A. Erfgoedwaarde: Historische voertuigen, een erfgoed (anders dan alle andere)

Het historische voertuig is een belangrijk en geliefd erfgoed. Het weerspiegelt de ervaring van generaties en fungeert als getuige van economische, sociale en culturele veranderingen. Bovendien biedt het een rijk visueel en zintuiglijk verhaal. Hierdoor vormt het een uniek observatorium van een stukje geschiedenis dat het mee heeft helpen vormgeven.

Voor sommigen belichaamt het de bijdrage aan de sociale moderniteit van Charles del Marmol, voormalig voorzitter van FN en motor- en autofabrikant. Hij introduceerde farmaceutische en medische diensten voor zijn personeel, evenals een verzekering voor werknemers tegen arbeidsongevallen, lang voordat de Belgische wetgeving van kracht werd. Voor anderen weerspiegelt het de visie van Henry Ford, die het gebruik van de auto voor iedereen populair maakte door de verkoopprijs van de Ford T in slechts vier jaar te halveren en de lonen te verhogen dankzij zijn productiemethoden. En voor weer anderen symboliseert het de filosofie van Soichiro Honda, waar iedereen, inclusief de voorzitter, in de fabriek dezelfde witte overall droeg.

Elk historisch voertuig - of het nu een auto, motorfiets of bedrijfsvoertuig is - maakt deel uit van een levend museum dat een ongelooflijke odyssee aflegt, van het eerste door stoom aangedreven voertuig, de fardier van Cugnot, tot de meest recente voertuigen die net 30 jaar zijn geworden. Deze odyssee doorkruist ontelbare economische en technische tijdperken, met als doel redelijkerwijs te voldoen aan de verwachtingen van een veeleisende klantenkring in een steeds competitievere context van technologische innovatie.

Dank zij de bijeenkomsten en de activiteiten van clubs, musea en organisatoren van evenementen liggen historische voertuigen aan de bron van gelukkige en aangename momenten. Het is een universeel waargenomen fenomeen, overal ter wereld. Het vertegenwoordigt anderhalve eeuw van ontwikkelingen in technologie, comfort, veiligheid en energie-efficiëntie. En, net als bij kunst, wordt er een beroep gedaan op verschillende vaardigheden om de kennis door te geven. Deze whitepaper is niet alleen een eerbetoon aan de 125.000 eigenaren, de meer dan 525 clubs, de 235.000 bezoekers van het Autoworld museum en de 18.500 directe en indirecte banen die deel uitmaken van de gemeenschap die het historische voertuig en de bijbehorende cultuur behoudt, beschermt en promoot. Het is ook een oproep aan de belanghebbenden om ervoor te zorgen dat dit erfgoed in Wallonië en Brussel blijvend wordt erkend als een rijdend museum met een volwaardige rol in het openbare leven, en dat in Vlaanderen een passend kader voor het gebruik ervan wordt ontwikkeld.

De meeste van onze medeburgers zijn gevoelig voor de noodzaak om historische voertuigen te beschermen als onderdeel van hun erfgoed.

Volgens twee gelijktijdig uitgevoerde onderzoeken in Groot-Brittannië en Oostenrijk¹ beschouwt 63% van de Oostenrijkse volwassenen historische voertuigen als cultureel erfgoed dat het waard is bewaard te worden, en 45% van de Britse volwassenen beschouwt ze als een integraal onderdeel van hun nationaal erfgoed. Op dezelfde manier beschouwen bijna twee op de drie Duitsers historische voertuigen als volwaardig cultureel erfgoed².

Dezelfde gevoeligheid voor historische voertuigen vinden we terug bij onze Belgische medeburgers.

Sinds 2017 erkent UNESCO het belang van het behoud van historische voertuigen. In de Verenigde Staten zijn historische voertuigen op dezelfde manier als roerend en onroerend erfgoed opgenomen in de Historic Preservation Act. Een voertuig kan bijgevolg worden opgenomen in het National Register of Historic Places.

Het beschermen en doorgeven van ons cultureel en historisch erfgoed aan toekomstige generaties draagt direct bij aan negen van de zeventien Duurzame Ontwikkelingsdoelen (SDG's) van de Verenigde Naties, waaronder SDG4 over onderwijs.

Praten over erfgoed roept de vraag op naar het behoud ervan, een onderwerp dat in 2012 werd aangepakt door de FIVA (Fédération Internationale des Véhiculs Anciens) met de publicatie van het zogenaamde Handvest van Turijn dat, net als het Venetië Handvest voor architecturaal erfgoed, aanbeveelt tot de instandhouding van de "historische kwaliteit van het voertuig", waarbij het historische aspect van onderdelen en materialen niet wordt gewijzigd. Volgens de FIVA vereist het vervangen van ontbrekende onderdelen of het herstellen van beschadigde onderdelen een grondige kennis van de originele ontwerpen.

In veel landen worden de autoriteiten zich ervan bewust dat historische voertuigen een echt cultureel, historisch en industrieel erfgoed vormen. Dit erfgoed is echter bijzonder omdat het verschilt van andere categorieën, namelijk:

- Het rollend patrimonium moet in werkende staat worden gehouden om effectief te kunnen worden bewaard.
- Het rollend patrimonium vereist een grote kennis en knowhow om onderhouden te worden (het immateriële aspect is daarom net zo essentieel als het materiële aspect).
- Het rollend patrimonium wordt grotendeels gefinancierd, onderhouden en verrijkt door privépersonen of, wat minder vaak voorkomt, privébedrijven, waarbij overheidsinstellingen over het algemeen slechts een niet-financiële ondersteunende rol spelen.
- Het aantal historische voertuigen groeit met een gemiddelde jaarlijkse toename van 3% (neutraal scenario) en zal dat de komende tien jaar blijven doen. (neutraal scenario).

Met het oog op het bovenstaande is het belangrijk dat de gemeenschap die leeft voor en door haar rollend erfgoed actief wordt ondersteund door de overheid.

¹ "Oldtimer in Österreich", Telemarketing (2017) & „The 2016 National Historic Vehicle Survey”, BHVC en CallCredit Information Group (2016).

² "Klassieke studie - Wirtschaftsfaktor Young- und Oldtimer 2023 (5. Auflage)", BBE Automotive GmbH (2023).

De Europese markt voor historische voertuigen groeit elk jaar met gemiddeld 8-10% in waarde, dankzij de restauratie van bestaande voertuigen, de komst van nieuwe voertuigen in het wagenpark die 30 jaar of ouder zijn en de import van voertuigen uit andere continenten. Deze groei wakkert de belangstelling voor historische voertuigen in heel Europa aan.

We kunnen ervan uitgaan dat de trend die we in Europa zien, hetzelfde patroon volgt in België. Op dit moment kan de totale waarde van het historische wagenpark worden geschat op €4,5 tot €5 miljard, of 0,25% van het totale vermogen van Belgische huishoudens. Historische voertuigen behoren tot dezelfde alternatieve beleggingen als kunst, wijnen en antiek. In tegenstelling tot andere beleggingen spreekt het echter een breed spectrum van de bevolking aan. De echte liefhebber van historische voertuigen is echter verre van een speculant. Het is de emotionele dimensie die een centrale rol speelt voor de liefhebber. Hij is bereid zijn tijd en spaargeld in te zetten voor het behoud van een erfgoed dat bovenal emotioneel is.

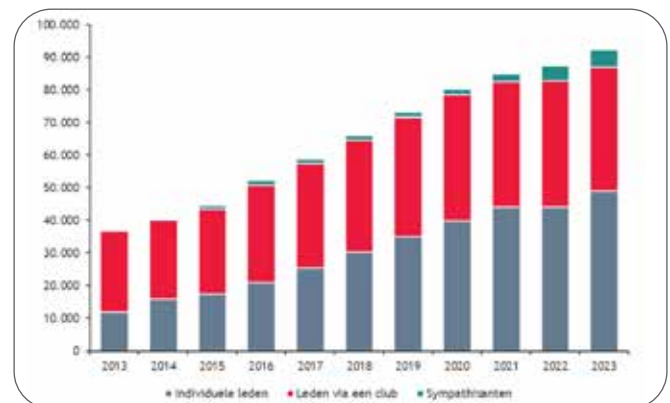
De markt voor historische voertuigen is ook niet enkel voor de rijken. De helft van alle historische voertuigen wordt gekocht voor een gemiddelde prijs van €15.000 voor auto's en minder dan €3.000 voor motoren.



B. Cohesie en dynamiek in de gemeenschap: een erfgoed dat voortleeft dankzij een sterke gemeenschapsdynamiek

Via haar meer dan vijfhonderd clubs en hun leden, evenals haar directe aangesloten leden, vertegenwoordigt de BEHVA ongeveer honderdduizend liefhebbers van historische voertuigen, waarvan 90% daadwerkelijk een voertuig bezit. Dit aantal is de afgelopen tien jaar met een factor 2,5 gestegen. Opvallend geanimeerd door de clubs verspreid over het hele land, evenals door de vele evenementen die in de vier hoeken van het land worden georganiseerd, kent deze gemeenschap de BEHVA en rekt op de BEHVA.

Figuur 3 – Aantal leden van BEHVA



Bron: interne database BEHVA

Naast deze gemeenschap zijn er nog andere liefhebbers die in meer of mindere mate betrokken zijn bij de wereld van het rollend erfgoed. Kijk maar naar het groeiende succes van het InterClassics salon in Brussel en Maastricht, met meer dan 60.000 bezoekers in 2023. Op dezelfde manier is het aantal bezoekers van het Autoworld museum in 10 jaar verdrievoudigd (235.000 in 2023).

Rollend erfgoed spreekt dus een breed publiek aan. Hoewel er nog geen grootschalig onderzoek werd uitgevoerd bij de Belgische bevolking, toonde een recente Britse studie¹ aan dat 45% van de volwassenen een *uitgesproken interesse toont in rollend erfgoed* in de breedste zin van het woord.

¹ "Publieke interesse & houding ten opzichte van erfgoedvervoer", JDA Research (2022)

Het is veelzeggend dat dit percentage relatief weinig verschilt tussen leeftijdsgroepen: 46% van de 16-24-jarigen, 48% van de 25-34-jarigen en 46% van de 35-44-jarigen. Het geslacht, de sociale achtergrond of de etnische afkomst van de respondenten hebben slechts een beperkte invloed op deze verdeling.

Volgens dezelfde enquête bezoekt meer dan 25% van de Britten graag musea en tentoonstellingen rond het thema erfgoedtransport. Een op de tien jongeren (25-34 jaar) zegt geïnteresseerd te zijn in deelname aan een restauratieproject (vergeleken met een op de twintig volwassenen bij de totale bevolking). Ook in Groot-Brittannië² zegt 9% van de volwassenen ooit een historisch voertuig te willen bezitten.

Gezien het bezoekersaantal van evenementen, musea en beurzen, en op basis van enquêtes uitgevoerd door BEHVA en BDO³, zou de belangstelling voor historische voertuigen in België even groot zijn als in het VK. De betrokken bevolking is zeer divers, met een hoog percentage jongeren die (nog) geen historisch voertuig bezitten. Deze jongeren spelen een actieve rol in het gemeenschapsleven.

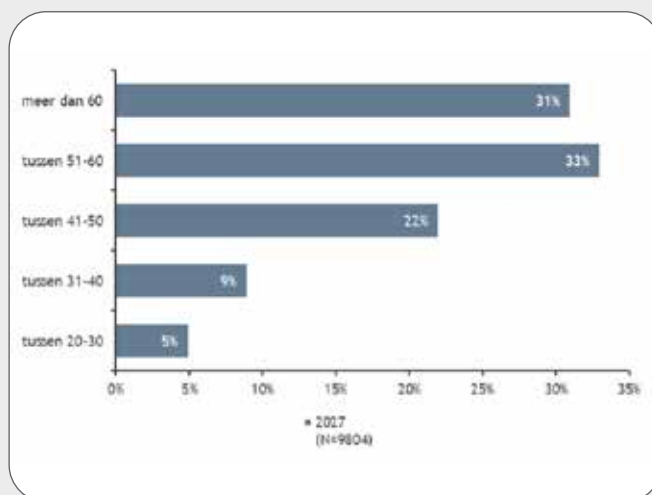
De BEHVA verdedigt ook het essentiële belang van de sociale en culturele banden die ontstaan door het rollend erfgoed, niet alleen voor liefhebbers, maar ook voor een aanzienlijk deel van de bevolking.



C. Profiel van liefhebbers van historische voertuigen⁴

Meer dan 85% van de eigenaars is lid van een club voor historische voertuigen en zeven op de tien nemen deel aan evenementen (gemiddeld 5,6 evenementen per jaar)⁵. De gemiddelde leeftijd van BEHVA-leden is 53 jaar. De gemiddelde eigenaar bezit 2,06 voertuigen.

Figuur 4 - BEHVA leden per leeftijdscategorie (2017 - n = 9.804)



Bron: GfK « Ledenonderzoek 2017 »

Historische voertuigen zijn niet altijd luxeproducten met een grote waarde. Verre van dat. Eén op de twee voertuigen heeft een gemiddelde waarde van €15.000. Toch worden deze voertuigen met dezelfde passie verzorgd als voertuigen met een hogere waarde.

De gemeenschap bestaat uit mensen van alle rangen en standen. Het is een regel in veel clubs om nooit naar je beroep te vragen of naar wat je doet voor de kost. Liefhebbers van rollend erfgoed hebben een iets hoger opleidingsniveau en inkomen dan het Belgische gemiddelde.

² "Belangrijkste bevindingen uit de Nationale bevolkingsenquête 2020/2021", FBHV (2022)

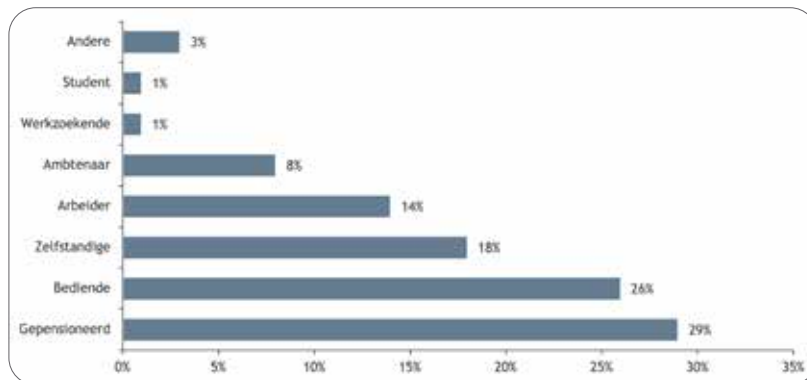
³ "Ledenenquête 2017", GfK (2017) en „Ledenenquête”, BEHVA-BDO (december 2023). Zie bijlage voor de methodologische aanpak van de enquête van 2023.

⁴ "Ledenenquête 2017", GfK (2017) en „Ledenenquête”, BEHVA-BDO (december 2023). Zie bijlage voor de methodologische aanpak van de enquête van 2023.

⁵ "Factfile - Historisch voertuig in België, JDA Research (2021)

Het gemiddelde jaarinkomen van gezinnen die historische voertuigen bezitten is €55.500. De helft van deze gezinnen heeft een jaarinkomen van minder dan €40.000.

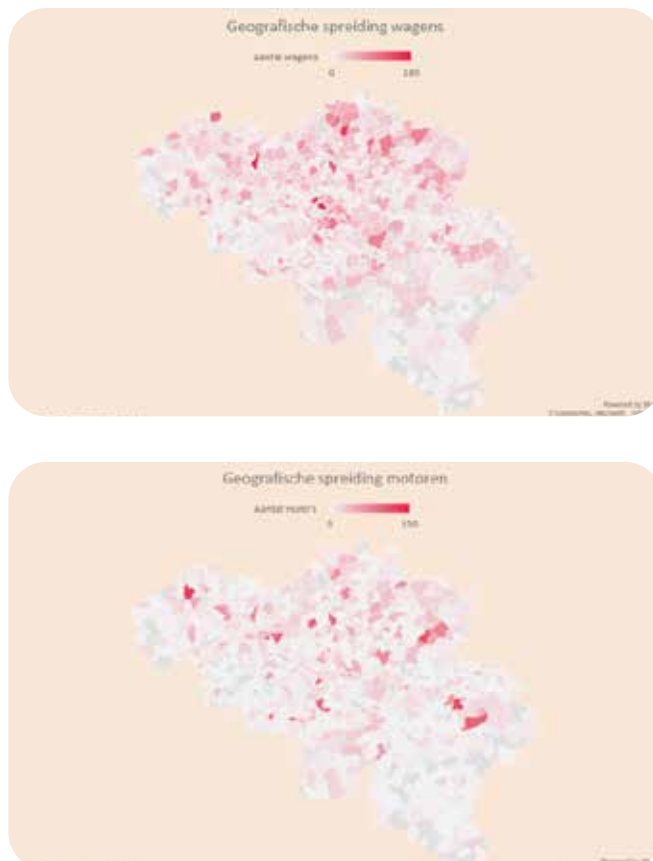
Figuur 5 - Status van historische voertuigeigenaren



Bron: GfK « Ledenonderzoek 2017 »

Eigenaars van historische voertuigen wonen iets meer dan het Belgische gemiddelde op het platteland (43% voor auto's en 40% voor motoren).

Figuur 6 - Geografische verdeling van historische voertuigen (2023)



Bron: BDO online enquête, 2023



Kortom, het rollend erfgoed verenigt een heterogene gemeenschap van spelers waarvan het profiel niet significant verschilt van de gemiddelde Belgische bevolking en die gedreven wordt door een passie voor historische voertuigen.

Naast de eigenaars, liefhebbers en experts, is er een grote verscheidenheid aan beroepen gaande van verzekeraars tot journalisten, van boekhandelaars tot makelaars, van organisatoren van evenementen tot receptionisten, van historici tot fotografen. De meeste van deze mensen ontbreken op de officiële lijst van club- of federatieleden.

Ze nemen even actief deel aan het leven van het rollend erfgoed en leggen mee de fundamenten voor een netwerk dat blijft groeien.



D. Kennisoverdracht: een levend erfgoed door kennisoverdracht

Wat het historische voertuig zo bijzonder maakt, is dat het onlosmakelijk verbonden is aan het immaterieel erfgoed. De restauratie en het onderhoud van rollend erfgoed vereist een diepgaande kennis van elk voertuig, wat soms gedetailleerd onderzoek vereist en vaak grenst aan het werk van een historicus. De gemeenschap van historische voertuigen houdt een divers ambachtelijk patrimonium in leven. Naast basismechanica en elektriciteit zijn ook precisiemechanica, plaatwerk, schrijnwerk, inlegwerk, bekleding en schilderen vereist.

Net als de voertuigen zelf vergt deze waaier van specialiteiten en technische en ambachtelijke vaardigheden veel aandacht: het rollend erfgoed in stand houden betekent noodzakelijkerwijs de bijbehorende kennis en vaardigheden beoefenen en doorgeven. Hoewel er initiatieven zijn in de drie regio's van het land, met name in de vorm van opleidingen, schieten deze ver tekort. Alle historische ambachten staan onder druk. Dit werd overduidelijk tijdens de paneldiscussie die werd georganiseerd met actoren uit de sector (zie methodologische nota). Het opleiden van jongeren en volwassenen in de technische en ambachtelijke beroepen van historische voertuigen is een belangrijke uitdaging. De expertise met betrekking tot bepaalde voertuigen bevindt zich vaak in de handen van enkele gepassioneerden zonder een echte overdrachtdynamiek, terwijl hun kennis vaak grensoverschrijdend wordt erkend. Dit wijst op een aanzienlijk economisch potentieel, mits de overdracht van hun vaak puur Belgische kennis kan plaatsvinden binnen een gestructureerd kader. Sommige specialisaties bestaan al niet meer in België. Ons land moet zich herbewapenen.

In 2019 trok de Fédération Française des Véhicules d'Époque (FFVE) aan de alarmbel door op te merken dat de beroepsbevolking aan het vergrijzen was en dat er de komende jaren een verhoogd risico zou zijn op het verlies van unieke kennis. De FFVE betreunde het gebrek aan opleidingen die specifiek gericht zijn op historische voertuigen binnen professionele opleidingsinstellingen, met de opmerkelijke, zij het ontoereikende, uitzondering van een tien maanden durende cursus die wordt aangeboden door het Conservatoire National des Véhicules Anciens. De wijdverspreide introductie van elektrische motoren zal het tekort waarschijnlijk verder versnellen.

Volgens JDA Research⁶ vindt meer dan een derde van de Britten (uit een representatieve steekproef van 2.500 deelnemers) het belangrijk om het rollend materieel in zijn oorspronkelijke staat te houden. Een op de vijf vindt dat jongere mensen moeten worden aangemoedigd om in de sector te gaan werken. Maar net als in Frankrijk onderstreept het onderzoek het risico dat het uitsterven van bepaalde beroepen met zich meebrengt voor een sector die normaal vol beloftes zit. En toch, volgens dezelfde studie, kunnen jonge mensen die in de sector van de historische voertuigen gaan werken een aantrekkelijker salaris verwachten dan in conventionele beroepen in de automobielsector. Het Verenigd Koninkrijk heeft een gevestigd opleidingsmodel - door de panelleden als voorbeeld genoemd - maar kan qua capaciteit niet aan de vraag voldoen.

In België is de situatie niet anders, wat door het panel werd bevestigd. Daarom is het van vitaal belang dat, als het werk niet naar het buitenland verdwijnt, meer jongeren bewust worden gemaakt van de carrièremogelijkheden in het onderhoud, de reparatie en de restauratie van historische voertuigen. Het opzetten van een opleiding op school, gevolgd door een stage bij een garage-eigenaar, is hierbij essentieel.

⁶"Blik op de toekomst", JDA Research (2021)

4. ECONOMISCH BELANG VAN DE SECTOR

Eind 2023 bestond de Belgische vloot volgens DIV-gegevens uit 568.821 voertuigen van meer dan 30 jaar oud. Op basis van gegevens uit andere landen en enquêtes van BEHVA wordt geschat dat ongeveer 250.000 van deze voertuigen voldoen aan de criteria voor rollend erfgoed, wat neerkomt op 44% van de voertuigen ouder dan 30 jaar. Hiervan zou 85% bestaan uit auto's en 10% uit motorfietsen, terwijl de andere 5% bestaat uit militaire, landbouw-, openbaarvervoer- en vrachtoertuigen.

Geschiedenis	
CAR	84,1%
MOTO	8,1%
VAN	2,8%
CYCLO	1,6%
TRACTOR	1,4%
MOTORHOME	1,2%
VRACHTWAGEN	0,5%
BUS	0,3%
TRAILER	0,1%
TOTAAL	100%

Bron: <https://mobilit.belgium.be/fr/documents/publications-et-statistiques>, 2023

Als de historische trend zich voortzet, zal het aantal historische voertuigen tot 2029 met gemiddeld 3% per jaar groeien. Deze voertuigen, die in de watten worden gelegd en onderhouden, worden in hun oorspronkelijke staat gehouden door ongeveer 125.000 eigenaren, plus experts, professionals en vele liefhebbers.



Kenmerkend voor het rollend materieel is dat het voornamelijk ontwikkeld en onderhouden wordt door private spelers, waaronder veel particulieren. Dit kenmerk vraagt om een gezamenlijke aanpak met de overheid, gebaseerd op drie pijlers:

- 1. Steun voor een actieve en groeiende gemeenschap:** zorgen voor de juiste ondersteuning voor een sociaal en economisch dynamische gemeenschap.
- 2. Coherentie tussen federaal, regionaal en lokaal beleid:** harmoniseer het beleid op alle bestuursniveaus en maak daarbij gebruik van de beste praktijken elders in Europa.
- 3. De behandeling van historische voertuigen aanpassen aan veranderingen in mobiliteit:** het beleid aanpassen aan de ontwikkelingen op het gebied van mobiliteit, rekening houdend met de specifieke eigenschappen van het rollend erfgoed.

De economische impact van het historische voertuig is veelvoudig:

- 1. Jobs en bedrijven:** de historische auto-industrie creëert jobs in uiteenlopende specialisaties zoals monteurs, carrosserie, bekleding, restauratie, reserveonderdelen, onderdelenrevisie, smeermiddelen, gereedschappen en onderhoudsproducten.
- 2. Evenementen en toerisme:** België heeft veel evenementen die gewijd zijn aan historische voertuigen, zoals rally's, tentoonstellingen en beurzen. Deze evenementen trekken liefhebbers aan en dragen bij aan het lokale toerisme.
- 3. Behoud van erfgoed:** België telt een aantal musea en privécollecties gewijd aan historische voertuigen, die helpen om het erfgoed van het land te bewaren.

A. Jobs in de sector: Rollend materieel, een onvermoede bron van jobs

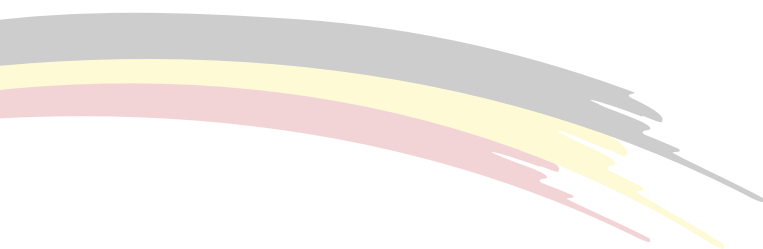
Het direct of indirect meten van de werkgelegenheid in de sector is een uitdaging door het ontbreken van een duidelijke classificatie in de nationale sectorstatistieken. Een relevante methode om de situatie te begrijpen is vergelijkingen te maken met buurlanden die diepgaande studies hebben uitgevoerd.

In 2019 schatte de British Federation of Historic Vehicles (FBHVC) dat er ongeveer 1,5 miljoen historische voertuigen geregistreerd waren in het Verenigd Koninkrijk, ongeveer zes keer zoveel als in België.

Volgens een recente studie, uitgevoerd door JDA Research in opdracht van het FBHVC, verschaft de sector van rollend erfgoed rechtstreeks werk aan 34.000 mensen in het VK, voornamelijk in de handel, de restauratie en het onderhoud van historische voertuigen. Als de hele waardeketen in aanmerking wordt genomen, inclusief aanverwante activiteiten, zou de totale werkgelegenheid stijgen tot 113.000, wat neerkomt op een multiplicator van 3,4.

Geëxtrapoleerd naar België wordt het gewicht van de sector van historische voertuigen geschat op minimaal 5.500 directe lokale en betrouwbare banen. Als de indirecte banen worden meegerekend, vertegenwoordigt de Belgische sector 18.500 directe en indirecte banen. De werkgelegenheid zal de komende jaren toenemen, op voorwaarde dat de sector goed begeleid wordt.

De sector kampt met een ernstig tekort aan arbeidskrachten, wat zijn groeipotentieel belemmert. In 2021 bleek uit een Belgische enquête dat 40% van de ondernemers in de sector op zoek was naar personeel en dat meer dan 80% van hen het moeilijk vond om personeel aan te werven. Deze vaststelling wordt gedeeld door de Franse en Britse spelers, zoals blijkt uit hun publicaties.



B. Wereldwijde economische bijdrage: de historische voertuigsector, een reus in volle groei

Net als bij werkgelegenheid blijft het tot op de dag van vandaag een uitdaging om de werkelijke impact van historische voertuigen op onze economie nauwkeurig te meten. De diversiteit van de activiteiten suggereert echter een veel grotere impact dan op het eerste gezicht lijkt, en vooral een aanzienlijke groei. Er kunnen relatief betrouwbare cijfers naar voren worden geschoven, enerzijds op basis van de uitgaven van Belgische liefhebbers, en anderzijds door kwantitatieve studies uit het buitenland te extrapoleren.

In de analyse wordt onderscheid gemaakt tussen directe activiteiten (werk dat wordt uitgevoerd aan historische voertuigen) en indirecte activiteiten (activiteiten die worden gegenereerd door het hele ecosysteem van historische voertuigen).

Op Europees niveau heeft de Britse vereniging (FBHVC) in 2020 een grootschalig onderzoek laten uitvoeren naar de economische impact van de sector, op basis van gegevens van economische spelers in de sectoren van historische voertuigen en youngtimers (voertuigen ouder dan 20 jaar). De omzet van de sector werd geschat op £8,0 miljard in 2019 (€9 miljard). Het Centre for Economics and Business Research (CEBR) heeft berekend dat de sector, naast de directe impact, een totale omzet van 18,3 miljard pond (20,5 miljard euro) zou hebben gegenereerd. De totale bijdrage van de sector aan de nationale begroting, in verschillende vormen, wordt geschat op 2,9 miljard pond (3,2 miljard euro).

Economische impact van historische voertuigen in het Verenigd Koninkrijk

	Inkomen miljoen GBP	Toegevoegde waarde miljoen GBP	Personeelskosten miljoen GBP	Tewerkstelling #VTE
Verkoop van historische voertuigen	1.758	496	194	8.103
Verhuur van historische voertuigen	272	171	27	777
Verzekeringen	1.081	319	114	1.989
Garages en transport (logistiek)	206	106	64	1.630
Brandstof	730	49	21	905
Onderhoud en reparatie	2.713	1.203	801	23.783
Reserveonderdelen	437	126	69	1.830
Evenementen	681	430	280	10.350
Gespecialiseerde media	59	36	19	335
Maquettes en diverse objecten	21	5	4	105
Totaal	7.958	2.941	1.593	49.807

Bron: FBHVC-onderzoek

In 2019 zou elk voertuig, exclusief handels- en verhuuractiviteiten, een toegevoegde waarde hebben gegenereerd van ongeveer 760 pond (851 euro) en inkomsten voor de staat van ongeveer 530 pond (817 euro). Als we deze cijfers extrapoleren naar de Belgische markt, kunnen we de omzet van de sector schatten op 1,3 miljard euro, met een toegevoegde waarde van 490 miljoen euro.

Een Franse studie uit 2015 schat de verkoop van « oude voertuigen » op 4,0 miljard euro, wat de verkoop op de Belgische markt op ongeveer 1,2 miljard euro zou brengen.

Het groeiende succes van historische voertuigen, gestimuleerd door de toegenomen erkenning als erfgoed, suggereert dat de economische impact de komende jaren aanzienlijk zal toenemen, op voorwaarde dat de sector zijn gebrek aan zichtbaarheid overwint.

Bijna zes van de tien bedrijven hebben een omzet van minder dan €500.000 en de spelers zijn verspreid over een reeks activiteiten, van ambacht tot media, met het historische voertuig als gemeenschappelijke schakel. Bijna alle uitgaven, en dus omzet, worden gegenereerd door particuliere spelers zoals eigenaars, enthousiaste liefhebbers en zeer kleine bedrijven.

In tegenstelling tot andere historische cultuurgooederen leveren historische voertuigen de staat meer op dan ze kosten, omdat ze op de markt worden nagevolgd door particuliere spelers. Het behouden van deze dynamiek is cruciaal en vereist een evenwichtig regelgevend kader.

5. De geringe milieu-impact van historische voertuigen

Historische voertuigen zijn zo goed als afwezig in de massa voertuigen op de Belgische wegen. Een historische auto legt gemiddeld slechts 1.160 kilometer per jaar af, 16 keer minder dan een conventioneel voertuig, terwijl een historische motorfiets amper 700 kilometer aflegt. Deze voertuigen (voornamelijk motorfietsen, auto's en kleine bestelwagens) vertegenwoordigen slechts 0,2% van het totale aantal kilometers dat wordt afgelegd door alle individuele voertuigen die in België zijn geregistreerd. In termen van koolstofvoetafdruk bedraagt de totale uitstoot van historische voertuigen niet meer dan 0,4% van alle uitstoot van personenvoertuigen in België (0,2% als alle CO₂-uitstoot van alle gemotoriseerde verplaatsingen over land, inclusief vrachtvervoer, wordt meegerekend) of 0,05% van de uitstoot door menselijke activiteit.

Bovendien moet de impact van historische voertuigen op het wegverkeer en de CO₂-uitstoot in perspectief worden gezien. In de handen van oplettende bestuurders wordt er aan lagere snelheden gereden, wat resulteert in een lager risico op ongevallen en een lagere CO₂-uitstoot. Eigenaren zijn strikt in het uitvoeren van onderhoud. Onderdelen en componenten worden regelmatig hersteld en hergebruikt

in plaats van vervangen. Het gebruik van het voertuig vindt vooral plaats buiten de spitsuren, meestal in het weekend of tijdens vakantieperiodes, en grotendeels in landelijke gebieden. Historische voertuigen zijn dus niet verantwoordelijk voor verkeersopstoppingen. Hun inherente lange levensduur beperkt de vervuiling die gepaard gaat met recyclagecycli. Ze worden voornamelijk bij mooi weer gebruikt, waardoor de CO₂-uitstoot verder wordt beperkt.

Het gebruik van historische voertuigen biedt een bijkomend milieuvoordeel, omdat de emissiefactor van hun productie en distributie over een periode van minstens 30 jaar wordt afgeschreven. Ze dragen niet bij aan de koolstofvoetafdruk die gepaard gaat met de regelmatige vernieuwing van het wagenpark, wat hun duurzaam karakter versterkt.

Samengevat: de combinatie van een gematigd gebruik, verantwoord rijgedrag, nauwgezet onderhoud, de juiste gebruiksmomenten in verkeer, overwegend gebruik op het platteland, een onbeperkte levensduur (zonder demontage) en bij voorkeur gebruik in gunstige weersomstandigheden zorgt er samen voor dat onze voertuigen minder belastend zijn voor het milieu.



6. Onze voorstellen om correct gebruik te garanderen

A. HET GEBRUIKERSHANDVEST

Om het correcte gebruik en gedrag van historische voertuigen te garanderen, heeft de BEHVA een handvest opgesteld voor correct gebruik en respect voor het milieu, dat de eigenaar moet ondertekenen om de BEHVA Identificatiefiche te verkrijgen.

Historische voertuigen moeten met de nodige zorg en aandacht worden gebruikt en misbruik zoals te snel rijden en andere overtredingen van de regels worden niet getolereerd.

Door dit charter te erkennen en te ondertekenen, verbinden de voertuiggebruikers zich ertoe om alle regels strikt na te leven.

B. DE BRANDSTOFFEN VAN DE TOEKOMST

Met het oog op het mogelijk opdrogen van de aanvoerkanalen voor fossiele brandstoffen en om historische voertuigen te laten rijden op de wegen van morgen, is het noodzakelijk om een kader te creëren dat de komst van synthetische, CO₂-neutrale brandstoffen verwelkomt.

BEHVA is voorstander van alle oplossingen die een verminderde of gecompenseerde koolstofvoetafdruk bevorderen.



C. LEZ IN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

Het Gewest verleent een vrijstelling van het rijverbod in de Brusselse lage-emissiezone aan historische voertuigen van meer dan 30 jaar oud die geregistreerd zijn als « Oldtimer » (« 0 » -plaat of gepersonaliseerde « OLD » -plaat).

De evaluatierapporten van 2019 en 2021 voor de Brusselse lage-emissiezone tonen positieve resultaten voor de luchtkwaliteit.

Conclusie die we kunnen trekken uit deze rapporten is dat de voetafdruk van historische voertuigen verwaarloosbaar is. Dit ondersteunt de oproep van BEHVA voor een gelijkaardige behandeling in Vlaanderen en Wallonië.

D. LEZ IN HET VLAAMS GEWEST

Op dit moment hebben alleen de steden Gent en Antwerpen lage-emissiezones ingesteld voor historische voertuigen. Sinds de invoering ervan werd er door BEHVA een procedure gevoerd bij de Raad van State, die, in haar arrestnr. 252.839 van 1 februari 2022 artikel 4, §3, a,2, (b) met betrekking tot de beslissing van de Stad Gent van 23 april 2019 tot goedkeuring van het Reglement voor een Zone met Lage Emissie (LEZ) in Gent en tot nietigverklaring van de uitzondering op het verbod voor voertuigen ouder dan 40 jaar, heeft vernietigd.

De Raad van State oordeelde in het bijzonder dat er een schending was van het gelijkheidsbeginsel tussen historische voertuigen die ouder of jonger zijn dan 40 jaar.

De Vlaamse regering besliste net voor de verkiezingen van 9 juni 2024 om een vrije toegang te verlenen aan oldtimers van meer dan 30 jaar oud en voorzien van een O-plaat, net zoals in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest, met als enig verschil dat de eigenaar per nummerplaat een individuele aanvraag moet indienen.

BEHVA zal verder lobbyen om een administratieve vereenvoudiging te bekomen zodat de vrije toegang automatisch wordt voorzien op basis van de nummerplaatherkenning.

E. HET « LEZ » -DECREET IN HET WAALS GEWEST

Het decreet betreffende de bestrijding van luchtverontreiniging door het autoverkeer dat op 17 januari 2019 werd afgekondigd, riep een aantal vragen op over de uitvoering ervan.

De kwestie van de invoering van een lage-emissiezone voor heel Wallonië werd regelmatig aangekaart en de maatregel zou van kracht worden op 1 januari 2025. De wetgeving werd nooit ingevoerd omdat de uitvoeringsbesluiten nooit werden gepubliceerd.

Binnenkort wordt een nieuw decreet voorgesteld aan de Waalse regering. BEHVA hoopt een volwaardige rol te spelen in de discussies en debatten rond het opstellen van het decreet.

F. BEHVA IDENTIFICATIEFICHE

BEHVA bevestigt zijn bereidheid om op te treden als ondersteunende dienst van openbaar nut voor de DIV, de technische controle en elke andere betrokken officiële instanties door voor te stellen dat de FOD Mobiliteit de BEHVA Identificatiefiche erkent als een officieel document.

BEHVA heeft al 120.000 historische voertuigen in een database staan, met de mogelijkheid om al hun kenmerken te vermelden.

De BEHVA Identificatiefiche bevat de volgende informatie:

Page 1 - De gegevens van de eigenaar en een foto van de huidige staat van het voertuig

Pagina 2 - De oorspronkelijke gegevens van het voertuig toen het de fabriek verliet

Pagina 3 - Vorige eigenaars en voertuighistorie

Pagina 4 - Wijzigingen aan het voertuig ten opzichte van de oorspronkelijke gegevens in pagina 2; als pagina 4 leeg is, bevindt het voertuig zich in de staat van oorsprong

De BEHVA Identificatiefiche kan op verschillende manieren gebruikt worden:

- De geschiedenis van het voertuig correct traceren
- Registratie van het voertuig „voor het leven“ in de BEHVA databank
- Het voertuig registreren als industrieel en cultureel erfgoed
- Het voertuig registreren voor administratieve doeleinden om correct te kunnen antwoorden aan de Belgische federale, regionale en gemeentelijke overheden.
- Toekomstige eigenaars helpen met verloren documenten
- Toekomstige eigenaars informeren over wijzigingen aan hun voertuig
- Wordt toegevoegd aan de registratieaanvraag van het voertuig, zodat bepaalde gegevens kunnen worden gecorrigeerd en het voertuig correct kan worden geregistreerd.
- Bestrijding van fraude, met name « valse historische voertuigen »

Het doel is om de consumentenbescherming te versterken en België te positioneren als een voorbeeld van strikte naleving en integriteit als het gaat om historische voertuigen.

BEHVA stelt regelmatig vast dat voertuigen worden ingeschreven met valse documenten. Soms worden voertuigen omgebouwd met een oud chassisnummer dat niets te maken heeft met het aangeboden voertuig (kitcars, replica's, enz.).

BEHVA pleit daarom voor een regelgevend regime dat vergelijkbaar is met dat in Frankrijk, Italië, Griekenland, Cyprus, enz., EU-lidstaten waar historische voertuigen een certificaat moeten hebben dat is uitgegeven door de federatie voor historische voertuigen om in aanmerking te komen voor registratie als « oldtimer ».

G. TECHNISCHE KEURING

In België zijn er verschillen tussen de Gewesten met betrekking tot de periodieke technische keuring van historische voertuigen.

Leeftijd voertuig	Wallonië	Vlaanderen	Brussel
25 tot 30 jaar	Jaarlijks	Jaarlijks	Jaarlijks
30 tot 50 jaar	Om de twee jaar	Om de twee jaar	Om de twee jaar
+ 50-jaar	Vrijgesteld	Om de vijf jaar	Om de vijf jaar

Uitzonderingen	Wallonië	Vlaanderen	Brussel
30 tot 50 jaar Historische voertuigen	Vrijgesteld		
Voertuigen gebouwd voor 01/01/1926		Vrijgesteld	

Onze federatie ontvangt regelmatig uitingen van bezorgdheid over het gebrek aan kennis over historische voertuigen in bepaalde stations. BEHVA kan aangepaste opleidingen aanbieden voor het personeel.

Er worden al opleidingscursussen voorbereid in het Vlaams en Waals Gewest, met de medewerking van BEHVA.

BEHVA is van mening dat de technische keuring « onafhankelijk » moet blijven en niet moet worden toevertrouwd aan de garagebranche.



H. DE STATUS VAN HISTORISCHE VOERTUIGEN

BEHVA pleit voor het segmenteren van historische voertuigen in twee categorieën: een YOUNGTIMER categorie en een OLDTIMER categorie.

De erkenning van een Youngtimer-status moet worden ingevoerd om jongere mensen om jongere mensen toegang te verlenen tot betaalbare "oudere" voertuigen, die op de leeftijd van 30 jaar tot het rijdend erfgoed kunnen toetreden. YOUNGTIMERS zijn de essentiële reserve voor de historische voertuigen van morgen en voor het behoud van het erfgoed van historische voertuigen.

Onder bepaalde voorwaarden zou deze nieuwe classificatie het mogelijk maken om het wagenpark en het gebruik ervan te saneren.



1) DE YOUNGTIMERS

De definitie van een Youngtimer voertuig door de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) luidt als volgt:

« Elk mechanisch aangedreven wegvoertuig dat tussen 20 en 29 jaar oud is, in goede staat van onderhoud verkeert, over het algemeen gebruikt wordt voor vrijetijdsoeinden en in aanmerking kan komen voor het verkrijgen van een FIVA ID-Card (of BEHVA Identificatiefiche) wanneer het 30 jaar oud wordt. »

BEHVA stelt voor om een BEHVA Youngtimer Identificatiefiche in te voeren, vergelijkbaar met de BEHVA identificatiefiche (ouder dan 30 jaar).

Volgens het laatste grote sociaaleconomische onderzoek van de FIVA naar historische voertuigen in België (2020-2021) zeggen bijna 3 op de 10 eigenaren van historische voertuigen dat ze ook een Youngtimer bezitten (gemiddeld 1,6 Youngtimers). Dit zijn voornamelijk personenauto's (82%) en motorfietsen (12%).

Dat de gemiddelde leeftijd van voertuigen 25 jaar is. Dat veel jonge mensen voor een Youngtimer kiezen voordat ze zich een Oldtimer kunnen veroorloven.

Een Youngtimer legt gemiddeld 2.764 kilometer per jaar af (auto's 2.877 km; motoren 2.047 km).

De Youngtimers zijn in originele staat volgens hun PVG.

Hieronder vindt u een overzicht van het wagenpark in België eind 2021, onderverdeeld in de categorieën diesel, LPG en benzine, in de leeftijdscategorieën 20 tot 24, 25 tot 29 jaar.

Age	DIESEL		LPG		PETROL		Total Nb
	Nb	%Age	Nb	%Age	Nb	%Age	
20-24Y	47.077	25%	1.593	1%	138.769	74%	187.439
25-29Y	5.296	20%	383	1%	21.267	79%	26.946
TOTAL	52.373	24%	1.976	1%	160.036	75%	214.385

Aan de Youngtimer-status zijn een aantal voorwaarden verbonden:

- De Youngtimer is tussen de 20 en 29 jaar oud.
- De Youngtimer status moet identificeerbaar zijn door middel van een specifieke nummerplaat, idealiter met de nomenclatuur: **YO-AA-123**
- De Youngtimer-status heeft betrekking op alle categorieën voertuigen, waaronder auto's, motorfietsen, lichte en zware bedrijfsvoertuigen, militaire voertuigen, landbouw- en civieltechnische voertuigen, enz.
- De technische keuring gebeurt jaarlijks
- De Youngtimer moet worden geïdentificeerd als zijnde in een staat die overeenkomt met het PVG-nummer of de Europese COC.
- Om de technische keuring te ondergaan, moet een BEHVA Identificatiefiche worden voorgelegd, samen met een handvest van goede praktijken voor gebruik en naleving van milieuregels, ondertekend door de eigenaar.
- Om het gebruik van Youngtimers op de weg te beperken en in lijn met de inspanningen om de effecten van vervuiling te beperken, lijkt het gepast om het gebruik ervan te beperken tot een maximum aantal dagen per jaar, waarbij 60 dagen een redelijk getal is.
- De **YO-plaat** hoeft niet beperkt te zijn in de tijd. Het is echter waarschijnlijk dat eigenaars ervoor zullen kiezen om de **YO-plaat** te vervangen door een **O-plaat** wanneer hun voertuig 30 jaar oud is.
- De gebruiksbeperkingen moeten identiek zijn aan die voor Oldtimers (30 jaar en ouder), d.w.z. een verbod op:
 - commercieel en professioneel gebruik
 - woon-werkverkeer en schoolverkeer
 - betaald vervoer en gratis vervoer behandeld als betaald personenvervoer
 - voor gebruik als werktuigmiddel of als interventievoertuig.

In ruil voor deze beperkingen wordt de jaarlijkse wegenbelasting idealiter berekend op een forfaitaire basis van 1/6e van de normale belasting, met een minimum van 100 Euro, en worden de registratiebelasting en de ecobonus-malus afgeschaft.

YOUNGTIMERS zouden dezelfde vrijstellingen moeten krijgen als voertuigen ouder dan 30 jaar in de LEZ's.

Om het gebruik van de Youngtimer te beperken tot maximaal 60 dagen per jaar, zou BEHVA een online registratieplatform kunnen aanbieden.

2) DE OLDTIMERS

De Oldtimerstatus wordt in België toegekend aan alle voertuigtypes ouder dan 30 jaar (25 jaar voor motoren en bromfietsen).

Om in aanmerking te komen voor deze status moet het voertuig geregistreerd zijn met een O-plaat.

De O-plaat biedt een aantal interessante voordelen, met name op het gebied van belasting en technische keuring, op voorwaarde dat wordt voldaan aan specifieke voorwaarden die zijn vastgelegd in de wetgeving.

Onze federatie stelt voor om de BEHVA-Identificatiefiche verplicht te stellen om echte historische voertuigen van andere te kunnen onderscheiden, met name in het belang van de consumentenbescherming.

I. HET ORIGINELE KENTEBEWIJS

Bij het importeren van een historisch voertuig moet het originele buitenlandse kentekenbewijs worden voorgelegd aan de DIV. De DIV vernietigt deze documenten vroeg of laat, wat vanuit het oogpunt van traceerbaarheid en historiek ondenkbaar is. De oude kentekenbewijzen maken deel uit van de levenscyclus van het historische voertuig en moeten, als onderdeel van het erfgoed, kunnen worden teruggegeven zodra de DIV het registratieproces heeft voltooid. Het oude certificaat zou een stempel « NON VALID » kunnen krijgen of geperforeerd kunnen worden, met name via de DIV-kantoren.

J. C EN D RIJBEWIJZEN

BEHVA stelt voor om het rijbewijs B toe te staan voor het besturen van historische voertuigen met een MTM van meer dan 3.500 kg, in overeenstemming met de Europese richtlijn, die bepaalt dat lidstaten van de regel mogen afwijken. Deze voertuigen zijn zelden beladen.

Om de veiligheid voor iedereen te garanderen, is het misschien een goed idee om een examen in te voeren op basis van een training die is ontwikkeld met de hulp van BEHVA

7. CONCLUSIES EN AANBEVELINGEN

In de afgelopen anderhalve eeuw heeft het gemotoriseerde wegvoertuig een spectaculaire ontwikkeling ondergaan.

Het heeft de technologische veranderingen geassimileerd die teweeg zijn gebracht door industrialisatie, robotica en, meer recent, de digitale realiteit. Het heeft zich aangepast aan de verwachtingen van kopers, maar ook aan de groeiende behoefte aan innovatieve productiemethoden, aan de recentere eis om nieuwe energiebronnen te gebruiken - met lage emissies - en aan de eisen van hergebruik.

Het is zonder twijfel het meest kenmerkende symbool van onze recente geschiedenis. Zijn imago wordt versterkt door de productie van steeds modernere en geavanceerdere voertuigen - met een lage CO₂-voetafdruk - maar ook door zijn geschiedenis. Het is een verhaal van visie, expertise, technische knowhow, design en passie, ondersteund door het werk van mensen die lang hebben gewerkt om van elk voertuig een originele creatie te maken, door de beheersing van edele materialen en de nauwkeurigheid van beweging, getuige van de knowhow van een bloeiend ambacht. Ze werden in de loop van de geschiedenis door fabrikanten met lef en generaties ingenieurs omgevormd tot een massaproduct dat voor iedereen toegankelijk is.

Weespiegeling van een rijk verleden, verheven tot de rang van erfgoed, historische voertuigen hebben niets meer nodig dan een coherent beleidskader om hun behoud te vergemakkelijken. De BEHVA roept op tot het openen van dialogen op alle gebieden die deze doelstelling kunnen bevorderen, door middel van open en regelmatige uitwisseling over alle wetgevende, economische, sociale en culturele behoeften.

De ontwikkeling van een beleid dat evenwichtig is opgebouwd rond de belangen van de verschillende stakeholders zal het mogelijk maken om, net als de bevordering van respectvolle praktijken, een toekomst vorm te geven waarin cultuur en innovatie harmonieus samengaan. Een open dialoog tussen beleidsmakers en BEHVA-vertegenwoordigers is nodig om elk relevant voorstel om te zetten in een opportuniteit. BEHVA is de partner bij uitstek voor een gezamenlijke, goed omkaderde benadering van de toekomst van het historische voertuig.



8. BIJLAGEN

A. Het historische voertuig in de buurlanden

De betekenis van historische voertuigen in de landen rondom België gaat veel verder dan alleen mechanische wonderen; het belichaamt een cultureel fenomeen, een getuigenis van de autogeschiedenis, en een gepassioneerde gemeenschap die deze iconische voertuigen viert. Door België, Nederland, Frankrijk, Duitsland, Engeland en Oostenrijk heen is de liefde voor klassieke voertuigen diep geworteld in het weefsel van de samenleving, wat een gedeelde waardering reflecteert voor vakmanschap, ontwerp, en tijdloze aantrekkingskracht die hen zo begeerlijk maken. Een fascinerend aspect van deze affiniteit is het aantal historische voertuigen dat minutieus wordt bewaard of gerestaureerd door liefhebbers.

Naast hun belangrijk aantal dragen ze ook bij aan de culturele rijkdom van deze landen. Bijeenkomsten, georganiseerde ritten, shows, tentoonstellingen, musea en circuits trekken zowel eigenaars als liefhebbers aan en bieden een platform om hun passie te delen. Historische voertuigen geven de wegen een nostalgisch en elegant tintje en maken van elke rit een reis door de tijd.

In deze verkenningstocht duiken we in het belang van het historische voertuig in de landen rond België, onderzoeken we de aantallen, de culturele impact, de economische impact en de intrinsieke waarde die deze rijdende machines hebben voor het collectieve erfgoed van hun regio.



INTERNATIONALE VERGELIJKING: de status van het historische voertuig

A. België

- 250.000 historische voertuigen (geen andere definitie dan « oldtimer »)
- 27 historische voertuigen per duizend inwoners (volwassenen)
- 125.000 eigenaars (2 voertuigen per eigenaar)

Op verzoek van de eigenaar en op voorwaarde dat wordt voldaan aan de voorwaarden om in aanmerking te komen, kunnen historische voertuigen worden geregistreerd in de categorie « oldtimer » (« O » -plaat).

B. Duitsland

- 1,25 miljoen historische voertuigen (2,2% van het wagenpark) (restrictieve definitie, bepaald door de overheid)
- 18 historische voertuigen per duizend inwoners (volwassenen)
- 317.000 eigenaren (3,0 voertuigen per eigenaar)

Sinds 1997 zijn historische voertuigen bij wet erkend als « autotechnisch cultuurgood » (*kraftfahrzeugtechnisches Kulturgut*). Om te genieten van deze erkenning en van de Oldtimer-status, die wordt aangeduid met de letter « H » op de nummerplaat - *niet te verwarren met de Belgische aanduiding Oldtimer* - moet het voertuig elke twee jaar een beoordeling ondergaan die wordt uitgevoerd door een van de vijf door de staat erkende instanties. Om voor de test te slagen, moet het voertuig ofwel in zijn strikt originele staat zijn, ofwel „vakkundig en professioneel gerestaureerd“ zijn met de technieken en materialen van de periode waarin het gebouwd werd. Een "H"-registratie biedt de eigenaar een aantal voordelen, vooral op het gebied van belastingen. Voertuigen met een "H"-plaat mogen onbeperkt in Low Emission Zones (LEZ) rijden. Op dit moment heeft 1,1% van het wagenpark de status van auto-cultuurbezit. Hun aantal groeit met ongeveer 10% per jaar.

C. Verenigd Koninkrijk

- 1,60 miljoen historische voertuigen (3,8% van het wagenpark), plus evenveel « klassieke » voertuigen
- 31 historische voertuigen per duizend inwoners (volwassenen)
- 710.000 eigenaren (2,3 voertuigen per eigenaar) (schattingen variëren per bron)

Het Verenigd Koninkrijk is de bakermat van het historische voertuig en de lokale wetgeving erkent officieel de status van historisch voertuig. Om hiervoor in aanmerking te komen, moet het voertuig 40 jaar of langer geleden geproduceerd of voor het eerst geregistreerd zijn. Bovendien mag het de afgelopen dertig jaar niet *ingrijpend zijn gewijzigd*. De status van historisch voertuig geeft recht op vrijstelling van belasting en technische keuring. Historische voertuigen zijn zonder uitzondering vrijgesteld van de vergoeding voor toegang tot lage- en ultralage-emissiezones (LEZ en ULEZ).

D. Oostenrijk

- 0,26 miljoen historische voertuigen (3,5% van het wagenpark)
- 35 historische voertuigen per duizend inwoners (volwassenen)
- 96.000 eigenaren (2,3 voertuigen per eigenaar) (schattingen variëren per bron)

In Europa is Oostenrijk het land met het hoogste aandeel historische voertuigen, hoewel er geen groot nationaal merk meer is.

De regering heeft een specifieke status ingesteld voor historische voertuigen (historisches Fahrzeug), naar het voorbeeld van wat in Duitsland wordt gedaan, namelijk een tweejaarlijkse beoordeling door een officiële instantie volgens even strenge regels. In tegenstelling tot het buurland beslist een adviesraad over een lijst van modellen die een erkenning voor historische voertuigen krijgen. Een ander verschil is dat historische voertuigen slechts 120 dagen per jaar gebruikt mogen worden (60 dagen voor motoren).

E. Frankrijk

- 1,00 miljoen historische voertuigen (2,6% van het wagenpark) (0,80 miljoen erkend als 'klassieke voertuigen')
- 19 historische voertuigen per duizend inwoners (volwassenen)
- 400.000 eigenaren (2,5 voertuigen per eigenaar) (schattingen variëren per bron)

Een inschrijving onder de categorie Carte grise de "Collection" wordt afgeleverd door de Fédération Française de Véhicules d'Époque (FFVE) op basis van een specifiek kentekenbewijs. Voertuigen in de categorie Carte grise de "Collection" genieten van flexibelere regels voor technische keuring (om de vijf jaar voor voertuigen die minder dan 3,5 ton wegen). Historische voertuigen hebben onbeperkte toegang tot lage-emissiezones (LEZ). Van de naar schatting één miljoen historische voertuigen worden er 800.000 erkend als Véhicule de "Collection", wat neerkomt op 2,1% van het Franse wagenpark.

F. Nederland

- 0,2 miljoen historische voertuigen (2,0% van het wagenpark)
- 14 historische voertuigen per duizend inwoners (volwassenen)

De leeftijd van het voertuig geeft de bestuurder recht op bepaalde belastingvoordelen en onbeperkt rijden in de resterende lage-emissiezones (milieuzones) van het land.



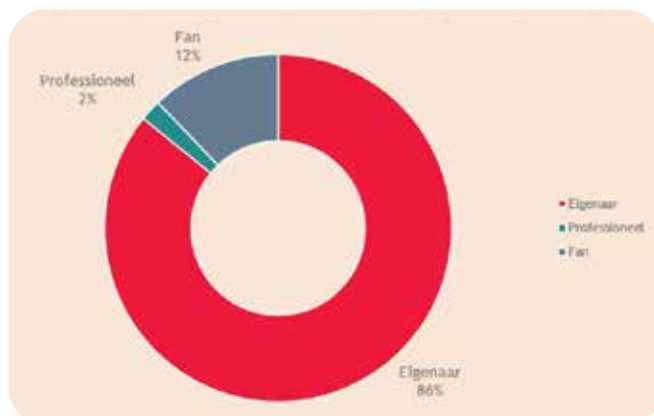
B. Gezamenlijk onderzoek BEHVA - BDO - Methodologische aanpak

De punten in deze whitepaper zijn gebaseerd op kwantitatieve informatie uit enquêtes die in België en in het buitenland werden uitgevoerd door de federaties onder hun leden of door onafhankelijke instanties (onderzoekscentra, openbare instellingen). In de meeste gevallen werden de gegevens voor de Belgische markt getoetst aan de cijfers die beschikbaar zijn in andere landen, in het bijzonder landen die historische voertuigen officieel registreren (Duitsland, het Verenigd Koninkrijk en Oostenrijk).

Tegelijkertijd organiseerden we een paneldiscussie met een aantal experts, clubverantwoordelijken en professionals op het gebied van de restauratie van historische voertuigen, om onze bevindingen te vergelijken.

We geven hier de resultaten weer van een grootschalige enquête die samen met het adviesbureau BDO werd uitgevoerd onder de individuele leden van BEHVA (waarvan de meeste eigenaars van historische voertuigen zijn) aan de hand van een vragenlijst over de onderwerpen die in deze whitepaper worden behandeld. Tussen 29 november en 4 december 2023 hebben 8.571 leden de enquête ingevuld.

Status van respondenten in de BEHVA-BDO enquête van 2023 (n = 8.571)



Source : BDO Survey



BESTUUR

Bestuursorgaan

Philippe DEHENNIN – Voorzitter
Stéphane DE SMEDT – Ondervoorzitter

Peeter HENNING – CEO

Franky BAETEN
David BOURGOO
Peter DUYCK
Philippe HOUSSARD
Serge ISTAS
Claude LAROYE
Frédéric MAEYENS
Eric MICHIELS
Dirk ROELS
Luc RYCKAERT
Thierry TECHY
Jean THOMAS
Filip TIMMERMANS
Antoon VAN DE VEEGAETE
Thierry WILLEMARCK

Peeter HENNING – Public Affairs Vlaanderen – Federaal
peeter.henning@behva.be – Tel. 0495/38 98 12

Philippe PIRSON – Public Affairs Wallonië – Federaal
philippe.pirson@behva.be – Tel. 0495/38 35 24

BEHVA – Belgian Historic Vehicle Association

Esplanade 1/51
1020 Brussel
Tel. 02/377 13 46
www.behva.be

