

Bijlage 1 bij het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, onder meer voor de technische keuring van oldtimervoertuigen

Bijlage 42 bij het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen

Bijlage 42. Voorschriften betreffende de inhoud van controles en aanbevolen controlemethoden voor de oldtimerkeuring van oldtimervoertuigen

A. ALGEMEEN

In deze bijlage worden de voertuigsystemen en -onderdelen besproken die moeten worden gecontroleerd, alsook de aanbevolen controlemethoden en de criteria aan de hand waarvan moet worden bepaald of de toestand van het voertuig aanvaardbaar is.

De controle moet op zijn minst betrekking hebben op de in punt C hieronder vermelde punten, op voorwaarde dat ze de uitrusting betreffen van het voertuig dat wordt goedgekeurd. Bij de controle mag ook worden nagegaan of de respectieve onderdelen van het voertuig voldoen aan de toepasselijke veiligheids- en milieueisen die van kracht waren ten tijde van de goedkeuring of, in voorkomend geval, ten tijde van het aanpassen van het voertuig.

Als de controlemethodes in deze bijlage vanwege het ontwerp van het voertuig niet kunnen worden toegepast, gebeurt de controle overeenkomstig de door het Departement aanvaarde aanbevolen controlemethodes. Het Departement moet ervan overtuigd zijn dat de veiligheids- en milieueisen worden nageleefd.

Alle opgesomde punten worden verplicht gecontroleerd bij elke oldtimerkeuring van voertuigen, behalve de punten die met een "X" zijn aangeduid. Dat zijn punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en de geschiktheid ervan om deel te nemen aan het verkeer, maar die niet essentieel zijn bij een controle.

"Redenen voor afkeuring" zijn niet van toepassing als ze verwijzen naar vereisten die nog niet in de relevante typegoedkeuringswetgeving voor het voertuig zijn voorgeschreven op het moment van de eerste inschrijving of de eerste ingebruikname, of als ze verwijzen naar aanpassingsvereisten.

Als er bij controlemethode "visuele controle" staat, impliceert dit dat de controleur niet alleen naar de betreffende punten kijkt, maar ze ook, indien nodig, bedient, het geluid beoordeelt of andere geschikte controlemethoden toepast zonder apparatuur te gebruiken.

De controle moet worden uitgevoerd met de beschikbare technieken en uitrusting en zonder gereedschap om voertuigonderdelen te ontmantelen of verwijderen.

B. TOEPASSINGSGBIED VAN DE CONTROLE

De controle omvat ten minste de volgende gebieden:

0. Identificatie van het voertuig;
1. Remuitrusting;
2. Stuurinrichting;
3. Zicht;
4. Verlichtingsinstallatie en onderdelen van elektrische installaties;
5. Assen, wielen, banden en ophanging;
6. Chassis en met het chassis verbonden delen;
7. Diverse uitrustingen;

8. Overlastfactoren;
9. Aanvullende controles voor passagiersvoertuigen M2 en M3.

C. INHOUD VAN CONTROLES EN CONTROLEMETHODEN, BEOORDELING VAN GEBREKEN VAN VOERTUIGEN

De controle bestrijkt ten minste de punten en het gebruik van de minimumnormen en aanbevolen methoden die in de volgende tabel worden opgesomd.

Voor elk voertuigstelsel en -onderdeel dat aan een technische controle wordt onderworpen, worden de gebreken beoordeeld volgens de criteria in die tabel, per geval.

Niet in deze bijlage vermelde gebreken worden beoordeeld ten aanzien van de risico's ervan voor de verkeersveiligheid.

De controlepunten hebben betrekking op de vereisten waaraan het voertuig moet voldoen op het moment van de eerste inschrijving of de eerste indienststelling.

De punten die bij de controles aan bod komen en de minimumnormen en methoden die worden toegepast, staan hieronder opgesomd. "Redenen voor afkeuring" zijn voorbeelden van defecten die worden toegepast.

punt	methode	redenen voor afkeuring	beoordeling van gebreken		
			klein	groot	gevaarlijk
0. IDENTIFICATIE VAN HET VOERTUIG					
0.1. Kentekenplaten, als dat in de eisen is voor-geschreven ¹	Visuele controle. De kentekenplaten (officiële en reproductie) worden niet gecontroleerd als het voertuig het overeenkomstige inschrijvingsbewijs niet behoudt.	a) Kentekenplaat (-platen) ontbreekt (ontbreken) of zit(ten) zo los dat de plaat (platen) ervan af zou(den) kunnen vallen.		X	
		b) Opschrift ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		c) Niet in overeenstemming met voertuig-documenten of geregistreerde gegevens.		X	
	Visuele controle	a) Ontbreekt of is onvindbaar.		X	

0.2. Voertuigidentificatie- /chassis-/serienummer	volgens "Controle van het chassisnummer" onder de tabel weergegeven.	b) Onvolledig, onleesbaar, duidelijk vervalst, of komt niet overeen met de voertuigdocumenten.		X	
		c) Onleesbare voertuigdocumenten of onnauwkeurige gegevens.	X		
0.3. Identificatieplaatje (X) ²	Visuele controle volgens "Controle van het identificatieplaatje" onder de tabel weergegeven.	a) Ontbreekt of is onvindbaar.	X		
		b) Onvolledig of onleesbaar.	X		
		c) Plaatsing of vermeldingen stemmen niet overeen met de voertuigdocumenten.	X		

Specifieke en/ of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring:

➤ *Identificatieplaatje*

- *Voertuigen met datum van eerste in dienst < 15.06.1968:*

Identificatieplaatje moet niet aanwezig zijn.

Indien een identificatieplaatje aanwezig is, moet het chassisnummer op het identificatieplaatje overeenstemmen met het chassisnummer op het voertuig en op de voertuigdocumenten.

- *Voertuigen met datum van eerste in dienst ≥ 15.06.1968:*

- *Reeds ingeschreven als oldtimer voorafgaand 20 mei 2018:*

Identificatieplaatje moet niet aanwezig zijn.

Indien een identificatieplaatje aanwezig is, moet het chassisnummer op het identificatieplaatje overeenstemmen met het chassisnummer op het voertuig en op de voertuigdocumenten.

- *Voor de eerste maal in te schrijven als oldtimer (vanaf 20 mei 2018 en al dan niet ingevoerd):*

Een identificatieplaatje moet aanwezig zijn.

Een fabrieksplaatje kan als identificatieplaatje aanvaard worden voor voertuigen ingevoerd van een land buiten de EER.

Vermelding op identificatieplaatje of fabrieksplaatje:

Minstens de twee volgende elementen moeten aanwezig zijn: merk en/of type; chassisnummer en/of identificatienummer.

Voor voertuigen ingevoerd van een land buiten de EER moet minstens 1 element van de bovenstaande elementen aanwezig zijn.

Het chassisnummer en merk op het identificatieplaatje moeten overeenstemmen met het chassisnummer en merk op het voertuig en op de voertuigdocumenten.

➤ *Chassisnummer*

- *Voertuigen met datum eerste inschrijving voor 15.06.1968:*

Bij (her)inslaan van het chassisnummer is altijd een attest van de constructeur, mandataris of overheid (indien constructeur of mandataris niet bestaat) noodzakelijk.

Een attest van (her)inslaan van het chassisnummer is niet nodig voor voertuigen die tot op datum van 20 mei 2018 het oldtimerstatuut hebben behaald (ingeschreven onder een O-plaat of een gepersonaliseerde nummerplaat voorzien van een sticker met vermelding 'oldtimer').

In het geval van vermoeden van fraude of wanneer het chassisnummer (her)ingeslagen werd na 20 mei 2018 moet een attest geëist worden.

- *Voertuigen met datum eerste inschrijving vanaf 15.06.1968: de regels die van toepassing zijn op recente voertuigen zijn ook hier van toepassing (attest (her)inslaan chassisnr., vermoeden van fraude, ...).*

➤ *Kentekenplaten*

De kentekenplaten (officiële en reproductie) moeten gecontroleerd worden, behalve indien het voertuig het bewuste inschrijvingskenteken niet behoudt.

1. REMUITRUSTING

1.1. Mechanische toestand en werking

1.1.1. Draaipunt van de bedrijfsrem of handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet.	a) Draaipunt zit te strak.		X	
		b) Vertoont te veel slijtage of speling.		X	
1.1.2. Staat en slag van het bedieningspedaal of de handrem	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend. Noot: Voor de controle van voertuigen met een bekrachtigde reminstallatie moet de motor worden afgezet. De speling van het rempedaal moet worden nagegaan bij voertuigen met een datum van eerste indienststelling vanaf 01.01.1926.	a) De vrije slag is te groot of te klein.		X	
		b) Het rempedaal of de handrem komt niet goed vrij. Functioneert niet goed.	X		
		c) Het antislipoppervlak op het rempedaal ontbreekt, zit los of is door slijtage glad geworden.		X	
1.1.3. Vacuümpomp of compressor en reservoirs	Visuele controle van de onderdelen bij normale werkdruk. Controle hoelang het duurt totdat het vacuüm of de luchtdruk een veilige waarde heeft bereikt; controle van de werking van de signaalinrichting, de veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit en de overdrukkelep.	a) Er is te weinig druk of vacuüm voor het ten minste viermaal bedienen van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert); ten minste tweemaal bedienen van de rem nadat het waarschuwingssignaal in werking is getreden (of een meetinstrument gevaar signaleert).		X	
		b) Het tot stand komen van de benodigde druk of vacuüm voor		X	X

		het bereiken van veilige waarden duurt te lang volgens de vereisten ¹ .			
		c) De veiligheidsklep voor het gescheiden remcircuit of overdrukklep functioneert niet.		X	
		d) Er is duidelijk drukverlies ten gevolge van luchtlekkage of er is waarneembare luchtlekkage.		X	
		e) Er is uitwendige schade die het functioneren van de reminstallatie negatief kan beïnvloeden. Prestaties van de hulprem onvoldoende.		X	X
1.1.4. Lagedruk-verklikker of manometer	Functionele controle.	Verklikker of manometer werkt slecht of is defect. Lage druk kan niet worden vastgesteld.	X		X
1.1.5. Handbediende remregelklep	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) De regelklep vertoont barsten, beschadiging of te grote slijtage. b) De bediening is niet goed op de klep bevestigd of de klep zit los. c) De koppelingen zitten los of het systeem lekt. d) Functioneert niet behoorlijk.		X	
1.1.6. Parkeerrem-regelaar, bedieningshendel,	Visuele controle van de onderdelen terwijl de	a) De vergrendeling blijft niet goed vastzitten.		X	

parkeerremvergrendeling, elektronische parkeerrem	reminstallatie wordt bediend.	b) Slijtage aan de scharnierpin van de hefboom of de vergrendeling vertoont slijtage. Buitensporige slijtage.	X		
		c) Te grote beweeglijkheid van de hendel wijst op een verkeerde afstelling.		X	
		d) Regelaar ontbreekt, is beschadigd of werkt niet.		X	
		e) Slechte werking, verklikker defect.		X	
1.1.7. Remkleppen (voetkleppen, ontluichtings-ventielen, regelkleppen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend.	a) Klep is beschadigd of er is een te grote luchtlekkage. Functioneert niet goed.		X	X
		b) Het olieverlies uit de compressor is te groot.	X		
		c) Klep zit los of is slecht gemonteerd.		X	
		d) Verlies of lekkage van hydraulische vloeistof. Functioneert niet goed.		X	X
1.1.8. Koppelingskoppen voor aanhangwagenrem-systemen (elektrisch en pneumatisch)	Koppel en ontkoppel de koppelingskoppen van de reminstallatie tussen het trekkende voertuig en de aanhangwagen.	a) Kraan of zelfsluitende klep defect. Functioneert niet goed.	X		X
		b) Kraan of klep zit los of is slecht gemonteerd. Functioneert niet goed.	X		X

		c) Ernstige lekkage. Functioneert niet goed.		X	X
		d) Functioneert niet correct. Werking van de rem aangetast.		X	X
1.1.9. Energie- en drukreservoir	Visuele controle.	a) Reservoir is licht beschadigd of enigszins verroest. Reservoir is ernstig beschadigd, is verroest of lekt.	X	X	
		b) Werking ontwaterings-ventiel is aangetast. Geen werking ontwaterings-ventiel.	X	X	
		c) Reservoir zit los of is slecht gemonteerd.		X	
1.1.10. Rembekrachtiging, hoofdcilinder (hydraulische systemen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) De rembekrachtiging is defect of werkt niet goed. Inrichting werkt niet.		X	X
		b) De hoofdcilinder is defect, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder is defect of lekt.		X	X
		c) De hoofdcilinder zit los, maar de rem werkt nog. De hoofdcilinder zit los.		X	X
		d) Onvoldoende remvloeistof, onder MIN-teken. Remvloeistof ver onder het MIN-teken.	X	X	

		Geen remvloeistof zichtbaar.			X
		e) De dop van het reservoir van de hoofdcilinder ontbreekt.	X		
		f) Het controlelampje voor de remvloeistof licht op of is defect.	X		
		g) Het waarschuwingssignaal met betrekking tot het remvloeistofniveau werkt slecht.	X		
1.1.11. Niet-flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b) Leidingen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen). Leidingen of koppeling lekken (hydraulische remsystemen).		X	X
		c) Leidingen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Tast de werking van de remmen aan door blokkering of een dreigend risico van lekkage.		X	X
		d) Leidingen zijn verkeerd gemonteerd. Risico van schade.	X		X
1.1.12. Flexibele remleidingen	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Er is dreigend gevaar voor defecten en breuken.			X
		b) Slangen zijn beschadigd,	X		

		<p>gescheurd, gedraaid of te kort.</p> <p>Slangen zijn beschadigd of gescheurd.</p>		X	
		<p>c) Slangen of koppelingen lekken (pneumatische remsystemen).</p> <p>Slangen of koppelingen lekken (hydraulische remsystemen).</p>		X	X
		<p>d) Slangen vertonen door de druk veroorzaakte verwijdingen.</p> <p>Koord beschadigd.</p>		X	X
		e) Slangen zijn poreus.		X	
1.1.13. Remvoeringen en blokken	Visuele controle.	<p>a) Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (minimumteken zichtbaar).</p> <p>Remvoering of -blok vertoont te veel slijtage. (minimumteken niet zichtbaar).</p>		X	X
		<p>b) Remvoering of -blok is vuil (olie, vet enz.).</p> <p>Remvermogen aangetast.</p>		X	X
		c) Remvoering of -blok is niet aanwezig of verkeerd gemonteerd.			X
1.1.14. Remtrommels en -schijven	Visuele controle.	<p>a) Trommel of schijf vertoont slijtage.</p> <p>Trommel of schijf vertoont te veel slijtage, te veel</p>		X	X

		kerven, is gescheurd, zit los of is gebroken.			
		b) Trommel of schijf is vuil (olie, vet enz.). Remvermogen aangetast		X	X
		c) Trommel of schijf ontbreekt.			X
		d) Ankerplaat zit los.		X	
1.1.15. Remkabels, stangen, hefbomen, overbrenging	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Kabel is beschadigd of geknikt. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage of corrosie. Remvermogen is aangetast.		X	X
		c) Kabel, stang of verbinding is onveilig.		X	
		d) Kabelgeleiding is defect.		X	
		e) Bewegingsvrijheid van de reminstallatie wordt belemmerd.		X	
		f) Abnormale beweeglijkheid van de hendels of overbrenging wijst op slechte afstelling of te veel slijtage.		X	
1.1.16. Remcilinders (veerremcilinders of hydraulische remcilinders inbegrepen)	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Cilinder gescheurd of beschadigd. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Cilinder lekt. Remvermogen aangetast.		X	X

		c) Cilinder zit los of is niet goed gemonteerd. Remvermogen aangetast.		X	X
		d) Cilinder vertoont te veel corrosie. Kans op scheuren.		X	X
		e) De slag van de zuiger of van het diafragma-mechanisme is te klein of te groot. Remprestaties zijn aangetast (gebrek aan bewegingsruimte).		X	X
		f) Stofkap beschadigd. Stofkap ontbreekt of vertoont te veel beschadiging.	X	X	
1.1.17. Automatische lastafhankelijke remkrachtregelaar	Visuele controle van de onderdelen terwijl de reminstallatie wordt bediend, indien mogelijk.	a) Overbrenging is defect.		X	
		b) Overbrenging is niet juist afgesteld.		X	
		c) Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet (werking van het ABS). Remkrachtregelaar is geblokkeerd of werkt niet.		X	X
		d) Remkrachtregelaar ontbreekt (indien voorgeschreven).			X
		e) Plaat met afstelgegevens ontbreekt.	X		

		f) Gegevens zijn niet leesbaar of niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
1.1.18. Remhefbomen en indicatoren	Visuele controle.	a) Remhefboom is beschadigd, geblokkeerd of vertoont abnormale beweeglijkheid, te veel slijtage of verkeerde afstelling.		X	
		b) Remhefboom is defect.		X	
		c) Niet correct geïnstalleerd of vervangen.		X	
1.1.19. Continu-reminstallatie (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a) Onveilige koppelingen of bevestigingen. Functioneert niet goed.	X		X
		b) Installatie is duidelijk defect of ontbreekt.		X	
1.1.20. Automatische bediening van remmen voor aanhangwagen	Verbreek de remkoppeling tussen trekkend voertuig en aanhangwagen	De rem van de aanhangwagen komt niet automatisch in werking wanneer de koppeling losgekoppeld is.			X
1.1.21. Volledige reminstallatie	Visuele controle.	a) Andere apparatuur (bv. antivriespomp, luchtdroger) vertoont uitwendige beschadiging of te veel corrosie, waardoor de reminstallatie minder goed werkt. Remvermogen aangetast.		X	X
		b) Luchtlekkage of antivrieslekkage. Systeem-functionaliteit aangetast.	X		X

		c) Onderdelen zitten los of zijn slecht gemonteerd.		X	
		d) Onveilige wijziging van een onderdeel ³ . Remvermogen aangetast. Vervangen van mechanische handrem door hydraulisch bediende handrem.		X	X X
1.1.22. Test-koppelingen (indien gemonteerd of voorgeschreven)	Visuele controle.	a) Ontbreekt.		X	
		b) Beschadigd. Onbruikbaar of lekkend.	X	X	
1.1.23. Oplooprem	Visuele controle en controle door bediening.	Onvoldoende efficiënt.		X	
1.2. Remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem					
1.2.1. Remkracht	Trap de rem geleidelijk in tot de maximale opgevoerde kracht tijdens een test op een remtestmachine, of indien onmogelijk tijdens een test op de weg. Controle van de remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem volgens de onderstaande tabel.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen. Geen remkracht op een of meer wielen.		X	X
		b) De remkracht van een wiel is minder dan 70% van de maximale geregistreerde remkracht voor het andere wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. De remkracht van een wiel is minder dan 50% van de maximaal geregistreerde remkracht van het andere wiel op		X	X

		dezelfde as in geval van gestuurde assen.			
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
		d) Abnormaal hoge reactietijd van een wiel.		X	
		e) Remkracht vertoont te grote schommelingen tijdens een volledige wielwenteling.		X	
1.2.2. Efficiëntie	<p>Test met een remtestmachine of, als door technische redenen een dergelijke machine niet kan worden gebruikt, een test op de weg met een registrerende vertragingsmeter om het rempercentage vast te stellen dat gerelateerd is aan de maximaal toegestane massa of, in het geval van opleggers, aan de som van de toegestane belasting op de assen.</p> <p>Voertuigen of aanhangwagens met een toegestane maximummassa van meer dan 3,5 ton moeten overeenkomstig de ISO 21069-normen of gelijkwaardige methoden worden gecontroleerd.</p> <p>Testen op de weg moeten worden uitgevoerd onder droge weersomstandigheden op een vlakke, rechte weg.</p> <p>Controle van de remkracht en bedrijfszekerheid van de bedrijfsrem volgens de onderstaande tabel.</p>	<p>Levert niet minstens de volgende waarden op (¹):</p> <p>1. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd na 01/01/2012:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Categorie M₁: 58% - Categorie M₂ en M₃: 50% - Categorie N₁: 50% - Categorie N₂ en N₃: 50% - Categorie O₂, O₃ en O₄: <ul style="list-style-type: none"> - voor opleggers: 45% (²) - voor aanhangwagens met trekstang: 50% 		X	
		2. Voertuigen die voor het eerst zijn geregistreerd voor 01/01/2012: <ul style="list-style-type: none"> - Categorie M₁, M₂ en M₃: 50% (³) - Categorie N₁: 45% 		X	

		- Categorie N ₂ en N ₃ : 43% ⁽⁴⁾			
		- Categorie O ₂ , O ₃ en O ₄ : 40% ⁽⁵⁾			

1.3. Remkracht en bedrijfszekerheid van de hulprem (indien afzonderlijk werkend systeem)					
1.3.1. Remkracht	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsrem-installatie werkt, gebruik de methode in 1.2.1.	a) Onvoldoende remkracht op een of meer wielen.		X	
		Geen remkracht op een of meer wielen.			X
		b) De remkracht van een wiel is minder dan 70% van de maximale geregistreeerde remkracht voor een ander wiel op dezelfde as. Of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg.		X	
		De remkracht van een wiel is minder dan 50% van de maximaal geregistreeerde remkracht van het andere wiel op dezelfde as in geval van gestuurde assen.			X
		c) De remkracht loopt niet geleidelijk op (blokkering).		X	
1.3.2. Efficiëntie	Indien de hulprem afzonderlijk van de bedrijfsrem-installatie werkt, gebruik de methode in 1.2.2.	Remkracht minder dan 50% ⁽⁶⁾ van de remkracht gedefinieerd in 1.2.2. in vergelijking met toegelaten maximummassa.		X	

		Minder dan 50% van bovenstaande remkrachtwwaarden bereikt.			X
1.4. Remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem					
1.4.1. Remkracht	Trek de rem aan op een remtestmachine. Controle van de remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem volgens de onderstaande tabel.	Rem werkt niet aan één kant of het voertuig wijkt te veel van een rechte lijn af in het geval van een test op de weg. Minder dan 50% van de remkrachtwwaarden als bedoeld in punt 1.4.2 bereikt in relatie tot de massa van het voertuig tijdens de controle.		X	X
1.4.2. Efficiëntie	Test op een remtestmachine. Als dat niet kan, dan met een test op de weg met een vertragingsmeter die slechts aanduidt of ook registreert. Controle van de remkracht en bedrijfszekerheid van de parkeerrem volgens de onderstaande tabel.	Geeft voor alle categorieën voertuigen niet een rempercentage van minstens 16% bij de maximaal toegestane massa, of, voor motorvoertuigen, van minstens 12% bij de maximummassa van de voertuigcombinatie, waarbij moet worden uitgegaan van de grootste waarde. Minder dan 50% van bovenstaande remkrachtwwaarden bereikt.		X	X
1.5. Continuërem-installatie	Visuele controle en, indien mogelijk, testen of de installatie werkt.	a) Niet regelbaar (niet van toepassing op motorremmen).		X	
		b) Installatie werkt niet.		X	
1.6. Antiblokkeersysteem (ABS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Wielsnelheids-sensoren ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		d) Bedrading is beschadigd.		X	

		e) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
1.7. Elektronisch remsysteem (EBS)	Visuele controle en controle van het waarschuwingssignaal en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Waarschuwingssignaal is defect.		X	
		b) Waarschuwingssignaal vertoont systeemstoringen.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface.		X	
1.8. Remvloeistof	Visuele controle.	Remvloeistof vervuild of bezonken.		X	
		Dreigend gevaar op falen.			X

Specifieke en/ of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring:

- De speling van het rempedaal moet nagegaan worden bij voertuigen met datum van eerste indienststelling vanaf 01/01/1926.
- De onderdelen van het remsysteem moeten gecontroleerd worden volgens de criteria van toepassing in het technisch reglement.
- Remmentest: Het remevenwicht en de remdoelmatigheid worden gemeten aan de hand van de criteria hernoemen in de tabel hieronder.
- Bedrijfsrem:

Indienststelling	Methode	Remoneevenwicht	Remdoelmatigheid
< 01/01/1926	Geen remtest op de remmeter Geen remtest met de vertragsmeter	Geen sanctiecode	Geen sanctiecode
Vanaf 01/01/1926 tot 21/05/1947	Remtest, indien mogelijk in functie van het voertuig OF Dynamische remtest met vertragsmeter	Meer dan 50 % verschil "Voertuig wijkt uit"	Minimale vereiste 20 % (traag vervoer: 10 %) Minimale vereiste remvertraging: 2 m/s ² (traag vervoer: 1 m/s ²)
Vanaf 22/05/1947 tot 14/06/1968	Remtest, indien mogelijk in functie van het voertuig	Meer dan 50 % verschil	Minimale vereiste 40 % (traag vervoer: 20 %)

	OF		
	Dynamische remtest met verdragingsmeter	"Voertuig wijkt uit"	Minimale vereiste remvertraging: 4 m/s ² (traag vervoer: 2 m/s ²)
Vanaf 15/06/1968	Zie de criteria in het punt 1.2.1 en het punt 1.2.2		

➤ Parkeerrem

Indienststelling	Methode	Remonevenwicht	Remdoelmatigheid
< 01/01/1926	Geen remtest op de remmeter Geen remtest met de verdragingsmeter	Geen sanctiecode	Geen sanctiecode
Vanaf 01/01/1926 tot 21/05/1947	Remtest, indien mogelijk in functie van het voertuig OF Dynamische remtest met verdragingsmeter	Een wiel niet afgeremd "Voertuig wijkt uit"	Minimale vereiste 12 % Minimale vereiste remvertraging: 1,1 m/s ²
Vanaf 22/05/1947 tot 14/06/1968	Remtest, indien mogelijk in functie van het voertuig OF Dynamische remtest met verdragingsmeter	Een wiel niet afgeremd "Voertuig wijkt uit"	Minimale vereiste 12 % Minimale vereiste remvertraging 1.1 m/s ²
Vanaf 15/06/1968	Zie de criteria in het punt 1.4.1 en het punt 1.4.2		

2. STUURINRICHTING

2.1. Mechanische toestand

2.1.1. Toestand van de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen van de grond of op draaischijven het stuurwiel tot de aanslag aan beide kanten. Visuele controle van werking van de stuurinrichting.	a) De werking van de stuurinrichting verloopt ruw.		X	
		b) Stuuras gedraaid of spieassen vertonen slijtage. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		c) Stuuras vertoont te veel slijtage.		X	

		Aantasting van de functionaliteit.			X
		d) Stuuras heeft te veel speling. Aantasting van de functionaliteit.		X	X
		e) Lekt. Vorming van druppels.	X	X	
2.1.2. Bevestiging van stuurhuis	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van de wielen van het voertuig op de grond en draai aan het stuur met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of indien toepasbaar het gebruik van een wiel spelingsdetector. Visuele controle van de bevestiging van het stuurhuis aan het chassis.	a) Stuurhuis niet correct bevestigd. Bevestigingen gevaarlijk los of beweging ten opzichte van het chassis/de carrosserie zichtbaar.		X	X
		b) Bevestigingsgaten in het chassis uitgeslagen. Bevestigingen ernstig aangetast.		X	X
		c) Bevestigings-bouten ontbreken of zijn gebroken. Bevestigingen ernstig aangetast.		X	X
		d) Stuurhuis is gebroken. Stabiliteit van bevestiging of behuizing aangetast.		X	X
2.1.3. Toestand stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting en draai met de wielen op de grond het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de	a) Relatieve beweging tussen onderdelen die vast zouden moeten zitten. Buitensporige beweging of grote kans op losraken.		X	X

	klok in of indien toepasbaar het gebruik van een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	b) Verbindingen vertonen te veel slijtage. Groot gevaar op losraken.		X	X
		c) Onderdelen zijn gebroken of vervormd. Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.		X	X
		d) Borgmiddelen niet aanwezig.		X	
		e) Foutieve uitlijning van de onderdelen (bv. spoorstang of stuurstang).		X	
		f) Onveilige modificatie ³ Negatieve gevolgen voor de aantasting van de functionaliteit.		X	X
		g) Stofkap beschadigd of versleten. Stofkap ontbreekt of is ernstig versleten.	X	X	
2.1.4. Werking stuuroverbrenging	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met de wielen op de grond en draai het stuurwiel met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in of indien toepasbaar het gebruik van een wiel spelingsdetector. Visuele controle of de stuuronderdelen geen slijtage, breuken of veiligheidsproblemen vertonen.	a) De bewegende stuuroverbrenging schuurt tegen een onderdeel dat aan het chassis vastzit.		X	
		b) Stuuraanslag werkt niet of ontbreekt.		X	

2.1.5. Stuur- bekrachtiging	Controleer de stuurinrichting op lekkage en controleer het peil van de hydraulische vloeistof in het reservoir (indien zichtbaar). Controleer met de wielen op de grond, en draaiende motor of de stuurbekrachtiging werkt.	a) Vloeistof lekkage of werking aangetast.		X		
		b) Onvoldoende vloeistof, onder MIN- teken. Ontoereikend reservoir.	X		X	
		c) Mechanisme werkt niet. Besturing aangetast.		X		X
		d) Mechanisme is gebroken of zit los. Besturing aangetast		X		X
		e) Foutieve uitlijning of schurende onderdelen. Besturing aangetast.		X		X
		f) Onveilige modificatie. ³ Besturing aangetast.		X		X
		g) Leidingen of slangen vertonen beschadiging of te veel corrosie. Besturing aangetast.		X		X
2.2. Stuur, stuurkolom						
2.2.1. Toestand van het stuur	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom of voorvork.	a) Relatieve beweging tussen stuur en stuurkolom die wijst op losraken. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X	
		b) Bevestiging op stuurwielnaaf ontbreekt. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X	

	Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	c) Stuurwielnaaf, -rand of -spaken vertonen breuken of zitten los. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
2.2.2. Stuurwiel of kruiskoppelingen en vorken en stuurtempers	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de grond, duw en trek aan het stuur in een rechte lijn ten opzichte van de stuurkolom, duw het stuur in verschillende richtingen met rechte hoeken ten opzichte van de kolom of voorvork. Visuele controle van de speling en de toestand van flexibele koppelingen of kruiskoppelingen.	a) Midden van het stuur beweegt te veel op- of neerwaarts.		X	
		b) Bovendeel van kolom beweegt te veel radiaal van de kolomas.		X	
		c) Flexibele koppeling is stuk.		X	
		d) Bevestiging is defect. Zeer groot gevaar op losschieten.		X	X
		e) Onveilige modificatie. ³ Montage van het stuurwiel op een vaste adapter (tenzij door de fabrikant zo voorzien)			X
2.3. Speling in de stuurinrichting	Plaats het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting met het gewicht van het voertuig op de wielen de motor, indien mogelijk, draaiend bij voertuigen met stuurbevestiging en met de wielen in rechte positie. Draai het stuurwiel licht en zo ver mogelijk met de wijzers van de klok mee en tegen de wijzers van de klok in zonder de wielen te bewegen. Visuele controle van de vrije beweging.	Te veel speling bij het sturen, bv. een bepaald punt op de rand overschrijdt bij beweging een vijfde van de diameter van het stuurwiel of beweegt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Besturing aangetast		X	X
2.4. Wieluitlijning (X) ²	Controleer de uitlijning van de bestuurde wielen met de juiste apparatuur.	Uitlijning niet in overeenstemming met de informatie of de vereisten van de fabrikant. ¹	X		

		Rechtdoor rijden aangetast; verminderde richtingstablieiteit.		X	
2.5. Draaikrans van de aanhangwagen	Visuele controle of indien toepasbaar met gebruik van een wiel spelingsdetector.	a) Onderdeel enigszins beschadigd. Onderdeel vertoont zware beschadiging of barsten.		X	X
		b) Te veel speling. Rechtdoor rijden aangetast; Verminderde richtingstablieiteit.		X	X
		c) Bevestiging is defect. Bevestiging ernstig aangetast.		X	X
2.6. Elektronische stuurbevrachting (EPS)	Visuele controle en controle van de consistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen bij het aan- en uitzetten van de motor en/of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface	a) Het waarschuwingslampje van de EPS-stuurbevrachting wijst op een defect in de installatie.		X	
		b) Inconsistentie tussen de hoek van het stuurwiel en de hoek van de wielen. Besturing aangetast		X	X
		c) Bevrachting werkt niet.		X	
		d) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	

Specifieke en/ of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring:

- *Deze onderdelen moeten gecontroleerd worden volgens de criteria van toepassing in het technisch reglement, met inbegrip van het gebruik van spelingsdetectoren, behalve indien het voertuig er schade van zou kunnen ondervinden.*

3. ZICHT					
3.1. Gezichtsveld	Visuele controle vanaf de bestuurderszitplaats.	a) Obstakel in het gezichtsveld van de bestuurder dat het zicht	X		

		naar voren of opzij aanzienlijk belemmert (buiten schoonmaakgebied van de ruitenwissers). Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.		X	
3.2. Toestand van de ruiten	<p>Visuele controle.</p> <p>Bij voertuigen voor het eerst in dienst gesteld na 1 juli 1986 moet de aanwezigheid van een gehomologeerde voorruit in gelaagd glas gecontroleerd worden.</p> <p>De bestuurder moet een vrij zicht hebben op de zijspiegels zonder belemmering door enig voorwerp, toebehoren, opschriften, reclames, enz. Bij aanwezigheid van een binnenspiegel vervalt deze voorwaarde voor de zijspiegel aan passagierskant.</p> <p>De windschermen worden gecontroleerd of ze volkomen doorzichtigheid en duurzaam zijn opdat bij het breken er geen scherpe scherven ontstaan. De voorwerpen erdoorheen gezien mogen niet vervormen.</p>	<p>a) Ruiten of transparante panelen (indien toegestaan) zijn gebarsten of verkleurd (buiten schoonmaak-gebied van de ruitenwissers).</p> <p>Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.</p>	X	X	
		<p>b) Ruiten of transparante panelen (reflecterende of gekleurde folie inbegrepen) zijn niet in overeenstemming met de vereisten¹, (buiten schoonmaak-gebied van de ruitenwissers).</p> <p>Folie op voorruit en voorste zijruiten.</p> <p>Vervangen van ruiten door plexiglas.</p> <p>Binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers verminderd zicht en buitenspiegels niet zichtbaar.</p>	X		X X

		c) Ruiten of transparante panelen in onaanvaardbare toestand. Zichtbaarheid binnen schoonmaakgebied van de ruitenwissers ernstig aangetast.		X	X
3.3. Achteruitkijkspiegels of inrichtingen	Visuele controle. Motorvoertuigen met datum van eerste inschrijving vanaf 8 april 1954 worden gecontroleerd op de aanwezigheid van minstens één achteruitkijkspiegel die zo opgesteld is dat de bestuurder in staat is om de weg achter en links waar te nemen.	a) Spiegel of inrichting ontbreekt of is niet bevestigd volgens de vereisten in de onderstaande tabel. Minder achteruitkijkmogelijkheden beschikbaar dan vereist.		X	
		b) Spiegel of inrichting licht beschadigd of los. Spiegel of inrichting werkt niet, is zwaar beschadigd, zit los of onveilig.	X		X
		c) Noodzakelijk blikveld is er niet.		X	
3.4. Ruitenwissers	Visuele controle en controle door bediening. Voor voertuigen voor het eerst in dienst gesteld vanaf 15 juni 1968 wordt de controle van de ruitenwissers van de voorruit beperkt tot de aanwezigheid, de werking en de staat.	a) Wissers werken niet, ontbreken of zijn niet in overeenstemming met de vereisten. ¹		X	
		b) Wisserblad is defect. Wisserblad ontbreekt of is duidelijk defect.	X		X
3.5. Ruitensproeiers	Visuele controle en controle door bediening. De controle van de ruitensproeiers van de voorruit is enkel voor voertuigen voor het eerst in dienst gesteld vanaf 15 juni 1968.	Sproeiers werken niet adequaat (gebrek aan vloeistof maar de pomp werkt, of waterstraal verkeerd afgesteld). Sproeiers werken niet.	X		X

3.6. Ontwasemings- systeem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Systeem werkt niet of is duidelijk defect.	X		
---	---	---	---	--	--

Specifieke en/ of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring:

➤ *Voorruit*

Voor elk voertuig voor het eerst in dienst gesteld na 01/07/1986 is een gehomologeerde voorruit in gelaagd glas verplicht.

De bestuurder moet een vrij uitzicht hebben zonder belemmering door enig voorwerp, toebehoren, opschriften, reclames, enz.

Tenminste de windschermen moeten vervaardigd zijn uit volkomen doorzichtig en duurzaam product dat bij het breken niet in scherpe scherven springt. De voorwerpen erdoorheen gezien mogen niet vervormen.

➤ *Achteruitkijkspiegel of inrichting voor indirect zicht*

- *Alle motorvoertuigen met datum van eerste inschrijving vanaf 8 april 1954 moeten minstens uitgerust zijn met één achteruitkijkspiegel die zo opgesteld is dat de bestuurder in staat is om de weg achter en links waar te nemen.*
- *Onderstaande tabel met minimale vereisten is van toepassing voor alle motorvoertuigen.*

		voor het eerst ingeschreven in de periode				
		PVG vanaf 1977	van 1991-01-01 t.e.m. 2002-12-31	van 2003-01-01 t.e.m. 2007-01-25	van 2007-01-26 t.e.m. 2010-01-25	vanaf 2010-01-26
M ₁ N ₁		1 klasse I (1) 1 klasse II of III links				1 klasse I (1) 1 klasse II of III links 1 klasse II of III rechts
M ₂ M ₃		1 klasse II links 1 klasse II rechts				
N ₂ ≤ 7,5 ton		1 klasse II links 1 klasse II rechts 1 klasse IV rechts of anti-dode hoek			1 klasse II links 1 klasse II rechts 1 klasse IV links (2) 1 klasse IV rechts (2) 1 klasse V rechts (3)	
N ₂ > 7,5 ton N ₃	1 klasse II links 1 klasse II rechts 1 klasse IV rechts of anti-dode hoek	1 klasse II links 1 klasse II rechts 1 klasse IV rechts of anti-dode hoek 1 klasse V rechts (3)			1 klasse II links 1 klasse II rechts 1 klasse IV links 1 klasse IV rechts 1 klasse V rechts (3) 1 klasse VI (3)	

- (1) Facultatief als de achteruitkijkspiegel geen enkel zicht biedt naar achteren, maar dan is een inrichting van klasse II rechts verplicht
- (2) Verplicht als de inrichting gemonteerd kan worden op 2 meter of meer van de grond, anders facultatief
- (3) Verplicht als de inrichting gemonteerd kan worden op 2 meter of meer (± 10 cm) van de grond, anders verboden

➤ *Ruitenwisser voorruit*

Voor alle voertuigen voor het eerst in dienst gesteld vanaf 15/06/1968: enkel aanwezigheid, werking en staat nagaan.

➤ *Ruitensproeier voorruit*

Verplicht voor alle voertuigen voor het eerst in dienst gesteld vanaf 15/06/1968.

4. LICHTEN, REFLECTERENDE INRICHTINGEN EN ELEKTRISCHE INSTALLATIES					
4.1. Koplampen					
4.1.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Het licht of de lichtbron is defect of ontbreekt (meerdere lampen of lichtbronnen); in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet. Eén enkel(e) licht of lichtbron; in geval van LED ernstig aangetaste zichtbaarheid. Alle lichten zijn defect of ontbreken.	X		
		b) Projectiesysteem (reflector en lens) is licht defect. Projectiesysteem (reflector en lens) is ernstig defect of ontbreekt.	X		X
		c) Lamp is niet stevig bevestigd.		X	
4.1.2. Afstelling	Bepaal het horizontale eindpunt van elke koplamp bij gedimd licht met behulp van een speciaal daarvoor	a) Het eindpunt van de koplamp ligt niet binnen de grenzen die in de vereisten zijn bepaald ¹ .		X	

	<p>bestemd toestel of een scherm of met gebruik van de elektronische voertuiginterface.</p> <p>De lichtmeter wordt gebruikt voor voertuigen met een datum van eerste indienststelling vanaf 15 juni 1968.</p> <p>De lichtmeter wordt alleen aangewend om de afstelling van de dimlichten na te gaan. De afstelling van de grootlichten wordt niet gecontroleerd.</p>	b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
4.1.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
4.1.4. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten in de onderstaande tabel.		X	
		b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid duidelijk verminderen of de kleur van het licht wijzigen.		X	
		c) Lichtbron en lamp zijn niet compatibel.		X	
4.2. Voor- en achterlichten, breedtelichten en zijmarkeringslichten en markeringslichten					
4.2.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron licht defect.		X	
		b) Lens is defect.		X	

		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X				X	
4.2.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Achterlichten en zijmarkeringslichten kunnen worden uitgeschakeld wanneer de koplampen aan staan.					X	
		b) Verminderde functie van schakelaar.					X	
4.2.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten in de onderstaande tabel. Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.	X				X	
		b) Producten op lens of lichtbron die de lichthelderheid verminderen of de kleur van het licht wijzigen. Rood licht aan de voorzijde en wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid	X				X	
4.3. Remlichten								
4.3.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in	X					

		<p>geval van LED werkt minder dan 1/3 niet) Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.</p> <p>Alle lichtbronnen defect.</p>		X	
		<p>b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht)</p> <p>Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).</p>	X		X
		<p>c) Lamp is niet stevig bevestigd.</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.</p>	X		X
4.3.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening of met gebruikmaking van elektronische voertuiginterface.	<p>a) Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Vertraagde werking.</p> <p>Geen enkele werking.</p>	X		X
		b) Verminderde functie van schakelaar.		X	
		c) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
		d) Het noodremlicht functioneert niet of niet correct.		X	
4.3.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	<p>Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten in de onderstaande tabel.</p> <p>Wit licht aan de achterzijde; sterk verminderde lichthelderheid.</p>	X		X

4.4. Richtingaanwijzers en waarschuwingsknipperlichten					
4.4.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lichtbron defect (meerdere lichtbronnen; in geval van LED werkt tot 1/3 niet). Eén enkele lichtbron; in geval van LED werkt minder dan 2/3.	X		
		b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht). Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).	X		X
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X		X
4.4.2. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Geen enkele werking.	X		X
4.4.3. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten in de onderstaande tabel.		X	
4.4.4. Knipper-snelheid	Visuele controle en controle door bediening.	Knippersnelheid is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ (frequentie wijkt meer dan 25% af).	X		
4.5. Mistlichten voor en achter					
4.5.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening. De controle op het mistlicht achteraan is voor alle voertuigen die in nieuwe staat voor de eerste keer zijn	a) Lichtbron defect. (meerdere bronnen; in geval van LED werkt minder dan 1/3 niet). Eén enkele lichtbron; in geval van LED	X		X

	<p>ingeschreven in België vanaf 8 april 1954 (de datum van eerste inschrijving is gelijk aan de datum van eerste inschrijving in België).</p> <p>Indien een mistlicht origineel aanwezig is, mag dat niet verwijderd worden. In dat geval wordt altijd de werking, de staat en de kleur gecontroleerd.</p> <p>De controle op het mistlicht wordt niet uitgevoerd voor ingevoerde voertuigen waar een mistlicht niet origineel aanwezig is, indien niet eerder ingeschreven in België onder normaal gebruik.</p>	werkt minder dan 2/3.			
		<p>b) Licht defecte lens (geen invloed op uitgestraald licht).</p> <p>Ernstig defecte lens (invloed op uitgestraald licht).</p>	X		X
		<p>c) Lamp is niet stevig bevestigd.</p> <p>Zeer groot gevaar dat hij eraf valt of tegemoetkomend verkeer verblindt.</p>	X		X
4.5.2. Afstelling (X) ²	Door bediening en met het gebruik van een koplamp-testapparaat.	<p>Mistlicht vooraan schijnt niet meer horizontaal wanneer het lichtpatroon een scheidingslijn heeft (scheidingslijn te laag).</p> <p>Scheidingslijn boven die van de koplampen.</p>	X		X
4.5.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	<p>Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p> <p>Werkt niet.</p>	X		X
4.5.4. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten in de onderstaande tabel.		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
4.6. Achteruitrijlichten					
		a) Lichtbron defect.	X		

4.6.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	b) Lens is defect.	X		
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.6.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	a) Licht, kleur van het licht, positie, helderheid of markering niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
4.6.3. Schakelaars	Visuele controle en controle door bediening.	Schakelaar werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Achteruitrijlicht kan worden aangezet zonder dat de versnelling in achteruit is gezet.	X	X	
4.7. Achterkentekenplaatverlichting					
4.7.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	a) Lamp werpt rechtstreeks of wit licht naar achteren.	X		
		b) Lichtbron defect. Meerdere lichtbronnen. Lichtbron defect. Eén enkele lichtbron.	X	X	
		c) Lamp is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X	X	
4.7.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Inrichting werkt niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
4.8. Retroreflectoren, veiligheidsmarkeringen (retroreflecterend) en markeringsborden					
4.8.1. Toestand	Visuele controle.	a) Reflecterende inrichting is defect of beschadigd.	X		

		Reflecterende werking aangetast.		X	
		b) Reflector is niet stevig bevestigd. Zou eraf kunnen vallen.	X		X
4.8.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle.	Toestel, gereflecteerde kleur of positie is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Ontbreekt of reflecterende rode kleur aan de voorzijde of witte kleur aan de achterzijde.	X		X
4.9. Verkliekersignalen voor lichteinrichting					
4.9.1. Toestand en werking	Visuele controle en controle door bediening.	Werkt niet. Werkt niet voor niet-gedimd licht of een mistlamp aan de achterzijde.	X		X
4.9.2. Overeenstemming met vereisten ¹	Visuele controle en controle door bediening.	Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		
4.10. Elektrische verbindingen tussen trekkend voertuig en aanhangwage of oplegger	Visuele controle: onderzoek indien mogelijk de elektrische continuïteit van de verbinding.	a) Vaste onderdelen zijn niet stevig bevestigd. Losse contactdoos.	X		X
		b) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken.	X		X
		c) De elektrische verbindingen van de aanhangwage of het trekkend voertuig functioneren niet correct. Remlichten van aanhangwage werken in het geheel niet.		X	

4.11. Elektrische bedrading	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, ook in het motor-compartiment (indien van toepassing).	a) Bedrading zit los of is niet goed beveiligd. Bevestigingen los, draden raken scherpe randen, grote kans dat connectoren losraken. Grote kans dat bedrading hete delen, roterende onderdelen of de grond raakt, connectoren zijn ontkoppeld (relevante onderdelen voor remmen, sturen).	X	X	X
		b) Bedrading is licht versleten. Bedrading is sterk versleten. Bedrading is extreem versleten (relevante onderdelen voor remmen, sturen).	X	X	X
		c) Isolatie is beschadigd of stuk. Kan kortsluiting veroorzaken. Hoog brandrisico, ontstaan van vonken.	X	X	X
4.12. Niet-verplichte lichten en retro-reflectoren (X) ²	Visuele controle en controle door bediening. Indien een niet verplicht licht origineel aanwezig is, mag dat niet verwijderd worden. In dat geval wordt altijd de werking, de staat en de kleur gecontroleerd.	a) Een licht of retroreflector is niet in overeenstemming met de vereisten bevestigd ¹ . Uitstralend of reflecterend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.	X	X	

		b) Bediening van het licht is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Aantal koplampen, dat tegelijk werkt, overschrijdt de toegestane lichthelderheid; uitstralend rood licht aan de voorzijde of wit licht aan de achterzijde.	X		
		c) Licht of retroreflector is niet stevig bevestigd. Zeer groot gevaar dat hij eraf valt.	X		
4.13. Accu('s)	Visuele controle.	a) Zit los. Niet correct bevestigd; Kan kortsluiting veroorzaken.	X		
		b) Lekt. Verlies van gevaarlijke stoffen.	X		
		c) Schakelaar (indien vereist) is defect.		X	
		d) Zekeringen (indien vereist) zijn defect.		X	
		e) Onvoldoende luchtcirculatie (indien vereist).		X	

Specifieke en/ of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring:

Lichten – de lichtmeter wordt gebruikt voor voertuigen met datum van eerste indienststelling vanaf 15/06/1968.

De lichtmeter wordt enkel aangewend om de afstelling van de dimlichten na te gaan. De afstelling van de grootlichten worden niet gecontroleerd.

Candelameter wordt niet gebruikt tijdens een oldtimerkeuring.

De controle van de lichten beperkt zich tot:

- de staat
- de kleur

- de werking
- de vaststelling van producten op de lens of lichtbron
- afstelling van de dimlichten voor voertuigen met datum van eerste indienstelling vanaf 15/06/1968

De tabel hieronder herneemt de regels die toelaten de verplicht aanwezige lichten op het voertuig te identificeren alsook de kleur ervan.

	Kleur	Indienstelling < 08.04.1954	Indienstelling ≥ 08.04.1954	Indienstelling ≥ 15.06.1968	Indienstelling ≥ 01.02.1976
Standlicht vooraan	W of G	✗	✓	✓	✓
Dimlichten	W of G	✗	✓	✓	✓
Grootlichten	W of G	✗	✗	✓	✓
Lichten achteraan	R	✗	✓	✓	✓
Stoplichten	R of AG	✗	✓ min.1	✓	✓
Richtingaanwijzers	VA: AG of W AA:AG of R	✗	✗	✓	✓
Reflectoren achteraan	R	✗	✓	✓	✓
Plaatverlichting	W	✗	✓	✓	✓
Mistlicht achteraan	R	✗	✓ *	✓ *	✓ *

W: wit - AG: ambergeel - G: geel - R: rood - VA: vooraan - AA: achteraan



: dit betekent dat een licht niet verplicht aanwezig moet zijn.

Indien een licht origineel aanwezig is, mag dit niet verwijderd worden. In dit geval wordt steeds de werking, de staat en de kleur gecontroleerd.



: licht dient verplicht aanwezig te zijn.

*: mistlicht achteraan is verplicht voor alle voertuigen die in nieuwe staat voor de eerste keer werden ingeschreven in België vanaf 8 april 1954, m.a.w. de datum van eerste inschrijving is gelijk aan de datum van eerste inschrijving in België.

Indien een mistlicht origineel aanwezig is, mag dit niet verwijderd worden. In dit geval wordt steeds de werking, de staat en de kleur gecontroleerd.

Een mistlicht is niet verplicht voor ingevoerde voertuigen waar een mistlicht niet origineel aanwezig is, indien niet eerder ingeschreven in België onder normaal gebruik.

- Facultatieve lichten moeten ook beantwoorden aan deze criteria indien ze op het voertuig aanwezig zijn.
- « Bijkomende signalisatie-inrichtingen achteraan » (> 3.500 kg): Facultatief, maar indien aanwezig moeten ze voldoen aan de reglementaire voorschriften.

- *Het ingeschakeld zijn van de grootlichtkoplampen, richtingaanwijzers en mistachterlichten moet enkel voor voertuigen met een Europese goedkeuring door middel van een verklikker aan de bestuurder kenbaar worden gemaakt.*

5. ASSEN, WIELEN, BANDEN EN OPHANGING

5.1. Assen

5.1.1. Assen	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.</p> <p>Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.</p> <p>Indien toepasbaar dan kunnen spelingsdetectoren gebruikt worden.</p>	a) As is gebroken of vervormd.			X
		b) As is niet goed aan het voertuig bevestigd.		X	X
		<p>c) Onveilige modificatie³.</p> <p>Verminderde stabiliteit, functionaliteit aangetast,</p> <p>Onvoldoende afstand tot andere onderdelen of de grond.</p> <p>Snijden in of lassen aan assen.</p> <p>Spoorverbreding</p> <p>Regelbare assen (<i>indien ze niet vermeld staan op een validatieattest, op het buitenlands kentekenbewijs of op een attest van de constructeur of mandataris</i>)</p>		X	<p>X</p> <p>X</p> <p>X</p> <p>X</p>
5.1.2. Astomp	<p>Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.</p> <p>Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn</p>	a) Astomp is gebroken.			X
		b) Fuseepen en/of bussen vertonen te veel slijtage.		X	

	aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Oefen verticale of zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van beweging tussen het aslichaam en de fusee.	Grote kans op losraken; verminderde richting-stabiliteit.			X
		c) Te veel beweging tussen asstomp en ashuis. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
		d) De fusee zit los in as. Grote kans op losraken; verminderde richtingstabiliteit.		X	X
5.1.3. Wiellagers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspel kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Schud het wiel of oefen zijdelingse kracht uit op elk wiel en noteer de mate van opwaartse beweging van het wiel ten opzichte van de fusee.	a) Te veel speling in een wiellager. Verminderde richtingstabiliteit; gevaar van kapotgaan.		X	X
		b) Wiellager zit te strak of is geblokkeerd. Gevaar van oververhitting; gevaar van kapotgaan.		X	X
5.2. Wielen en banden					
5.2.1. Wielnaaf	Visuele controle.	a) Moeren of bouten van het wiel ontbreken of zitten los. Ontbrekende bevestiging of deze zit zo los dat de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.		X	X

		<p>b) Naaf vertoont slijtage of beschadiging.</p> <p>Naaf vertoont slijtage of beschadiging op een zodanige wijze dat de veilige bevestiging van wielen wordt aangetast.</p>		X	X
5.2.2. Wielen	<p>Visuele controle van beide zijden van elk wiel met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. De controles worden beperkt tot de opsomming onder de tabel.</p>	a) Breuken of ondeugdelijk laswerk.			X
		<p>b) Velgringen niet correct bevestigd.</p> <p>Grote kans op losraken.</p>		X	X
		<p>c) Wiel is ernstig vervormd of versleten.</p> <p>Veilige bevestiging aan de naaf aangetast; veilige bevestiging van band aangetast.</p> <p>Plaatsen van camberplaten (<i>indien ze niet vermeld staan op een validatieattest, op het buitenlands kentekenbewijs of op een attest van de constructeur of mandataris</i>)</p>		X	X
		d) Wielmaat, ontwerp, compatibiliteit of -soort niet in overeenstemming met de vereisten ¹ en is niet veilig.		X	
5.2.3. Banden	<p>Visuele controle van de volledige band door ofwel het wiel te draaien met het</p>	a) Bandenmaat, laadvermogen, goedkeuringsmerk of snelheids-categorie		X	

	<p>voertuig van de grond boven een inspectieput of op een hefinrichting of door het voertuig achteruit en vooruit boven een inspectieput te rijden.</p> <p>De controles worden beperkt tot de opsomming onder de tabel.</p>	<p>is niet in overeenstemming met de vereisten¹ en tast verkeersveiligheid aan.</p> <p>Onvoldoende laadvermogen of snelheid voor feitelijk gebruik, band raakt andere vaste onderdelen van het voertuig, waardoor gebruik op de weg minder veilig wordt.</p>			X
		<p>b) Banden op dezelfde as of dubbel gemonteerde wielen hebben niet dezelfde maat.</p>		X	
		<p>c) Banden op dezelfde as hebben een verschillende structuur (radiaal/diagonaal).</p>		X	
		<p>d) Band vertoont ernstige schade of insnijdingen.</p> <p>Koord zichtbaar of beschadigd.</p>		X	X
		<p>e) Bandenslijtage-indicator wordt zichtbaar.</p> <p>Diepte van het bandprofiel niet in overeenstemming met de vereisten¹.</p>		X	X
		<p>f) Band schuurt tegen andere onderdelen (flexibele opspat-afschermingsmiddelen).</p> <p>Band schuurt tegen andere onderdelen (veilig rijden niet belemmerd).</p>	X		X

		g) Geherprofileerde banden die niet aan de voorwaarden voldoen ¹ . Beschermings-laag koord aangetast		X	X
5.3. Ophangingsysteem					
5.3.1. Veren en stabilisator	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspeling kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	a) Veren zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Relatieve beweging zichtbaar. Bevestigingen veel te los.		X	X
		b) Een veeronderdeel is beschadigd of gebroken. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.		X	X
		c) Een veer ontbreekt. Voornaamste veer (-blad), of overige bladen zeer ernstig aangetast.		X	X
		d) Onveilige modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot andere voertuigonderdelen; veersysteem werkt niet. Pneumatische ophanging (tenzij door de fabrikant zo voorzien). Verhoging van de ophanging. Wijziging van een starre as naar een		X	X X X

		onafhankelijke wielophanging.			
5.3.2. Schokdempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting of, indien beschikbaar, met het gebruik van speciale apparatuur.	a) Schokdempers zijn niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Schokdemper los.	X		
		b) Beschadigde schokdemper met sporen van ernstige lekkage of defect.		X	
5.3.2.1. Controle van de bedrijfszekerheid van demping (X) ²	Gebruik speciale apparatuur.	a) Er is een aanzienlijk verschil tussen links en rechts.		X	
		b) De gegeven minimumwaarden worden niet bereikt.		X	
5.3.3. Torsiebuizen, reactiearmen, wieldraagarmen en ophangarmen	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton. Indien toepasbaar dan kunnen spelingsdetectoren gebruikt worden.	a) Onderdeel is niet goed aan het chassis of de as bevestigd. Grote kans op losraken; verminderde richting-stabiliteit.		X	X
		b) Onderdeel vertoont schade of te veel corrosie. Stabiliteit van onderdeel verminderd of onderdeel vertoont breuken.		X	X
		c) Onveilige modificatie ³ . Onvoldoende afstand tot andere voertuig-onderdelen; systeem werkt niet.		X	X
5.3.4. Draaipunten wielophanging	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting. Testbanken voor wielspelings kunnen	a) Fuseepen en/of busen of draaipunten wielophanging vertonen te veel slijtage.		X	

	worden gebruikt en zijn aanbevolen voor voertuigen met een maximummassa van meer dan 3,5 ton.	Grote kans op losraken; verminderde richting-stabiliteit.			X
		b) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X	X	
5.3.5. Luchtvering	Visuele controle	a) Systeem werkt niet.			X
		b) Een onderdeel vertoont beschadiging, is gemodificeerd of versleten zodat het systeem minder goed werkt. Werking van het systeem ernstig verminderd.		X	X
		c) Het systeem lekt hoorbaar.		X	

Specifieke en/ of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring:

➤ *Assen*

Deze onderdelen worden gecontroleerd volgens de criteria van toepassing in het technisch reglement, met inbegrip van het gebruik van spelingsdetectoren, behalve indien het voertuig er schade van zou kunnen ondervinden.

➤ *Wielen en banden*

Enkel de volgende punten kunnen een sanctie opgelegd krijgen:

Wielen:

- *Staat (barsten, sporen van verhitting, slingering, ...)*
- *Bevestigingen*
- *Verbreiding van het spoor (spoorverbreeders)*
- *Verschillende materialen op een en dezelfde as*

Banden:

- *Staat (scheurvorming, barsten, karkasbreuk, ...)*
- *Slijtage*
- *Verschillende afmetingen op een en dezelfde as*
- *Draairichting*
- *Verschillende structuren op een en dezelfde as (radiaal/ diagonaal)*

- Overschrijding buiten carrosserie (indien niet oorspronkelijk)
- Heringesneden banden voor M1 voertuigen.
- Laad- en snelheidsindex onvoldoende
- Symmetrie:
 - Voor voertuigen van de categorie M, N en O:
Voor de stuuras(sen) van motorvoertuigen wordt per as een symmetrie geëist in afmetingen, snelheids- en loadindex. Een herzoelde band wordt op deze as(sen) niet aanvaard in combinatie met een normale band, zelfs als de snelheids- en loadindex identiek zijn.




Op de andere assen moeten de banden per as dezelfde afmetingen hebben, maar de snelheids- en loadindex moeten per as niet identiek zijn.

- Voor M1 voertuigen: De op eenzelfde as gemonteerde banden en velgen dienen dezelfde technische karakteristieken te hebben. Dit geldt specifiek voor het bandenmerk, de afmetingen, het laadvermogen en de snelheidsindex, materiaal van de velg (staal – lichtmetaal); symmetrische en asymmetrische banden mogen niet samen op één as voorkomen.

De gelijkvormigheid op het niveau van de snelheids- en laadindex van de banden zal nagegaan worden voor zover men over de gegevens van het voertuig beschikt. Indien dit niet het geval is, de volgende vermelding aanbrengen:

Stempel oldtimer: Opgelet! Gelieve voor de snelheid en het laadvermogen rekening te houden met de beperkingen van de banden

➤ Ophanging

Indienststelling	< 1/1/1926	Van 01/01/1926 tot 15/6/1968	≥ 15/6/1968
Ophangingstestbank			

De visuele controle van de ophanging blijft van toepassing, en het gebruik van spelingsdetectoren vormt de aanvulling tot de test op de ophangingstestbank.

De efficiëntiecontrole van demping is van toepassing op passieve ophangingen met een wiellast van maximaal 850 kg, bij voertuigen van de categorieën M1, M2 en N1 met een MTM van maximaal (≤) 3500 kg, met uitzondering van voertuigen voor traag vervoer. De efficiëntiecontrole van demping is niet van toepassing op adaptieve, semi-actieve en actieve ophangingen. Er wordt geen attest van de fabrikant of een ander document geëist om het ophangingstype te bevestigen.

De faseverschuiving moet per ophanging minimaal 35 ° zijn en mag per as maximaal 50 % verschillen tussen links en rechts. Voor voertuigen van de categorie M1 mag het wegcontact per as maximaal 50 % verschillen tussen links en rechts. Als het wegcontact bij beide wielen kleiner is dan 20 %E, dan mag het wegcontact per as maximaal 10 %E verschillen tussen links en rechts.

Voorwaarden voor een verlaging (in het geval van niet originele veren):

- van toepassing op alle categorieën van voertuigen;
- het validatieverslag en het montageattest zijn niet vereist;
- minimale bodemvrijheid 11 cm (-2 cm);
- symmetrie is gehandhaafd (zowel tussen links en rechts als voor en achter);
- wijzigingen volgens de regels van de kunst;
- veren mogen niet doorgesneden zijn;
- regelbare assen en camberplaten zijn enkel toegestaan indien ze vermeld staan op een validatieattest, op het buitenlands kentekenbewijs of op een attest van de constructeur of mandataris.

6. CHASSIS EN MET HET CHASSIS VERBONDEN DELEN

6.1. Chassis of frame en bevestigingen

6.1.1. Algemene toestand	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Een van de langs- of dwarsliggers vertoont lichte breuken of is licht vervormd.		X	
		Een van de langs- of dwarsliggers vertoont ernstige breuken of is sterk vervormd.			X
		b) Verstevigings-platen of bevestigingen zitten los.		X	
		Meeste bevestigingen los; onvoldoende sterke onderdelen.			X
		c) Te veel corrosie waardoor het geheel aan stijfheid verliest.		X	
		Onvoldoende sterke onderdelen.			X
6.1.2. Uitlaatpijpen en dempers	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Uitlaatsysteem zit los of lekt.		X	
		b) Emissies komen in de cabine of in het passagiers-gedeelte.		X	
		Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
6.1.3. Brandstoftanks en -leidingen (incl. tanks en brandstofleidingen voor verwarming)	Visuele controle met het voertuig boven een inspectieput of op een hefinrichting, gebruik van apparatuur voor het vaststellen van lekkage in het geval van LPG/CNG/LNG-systemen.	a) De tank of leidingen zitten los, wat brandgevaar oplevert.			X
		b) Brandstof lekkage, tankdop ontbreekt of sluit niet goed af.		X	
		Brandgevaar; buitensporig verlies			X

	De controle van de LPG-installatie sluit aan op de periodiciteit van de oldtimerkeuring. De geldigheid van de periodieke oldtimerkeuring kan beperkt worden tot de geldigheid van specifieke keuringen (LPG, LNG, CNG ...) van de onderdelen (reservoir, leidingen)	van gevaarlijk materiaal.			
		c) Gescheurde leidingen.	X		
		Beschadigde leidingen.		X	
		d) Brandstofkraan (indien vereist) werkt niet correct.		X	
		e) Brandgevaar door: - lekkende brandstof - onvoldoende afscherming van brandstoftank of uitlaat - toestand van het motor-compartiment			X
f) LPG-, CNG-, LNG- of waterstof-systeem is niet in overeenstemming met de vereisten, deel van het systeem defect ¹ .			X		
6.1.4. Bumpers, zijdelingse afscherming en onderrijbeveiliging aan de achterzijde	Visuele controle. Zijdelingse beschermingen zijn verplicht voor alle voertuigen voor het eerst in dienst gesteld vanaf 1 oktober 1971.	a) Onderdelen zitten los of zijn beschadigd waardoor ze door (lichte) aanraking kunnen verwonden. Onderdelen zouden eraf kunnen vallen; functionaliteit ernstig aangetast.		X	X
		b) Inrichting is duidelijk niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
6.1.5. Bevestiging van het reservewiel (indien aanwezig)	Visuele controle.	a) Bevestiging is in slechte toestand.	X		
		b) Bevestiging is gebroken of zit los.		X	
		c) Een reservewiel is niet stevig bevestigd.		X	

		Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X
6.1.6. Mechanische koppeling en trek-inrichting	Visuele controle op slijtage en correcte bediening met speciale aandacht voor aanwezige veiligheidsvoorzieningen of het gebruik van meetapparatuur. Informatie over deze controle onder de tabel.	a) Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien niet in gebruik). Onderdeel vertoont beschadiging, defecten of gebroken (indien in gebruik).		X	X
		b) Onderdeel vertoont te veel slijtage. Onder de slijtagelimiet.		X	X
		c) Bevestiging is defect. Losse bevestigingen die er gemakkelijk af kunnen vallen.		X	X
		d) Veiligheidsvoorziening ontbreekt of werkt niet goed.		X	
		e) Koppeling-indicator werkt niet.		X	
		f) Kentekenplaat of licht wordt bedekt (indien niet in gebruik). Kentekenplaat niet leesbaar (indien niet in gebruik).	X		X
		g) Onveilige modificatie ³ (secundaire onderdelen). Onveilige modificatie ³ (primaire onderdelen).		X	X
		h) Koppeling te zwak.		X	
6.1.7. Overbrenging	Visuele controle.	a) Borgschroeven zitten los of ontbreken.		X	

		Borgschroeven zitten los of ontbreken waardoor de verkeersveiligheid ernstig wordt aangetast.			X
		b) Aslagering voor overbrenging vertoont te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		c) Kruiskoppelingen of de overbrengingskettingen of -riemen vertonen te veel slijtage. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		d) Flexibele koppelingskoppelen beschadigd. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		e) As is beschadigd of gebogen.		X	
		f) Lagerbehuizing is gebroken of zit los. Zeer groot gevaar op losraken of breuken.		X	X
		g) De stofkap is ernstig versleten. De stofkap ontbreekt of vertoont scheuren.	X		X
		h) Illegale modificatie van de aandrijving.		X	
6.1.8. Bevestiging van de motor	Visuele controle hoeft niet boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Defecte, duidelijk en ernstig beschadigde bevestigingen. Loszittende of gebroken bevestigingen.		X	X

6.1.9. Motor-prestaties (X) ²	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Regelmodule gewijzigd, wat de veiligheid en/of het milieu aantast.		X	
		b) Motor gewijzigd wat de veiligheid en/of het milieu aantast.			X

6.2 Cabine en koetswerk

6.2 Cabine en koetswerk					
6.2.1. Toestand	Visuele controle	a) Paneel of onderdeel zit los of is beschadigd en kan verwondingen veroorzaken. Zou eraf kunnen vallen.		X	X
		b) Bovenbouw-ondersteuning zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		c) Uitlaatemissies komen binnen. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
		d) Onveilige modificatie ³ . Carbon motorkap. Verlaagd dak bij voertuig met zelfdragend chassis. Montage of wijziging panhardstang. Onvoldoende afstand tot roterende of bewegende onderdelen en de weg.		X	X X X X

6.2.2. Bevestiging	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	a) Bovenbouw of cabine zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Bovenbouw of cabine zit niet recht op het chassis.		X	
		c) Bevestiging van bovenbouw of cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt en indien symmetrisch. De bevestiging van het bovenbouw of de cabine op het chassis of de dwarsliggers zit los of ontbreekt, wat de veiligheid zeer ernstig aantast.		X	X
		d) Bevestigingspunten aan integrale bovenbouw-onderdelen vertonen te veel roest. Verminderde stabiliteit.		X	X
6.2.3. Portieren en portiervangers	Visuele controle.	a) Een portier opent en sluit niet correct.		X	
		b) Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (schuifdeuren). Een portier kan plots opengaan of blijft niet gesloten (openslaande deuren).		X	X
		c) Portier, scharnieren, portiervangers of stijlen is/zijn stuk. Portier, scharnieren, portiervangers of	X		X

		stijlen ontbreekt/ontbreken of zit/zitten los.			
6.2.4. Bodem	Visuele controle boven een inspectieput of op een hefinrichting.	Bodem zit los of is stuk. Onvoldoende stabiliteit.		X	X
6.2.5. Bestuurderszitplaats	Visuele controle.	a) Zitplaats met defecte structuur. Losse zitplaats.		X	X
		b) Afstel-mechanisme functioneert niet correct. Zitplaats beweegt of rugleuning niet vast te zetten.		X	X
6.2.6. Overige zitplaatsen	Visuele controle.	a) Zitplaatsen zijn defect of zitten los (secundaire onderdelen). Zitplaatsen zijn defect of zitten los (hoofdonderdelen).	X		X
		b) Zitplaatsen zijn niet bevestigd in overeenstemming met de vereisten ¹ . Toegestaan aantal zitplaatsen overschreden; plaatsing niet in overeenstemming met goedkeuring.	X		X
6.2.7. Bedieningsapparaat voor de bestuurder	Visuele controle en controle door bediening.	Bedienings-apparaat die nodig is voor de veilige besturing van het voertuig werkt niet correct. Veilige bediening aangetast.		X	X
6.2.8. Cabinetreden	Visuele controle.	a) Trede of bevestiging zit los.	X		

		Onvoldoende stabiliteit.		X	
		b) Toestand van trede of opstapring zou gebruikers kunnen verwonden.		X	
6.2.9. Andere binnen- en buitenvoorzieningen en uitrusting	Visuele controle.	a) Bevestiging of andere voorzieningen of inrichtingen zijn defect.		X	
		b) Andere voorzieningen of inrichtingen zijn niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Gemonteerde onderdelen zouden letsel kunnen veroorzaken; veilige werking aangetast.	X		X
		c) Hydraulische inrichting lekt. Buitensporig verlies van gevaarlijk materiaal.	X		X
6.2.10. Spatborden, opspatafschermings- uitrusting	Visuele controle. De controle wordt uitgevoerd op voertuigen voor het eerst in dienst gesteld vanaf 10 juni 1947 met uitzondering van: <ul style="list-style-type: none">• landbouwtrekkers en landbouwvoertuigen;• de voorste as van aanhangwagens.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest. Zou letsel kunnen veroorzaken; Zou eraf kunnen vallen.	X		X
		b) Onvoldoende afstand tot band of wiel (opspat- afscherming). Onvoldoende afstand tot band of wiel (spatborden).	X		X
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Onvoldoende afdekking van band.	X		X

6.2.11. Standaard	Visuele controle.	a) Ontbreekt, zit los of is ernstig verroest.		X	
		b) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		c) Gevaar voor uitklappen als het voertuig in beweging is.			X
6.2.12. Handgrepen en voetsteunen	Visuele controle.	a) Ontbreken, zitten los of zijn ernstig verroest.		X	

Specifieke en/ of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring:

➤ *De praktische richtlijnen zijn van toepassing.*

➤ *Zijdelingse bescherming*

Zijdelingse beschermingen zijn verplicht voor alle voertuigen voor het eerst in dienst gesteld vanaf 1 oktober 1971.

➤ *Koppeling – toekenning van de sleepbare massa's*

Indien ze beschikbaar zijn worden de sleepbare massa's met en zonder remmen bepaald op basis van het goedkeuringsdocument, het identificatieplaatje of de documentatie van het voertuig.

- *Vermelding van de MTMS*

- *De MTMS is gekend:
Vermelding « Oldtimer: MTMS = xxxx kg » op het keuringsbewijs.*

- *De MTMS is niet gekend:
Geen vermelding van MTMS én MTSM op het keuringsbewijs.*

- *Vermelding van de sleepbare massa's (MTSM)*

- *De MTSM zonder en met remmen zijn gekend:*

Vermelding « Oldtimer trekker van aanhangwagen: MTSM met rem = xxxx kg/ zonder rem = xxxx kg » op het keuringsbewijs.

- *De MTSM zonder en met remmen zijn niet gekend, maar MTMS is gekend:*

MTSM zonder remmen = ½ Tarra + 75 kg (max. 750 kg zonder remmen)

MTSM met remmen = MTMS - MTM

De berekende waarden worden overgenomen in de vermelding:

« Oldtimer trekker van aanhangwagen: MTSM met rem = xxxx kg/ zonder rem = xxxx kg ».

- *De MTSM zonder remmen is gekend maar de MTSM met remmen is niet gekend, MTMS moet niet gekend zijn.*

Dezelfde waarde 'MTSM zonder remmen' wordt tweemaal overgenomen in de vermelding:

« Oldtimer trekker van aanhangwagens: MTSM met rem = xxxx kg/ zonder rem = xxxx kg »

Indien MTM = MTMS of de MTMS is nihil of 0 kg dan wordt de volgende stempel toegekend:

029/4: Trekhaak enkel toegelaten als fietsendrager

- Opmerkingen

- De waarden van de MTMS en MTSM moeten niet manueel aangebracht worden op het inschrijvingsbewijs.
- De tarra wordt bepaald bij weging zonder bestuurder. Deze weging wordt aangerekend.
- De MTSM zonder rem moet steeds voldoen aan:
 - ≤ 750 kg
 - ≤ MTSM met rem

➤ Hoofdsteun

Voor de voertuigen van de categorie M1 (MTM ≤ 3500kg), M2 (MTM ≤ 3500kg) en N1, voor het eerst in dienst gesteld vanaf 31/03/2003, zijn hoofdsteunen op de buitenste zitplaatsen van de bestuurder en van de passagier vooraan verplicht.

➤ Spatborden

De overeenstemmende instructie voor de periodieke keuring is van toepassing.

Alle voertuigen voor het eerst in dienst gesteld vanaf 10/06/1947 moeten uitgerust zijn met spatborden, met uitzondering van:

- landbouwtrekkers en landbouwvoertuigen
- de voorste as van aanhangwagens

➤ Spatlappen

De overeenstemmende instructie voor de periodieke keuring is van toepassing.

7. DIVERSE UITRUSTINGEN					
7.1. Veiligheidsgordels of -sluitingen en gordelspansystemen voor inzittenden					
7.1.1. Veiligheid van de bevestiging van veiligheidsgordels of -sluitingen	Visuele controle.	a) Verankerings-punt is stuk.		X	
		Verminderde stabiliteit.			X
7.1.2. Toestand van veiligheidsgordels/ sluitingen	Visuele controle en controle door bediening.	b) Verankering zit los.		X	
		a) Verplichte veiligheids-gordel ontbreekt of is niet bevestigd.		X	
		b) Veiligheids-gordel is beschadigd.	X		

		Scheur of teken van uitrekking.		X	
		c) Veiligheids-gordel is niet in overeenstemming met de vereisten in de onderstaande tabel.		X	
		d) Sluiting van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Oprolmechanisme van de veiligheidsgordel is beschadigd of werkt niet correct.		X	
7.1.3. Krachtbegrenzer veiligheidsgordel (indien van toepassing)	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Krachtbegrenzer ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.1.4. Gordelspanners (indien van toepassing)	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Spanner ontbreekt of is niet aan het voertuig aangepast.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.1.5. Airbag (indien van toepassing)	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Airbags zijn duidelijk niet aanwezig of passen niet bij het voertuig.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.			X
		c) Airbag werkt duidelijk niet.		X	

7.1.6. SRS-systemen (Supplemental Restraint System) (indien van toepassing)	Visuele controle van waarschuwingslampje en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Het waarschuwingslampje van het SRS wijst op een defect in het systeem.		X	
		b) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuig-interface.		X	
7.3. Sloten en diefstalbeveiliging (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a) Apparatuur om te verhinderen dat het voertuig wordt bestuurd, werkt niet.	X		
		b) Defect. Sluit of blokkeert onaangekondigd.		X	X
7.7. Geluids-signaalinrichting	Visuele controle en controle door bediening.	a) Werkt niet goed. Werkt helemaal niet.	X	X	
		b) Bediening onbetrouwbaar.	X		
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Kans dat geluid wordt verward met officiële sirenes.	X	X	
7.8. Snelheidsmeter	Visuele controle of door bediening tijdens een test op de weg of door middel van elektronica. De controle op de snelheidsmeter is voor voertuigen in dienst gesteld vanaf 10 juni 1947. Een snelheidsmeter met aanduiding van de snelheid in mph en/of km/u is toegestaan.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten ¹ Ontbreekt, indien vereist.	X	X	
		b) Verminderde werking. Werkt helemaal niet.	X	X	
		c) Kan niet voldoende worden verlicht. Kan in het geheel niet worden verlicht.	X	X	

7.9. Tachograaf (indien aanwezig of vereist) (X) ²	Visuele controle. Geen controle behalve als een tachograaf vereist is voor de werking van de snelheidsbegrenzers.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Werkt niet.		X	
		c) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		d) Installatieplaat ontbreekt, is onleesbaar of verlopen.		X	
		e) Duidelijke vervalsing of manipulatie.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.10. Snelheidsbegrenzer (indien aanwezig of vereist)	Visuele controle en, indien uitrusting beschikbaar is, controle door bediening. Controle gebeurt volgens "Controle van de snelheidsbegrenzer" onder deze tabel.	a) Niet afgesteld in overeenstemming met de vereisten ¹ .		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	
		c) Snelheid foutief ingesteld (indien gecontroleerd).		X	
		d) Zegels zijn stuk of ontbreken.		X	
		e) Installatie-plaatje ontbreekt of is onleesbaar.		X	
		f) Maat van banden niet compatibel met ijkparameters.		X	
7.11. Kilometer teller indien beschikbaar	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface. Kilometer teller is verplicht voor voertuigen in dienst gesteld vanaf 15 juni 1968.	a) Duidelijk gemanipuleerd (fraude) om de geregistreerde afgelegde afstand van het voertuig te verminderen of verkeerd weer te geven.		X	
		b) Werkt duidelijk niet.		X	

7.12. Elektronische stabiliteitscontrole (ESC) indien aanwezig/vereist	Visuele controle en/of met gebruikmaking van elektronische interface.	a) Wielsnelheidssensor en ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		b) Bedrading is beschadigd.		X	
		c) Andere onderdelen ontbreken of zijn beschadigd.		X	
		d) Schakelaar is beschadigd of werkt niet correct.		X	
		e) Het waarschuwingslampje van de elektronische stabiliteitscontrole wijst op een defect in het systeem.		X	
		f) Systeem geeft defect aan via elektronische voertuiginterface		X	

Andere uitrustingen

➤ Veiligheidsgordels

Het voertuig moet uitgerust zijn met de verplichte veiligheidsgordels in functie van de datum van indienststelling.

	Voertuig-categorie	In dienst gesteld vanaf	Naar voor gerichte zitplaatsen				Naar achter gerichte zitplaatsen	
			Zijkant vooraan	Midden vooraan	Zijkant achteraan	Midden achteraan		
Personenvervoer	VP SW	15 juni 68	(1)	/	/	/	/	
		1 januari 75	Ar 4m	/	/	/	/	
		1 januari 84 (3)	Ar 4m	B	B	B	/	
		1 januari 87	Ar 4m	A	B	B	/	
	OM	1 januari 87	Ar 4m (2)	/	/	/	/	
	VC ≤ 3,5 ton (4)	1 januari 91	Ar 4m (2)	/	/	/	/	
	M1 (5)	31 maart 2003	Ar 4m	Ar 4m	B	B	B	
		1 oktober 2004	Ar 4m	Ar 4m	Ar 4m	Ar 4m	B	
	Meer dan 8+1	M2 ≤ 3,5T (klasse B)	31 maart 2003	Ar 4m	Ar 4m	Ar 4m	Ar 4m	Br3
		M2 > 3,5T (klasse B)	31 maart 2003	Br3	Br3	Br3	Br3	Br3
M3 (klasse III B)		31 maart 2003	Br3	Br3	Br3	Br3	Br3	
Goederenvervoer	N1	1 januari 87	Ar 4m (2)	/	/	/	/	
		31 maart 2003	Ar 4m	B	B	B	/	
	N2/ N3	31 maart 2003	B	B	B	B	/	

(1) : heupgordel/ diagonale gordel/ controle NBN 628.1 of T.P.E.

(2) : voor passagier Ar4 voldoende

(3) : PVG begint met 77 of meer

(4) : VC > 3,5 ton: geen veiligheidsgordels vereist

(5) : omvat de VP, SW en OM vanaf 01.04.2003

A : 3-puntsgordel (heupgordel en diagonale gordel in één)

B : 2-puntsgordel (heupgordel)

r : uitgerust met een oprolmechanisme

3 : oprolmechanisme met automatische vergrendeling (oprolmechanisme dat de gordel automatisch aanpast aan de gebruiker)

4 : oprolmechanisme met noodvergrendeling (oprolmechanisme met automatische vergrendeling dat blokkeert wanneer het voertuig een belangrijke snelheidsvermindering ondergaat)

4m : oprolmechanisme met noodvergrendeling met meervoudige gevoeligheid (oprolmechanisme met automatische vergrendeling dat ook blokkeert in geval van snel veranderende beweging van de gordel)

Opmerking: *Originele bevestigingspunten van de veiligheidsgordels: Indien de originele bevestigingspunten niet worden gebruikt dan dient er een attest van een bij de Europese Commissie aangemelde erkende technische dienst of voertuigconstructeur voorgelegd te worden.*

Opmerking: *Bepaalde voertuigen zijn origineel niet voorzien van de wettelijk verplichte gordels. Deze voldoen bijgevolg niet aan de tabel hierboven.*

Alleen de oldtimervoertuigen die vermeld zijn in onderstaande lijst genieten van een afwijking t.o.v. de minimale wettelijke verplichtingen voor de gordels:

- *Citroën MEHARI: Ook al is op basis van de datum van indienststelling een 3-puntsgordel verplicht, sommige voertuigen zijn origineel (af fabriek) voorzien van een 2-puntsgordel of heupgordel. Voor dit voertuigtype mag in afwijking van de standaardregels een 2-puntsgordel aanvaard worden zonder opmaak van een oldtimerdossier.*

Opmerking: *Aangezien de tabel hierboven de minimale vereisten herneemt voor de geplaatste veiligheidsgordels, vindt u hieronder een lijst met de types van veiligheidsgordels die de hernomen types kunnen vervangen:*

Type hernomen gordel

Type vervangingsgordel

<i>B</i>	<i>Br3; Br4m; A; Ar4m;</i>
<i>Br3</i>	<i>Br4m; Ar4m;</i>
<i>Br4m</i>	<i>Ar4m;</i>
<i>A</i>	<i>Ar4m;</i>

Bij deze types kunnen bijkomende letters hernomen worden, die de volgende betekenis hebben:

- p : uitgerust met een voorspanvoorziening (gordelspanner)*
- e : uitgerust met een energie absorberende inrichting (belastingbeperker)*
- N : uitgerust met een noodvergrendeling met verhoogde reactiedrempel (verboden op M1-voertuigen, zie bijkomend symbool)*

Zo kunnen Ar4Nm- of Aer4m-gordels bv; een gordel Br3 vervangen.

Volgens de Europese richtlijn 96/36/CE kan een gordel van het type S (een gordel die geen 2- of 3-puntsgordel is, zoals bv. een harnasgordel), gemonteerd worden in de plaats van een gordel A of B, op voorwaarde dat de gehomologeerde verankeringspunten gebruikt worden. In dit geval vervangt de letter 'S' de letter 'A' of 'B' op het goedkeuringsmerkteken.

Alle gordels die aanwezig zijn in het voertuig moeten in goede staat verkeren, met inbegrip van de niet verplichte gordels.

Opmerking: Voor voertuigen vóór 15.06.1968 kunnen harnasgordels aanvaard worden.

➤ *Tachograaf en snelheidsbegrenzer*

- *Tachograaf: geen controle gezien het gebruik (behalve indien vereist voor de werking van de begrenzer).*
- *Snelheidsbegrenzer: controle van de aanwezigheid en van het plaatje (geldigheid van minstens 2 jaar) in functie van het voertuig.*
 - *Indienststelling vanaf 1 januari 1988:*
 - *De voertuigen van de categorie M3 (autobussen en autocars) met MTM > 10 T*
 - *voertuigen van de categorie N3, namelijk:*
 - *trekkers (TR) en vrachtwagens (CV)*
 - *takelwagens (DT)*

Voertuigen vrijgesteld van de snelheidsbegrenzer:

- *De voertuigen die, omwille van de bouw, de snelheden van respectievelijk 90 km/u en 100 km/u niet kunnen overschrijden. Dit dient bevestigd te worden door een attest van de fabrikant of van de mandataris van het merk, en bekrachtigd te worden door een bevoegde functionaris van de administratie. Het attest moet minstens de volgende inlichtingen bevatten:*
 - *het chassisnummer;*
 - *de maximale snelheid van het voertuig;*
 - *het maximaal toerental van het voertuig;*
 - *de overbrengingsverhouding van de versnellingsbak die de maximale snelheid toelaat;*
 - *de eindaandrijvingsverhouding;*
 - *de afmetingen van de banden van de aandrijfwielen.*
- *De voertuigen van de categorieën M3 met MTM > 10 T en N3 voor het eerst in dienst gesteld voor 1 januari 1988.*
- *De voertuigen van de categorieën M3 met MTM ≤ 10 T, en M2 en N2 voor het eerst in dienst gesteld voor 1 oktober 2001.*

➤ *Snelheidsmeter*

De snelheidsmeter is verplicht op alle voertuigen in dienst gesteld vanaf 10/06/1947.

Een snelheidsmeter met aanduiding van de snelheid in mph en/of km/u is toegestaan. Indien de klant beweert dat de snelheidsmeter origineel niet aanwezig was dan dient een oldtimerdossier worden opgemaakt.

➤ *Kilometerteller*

Een teller die de door het voertuig afgelegde afstand aanduidt, is verplicht op alle voertuigen in dienst gesteld vanaf 15/06/1968.

Indien de klant beweert dat een kilometerteller niet hersteld kan worden, niet meer op de markt te verkrijgen is of er geen alternatief voor herstelling bestaat, dan wordt een oldtimerdossier opgemaakt.

8. OVERLASTFACTOREN					
8.1. Geluidshinder					
8.1.1. Geluid-demping	Subjectieve beoordeling, tenzij de controleur van mening is dat het geluidsniveau overschreden wordt. In dat geval mag een staande geluidstest met een geluidsmeter worden uitgevoerd.	a) Geluidsniveaus overschrijden de niveaus in de vereisten ¹ .		X	
		b) Onderdeel van het geluids- onderdrukkingssysteem zit los, is beschadigd, niet juist aangebracht, afwezig of duidelijk aangepast, met een nadelige invloed op de geluidsniveaus of hinder voor de		X	

		uitvoering van de emissietest. Zeer groot gevaar dat het eraf valt.			X
--	--	--	--	--	---

➤ *Uitlaatpijpen en dempers*

Bij wijziging van de demper door een exemplaar van gelijke of betere kwaliteit (bv. inox demper) dient deze te voldoen aan de van toepassing zijnde geluidsnormen en emissienormen. De emissietest dient normaal uitvoerbaar te blijven.

8.2. Uitlaatemissies					
8.2.1.1. Uitlaat-emissieregel-systeem	Visuele controle.	a) Het door de fabrikant gemonteerde uitlaatemissieregelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect. Montage van een NOS-fles of NOS-installatie.		X	X
		b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.		X	
8.2.1.2. Gas-emissies	- Voor voertuigen tot emissieklasse Euro 6 en Euro V (⁷):				

	<p>Meting met een uitlaatgas-analysator in overeen-stemming met de vereisten¹ of uitlezing van OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling en rekening houdend met de desbetreffende wetgeving inzake typegoedkeuring kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>- Voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI ⁽⁸⁾: Meting met een uitlaatgas-analysator in overeen-stemming met de vereisten.¹ of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p> <p>Metingen niet toepasbaar voor tweetaktmotoren.</p>	<p>a) Ofwel overschrijden de gasemissies de door de fabrikant vastgelegde niveaus.</p>		X	
--	---	--	--	---	--

		<p>b) Ofwel, als die gegevens niet beschikbaar zijn, overschrijden de CO-emissies,</p> <p>i) voor voertuigen zonder geavanceerd uitlaat-emissie-regel-systeem,</p> <ul style="list-style-type: none"> - 4,5%, of - 3,5% <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald¹</p> <p>ii) voor voertuigen met een geavanceerd uitlaat-emissie-regel-systeem,</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij stationaire motor: 0,5 % - bij verhoogd toerental: 0,3 % <p>of</p> <ul style="list-style-type: none"> - bij stationaire motor: 0,3 % (⁷) - bij verhoogd toerental: 0,2 % <p>afhankelijk van de datum van eerste inschrijving of gebruik zoals in de vereisten wordt bepaald¹</p>		X	
		<p>c) Lambda-coëfficiënt buiten de waarde $1 \pm 0,03$ of niet overeenkomstig de specificaties van fabrikant.</p>		X	
		<p>d) Uitgelezen OBD wijst op ernstig defect.</p>		X	
8.2.2. emissies van motoren met compressieontsteking					

8.2.2.1. Uitlaat-emissieregel-systeem	Visuele controle	a) Een door de fabrikant gemonteerd uitlaatemissie-regelsysteem is afwezig, aangepast of duidelijk defect.	X	
8.2.2.2. Opaciteit Voertuigen die vóór 1 januari 1980 zijn geregistreerd of in gebruik genomen, hoeven niet aan deze vereiste voldoen.	<p>- voor voertuigen tot emissieklasse Euro 5 en Euro V ⁽⁷⁾:</p> <p>De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD. De uitlaatpijptest is de standaardmethode voor de beoordeling van de uitlaatgassen. Op basis van een gelijkwaardigheidsbeoordeling kunnen lidstaten het gebruik van OBD toestaan in overeenstemming met de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten.</p> <p>- voor voertuigen van emissieklasse Euro 6 en Euro VI ⁽⁸⁾:</p> <p>De opaciteit van de uitlaatgassen wordt gemeten tijdens een vrije acceleratie (bij niet-belaste motor wordt het toerental</p>	b) Lekken die emissiemetingen kunnen beïnvloeden.	X	
		a) Bij voertuigen die voor de eerste keer na de datum in de vereisten ¹ zijn geregistreerd of in gebruik genomen, overschrijdt de opaciteit het niveau dat op de plaat van de fabrikant op het voertuig staat genoteerd.	X	

	<p>opgevoerd van het stationair toerental tot het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt) met de versnellingspook in de vrije stand en niet-ontkoppelde motor of uitlezing OBD overeenkomstig de aanbevelingen van de fabrikant en andere vereisten¹.</p> <p>Vorbereiding van het voertuig:</p> <p>1. Voertuigen kunnen worden gecontroleerd zonder voorbereiding, maar om veiligheidsredenen moet eerst worden nagegaan of de motor warm is en er geen signalen zijn dat de motor in een niet bevredigende mechanische staat verkeert.</p> <p>2. Voorbereidingsvoorschriften:</p> <p>i) de motor moet op temperatuur zijn, wat bijvoorbeeld kan worden geconstateerd wanneer de temperatuur van de motorolie, gemeten door middel van een in de opening voor de oliepeilstok ingebrachte voeler, ten minste 80 °C bedraagt of de normale bedrijfstemperatuur wanneer deze lager is, dan wel wanneer de temperatuur van het motorblok, bepaald aan de hand van de hoeveelheid infraroodstraling, ten minste een</p>				
--	---	--	--	--	--

	<p>vergelijkbare waarde bedraagt. Als door de constructie van het voertuig die meting in de praktijk moeilijk uitvoerbaar is, kan op een andere wijze worden nagegaan of de motor zijn normale bedrijfs-tempera-tuur heeft bereikt, bijvoorbeeld door te wachten tot de ventilator aanslaat;</p> <p>ii) het uitlaatsysteem moet worden door-geblazen door middel van ten minste drie vrije acceleratiecycli of een daarmee vergelijkbare methode.</p>				
		<p>b) Wanneer deze gegevens niet beschikbaar zijn of de vereisten¹ het gebruik van referentie-waarden niet toelaten:</p> <ul style="list-style-type: none"> - voor motoren met natuurlijke aanzuiging: $2,5 \text{ m}^{-1}$ - voor motoren met drukvulling: $3,0 \text{ m}^{-1}$ - bij voertuigen die in de vereisten staan¹ of voor de eerste keer na de datum in de vereisten zijn inge-schreven of in gebruik zijn genomen¹: $1,5 \text{ m}^{-1}$ (⁹) of $0,7 \text{ m}^{-1}$ (¹⁰). 		X	
	Controleprocedure				

	<p>1. De motor en de eventueel gemonteerde turbolader moeten stationair draaien voor het begin van elke vrije acceleratie-cyclus. Bij zware dieselmotoren moet ten minste 10 seconden worden gewacht na het loslaten van het gaspedaal.</p> <p>2. Bij de aanvang van elke vrije acceleratiecyclus moet het gaspedaal snel en ononderbroken (d.w.z. in minder dan 1 seconde) maar wel rustig volledig worden ingedrukt, om een maximum brandstoftoevoer door de injectiepomp te verkrijgen.</p> <p>3. Tijdens elke vrije acceleratie-cyclus moet de motor het toerental bereiken waarbij de regelaar van de brandstof-toevoer in werking treedt of, voor voertuigen met een automatische transmissie, het door de fabrikant voorgeschreven toerental dan wel, als dat niet bekend is, een toerental dat twee derde bedraagt van het toerental waarbij de regelaar van de brandstoftoevoer in werking treedt, alvorens het gaspedaal wordt losgelaten. Dat kan</p>				
--	--	--	--	--	--

	<p>worden gecontroleerd door bijvoorbeeld het toerental te meten of door voldoende tijd te laten verlopen tussen het indrukken en het loslaten van het gaspedaal, namelijk, bij voertuigen van de categorie M₂, M₃, N₂ en N₃, ten minste 2 seconden.</p> <p>4. Voertuigen moeten alleen worden afgekeurd als het rekenkundig gemiddelde van ten minste de laatste drie vrije acceleratiecycli meer bedraagt dan de grenswaarde. Dat kan worden berekend wanneer sterk van het gemeten gemiddelde afwijkende metingen of het resultaat van een andere statistische berekening die rekening houdt met de verstrooiing van de metingen buiten beschouwing worden gelaten. De lidstaten kunnen het aantal testcycli aan een maximum verbinden.</p> <p>5. Om onnodige tests te vermijden, kunnen de lidstaten voertuigen afkeuren waarbij aanzienlijk hogere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen. Om onnodige controles te vermijden, kunnen de lidstaten ook voertuigen</p>				
--	---	--	--	--	--

	goedkeuren waarbij na minder dan drie vrije acceleratiecycli of na het doorblazen aanzienlijke lagere waarden dan de grenswaarden zijn gemeten.				
8.3. Onderdrukking elektromagnetische storingen					
8.3.1. Radiostoring (X) ²		Niet in overeenstemming met alle vereisten ¹ .	X		
8.4. Andere punten die betrekking hebben op het milieu					
8.4.1. Vloeistoflekken		Overmatige vloeistoflekken (meer dan 1 druppel per minuut valt op de vloer), behalve bijvoorbeeld condenswater of ruitenwisservloeistof, die het milieu zouden kunnen schaden of een gevaar zouden kunnen vormen voor de veiligheid van andere weggebruikers. Gestage vorming van druppels die een zeer ernstig gevaar oplevert.		X	X

Specifieke en/ of bijkomende criteria voor de oldtimerkeuring:

➤ *LPG-installatie*

De controle van de LPG-installatie sluit aan op de periodiciteit van de oldtimerkeuring.

De geldigheid van de periodieke oldtimerkeuring kan beperkt worden tot de geldigheid van de onderdelen (reservoir, leidingen) van de LPG-installatie.

9. AANVULLENDE CONTROLES VOOR PASSAGIERSVOERTUIGEN CATEGORIEËN M₂, M₃

9.1. Deuren

9.1.1. In- en uitgang	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect.		X	
		b) Toestand is slecht. Zou letsel kunnen veroorzaken.	X		X
		c) Noodbediening is defect.		X	
		d) Afstandsbediening van portieren of waarschuwingsinstallaties zijn defect.		X	
		e) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Te smalle deur.	X		X
9.1.2. Nooduitgangen (X) ²	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) Bediening is defect.		X	
		b) Borden met opschrift "nooduitgang" zijn onleesbaar. Borden met opschrift "nooduitgang" ontbreken.	X		X
		c) Hamer om ruiten in te slaan ontbreekt.	X		
		d) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Te smalle of geblokkeerde toegang.	X		X
9.2. Ont-wasemings- en ontdooisysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a) Functioneert niet correct. Nadelige invloed op het veilige gebruik van het voertuig.	X		X
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het		X	

		bestuurders- of passagiers-gedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.			X
		c) Ontdooisysteem (indien verplicht) is defect.		X	
9.3. Ventilatie- en verwarmingssysteem (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	a) Bediening is defect. Risico voor de gezondheid van personen aan boord.	X		X
		b) Emissie van giftige gassen of uitlaatgassen in het bestuurders- of passagiers-gedeelte. Gevaar voor de gezondheid van personen aan boord.		X	X
9.4. zitplaatsen					
9.4.1. Passagiers-zitplaatsen (zitplaatsen voor begeleide personen inbegrepen) (X) ²	Visuele controle.	Klapstoelen (indien toegestaan) werken niet automatisch.	X		
		Blokkeren een nooduitgang.		X	
9.4.2. Bestuurders-zitplaats (aanvullende vereisten)	Visuele controle.	a) Speciale voorzieningen zoals zonneschermen of zonnekleppen zijn defect. Belemmerd gezichtsveld.	X		X
		b) Bescherming voor bestuurder zit los of is niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Zou letsel kunnen veroorzaken.	X		X
9.5. Binnenverlichting en bestemmings-apparatuur (X) ²	Visuele controle en controle door bediening.	Apparatuur is defect of niet in overeenstemming met de vereisten ¹ .	X		

		Werkt helemaal niet.		X	
9.6. Gangpaden, staanplaatsen	Visuele controle.	a) Bodem zit los. Verminderde stabiliteit.		X	X
		b) Handrails of handvaten zijn defect. Zitten los of zijn niet bruikbaar.	X	X	
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Te smal of te weinig ruimte.	X	X	
9.7. Trappen en treden	Visuele controle en controle door bediening (indien van toepassing).	a) In slechte toestand. In beschadigde toestand. Verminderde stabiliteit.	X	X	X
		b) Inklapbare treden functioneren niet correct.		X	
		c) Niet in overeenstemming met de vereisten ¹ . Te smal of te hoog.	X	X	

⁽¹⁾ De voertuigcategorieën die buiten de richtlijn vallen, worden vermeld als richtsnoer.

⁽²⁾ 43% voor opleggers, goedgekeurd voor 1 januari 2012.

⁽³⁾ 48% voor voertuigen die niet zijn uitgerust met ABS of die voor 1 oktober 1991 zijn goedgekeurd.

⁽⁴⁾ 45% voor voertuigen die zijn geregistreerd na 1988 of vanaf de datum in de vereisten, afhankelijk van de vraag welke van die data het laatste valt.

⁽⁵⁾ 43% voor opleggers en aanhangwagens met trekstang die zijn ingeschreven na 1988 of vanaf de datum bepaald in de vereisten afhankelijk van de vraag welke van deze data het laatste valt.

⁽⁶⁾ Bijvoorbeeld 2,5 m/s² voor voertuigen van de categorie N₁, N₂ en N₃ die voor de eerste keer zijn geregistreerd na 1 januari 2012.

⁽⁷⁾ Type goedgekeurd volgens Richtlijn 70/220/EEG, Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 5 (Euro 5), Richtlijn 88/77/EEG en Richtlijn 2005/55/EG.

⁽⁸⁾ Type goedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6) en Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

(⁹) Type goedgekeurd volgens de grenswaarden in rij B van hoofdstuk 5.3.1.4. en bijlage I bij Richtlijn 70/220/EEG, zoals gewijzigd bij Richtlijn 98/69/EG of later; rij B1, B2 of C van hoofdstuk 6.2.1 van bijlage I bij Richtlijn 88/77/EEG, of voor het eerst ingeschreven of in gebruik genomen na 1 juli 2008.
(¹⁰) Type goedgekeurd overeenkomstig Verordening (EG) nr.715/2007, bijlage I, tabel 2 (Euro 6).
Type goedgekeurd volgens Verordening (EG) nr. 595/2009 (Euro VI).

OPMERKINGEN:

- ¹ "Vereisten" zijn bepaald in de typegoedkeuring op de datum van goedkeuring, de eerste inschrijving of de eerste ingebruikneming, alsook in aanpassingsverplichtingen of in nationale wetgevingen in het land van inschrijving. Die redenen voor afkeuring gelden alleen als is gecontroleerd of de vereisten van toepassing zijn.
- ² (X) wijst op punten die betrekking hebben op de toestand van het voertuig en zijn geschiktheid voor gebruik op de weg, maar die niet belangrijk zijn bij een technische controle.
- ³ Onveilige modificatie is een modificatie die de wegveiligheid van het voertuig vermindert of die een onevenredig nadelige invloed op het milieu heeft.

Gezien om gevoegd te worden bij het besluit van de Vlaamse Regering van [datum] tot wijziging van het koninklijk besluit van 15 maart 1968 houdende algemeen reglement op de technische eisen waaraan de auto's, hun aanhangwagens, hun onderdelen en hun veiligheidstoebehoren moeten voldoen, onder meer voor de technische keuring van oldtimervoertuigen.

Brussel, ... (datum).

De minister-president van de Vlaamse Regering,

Jan JAMBON

De Vlaamse minister van Mobiliteit en Openbare Werken,

Lydia PEETERS