

juli 2015



**FEHACtiviteiten is
het nieuwsblad
van de Federatie
Historische Automobiel -
en Motorfiets Clubs (FEHAC)
Mobiliteitshuis
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
www.fehac.nl**

Wiebes rekent zich te rijk met opbrengst MRB

Staatssecretaris Wiebes van Financiën heeft de opbrengst geëvalueerd van de vrijstellingsregeling Motorrijtuigbelasting, die op 1 januari 2014 werd ingevoerd. Doel was aan te tonen dat dit een maatregel is die de schatkist best veel geld opgeleverd heeft. Maar op zijn manier van zich rijk rekenen is veel af te dingen. De maatregel heeft helemaal niet de € 137 miljoen opgeleverd die de overheid zich ten doel had gesteld.

Met een trucje toch de juiste opbrengst gehaald

Wiebes zorgt met een trucje ervoor dat het lijkt of toch een voldoende opbrengst wordt gehaald. Eerst zegt hij dat de geschatte opbrengst (zeker is het dus niet; het is een schatting) van de niet meer vrijgestelde voertuigen € 55 miljoen bedraagt. Dit is veel minder - 'maar' € 82 miljoen - dan de geraamde € 137 miljoen. Maar wacht eens even moet men op het ministerie gedacht hebben: er zijn veel oldtimers geschorst, gesloopt of geëxporteerd, die eigenaren zullen toch ergens in moeten rijden. Weet je wat: dat zijn er 70.000 geweest en dat heeft ergens tussen de € 25 en € 91 miljoen opgeleverd. De € 82 miljoen die Wiebes nog tekort kwam, ligt mooi daar ergens tussen. Dus probleem opgelost en opbrengst gehaald. Dit staaltje van schaamteloos naar een doel toe redeneren is ook in de Tweede Kamer opgevallen. Kamerlid Omtzigt (CDA) heeft daarover kamervragen gesteld en wil nu precies van de staatssecretaris weten hoe hij aan de opbrengst is gekomen. Hij wil desnoods de rekenmeesters van het CPB inschakelen om te laten berekenen hoeveel deze oldtimermaatregel nu werkelijk heeft opgebracht.

Ook milieueffect was natuurlijk groot

U weet misschien nog wel dat deze oldtimermaatregel eind 2012 vooral was ingegeven door het milieu. Het ging eerst niet om de meeropbrengst aan belasting maar vooral om het milieu. En passant wordt even gemeld door de staatssecretaris van Financiën (die helemaal niet over milieu gaat), dat oldtimers op LPG en benzine een ongeveer 80 keer hogere uitstoot aan stikstofdioxide hebben dan een moderne auto en dat oude diesels ook heel smerig zijn omdat ze 40 tot 100 keer meer fijnstof uitstoten dan moderne benzineauto's. Er is bij de FEHAC geen enkel onderzoek bekend dat deze cijfers bevestigt. De FEHAC heeft bij gebrek aan bronnen op dit punt in het verleden zelf onderzoek gedaan en daar kwam uit dat een oldtimer globaal vijf keer meer vervuiling geeft dan een moderne auto. Hier wordt door de staatssecretaris de oldtimer weer onterecht weggezet als megavervuiler en de grote waarde als mobiel erfgoed is maar bijzaak.



Wiebes zorgt er met trucjes voor dat de begrote € 137 miljoen opbrengst MRB voor oldtimers is gehaald

FEHAC zou meedoen bij evaluatie

Bij de oldtimermaatregel werd afgesproken met het ministerie van Financiën dat de FEHAC betrokken zou worden bij de evaluatie van deze oldtimermaatregel. Deze afspraak is eenzijdig door de staatssecretaris niet nagekomen. Als dit wel was gebeurd, dan had de evaluatie er heel anders uitgezien. Maar dat zou ook een veel minder rooskleurig beeld over de opbrengst opgeleverd hebben. Heel jammer, je zou toch van de overheid verwachten dat die betrouwbaar is en minstens haar toezeggingen nakomt. Maar gelukkig wordt Wiebes door de Kamervragen van CDA'er Omtzigt nu gedwongen om beter opening van zaken te geven. Want één ding is wel duidelijk: dit verhaal van Wiebes deugt écht niet.

Open Monumentendag: een miljoen erfgoed enthousiasten

Nederland organiseert al meer dan 25 jaar Open Monumentendag. Monumenten worden opengesteld, er worden excursies georganiseerd en andere activiteiten zoals routes en tentoonstellingen. Dat alles om de publieke belangstelling voor ons erfgoed en het draagvlak voor de erfgoedzorg te vergroten. Open Monumentendag is uitgegroeid tot een van de grootste culturele evenementen in ons land en is hét instrument geworden om de bevolking op grote schaal in contact te brengen met ons brede cultureel erfgoed.



Houtbewerking voor de opbouw van een klassieker is een ambacht dat zeker getoond mag worden op Open Monumentendag 2015



In 2014 was het thema: Op Reis

Mobiele erfgoed eigenaren doen mee

Het begon als een evenement rond gebouwde monumenten, maar meer en meer gaan ook eigenaren van mobiel erfgoed aan dit evenement meedoen. Zij ervaren het plezier van het presenteren van hun historisch vervoermiddel aan een publiek van vele honderdduizenden erfgoedenthousiastelingen, die daar met bewondering naar kijken. Zij laten die enthousiastelingen meegenieten van een vaartocht of een ritje in hun historisch schip, trein of auto, zodat ook zij ervaren hoe hoog de belevingswaarde van het mobiel erfgoed is. Die eigenaren zien er ook het nut van in: hoe meer belangstelling en hoe groter het draagvlak, hoe beter in het algemeen de belangen van de mobiel-erfgoedeigenaar te behartigen zullen zijn.

1 miljoen bezoekers in 2014

Vorig jaar werd de magische grens van een miljoen bezoekers aan de Open Monumentendag gepasseerd. Met als thema 'Op Reis' stond het erfgoed van onze mobiliteitsgeschiedenis centraal mét daarbij de nodige historische schepen, treinen, vliegtuigen én ook heel wat auto's. We weten niet zeker of het recordaantal bezoekers daarmee te maken heeft, maar we koesteren natuurlijk graag die gedachte....

Op 12 september a.s. is het thema 'kunst en ambacht'. Ook daar zijn de nodige aanknopingspunten met historische voertuigen bij te bedenken, al zien ze u met uw vervoermiddel op veel plaatsen waarschijnlijk sowieso graag komen. Denk aan een combinatie van thema's, zoals agrarische

voertuigen bij een molen of boerderij, vrachtauto's bij een fabriek en auto's bij een werkplaats of ambachtelijke garage of een concours d'élégance bij een kasteel of buitenplaats. Of gewoon uw motorfiets opgesteld naast een Open Monument!

Plaatselijke organisatie

Open Monumentendag is niet centraal georganiseerd, maar loopt via plaatselijke Open Monumentendag comités. Die comités zijn zelfstandig, maar communiceren hun activiteiten via een centrale website (www.openmonumentendag.nl). Mensen van een plaatselijke historische vereniging, een monumentenorganisatie of museum zijn ook vaak de mensen die actief zijn in de Open Monumentendag comités. Of ze weten de weg Leg eens contact als bezoeker van historisch vervoer en dan wordt ook vanzelf wel duidelijk wat de mogelijkheden zijn.

Wie dit een mooi idee lijkt en er serieus mee aan de slag wil, kan informeren bij het secretariaat van de FEHAC. Daar zal men eventuele verzoeken doorspelen naar het bureau van Open Monumentendag dat contactgegevens van het organiserende plaatselijke comité kan verstrekken.

Open Monumentendag verrijkt

Open Monumentendag verbindt mensen met cultureel erfgoed en laat zien dat erfgoed een verrijking is, voor onszelf én voor de samenleving. Laat zien dat u dat ook vindt! Wanneer u dat kunt doen? Open Monumentendag valt altijd in het tweede weekend van september, dit jaar dus op 12 en 13 september. Meer informatie? Kijk op de website van Open Monumentendag en/of informeer bij het secretariaat van de FEHAC.

50 jaar oude voertuigen in 2018 geheel vrijgesteld van APK

Via de FEHAC-site en een nieuwsbrief is al bekend geworden dat de FEHAC op het APK-front twee successen geboekt heeft: de APK voor meer dan 30 jaar oude auto's tot 3500 kg blijft om de twee jaar en de gehele vrijstelling gaat van de vaste grens van voor bouwjaar 1960 naar een opschuivende grens bij 50 jaar en ouder.



Waarschijnlijk nog maar een keer-tje APK voor deze Vanden Plas 3 litre uit 1961 als de 50+ vrijstelling APK in 2018 ingevoerd wordt

FEHAC in overleg orgaan APK

Voor de belangenbehartiging van speciaal de klassieke voertuigen zit de FEHAC in het overlegorgaan APK. Behalve de overheid zitten daar o.a. in de RDW en de BOVAG, en dus ook de FEHAC. Daar gaat het niet alleen over de bestaande APK en de daarvoor geldende ouderdomsgrenzen van klassiekers, maar ook over mogelijke invoering van de APK voor motorfietsen (niet aan de orde op dit moment) en voor tractoren (misschien voor de 40 km p/u categorie). De praktijkervaringen komen daarin ook langs. De FEHAC bepleit al jaren dat de grens voor de algehele APK-vrijstelling op 50 jaar dient te worden gesteld. Nu is dat voor voertuigen met een datum eerste toelating (DET) voor 1-1-1960 en dat is nu al 55 jaar geleden.



Voor de eigenaren van klassieke bedrijfswagens zullen blij zijn met de vrijstelling APK bij 50 jaar en ouder

Officiële mededeling I&M

Van het ministerie van I&M kwam deze mededeling: 'Het Ministerie voor I&M neemt het door de RDW gecoördineerde voorstel voor de implementatie EU APK-richtlijn (2014/45/EU) over, inclusief het FEHAC-voorstel voor de APK-vrijstelling van voertuigen ouder dan 50 jaar. Op aandringen van de FEHAC blijft het huidige 2-jaars regime voor voertuigen ouder dan 30 jaar in stand, dit voldoet in praktijk prima.'

Vrachtwagens onderbelicht

Of die vrijstelling bij 50 jaar ook geldt voor klassieke bedrijfsvoertuigen boven 3500 kg ouder bleef in de berichtgeving van het ministerie onderbelicht. Als FEHAC zijn we verheugd te kunnen berichten dat de 50 jaar uitzondering van de APK-plicht gaat gelden voor alle voertuigcategorieën m.u.v. taxi's en autobussen. De bezitters van klassieke vracht- en legervoertuigen zijn daarmee binnenkort dus ook gevrijwaard van de voor hun categorie voertuigen kostbare APK-keuring.

Ingangsdatum waarschijnlijk pas per 1-1-2018

Over de ingangsdatum in Nederland meldt de RDW: 'in overleg met het ministerie van I&M zal het vervolgtraject bepaald worden en worden de voorstellen uitgewerkt in wet- en regelgeving. De EU Richtlijn moet per 20 mei 2017 geïmplementeerd zijn in nationale wetgeving en uiterlijk 20 mei 2018 worden toegepast'. En we weten dat dit soort wijzigingen meestal per 1 juli of 1 januari ingevoerd wordt dus het zal wel 1 januari 2018 als invoeringsdatum gaan worden. Nog even geduld dus, maar met name voor vrachtwagenbezitters en voor bezitters van klassiekers uit de '60-jaren is dit goed nieuws.

Zelf slopen lastiger

Tot voor kort kon een auto van 15 jaar of ouder met toestemming van de RDW zelf gesloopt worden. Dat kan niet meer: een auto moet echt bij een sloopbedrijf ingeleverd worden om de geldigheid van het kenteken te stoppen.



In eigen beheer slopen van een zware bedrijfswagen mag nog wel



Helaas te ver heen, alleen nog bruikbaar als onderdelendonor



Als alle onderdelen eraf zijn, kan een kaalgeplukt wrak naar de sloop

Zelf slopen voor donoronderdelen

Het kan iedereen overkomen: een briefje achter de ruitenwisher dat iemand een identieke auto te koop heeft als donorauto voor onderdelen. Nooit weg, zo'n aanbod: de auto dan uit het RDW-register halen en voor sloop in de toekomst wegzetten ergens in een schuur. Geen motorrijtuigenbelasting meer voor betalen en de donorauto kan ook uit de verzekering worden gehaald. Zo ging het tot voor kort en daar heeft de overheid recent een streep doorgehaald. Op deze manier Slopen In Eigen Beheer (mooi afgekort tot SIEB) kan niet meer.

Drie voertuigverplichtingen

De drie verplichtingen als houder van een voertuig maken het slopen in eigen beheer allemaal lastiger. Iedere eigenaar van een voertuig moet 'm verzekeren, APK laten goedkeuren en er belasting voor betalen. Voor oldtimers van meer dan 40 jaar oud vervalt de motorrijtuigenbelasting en een echt hele oude oldtimer van vóór 1960 hoeft niet meer naar de APK. Maar de verzekeringsplicht blijft altijd bestaan.

Op twee manieren kan een voertuigeigenaar van die drie verplichtingen af: tijdelijk door die verplichtingen te schorsen; permanent door te exporteren/te verkopen of de auto met kentekenplaten en papieren in te leveren bij een sloopbedrijf. De autosloper - beter bekend als het autodemontagebedrijf - meldt dan het kenteken af bij de RDW en haalt uw auto netjes uit elkaar en zorgt ervoor dat alles als grondstoffen weer een nieuw leven krijgt.

Sloop in eigen beheer

Tot voor kort was er voor voertuigen van 15 jaar en ouder nog een derde mogelijkheid: zelf slopen en de papieren inleveren bij de RDW. Dit was dus bekend als de SIEB-regeling. Per 1 april is dat echter vrij plotseling veranderend: personenauto's en bedrijfswagens tot 3500 kg moeten gesloopt worden door een erkend STIBA-erkend demontagebedrijf. Dat mag niet meer thuis in de schuur. De reden volgens de RDW daarvoor is dat er zo minder milieuschade ontstaat en de overheid heeft meer grip op de wrakkenstroom. Het verkleint ook de kans op voertuigcriminaliteit. Mooi allemaal maar een potentiële bron voor donoronderdelen droogt op. Motorfietsen, zware bedrijfswagens van meer dan 3500 kg en aanhangwagens mogen trouwens nog wel zelf gesloopt blijven worden.

Alleen restantwrak inleveren

Deze vrij plotselinge invoering is door de FEHAC besproken met de RDW en daar kwam gelukkig uit dat er nog wel wat interpretatievrijheid is. De oplossing is om het voertuig te schorsen en er dan alles af te halen wat nog bruikbaar is voor de eigenaar. Als dan het restantwrak ingeleverd wordt bij een STIBA-autodemontagebedrijf is het in orde: die stopt dan de registratie van het kenteken. De RDW heeft met de STIBA de afspraak gemaakt dat het zo kan. Behalve de papieren en beide kentekenplaten moet er altijd ook minstens wat ijzer ingeleverd worden waar het chassisnummer op staat.

Duurste auto van AutoRAI stond in de klassiekerhal

Eind april was de RAI in Amsterdam dé plek om het laatste nieuws op autogebied te bekijken. Maar voor veel bezoekers was de klassiekerhal de kers op de taart van het bezoek. De FEHAC stond er met een stand en was ook mede-verantwoordelijk voor de keuze van de klassieke auto's die in hal 7 te zien waren.



Deze NSU Ro80 is 47 jaar oud en oogt nog steeds modern



Er is niets nieuws onder de zon. Het Louwman Museum liet een elektrische 1942 Breguet A2 zien met het originele oplaadapparaat ernaast



De oudste auto's van de AutoRAI stonden op de stand van de Pionier Automobielen Club

AutoRAI terug van weggeweest

Normaal is de AutoRAI een tweejaarlijks terugkerend evenement. Maar de laatste AutoRAI dateerde alweer van 2011, want de editie van 2013 werd vanwege de crisis afgelast. Daarom was het weer hoog tijd om de grootste showroom van Nederland eens goed op te tuigen. Behalve al het moois dat de auto-importeurs lieten zien was er de nodige aandacht voor klassiekers. John Pronker van de FEHAC heeft samen met de bekende autojournalisten Ton Lohman en Wim Oude Weernink een prachtige collectie van 75 topklassiekers samengesteld. Auto's die door de jaren heen beeldbepalend zijn geweest voor de ontwikkeling van de automobiel. Niet alleen waren er bekende auto-iconen als de kostbare Ferrari 250 GT SWB uit 1961, de zilvergrijze Mercedes 300 Vleugeldeur uit 1955 en de groene Bentley Blower racer uit 1934. De duurste auto van de AutoRAI was niet een nieuwe auto, maar stond in de hal van de klassiekers.

Voorbeelden van de ontwikkeling van de auto

Ook de meer gewone auto's, die wel heel belangrijk zijn geweest voor de ontwikkeling van de mobiliteit de vorige eeuw, waren volop te zien. De Peugeot 504, de Volkswagen Kever, de Fiat 500 maar ook de Renault 16 en de Ford Mustang. De auto's stonden per decennium op 'eilanden' gegroepeerd zodat het in één oogopslag duidelijk was wat bijvoorbeeld de jaren '60 ons aan auto-ontwikkeling hebben gebracht. Zo vergeleken blijkt bijvoorbeeld de NSU Ro80 uit 1968 zijn tijd ver vooruit wat betreft ontwerp en techniek.

Louwman Museum met elektrisch autootje uit 1942

Het Louwman Museum had een paar auto's uit hun collectie meegenomen. De meeste belangstelling ging uit naar een klein niet gerestaureerd elektrisch autootje. Een Breguet A2 uit 1942 en toen al elektrisch aangedreven. De Pionier Automobielen Vereniging is traditioneel altijd op de AutoRAI aanwezig en kwam als altijd met een keur aan voertuigen van rond de Eerste Wereldoorlog.

Memorable ontmoetingen

De FEHAC had ook een stand, alleen lag die een tikje achteraf; niet zo mooi in ieder geval als het Louwman Museum dat middenin de hal stond. Wat wel duidelijk is dat de doorsnee bezoeker meestal niet weet wat die 'Veehak' is en waar die voor staat. Bij mensen met een klassieker, maar niet bij een club aangesloten, is de naamsbekendheid al een beetje groter. De nieuwe folder van de FEHAC voorziet dus zeker in een behoefte en is dan ook ruim uitgedeeld. De stand van de FEHAC werd niet alleen bemensd door FEHAC insiders, maar ook door vrijwilligers uit de aangesloten clubs. Twee van die vrijwilligers hebben op de laatste ledenvergadering van de FEHAC enthousiast verslag gedaan van hun ervaringen. Zo'n dagje RAI op een stand brengt je in aanraking met allerlei mensen. Eén verhaal, dat is blijven hangen, was van een meneer die duidelijk met een deuk in zijn hoofd rondliep. Hij vertelde dat die deuk een overblijfsel was van een aanrijding met een Volvo P444, net zo een als op de FEHAC stand stond. Hij ging door de knieën, legde zijn hoofd tegen de bumper en warempel: hoofd en bumper pasten naadloos op elkaar.

FEHAC folder

Het FEHAC secretariaat heeft de nieuwe FEHAC folder voor u én al uw clubleden klaar liggen. Een mailtje met het gewenste aantal naar: secretariaat@fehac.nl is voldoende.

Tweede Kamer maakt zich sterk voor mobiel erfgoed

Op 2 juni 2015 vond in de Tweede Kamer een belangrijk debat plaats over erfgoed en voor het eerst ook over het mobiele erfgoed. Op de agenda stond de nieuwe Erfgoedwet van het ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschappen. Mobiel erfgoed is breder dan alleen historische voertuigen: het is al het historisch vervoer op de weg, op het water, door de lucht en op rails.



Misschien niet direct voor de hand liggend, maar deze ongerestoreerde DAF vuilniswagen van de gemeente Woerden is ook mobiel erfgoed



Mobiel erfgoed; tastbare herinnering als alle ooggetuigen er niet meer zijn



Volkswagen busje uit 1958, compleet met huid en origineel Nederlands kenteken. Zelfs de belettering past in het tijdsbeeld

Mobiel erfgoed nu nog terzijde genoemd

In deze nieuwe Erfgoedwet geeft de minister de visie van de regering op het erfgoed in Nederland (monumentale gebouwen, kunstwerken, schilderijen, archeologische voorwerpen en ook mobiel erfgoed). De Erfgoedwet noemt ook de maatregelen die de regering wil nemen om al het roerende en onroerende erfgoed in Nederland te beschermen en te behouden. Het mooie van deze wet is dat het een samenhangend geheel is van wet- en regelgeving voor ons totale nationale cultureel erfgoed. En juist daar lag voor mobiele erfgoedliefhebbers de uitgelezen kans om nu ook het mobiele erfgoed te laten opnemen in deze Erfgoedwet en daarmee een wettelijke status te verkrijgen.

Maar helaas, in het eerste concept van de wet wordt mobiel erfgoed slechts terzijde genoemd, en dan ook nog eens met deze tekst: "Ook in de private sfeer wordt cultureel erfgoed beschermd en gekoesterd, waarvan de voortreffelijke staat waarin ons mobiele erfgoed wordt gehouden, een goed voorbeeld is". Kortom, het ministerie noemt en roemt mobiel erfgoed als mooi voorbeeld maar gaat er niets voor te doen.

Nu eens positief over oldtimers

Gelukkig was er voor deze Erfgoedwet een inspraakmogelijkheid voordat de definitieve wet naar de Tweede Kamer werd gestuurd. Zowel de FEHAC als Mobiele Collectie Nederland (MCN) hebben medio juli 2014 hun commentaar ingediend, waarvan de strekking was dat het ministerie het mobiele erfgoed expliciet moet benoemen als nationaal erfgoed en dat de minister van OCW zich ook actief dient in te zetten om het mobiele erfgoed te beschermen en te behouden.

Zeker als er vanuit de andere ministeries wetgeving wordt opgesteld, die nadelig is voor het mobiele erfgoed. Uiteindelijk hebben ruim 80 organisaties commentaar geleverd, waarbij ongeveer 30 van die commentaren betrekking hadden op het mobiele erfgoed.

2 juni kamerdebat

Met al deze informatie voorhanden vond dinsdag 2 juni het debat in de Tweede Kamer plaats. Minister Bussemaker was zelf aanwezig om de Erfgoedwet toe te lichten en Kamervragen te beantwoorden. En toen bleek dat al de inspanningen die de FEHAC de afgelopen jaren samen met de historische vliegtuigen, boten en treinen onder de vlag van MCN hebben gepleegd, nu ook bij onze volksvertegenwoordigers z'n vruchten heeft afgeworpen. In tegenstelling tot eerdere Kamerdebatten waarbij de oldtimers soms zeer negatief werden behandeld, was de sfeer nu veel positiever.

Moties voor meer steun aan mobiel erfgoed

Aangevoerd door D66 fractieleider Alexander Pechtold en Mona Keijzer van het CDA werden er diverse moties en amendementen aangenomen die allemaal aangaven dat de minister meer moet doen om het mobiele erfgoed te beschermen. Daarbij werd ook geregeld gerefereerd aan het register mobiel erfgoed NRME en de lijst met knelpunten die MCN namens de vier sectoren weg, water, lucht en rail had opgesteld. De minister heeft de wensen van de Kamer meegenomen en zal er zeer binnenkort op reageren. De verwachting is dat de minister de wet op punten ten voordele van het mobiele erfgoed zal aanpassen.

Ondertussen gaan op uitvoerend niveau de geplande werkzaamheden rond mobiel erfgoed gewoon door. Zo organiseert MCN op 24 juni 2015 in samenwerking met de rijksdienst Cultureel erfgoed in Amersfoort een nationaal congres Mobiel Erfgoed. Op de FEHAC-website staat meer informatie.

Doede Bakker nieuwe voorzitter FEHAC Commissie Tweewielers



Doede Bakker voorzitter commissie Tweewielers



Honda 750 CB Four met de karakteristieke dubbele uitlaat aan beide kanten



Locomobielen behoren ook tot het aandachtsgebied van de Commissie Bedrijfsvoertuigen

De Algemene Ledenvergadering van de FEHAC heeft eind april Doede Bakker gekozen als nieuwe voorzitter van de Commissie Tweewielers. Doede Bakker is al jaren liefhebber van klassieke motoren en -automobielen. Naast de gezinsauto was er altijd wel een motorfiets in huize Bakker: een Jawa, Suzuki, Honda en een BMW. Het langst werd een Honda CB750 gekoesterd. Voor die motorfiets werd een club opgericht: de Honda CB Four Club. Deze club is er voor eigenaren van deze trendsetter uit Japan; de eerste betaalbare moderne viercilinder motorfiets. De club had in 2006 een nieuwe voorzitter nodig en zo werd Doede clubbestuurder. Omdat er een voortdurende stroom dreigingen uit nieuwe wetgeving en andere maatschappelijke ontwikkelingen op klassiekerliefhebbers afkomt, is het logisch dat een klassiekerclub lid is van een organisatie die deze belangen behartigt. De enige club die dat in Nederland voor alle voertuigsoorten doet is de FEHAC. De CB Four Club is in 2008 FEHAC-lid geworden. In 2010 werd Doede ook lid van de Commissie Tweewielers. Toen het pensioen in zicht kwam realiseerde hij zich dat hij best verder wilde als bestuurder van een organisatie. Iets met techniek en wetgeving bijvoorbeeld. Een poosje geleden vroeg de vorige CTW-voorzitter Pim Hoosemans aan Doede om hem op te volgen. Dit was de goede vraag op het juiste moment. Doede wil met alle clubs binnen en buiten de FEHAC contact te leggen. Om de belangenbehartiging effectief te maken is een sterke FEHAC nodig. Daar gaat Doede Bakker de komende jaren zijn steentje aan bijdragen.

Commissie Bedrijfs Voertuigen (CBV)

De CBV is naast de CPA (Commissie Personen Auto's) en CTW (Commissie Twee Wielers) een voertuigencommissie binnen de FEHAC.

Zelfs caravans en stoomwalsen

De CBV heeft een grote diversiteit van voertuigen als werkgebied; eigenlijk alle voertuigen die niet onder CPA of CTW vallen. Onder de CBV vallen: vrachtwagens, autobussen, tractoren, ex-legervoertuigen, aanhangwagens, caravans, stoomwalsen. Alles als het maar 25 jaar of ouder is. Bestelwagens zijn eigenlijk ook bedrijfsauto's, maar deze vallen vaak eerder binnen het aandachtsgebied van de CPA vanwege de personenauto waarop ze gebaseerd zijn. Vanwege de naam zou men mogelijk kunnen denken dat het alleen om voertuigen gaat die (nu nog) bedrijfsmatig gebruikt worden. Het tegendeel is het geval: het gaat alleen om voertuigen die in het verleden bedrijfsmatig werden gebruikt. Vrijstelling van Motorrijtuigenbelasting of het vallen in de overgangsregeling voor de MRB geldt alleen bij niet-bedrijfsmatig gebruik. De CBV houdt zich dus in feite alleen bezig met het hobbymatige, niet bedrijfsmatig gebruik van de werkpaarden van vroeger.

CBV en milieuzones

De CBV is de eerste commissie die met milieuzones te maken kreeg. Vanaf 2007 is de commissie hier al mee bezig. Het DAF-museum in Eindhoven, met hun uitgebreide collectie vrachtwagens van dit oer-Hollandse merk, kreeg al vroeg met een milieuzone te maken. Vrachtwagens mochten aanvankelijk niet meer op eigen kracht het museum in en uit. Dat is opgelost door de milieuzone een paar honderd meter op te schuiven, zodat het museum er nu net buiten valt. Ondanks dat de voertuigen niet bedrijfsmatig gebruikt mogen worden is het niet gelukt om een algemene ontheffing voor oldtimer vrachtwagens in milieuzones te krijgen. Dat treft ook een deel van de Tweede Wereldoorlog voertuigen die vaak in bevrijdingsoptochten meerijden. Het is echter wel mogelijk om voor evenementen een ontheffing aan te vragen. Dit gebeurt echter sporadisch: de milieuzone is nog een betrekkelijk nieuw fenomeen en in maar een paar steden ingevoerd tot nu toe.

Vrijwaring tekenen: maatregel met beperkingen

Deelnemers aan een rit een vrijwaringsbewijs laten tekenen lijkt een oplossing om bij schadegevallen niet aansprakelijk te zijn. Clubs en organisatoren halen daarmee echter een schijnzekerheid in huis: het blijft toch altijd mogelijk om met schadeclaims geconfronteerd te worden.

Vrijwaring houdt claims niet buiten de deur

Met een vrijwaringsbewijs probeert een organisator van een evenement de gehele aansprakelijkheid van zich af te duwen en dat kan niet. Als u zo'n briefje bij het begin van een rit onder de neus geschoven krijgt, dan is de reikwijdte maar beperkt. Het zit zo: als iemand schade lijdt zal hij/zij die in eerste instantie zelf moeten dragen en in tweede instantie af wentelen op een eigen voorziening: de oldtimer WA Casco verzekering. Pas in derde instantie komt een (andere of mede) aansprakelijke partij in beeld. En aansprakelijkheid zal eerst aangetoond moeten worden, dat is een verwijtbare fout; in juridische termen een 'toerekenbare tekortkoming'. Als die ander (dus club of organisator) tevoren zegt: ik heb of wil daar helemaal niets mee te maken hebben, dan ontkent hij bij voorbaat aansprakelijk te (willen) zijn.



Goed verzekerd zijn met zo'n voertuig is wel nodig



Bij FOCWA bedrijven hingen vroeger ook mooi geëmailleerde borden met hun regels voor aansprakelijkheidsbeperking

Dat is ook een beetje wegduiken voor verantwoordelijkheden. Een club komt heus niet zo snel 'aan de beurt' voor aansprakelijkheid, de ervaring met het schadeverleden op de FEHAC WA Club verzekering heeft dat wel aangetoond: heel weinig claims.

Onredelijk bezwarend beding

De wetgever noemt zo'n algemene en volledige uitsluitende voorwaarde bij een overeenkomst (meedoen aan een rit is een overeenkomst: u betaalt en krijgt een route voorgeschoteld) een onredelijk bezwarend beding: dat zijn bedingen waarover niet afzonderlijk is onderhandeld en de balans tussen rechten en plichten van partijen significant in het nadeel van de wederpartij (de rijder van de rit) uitvalt. Die staan op een zgn. zwarte lijst van bedingen en zijn te vinden in art 6:236 BW. Daarnaast zijn er rechterlijke uitspraken over het ontbreken van besef van de reikwijdte van de beslissing waar u voor tekent. Als niet de hele reikwijdte van de gevolgen van het zetten van een handtekening van te voren is te overzien, maakt men kans dat de rechter de getekende vrijwaring snel terzijde legt.

Voorbeelden

Praktijkvoorbeelden waarbij een organisator werd aangesproken zijn schaars. Er is een geval bekend waar een aan een evenement deelnemende stoomwals een stuk weg kapot reed. De gemeente wilde de organisator laten opdraaien voor de schade. Maar wie maakte de fout en wie was dus aansprakelijk: niemand anders dan de stoomwalsbestuurder. Een ander geval betrof een meneer met schade aan zijn auto die geparkeerd stond langs de weg waar een puzzelrit werd gehouden. Als al bewezen kan worden dat een deelnemer de schadeveroorzaker was, dan nog dient niet de organisator, maar de WA-verzekeraar van de deelnemer aangesproken te worden.

Wel WA verzekerd zijn

Wat wel van een deelnemer aan een clubrit verlangd kan worden is dat de deelnemer een adequate WA Oldtimerverzekering heeft die de deelname aan toerritten ook dekt. Dan weet de club dat de deelnemer een eigen voorziening heeft die aangesproken kan worden in een onverhoopt geval van schade. De FEHAC stelt niet voor niets als eis dat deelname aan ritten en rally's ook verzekerd moet zijn.

Europees beeld van het historisch voertuig

De FIVA heeft vorig jaar bij 20.000 eigenaren, goed voor meer dan 40.000 voertuigen, gevraagd naar hun uitgaven, rijpatroon en persoonlijke gegevens. Dat is representatief genoeg voor een goed beeld van de Europese historisch voertuig bezitter.



Jaarlijks wordt 6562 euro aan restauratie etc. uitgegeven



De gemiddelde klassiekereigenaar in Europa is man en 53 jaar oud



Slechts 2% van de klassieker eigenaren is een dame. Dat zouden er veel meer mogen zijn

FIVA is heel wat anders dan de voetbal FIFA

De FIVA is de Europese federatie van de landelijke vertegenwoordigers van voertuigclubs. FIVA staat voor Fédération Internationale des Véhicules Anciens, Frans voor: de internationale federatie voor oude voertuigen. De FIFA (van Sepp Blatter) wordt hetzelfde uitgesproken, maar is echt heel wat anders. De FIVA heeft een Europees brede enquête gehouden naar de vele aspecten van klassieke voertuigen. Dit onderzoek had een belangrijke Nederlandse inbreng: de TU Delft en Fontys Hogescholen hebben dit onderzoek begeleid en Tiddo Bresters van de FEHAC had een belangrijke rol bij het opstellen van de vragen en bij de respons verwerking.

Klassiekers blijft vooral een mannenhobby

Het wordt ook in dit onderzoek weer bevestigd: 98% van de klassiekereigenaren is man en de gemiddelde leeftijd ligt op 53 jaar. Dames en jongeren zijn dus ondervertegenwoordigd. Daarom is het belangrijk om juist deze groepen te interesseren voor mobiel erfgoed.

20% van de respondenten kocht in het onderzoeksjaar 2013 een historisch voertuig en de gemiddelde prijs daarvan was € 13.421. Ook werd er verkocht, maar veel minder: maar 8% verkocht er eentje en de verkoopprijs was ook minder: € 5.331. Eentje verkopen kan ook wel, want gemiddeld heeft men 2,2 voertuig in bezit. De meeste historisch voertuigbezitters hebben een oldtimer om er ritjes mee te rijden en er leuke evenementen mee te bezoeken: 42%. Uit nostalgische overwegingen - mijn vader had net zo'n auto, bijvoorbeeld - heeft 27% een oldtimer en 20% houdt vooral van sleutelen en techniek. Maar 2% gebruikt de oldtimer dagelijks.

Gebruik auto's gemiddeld 2484 km per jaar

Klassieke motorfietsen rijden gemiddeld maar 1100 km per jaar, voor bedrijfsvoertuigen is dat nog minder: 728 km en voor personenauto's is dat 2484 km per jaar. Overall is het gemiddelde 1484 km per jaar. Het plaatje is niet compleet zonder de veelrijders: 8% rijdt jaarlijks meer dan 5000 km; 5% zit tussen de 5.000 en 10.000 km en 3% zit boven de 10.000 km per jaar. Dit is allemaal per voertuig. Bij gemiddeld 2,2 voertuig in bezit, is het jaarlijks kilometrage per oldtimerbezitter 3153. De doorsnee oldtimerbezitter rijdt er 32 dagen per jaar mee en het voertuig staat dus de andere 11 maanden van het jaar stil. Dus een selectief en sporadisch gebruik en dat is goed te weten in de hele milieuzone discussie. Daar wordt alleen gekeken naar de vervuiling als de motor aanstaat en niet wanneer hij uitstaat. Bovendien is uit milieu-oogpunt een belangrijk cijfer dat 96% van de klassiekers op benzine rijdt.

Aanjager van de economie

De gemiddelde klassieke auto heeft een waarde van € 21.043; voor een motorfiets is dat € 5.659. Bijna niemand ziet de klassieker als een mooie belegging (maar 1%). Voor verreweg de meeste mensen is het een kostenpost. Voor restauratie, onderhoud en reparatie, accessoires, verzekering en brandstof wordt door de klassieker eigenaars jaarlijks € 6.562 uitgegeven. Dat is 97 eurocent per gereden km. De 1,5 miljoen eigenaren van klassieke voertuigen in Europa stoppen zo € 9,8 miljard in de Europese economie. En dan is nog niet meegenomen wat bijvoorbeeld in de horeca wordt uitgegeven bij clubmeetings.

Stalling en uitgestorven merken

Voor het behoud van een klassiek voertuig hoort het binnen gestald te staan. Dat kost gemiddeld € 78 per maand. 97% stalt het voertuig droog in een eigen of gehuurde stalling.

Degenen die reageerden op de enquête konden kiezen uit meer dan 300 merken en toch werd nog vaak nog 'overig' aangekruist. Dat betekent dat de producten van allang verdwenen fabrikanten nog gekoesterd worden, ondanks de lastige onderdelenvoorziening, reparatie en beperkte kennis van het voertuig. Zo koesteren deze enthousiastelingen de technische historie van voertuigen die anders alleen nog zouden bestaan in archieven en op foto's.

Kroon Oil: olie en smeermiddelen

Op 3 juni 2015 vond de eerste FEHAC Academy plaats in het Berghotel te Amersfoort. Onze business partner Kroon Oil vertelde de aanwezige techneuten over het gebruik van olie en smeermiddelen.

Oldtimer vergt speciale olie

Wat is basisolie? Het verschil tussen mineraal en synthetisch. De verschillende additieven. De verschillen in viscositeit en de verschillende kwaliteiten. SAE en API. En vooral waarom een moderne olie niet in een oldtimer gebruikt mag worden. Het additief dat de motor reinigt, lost het vuil in het carter op en hierdoor kunnen oliekanalen verstopt raken met ernstige motorschade tot gevolg.

Speciale motorfiets olie

Sinds enkele jaren bestaan er speciale motorolies voor de motorfiets omdat de 'frictie-modifiers' (= additief dat voor minder brandstofverbruik moet zorgen) in moderne auto-motorolie de natte koppeling doet slippen.

Voor elk merk een model

Welke motorolie in de eigen oldtimer gebruikt moet worden staat in de documentatie van de fabrikant. Kroon Oil heeft op haar website de oude olie vertaald naar 'nieuwe' olieproducten. En deze zijn verpakt in klassieke metalen oliebekken van 1 liter.

Ook de bouwjaren waren goed vertegenwoordigd: van vooroorlogse voertuigen tot jonge oldtimers uit de tachtiger jaren. Uit de enquête na afloop blijkt dat de bijeenkomst goed gewaardeerd is. Er zijn enkele verbeterpunten (zoals lengte, pauze, geluidinstallatie gebruiken). Ook wil men meer van dit soort avonden. Aan dat laatste kon direct worden tegemoet gekomen. Op woensdag 2 september wordt deze avond nogmaals georganiseerd. Clubs ontvangen t.z.t. weer de uitnodiging.

Reserveer in uw agenda

Olie & Smeermiddelen bijeenkomst

Kroon Oil 2 september 2015 te Amersfoort

Taxatiedag 4 november 2015 te Bunnik



Kroon Oil bijeenkomst werd gepresenteerd door Tom Bruggeman en Jeroen Smalbrugge



Brede belangstelling

De bijna 60 aanwezigen kregen een duidelijke uitleg en gingen met veel kennis weer weg. De aanwezige clubleden kwamen uit alle geledingen: motorfietsen, vrachtwagens, automobielen en zelfs een tractor.



T-rijbewijs

Rijbewijs en kenteken voor tractoren

1 juli 2015 wordt de nieuwe categorie T op het rijbewijs ingevoerd. Deze categorie geldt voor het rijden op de openbare weg met land- en bosbouwtrekkers (LBT) en motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS). Over twee jaar krijgen alle tractoren ook nog een eigen kenteken.



Een tank, zoals deze Sherman, is ook een MMBS en gaat dus ook een T-kenteken krijgen



Klassieke tractoren krijgen ook in 2017 een kenteken en bestaande GV-kentekens vervallen

Gewonnen ritje met de Panhard

Het bestuur heeft uit de vele inzendingen de winnende spreuk 'Oldtimers op weg naar morgen' gekozen. De winnaars zijn uitgenodigd na afronding van de laatste restauratiewerkzaamheden voor een rit in de Panhard van secretaris Joost van Noorden.

*Oldtimers op weg
naar morgen*

Niet voor grasmaaiers

Met de categorie T op het rijbewijs mag u een LBT en een MMBS met aanhangwagen besturen op de openbare weg. De categorie T is niet verplicht voor kleine en smalle voertuigen. Als ze niet breder zijn dan 130 cm en gebruikt worden om te maaien, onkruid bestrijden, vegen, sneeuwruimen, gladheid bestrijden of hondenpoep verzamelen hoeft de bestuurder geen T-rijbewijs te hebben. Het voertuig mag echter dan niet voorzien zijn van een trekhaak of koppelinrichting.

De T op het roze rijbewijskaartje

Als u nu een geldig B-rijbewijs heeft, krijgt bij de eerst volgende vernieuwing/vervanging van uw rijbewijs automatisch de categorie T bijgeschreven. Daarbij gelden de volgende voorwaarden:

- afgifte rijbewijs B vóór 1 juli 2015
- u bent op het moment van aanvraag rijbewijs 18 jaar of ouder
- de categorie B op uw rijbewijs mag niet ongeldig zijn verklaard

Tot deze vernieuwing is de categorie B geldig voor het besturen van LBT en MMBS. Natuurlijk zijn er weer uitzonderingen op deze regel: als uw rijbewijs verloopt na uw 75e verjaardag of als u gezondheidsproblemen heeft waardoor u eerder een rijbewijs kreeg dat korter dan 10 jaar geldig was, dan moet u eerst een Eigen Verklaring opsturen naar het Centraal Bureau Rijvaardigheid (CBR) om de categorie T op uw rijbewijs te krijgen. Als u in de toekomst rijbewijs C haalt, dan krijgt u er categorie T automatisch bij. Een trekkercertificaat kan na 1 juli 2015 omgewisseld worden voor een categorie T op het rijbewijs. Dit kan tot 1 juli 2016 en gaat via de RDW.

Geen trekkercertificaat en ook geen rijbewijs met de categorie B

Dan bent u eigenlijk te laat. Want als u vóór 1 juli 2015 alsnog een trekkercertificaat gehaald heeft dan kan het omgewis-

seld worden voor een T op het rijbewijs. Als het trekkercertificaat na 1 juli 2015 wordt gehaald is een theorie- en praktijkexamen nodig voor de categorie T bij het CBR.

Overgangperiode

Voor de omwisseling van het trekkercertificaat naar de categorie T op het rijbewijs geldt een overgangperiode van een jaar. Dit betekent dat u uw trekkercertificaat moet omwisselen vóór 1 juli 2016. Meer informatie over de invoering van de categorie T op het rijbewijs is te vinden op de website: <http://www.rijbewijs.nl/themas/categorie-t-op-het-rijbewijs/>

Alle tractoren in 2017 een kenteken

De laatste voertuigen die zonder nog kenteken op de openbare weg rijden, krijgen nu ook een kenteken. Dat gaat om de land- en bosbouwtrekkers en om motorvoertuigen met beperkte snelheid, waarvoor nu ook een T-rijbewijs voor nodig is. De FEHAC zit samen met de oldtimerclub voor deze voertuigen, de Historische Motoren en Tractorvereniging HMT in de klankbordgroep van het ministerie voor Infrastructuur & Milieu. Dit om de belangen voor met name de historische tractoren te behartigen. Dit heeft zeker effect gehad: er is duidelijk rekening gehouden met de positie van de historische tractor. Het tractorkenteken gaat gelden voor alle voertuigen waarvoor het rijbewijs T gaat gelden. Dit kenteken is verplicht als er op de openbare weg gereden wordt. Dus als de tractor nóóit op de openbare weg komt, is er ook geen kenteken voor nodig. Er komt een invoeringsprocedure, waarbij met minimale moeite en kosten een tractor kenteken aangevraagd kan worden. Bestaande GV-kentekens op tractoren worden ook omgezet. Voor de tractoren blijft de huidige maximum snelheid (25 km/uur) gelden. Het uitgeven van kentekens betekent niet dat er ook APK of motorrijtuigenbelasting ingevoerd gaat worden. Er wordt wel gestudeerd op een verhoging van de maximum snelheid naar 40 km/uur. Maar om deze hogere snelheid toe te staan, zullen aanvullende eisen aan de tractor gesteld worden. Ook wordt er voor snellere tractoren gesproken over APK. Eerst vindt besluitvorming in de Tweede Kamer plaats. Daarna volgt de Raad van State en de Eerste Kamer. Invoering zal naar verwachting pas na 1 januari 2017 plaatsvinden.

Indien onbestelbaar retour: Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik

Utrecht plaatst handhavingsborden milieuzone oude diesels

De gemeente Utrecht heeft handhavingsborden geplaatst. Zo kunnen overtreders van de milieuzone beboet worden. Op alle toegangswegen van de Utrechtse milieuzone komt een zogenaamd C6 bord. Dat bord



geeft aan dat de milieuzone verboden gebied is voor diesels van voor 1 januari 2001. De handhaving vindt onder meer plaats met vaste verkeers-camera's op strategische plekken in de stad. De afgelopen maand werden kentekenhouders van oude

diesels, die in de milieuzone zijn gesignaleerd, alleen gewaarschuwd. Vanaf 1 mei krijgen overtreders via Centraal Justitieel Incasso Bureau (CJIB) een boete van € 90.

Milieuzone gemeente Rotterdam

Rotterdam breidt per 1 januari 2016 de milieuzone uit. Niet alleen geografisch, maar ook wat betreft de voertuigeisen die ze stellen. De milieuzone kent de volgende uitgangspunten:

- de milieuzone wordt ingesteld in het gebied ten noorden van de Maas (binnen de ring, incl. de stedelijke oeververbindingen);
- toegangseis diesel vrachtauto's is Euro-IV;
- toegangseis diesel bestel- en personenauto's is Euro3 (DET 2001). Deze eis wordt per 1 januari 2018 aangescherpt tot Euro4 (DET 2005);
- toegangseis benzine bestel- en personenauto's is Euro1 (DET 1992).

Klassieker kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 11 juni 2015:

Bedrijfsauto	< 1973: BE-81-32
Motorfiets	< 1973: ZF-86-84
Personenauto	< 1973: AR-96-19
Personenauto	< 1978: 11-YD-35

De opvolger van de AR-serie wordt de kentekenserie DZ0001 t/m DZ9999.



De opvolger van de AR-serie voor personenauto's wordt de DZ-serie. In Portugal werd deze al eens uitgegeven



Recent erbij met BE-81-32 kentekens zo'n VW T2 busje met neerklapbare zijpanelen

COLOFON

FEHACTiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs

Website: www.fehac.nl

Secretariaat

Willeke Wallet
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
tel:030-6595370
fax:030-6570750
e-mail: secretariaat@fehac.nl

PR / Perscontacten

Bert de Boer
e-mail: pr@fehac.nl

Redactie FEHACTiviteiten

Herman Steendam
e-mail: redactie@fehac.nl

BESTUUR (per 29 april 2015)

Voorzitter

Bert de Boer
e-mail: voorzitter@fehac.nl

Vice-voorzitter en Juridische zaken

Cander van der Veer
e-mail: juz@fehac.nl

Secretaris

Roel Augusteijn / Joost van Noorden
e-mail: secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Wilco Boer
e-mail: penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid Personenauto's, FIVA

Laszlo Mogyoróssy
e-mail: cpa@fehac.nl

Bestuurslid Bedrijfsvoertuigen

Henk Minne
e-mail: cbv@fehac.nl

Bestuurslid Tweewielers

Doede Bakker
e-mail: ctw@fehac.nl

Bestuurslid Public Affairs

Bert Pronk
e-mail: public-affairs@fehac.nl

Publicaties overnemen

Informatie uit FEHACTiviteiten is vrij van rechten. Artikelen mogen geheel of gedeeltelijk worden overgenomen, mits de bron wordt vermeld. De FEHAC heeft een digitale Nieuwsbrief: u kunt zich daarvoor opgeven via www.fehac.nl. De FEHAC is lid van de FIVA en de CONAM.