

juli 2020



**FEHAC**tiviteiten is  
het nieuwsblad  
van de Federatie  
**Historische Automobiel -  
en Motorfiets Clubs (FEHAC)**  
Mobiliteitshuis  
Kosterijland 15  
3981 AJ Bunnik  
[www.fehac.nl](http://www.fehac.nl)

## APK-vrijstelling bij 50 jaar nu goedgekeurd

*De Eerste Kamer heeft op 19 mei jl. besloten om alle voertuigen ouder dan 50 jaar vrijstelling te verlenen van de APK. Dat gebeurde gelijktijdig met een wijziging van de Wegenverkeerswet om alle trekkers te gaan voorzien van een kenteken.*

### Oude toezegging ingelost

Met de vrijstelling wordt een vijf jaar oude toezegging van de overheid eindelijk ingelost. De vrijstelling APK bestond al voor voertuigen van voor 1-1-1960. Dat wordt nu omgezet naar een vrijstelling bij 50 jaar en ouder. Dat betekent dat alle auto's uit de 'sixties' en daarvoor niet meer op bezoek hoeven bij de APK-keurmeester. De FEHAC heeft zich lang ingezet om dit te bereiken en dat is nu eindelijk met succes bekroond.

### Liefhebbersvoertuigen met weinig kilometers

De APK voor personenauto's en bestelwagens is in 1985 ingevoerd. Op 1-1-2008 werden twee uitzonderingen voor oldtimers van kracht. 30 jaar en ouder hoefde nog maar eens in de twee jaar naar de keuring en alle historische voertuigen met een Datum Eerste Toelating DET voor 1-1-1960 werden helemaal vrijgesteld van een APK. De voornaamste reden voor APK-vrijstelling was dat historische voertuigen toen ook al liefhebbersvoertuigen waren, die uitstekend werden onderhouden en waar maar weinig mee werd gereden. Bovendien ontbrak het veel APK-keurmeesters bij de gewone garages aan gedegen kennis over de hele oude voertuigen. Die redenen voor vrijstelling staan nu in 2020 nog recht overeind.

### Vergissing rechtgezet

De wetgever heeft destijds per abuis het jaartal 1960 als vaste datum in de APK-regelgeving opgenomen. Sinds de invoering van de vrijstelling in 2008 is de APK-vrij-grens steeds verder in het verleden komen te liggen, waardoor nu een voertuig pas bij 60 jaar oud APK-vrij is. Wat er straks gaat gebeuren met de APK-vrijstelling bij 50 jaar, is alleen maar het herstel van een in het verleden gemaakte vergissing.

### Goed onderhoud is en blijft noodzakelijk

De RDW houdt van de APK-keuringen bij welke problemen en gebreken er spelen. Daarbij blijkt steeds dat mobiel erfgoed goed wordt onderhouden en verreweg het minste aantal afkeuringen kent. Er zijn bij oldtimers wel relatief veel onterechte afkeuringen en opmerkingen. De keuring van het mobiel erfgoed blijkt geen wezenlijke bijdrage te leveren aan de verkeersveiligheid. Omdat de meeste eigenaren hun mobiel erfgoed al een lange reeks van jaren hebben, is onderhoud en restauratie eerder een verantwoorde investering in deze voertuigen dan een kostenpost. Afschaffen van de APK-plicht zal in de praktijk niet of nauwelijks tot minder onderhoud leiden. Wie twijfelt kan natuurlijk altijd vrijwillig zijn historisch voertuig APK laten keuren. Goed onderhoud is en blijft altijd noodzakelijk.



**Net als alle andere 'sixties' auto's hoeft deze 1964 Skoda 1000 MB straks niet meer naar de APK**

**VRIJSTELLING**

### RDW aan zet voor invoering

De RDW gaat nu de vrijstelling invoeren. Wanneer de invoering precies ingaat is nog niet duidelijk. Ook is nog niet vastgesteld of er voor bepaalde categorieën 50+ voertuigen nog wel een APK blijft, waarbij we denken aan taxi's en bussen. De FEHAC verwacht dat de RDW eind dit jaar klaar is met de administratieve voorbereiding en dat de vrijstelling APK 50+ per 1-1-2021 in gaat.

# Tractoren krijgen straks ook een kenteken

*Eind mei heeft de Eerste Kamer als hamerstuk de wijziging van de Wegenverkeerswet goedgekeurd waardoor landbouwtrekkers straks een kenteken krijgen.*



**In 1927 werd het rijkskenteken K-91 al uitgegeven voor een Fordson trekker**



**Landbouw voertuigen waar zonder T-rijbewijs mee gereden mag worden krijgen geen kenteken**

## Onder trekkers vallen alle landbouwmachines

Tractoren is meer dan wat de meeste stedelingen kennen van het protest op het Malieveld. Daar vallen voor de wet ook de Mobile Machines (MM) onder zoals shovels, graafmachines, oogstmachines etc. Ook een MMBS (Motorvoertuig Met Beperkte Snelheid), zoals een SRV-wagen is straks kentekenplichtig.

## Alleen kenteken verplicht voor de openbare weg

Tractoren krijgen straks een kenteken maar er is één algemene uitzondering: het kenteken is alleen nodig als er van de openbare weg gebruik gemaakt wordt. Rijdt de trekker alleen rond op het eigen erf of op eigen bedrijfsterrein (het luchthaventerrein Schiphol is daarvan een voorbeeld) dan hoeft een kenteken niet.

## Kentekenverplichting verschilt per trekker

1. Voertuigen waar geen T-rijbewijs voor nodig is. Dat zijn kleine machines zoals grasmaaiers en poepruimers. Daarvoor is straks geen registratie of kenteken nodig.
2. Langzame trekkers tot 25 km/uur. Die worden wel geregistreerd, krijgen admini-

stratief wel een kenteken en een kentekenbewijs op creditcard formaat, maar zijn niet verplicht een kentekenplaat te voeren. Daar is ook geen APK voor nodig.

3. Normale trekkers tot 40 km/uur. Deze trekkers kunnen niet harder dan 40 km p/u. APK is niet nodig. Die krijgen een kenteken en moeten een kentekenplaat voeren. Op de openbare weg geldt voor de normale trekkers een snelheidsbeperking van 40 km p/u.

4. Snelle trekkers, geconstrueerd om harder te kunnen rijden dan 40 km p/u. Die krijgen een kenteken, moeten ook een kentekenplaat voeren en worden ook APK-plichtig. Maar op de openbare weg geldt ook voor de snelle trekkers een maximum snelheid van 40 km p/u.

## Blauwe plaat op oldtimer trekkers

Nederland kent veel oldtimertrekkers met een trekker. Niemand weet precies hoeveel dat er zijn, maar schattingen lopen uiteen van 25.000 tot 100.000 stuks. Ook alle oldtimertrekkers worden straks geregistreerd met kenteken. Al duidelijk is dat een trekker van vóór 1978 een blauwe plaat mag voeren. Die plaat mag in drie formaten: de langwerpige en de vierkante personenautoplaat, maar ook de vierkante motorfietsplaat is straks mogelijk. Een kentekenplaat is alleen verplicht aan de achterkant; alleen bij rijden in het buitenland is een kentekenplaat aan de voor- en achterzijde straks verplicht.

## RDW verstrekt de kentekens

De RDW gaat het trekkerkenteken invoeren. Dit start waarschijnlijk per 1-1-2021. Er komt een conversieperiode van 1 jaar waar in een eenvoudige procedure iedere trekkereigenaar zijn trekker kan aanmelden voor een kenteken. Als die periode voorbij is kan men alleen een kenteken krijgen na keuring op een RDW-station en dat is lastiger en ongetwijfeld duurder. Dus gebruik straks de conversieperiode want het bespaart veel tijd en moeite. Zodra meer bekend is over de conversieperiode, komt de FEHAC met een nieuwsbrief en vermelden we het op de website [www.fehac.nl](http://www.fehac.nl)



**Een trekker met een bestaand GV-kenteken houdt dat kenteken na registratie. De afgeknotte gevarendriehoek is straks niet meer verplicht, maar vergroot wel de zichtbaarheid**

## Oldtimers op de handrem



**Zo dicht bij elkaar als deze De Loreans kon niet meer**



**Geen militair mobiel erfgoed dit jaar. Deze prachtige foto is een door Jan van Oevelen ingekleurde opname uit 1945 (Collectie Regionaal Archief Tilburg)**



*De corona maatregelen en het verbod op evenementen tot 1 september hebben er voor gezorgd dat veel clubactiviteiten dit jaar volledig zijn stilgevallen. Om de band met de leden warm te houden, komen de clubbestuurders met allerlei verrassende alternatieven.*

### **Grote evenementen zijn er niet meer**

Dit jaar ging zo mooi van start in januari met een record aantal bezoekers op Inter-Classics Maastricht. Maar dat is meteen ook wel voorlopig het laatste evenement waar je als oldtimerliefhebber je hart kon ophalen. Alles is tot ver in de zomer afgelast. Sommige organisatoren zoals de Nationale Oldtimerdag Lelystad hebben de 2020-editie maar helemaal afgeblazen. Anderen zoals de Techno Classica in Essen stelden eerst het evenement nog uit naar eind juni, maar moesten toch helaas constateren dat dit veel te optimistisch was. Eind september wil het Concours d'Élégance het evenement bij Paleis Soestdijk nog door laten gaan, maar of dat ook lukt is nog maar helemaal de vraag.

### **April de maand voor ledenvergaderingen**

Voor de voertuigclubs is traditiegetrouw de maand april de maand van de ledenvergaderingen. Maar ook die zijn allemaal afgelast, verplaatst of verschoven. We mogen niet meer bijeen komen en ook de horeca waar veel van die bijeenkomsten worden gehouden mag de gastheer niet meer zijn. Ook de FEHAC zit in hetzelfde schuitje. De voorjaarsledenvergadering vervalt en we richten ons nu op een ledenvergadering in oktober.

### **Geen viering 75 jaar bevrijding**

Het voorjaar is ook de tijd dat onze voertuigen weer wat slaperig uit de winterstalling komen. Er moet weer een beetje mee gereden worden: de accu opladen, de remmen weer gebruiken en motor weer eens laten werken en op temperatuur brengen. Maar alle mooie voorjaarsritten en zomerbijeenkomsten die clubs organiseren gaan ook allemaal niet door. Helemaal jammer is het voor heel Nederland dat nu ook de viering van 75 jaar bevrijding een individueel her-

denken is geworden. Er stonden enorme publiekstrekkingen op stapel met heel veel militair mobiel erfgoed uit WOII als de overgebleven oorlogsveteranen maar ook dat wordt uitgesteld naar een grootse viering van 76 jaar bevrijding.

### **Contact met de leden onderhouden**

Engeland is toch hét oldtimerland in Europa en de Engelse Federation of British Historic Vehicle Clubs heeft onderzoek gedaan naar de effecten van de coronapandemie op de clubactiviteiten. En omdat de situatie in ons land vergelijkbaar is, even een paar resultaten uit dit onderzoek. Clubs komen met veel extra email berichten aan hun leden met natuurlijk berichten over afgelastingen, maar ook om hun leden sterkte en gezondheid te wensen. Er zijn ineens online vergaderingen en bijeenkomsten en forums bloeien als nooit tevoren. Het merendeel van de clubs ziet geen effect op hun financiën. Maar een kwart van de clubs aan de overkant van de Noordzee heeft iets geregeld rond de contributie of inschrijfgeld voor bijeenkomsten. Maar 40% van de clubs daar ziet ook een daling van het ledenaantal. Veel clubs doen iets speciaals voor hun oudere leden. In Engeland zijn over de 10.000 clubevenementen afgelast, in ons land zullen dat tussen de 750 en 1500 evenementen zijn. Bijzondere evenementen bijvoorbeeld omdat het merk 100 jaar bestaat of een lustrumviering worden doorgeschoven naar 2021.

### **Leuk initiatief van de Fiat 500 club Nederland**

Alle FEHAC- bestuurders en commissieleden zijn natuurlijk ook lid van een of meer clubs. We hebben allerlei creatieve initiatieven langs zien komen om de band met de leden te behouden en te versterken. De Fiat 500 club Nederland kwam met een leuk origineel cadeautje voor de leden: een doosje Fiatamine. Dit ter aanvulling bij een gebrek aan Vitamine 500. In het doosje met Fiatamintjes een humoristisch bedoelde bijsluiter waarin te lezen is waar de tabletjes allemaal goed voor zijn. Er zijn wel bijwerkingen: stralende ogen en omhoogtrekkende mondhoeken, in hart en nieren wordt je Fiat 500 koorts bevorderd, zin om iets te gaan ondernemen met de Fiat 500.



**De interne benaming voor de Mercedes-Benz 190 is Baureihe W201 en hij was er in vier uitvoeringen**



**De K70 markeerde bij VW het einde van het luchtgekoelde tijdperk**

Het voorstellen van nieuwe leden is op FEHAC-ledenvergadering altijd een leuk onderdeel. Nieuwe leden vertellen dan iets over hun club en worden vervolgens met applaus binnengehaald door de bestaande leden. Helaas is er door corona geen ledenvergadering in het voorjaar en daarom stellen de nieuwe leden zich nu in FEHAC-activiteiten voor.



**Spitfires voor het jachtvliegtuig dat hun naamgever is**



**De Volvo 480 ES komt van een Nederlandse tekentafel**

## Nieuwe leden FEHAC voorgesteld

### MB W201 / C-Klasse Club

De club voor één van de meest succesvolle types van Mercedes-Benz is begin 2018 opgericht door Patrick Bauland en Louis van Vliet. De club richt zich op de wat jongere 'Baureihen' zoals de W201 vanaf 1983 en de daarop volgende C-klasse modellen W202 t/m W205. Deze modellen zijn nog steeds redelijk betaalbaar en zorgen er zo voor dat veel mensen kunnen genieten van een automobiel van dit grote merk. Het publiek kent de W201 als de 190 en kreeg de bijnaam Baby-Benz. De club helpt ook mensen die aanschaf van een 190 of C-klasse overwegen. De club kent jeugdleden (18-24 jaar) en zelfs juniorsleden (t/m 17 jaar). Gelijkgezinden kunnen elkaar op een gezellige wijze treffen om elkaar te helpen en samen leuke activiteiten te ondernemen. De club is aangesloten bij de overkoepelende stichting Mercedes-Benz Automobiel Clubs die erkend is door de fabrikant. Die erkenning betekent korting op onderdelen, gratis het internationale blad 'Classic' van MB en kosteloos bezoek aan het Mercedes-Benz museum.

### Triumph Spitfire Club

Als echte merkenclub wil deze club de Triumph Spitfire en GT6 in stand houden en ermee op de weg kunnen blijven rijden. Het is een club voor jong en oud met een gezamenlijke passie voor deze oer-Britse kleine sportwagen vernoemd naar hét vliegtuig uit de Battle of Britain. De introductie van de kleine Triumph vond plaats op de London Motor Show eind 1962 en 18 jaar later in 1980 stopte de productie. De club is al in de jaren '80 opgericht en heeft inmiddels ongeveer 550 leden. Dat maakt het een middelgrote club met veel activiteiten voor haar leden. Jaarlijks wordt 6x het clubblad The Spitfire uitgegeven. De club heeft een uitgebreid jaarprogramma aan toerritten en evenementen in binnen- en buitenland. Technisch advies is heel belangrijk: een groot evenement is altijd de Triumph Parts Day in november. De technische Advies Commissie bestaat uit clubleden die de Spitfire en de GT6 op hun duimpje kennen. Zij organiseert twee maal per jaar een sleutelmeeting. Er wordt nauw samengewerkt met de andere Triumph clubs.

### Volkswagen K70 Club

De VW K70 is ontworpen als de NSU K70 en moest de middenklasse auto van NSU worden met boven zich de futuristische RO80 met wankelmotor en onder zich het stadsautotoetje de 1200. Maar NSU werd in 1969 overgenomen door Audi en dat behoorde toen al tot het Volkswagen-concern. Het NSU-ontwerp werd direct door VW ingelijfd en snel van het VW-logo voorzien. De K70 werd daarmee de eerste watergekoelde en voorwiel aangedreven Volkswagen. De K70 is van december 1970 tot januari 1975 geproduceerd, alleen in een sedan-versie, in totaal 211.341 stuks en was daarmee bepaald geen groot succes. Toen Audi zijn model 100 uitbracht daalde de verkoop naar een dieptepunt en stopte de productie. Nu is het een zeldzame auto met wereldwijd nog slechts 250 overlevers waarvan er nog 25 in Nederland en 7 stuks in België zijn. Dat maakt dat de VW K70 ook een kleine club is die vooral zich bezig houdt met de onderdelenvoorziening en het rijdend houden van VW's zeldzame eerste waterkoeler.

### Volvo 480 Register

Het Volvo 480 register bestaat inmiddels 28 jaar en is er om Volvo 480-rijders vooral veel plezier te laten beleven aan de Volvo 480. Dat plezier zit 'm in meedoen aan toertochten, puzzelritten en bijeenkomsten. Deze kleine sportieve Volvo is in Nederland ontworpen en in Nederland gebouwd. Het ontwerp was van het stylingcentrum Helmond van Volvo. Het Nederlandse team onder leiding van Rob Koch - later ere-lid van het register - won de ontwerpwedstrijd en troefde zo de ontwerpafdeling van moeder Volvo in Zweden én de Italiaanse ontwerpers Bertone en Coggiola af. De legendarische Volvo P1800 en de Reliant Scimitar inspireerden de ontwerpers. Het publiek kreeg de Volvo 480 voor het eerst te zien op de autotentoonstelling van Genève in 1986. Tot 1995 zijn er ruim 80.000 Volvo's 480 gemaakt in Born. Het clubblad van het Volvo 480 Register heet Born Classic en er is een giftshop met allerlei 480 gerelateerde gadgets. De club heeft 170 leden en er zijn nog 417 rijdende Volvo's 480 in Nederland.



**Aanleiding voor de oprichting van de IVAC was de opening van de John F. Kennedybrug in Maastricht**



**De barchetta is een kleine Fiat sportwagen en wordt ook met een kleine letter geschreven**

De FEHAC begroet nu per 1 juli 2020 acht nieuwe clubs binnen de FEHAC-familie. In één keer zo'n groot aantal nieuwe leden erbij is alleen in de beginjaren voorgekomen. Uiteraard zijn we blij met deze aanwas. De FEHAC is in 1976 opgericht en bestaat volgend jaar dus 45 jaar. De FEHAC is een vereniging met nu inmiddels 234 clubs als lid.



**Bij de MC de Stofwolk is het samen uit, samen thuis tijdens ritten**



**De GCCC staat open voor auto's in alle kleuren van de regenboog**

## Nieuwe leden FEHAC voorgesteld

### **Int. Veteranen Automobielen Club**

De IVAC vindt haar oorsprong in 1968 in Maastricht. In dat jaar vroeg het gemeentebestuur aan Rob Leclercq om met een paar oldtimers de feestelijke opening van de nieuwe J.F.Kennedybrug op te luisteren. Dat was de directe aanleiding om op 24 januari 1969 de Internationale Veteranen Automobielen Club op te richten. De IVAC heeft inmiddels ruim 80 leden, vooral in Limburg en Brabant aan aanpalend België en Duitsland. Men wil voertuigen in de ruimste zin des woords instand houden uit historisch en technisch oogpunt. Het is een internationale vriendenclub met passie voor mobiel erfgoed, waarbij niet alles draait om de automobiel maar waarbij het clublid centraal staat. Kinderen, familie, vrienden, kennissen zijn op ritten en evenementen steeds van harte welkom. Op de IVAC-website staat al vermeld dat de FEHAC van wezenlijk belang is voor het stand houden van onze hobby en dat de IVAC zeer hecht aan haar lidmaatschap van de FEHAC. Want: "met z'n allen tesamen kun je macht uitoefenen".

### **Gay Classic Car Club**

De GCCC heet voluit de Gay Classic Car Club (Benelux) en ontstond in mei 1992 toen op het eerste evenement spontaan ruim 45 mensen lid werden. Inmiddels is GCCC uitgegroeid tot een actieve club met 320 enthousiaste leden. Doel van de vereniging is het coördineren en het stimuleren van de belangstelling in historische, klassieke en bijzondere automobielen onder homoseksuelen (m/v). De club roemt op haar website de uitermate goede sfeer binnen de club en de grote harde kern die geen evenement overslaat. Er zijn uitstekende banden met zusterclubs in Frankrijk, Engeland en Duitsland en dat heeft geleid tot zeer succesvol verlopen internationale evenementen, waarvan het afwisselend in een van de landen georganiseerde evenement Eurotour een goed voorbeeld is. De club geeft het GCCC magazine uit dat 4x per jaar verschijnt. Verder verstuurt de club nieuwsbrieven aan haar leden. Een lidmaatschap kost € 27,50 per jaar onder het motto: "voor nog geen drie tientjes krijg je heel veel nieuwe autovriendjes".

### **Fiat barchetta Club Nederland**

De barchetta Club Nederland (bCN) wil het gezellig samen rijden in en het in stand houden van Fiat barchetta's stimuleren en bevorderen. Want overal waar mensen met dezelfde hobby en interesse elkaar ontmoeten is er veel te zien en te bespreken. Centraal staan de clubdagen en evenementen waar samenzijn, plezier en uitwisseling van ervaringen en informatie centraal staan. Met de zusterclubs in andere Europese landen bestaan goede contacten en jaarlijks wordt een 'International Meeting' gehouden in steeds een ander land. De bCN heeft een mooie website en een Facebook pagina. De typeaanduiding barchetta wordt met een kleine letter geschreven en betekent vertaald 'bootje'. Dit Fiat model kwam in 1995 op de markt en werd 10 jaar lang geproduceerd met een totaal van 57.890 stuks. Opvallend aan deze snelle kleine auto is het sierlijke en krachtige design waar Andreas Zapatinas voor tekende. Met een 1747 cc motor en een gewicht van 1060 kg haalt de auto een topsnelheid van 200 km p/u. De Nederlandse club telt inmiddels 86 leden.

### **Brommerclub 'de Stofwolk'**

De BC de Stofwolk begon in 2005 in Reeuwijk, Zuid Holland. De club telt inmiddels 130 leden met de bromfiets als gezamenlijke hobby. BC de Stofwolk organiseert jaarlijks een stuk of acht ritten voor haar leden, waarvoor een strak reglement geldt. Dit reglement is een mengeling van ernstige en ludieke regels. Zo moet de brommer 20 jaar of ouder zijn, goed onderhouden en zeker de snelheid van 40 km p/u kunnen halen. En iedereen moet een bougie, een bougiesleutel en voldoende benzine in de tank hebben. Saamhorigheid is ook in het reglement vastgelegd: "bij pech stopt de hele club en zal getracht worden het vehikel weer aan de praat te krijgen". En de laatste regel is: een toerit moet een feest zijn en blijven. De eerste activiteit van BC de Stofwolk op 12 september 2020 is de oldtimerdag in Nieuwkoop met vroege vogelrit, uiteraard afhankelijk van het weer en corona. De techniek wordt dan ook niet vergeten: om het vermogen van de eigen bromfiets te testen is er die dag een rollenbank aanwezig.

# Veranderend inzicht Urgenda brengt schone brandstof voor mobiel erfgoed dichterbij

*Heel recent kwamen twee opmerkelijke berichten in het nieuws. Het eerste ging over de electriciteitswinning met windmolens op zee, het tweede over het gebruik van schoon aardgas om brandstof te maken. Dit past precies in het streven van de FEHAC naar schonere brandstof voor oldtimers.*

## Innovatie auto-industrie leidde tot schonere motoren

Het eerste bericht ging over de 'productie van waterstof op zee kan miljarden euro's besparen' én het tweede over Urgenda: 'Stop subsidie biomassa gebruik aardgas'. De inspanningen die de auto-industrie verricht om de emissie van de moderne voertuigen steeds meer te beperken zijn zeer succesvol gebleken. Maar het mobiel erfgoed kan niet aan deze ontwikkelingen meedoen. Immers, we willen ons erfgoed in zo authentiek mogelijke staat bewaren. En toch willen wij wel ons steentje bijdragen. Maar hoe dan?

## In oude motoren schone brandstof

Binnen de FEHAC wordt dan ook al jaren gezocht naar een oplossing die de emissie van onze voertuigen vermindert. En zonder een zinloze en kostbare ombouw naar een elektrische aandrijving, blijft er maar één ding over: maak de brandstof schoner. Alle oliemaatschappijen werken aan schonere brandstof, maar als FEHAC zoeken wij een brandstof die veel fundamenteeler schoon is: een brandstof die niet van aardolie is gemaakt, maar een volledig synthetische brandstof. Dat procedé bestaat al lang: vanaf 1920 werd er in Duitsland al op grote schaal benzine gemaakt uit steenkool (koolstof) en stoom (waterstof), tot in de DDR-tijd aan toe.

## Van aardgas naar benzine en diesel

Inmiddels zijn we tientallen jaren verder en zijn we in staat om benzine en diesel te maken uit twee stoffen die in ruime mate aanwezig zijn: waterstof- en koolstofverbindingen. Een van de manieren om van koolmonoxide en waterstof benzine te maken, is om er eerst methaan (aardgas) van te maken, en daarna dat via het zogenoemde Fischer-Tropsch proces om te zetten in benzine en diesel.

## Geen aardgas uit Groningen, wel uit de Noordzee

Aardgas is een zeer schone brandstof. Dat wij er in Nederland weer van afstappen, komt niet omdat aardgas niet schoon zou zijn, maar omdat Nederland veel aardgas uit Groningen heeft gehaald wat bodemdaling, aardbevingen en onherstelbaar beschadigde huizen tot gevolg heeft gehad. In plaats van 'Nederland moet van het aardgas af', kunnen we beter zeggen: 'Nederland moet van het aardgas uit Groningen af'. In de bodem van de Noordzee zit meer dan genoeg aardgas dat geschikt is te maken voor verwarming en koken. En dat aardgas kan daarnaast dus ook worden gebruikt om schone synthetische benzine en diesel te maken. Vandaar dat we als FEHAC blij zijn met de veranderde inzichten van milieuorganisatie Urgenda op dat punt. Urgenda kiest nu voor aardgas boven de eigenlijk niet zo duurzame biomassa.

## Teveel aan elektra omzetten in productie waterstof

Een ander positief geluid in de richting van de productie van schone synthetische brandstof is het bericht over de productie van waterstof op zee. In Nederland en op zee staan veel windmolens en die worden -zelfs als het waait- maar een deel van de tijd gebruikt om stroom op te tekken. Stroomopslag vergt kostbare accu's en stroomtransport is ook duur vanwege de hoogspanningsmasten en onderzeese kabels. Veel eenvoudiger is het om de molens gewoon te laten draaien, en het teveel aan elektriciteit om te zetten in waterstof. Deze waterstof kan dan per pijpleiding of schip aan land gebracht worden. Die waterstof kan samen met kooldioxide (CO<sub>2</sub>)-volop voorhanden uit verbrandingsgasen en de omgevingslucht-, gebruikt worden om schone benzine en diesel te produceren. Dat kan gebeuren in installaties op zee vlakbij de windmolens. Omdat er voor het maken van deze brandstoffen heel veel elektriciteit nodig is worden deze brandstoffen ook wel e-fuel genoemd. Echt op grote schaal e-fuel procederen zal nog wel enige jaren duren, maar zo mogelijk nog dit jaar kunnen de eerste oldtimers op proef schoon gaan rijden op e-fuel. Er staat al een proeffabriek voor e-fuel bij Rotterdam Airport.



**Windmolens op zee worden uitgezet bij een te groot aanbod uit zonnepanelen. Maar als ze blijven draaien kan ook waterstof gemaakt worden**



**Biomassa groeit te traag om nu een duurzame klimaatoplossing te zijn. Op de korte termijn aardgas gebruiken is beter**

### Artikel GO! Mobility hiernaast

De RAI vereniging heeft het juninummer van haar blad GO! Mobility geheel gewijd aan mobiel erfgoed. Het interview met FEHAC-vice voorzitter Bert Pronk uit dit thema-nummer staat op de volgende drie pagina's.

Geen toekomst zonder verleden

# 'Mobiel erfgoed is van iedereen'

Het adagium 'geen toekomst zonder verleden' vormt feitelijk de bestaansreden van FEHAC. Als het gaat om de passie voor mobiel erfgoed wil de belangenorganisatie van historische voertuigen vooral begrip kweken en de cultuurhistorische waarde van klassieke voertuigen accentueren. Erfgoed is immers iets dat je bewaart, waar je zuinig op bent en doorgeeft aan de volgende generatie, zegt Bert Pronk, vice-voorzitter van FEHAC. 'Dit betekent in de praktijk dat bezitters van een klassiek voertuig nadrukkelijk andere mensen moeten kunnen laten meegenieten van hun mobiel historisch erfgoed.'

Bij FEHAC zijn ruim 225 oldtimerclubs aangesloten met een gezamenlijke achterban van zo'n 64.000 personen en die op hun beurt gemiddeld 2,5 oldtimer bezitten. Het behoud van het cultuurhistorisch mobiel erfgoed, aandacht voor duurzaamheid en het creëren van een positieve beeldvorming rondom klassiekers via een actieve politieke lobby (public affairs) behoren tot de voornaamste speerpunten van de belangenorganisatie. Hiervoor trekt FEHAC onder meer op met de Mobiliteitsalliantie, een coalitie van 24 partijen die zich gezamenlijk inzetten voor een toekomstbestendige mobiliteit in Nederland, en maakt deel uit van de federatie Mobiele Collectie Nederland (MCN). Daarnaast onderhoudt men hechte contacten met de ministeries van IenW en OCW, de RDW en de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed (RCE). Het speelveld beperkt zich overigens niet uitsluitend tot Nederland, verduidelijkt Pronk. 'Ons oud FEHAC-bestuurslid Tiddo Bresters is namelijk eind vorig jaar benoemd tot president van de Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA). Hij heeft een Europees lobbytraject in gang gezet, waarin FEHAC uiteraard participeert.'

## Beeldvorming bijstellen

Pronk zegt zich er aan te storen dat er soms een beeldvorming rondom de bezitters van oldtimers wordt geschapen die geen recht doet aan de realiteit. Zo werden oldtimerliefhebbers volgens hem pakweg tien jaar geleden nog bewust geframed als een stel 'belastingontduikende milieucriminelen'. 'Dat gebeurde doelbewust om klassiekers weer onder het regime van de motorrijtuigenbelas-

ten en te kantelen. Niet alleen door deze met argumenten te bestrijden, maar vooral door er een ander beeld tegenover te plaatsen.'

## Erfgoed delen

Hij wijst er op dat FEHAC ongeveer 10 jaar geleden vooral het cultuurhistorische aspect van klassieke voertuigen is gaan benadrukken. 'Erfgoed is immers iets dat je bewaart, waar je zuinig op bent en dat je doorgeeft aan een volgende generatie. In onze communicatie-uitingen verschijnt het begrip 'erfgoed' daarom met grote regelmaat. Bijvoorbeeld door eigenaren en rijders in mobiel erfgoed uit te leggen dat het geen pas meer geeft om te zeggen: "Ik ga vandaag een leuk ritje maken in mijn mooie oldtimer", maar "vandaag laat ik andere mensen meegenieten van een stukje mobiel erfgoed, want zodra andere mensen dat zien reageren ze enthousiast. En als mijn voertuig geparkeerd staat, volgen interessante gesprekken."

Hij erkent dat deze andere benadering voor veel mensen even wennen is, maar dat de boodschap uiteindelijk wel overkomt. Het is een aanvliegroete die bovendien volledig aansluit bij de oproep van de minister van OCW in 2015 die letterlijk luidt: 'Houdt het erfgoed niet

'Mobiel erfgoed vormt een status aparte in de mobiliteitswereld'

ting te krijgen. In werkelijkheid betrof het een beperkte groep mensen, vaak ook nog met geringe financiële middelen, die louter en alleen met een 25+ auto gingen rijden om belasting te ontlopen. Dat neemt niet weg dat we blij zijn dat dit fenomeen inmiddels is uitgestorven. FEHAC doet er vanzelfsprekend alles aan om onjuiste beeldvorming te corrige-



**'Anderen moeten kunnen meegenieten van het mobiel historisch erfgoed'**

voor jezelf, maar laat anderen meegenieten. Samen willen we het mobiel erfgoed beschermen en op de weg houden.'

**Conceptuele authenticiteit**

Hij onderstreept dat het begrip 'cultureel erfgoed' inmiddels een strategisch onderdeel vormt binnen het FEHAC-beleid. 'We trachten daarbij vooral meer begrip en acceptatie voor mobiel erfgoed bij de overheid te krijgen en tegelijkertijd een gedragsverandering bij onze achterban te bewerkstelligen.' Hij voegt hier aan toe het cruciaal te vinden dat de 'conceptuele authenticiteit' in de erfgoedwereld behouden blijft. Pronk bedoelt daarmee dat de 'buitenwereld' zich moet realiseren dat erfgoed het beeld van het verleden laat zien en dat die objecten dus niet noodzakelijkerwijs aan de hedendaagse normen kunnen of hoeven te voldoen. 'Daarom zijn kastelen niet perse voorzien van dubbel glas en is een stoomlocomotief met kolen gestookt. Het is evident dat een elektrische trein of auto schoner, goedkoper en comfortabeler is. Maar daar gaat het bij erfgoed niet om. We willen tonen hoe mensen decennia of eeuwen geleden reisden.'

**Status aparte**

Hij vervolgt dat mobiel erfgoed überhaupt geen deel uitmaakt van de dagelijkse mobiliteit. 'Dat is overigens al meteen door de Mobiliteitsalliantie erkend en men doet er alles aan om die aparte status te waarborgen.' Pronk noemt het positief dat de relatie met de overheid goed is. Sinds de invoering van de Erfgoedwet heeft ook het ministerie van OCW belangstelling voor mobiel erfgoed en is FEHAC bij zowel OCW als de RCE 'kind aan huis.' Hij zegt zich wel goed te realiseren dat



## 'Over tien jaar zal e-fuel de toekomst-brandstof zijn voor oldtimers'

de belangen van de ministeries van IenW (milieuzones) en OCW (koesteren erfgoed) niet altijd parallel lopen. 'Soms schuurt het en dan is het zaak er in een gezamenlijke dialoog uit te komen. Met een beetje empathie en begrip voor elkaars standpunten lukt dat meestal wel.'

### Inconsistent overheidsbeleid

Met dit in het achterhoofd heeft FEHAC gestimuleerd dat er een aantal Kamervragen zijn gesteld. Zo ligt er een nadrukkelijk verzoek om de definitie die Nederland hanteert voor een klassieke auto in lijn te brengen met de internationale FIVA-norm, namelijk 30 jaar. In Nederland ligt die leeftijdsgrens echter op 40 jaar. Het beleid is verre van consistent, want in sommige gemeenten geldt voor milieuzones een ontheffing voor oldtimers vanaf 40 jaar, terwijl bij andere de grens bij 30 jaar ligt. 'De spelregels zijn per stad anders en die willekeur verspreidt zich als een inktvlek over buitenlandse steden. Antwerpen heeft nu bijvoorbeeld eveneens besloten uit te gaan van 40 jaar en Parijs overweegt hetzelfde te doen. Dat is een ongewenste ontwikkeling die diametraal staat op hetgeen in Brussel is afgesproken.'

Een ander onderwerp dat op dit moment de beleidsagenda domineert is de omschakeling van Euro 95 brandstof naar E10 benzine die voor 10 procent met bio-ethanol is aangelengd.

Hoewel Euro95 al niet ideaal was voor oldtimers konden de meeste brandstofsysteemen van klassiekers dit nog wel aan. Voor de meeste oldtimers geldt dat niet voor de nieuwe E10 en FEHAC adviseert bezitters van deze voertuigen uitsluitend Euro 98 zonder ethanol te tanken.

### Toekomstbrandstof

Pronk: 'gelukkig hebben we een aantal jaren geleden al contact gezocht met partijen die werken aan innovatieve brandstofalternatieven: zonder bio-ethanol, schoon, klimaatneutraal, fossielvrij én niet in de laatste plaats volledig hernieuwbaar. De techniek van dit

soort synthetische brandstoffen dateert overigens al uit de jaren dertig en is door Shell in de jaren zeventig verbeterd. De toepassingsmogelijkheden zijn absoluut veelbelovend. Ik verwacht dat biobrandstof tot pakweg 2025 als een soort transitiebrandstof zal dienen. Over circa 10 jaar zal uit waterstof en CO2 vervaardigde e-fuel de toekomstbrandstof voor oldtimers zijn.'

### Ecologische footprint

Waar de vice-voorzitter van FEHAC moeite mee zegt te hebben is de bijna vanzelfsprekendheid om objecten die 'oud' zijn per definitie als milieuvriendelijk of niet duurzaam te bestempelen. 'Waarom zou 'nieuw voor oud' altijd beter zijn? We moeten ons realiseren dat duurzaam niet altijd hoeft te betekenen dat iemand steeds sneller een nieuwe auto koopt. Qua footprint is een eigenaar die tientallen jaren met een auto rijdt, veel beter bezig dan iemand die iedere drie jaar een nieuw exemplaar aanschafft.' Hij herhaalt zijn eerdere standpunt dat oldtimers een status aparte in mobiliteitsland innemen. Ze zijn doorgaans zeer goed onderhouden en leggen jaarlijks weinig kilometers af. 'Trouwens, mensen zijn er zich meestal totaal niet van bewust hoe oud een vliegtuig is waarmee ze naar de andere kant van de wereld reizen. Soms wel 30 jaar oud en toch in een technische perfecte conditie. Als dat bij vliegtuigen kan, waarom dan niet bij auto's en motoren?' ●

### Feiten en cijfers over klassieke voertuigen

<b>Totaal aantal 30+ klassiekers</b>	<b>738.000</b>
w.v.	
<b>Personenauto's</b>	<b>353.000</b>
<b>Motorfietsen</b>	<b>195.000</b>
<b>Bedrijfswagens</b>	<b>51.000</b>
<b>Bromfietsen</b>	<b>139.000</b>

Over de aantallen tractoren en aanhangwagens zijn geen gegevens

Bron: RDW

### Gemiddeld kilometrage personenauto per jaar

25 - 40 jaar oud: 4.300 km, 40+ 1.700 km per jaar

Bron: CBS

### Economische betekenis

<b>Waarde van de gemiddelde klassieke auto:</b>	<b>€ 22.000</b>
<b>Jaarlijkse uitgave per klassieker eigenaar aan onderhoud, verzekering, reparaties etc</b>	<b>€ 6.600</b>
<b>Stallingskosten per maand</b>	<b>€ 78</b>

Bron: FIVA FEHAC 2015



a.s.r.  
de nederlandse  
verzekerings  
maatschappij  
voor alle  
verzekeringen



POWERED BY MOYERSOEN



## FEHAC Business partners onmisbaar

*De FEHAC heeft nu zeven partners in business. Het zijn allemaal bedrijven die speciale producten leveren voor oldtimereigenaren en hun voertuigen. Ze zijn belangrijk voor de FEHAC en daarom willen we ze allemaal even kort voorstellen.*

### Belang van de business partners voor de FEHAC

Net als bijv. de voetbalclubs is de FEHAC naast de contributie van haar leden ook afhankelijk van de bijdragen van onze businesspartners. Zonder bupa's zou de contributie voor leden van de aangesloten clubs niet € 2,50 maar € 2,90 per clublid bedragen. De business partners steunen met hun bijdrage de goede zaak van de FEHAC, ze generen zo naamsbekendheid en ze verwachten ook dat u aan ze denkt als u olie, brandstof, banden, verzekeringen, spuitwerk etc. nodig heeft.

### Vredestein klassieker banden

Vredestein is een bupa van het eerste uur. Dit bedrijf brengt een speciaal voor klassiekers ontworpen reeks banden op de markt. Ze zijn modern qua rijeigenschappen maar hebben een klassiek uiterlijk. Vredestein kan als er voldoende vraag naar is ook een specifieke bandenmaat speciaal maken. Zo heeft ze in het verleden banden gemaakt speciaal voor de Citroën HY. Toen 250 HY eigenaren tekenden voor vijf banden de man, werd de productie gestart.

### a.s.r. oldtimerverzekeringen

a.s.r. met kleine letters en puntjes is de nieuwe merknaam voor oldtimerverzekeringen van voorheen De Europeesche. Ook a.s.r./de Europeesche was en is een trouwe bupa van het eerste uur. Deze verzekeraar biedt haar oldtimerverzekeringen aan met korting voor de leden van FEHAC-clubs. Hun oldtimerverzekering voldoet uiteraard aan de 10 eisen die de FEHAC stelt aan een goede oldtimerverzekering. In het a.s.r. hoofdkantoor heeft de FEHAC al meermalen haar ALV kunnen houden.

### Kroon Oil smeermiddelen en olie

Oldtimers vereisen vaak speciale minerale olie en bijzondere smeermiddelen en Kroon Oil voorziet daarin. Ze verkopen hun olie in nostalgische gele blikken. Om te bepalen welke olie geschikt is voor welk merk en type voertuig heeft Kroon Oil een gedetail-

leerde website die de meeste vragen hierover beantwoordt. In het verleden zijn er al meermalen FEHAC Academy avonden geweest waar Kroon Oil alles uit de doeken deed over olie en smeermiddelen.

### Glasurit autolakken

Glasurit (spreek uit Gla-su-riet) is geen autoruiten fabrikant zoals velen denken, maar een Duitse fabrikant van professionele autolakken en onderdeel van het BAYER concern. Duitse topmerken als bijv. Porsche leveren hun auto's nieuw af in lak van Glasurit. De klanten in Nederland waar Glasurit zich op richt zijn de professionele restauratie- en autospuit bedrijven. Glasurit heeft een speciale laklijn voor klassieke auto's.

### Ecomaxx Fuels specialist in oldtimerbenzine

Ecomaxx is net als Aspen een speciale hoogwaardige benzine van de GVG oliehandel. De Ecomaxx is een speciale alkylaatbenzine ontwikkeld voor oldtimers: schoner (vandaar Eco), ideaal voor lange winterstops, uiteraard ethanolvrij met maximale presentaties (vandaar maxx). Peter van Gelder van GVG is een vaste spreker bij de FEHAC als het om de ins en outs van benzine gaat en is voor de FEHAC een belangrijke kennisbron in ons benzinedossier.

### Auctim veilingen

Moyerso-en-Auctim is een Antwerps bedrijf in veilingen dat Europa ingaat onder de naam Auctim Auctions. Er is een verschuiving gaande van fysieke veilingen naar online veilingen en de ervaring leert dat zo een groter en meer internationaal publiek bereikt wordt. Meer bidders betekent vaak een hogere opbrengst. Ook oldtimers worden regelmatig op deze manier geveild en zo zijn al heel wat bijzondere klassieke auto's van eigenaar gewisseld.

### Louwman Museum

Eén van de mooiste automobielen musea in Europa is het Louwman Museum in Den Haag vlakbij Wassenaar. We zijn er trots op dat dit geweldige museum zich aan de FEHAC als business partner verbonden heeft. Een deel van het sponsorschap van het Louwman Museum is in natura: we kunnen in het museum omringd door een fantastische collectie automobielen bijeenkomsten en congressen houden.

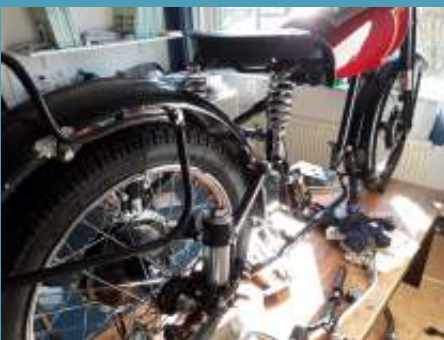
# DOVI is hulp bij aanvraag kenteken

*Oldtimerliefhebbers beginnen soms aan een restauratie van een voertuig, dat een normaal mens allang naar de schroothoop had gebracht. Als de papieren niet in orde zijn wordt het heel lastig om er een kenteken voor te krijgen. Met het Document Ondersteuning Voertuig Identiteit helpt de FEHAC voertuigeigenaren om een kenteken bij de RDW aan te vragen.*



## Motorfiets Ariel VH 1951

Een goed voorbeeld van hoe DOVI gaat is de kentekenaanvraag van een Ariel motorfiets uit 1951. Van de historie tot 2014 was weinig bekend. Ooit werd deze Ariel door de vorige eigenaar als een verzameling onderdelen aangekocht en ook zo doorverkocht zonder kenteken. De Ariel fabriek ging failliet in 1970. De Engelse Ariel Owners Motorcycle Club beschikt over het Ariel Works Despatch Book waarin elke geleverde Ariel vermeld staat. Deze club gaf een certificaat af voor een niet voor export geleverde motorfiets met de juiste matching numbers van de betreffende motorfiets die in nu restauratie is. De RDW had zo alle benodigde gegevens om de identiteit vast te stellen en is afgifte van een kenteken straks geen probleem.



Ariel VH 1951 in restauratie

## Restauratie klaar maar kenteken geweigerd

Tot 2018 kende de FEHAC de zogenoemde Bouwjaarverklaring als ondersteuning bij het op kenteken zetten van een gerestaureerd (of nog te restaureren) voertuig. De aanvraag voor een kenteken liep nog wel eens uit op een enorme teleurstelling. Eindelijk is de, vaak kostbare, restauratie klaar maar de RDW geeft geen kenteken af omdat de identiteit van het voertuig twijfelachtig is. De RDW heeft namelijk naast de *technische goedkeuring* ook de wettelijke taak om vast te stellen of de *identiteit* van het voertuig correct is. Beide aspecten spelen altijd een rol, bij elke kentekenkeuring.

## Altijd eerst identificeren, dan pas restaureren

Ook de RDW vindt het vervelend als er een schitterend gerestaureerd voertuig op het keuringsstation komt en afgekeurd moet worden vanwege een 'niet vast te stellen identiteit'. De RDW heeft dan ook een aantal jaren geleden een nieuwe dienst geïntroduceerd: het identiteitsonderzoek. Daarbij wordt nog vóórdat aan een kostbare restauratie wordt begonnen de identiteit van het voertuig al vastgesteld. Het onderzoek daarvoor kan op het keuringsstation gebeuren, maar de RDW-keurmeester komt desnoods ook bij de oldtimerliefhebber thuis om het identiteitsonderzoek te doen.

## FEHAC gaat van bouwjaarverklaring naar DOVI

In 2018 heeft de FEHAC de bestaande Bouwjaarverklaring uitgebreid met een uitgebreidere en gestructureerde ondersteuning bij het identificeren van een voertuig in de vorm van het Document Ondersteuning Voertuig Identiteit (DOVI). De voertuigeigenaar wordt, na een DOVI-aanvraag bij de FEHAC, geholpen bij het verzamelen van alle informatie die de RDW nodig heeft om de voertuigidentiteit met

succes te kunnen vaststellen. Daarbij begeleidt een FEHAC-specialist de voertuigeigenaar bij het verzamelen van de nodige gegevens. Als alle informatie is verzameld, worden de gegevens in een kant-en-klaar document 'gegoten' en aan de voertuigeigenaar ter beschikking gesteld. Deze ondersteuning kost € 25 voor een lid van een aangesloten club. Maar ook mensen die geen lid zijn van een FEHAC-club kunnen geholpen worden met een DOVI, maar dan kost de hulp € 100.

## DOVI succesvol van start

Na de voorzichtige start twee jaar terug zijn al tien dossiers met succes behandeld. En succes betekent hier dat alle aanvragers met een DOVI ook daadwerkelijke een kenteken hebben gekregen. Het bleek vooral bij oude motoren en bromfietsen in een behoefte te voorzien. Motoren zijn veel vaker dan auto's gespaard van de schroothoop. Een motorfiets zet je nu eenmaal wat makkelijker weg in een oude schuur dan een auto, laat staan een vrachtwagen. Jaren later komt er dan een onooglijk roestig vehikel tevoorschijn en zie daar maar eens een kenteken voor te krijgen.

## Randvoorwaarden en invuldocument

In 2019 is door de FEHAC een set regels opgesteld voor het aanvragen van een DOVI. De randvoorwaarden voor het aanvragen van het DOVI plus het invuldocument voor de vereiste gegevens staan op de FEHAC-website. De FEHAC ondersteunt en denkt mee bij het verzamelen van alle gegevens, maar uiteindelijk is en blijft het de voertuigeigenaar die tekent voor de juistheid van de gegevens vermeld in het DOVI.

## Complete aanlevering scheelt RDW veel werk

Ook de RDW is tevreden: het aangeboden voertuig is voor het vaststellen van de voertuigidentiteit met DOVI goed gedocumenteerd en de keurmeester kan zijn taak veel eenvoudiger en sneller uitvoeren. En dat speelt uiteindelijk beide partijen in de kaart, voertuigeigenaar én RDW-keurmeester.

De DOVI informatie is makkelijk op de FEHAC website te vinden als u DOVI intypt in het zoekbalkje.

Indien onbestelbaar retour: Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik

## Kort nieuws

### Taxatievakdag naar april 2021

De FEHAC Taxatievakdag voor taxateurs van 23 april 2020 moest helaas afgelast worden. Deelnemers die zich al hadden aangemeld hebben hun inschrijfgeld terug gekregen. De nieuwe datum voor de taxatievakdag wordt donderdag 22 april 2021.

### Toerit organiseren kan weer

Op 24 juni zijn de corona regels verder versoepeld en per 1 juli 2020 is het houden van clubbijeenkomsten en toerritten weer mogelijk. De belangrijkste randvoorwaarden blijven wel: houdt altijd anderhalve meter afstand van elkaar, tref hygiënemaatregelen, was je handen en kom alleen als je gezond bent. Maar bij elkaar in een auto zitten mag weer, ook als je samen geen huishouden vormt.

### FEHAC ledenvergadering oktober 2020

In normale tijden begroeten we altijd 100-125 clubbestuurders op een ledenvergadering van de FEHAC. Als die deelnemers anderhalve meter afstand moeten houden is het onmogelijk om de ALV op onze vaste stek in Bunnik te houden. Daarom zijn we druk op zoek naar een geschikte (buiten)locatie om onze ALV te houden. Dat we een ALV in oktober gaan houden staat niet ter discussie, wel de vorm waarin dat gaat gebeuren.

#### Stand uitgifte klassieker kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 25 juni 2020

Personenauto	<1973	DZ-97-33
Bedrijfsauto	<1973	BE-96-38
Motorfiets	< 1973	NM-14-24
Voertuigen	< 1978	70-YD-58

YD met de letters in het midden is voor alle voertuigen tussen 1973 en 1977.

### Opvolger DZ-serie wordt PM

Nog bijna 300 kentekens te gaan en de DZ-serie voor klassieke personenauto's van voor 1-1-1973 is vol. De opvolger wordt PM en dat is na elf series beginnend met een D of een A een nieuwe beginletter. In dit tempo zal ergens in begin oktober 2020 de PM-00-01 op de weg komen.



### Rolland-Pilain D 26 1928

Soms wordt het bestand aan mobiel erfgoed op de weg verrijkt met een bijzonder exemplaar. Half mei kreeg een blauwe cabriolet van het onbekende Franse merk Roland-Pilain het kenteken DZ-95-53. Deze informatie komt van de site RDW OVI kentekencheck.



### Nieuwe voorzitter CTW

De immer actieve Commissie Tweewielers van de FEHAC heeft een nieuwe voorzitter in de persoon van Eric Verbeek. Hij volgde Doede Bakker op die nog wel lid blijft van de CTW.



## COLOFON

FEHACtiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfiets Clubs

**Website:** [www.fehac.nl](http://www.fehac.nl)

### Secretariaat

Willeke Wallet  
Henk Boons  
Kosterijland 15  
3981 AJ Bunnik  
tel: 085-3034651  
e-mail: [secretariaat@fehac.nl](mailto:secretariaat@fehac.nl)

### PR / Perscontacten

Bert de Boer  
e-mail: [pr@fehac.nl](mailto:pr@fehac.nl)

### Redactie FEHACtiviteiten

Herman Steendam  
e-mail: [redactie@fehac.nl](mailto:redactie@fehac.nl)

### BESTUUR

#### Voorzitter

Bert de Boer  
e-mail: [voorzitter@fehac.nl](mailto:voorzitter@fehac.nl)

#### Secretaris

Jannes Buiten  
e-mail: [secretaris@fehac.nl](mailto:secretaris@fehac.nl)

#### Penningmeester

Theo Andriessen  
e-mail: [penningmeester@fehac.nl](mailto:penningmeester@fehac.nl)

#### Bestuurslid Public Affairs

Bert Pronk  
e-mail: [public-affairs@fehac.nl](mailto:public-affairs@fehac.nl)

#### Bestuurslid Cultureel Erfgoed

Paul van Deelen  
e-mail: [wce@fehac.nl](mailto:wce@fehac.nl)

#### Bestuurslid Duurzaamheid

Gerrit van Schagen  
e-mail: [cdz@fehac.nl](mailto:cdz@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](http://www.fehac.nl). De FEHAC is lid van de FIVA, MCN en de CONAM.