

FEHAC



jaarverslag
2017



Fotocollage van foto's die in 2017 in FEHAC activiteiten verschenen

FEHAC

Kosterijland 15
3981 AJ BUNNIK
T 085 - 303 46 51
E secretariaat@fehac.nl
I www.fehac.nl

Voorwoord van de voorzitter

Beste oldtimer vrienden en mede-genieters van het mobiele erfgoed,

Wat zijn we toch geweldig bevoorrecht met onze mooie klassiekers. Maar wat krijgen we toch ook een onzin over ons heen. 2017 was het jaar dat je ontdekt dat, een spagaat als je het overdrijft, best pijnlijk kan zijn. Want, de spagaat lijkt wel steeds breder te worden. In positieve zin kunnen we terugblikkend vaststellen dat onze positie - als hoeder van mobiel erfgoed en als FEHAC - steeds sterker wordt. Anderzijds worden de bedreigingen soms bijna kolderiek, als ze niet zo serieus zouden zijn. Wat nóg erger is, soms maken je 'vrienden' bijna dat je geen vijanden meer nodig hebt.

Eerst de positieve noten

Het strategische mobiel erfgoed pad dat we alweer een paar jaar geleden in hebben geslagen ontwikkelt zich voorspoedig. Onze eigen achterban gaat meer en meer bewust om met het gegeven dat we erfgoedhoeders zijn. We wisten dat eigenlijk allemaal al wel, maar keken er nooit zo met die ogen naar. De erfgoed wereld heeft de nieuwe loot mobiel erfgoed inmiddels liefdevol omarmd en ook steeds meer beleidsmakers (h)erkennen het belang van mobiel erfgoed en het liefdevolle gebruik dat daarbij hoort, de bedoeling om het te bewaren en het behoud van originaliteit. Dat is ook terug te zien in onze participatie in de Mobiliteitsalliantie, waar we vanaf 'den beginne' deel van uitmaken. Voor dat gezelschap van beslissers, bestuurders en beleidsmakers is het dankzij onze actieve inbreng volkomen logisch dat klassiekers geen 'vervoersprestatie' leveren maar liefdevol en spaarzaam gebruikt worden. En dus geen deel uitmaken van eventuele luchtkwaliteit- of file problemen. En dus ook zo beoordeeld en behandeld moeten worden.

Duurzaamheid en samenwerking

Tegelijkertijd nemen we onze plicht wat betreft duurzaamheid heel serieus. Daarom hebben we afgelopen jaar de nieuwe bestuurspositie Duurzaamheid expliciet benoemd. Iedereen is vóór schone lucht. Ook wij bij de FEHAC. Maar dan wel graag serieus, we ondersteunen zinvolle maatregelen die echt een bijdrage leveren. Geen symboolpolitiek op basis van geconstrueerde cijfers, waarbij de invloed van een enkele oldtimer in de stad niet te meten valt.

Wij geloven er meer in dat we verder komen door het gesprek aan te gaan en (samenwerkings-) verbanden te leggen. Zoals de 'driehoek' die we recent hebben weten te creëren met Shell en de (Groen Links) wethouder van Maastricht over het plan daar om een milieuzone naar Duits model in te richten. Het alternatief voor diesel, GTL, kan daar een oplossing zijn. Samenwerking is sowieso vaak het sleutelwoord. Zo hebben we dankzij een goede samenwerking het (idiotie!) milieuzone probleem voor de klassieke bromfietsen en ook de museumbussen in Amsterdam onder de knie gekregen.

Maar we zijn er nog niet!

In Rotterdam is helaas de wethouder gesneuveld die de milieuzone daar tegen beter weten in doorgedrukt heeft. Helaas? Ja, want nu kunnen we hem er niet meer aan helpen herinneren dat hij voor de invoering zei dat het 'natuurlijk een tijdelijke maatregel' zou zijn. En dat hij ook wel wist dat het symboolpolitiek is en andere maatregelen veel zinvoller zijn. Zou hij dat wel netjes overgedragen hebben aan zijn opvolger? Ik vrees van niet.

En Amsterdam dan, met het vreemde waanidee dat je alleen nog een parkeervergunning voor een oldtimer krijgt als je hem ombouwt naar elektrische aandrijving. Bizar. Om vele redenen bizar. Het is een kostbare oplossing van een niet-bestaand probleem, dat alleen maar rendeert als je héél, héél veel kilometers rijdt. En na ombouw is het resultaat volgens alle gehanteerde definities géén klassieker meer.

Soms wordt de schijn zelfs gewekt dat ombouw door sommige oldtimerliefhebbers gesteund wordt (met zulke vrienden, heb je geen vijanden nodig ...) als dé oplossing voor de toekomst, wat beleidsmakers een zeer gevaarlijk verkeerd beeld zou kunnen geven. Er zijn nu maar 37 elektrische auto's van 30 jaar en ouder geregistreerd in Nederland. Een deel daarvan origineel elektrisch, uit de bouwjaren 1900 tot 1915. Het gaat dus voorlopig nergens over, laten we hopen dat het daarbij blijft!

Ook de voorhoede van de symboolpolitiek heeft nog niet opgegeven. "Wat, werken milieuzones niet? Dat is raar. Oh, dan komen er nog meer in nog meer steden". Einstein zei het al; een idioot is iemand die steeds hetzelfde doet en een andere uitkomst verwacht.

Positief gestemd over mobiel erfgoed

Voor elke oplossing weet er ergens iemand een nieuw probleem te verzinnen. We kunnen nog lang niet achterover leunen. Maar, het klinkt misschien gek, ik ben nu veel positiever gestemd over de toekomst van ons mobiele erfgoed dan een paar jaar geleden. Onze positie is wezenlijk sterker geworden. Samen staan we sterk. We gaan weer vrolijk verder met onze missie en leest u vooral verder in dit jaarverslag waar de vele vrijwilligers uit de clubs vorig jaar allemaal aan hebben bijgedragen. Actueel blijft u op de hoogte door onze vele nieuwsbrieven.

Bert de Boer

PS, doet u ook actief mee aan het Erfgoed Jaar 2018?



FEHAC als vereniging

FEHAC staat voor het duurzaam bezit, verstandig gebruik en blijvend behoud van oldtimers in het straatbeeld.

Herschikking bestuur

We hebben ons als FEHAC-bestuurders afgevraagd of de vereniging nog wel de passende structuur heeft gezien de ontwikkelingen rond regelgeving, duurzaamheid en waardering van erfgoed. In 2014 werd het bestuur al doorgelicht op onze manier van werken: worden de juiste prioriteiten wel gesteld en pakken we dat allemaal wel goed op.

Daaruit kwam dat belangenbehartiging, communicatie en kennisdeling als speerpunten voor onze activiteiten werden aangemerkt. De omgeving verandert en wij wilden duidelijker onze aandachtsgebieden benoemen, namelijk contacten met de overheid, duurzaamheid en erfgoed. Wij hebben hier inmiddels bestuursfuncties speciaal voor deze aandachtsgebieden gecreëerd.

Kleiner bestuur en meer delegeren

Maar onze werkwijze bevredigde ons niet. We hadden een groot uitvoerend bestuur met actieve en deskundige hobbyisten. Gevolg was dat wij heel veel dossiers probeerden te onderhouden en steeds minder overlieten aan de tot ons ter beschikking staande commissies. We hebben in 2017 besloten het bestuur te beperken tot de statutaire benoemde functies en drie bestuurders die de drie aandachtsgebieden (contacten met de overheid, duurzaamheid en erfgoed) bestieren. Daarbij worden veel operationele zaken gedelegeerd aan de commissies.

Teruggetreden bestuursleden na herschikking bestuur:

Cander van der Veer (juza)

Laszlo Mogyorossy (personenauto's)

Roel Augusteijn (secretaris beleid)

We hebben echter geen afscheid van deze heren genomen, ze blijven actief op hun gebied in de betreffende commissies.

De voorheen in het bestuur vertegenwoordigde commissies blijven bestaan, maar Juridische Zaken rapporteert nu aan de voorzitter en de voertuigcommissies aan het bestuurslid duurzaamheid. De commissies en hun leden worden opgesomd op blz 13 van dit jaarverslag. Alle werkgroepen (een tijdelijke 'commissie') zijn hernoemd als commissies omdat het tijdelijke element op geen van hen van toepassing was.

FEHAC bestuur

Het bestuur bestaat sinds 28 november 2017 uit:

Naam	Functie
Bert de Boer	Voorzitter
Bert Pronk	Vice-voorzitter/Bestuurslid Public Affairs
Joost van Noorden	Secretaris
Wilco Boer	Penningmeester
Doede Bakker	Bestuurslid Duurzaamheid
Ben Boortman	Bestuurslid Erfgoed

Contacten met de leden

Op 17 mei 2017 is de voorjaarsvergadering gehouden in de riant vergaderzaal van a.s.r. in Utrecht. Voorafgaand was een lezing van de Europeesche Verzekeringen over hoe de clubs betrokken kunnen worden in de verkoop van autoverzekeringen. De Sparta Bromfietsclub werd verwelkomd als nieuw lid en de MGTO werd opnieuw lid. 60 clubs waren aanwezig.

Op 28 november is de najaarsvergadering gehouden in het vertrouwde BOVAG Mobiliteitshuis. Voorafgaand was een interessante lezing over alternatieve brandstoffen, verzorgd door Shell.De Citroën XM Club, de Dutch Vintage Sports Car Club en de Stichting Historisch Vervoer langs de Bellolijn werden verwelkomd als nieuw lid. De nieuwe bestuursstructuur werd toegelicht en de statuten en het huishoudelijk reglement werden aangepast om zaken te stroomlijnen en geschikt te maken voor de ANBI-status. 71 clubs waren aanwezig.

Nog steeds krijgen wij opmerkingen dat de vergaderingen te lang duren; wij hebben toch behoefte om de leden op deze wijze te informeren. De praktijk leert ons dat al onze schriftelijke communicatie slecht wordt gelezen en dat we toch vaak de vraag krijgen van onze eigen leden: wat doen jullie eigenlijk? Het bestuur zal zich blijven inspannen om de vergaderingen efficiënter te laten verlopen.

Bestuursleden hebben op diverse ledenvergaderingen van aangesloten clubs een presentatie gehouden over de doelstellingen en activiteiten van de FEHAC.

Er zijn 33 nieuwsbrieven over actuele onderwerpen verstuurd aan de besturen van de aangesloten clubs; diverse clubs publiceren deze nieuwsbrieven in hun clubbladen, maar het bestuur vindt dat de clubleden te weinig toegang krijgen tot deze informatie. FEHACtiviteiten, ons magazine dat al bijna 25 jaar wordt verzorgd door Herman Steendam, is tweemaal verschenen. Onze website wordt goed bezocht.

Herkiesbaar

voorjaar 2020
voorjaar 2020
voorjaar 2018
voorjaar 2019
voorjaar 2018
voorjaar 2019

FEHAC Communicatie

FEHAC focust op drie doelgroepen met haar communicatie:

1. De FEHAC-leden

Over de activiteiten van FEHAC informeert ze haar leden regelmatig via een nieuwsbrief. Daarnaast is FEHAC actief op Facebook en wordt de website up to date gehouden met de actualiteiten. Herman Steendam schrijft als columnist in diverse klassieke autobladen waardoor ook een groot deel van de FEHAC-achterban bereikt wordt.

Ook in 2017 heeft FEHAC haar leden d.m.v. nieuwsbrieven op de hoogte gehouden van de actualiteiten m.b.t. onze hobby. FEHAC kan niet vaak genoeg benadrukken dat het doorsturen van de FEHAC-nieuwsbrieven naar de clubleden van essentieel belang is om de boodschap over te brengen.

2. Beleidsmakers

Objectief informeren van beleidsmakers is essentieel voor het in stand houden van mobiel erfgoed. Zo onderhoudt FEHAC veel contacten met politici, ambtenaren van diverse ministeries en lokale overheden.

3. Grote publiek

Het klassieke voertuig heeft bij het grote publiek niet per definitie een goede pers. Mythen en feiten worden te pas en te onpas door elkaar gehaald. De klassieker en zijn eigenaren verdienen het om objectief neergezet te worden. Dit zal niet alleen de acceptatie van de klassieker ten goede komen. Een jongere generatie enthousiasmeren voor onze hobby is van belang om het mobiele erfgoed rijdend te houden. FEHAC roept haar leden dan ook op om het mobiel erfgoed in de eigen clubs regelmatig aan het grote publiek te tonen.

Contacten op beurzen

FEHAC heeft met een stand gestaan op InterClassics in het MECC te Maastricht, Nationale Oldtimerdag in Lelystad, 'het geluk van autorijden' in het Openluchtmuseum te Arnhem en het Concours d'Élégance op 't Loo in Apeldoorn, Central Classics in Houten en het Nationaal Veteranen Treffen in Woerden.

Kennis: tijdens InterClassics op het MECC heeft FEHAC Academy alle dagen een reeks van lezingen verzorgd, waaronder een voordracht van toenmalig Tweede Kamerlid Barbara Visser over erfgoed en verder presentaties over restaureren, onderhoud en duurzame onderdelenvoorziening.

Business Partners (BUPA's)

We worden financieel en materieel gesteund door enkele ondernemingen die affiniteit hebben met onze activiteiten. Zij mogen passende aandacht verwachten van ons. Dat hebben wij als bestuur onvoldoende gegeven en dat heeft geresulteerd in het afhaken van enkele BUPA's. De relatiebeheerder heeft zich teruggetrokken en het bestuur is op zoek naar een actieve vervanger.

Externe Contacten

MCN

FEHAC is de vertegenwoordiger van de sector weg binnen MCN: Mobiele Collectie Nederland. MCN vertegenwoordigt de belangen van de sectoren Rail, Scheepvaart, Luchtvaart en Weg, inzake mobiel cultureel erfgoed. Zie verder werkgroep Cultureel Erfgoed.

NCAD

Het NCAD (Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie) beheert een groot archief met autohistorische documentatie.

RDW

FEHAC onderhoudt goede contacten met de RDW. Regelmatig is er persoonlijk contact om probleemgevallen bij keuring en import te bespreken. Verder maakt FEHAC deel uit van Stichting overlegorgaan APK (SO-APK).

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Inzake Milieuzones is er steeds frequenter contact met het ministerie van I&M (vanaf okt 2017 I&W).

Gemeenten inzake milieuzones

Veel contact onderhoudt de FEHAC met de gemeenten Amsterdam, Rotterdam, Utrecht en Maastricht inzake de Milieuzones.

VWE

VWE beheert gegevens van alle gekentekende voertuigen en levert cijfers over aantallen oldtimers aan FEHAC.

Andere organisaties

Verder onderhoudt FEHAC contact met de belastingdienst, ANWB, KNAC, KNAF, MAG, BOVAG, ministerie OC&W, FOCWA, RAI, TMV, VRT, RETM, UNESCO, MECC en Stichting Autobelangen en Stichting Oldtimerbranche.

de MOBILITEITSALLIANTIE



OVERHEIDSCONTACTEN

Public Affairs

De inhoud van de bestuursportefeuille die zich het lastigst laat omschrijven in goed Nederlands is Public Affairs. We hebben er maar 'overheidscontacten' van gemaakt, maar het gaat feitelijk om veel meer. Oorspronkelijk heette het 'belangenbehartiging', maar ook dat is niet helemaal goed, omdat de meeste bestuursleden op hun terrein ook aan belangenbehartiging doen.

Het hoofddoel van deze bestuursfunctie is om de overheid zodanig juiste informatie te geven over ons werk, dat zij op basis daarvan de juiste beslissingen kan nemen. Maar om het nu 'beïnvloeding' te noemen, zoals sommige grote belangenbehartigers doen, dat voelt niet helemaal goed. En met 'lobbyist' op je visitekaartje ben je in Den Haag lang niet overal welkom, en dat is in dit werk niet zo handig.

Dus: de portefeuille werd 'Public Affairs' genoemd, en iedereen in het bestuurlijke circuit weet dan meteen wat Bert Pronk namens de FEHAC komt doen....

FEHAC Academy

2017 was een goed jaar voor Public Affairs. Het begon al in januari tijdens InterClassics op het MECC in Maastricht. We hebben daar een FEHAC Academy georganiseerd, die natuurlijk voor een deel in het teken van de verkiezingen stond. Toen nog Tweede Kamerlid Barbara Visser vertelde enthousiast over haar visie op mobiel erfgoed en op milieuzones. De kern van haar boodschap was: zeg niet waar je tegen bent, maar draai de boodschap om en vertel wat je wilt.

Een wijs advies, dat we toepassen en waar we merkbaar profijt van hebben.

Politiek Café in Nieuwspoort

Ook in januari organiseerden we in Nieuwspoort in Den Haag een politiek café. Aan de Kamerleden Barbara Visser (VVD) en Eric Ronnes (CDA), samen met oud-BOVAG directeur Koos Burgman werd door voorzitter Steven van Eijck van de RAI-vereniging een aantal vragen voorgelegd, waarover zij met elkaar van gedachten konden wisselen. Het gaf interessante inzichten in de redenen die politici hebben om ergens vóór of juist tegen te zijn, en liet ons zien dat beslissingen van politici wel degelijk met goede argumenten zijn te beïnvloeden. Heel boeiend was om te zien hoe de politici hun standpunten verdedigden, maar toch ook bereid waren om de vanuit de zaal aangedragen meningen en argumenten aan te horen en mee te wegen voor hun uiteindelijke standpunt.

Het was een belangrijke bijeenkomst, die we bij gelegenheid nog wel eens kunnen herhalen. In de hoop dat er dan ook politici uit andere partijen de dialoog met ons willen aangaan.

Mobiliteitsalliantie

In een rap tempo neemt de behoefte om te reizen toe. Nu de economische situatie verbetert en meer mensen weer een baan hebben, zien we de drukte op de wegen en in het openbaar vervoer toenemen. En dat terwijl door de economische situatie de investeringen in infrastructuur de afgelopen jaren achter zijn gebleven. Te voorzien is, dat dit op korte termijn tot niet direct oplosbare problemen zal leiden.

Een aantal partijen heeft de handen ineen geslagen en werkt

sinds 2016 samen om extra geld op de begroting te krijgen voor zowel de autowegen, het fietsverkeer als het openbaar vervoer.

En aan ons als FEHAC de taak om binnen de Mobiliteitsalliantie uit te leggen dat het mobiel erfgoed een plaats op de weg nodig heeft, al hoeft dat niet tijdens de spits te zijn. En om uit te leggen dat het niet logisch is om ons als 'vervuilers' in het kader van mobiliteit aan te slaan, omdat we strikt genomen met ons mobiel erfgoed geen deel uitmaken van de mobiliteit.

In de Mobiliteitsalliantie heeft de FEHAC zitting in de stuurgroep en in de werkgroep Public Affairs, en via die twee kanalen hebben we toegang tot zeer waardevolle contacten.

Milieuzones Amsterdam, Rotterdam en Maastricht

In 2017 hebben we gesprekken gevoerd rond de milieuzone voor bussen en bromfietsen in Amsterdam, die voor benzine auto's in Rotterdam en die voor dieselauto's in Maastricht.

De meeste tijd is besteed aan de milieuzone in Amsterdam. Voor wat betreft de uitsluiting voor historische autobussen werkten we goed samen met de ESO, die de Amsterdamse museumbussen beheert. Dit probleem, en ook het probleem voor de militaire voertuigen bleek relatief eenvoudig op te lossen.

Veel meer tijd kostte het om het probleem van de historische bromfietsen op te lossen. We hadden hier goede hulp van de FIVA, Oud Maar Sterk en van het blad 'Bromfiets'. Het grootste probleem was hier, dat de meeste historische bromfietsen bij de invoering van het bromfietskenteken een systeem-DET (datum eerste toelating) van 31 augustus 2005 hadden gekregen. Destijds vanuit kostenoverwegingen heel logisch, maar voor de invoering van een milieuzone lastig omdat de juiste datum eerste toelating niet vastlag.

Het probleem is uiteindelijk na goed overleg tussen RDW en FEHAC en dankzij een enorme inspanning van de RDW op tijd opgelost. Alle lof dus voor de mensen van de RDW die dit op tijd mogelijk hebben gemaakt.

De inspanningen voor 'Rotterdam' bleven beperkt tot juridisch advies en het instrueren van de advocaten voor de pleidooien. Helaas bleek dat Rotterdam, ondanks dat de laatste procedure kansloos werd verloren door de gemeente, opnieuw probeert hier een milieuzone voor benzine personenauto's door te drukken.

Maastricht ligt heel anders. Formeel is hier naar de geldende EU-normen geen luchtkwaliteitsprobleem, maar mede onder druk van een aantal partijen in de gemeente wordt onderzocht of de invoering van een milieuzone effectief is.

Gelukkig zitten wij als FEHAC op uitnodiging van wethouder Krabbendam van Maastricht sinds medio 2017 daar in het platform luchtkwaliteit. In dat platform werken wij samen met drie partners uit de Mobiliteitsalliantie, te weten ANWB, EVOFENEDEX en TLN.

Onze stelling is, dat invoering van een milieuzone in strijd is met de afspraken uit het Besluit Luchtkwaliteit van 2005, maar dat wij bereid zijn om de gemeente te helpen op andere manieren de luchtkwaliteit te verbeteren.

Maastricht krijgt dan eerder, sneller en zelfs op een betere manier een verbetering van de luchtkwaliteit. Daarbij zullen de voertuigen ten behoeve van de stadslogistiek sneller

'schoon' worden (Green Deal Zes), zou de gemeente moeten zorgen voor een betere doorstroming van het autoverkeer (waarvan door TNO is aangetoond dat dit veel meer effect heeft dan een milieuzone) en zullen wij als hoeders van het mobiel erfgoed ons inspannen om de emissie uit onze voertuigen zo veel mogelijk te beperken. Ambitieuze plannen, die voorlopig door de gemeenteraad welwillend en met interesse zijn ontvangen.

Geen APK voor 50+ auto's en trekkerkenteken

De eerste reactie bij het lezen van deze combinatie is natuurlijk: wat heeft dat nou met elkaar te maken? Inderdaad, helemaal niets.

Aangetoond is dat de APK-plicht voor 50+ auto's niets toevoegt aan de verkeersveiligheid. Goed onderhoud van deze voertuigen natuurlijk wel, en dat hebben we zelf in de hand.

Na uitvoerig overleg is daarom in 2016 al besloten (op initiatief van de FEHAC) dat de APK voor 50+ auto's komt te vervallen. Het voert volgens het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat te ver om daarvoor een apart wetsvoorstel in te dienen, en daarom is die APK-vrijstelling gekoppeld aan een ander dossier, dat van het trekkerkenteken. En dat voorstel werd eind december 2016 in de Tweede Kamer behandeld en verworpen. In mei 2017 heeft de minister hetzelfde voorstel nogmaals voorgelegd aan de Tweede Kamer.

Het invoeren van het trekkerkenteken is belangrijk om historische trekkers te kunnen onderscheiden van de moderne landbouwvoertuigen. Bovendien helpt een kenteken diefstal van het mobiel erfgoed tegen te gaan.

De FEHAC heeft daarom de petitie die een aantal grote partijen in december 2017 aangeboden hebben aan de Tweede Kamer, mede ondertekend. Helaas liep de behandeling van het wetsvoorstel in de Kamer anders dan gedacht en werd het teruggestuurd naar het ministerie. En ook de invoering van de afschaffing van de APK voor 50+ auto's die eerst gepland was voor mei 2018 is helaas opnieuw nog even doorgeschoven. Dat betekent voor ons dus nog even afwachten tot het voorstel opnieuw behandeld wordt, en wellicht een nieuw lobbytraject en een nieuwe petitie.

Snorfiets op de rijbaan

Een ander dossier dat in 2017 niet kon worden afgerond is het dossier 'snorfiets op de rijbaan'. Met name vanuit Amsterdam is er veel druk op dit dossier gezet, omdat de fietsers daar signaleren dat zij veel last hebben van snorfietsers op het fietspad. We ontkennen die problemen niet, maar het is jammer dat de gemeente daarbij alle snorfietsen over één kam scheert.

Als wij denken aan het mobiel erfgoed, de historische snorfietsen, dan kunnen we ons echt niet voorstellen dat die voertuigen fietsers op het fietspad in gevaar brengen. De historische snorfiets, denk aan een Solex of een Berini eitje, is ongeveer even groot als een fiets en heeft ongeveer dezelfde snelheid. Vaak zijn de 'gewone' fietsen en zeker de E-bikes zelfs sneller dan de historische snorfietsen.

Daarom is het heel jammer dat de Tweede Kamer ermee heeft ingestemd dat gemeenten de snorfietsen, inclusief de historische, naar de rijbaan mogen verbannen. Gelukkig werkt alleen de gemeente Amsterdam maar aan dat idee, want het lijkt ons buitengewoon gevaarlijk om die voertuigen tussen het veel snellere autoverkeer te laten rijden.

Wij volgen deze ontwikkeling op de voet, en zullen niet aarzelen om bij gemeenten die de historische snorfietsen op de rijbaan willen laten rijden, aandacht te vragen voor de grote risico's die dat met zich meebrengt.

JUZA *Commissie Juridische Zaken*

Ook het afgelopen jaar stond JUZA het bestuur terzijde met adviezen en goede raad. Daar waar nodig heeft JUZA zaken kritisch onder de loep genomen en becommentarieerd. In de spotlight stonden het afgelopen jaar de ontwikkelingen met betrekking tot de (voorgenomen) invoering van gemeentelijke milieuzones. Maar ook de aanpassingen van de statuten en het huishoudelijk reglement aan de eisen van de tijd en de ANBI-status.

Verder heeft JUZA in het belang van alle leden van onze vereniging verschillende onfortuinlijke voertuigeigenaren geadviseerd over hoe om te gaan met instanties, zoals centrale en decentrale overheden, RDW, CJIB, verzekeraars. Het is niet mogelijk om iedere vraagsteller met raad en daad van begin tot het eind bij te staan. Wat onverlet laat dat we doorgaans prima in staat zijn om een vraagsteller 'op stoom te helpen'. Zelfstandig of met behulp van een bevriend jurist uit zijn of haar club of kennissenkring worden zo ook goede resultaten verkregen. Problemen van meer algemene aard beginnen doorgaans met één of twee problemen van individuele aard. Zo valt op dat instanties hun interne beleid ten opzichte van oldtimers hebben gewijzigd. Blijf dus vooral uw vragen insturen naar juza@fehac.nl.

Hiernaast heeft JUZA als vanouds de documenten van kandidaten die tot de FEHAC willen toetreden getoetst. Van harte welkom zijn clubs, die zich inspannen om historische voertuigen in stand te houden: het liefst op zodanige wijze dat er op de openbare weg gebruik van kan worden gemaakt. Verder moet worden voldaan aan het belangrijkste toelatingscriterium: tenminste 30% van het aantal voertuigen dat door de rechtspersoon wordt vertegenwoordigd moet tenminste 25 jaar oud zijn. Ook organisatoren van regelmatigheidsritten voor klassieke voertuigen zijn welkom. Voor hen geldt de aanvullende verplichting dat zij een verklaring moeten tekenen, waarmee zij de verplichting op zich nemen om de reglementen van FEHAC en KNAF (KNAF Nationale Automobielsport Federatie) naar de letter te respecteren.

JUZA probeert op een effectieve en economische wijze zaken af te handelen. Veel zaken worden per mail (voor)besproken. In beginsel komt JUZA eens per kwartaal bijeen. Hierdoor wordt bereikt dat het tijdsbestek dat deelname aan JUZA met zich meebrengt goed op te brengen is. Heeft u een juridische achtergrond en heeft u zin en interesse om aan de commissie JUZA deel te nemen, schroom dan niet om met de voorzitter Cander van der Veer of één van de andere leden contact op te nemen.

CBV

Commissie Bedrijfsvoertuigen

De CBV heeft zich in 2017 bezig gehouden met: vooral de achterbanvergadering en het trekkerkenteken.

Op 30 maart 2017 is er een achterbanvergadering geweest. We hebben gesproken over tolheffing in het buitenland, milieuzones, verzekeringen, Code 95 op het rijbewijs en alternatieve brandstoffen. Daarna hebben we gediscussieerd of we in de toekomst nog met onze voertuigen kunnen en mogen rijden. Alle aanwezigen zien de bedreigingen zoals beschikbaar blijven van fossiele brandstoffen, maatregelen voor luchtkwaliteit en beperking van emissie van CO2.

Trekkerkenteken weggestemd

Het trekkerkenteken is eind 2016 weggestemd, maar is in 2017 toch weer op de agenda teruggekomen. De minister I&M (nu I&W) ziet geen andere mogelijkheid om de door de EU verplichte APK voor snelle tractoren en de door de Tweede Kamer gewenste snelheidsverhoging van 25 naar 40 km/uur te regelen zonder trekkerkenteken. Hierdoor wil ze het oorspronkelijke voorstel opnieuw indienen. FEHAC heeft een petitie van CUMELA gesteund. Het voorstel is nog niet ter stemming gekomen.

Een onderdeel van dit wetsvoorstel is de APK vrijstelling voor voertuigen ouder dan 50 jaar. Deze vrijstelling kan NIET ingaan totdat het voorstel is aangenomen. Dus blijf uw voertuigen van 1960 of jonger keuren !

CME

Commissie Mobiel Erfgoed

Na jarenlange inzet van FEHAC voor het mobiele erfgoed, zijn we nu voor tal van organisaties en overheden een bekende partij.

Voor 2017 en volgende jaren zijn er twee speerpunten.

Zichtbaarheid vergroten

De hele Mobile Erfgoed sector [Weg, Water, Lucht en Rail] heeft het lastig als het gaat om politiek beleid op nationaal en stedelijk niveau. Ons antwoord vanuit het mobiel erfgoed is: "Politiek hou er rekening mee dat het grote publiek juist veel plezier beleeft aan al die mooie oldtimers". Om dat maatschappelijke draagvlak te krijgen, moeten we onze voertuigen zo veel mogelijk tonen aan het publiek. De zichtbaarheid moet omhoog, zodat iedereen het vanzelfsprekend vindt dat mobiel erfgoed wordt ontzien.

Een goed voorbeeld daarvan is de manifestatie die we afgelopen oktober samen met het Nederlands Openluchtmuseum organiseerden. De manifestatie had als motto: Het geluk van het autorijden. Vele oldtimers uit de jaren '60 en '70 hebben dit evenement opgeluisterd. Het publiek was enthousiast.

Prospectus NRME

Nu we dan echt een erfgoed organisatie zijn, moeten we natuurlijk - net als de grote jongens uit de museumwereld - ook een prospectus maken met de stukken uit onze uitgebreide collectie. Deze prospectus is het Nationaal Register Mobiel Erfgoed [NRME] of kortweg het register.

In 2017 hebben we de laatste aanpassingen aan het register gedaan en nu zijn we zover dat alle clubs hun voertuigen kunnen gaan invoeren.



Erfgoedfair Grave op de voormalige De Bonskazerne met stand FEHAC en MCN

Expertise aan tafel

FEHAC-commissies hebben een voorzitter, maar in de praktijk maakt die persoon meestal ook het verslag en verzorgt de correspondentie. Gezien het omvangrijke pakket van de CTW is besloten deze taken te scheiden en enkele over te hevelen naar een nieuwe secretaris: Bart Sanders. De expertise is ook uitgebreid. De CTW heeft nu deskundigen aan tafel voor beurzen, op het gebied van kentekens, verzekeringen en taxaties. Aan het eind van het jaar kwam er ook een expert bij op gebied van brom- en snorfietsen, waardoor nu alle aandachtsvelden nu goed bemand zijn.

Taxaties en verzekeringen

Voor tweewielers zijn er in Nederland veel te weinig specifieke motorfietstaxateurs. De CTW is daarom begonnen met te onderzoeken hoe het aantal bekwame taxateurs kan worden uitgebreid. De CTW is nu bezig om taxateurs van clubs te vinden en die op te leiden tot FEHAC-clubtaxateurs voor motorfietsen en bromfietsen. In het verlengde daarvan is ook contact gezocht met enkele verzekeringsmaatschappijen om historische tweewielers daar beter op de kaart te zetten.

Evenementen

Om de FEHAC aan het publiek te tonen is een keuze gemaakt uit de vele beurzen en evenementen. De CTW heeft de FEHAC dit jaar gepresenteerd bij de Nationale Oldtimerdag in Lelystad, in het Nationaal Openlucht Museum in Arnhem, het Nationaal Veteraan treffen in Woerden en de klassiekerbeurs Central Classics in Houten. Voor de laatste twee is een andere benadering gekozen. Daar zijn flyers uitgedeeld met een prikkelende vraag waarvan het antwoord in de FEHAC-stand was te halen. Dat leverde veel meer bezoekers op dan in de setting van vorige jaren. Verder werd samengewerkt met enkele aangesloten clubs.

FIVA

In de FIVA Motorcycles Commission is aandacht besteed aan wetgeving die het gebruik van klassieke motorfietsen negatief kan beïnvloeden. Hierbij valt te denken aan bijvoorbeeld toekomstige elektronische verkeerssystemen die apparatuur in het voertuig vereisen of klassieke motorfietsen niet detecteren. Verder milieuzones voor tweewielers en de gevolgen van ethanol op polyester motorfietstanks. De CTW-voorzitter heeft voor een groep Europese parlementariërs in het gebouw van het Europese Parlement in Brussel over die onderwerpen een presentatie gehouden in de werkgroep voor historische voertuigen.

Publicaties in tweewielersbladen

De CTW heeft in 2017 enkele malen gepubliceerd over de FEHAC en historische tweewielers als mobiel erfgoed in Het Motorrijwiel, MAG-a-zine en Classic & Retro. Verder is er in bijna iedere editie van het magazine Bromfiets gepubliceerd over de voortgang van de onderhandelingen van de FEHAC met de gemeente Amsterdam en de RDW voor toegang van brom- en snorfietsen tot de daar ingestelde milieuzone. Dat leverde behoorlijk wat publiciteit op in het bromfietswereldje, met als gevolg enkele nieuwe leden.

Bromfietsen, milieuzones en kentekens

Amsterdam stelt vanaf 1 januari 2018 een milieuzone in voor brom- en snorfietsen. Oldtimers van 30 jaar en ouder mogen in het weekend en de feestdagen wel de zone in. Controle vindt plaats op basis van Datum Eerste Toelating (DET). Het merendeel had echter een fictieve DET van 31-08-2005, omdat toen pas de verplichting is gaan gelden dat brom- en snorfietsen een kenteken moesten hebben. Oldtimers waren daarom niet aan het kenteken als zodanig herkenbaar. De handhaving vindt wél plaats door middel van camera's en de kentekenplaat. FEHAC heeft daarom intensief met de RDW, het ministerie van I&W en de gemeente Amsterdam samengewerkt aan een oplossing waarmee deze bromfietseigenaren desgewenst toegang voor de milieuzone in Amsterdam kunnen aanvragen. Het ging in totaal om zo'n 100.000 bromfietsen in heel Nederland. Met de gekozen oplossing werd een zo groot mogelijke groep bromfietsbezitters op tijd geholpen en droeg de overheid de kosten. De samenwerkende partijen realiseren zo bovendien een landelijke oplossing die voor alle bromfietsen in heel Nederland geldt. De nieuwe systeem-DET doet niet helemaal recht aan de werkelijke leeftijd van een brommer maar veel bromfietseigenaren kunnen nu wél met hun oldtimer in het weekend in de milieuzone rijden.



De werkgroep Trade & Skills heeft zich ook in 2017 bezig gehouden met het vinden van mogelijkheden om de opleidingen voor de 'oude technieken' te waarborgen. Daarvoor onderhoudt de werkgroep contacten met Innovam, IBKI en enkele ROC's. Binnen het MBO is er nu een zgn. keuzedeel 'Technische restauratie oldtimers' beschikbaar. In de praktijk wordt er bij de ROC's (Regionale Opleiding Centra) helaas nog weinig belangstelling getoond om dit keuzedeel ook daadwerkelijk op te nemen in het opleidingsprogramma. Vanuit de oldtimerbranche zelf zal er dan ook meer belangstelling moeten worden getoond om hier verandering in te brengen.

Opleiding plaatwerkers

We hebben geconstateerd dat de gespecialiseerde bedrijven in restauratie van bodywerk en techniek de laatste tijd weer meer werk krijgen. Men wordt geconfronteerd met het fenomeen dat de oudere technici afzwaaien en dat kennis hierdoor verdwijnt. De behoefte aan goed opgeleide vakmensen blijft aanwezig.

Trade & Skills is een aantal jaren geleden in contact geweest met FOCWA om te praten over het opleiden van plaatwerkers voor oldtimers. Onlangs heeft FEHAC een samenwerking gestart met Dutch Car Restorers. Dutch Car Restorers staat voor het behoud van kennis van restauratie en onderhoud van onze klassiekers. FEHAC vindt het belangrijk dat klassieker eigenaren een keuze kunnen maken om hun voertuigen bij gespecialiseerde bedrijven te laten repareren en te laten onderhouden. Trade & Skills blijft zich inzetten om in de toekomst de klassieker eigenaren de mogelijkheid te geven te blijven rijden.



Reparatie werkplaats rond 1925. Ongetwijfeld een deskundige reparatie maar van ARBO regels over veilig werken had men nog niet gehoord



**DUTCH
CAR RESTORERS**
ASSOCIATION



WVT

Verzekering & Taxatie

In de werkgroep komen FEHAC vertegenwoordigers, taxateurs en verzekeringspecialisten jaarlijks tweemaal samen. 2017 was een tussenjaar voor de Taxatievakdag, want die wordt eens per twee jaar georganiseerd en in 2017 dus niet. Wel werd al begonnen met de voorbereiding van de 2018-editie die op 12 april 2018 weer in het BOVAG-huis plaatsvindt.

De eigen AVB verzekering van de FEHAC heeft nu een eigen risico van € 125 voor zaakschade. Daar viel niet aan te ontkomen: er is nog geprobeerd deze verzekering elders te sluiten zonder eigen risico, maar dat is niet gelukt. Het is inmiddels in de markt gebruikelijk om voor dergelijke verzekeringen een eigen risico te hebben, vaak nog veel hoger dan de nu ingevoerde € 125. Als er schade valt bij een club en die wordt geclaimd dan begeleidt de werkgroep de club bij de afwikkeling van zo'n schade. Bijzondere schades waar we allemaal wat van kunnen leren, worden gemeld op de ALV.

De FEHAC taxateurslijst groeit nog steeds. In 2017 werden acht nieuwe taxateurs aan de lijst toegevoegd. Daar zat ook een FEHAC-lid bij die dus nu clubtaxaties mag doen: de Ford Capri Club Nederland. Werkgroep voorzitter Herman Steendam beoordeelt in eerste instantie voor de FEHAC de aanvragen voor verlening van het predicaat FEHAC Goedgekeurd Taxatierapport. Er waren dit jaar weinig klachten over de taxaties van taxateurs op onze lijst en in die klachten kon tot tevredenheid van de klagers bemiddeld worden. Twee TMV taxateurs, Wiebren de Jong en Kees van Stokkum, organiseerden een cursus voor beginnende taxateurs, waar namens de FEHAC een verhaal over aansprakelijkheid taxateurs en over regelgeving klassiekers werd gehouden. De FEHAC stimuleert aanwas van het taxateursbestand, ook omdat meer kennis bij jongeren van klassiekers hard nodig is voor het voortbestaan van het mobiel erfgoed.

Weinig taxateurs specialiseren zich in motorfietsen. Daarom worden de merkenclubs tweewielers gestimuleerd om clubtaxaties te gaan doen volgens de FEHAC richtlijnen. Om dat te vergemakkelijken is een standaard rapport voor de taxatie van een motorfiets ontwikkeld, dat iedere motorfietsclub kan gaan gebruiken voor clubtaxaties.



Automatisering en website CPA

Commissie Personen Auto's

De website www.fehac.nl draait nu al een aantal jaren en begint langzaam een begrip te worden. In 2017 is de webpagina FEHAC.nl ruim 330.000 keer bekeken. Dat is een stijging van bijna 10% ten opzichte van 2016. De best bezochte pagina is die met de informatie van de FEHAC erkende taxateurs. (13,3% van het totaal), op de voet gevolgd door pagina over de vrijstelling van 50 jaar en milieuzones in 2018 (10,8%) De meeste tijd wordt doorgebracht op de Homepagina. 91% van de gebruikers komt uit Nederland en slechts 1,2% vanuit onze zuiderburen België. Verder is opvallend dat toch nog bijna 22% van onze bezoekers vrouw is, in eerdere jaren lag dit percentage beduidend lager.

De bezoekers van FEHAC.nl naar leeftijdsopbouw:

18-24 jaar	5,10%
25-34 jaar	14,71%
35-44 jaar	17,92%
45-54 jaar	28,06%
55-64 jaar	22,93%
65+	11,28%

Tegenvallend is nog het aantal bezoekers dat via sociale media op de site komt (7,6%). Daar is dus nog wel wat winst te behalen. Wat verder opvalt is de leeftijdsopbouw van de bezoekers, hier komt langzaam een verschuiving naar jongeren. Over het gehele jaar genomen zijn er gemiddeld in het weekend de minste bezoekers. Woensdag geeft juist een piek, dan hebben we de meeste bezoekers. Het grootste gedeelte komt via een zoekmachine op onze site (62,5%), maar 1 op de 5 komt direct op de website door www.FEHAC.nl in te tikken.

In 2017 heeft de FEHAC officieel de ANBI-status gekregen. Dit heeft voor de automatisering ook gevolgen: we kunnen meer en veel goedkopere software licenties aanschaffen. Daarmee kunnen we de in 2016 gestarte automatisering van het secretariaat en de communicatie met het bestuur en commissies verder professionaliseren.

De meeste inzet van de CPA ging naar onze contacten met de RDW, deelname aan evenementen als InterClassics en het Concours d'Élégance Het Loo, waar we een reeks voertuigen uit ons oprichtingsjaar 1976 toonden. Afgelopen jaar is er veel werk gestoken in de milieuzones. In samenwerking met Public Affairs, waarbij Bert Pronk heel diplomatiek op kan treden en Laszlo Mogyorossy zorgt voor de technische toelichting en ondersteuning. Dit duo heeft regelmatig gemeentelijke inspraakavonden bezocht en daar de belangen van klassiekers verdedigd. Het blijkt dat er in de politiek een enorm gebrek is aan feitelijke kennis over emissies van onze voertuigen en over de werkelijke kwaliteit van de lucht.

De CPA is afgelopen jaar weer druk geweest met het beantwoorden van een toenemend aantal individuele vragen van clubleden. Dankbaar werk omdat we -bijna- alles op kunnen lossen. Daarom: heeft u een vraag, stuur deze naar cpa@fehac.nl Ook doet het ons goed, dat er steeds meer goede contacten zijn met de aangesloten clubs. Eind 2017 ging een -nieuwe groep technici binnen de CPA van start onder leiding van Adriaan Onrust. Zij hebben als hoofdtaak het verder verbeteren van de contacten tussen de FEHAC en de aangesloten clubs over vooral technische kwesties rond personenauto's die daar leven. Adriaan Onrust krijgt hiervoor steun van Pim Arentsen, Theun Dommershuizen en Erik van Zanten.

Veel aandacht krijgt het interesseren van de jonge generatie voor klassiekers. In een samenwerking tussen de FIVA, FEHAC en BASF wordt een Europa wijd programma opgezet voor de opleiding van Historic Vehicle Experts (hve) met als doel het mooie vak van klassieker restaurateur in de breedste zin van het woord te promoten.

Ten slotte een woord van dank aan het team schouwers voor hun inzet om iedereen, die daarvoor opteert, snel en efficiënt aan een FIVA Identity Card te helpen. Een document waarvan de waarde alleen zal toenemen doordat in de loop van dit jaar de vernieuwde ID Card wordt uitgerold met een geheel nieuwe opzet, waarbij ieder voertuig een uniek FIVA-nummer krijgt dat altijd bij het voertuig blijft.

ANBI-status

FEHAC heeft nu de ANBI-status

De FEHAC heeft van de belastingdienst de officiële goede doelen erkenning gekregen: de ANBI-status. Dat gebeurde met terugwerkende kracht per de datum dat we daar de eerste brief over schreven, 22 december 2016 en werd formeel helemaal afgerond met een statutenwijziging op 9 februari 2018 bij notaris mr. Rogier van Heeswijk. De federatie van mobiel erfgoed clubs FEHAC is nu officieel een goed doel waarbij 'het dienen van het algemeen nut' voorop staat.

Toekenning onder voorwaarde

Aan de toekenning van de status van Algemeen Nut Beogende Instelling (ANBI) is een lang traject vooraf gegaan. Zo moet niet alleen het ledenbelang (clubs) gediend worden, maar moeten vooral de belangen van alle houders van mobiel erfgoed voorop staan. Verder moet een ANBI-organisatie financieel transparant zijn, moet in een beleidsplan vastliggen wat de organisatie in de toekomst precies van plan is en moet in het jaarverslag rekening en verantwoording worden afgelegd over de besteding van het geld. Bestuurders mogen geen vergoeding, anders dan voor gemaakte kosten, ontvangen. Alles wat daarvoor openbaar gemaakt moet worden staat inmiddels onder het tabje ANBI op onze website.

Niet veel andere ANBI's in mobiel erfgoed

Er zijn niet veel ANBI erkende instellingen op het gebied van mobiel erfgoed. Even zoeken op internet levert op dat onze 'zusterfederatie' in de lucht, de Nederlandse Federatie van Historische Luchtvaart NFHL, ook een ANBI is. Op het gebied van personenvervoer zijn de Stichting Veteraan Autobussen, de Stichting Standaard Streekbus en de Elektrische Museum Tramlijn Amsterdam ook ANBI's. Verder is het in onze kring welbekende Nederlands Centrum Automobiele Documentatie NCAD ook een ANBI.

Voordelen ANBI

Donaties/giften aan de FEHAC zijn dus nu aftrekbaar van de inkomstenbelasting en over legaten hoeft geen erfbelasting betaald te worden. De eerste giften in 2017 zijn al binnen gekomen op bankrekening NL72 ABNA 0550 2324 43. Verder is bijvoorbeeld de inkoop van software goedkoper. De ANBI-status bevestigt onze positie als de woordvoerder van het mobiel erfgoed op de weg. ANBI wordt altijd genoemd in combinatie met het woord status en dat is niet voor niets zo: het geeft de organisatie een zekere status naar de buitenwereld als belangenbehartiger van een goede zaak. Wel vergt de ANBI-status van de FEHAC dat we open en transparant zijn, financieel duidelijk investeren in het bereiken van onze doelstelling en open staan voor toezicht en controle van de belastingdienst. Een ANBI mag nooit een vehikel zijn om belastingheffing te ontlopen.



FEHAC tivititeiten

december 2017

FEHACtivities is het nieuwblad van de Federatie Historische Automobiel- en Motorclubs (FEHAC) Mobiliteitshuis Kosterijland 15 3981 AJ Bunnik www.fehac.nl

Milieuzones voor oldtimers deels teruggedraaid in Amsterdam en Rotterdam

Zowel in Amsterdam als in Rotterdam moet het gemeentebestuur steeds terugkomen op hun eerdere verbot welke voertuigen de milieuzone niet meer in mogen. In Rotterdam gaat het om de auto's op benzine en in Amsterdam mogen oude brommers en autobussen nu toch of en toe de stad in.

Rechter tikt Rotterdam voor de tweede keer op de vingers
De Rotterdamse gemeenteraad heeft voor de tweede keer van de rechter te horen gekregen dat oude benzineauto's wel de milieuzone in mogen. Rotterdam heeft als enige gemeente in Nederland de benzinestof ook gebruikt voor oude benzineauto's. Deze benzinestof is essentieel voor de luchtvaart, vindt de Rotterdamse D66-voorzitter Pim Langenberg, maar de rechter bij de Raad van State denkt daar toch anders over. Het weren van oude benzineauto's vindt de rechter onwettig. Het is of voor de tweede keer dat deze voertuigen het bij de rechter verliest. Het wordt nu hoog tijd dat de grote buslijn van het begin van de milieuzone wordt veranderd. Er is geen enkel anderzwaar belang waarin de milieuzone van het weren van dergelijke benzineauto's wordt aangestaan. Als Rotterdam echt werk wil maken van een betere luchtvaart dan moeten we veel minder cruiscruisvaart aanleggen en moeten de katoencultuur op de Maasvlakte sluiten.

Amsterdams museum bussen blijven in zien
De gemeenteraad van Amsterdam heeft op 9 november 2017 een motie aangenomen die het alomogelijk moet maken om voor museumbussen met een hoofdstedelijk opeendovervoeren een aanwijzing of vrijstelling te verlenen van het verbod van de milieuzone. Niet op tijd want in Amsterdam wordt de milieuzone op 1 januari 2018 van kracht. Daarom heeft de FEHAC in nauwe samenwerking met de Vereniging E30 een motie reeds uitgebracht in de strijd tegen het 'buitenlandse' van de lokale media artiest.



Museumbussen mogen toch Amsterdam in



Weghalen milieuzone bord



De FEHAC wenst u een gelukkig en pechvrij 2018

FEHACtivities en columns oldtimerbladen

Ons blad FEHACtivities op papier komt twee keer per jaar uit: in juli en in december. Ook wordt het blad digitaal verspreid en vanaf december 2017 gebeurt dat in een bladerbare versie. Als u deze nummers gemist heeft: geen nood. Oude nummers zijn terug te vinden op de website. De voorpagina ging in juli over de milieuzone Rotterdam, waar dankzij een gewonnen proces oude benzineauto's toch weer in mochten. In december werd dat verhaal bevestigd in een tweede gewonnen proces. Amsterdam ging overstag en liet toch de oude bussen en oude brommers toe. Milieuzones, blauwe kentekenplaten, speciale bijeenkomsten waar mobiel erfgoed centraal staat, blijven onderwerp van artikelen in de FEHACtivities. Ook aan zaken die vooral binnen de vereniging FEHAC spelen krijgen aandacht: ledenvergaderingen, de verkregen ANBI-status en wijziging van statuten en huishoudelijk reglement. We zijn in december standaard gegaan naar 12 pagina's dik. Overname van artikelen uit FEHACtivities kan altijd als er maar wel even bij vermeld wordt dat het verhaal van de FEHAC komt.

Ook in 2017 schreef FEHACtivities redacteur Herman Steendam in de oldtimerbladen Klassiek & Techniek, Onschatbare Klassieke Magazine en Auto Week Classics elke maand een column. Die in AWC is mooi met veel foto's vormgegeven op een hele pagina. Op de column over de beste benzine in oldtimers kwamen de meeste reacties en hij werd ook vaak overgenomen in clubbladen. We merken dat in toenemende mate deze columns ook in clubbladen worden gebruikt. Clubs kunnen de al vormgegeven versie krijgen, maar ook in platte tekst Word met apart de foto's, zodat ze in eigen lay-out in het clubblad kunnen worden geplaatst. Clubs die ook zo'n maandelijks 'abonnement' op de columns willen, kunnen een mailtje daarvoor sturen naar: redactie@fehac.nl De 12 meest recente columns van Herman Steendam zijn steeds op de website bij publicaties te vinden.

Commissies & werkgroepen

Commissie Bedrijfsvoertuigen

Arie Spaansen
Cees van de Wetering
Dirk Mandemakers
Gerrit van Schagen
Henk Boons
Tillo Smets

Cultureel Erfgoed

Ben Boortman
Hans Visser
Hugo Blankenbijn
Jarko Aikens
Peter Cup
Pim van der Veer

Communicatie

Freek van Leeuwen
Herman Steendam
Joost van Noorden
Rob Goudriaan

Commissie Personenauto's

Eric van Zanten
Fred Hendriks
Laszlo Mogyoróssy
Pim Arentsen
Theun Dommershuizen

Commissie Tweewielers

Bart Sanders
Doede Bakker
Erik Verbeek
Gerrit van Veen
Jappie van Veen
Marc Bruna

Commissie Duurzaamheid

Cees Zwinkels
Doede Bakker
Henk Boons
Herman Sluiter
Laszlo Mogyoróssy
Peter Koger
Sander Jongerius

FIVA en Internationale Betrekkingen

Bert Pronk
Jan-Jacob Dólleman
Laszlo Mogyoróssy
Tiddo Bresters

Kas Controle Commissie

Gerard Madern
Gerrit-Jan Kreeftenberg
Kees Haverkamp

Business Partners (Bupa)

Anton Iken

Juridische Zaken

Cander van der Veer
Gijsbert Vogelaar
Jaap de Wit
Jan de Bruijn
Rudi Arends
Tiddo Bresters

Advies en Ondersteuning Evenementen

Leo Greiner

Milieu

Henk Boons
Jarko Aikens
Laszlo Mogyoróssy
Peter Hoenders
Tiddo Bresters

Public Affairs

Adriaan van der Burgh
Bert Pronk
Richard Schmöll
Roel Augusteijn

Schouwers FIVA ID Card

Arthur Denzler
Hans Appel
Hans Kloos
Laszlo Mogyoróssy
Leo Schildkamp
Marius du Toy - van Hees
Rud Lemmers
Theun Dommershuizen

Trade & Skills

Bert Ewalds
Hugo Blankenbijn
Joop van Veldhuizen
Robert ten Hoonte
Willem Posthumus-Meyjes

Verzekering & Taxatie

André Pisa
Dennis Rietveld
Gerry Postma
Gert van Zwiene
Herman Steendam
Jannes Buijer
Joost Kam
Loek de Rooij
Peter Luxwolda
Wolter Gratama

Beurzen & Events

Arjen Ritsma
Henk Huisman
John Pronker

Jaarrekening 2017

In 2017 is een fors beter operationeel resultaat geboekt dan begroot ondanks lagere inkomsten (ruim 7.000 euro, voor reserveringskosten). De negatieve inkomstenontwikkeling werd tijdig onderkend en is de uitgavenpatroon aangepast, wat ook zijn weerslag vindt in de Begroting 2018.

Contributies: minder inkomsten dan begroot omdat enkele grote clubs ons hebben verlaten. Een oproep aan niet-leden-clubs om lid te worden heeft nog weinig resultaat opgeleverd.

Partnerships: we hebben moeite om business partners te behouden en nieuwe aan ons te binden. Daar zal meer aandacht aan besteed worden. Het bestuur zoekt een relatiebeheerder om deze belangrijke inkomstenbron en nuttige dienstverlening zeker te stellen.

Commissie Mobiel Erfgoed heeft veel minder gekost dan begroot; er was verwacht dat er hoge kosten verbonden zouden zijn aan de invoering van onze voertuigen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME). Die invoering is vertraagd maar is aan het eind van het verslagjaar goed op stoom gekomen.

Toen in de voorjaars ledenvergadering een presentatie werd gehouden over het Register kwamen er bezwaren uit de zaal dat er kosten waren verbonden aan het invoeren van voertuigen.

Het bestuur heeft besloten dat aan de invoer van voertuigen van FEHAC-aangesloten clubleden voorlopig geen kosten worden verbonden; niet-leden betalen daar wel voor.

Aan het bijhouden en verbeteren van het Register zijn kosten verbonden; wij stellen voor een bedrag van 6.000 euro te reserveren ten laste van het resultaat om de voorlopig toekomstige kosten van het Register te kunnen dekken. Het bestuur ziet het als een uitdaging om het Register vrij van invoerkosten te houden voor FEHAC-leden.

Kantoorautomatisering werd tot eind 2016 verzorgd door de BOVAG; de geplande ontwikkelingen m.b.t. de infrastructuur en de kosten hebben ons doen besluiten deze zelf te gaan uitvoeren.

De ontwikkelingskosten daarvan zijn in 2016 verantwoord onder FEHAC kantoorautomatisering.

De aanschaf van de hardware (4.500 euro) is geactiveerd op de balans 2016, daarvan wordt 2.500 euro afgeschreven in 2017 ten laste van kostenpost Kantoorautomatisering.

BALANS

	31 dec. 2017	31 dec. 2016
Activa		
Caravan	2.000	2.000
Hardware kantoorautomatisering	2.000	4.500
Debiteuren	3.500	-
Nog te ontvangen posten	69	153
Liquide middelen	164.681	155.494
Totaal	172.250	162.147
Passiva		
Nog te betalen kosten	16.048	13.241
Voorziening Register	6.000	-
Voorziening Lustrum	13.000	13.000
Eigen Vermogen	137.202	135.906
Totaal	172.250	162.147

	RESULTAAT	BEGROTING	RESULTAAT
	2017	2017	2016
INKOMSTEN			
Contributies	130.633	139.000	137.029
Resultaat inkomsten ID-cards/ kosten schouwingen	5.861	4.500	6.901
Bijdragen taxateurs	7.975	6.500	6.400
Partnerships	24.500	28.000	28.100
Vrienden	2.595	2.000	2.272
Rente	69	500	234
Totaal Inkomsten	171.633	180.500	180.936
KOSTEN			
Bestuur	27.326	27.000	25.251
Cie Juridische Zaken / Milieu	987	1.500	999
Commissies Personenautos + Bedrijfsvoertuigen	2.750	1.500	1.877
Commissie Tweewielers	3.010	3.000	4.420
Commissie Taxaties&Verzekeringen	1.133	1.500	3.130
Commissie Evenementen (v/h Rallys)	412	2.000	2.185
Commissie Trade&Skills	409	1.000	150
Commissie Mobiel Erfgoed	2.815	6.000	11.010
Kosten reservering Register	6.000		
FIVA contributie	10.920	12.000	11.340
FIVA bijeenkomsten	4.042	5.000	5.305
Personeel (secretariaat)	50.194	51.000	50.777
BOVAG huisvesting/diensten	8.714	8.500	9.169
BOVAG ICT diensten	0	0	4.500
FEHAC kantoorautomatisering	3.881	3.500	3.417
Kantoorkosten	610	3.000	1.814
Telefoonkosten	2.767	3.500	3.384
Website	3.888	4.500	4.329
FEHActiviteiten / Jaarverslag	3.452	3.500	3.384
Verzekeringen	3.168	3.200	3.168
Public Affairs	12.052	15.000	8.578
Kenniscentrum / Academy	3.000	5.000	4.200
Public Relations / Communicatie	4.769	5.000	4.264
Beurzen	6.253	5.000	5.038
ALV	4.707	4.500	4.645
Beleidsvoorbereiding	572	1.500	1.266
Onderzoekskosten	1.815	2.000	3.471
Bankkosten	691	800	761
Totaal Kosten	170.337	180.000	181.832
Resultaat	1.296	500	-896

Port Betaald
Port Payé
Pays-Bas



www.editoo.nl

Indien onbestelbaar retour:
Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik

