

september 2008

FEHACtiviteiten is  
de nieuwsbrief  
van de Federatie  
Historische Automobielen  
en Motorfietsclubs (FEHAC)  
Kantorenhuis De Merseberghen  
Ambachtsweg 4-5  
3953 BZ Maarsbergen  
www.fehac.nl



## Amsterdam stelt plannen bij voor milieuzone in de binnenstad

Begin dit jaar presenteerde de gemeente Amsterdam een plan om van een groot deel van de stad binnen de ring van de autosnelweg A10 een milieuzone te maken. Het oorspronkelijke plan dupeerde oldtimer-eigenaren ernstig, omdat het aanvankelijk verboden werd om met voertuigen van vóór 1992 in dat deel van Amsterdam te rijden. Feitelijk werd het onmogelijk gemaakt om in Amsterdam een klassiek voertuig te bezitten. De FEHAC heeft Amsterdam direct gewezen op dit onaanvaardbare gevolg voor klassieke voertuigenbezitters en verantwoordelijk wethouder Herrema heeft de plannen bijgesteld en toegezegd dat er een uitzonderingsregeling voor oldtimers gaat komen. In dit artikel wordt de positie van oldtimers in de Amsterdamse milieuzone geschetst; verderop in dit blad komen de milieuzones in zijn algemeenheid aan de orde.

### Bouwjaargrens 1992 willekeurig

Veel kritiek kwam er op de willekeurig gekozen grens van bouwjaar 1992. Inmiddels is duidelijk geworden dat veel oudere auto's heel goed onder de gestelde norm van uitstoot van het uitlaatgas blijven. Daarnaast zijn er ook nieuwe auto's die de gestelde normen wel overschrijden. Hiermee geconfronteerd gaf de wethouder toe. De nu voorgestelde en recent door de Gemeenteraad aanvaarde regeling gaat uit van verbod van benzinevoertuigen als ze niet aan voldoen aan -de minst strenge, uit 1992 daterende emissiestandaard- Euro 1 norm en voor diesels, die niet aan de Euro 2 norm uit 1995 voldoen.

Amsterdam heeft na de inspraakrondes ook een uitzondering voor oldtimers aangekondigd. Voor bijzondere situaties, oldtimers, campers, garagebedrijven en gehandicapten worden bij de uitwerking van de milieuzone regelingen getroffen.

### Uitzondering oldtimers niet algemeen

Het wordt geen algemene uitzondering voor oldtimers op basis van bouwjaar. Het wordt een individuele ontheffing, die eerst aangevraagd zal moeten worden bij de gemeente Amsterdam. Ook al is het zonneklaar dat je met een echte oldtimer de stad in wil: eerst vooraf met het stadhuis regelen dat je een vergunning hebt. Dat gaat natuurlijk ook geld kosten. Dus door het moeilijk te maken (vergunning aanvragen) en er geld voor te vragen wordt toch een forse drempel opgeworpen om in een oldtimer langs de Amsterdamse grachten te rijden. Ook de definitie van oldtimer die Amsterdam wil hanteren is niet gelijk aan wat de FEHAC als oldtimer aanmerkt. Amsterdam beschouwt een oldtimer als een voertuig van 25 jaar en ouder (de FEHAC hanteert dezelfde definitie voor een klassiek voertuig) maar voegt daaraan toe: 'en waarvoor een oldtimerverzekering is afgesloten'. Kennelijk staat een oldtimerverzekering garant voor weinig rijden door een serieuze liefhebber die zijn oldtimer niet voor woon-werk verkeer gebruikt.



Recent stadsbeeld in Amsterdam: een Alfa Romeo Giulia onder de Westertoren

### Misschien gaat het helemaal niet door

Begin juni verscheen het bericht in de pers dat het hele plan om vervuilende personenauto's te weren misschien wel helemaal niet doorgaat. Verantwoordelijk wethouder Herrema heeft aan minister Eurlings geschreven dat hij volgend jaar zomer een 'laatste toets' wil om te beoordelen of de milieuzone nog nodig is om aan de Europese normen voor de luchtkwaliteit in 2010 te voldoen. Bij die 'laatste toets' zal gekeken worden naar de luchtkwaliteit in Amsterdam op dát moment. Ook wordt dan bekeken of de alternatieve maatregelen van het Rijk vruchten afwerpen, zoals uniforme regels voor een milieuzone in steden voor vrachtauto's en een sloopregeling, die moet stimuleren dat vervuilende auto's sneller uit het straatbeeld verdwijnen.

## MILIEUZONES IN BINNENSTEDEN: FEHAC BLIJFT DE PLANNEN KRITISCH VOLGEN

*Inmiddels zijn in acht gemeenten milieuzones voor vrachtauto's ingesteld. Daarnaast willen nog twaalf gemeenten, waaronder Amsterdam, een milieuzone invoeren. Amsterdam is de enige gemeente die ook personenauto's wil gaan weren uit de binnenstad. Omdat iedere gemeente het weer net iets anders heeft geregeld betekenen de milieuzones veel overleg voor de FEHAC met gemeentes om uitzonderingen voor klassieke personenauto's en -vrachtwagens te bepleiten.*

### Milieuzones vergen veel overleg

De FEHAC heeft er een belangrijk aandachtsgebied bij gekregen dat veel overleg vergt met de verschillende gemeenten. Bij de instelling van een milieuzone is vaak geen rekening gehouden met klassieke voertuigen; in een recent overleg met beroepsvervoerders is nog bevestigd dat nooit aan klassieke vrachtauto's is gedacht bij de instelling van milieuzones. Het voorbeeld van het DAF-museum in Eindhoven is daarbij illustratief. In Eindhoven kunnen de vrachtwagens van het museum alleen per dieplader het museum nog in en uit, omdat het museum net 300 meter in de verboden milieuzone voor vrachtwagens ligt. Het vervuult meer dat die dieplader moet komen, dan dat die paar vrachtwagens een keer die 300 meter rijden. Onder druk van het museum en in overleg met de FEHAC-commissie Bedrijfsvoertuigen, is de milieuzone nu aangepast en is voor de route van en naar het museum geen ontheffing meer nodig. Ook met Amsterdam is veel overlegd: de FEHAC waardeert dat Amsterdam van begin af aan oog heeft gehad voor het behoud van mobiel erfgoed en oldtimers wil ontzien. Maar dat er geen algemene uitzondering voor oldtimers komt, maar een individuele aan-

vraag voor ontheffing is nodeloos gecompliceerd en drijft de klassiekerliefhebber op kosten. Een algemene vrijstelling is voor iedereen veel makkelijker: makkelijker in te voeren en makkelijker te handhaven. In Amsterdam kunnen alleen de daar wonende voertuigliefhebbers een permanente ontheffing krijgen. Het moet dan gaan om een personenauto die ouder is dan 25 jaar en waarvoor een oldtimerverzekering is afgesloten. Niet-Amsterdammers kunnen waarschijnlijk wel een tijdelijke ontheffing aanvragen. Hoe dat gaat en wat het gaat kosten staat nog niet vast. De gemeente moet de details van de maatregelen namelijk nog uitwerken.

### Uitzonderingsregeling oldtimers omslachtig

De FEHAC vindt dit geen optimale oplossing. Het is onwenselijk en omslachtig om voor elk evenement of bezoek aan een garage ontheffing aan te moeten vragen. Amsterdam heeft steeds gezegd dat men niet, zoals in Duitsland, een stickersysteem wil invoeren omdat dit te bureaucratisch zou zijn. Maar de nu gekozen weg is een stuk ingewikkelder dan de Duitse aanpak, waar wél een generieke vrijstelling voor oldtimers geldt. En de uitvoering zal niet goedkoop zijn en betekent weer een lastenverzwaring voor de burger.

Ook de handhaving gaat behoorlijk veel geld en mankracht kosten. Alleen al 70 camera's zullen in Amsterdam elke passerende auto gaan scannen op milieukeurmerken én eventuele ontheffing. Een enorme stroom data zal verwerkt moeten worden en in Amsterdam gaat men ervan uit dat de gegevens over de mate van vervuiling door individuele auto's via het kentekenregister te raadplegen zijn. Iedere 'vieze' auto zonder ontheffing wordt bekeurd.

Volgens het aangepaste plan zullen -binnen de Ring- in plaats van eerst 20.000 huishoudens nog steeds 13.000 op zoek moeten naar een andere 'schonere' auto. Maar ook honderdduizenden automobilisten van buiten de Ring (uit de rest van Amsterdam en Nederland) kunnen de stad niet meer in met een auto, die weliswaar niet aan de Amsterdamse normen, maar wél aan alle APK-eisen voldoet.

### Effect milieuzone twijfelachtig

Het blijft dus een erg drastische maatregel, voor een binnenstad die al veel minder autoverkeer kent dan de centra van de meeste andere Europese hoofdsteden. De FEHAC is daarom benieuwd of Amsterdam in staat zal zijn overtuigend te bewijzen dat de milieuzone noodzakelijk is en effect zal hebben.

Het gaat Amsterdam er onder andere om de hoeveelheid fijnstof te reduceren. Slechts de helft daarvan wordt echter door de mens veroorzaakt. En daarvan is maar 20% afkomstig van het wegverkeer (inclusief bestel- en vrachtauto's). Het wegverkeer is dus de veroorzaker van slechts 10 % van de totale hoeveelheid fijnstof.



De rondvaartboten zijn nog even mooi, maar de auto's waren vroeger toch veel mooier in Amsterdam.

Daarbij gaat het niet alleen om uitlaatgassen, maar -in toenemende mate- ook om fijnstof afkomstig van slijtage van remmen en banden. Bovendien zijn de concentraties fijnstof niet alleen afhankelijk van de intensiteit en samenstelling van het verkeer, maar ook van de natuur en het weer. Stuifmeel, zeezout en saharazand veroorzaken ook fijnstof.

Op basis van de beschikbare gegevens op gebied van wagenpark, kilometrage en emissiespecificaties heeft een onafhankelijk expert, ir. R.C. Rijkeboer (tot voor enkele jaren research-wetenschapper van TNO-wegtransportmiddelen) in samenwerking met de FEHAC een rekenmodel ontwikkeld, dat laat zien dat oldtimers en overigens ook de jongere personenauto's op benzine of LPG die de gemeente wil uitsluiten, geen rol van betekenis spelen bij de emissie van fijnstof en van NO<sub>2</sub>, de andere bron van luchtvervuiling die Amsterdam met een milieuzone wil reduceren. Een generieke uitzondering voor oldtimers is daarom zeker gerechtvaardigd.

### **Ook bestelwagens in het vizier**

De milieuzones voor vrachtauto's zijn gebaseerd op een convenant tussen de overheid en organisaties uit het beroepsgoederenvervoer. Nu wordt gewerkt aan een soortgelijk convenant voor bestelwagens. De FEHAC is in overleg met partijen als VROM en MKB Nederland om particuliere bestelwagens van de milieuzones uit te zonderen. Voordat er milieuzones voor bestelwagens (en voor personenauto's) kunnen komen, moet volgens minister Eurlings eerst de Wegenverkeerswet aangepast worden. Dat kan nog tot eind 2009 duren. Ook wat betreft de milieuzone voor vrachtwagens blijft de FEHAC lobbyen voor een algemene uitzondering voor klassieke vrachtwagens.

## **AFSCHEID VAN JAN OSTERMEIJER EN DIRK MANDEMAKERS**

*Jan Ostermeijer is van de motoren, Dirk Mandemakers is van de tractoren. Vele jaren zijn beide heren actief geweest in de voertuigcommissies, Jan in die voor de motoren en Dirk in die voor de bedrijfsvoertuigen. Nu treden zij af. De FEHAC neemt afscheid van twee gedreven bestuurders en wegens hun vertrek komt de FEHAC graag in contact opvolgers voor de ontstane vacatures.*

### **Motoren binnen de FEHAC-structuur**

Het aandachtsgebied van de FEHAC omvat verschillende voertuigcategorieën: niet alleen personenwagens en tweewielers (motoren-scooters-bromfietsen), maar ook bedrijfsvoertuigen, militaire voertuigen, landbouwvoertuigen en caravans. Andere beleids-terreinen zijn juridische zaken en ritten/rally's. Voor elk onderdeel is er binnen de FEHAC een commissie, waarvan de voorzitters deel uitmaken van het FEHAC-bestuur.

### **Aftreden Jan Ostermeijer als bestuurslid**

Jan Ostermeijer heeft er vanaf september 1995 voor gezorgd dat de motoren, scooters en bromfietsen binnen de FEHAC goed worden vertegenwoordigd. Behalve de motoren heeft Jan Ostermeijer een grote rol gehad bij het terugvragen van originele kentekens bij de RDW. Bepaald geen standaardwerk en dank zij zijn deskundige bemiddeling hebben velen het origineel Nederlands kenteken op hun voertuig weer terug gekregen. Na 13 jaar is de tijd gekomen om de voorzittershamer van de motorencommissie door te geven aan een ander. De nieuwe voorzitter CMSRh die de FEHAC zoekt is een warm pleitbezorger van de belangen van de FEHAC en de motorenclubs in het bijzonder en onderhoudt contacten met de overheid, de RDW, andere belangenbehartigers en de aangesloten clubs, die binnen het werkkterrein van de commissie vallen. Het betreft zeker geen voltijd negen tot vijf functie, maar bereidheid tot inzet gedurende enkele uren per week (maximaal 10, vaak 's avonds en in het weekend), is wel een vereiste. Voor meer informatie over de functie kunt u contact opnemen met het secretariaat, telefoon 0343-437303 tussen 9.00 en 12.00 uur, of per email [secretariaat@fehac.nl](mailto:secretariaat@fehac.nl).

### **Afscheid van Dirk Mandemakers**

Tijdens het Internationaal Historisch Festival van HMT in Panningen (Limburg) heeft Dirk Mandemakers namens de FEHAC een bedankje ontvangen voor zijn jarenlange inzet als commissielid van de Commissie Bedrijfsvoertuigen. Bestuurslid Henk Minne en de voorzitter van de Commissie Bedrijfsvoertuigen Henk Boons hebben dit aan Dirk uitgereikt. Op het Historisch Festival stonden op een terrein van 15 hectare meer dan 2000 tractoren, landbouwwerktuigen en stationaire machines: een evenement dat uniek is in zijn soort.



**Dirk Mandemakers van de HMT wordt bedankt voor vele jaren inzet voor de bedrijfsvoertuigen, waar hij specialist tractoren was.**



### 30 JAAR GELEDEN: LAATSTE NORMALE BLAUWE KENTEKEN

Rond de klassieke kentekenplaat is in 2008 een mijlpaal bereikt: de kentekenplaat met de donkerblauwe ondergrond met witte letters en cijfers is alweer 30 jaar geleden vervangen door de gele plaat met zwarte letters en cijfers. De motoren en auto's met een origineel Nederlands blauw kenteken zijn nu dus allemaal ouder dan 30 jaar en kunnen dus met recht echte klassiekers worden genoemd.



Allemaal kentekens met iets bijzonders...

### 1978: einde blauwe plaat op Nederlandse voertuigen

Met de lente kwam er ook een nieuw kenteken voor nieuwe personenauto's: met drie letters in het midden. Voor bestelauto's werd deze cijfer/lettercombinatie al langer uitgegeven. Het vertrouwde beeld van drie groepjes van steeds twee letters/cijfers is daarmee ook voor personenauto's losgelaten. Tot 1 januari 1978 werden nieuw afgeleverde auto's op verzoek nog voorzien van een blauwe plaat, daarna was het echt afgelopen en werd de gele kentekenplaat verplicht. Dat liep tot ongeveer 57-TU-33, want van deze Rover 3500 SDI is bekend dat die op 30 december 1977 op kenteken werd gezet. Aanvankelijk was de nieuwe gele plaat er eentje zonder het bekende blauwe stukje links met de sterren van Europa en het opschrift NL. Dit soort 'kale' gele platen zie je nu nog wel op legervoertuigen: die hoeven zich kennelijk niet aan het GAIK-regime te houden. GAIK staat voor Gecontroleerde Afgifte en Inname Kentekens en de GAIK-platen dateren vanaf 1 februari 2000. Voor die tijd kon men gewoon een kentekenplaat laten maken, maar van een GAIK-plaat worden er steeds twee

uitgegeven en moet men zich legitimeren bij de bestelling van kentekenplaten. Bij verlies van de platen moet er altijd een setje nieuwe platen gekocht worden en komt er een cijfertje (duplicaatcode) boven het eerste liggend streepje van het kenteken. Er zijn auto's met een 5-je gesignaleerd, maar het record staat op 7. Overigens: een klassieke mag best met gele platen rondrijden: een blauwe plaat mag maar is niet verplicht.

### Speciale kentekenseries voor importvoertuigen

Naast origineel Nederlandse auto's is er de afgelopen 20 jaar een aardige import geweest van klassiekers. De FEHAC heeft er na het verdwijnen van de blauwe kentekenplaat al gauw voor gepleit om klassieke importvoertuigen ook nog van blauwe platen te voorzien. Uiteindelijk heeft de RDW daaraan gehoor gegeven en werd in 1988 de nooit gebruikte serie DE-00-01 van stal gehaald om importauto's uit de bouwjaren van vóór 1973 te voorzien van een 'ouderwets' kenteken bestaande uit twee letters vooraan gevolgd door vier cijfers. Een blauw/witte plaat bestaat dus altijd uit twee letters en vier cijfers: nieuwe kentekens met vier letters en twee cijfers zie je op een oude auto weleens met een blauwe plaat: dat mag dus eigenlijk niet en is een reden om APK af te keuren.

### Voor alle voertuigen uit 1973-1977 ook een blauwe plaat

Een oud blauw kenteken op een importvoertuig geeft een klassieker de kentekenplaat die bij de uitstraling van een klassieker past. Kort na de personenauto werd ook voor de geïmporteerde bedrijfsauto's een aparte serie kentekens gereserveerd: beginnend met BE-00-01. Ook voor motoren kon men een kenteken uit de serie ZM-00-01 aanvragen. In januari 2001 werd het mogelijk om ook voor auto's uit de bouwjaren 1973-1977 een klassiek kenteken aan te vragen en dat begon met 00-YA-01. Voor motoren en bedrijfswagens ontbreekt nog een serie voor de bouwjaren 1973-1977 en bij de contacten met de RDW vraagt de FEHAC regelmatig om ook voor de bedrijfswagens en de motoren uit deze jaren nog een ouderwets kenteken met blauwe plaat mogelijk te maken. De uitgifte van kentekens uit deze aparte series gaat bij personenauto's het hardst: daar zitten we inmiddels in de achtste reeks van 9.999 kentekens en dat is de serie die met AM-00-01 begint. Eerder hadden we series DE, DH, DM, DR, AE, AH en AL. Met de motoren gaat het minder snel: daar zitten we in de tweede serie die begint met ZF en bij de bedrijfsvoertuigen is na 20 jaar de serie BE nog steeds niet vol.



19-9-2008

personenauto's voor 1973

**AM-65-42**

eerder: DE, DH, DM, DR, AE, AH, AL

personenauto's 1973 - 1977

**53-YB-71**

eerder: YA

motorfietsen en scooters voor 1973

**ZF-46-30**

eerder: ZM

bedrijfsvoertuigen voor 1973

**BE-62-71**

eerder: -



## VRIJSTELLING ZONDAGRIJVERBOD OLDTIMERVRACHTWAGENS IN DUITSLAND

*In Duitsland geldt een algeheel rijverbod op de zondag voor vrachtwagens boven de 7,5 ton bruto totaalgewicht. Dit rijverbod, bedoeld voor het beroepsvervoer, dupeert echter de berijders van oldtimervrachtwagens. Aan een uniforme uitzondering voor Duitse en buitenlandse klassieke vrachtwagens wordt gewerkt.*

### Klassieke vrachtwagen geen beroepsvervoerder

Het verbod is gebaseerd op het bedrijfsmatig rijden en dat is bij een oldtimer niet het geval. Een oldtimervrachtwagen mag immers geen lading vervoeren. De chauffeur valt dan ook niet onder de rijtijdenwet en het voertuig hoeft geen tachograaf te hebben. Een inschrijving eigen vervoer of een vergunning beroepsvervoer is ook niet nodig. Ook als de oldtimervrachtwagen boven de 7,5 ton ingericht is als camper, dus met een bed en een wasgelegenheid, is het zondagsrijverbod niet van toepassing. Op zich zou dit allemaal voldoende moeten zijn om het volstrekt logisch te vinden dat een oldtimer vrachtwagen niet onder het verbod valt, maar lang niet alle Duitse politieagenten weten dit. Het kwam dan ook voor dat een oldtimervrachtwagen boven de 7,5 ton op zondag tijdens een rit werd geverbaliseerd.

### Nordrhein-Westfalen als eerste

Om dat probleem nu te ondervangen is door de Duitse belangenorganisatie voor oldtimervrachtwagens NVG en het federale Ministerie van Bouw en Verkeer in Duitsland onderhandeld om een formele ontheffing voor het zondagrijsverbod te regelen. Er is een afspraak gemaakt en inmiddels is het in het eerste Bundesland (Nordrhein-Westfalen, grenzend aan Nederland) ingevoerd. De bezitter van een Duitse oldtimervrachtwagen kan daar een verzoek indienen tot vrijstelling van het zondagrijsverbod, echter alleen als hij lid is van de NVG en een speciale Duitse oldtimerkentekenplaat heeft, dus een zwarte plaat eindigend op een H of een rode plaat met 07. Andere deelstaten zullen de regeling ook overnemen, maar over de kosten en de voorwaarden van zo'n vergunning denken de deelstaten nog verschillend. Deze regeling is er nog niet voor Nederlandse vrachtwagens. Daarvoor is eigenlijk tot op heden nog niets veranderd. Dit in tegenstelling tot wat in de Nederlandse wandelgangen wel wordt beweerd. Op korte termijn zullen over de gelijke voorwaarden en tarieven van de ontheffing van het zondagsrijverbod onderhandelingen worden gevoerd met het Duitse Ministerie van Bouw en Verkeer door Kurt Theopold en Piet van Berne namens de NVG. Daarbij zal ook de positie van de Nederlandse oldtimervrachtwagens mee genomen worden.



## OPSPORING VERZOCHT

### Waar is de bus van Vredestein Banden gebleven?

Tot ver in de jaren zestig had Vredestein Banden een fraaie bus die gebruikt werd als ondersteunend voertuig bij rally's, zoals op de foto bij de Tulpenrally. Afgaande op het kenteken van de DAF-personenauto -BT vooraan- en aannemend dat die DAF toen nieuw was is de foto in 1960 genomen. De bus had een Verheul carrosserie en het kenteken NB-45-35. De RDW-site heeft geen gegevens meer op dit kenteken (zie het artikel over de problemen van de RDW met de vrijstellingsdatum voor de APK) en daarom is het heel waarschijnlijk dat deze bus inmiddels helaas niet meer onder ons is. Vredestein wil weer een vergelijkbare bus aanschaffen en roept de hulp in van de lezers van FEHActiviteiten.

- Wie weet hoe meer over de geschiedenis van de Vredestein bus, wie heeft verhalen en foto's, alles is welkom!
- Wie weet hoe het met de Vredestein bus is afgelopen
- Wie heeft of weet een vergelijkbare bus te staan die wellicht te koop is

Alle informatie is zeer welkom bij de redactie van dit blad (zie adresgegevens colofon).

## PROBLEMEN BIJ RDW MET VASTSTELLING DATUM VRIJSTELLING APK

*Soms worden APK-vrijgestelde voertuigen van vóór 1960 toch voor een keuring verwacht. Dat komt omdat de RDW niet altijd de juiste datum van eerste toelating heeft geadmineistreerd. Op de site van de RDW kunt u controleren of dat bij uw voertuig ook het geval is.*

### Vrijstelling niet altijd juist vastgelegd

Binnen de nieuwe APK-regeling zijn historische voertuigen van vóór 1960 per 1 januari 2008 vrijgesteld van de verplichte APK-keuring. In de praktijk kan het echter voorkomen dat voertuigen van vóór 1960 toch nog APK-plichtig beschouwd worden op basis van de bij de RDW vastgelegde voertuiginformatie. De RDW heeft namelijk voor sommige voertuigen een verkeerde datum eerste toelating in haar systemen ingevoerd. Hierdoor kan het voorkomen dat voor een voertuig van vóór 1960 de RDW een datum eerste toelating van ná 31 december 1959 opgeeft. Als datum voor eerste toelating heeft het RDW dan de datum waarop het Nederlandse kenteken is afgegeven ingevoerd in haar systemen, terwijl dat de datum eerste toelating waar ook ter wereld had moeten zijn.

### Controle via de RDW site

De data die de RDW heeft ingevoerd kunt u zelf raadplegen en controleren op de website [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl). Op de startpagina klikt u 'voertuigeigenaar' aan.



**Een vrachtauto duidelijk van vóór 1960. Alleen is een provinciaal kenteken niet te vinden op de RDW-site.**

Klik vervolgens op 'voertuiggegevens on-line'; Klik dan onderaan de pagina op 'Klik hier om de gegevens van uw voertuig op te vragen'. Vul daarna het kenteken van uw voertuig in op de kentekenplaat. Dan ziet u een pagina met alle gegevens van uw voertuig. Staat er dan bij 'Vervaldatum APK' een datum, dan is er iets niet goed. Kijk dan meteen ook even bij 'WAM verzekerd geregistreerd'. Staat daar 'nee' en is uw voertuig wel verzekerd, neem dan direct contact op met uw assurantietussenpersoon of verzekeringsmaatschappij om dit probleem op te lossen. Wanneer er een datum bij vervaldatum APK staat, klik dan bovenaan op het kopje 'Historie'. Daar staat de 'datum eerste toelating'. Dit moet de werkelijke datum zijn, dat uw voertuig voor het eerst op de openbare weg is verschenen, waar ook ter wereld.

Staat hier een datum van na 31 december 1959, dan is er een probleem en moet u in actie komen. De te ondernemen actie vindt u op de FEHAC-website.

### Proef met schorsing van de voertuigverplichtingen via website

De RDW is in het eerste kwartaal van dit jaar een onderzoek gestart naar de mogelijkheid om via de RDW-website te kunnen schorsen en een schorsing te kunnen opheffen. Afhankelijk van het resultaat van dit onderzoek zal de besluitvorming over de invoering van deze mogelijkheid plaatsvinden. Het beleid van de RDW is er de komende jaren op gericht om de klanten meer aan huis te bedienen. Dit betekent dat het RDW de komende jaren haar systemen ook hierop gaat afstemmen. Concreet betekent dit dat de RDW ook bij meer klanten aan huis voertuigkeuringen zal gaan uitvoeren.

### Schoningsactie oude kentekens

De RDW heeft nog 271.000 slapende kentekens in haar bestand, waar sinds 1995 geen Wegenbelasting voor betaald is. Ook werd op deze kentekens al die tijd geen WA-verzekering afgesloten en de APK-keurmeester werd ook overgeslagen. De meeste van de bij deze kentekens horende voertuigen zijn waarschijnlijk allang gesloopt of geëxporteerd. De laatst bekende houder van het kenteken krijgt deze maand van de RDW een brief met het verzoek hun registratie te controleren. Met de schoningsactie wil de RDW voorkomen dat mensen onterecht brieven of boetes krijgen voor onverzekerde of ongekeurd rijden. Bij een proef in 2007 onder 10.000 voertuigen uit het actieve bestand met een registratie van vóór 1995 bleek dat 4,2% van die voertuigen nog te bestaan en bij de geregistreerde persoon te horen. Dus het zou zomaar kunnen dat er nog zo'n 11.000 slapende klassiekers in schuren en garages wachten op een grondige restauratie.

## KORT NIEUWS

### FTF, een andere Nederlandse vrachtwagen

Tussen 1966 en 1995 werden in Wijchen door de Floor's Truck Trailer Fabriek de FTF vrachtwagens gebouwd: vooral speciale trekkers voor het zwaar transport in kleine aantallen. Of het nu het vervoer van een Leopard-tank was, een zware rupskraan, een transformator, een boortoren of lange betonbalken: FTF trok het allemaal. Veel onderdelen werden betrokken van General Motors en veel modellen werden voorzien van de kenmerkende V-12 Detroit-dieselmotor. Raymond Beekman heeft over dit kleine vrachtwagenmerk van Nederlandse bodem een rijk geïllustreerd boek geschreven, dat zeker de liefhebber van klassieke vrachtwagens zal aanspreken.

De FTF en het zware werk, Uitgeverij Aprilis, ISBN 978 90 5994 196 0.

### Tweede leven voor autobussen

Er is een kleine maar gedreven groep liefhebbers van stad- en streekbussen. Net als vliegtuigspotters reizen ze stad en ook buitenland af om ze allemaal op de foto te zetten, bij voorkeur in situaties waar ze eigenlijk niet thuis horen: bijvoorbeeld een Utrechtse bus van het GVU die in Nijmegen ingezet wordt. Ruurd V. Berendes ging een stapje verder en volgde autobussen in hun tweede leven. 40 jaar lang verzamelde hij duizenden foto's van bussen in hun tweede leven. Afgedankte bussen eindigen als discobus, camper, motorhome, schuur, friteskraam en een paar zijn gelukkig in hun originele staat behouden gebleven als museumbus. Veel gele streekbussen zijn naar ontwikkelingslanden als Cuba, Marokko en Bosnië gegaan en het is toch een vreemd gezicht daar nog bussen met lijnaanduiding en Nederlandse bestemming rond te zien rijden. Een vooral leuk kijkboek voor de bussenliefhebbers.

Autobussen in hun tweede leven, Uitgeverij Aprilis ISBN: 978 90 5994 197 7.



**Stoomlocs in Nederland kregen een modern beveiligingssysteem dankzij een eenmalige subsidie van Verkeer en Waterstaat.**

### Stoomtreinen krijgen verplicht beveiligingssysteem

Historische stoomlocomotieven mogen alleen op het spoor rijden als ze uitgerust zijn met moderne beveiligingssystemen. Het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft het voortbestaan van dit indrukwekkende mobiel erfgoed gegarandeerd dankzij een eenmalige subsidie waarmee deze beveiliging kan worden aangebracht. Er rijden nog 20 antieke stoomtreinen in Nederland.

### Businesspartner Europeesche

#### Verzekeringen geeft FEHAC-leden korting

De tweede businesspartner van de FEHAC, de Europeesche, komt met een aantrekkelijk aanbod voor de leden van de FEHAC-club. Via overlegging van een kopie van een geldige lidmaatschapskaart van een bij de FEHAC aangesloten vereniging geeft de Europeesche 20% korting op de premie van haar klassiekerverzekering.

### Informatie-avond 29 oktober FEHAC taxatierapport

Merkenclubs en taxateurs van klassieke voertuigen worden uitgenodigd voor een informatie-avond over de taxatieaanpak van de FEHAC. De eerste taxatierapporten van clubs en taxateurs zijn inmiddels beoordeeld en deze clubs en taxateurs hebben het recht gekregen om het predicaat 'FEHAC goedgekeurd taxatierapport' te voeren. Om nog meer bekendheid aan dit project te geven en de procedure voor de goedkeuring van taxatierapporten verder toe te lichten wordt op woensdag 29 oktober een informatie-avond gehouden. Zodra bekend is waar deze avond wordt gehouden zal dit worden vermeld op de website. Persoonlijke uitnodigingen worden verstuurd aan merkenclubs en taxateurs, aangesloten bij een van de verenigingen voor taxateurs.

### Vrijstelling klassiekers van het rekeningrijden

De Motorrijtuigenbelasting wordt op termijn -ergens tussen 2012 en 2016- vervangen door het rekeningrijden. Iedere auto moet dan met een kastje uitgerust worden om het aantal gereden kilometers bij te houden: een enorm project dat een ingrijpende belastingherziening met zich meebrengt. De FEHAC heeft met name belangstelling voor de positie van klassieke voertuigen van 25 jaar en ouder: kan de huidige vrijstelling voor het gebruik van de weg (de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting), ook in de nieuwe situatie gehandhaafd blijven? De eerste ontwerpen van wet zijn inmiddels ambtelijk voorbereid en de FEHAC heeft vernomen dat in de consultatieversie van het voorontwerp van de Wet Kilometerprijs de vrijstelling van klassiekers van 25 jaar en ouder gehandhaafd blijft. Het is nadrukkelijk nog de consultatieversie: alle belanghebbenden kunnen nog commentaar leveren op dit voorontwerp.

## COLOFON

**FEHACTiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs**

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

### Secretariaat

Kantorenhuis De Merseberghen  
Willeke Wallet  
Ambachtsweg 4 - S  
3953 BZ Maarsbergen  
tel: 0343-437303  
fax: 0343-437304  
e-mail: secretariaat@fehac.nl

### PR/Perscontacten

Bert Pronk  
tel: 070-3976517  
e-mail: voorzitter@fehac.nl

### Redactie FEHACTiviteiten

Herman Steendam  
Groenekansweg 79  
3732 AB De Bilt  
tel: 030-2205419  
fax: 030-6021992  
e-mail: redactie@fehac.nl

### BESTUUR

#### Voorzitter

Bert Pronk  
tel: 070-3976517  
e-mail: voorzitter@fehac.nl

#### Vice-voorzitter

Tiddo Bresters  
tel: 071-5896982  
fax: 071-5897987  
e-mail: juza@fehac.nl

#### Secretaris

Willem Posthumus Meyjes  
tel: 033-4325397  
e-mail: secretaris@fehac.nl

#### Penningmeester

Rob Röttscheid  
e-mail: penningmeester@fehac.nl

#### Bestuurslid personenauto's

Bert de Boer  
tel: 0573-431348  
fax: 0573-431402  
e-mail: cpa@fehac.nl

#### Bestuurslid vrachtauto's, tractoren, bussen, militaire voertuigen, aanhangers, trailers en caravans

Henk Minne  
tel: 0321-325283 en 0651-592578  
e-mail: cbv@fehac.nl

#### Bestuurslid motoren, scooters en rijwielen met hulpmotor

Jan Ostermeijer  
tel/fax: 0317-317933  
e-mail: cmsrh@fehac.nl

#### Basisvormgeving

H.B. Busking BNO, Groningen

#### Druk

Grafisch Bedrijf Wink BV, Doetinchem

#### Foto's

Herman Steendam, Tiddo Bresters, Onschatbare Klassieker Magazine e.a.

Informatie uit FEHACTiviteiten is vrij van rechten. Artikelen mogen geheel of gedeeltelijk worden overgenomen, mits de bron wordt vermeld. De FEHAC is lid van de FIVA en de CONAM. Clubleden en andere belangstellenden kunnen zich op FEHACTiviteiten abonneren. U abonneert zich door overmaking van € 10,- per jaargang op giro 3712300 van de FEHAC te Maarsbergen.

## KORT NIEUWS

### Nederlandse klassieker in Duitse steden

In tegenstelling tot eerdere berichten en publicaties op diverse websites over de milieusticker, die verplicht is in diverse Duitse steden, benadrukken wij nog maar eens dat Nederlandse klassieke voertuigen (in ieder geval die van 30 jaar of ouder) zonder bijzondere papieren vrijgesteld zijn van de verplichting een milieusticker te voeren. De aanwezigheid van blauwe kentekenplaten of een kopie van uw kentekenbewijs (met duidelijk het bouwjaar in beeld) onder de voorruit of op het dashboard geven u vrijstelling van de Duitse milieusticker verplichting.

### Nieuwe leden van de FEHAC

Tijdens de Algemene ledenvergadering van de FEHAC op 24 april jl. zijn weer vijf clubs toegetreden tot de FEHAC.

Stichting Lincoln Club Nederland. Deze club voor grote Amerikanen is in maart 2007 opgericht en heeft nu rond de 70 leden.

S-Klasse Club Nederland. In januari 2008 is de club opgericht. Ondanks haar korte bestaan heeft de S-klasse club voor dit type Mercedes Benz al 75 leden.

De CB Four Club is eveneens tot de FEHAC toegetreden. Sinds de oprichting in 2004 is het ledenaantal van deze motorclub voor 4-cilinder Honda's gestegen tot 275 leden.



De VW 412 Club Holland is opgericht in 1981. Met 70 leden hoort deze club voor de laatste Volkswagen personenauto met een luchtgekoelde motor achterin nu ook bij de FEHAC.

De Volvo 300 Club is toegetreden als aspirant lid tot de FEHAC. Opgericht in 2001 heeft de club nu rond de 150 leden. De Volvo 300 serie werd in het Nederlandse Born gemaakt.

### Uniek oldtimer kerkhof moet verdwijnen

In Kaufdorf bij de Zwitserse hoofdstad Bern is tot 12 oktober 2008 nog een verzameling mobiel erfgoed te bekijken die zijn weerga niet kent. Rond 500 oldtimers uit hoofdzakelijk de jaren '50 en '60 staan er op een veld en in een hal net zo bij als ze er 40 jaar of langer geleden zijn neergezet.

De natuur heeft niet stil gestaan in al die jaren, waardoor menig voertuig nu één is geworden met een boom of struik.

Maar de rechter heeft helaas bepaald dat het terrein moet worden gesaneerd, waardoor alle 'sleeping beauties' per april 2009 moeten verdwijnen. Tot en met 12 oktober kan het autokerkhof (Historischer Autofriedhof Gürbetal) nog worden bezocht, in combinatie met een kunsttentoonstelling in de open lucht. Zie [www.autofriedhof.ch](http://www.autofriedhof.ch).

Automusea zijn er genoeg in Europa, maar deze plek zet je op een heel andere, aparte manier terug in de tijd. Het is misschien wel het laatste oldtimer kerkhof in zijn soort in West Europa en biedt een getrouw beeld van het gevarieerde Zwitserse wagenpark van de jaren '50 en '60. Een heel bijzondere attractie gaat helaas verloren!

### MECC InterClassics & Topmobiel:

#### 9-11 januari 2009

Tijdens de eerste beurs van het nieuwe jaar presenteert de FEHAC zich samen de collega federaties van België (BFOV) en Luxemburg (LOF). Ook de oldtimersectie van de ADAC zal waarschijnlijk aanwezig zijn. De ADAC heeft in Duitsland de rol van Deuvet als belangenbehartiger van de oldtimerwereld overgenomen. Deze beurs wordt door de ligging van Maastricht ook door veel auto-enthousiasten Duitsland, België en Luxemburg bezocht. Leden van FEHAC-clubben kunnen een korting krijgen van € 2,50 op de entreprijs. Kortingsbonnen zijn vanaf december te downloaden op de FEHAC-site.

### Aankondiging ledenvergadering

#### najaar 2008

De volgende ledenvergadering voor de bij de FEHAC aangesloten clubs vindt plaats op donderdagavond 13 november 2008 bij Innovam in Nieuwegein.

