

december 2019



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

Rekenkamer wil minder vrijstellingen MRB

De Algemene Rekenkamer is de instelling die controleert hoe het Rijk omgaat met alle inkomsten en uitgaven. Zij concludeert na onderzoek dat onze autobelastingen soms in strijd zijn met het achterliggende doel om de luchtkwaliteit en klimaatdoelen te bevorderen.

Autobelastingen leveren fors geld op

Autobelastingen zijn de 'aanschafbelasting' BPM, de brandstofaccijnzen en de Motorrijtuigenbelasting (MRB). Ze hebben twee doelen: zorgen voor een stabiele inkomstenstroom voor de schatkist en ook via fiscale prikkels de luchtkwaliteit en klimaatdoelen positief beïnvloeden. Met het eerste zit het wel goed: de BPM (€ 2,2 miljard), de brandstofaccijnzen (€ 8,3 miljard) en de MRB (€ 4,1 miljard) zijn goed voor ruim 14 miljard euro. En daar komt nog de fiscale bijtelling bij van de leaseauto rijders die goed is voor € 1,8 miljard. De Rekenkamer adviseert nu om eens goed te kijken of alle uitzonderingen op de hoofdregels nog wel nodig zijn. Van de 54 uitzonderingen op de autobelastingen zitten er 31 bij de MRB. Zo krijgen kampeerauto's, kermis- en circuswagens, paardenvoerders korting. Vrijgesteld zijn o.a. ambulances, lijkwagens, politieauto's, bandweerauto's, vuilnisauto's en oldtimers van 40 jaar en ouder.

Voorbeelden van wat niet deugt

Bij personenauto's wordt de BPM bepaald op grond van hun uitstoot aan CO₂. Bij de bestelauto's van ondernemers gaat dat op basis van gewicht. Verder zijn youngtimers als auto van de zaak fiscaal aantrekkelijk, terwijl die oudere auto's meer vervuilen dan moderne auto's. Ook de relatief lage accijns op diesel, in vergelijking met die op benzine is een pijnpunt. De staatssecretaris van financiën Menno Snel bestudeert nu het advies van de Rekenkamer. In een eerste reactie gaf hij aan dat een aantal regels zeker voor heroverweging in aanmerking komt.

Vrijstelling oldtimers in 2014 nog versoberd

Voertuigen van 25 jaar en ouder hebben altijd al een fiscaal regime gehad dat rekening houdt met het geringe gebruik. Tot 1995 kende de Wegenbelasting de 60-dagenkaart. Vanaf 1995 kwam de MRB met een vrijstelling voor voertuigen van 25 jaar en ouder. De regeling werd al opgerekt naar een vrijstelling bij 30 jaar. Vanaf 2014 zijn voertuigen bij 40 jaar vrijgesteld van MRB.

FEHAC pleit voor handhaving huidige vrijstelling

Oldtimers zijn mobiel erfgoed op de weg en zijn geen onderdeel van de reguliere mobiliteit. Oldtimers rijden maar heel weinig. De vrijstelling is recent nog fors versoberd. Deze argumenten om de vrijstelling niet te veranderen heeft de FEHAC inmiddels ingebracht bij de staatssecretaris en bij de vaste Tweede Kamer commissie van financiën.



MRB vrijstelling als oldtimer en als ambulance

Het kan zijn dat u voor het eerst kennismaakt met het blad van FEHAC, de FEHAC*tiviteiten*. Met ingang van dit nummer verspreiden we het blad ruimer onder relaties en bestuursleden van de aangesloten clubs.



De FEHAC wenst u een goed en pechvrij 2020



Tiddo for President

Tijdens de algemene ledenvergadering van de FIVA op Cyprus is onze landgenoot Tiddo Bresters voor de komende drie jaar gekozen tot de president van Fédération Internationale des Véhicules Anciens.

Twee FEHAC oud vicevoorzitters in de race

Nederland is een belangrijk oldtimerland in Europa. Groot-Brittannië is de onbetwiste nummer 1, Frankrijk en Duitsland zijn de min of meer gelijkwaardige nummers 2 en 3. Maar Nederland als klein land met een beperkte eigen auto-industrie is toch een goede nummer 4. FEHAC-bestuurders hebben altijd volop meegedraaid binnen de FIVA en hun inbreng is steeds gewaardeerd en gerespecteerd. Voor de opvolging van de Fransman Patrick Rollet waren twee Nederlandse kandidaten in de race. Tiddo Bresters namens Nederland/FEHAC en Jan Jacob Dölleman namens de Zwitserse federatie. Beide heren zijn in het verleden FEHAC-vicevoorzitter geweest (niet gelijktijdig natuurlijk) en beide heren hebben al veel ervaring binnen de FIVA.

Tiddo Bresters al sinds 1989 actief voor de FEHAC

Kandidaat Bresters kan terugzien op een 40 jaar lange periode bij de FEHAC. Mede-redacteur van de eerste edities van dit

blad en van 1996 - 2010 bestuurslid. Ook was hij organisator van tal van evenementen waaronder in 2007 bij het 30-jarig jubileum van de FEHAC in Assen van 'Duurzame relatie'. Dit ging om de auto of motorfiets die het langst binnen één enkele familie was. Ook binnen zijn eigen club, de Luchtgekoelde Volkswagen Club Nederland, was Tiddo actief met elf jaar in het bestuur, waarvan vier jaar als voorzitter.

Elf kansen voor open doel

Tiddo Bresters had een heldere speech met elf punten (een knipoog naar de andere FIVA van het voetbal) die hij van plan was te gaan realiseren in zijn voorzittersperiode. Sommige punten zijn redelijk voor de hand liggend, vooral op het vlak van communicatie. Beter plannen van de activiteiten van de FIVA, meer service en activiteiten richting de nationale federaties, veel meer zichtbaarheid van de FIVA internationaal, maar zeker ook nationaal. Een bredere aanwezigheid van de FIVA op social media en internet is ook zeker nodig.

Ambitieuw op de grote onderwerpen

Ook op de grote onderwerpen wordt ambitieus ingezet. Veel meer profileren dat we mobiel erfgoed met culturele waarde hebben dat beschermd moet worden. Een speciaal programma om de jongere generaties meer bij het mobiel erfgoed op de weg te betrekken. Het brede publiek bereiken met de boodschap van beschermen, bewaren en promoten van mobiel erfgoed. Net als in Nederland moeten we ook wereldwijd voorkomen dat het fossielvrij en elektrisch rijden er voor zorgt dat mobiel erfgoed in de verdrinking raakt.

Persoonlijke missie

Tiddo Bresters presenteerde als zijn persoonlijke missie: "Ik ben een doener, met passie voor historische voertuigen al vanaf mijn kindertijd. Ik zal de FIVA leiden met mijn kwaliteiten op het gebied van organisatie, analyse en denken in concepten in een open transparante en collegiale stijl". Tiddo's presentatie maakte veel indruk bij de FIVA-leden en Tiddo Bresters kan de komende drie jaren aan de slag als FIVA-President. De FEHAC feliciteert 'onze man' Tiddo van harte met deze benoeming.



Al vanaf zijn kindertijd geïnteresseerd in historische voertuigen. Tiddo in de Ovaal Kever van zijn Opa



Tiddo Bresters neemt de microfoon over van vertrekkend FIVA-president Patrick Rollet

Volle zaal bij ledenvergadering in Bunnik



De najaarsledenvergadering werd 27 november in Bunnik gehouden. Vooraf kregen de leden uit vijf onderwerpen de keus wat uitgebreid aan de orde moest komen. Dat werden 'Erfgoed is meer dan vier wielen en een stuur' en 'Synthetische brandstoffen'.

Verenigingszaken in het kort

De FEHAC besteedt op de twee jaarlijkse ledenvergaderingen vooral aandacht aan actuele onderwerpen die alle oldtimereigenaren raken. Verenigingszaken als begroting en samenstelling van het bestuur worden meestal kort behandeld. Over de financiën valt te melden dat de FEHAC met de prognose voor 2019 van de uitgaven onder de begroting 2019 zit en er dus een positief resultaat mag worden verwacht dit jaar. De begroting van 2020 gaat uit van € 175.000 aan inkomsten en uitgaven. De begroting werd unaniem goedgekeurd. Binnen het bestuur werd verwelkomd Paul van Deelen; in de voorjaarsvergadering al gekozen, maar toen afwezig wegens ziekte. Gerrit van Schagen stelde zich aan de aanwezigen voor en werd gekozen tot nieuw bestuurslid Duurzaamheid.

Nieuwe leden

Vier nieuwe leden dit keer: drie regionale clubs en de landelijke Mercedes-Benz Club Nederland. De Voorschotense Oldtimer Vereniging heeft ruim 200 leden en is voor zowel twee- als vierwielers. De Oetlaotklep komt uit de regio Venlo Roermond en is laagdrempelig en niet-merkgebonden. De Bromfiets Oldtimer Liefhebbers Uit Zeeland kozen voor deze naam vanwege de mooie afkorting die het oplevert: BOLUZ. Een ludieke verwijzing naar de Zeeuwse bolus. Jaarlijks heeft men een gezellig feest of busreis en ook negen keer een toerit. Tenslotte werd de Mercedes-Benz Club Nederland na een paar jaar afwezigheid opnieuw lid, waar de FEHAC erg blij mee is. De MBCN is een mooie grote landelijke merkenclub met een prachtig clubblad De Zilverster. De club dateert van 1970, is een van de oprichters van de FEHAC en is de enige Mercedes-Benz club in Nederland die officieel door de fabriek erkend is.

Erfgoed is meer dan vier wielen en een stuur

William van der Meulen is de enthousiaste organisator van een van de belangrijkste oldtimerevenementen van ons land: de Nationale Oldtimerdag die elk jaar eind juni bij de Bataviahaven in Lelystad wordt gehouden. Hij hield zijn gehoor voor dat we ons meer bewust moeten zijn dat we samen cultuurbewakers zijn. Maar tegelijk stellen oldtimereigenaren zich veel te bescheiden op. Samen moeten we veel meer stelling nemen tegen de milieucritici, de mensen die ons elitair gedrag verwijten en zij die alleen oog hebben voor de exorbitante verkoopbedragen van sommige oldtimers. Vooral niet te bescheiden zijn dus: wees trots op ons mobiel erfgoed, laat het vooral zien en laat de mensen ervan genieten. Als anderen onze passie via een schromelijk gebrek aan kennis aan banden leggen is dat onaanvaardbaar. Van der Meulen bepleit een krachtige publiciteitscampagne met deelname van alle belangenorganisaties om ervoor te zorgen dat we kunnen blijven rijden in onze klassiekers. Tenslotte bepleit hij behoud van originaliteit: geen gastank in de kofferbak en niet uw motorblok vervangen door een elektrisch model.

Synthetische brandstoffen zijn er al

Op het Dutch Institute for Fundamental Energy Research DIFFER is dr. Adelbert Goede werkzaam. Hij schetste de stand van zaken rond Kerogreen, de groene variant voor kerosine, waarvoor al een proefabriek staat op het vliegveld van Rotterdam. Het was een ingewikkeld chemisch verhaal, waarvan vooraf werd gezegd dat de luisteraar gerust mag toegeven dat je er maar weinig van snapt. Maar het komt erop neer dat uit de lucht afgevangen CO₂ onder hoge druk en met veel elektrische energie gesplitst wordt in bruikbare grondstoffen voor het maken van synthetische brandstof. Op kleine schaal is dit al mogelijk. Maar het gaat nog veel tijd kosten om deze synthetische brandstoffen te maken in de hoeveelheden om alle oldtimers op de weg te houden. Werk aan de winkel dus.

Oude Amsterdamse stadsbus toch weer terug

De milieuzone in Amsterdam verbiedt de toegang van oude bussen en touringcars in Amsterdam. Dat had ook gevolgen voor de 50 jaar oude stadsbus van het eigen Gemeentelijk Vervoer Bedrijf. Hier een verslag van de vasthoudende lobby van de FEHAC en ESO-bestuurslid Chris Bouws om toch toegang voor elkaar te krijgen in lastig Amsterdam. Een voorbeeld van voortdurend blijven opletten of alles wat is afgesproken ook werkelijk gebeurt.



De Amsterdamse standaard stadsbus met Chris Bouws aan het stuur



ESO staat voor Exploitatieve Samenwerking Openbaarvervoer-musea en verenigt busmusea en particuliere eigenaren van oude stads- en streekbussen

dagonthefving voor museum bussen echter ineens vastgesteld op € 230 in plaats van de belofde € 10 - € 25. Dit blijkt te zijn veroorzaakt door de uitvoering van een andere motie van de Gemeenteraad die het college verzocht de vele honderden legestartieven te toetsen op kostendekkendheid. Dit is globaal per legessoort gebeurd en niet individueel getoetst op bijzondere afspraken of toezeggingen.

Niet opgeven: inspraak bij raadscommissie

In oktober 2019, kort voor de publicatie van de voorstellen met de legestabellen voor 2020 heeft Chris Bouws namens FEHAC en ESO zijn bezwaren tegen het hoge legestartief van 2019 ingebracht in de raadscommissie milieu, luchtkwaliteit en duurzaamheid. Hij verzocht er op toe te zien dat B&W nu wel de toezeggingen uit 2018 aan de Gemeenteraad gaat uitvoeren en dat niet het tienvoudige van het beloofde legestartief in rekening wordt gebracht.

Museumbussen verdwenen uit legesbesluit 2020

Direct na publicatie van de legestabellen 2020 werd vastgesteld dat de specifieke legessoort van dagonthefvingen voor de Amsterdamse museumbussen helemaal was verdwenen. Dit werd onmiddellijk aangekaart bij de wethouder. Het probleem werd door de verantwoordelijke ambtenaren opgepakt en die melden: "In het streven de legestabellen te vereenvoudigen en de leesbaarheid ervan te verbeteren zijn zoveel mogelijk begrippen samengetrokken. De voor de Amsterdamse museumbussen relevante legesgroep is daarbij, zo is achteraf [dit na aanleiding van de vragen van Chris Bouws] gebleken, dat op verschillende plaatsen woorden zijn weggevallen wat de tabel juist onleesbaar en onbegrijpelijk maakte. De ontstane onjuistheden worden nu, bijtijds voor de definitieve besluitvorming, gecorrigeerd zodat, conform de toezegging van het college van B&W in 2018, in 2020 per toegelaten Amsterdamse museumbus 12x per kalenderjaar een dagonthefving kan worden aangevraagd en dat de leges voor de dagonthefving € 25,- bedraagt." Eind goed al goed! Je moet er alleen wel steeds bovenop blijven zitten . . .

Gemeenteraad wil uitzondering

Via de Gemeenteraad werd eerst gekeken of de wethouder te vermurwen was om het busverbod te versoepelen. Dat lukte. Mevrouw Duijndam (SP) diende op 9 november 2017 een motie in. Motietekst: "Alsnog een mogelijkheid tot ontheffing of vrijstelling creëren voor Amsterdamse museum-bussen en museale legervoertuigen die niet bedrijfsmatig worden geëxploiteerd en niet ingezet worden voor commercieel (personen)vervoer, dit in samenspraak met de behoudsorganisaties. Bij het vaststellen van de hiervoor verschuldigde leges recht te doen aan de over het algemeen krappe budgettaire situatie van de behoudsorganisaties." Motie aangenomen, goed geregeld zou je denken.

Amsterdam belooft laag legestartief

In maart 2018 laat het college van B&W aan de Gemeenteraad weten dat de motie is uitgevoerd. Amsterdamse museumbussen kunnen maximaal 12 maal per jaar om een dagonthefving vragen. Hierbij maakt het college wel deze kanttekening: "Legesbedragen voor deze ontheffingssoort zullen in de legesverordening 2019, die einde 2018 vastgesteld wordt, worden opgenomen. Dit bedrag zal in orde van grootte zijn van de oldtimerontheffing voor brom- en snorfietzen; € 10 tot € 25. De rest van 2018 worden geen leges voor deze specifieke ontheffing gerekend. Het proces is zo ingericht dat de kosten zo laag mogelijk blijven." Ook dit is goed geregeld zou je denken.

Toezegging laag leges tarief wordt 'vergeten'

Bij de vaststelling van de Legestartieven voor het jaar 2019 wordt de leges voor een

Sloop oude auto's deel oplossing stikstofcrisis



Er moeten veel nieuwe 100 km borden gemaakt worden



De vorige sloopregeling betekende het einde van 80.000 oude diesels



Kabinet presenteert plannen aanpak stikstofcrisis staat er in het klein op de foto

Door een uitspraak van de Raad van State moet de stikstofemissie in ons land nu echt fors naar beneden. De eerste maatregelen zijn genomen en boeren en bouwers protesteren op het Malieveld.

Sloopregeling in de tweede ronde

Om de stikstofcrisis op te lossen heeft het kabinet o.a. gekozen voor 100 km p/u overdag op de autosnelwegen die half maart 2020 ingaat. Een andere maatregel waar vooraf over gespeculeerd werd is een sloopsubsidie voor auto's van 15 jaar en ouder. Die is nu nog niet aangekondigd, maar die ligt al wel klaar op de plank voor de volgende ronde van stikstofuitstoot en CO₂-uitstoot beperkende maatregelen. 17% van het wagenpark is ouder dan 15 jaar en die zijn volgens de mensen die er verstand van hebben verantwoordelijk voor 35% van de door het wegverkeer vervuilde stikstofverbindingen. "Het gros daarvan zijn de werkpaarden en zeker niet allemaal de klassieke raspaardjes die door hun eigenaren met liefde worden gepoetst" zo zette de Leeuwarder Courant de doelgroep goed neer. Er rijden 1,2 miljoen auto's rond van 15 jaar en ouder. Als we even inzoomen op die klassieke raspaardjes: het aantal personenauto's van 30 jaar en ouder is 353.000 stuks, waarvan nog geen 10% de 28.500 klassieke auto's met een dieselmotor. Bij de bedrijfswagens is het aandeel diesels hoger: er zijn 50.500 stuks van 30 jaar of ouder waarvan 25.500 diesels. Bij dit alles geldt: hoe ouder de voertuigen, hoe kleiner het aandeel diesels.

Autobranche positief over een sloopregeling

De autobranche ziet zo'n sloopregeling wel zitten. Het zal zorgen voor meer verkochte occasions en meer nieuwe auto's. Tien jaar terug was er ook al een sloopregeling en daarmee verdwenen 80.000 'walmende oude barrels'. Die regeling toen was een succes: de daarvoor bestemde pot geld was al gauw leeg.

Gering aantal kilometers beperkt uitstoot enorm

Maar oldtimers - en ook de dieseloldtimers - zijn er niet om op te ruimen, maar ze zijn er om als mobiel erfgoed te bewaren. De sloopregeling is vrijwillig, niemand gaat de liefhebber dwingen om zijn klassieke diesel de deur uit te doen. Wel is het door de hoge motorrijtuigenbelasting duur om een 30+ diesel te bewaren: niet voor niets staat bijna de helft van de 30-40 jaar oude diesels geschorst op stal. 40+ diesels zijn vrijgesteld van MRB: dat zijn 7.300 personenauto's en 8.200 bedrijfswagens. Voor de vervuiling door oldtimers moet vooral gekeken worden naar wat er werkelijk uit de uitlaat komt. Natuurlijk komt er bij bejaard mobiel erfgoed meer uit de uitlaat per gereden kilometer dan bij een nieuwe auto. Maar oldtimers rijden veel en veel minder dan een doorsnee auto: het CBS berekende dat een auto van 25-40 jaar jaarlijks 4.300 km rijdt en een 40-plusser maar 1.700 km. Oldtimers staan eigenlijk elf maanden stil en rijden maar een maand per jaar.

Schoner alternatief GTL is nu al beschikbaar

Als de nood echt zo hoog wordt dat diesel helemaal in de ban wordt gedaan is er gelukkig wel een goed alternatief voor dieselbrandstof beschikbaar. Een eventueel verbod op diesel betekent dus niet dat er nooit meer gereden kan worden. Bij inmiddels 62 pompstations is de alternatieve GTL brandstof nu al in Nederland verkrijgbaar. Gas to Liquid is een uit aardgas gewonnen synthetische brandstof die zonder aanpassingen van de motor in diesels gebruikt kan worden. De eerste praktijkervaringen laten zien dat het rijden op GTL veel minder rook en stank oplevert. GTL is een veel minder vervuilend alternatief voor de dieselbrandstof. Nu al en zeker in de toekomst.

Moderne E10 niet geschikt voor oldtimers



Kies de juiste brandstof voor het rijdend houden van ons mobiel erfgoed

GTL alternatief voor diesel

Diesel in oude auto's leidt tot meer rook en stank dan diesel in nieuwe auto's. Maar ook daar is al een alternatief voor. Shell maakt uit aardgas een synthetische brandstof onder de naam Gas to Liquid die al verkrijgbaar is bij 62 pompen in Nederland.



De ideale brandstof is er nog lang niet

Niet alle moderne brandstoffen zijn geschikt om in oldtimers te tanken. De ideale brandstof voldoet aan deze eisen.

1. de brandstof moet geschikt zijn voor mobiel erfgoed en mag dus géén bio-ethanol bevatten
2. de brandstof moet zo min mogelijk emissie produceren
3. de brandstof moet zo klimaatneutraal mogelijk zijn, dus een vermindering van de CO2 uitstoot in het gehele proces tussen de productie en het gebruik in mobiel erfgoed
4. de brandstof moet fossielvrij en hernieuwbaar zijn en geen beslag leggen op schaarse grondstoffen.

De eisen ethanolvrij en emissiearm kunnen we nu al stellen aan de beschikbare premium benzines. Klimaatneutraal en fossielvrij is nog toekomstmuziek.

Meer ethanol is niet geschikt voor oldtimers

Er wordt er hard gewerkt aan de verduurzaming van de brandstoffen. Per 1 oktober 2019 is er meer bio-ethanol aan de benzine toegevoegd. 95 E10 benzine is nu de 'gewone' benzine geworden en alleen bij de grotere benzinestations is nog een duurdere 98 octaan variant verkrijgbaar. De komst van E10 vindt de FEHAC beslist positief: het is een goede brandstof en E10 maakt ons wagenpark minder afhankelijk van fossiele brandstoffen. Bio-ethanol is biologisch en hernieuwbaar en zorgt voor een vermindering van de CO2-uitstoot. Maar het grote nadeel voor onze voertuigen is, dat het niet geschikt is voor toepassing in onze historische motoren. Het aantal oldtimers dat zon-

der problemen op de nieuwe E10 benzine kan rijden, is heel beperkt.

Ethanolvrij blijft verkrijgbaar

Voor de meeste historische voertuigen is E10 ongeschikt, omdat de bio-ethanol in deze benzine rubbers en pakkingen aantast. Ook zorgt het voor een hogere motor-temperatuur, wat koelproblemen oplevert. Het leidt daarnaast tot roestproblemen in de benzinetanks, omdat ethanol water aantrekt met een lekkende tank tot gevolg. E10 is beperkt houdbaar waardoor allerlei verstoppingen kunnen optreden. Gelukkig weten de benzinemaatschappijen dit ook en zal er voorlopig nog voldoende ethanolvrije benzine te koop blijven.

Advies: tank altijd super 98 premium benzine zonder ethanol

De FEHAC adviseert om in benzine oldtimers altijd een ethanolvrije benzine met een hoog octaangetal te tanken. Van de grote merken zijn dat nu 98 Shell V-Power, 98 BP Ultimate en 98 Esso Synergy Supreme+. Ook is er natuurlijk de speciale oldtimerbenzine van ECOMAXX die nagenoeg gelijk is aan de Aspen racebenzine. Die verbrandt volledig en bevat veel minder benzeen en toluen. Daarnaast zijn er een paar kleine merken die ook een ethanolvrije benzine hebben: topper daarbij is TanQyou die als enige nog een 102 octaan ethanolvrije benzine heeft. Verder staan Tamoil, Tango en Berkman met hun Super Plus 98 ook op het lijstje tankstations met ethanolvrije benzine. Soms verdwijnt er ook een aanbieder van ethanolvrije benzine: Competition 102 van Firezone is niet meer verkrijgbaar.

LPG is ook zonder ethanol

Bij alle aandacht voor benzine mag niet vergeten worden dat er ook nog 43.000 oldtimers van 30 jaar en ouder zijn die op LPG rijden. Deze brandstof is ook ethanolvrij en bovendien relatief schoon dus zeker ook een prima brandstof voor oldtimers.



De aanbieders van ethanolvrije super plus benzine

De toekomst wordt fossielvrije e-fuel

Als de olie op is en verbrandingsmotoren toch blijven draaien is e-fuel het alternatief. E-fuel bestaat al maar het moet nog wel in grotere hoeveelheden beschikbaar komen.

Olie en gas zijn eindig

Olie en gas zijn fossiele brandstoffen. Deze stoffen zijn miljoenen jaren geleden gevormd. Ze worden niet vernieuwd en zullen dus op enig moment 'op' zijn. Als er geen olie en gas meer uit de grond komt zal naar een andere brandstof omgekeken moeten worden voor verbrandingsmotoren. Dat is niet alleen een probleem voor mobiel erfgoed, maar denk ook eens aan vliegtuigen, zeeschepen en zware vrachtwagens die ook niet zomaar aan het stopcontact opgeladen kunnen worden. Fossielvrij rijden in mobiel erfgoed betekent fors inzetten op de ontwikkeling van innovatieve e-fuel.



De lucht bevat maar 0,04% CO₂. Enorme luchtwassers zijn nodig om voldoende CO₂ uit de lucht te halen.

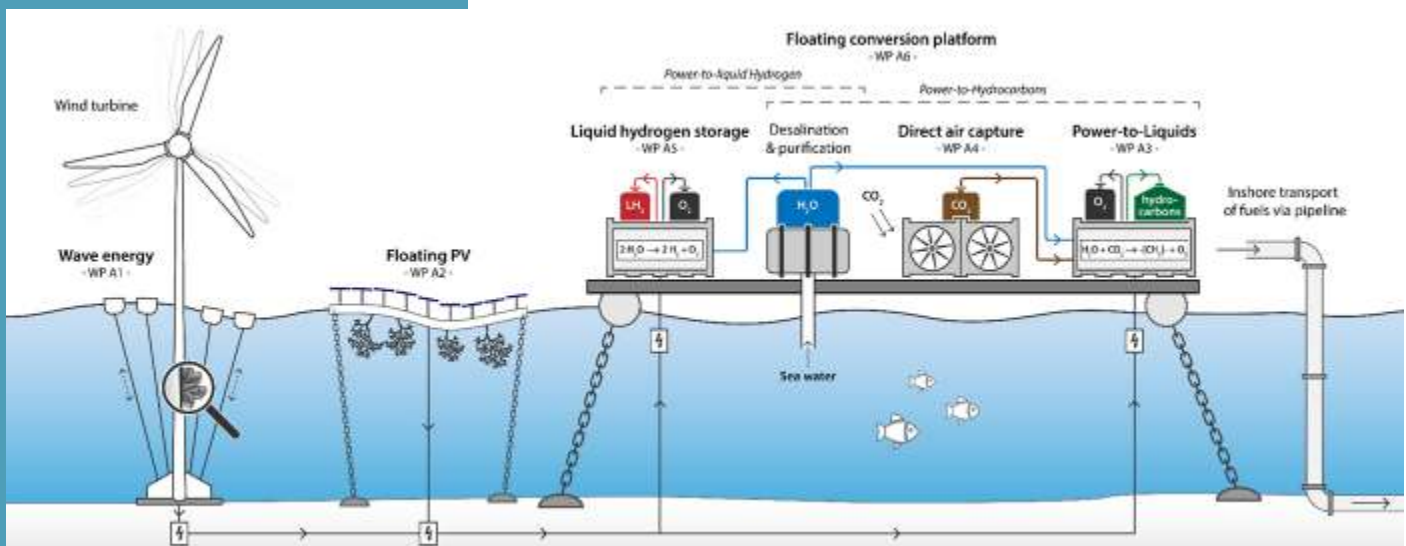
Schaarste leidde in het verleden al tot synthetische benzine

In het verleden is al geprobeerd om synthetische benzine te maken uit steenkool of bruinkool. Dat gebeurde in Duitsland tijdens de Tweede Wereldoorlog maar ook in Zuid-Afrika tijdens het apartheidsregime. Naar beide landen werd toen geen olie

geëxporteerd. Om zelfvoorzienend te zijn qua brandstof werd voor de thuismarkt en de strijdkrachten synthetische benzine gemaakt. Op die manier uit steenkool brandstof maken is achterhaald; er wordt nu ingezet op fossielvrije brandstoffen met uit de lucht afgevangen CO₂ en waterstof als belangrijkste grondstoffen.

E-fuel is al meer dan een experiment

Voor e-fuel bestaat geen kort Nederlands woord. De e is van elektriciteit en e-fuel is een innovatieve, met behulp van duurzaam opgewekte elektriciteit gemaakte fossielvrije brandstof op basis van CO₂ en waterstof. Technisch is het al mogelijk om op kleine schaal e-fuel te maken. Het proces moet echter nog veel efficiënter worden om behoorlijke hoeveelheden e-fuel tegen een redelijke prijs te produceren. Het fabriceren van e-fuel vergt veel elektriciteit en gebeurt onder hoge druk. In verschillende laboratoria en proefabrieken wordt hard gewerkt aan het optimaliseren van het productieproces. Bij Rotterdam Airport staat zelfs al een proefinstallatie. Verwacht wordt dat binnen 10 jaar e-fuel als vervanger voor kerosine, benzine en diesel op de markt is



Fabrieken op zee

Gedacht wordt aan fabricage in drijvende fabrieken op zee van e-fuel. Links de windturbine, de opwekking van energie uit golfbewegingen en de drijvende zonnepanelen die de fabriek van fossielvrije energie gaan voorzien. Daarnaast op het platform de fabriek waar de vissen beschut onder zwemmen. In de fabriek eerst de opslag van vloeibare waterstof. Dat waterstof wordt gebruikt om in de unit daarnaast de zuurstof en waterstof uit het zeewater te scheiden. Dan is er als derde een dubbele ventilator om CO₂ uit de lucht af te vangen. Tenslotte de eigenlijke productiefabriek waar alle grondstoffen tot een vloeibare en stabiele e-fuel worden samengebracht. Helemaal rechts de pijplijn waarmee het eindproduct naar de opslagtanks op het land wordt vervoerd.

Klassiek wagenpark steeds ouder



Een recent uitgegeven DZ-kenteken op een Mercedes Benz Heckflosse



Het aantal tweewielers is bijna even groot als het aantal personenauto's



Een van de vijf klassieke bedrijfswagens op elektriciteit



Een vroege originele elektrische vrachtwagen uit het Bakkerijmuseum in Duitsland

Elk jaar vraagt de FEHAC aan de RDW hoeveel voertuigen van 30 jaar en ouder ze in de bestanden hebben staan. We vragen dan om de aantallen auto's, bedrijfswagens, motorfietsen en bromfietsen en dan ook nog eens uitgesplitst naar brandstofsoort en geschorst of niet geschorst. Dat levert verrassende conclusies op.

Aantallen en brandstof

De aantallen oldtimers in ons land vormen voor de FEHAC de 'managementinformatie' om de ontwikkelingen rond oldtimers goed te kunnen volgen. Niet alleen de aantallen zijn van belang maar ook op welke brandstof ons mobiel erfgoed rijdt. Brandstof is niet alleen de gebruikelijke benzine, diesel of LPG, maar we weten nu ook dat er een paar oldtimers rijden op aardgas, waterstof of elektriciteit. Dat leidt tot verrassende cijfers: zo zijn er vijf bedrijfswagens op elektriciteit, zijn er twee motorfietsen op diesel en bedraagt het totale aantal elektrische 30+ voertuigen maar 53 stuks. Vorig jaar waren dat er nog 44. Een stekkeroldtimer is en blijft dus een zeer zeldzame verschijning.

Wagenpark wordt gemiddeld steeds ouder

Gerekend vanaf 30 jaar en ouder hebben we in Nederland 350.000 auto's, 50.000 bedrijfswagens, 195.000 motorfietsen en 140.000 brommers en snorfietsen: totaal dus 735.000. De landbouwvoertuigen zonder kentekens niet meegerekend. Het aantal tweewielers (335.000) is bijna even groot als het aantal personenauto's (350.000). Wat opvalt is dat de aantallen voertuigen in de categorie tussen 30 en 40 jaar over de hele linie dalen, maar dat de categorie 40+ juist stijgt. En die stijging van de 40-plussers is groter dan de daling bij de 30-40 groep zodat per saldo het aantal oldtimers met zo'n 3% is gestegen in de afgelopen 12 maanden. Liefhebbers die - al dan niet voor het eerst - een oldtimer kopen, kiezen vaak voor een 40-plusser. Daar mag je het hele jaar in rijden, daar hoeft geen belasting voor betaald te worden en ze hebben meestal een mooie blauwe kentekenplaat. Die voorkeur voor een

40+ klassieker is ook af te leiden uit het aantal uitgegeven kentekens uit de speciale DZ-kentekenserie voor klassieke personenauto's. Daarvan werden er in de afgelopen 12 maanden 2.240 stuks uitgegeven.

Hoeveel diesels mogen de milieuzones niet in

Deze cijfers geven ook aan hoeveel diesels er door de milieuzones worden getroffen in de oldtimer doelgroep van 30+ voertuigen. Dan blijkt dat er 21.250 diesel personenauto's en 17.300 diesel bedrijfswagens zijn die de milieuzones niet in mogen. De landelijke milieuzone regeling die op 1-1-2020 ingaat geldt nl. alleen voor diesels en niet voor voertuigen die op benzine rijden en voorziet al wel in een vrijstelling van alle 40+ diesels. Dus alleen worden bij oldtimers de 30-40 jarige diesels getroffen door de milieuzones. Die vrijstelling kan ook best want het gemiddelde kilometrage van een 40+ oldtimer is maar 1.700 km per jaar en veel van deze voertuigen zijn ook nog eens geschorst. Het is heus niet zo dat de binnensteden in 2020 ineens overspoeld gaan worden door 40+ diesels.

Best veel voertuigen geschorst

Veel van de oldtimers worden niet eens gebruikt. Ze staan geschorst en gestald in een garage of schuur zonder er maar een meter mee te rijden. Door de bank genomen is een dikke derde van alle oldtimers geschorst met een uitschieter naar bijna de helft van de diesels en LPG-voertuigen tussen de 30 en 40 jaar oud. Dat komt vooral omdat die groep weer het volle pond aan MRB is gaan betalen na het inperken van de vrijstelling in 2014.

Conclusie

Uit de nettogroei blijkt dat oldtimers nog steeds onverminderd populair zijn. De ouderdom van de gemiddelde oldtimer verschuift naar 40+ en gemiddeld worden ze steeds ouder. Het ombouwen naar elektrische aandrijving van oldtimers blijft een marginaal verschijnsel. Het aantal oldtimers dat geschorst stil staat in een stalling is een dikke derde van het totaal en dat is een groot deel van alle klassiekers.



RDW geeft bij FEHAC voorlichting over keuringsproces

In het kader van de FEHAC Academy gaf de RDW een inkijkje in het proces van de kentekenkeuring dat voorafgaat aan de afgifte van een nieuw kenteken.

RDW met drie sprekers present op voorlichtingsavond

Op 10 oktober was de RDW te gast bij de FEHAC in Bunnik, in het kader van de voorlichting en informatie aan de leden-clubs. Seloua Hagenbeek (productontwikkeling en innovatie), Ad van de Laar (toezicht en beoordeling) en André Bouwman (infocentrum Voertuigcriminaliteit) gaven met een duidelijke presentatie inzicht in het proces van keuren en identificeren van oldtimers.

Wijzigingen aan het voertuig bemoeilijken afgifte kenteken

Uitgebreid werd ingegaan hoe de RDW beoordeelt of het voertuig dat gekeurd wordt ook identiek is aan het voertuig is dat op de bijgeleverde papieren staat. Ook ging men in op de vraag of veranderingen die aan een voertuig zijn aangebracht, bijvoorbeeld een nieuwe motor of een nieuw chassis, gevolgen hebben voor de identiteit van het voertuig. Om een voertuig te kunnen identificeren is het chassisnummer, of beter gezegd het VIN (voertuig identificatienummer) van groot belang. Als dat ontbreekt of onleesbaar is geworden, is identificatie lastig en soms zelfs onmogelijk. Soms kan de RDW uit andere bronnen alsnog de identiteit van het voertuig herleiden. De RDW



Een Chevrolet Stingray bij de RDW keuring



Indien nodig zet de RDW er bij de keuring direct een nieuw VIN in

heeft daar veel ervaring mee. Eventueel kan een nieuw of het originele VIN door de RDW in het chassis worden geslagen. Lastiger wordt het, wanneer een voertuig is opgebouwd uit delen van meerdere voertuigen, bijvoorbeeld bij een restauratie of na een aanrijding. De RDW doet dan haar uiterste best om de identiteit van het oorspronkelijke voertuig te behouden, maar soms is dat door de regels die daarvoor gelden niet mogelijk. Bij zo'n samengesteld voertuig geldt dat twee van de drie hoofdcomponenten aandrijflijn, chassis, carrosserie origineel moeten zijn. De RDW komt op verzoek ook thuis om een restauratieproject te bekijken en bespreekt dan wat nodig is om na restauratie ook daadwerkelijk een kenteken te krijgen.

Papieren ontbreken: wat dan te doen

De RDW vertegenwoordigers gingen ook in op de vraag of een voertuig, dat zonder papieren, of met maar een deel van de papieren ter keuring wordt aangeboden, nog wel een kenteken kan krijgen. Dat is niet altijd mogelijk, maar de RDW zal wel altijd proberen om tot een oplossing te komen. Als de papieren ontbreken, zal op een andere manier aangetoond moeten worden dat bij dit voertuig, met dit chassisnummer een kenteken hoort. Maar helaas lukt dit niet altijd maar soms kan in overleg met de FEHAC nog een oplossing gevonden worden. Over dergelijke probleemgevallen vindt regelmatig overleg tussen de FEHAC en de RDW plaats.

Veel vragen en geslaagde avond met een vervolg

Dat het onderwerp leeft bleek wel uit het grote aantal vragen en de onderwerpen van de avond waren best lastig, ook voor de specialisten. Een aantal vragen is 'meegenomen' en die zullen op een later moment beantwoord worden. De aanwezigen kijken terug op een zeer geslaagde FEHAC Academy avond. Als FEHAC zijn we de RDW erkentelijk voor de moeite die zij genomen hebben om de FEHAC-leden voorlichting te geven over het keurings- en identificatie proces van ons mobiele erfgoed. Wellicht komt er op niet al te lange termijn nog een vervolg.

Vroege stroomlijn experimenten

Al vroeg is overal ter wereld geprobeerd voertuigen meer te stroomlijnen. Hier een paar fraaie voorbeelden van de experimenten van innovatieve ontwerpers van automobielen op twee, vier en meer wielen.



Labatts Streamline truck 1947



GM Futurliner 1939



Alfa Romeo Aerodinamica 1914



Rumpler teardrop 1921



Henderson KJ Streamline 1930



Burney R-100 Engine Streamline 1930



Reo tractor met Curtiss Aerocar 1938



'Tugboat Annie' Ebenhoh carrosserie op International chassis 1937

1V

EENVANDAAG

Uitzending op 3 of 4 januari 2020,
vanaf 18:15 uur NPO1

EenVandaag en oldtimerschaamte

De TV actualiteitenrubriek EenVandaag, dagelijks na het zesuurjournaal op NPO1, komt in januari 2020 met een serie items over 'klimatschaamte'. Wat doen gewone mensen met de klimaatdiscussie als ze veel vliegen, veel kinderen hebben of in ons geval, een schuur vol oldtimers hebben staan.



Bert Pronk nuanceert de uitstoot door oldtimers



Een klassieker hoort ook te rijden, maar liever niet in de regen



De Nash was de favoriet van de programmamakers

Nash Ambassador met als kenteken de geboortedatum van de eigenaar. Op de motorklep zit prachtige versiering: een fraai gevormd liggend vrouwtje van de beeldhouwer George Petty. Herman vertelt in de reportage dat dit beeldje op evenementen heel vaak gefotografeerd wordt. Als hij elke keer 50 cent voor een foto zou krijgen, hoeft hij nooit meer het tanken van de Nash uit eigen zak te betalen.

Beslist geen oldtimerschaamte

Na het maken van de mooie plaatjes uit allerlei hoeken kwam Bert Pronk aan de beurt voor het antwoord op de serieuze vragen. Of we nooit negatieve reacties krijgen op onze vervuilende vervoermiddelen. Wat is onze bijdrage en reactie is op de klimaatdiscussie. Wat vinden we van elektrische oldtimers. De reactie in het kort was: oldtimers vormen het bij wet erkende mobiel erfgoed van iedereen: ze zijn het waard om bewaard te worden. We rijden echt maar heel weinig, vaak alleen maar naar evenementen waar het publiek ons kan zien. We rijden en tanken voorzichtig. Maar bij het brandstofverhaal ging EenVandaag niet de diepte in: het ritje naar de GTL-pomp en de meegebrachte cans met de speciale Ecomaxx oldtimerbenzine werden niet gefilmd. Innovatieve brandstof gaat het dus niet halen op TV.

Is de elektrische oldtimer dan de toekomst

Na de opnamen in Drenthe ging de EenVandaag-ploeg naar Noord-Holland. Daar werd een eigenaar van een elektrisch aangedreven oldtimer geïnterviewd. Daar waren we niet bij, dus hoe dat ging weten we ook pas als de uitzending op TV geweest is. Naar elektrische aandrijving omgebouwde oldtimers zijn er niet veel; bij de laatste telling waren dat er 50 in heel Nederland. De discussie of naar elektrisch omgebouwde oude auto's ook nog echte oldtimers zijn, wordt nog volop gevoerd. Feit is dat ze niet meer aan de FIVA-definitie van oldtimer voldoen. Ze zijn niet meer origineel want de nieuwe elektrische aandrijflijn zat er niet af fabriek in. Een elektrische oldtimer is nu nog een absolute zeldzaamheid. Helemaal schaars zijn de origineel elektrische auto's van 1915 en eerder: daarvan zijn er drie in de Nederlandse musea.

COLOFON

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

Website: www.fehac.nl

Secretariaat

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

PR / Perscontacten

Bert de Boer
e-mail: pr@fehac.nl
Redactie FEHACtiviteiten
Herman Steendam
e-mail: redactie@fehac.nl

BESTUUR

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

Secretaris

Jannes Buiten
e-mail: secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Theo Andriessen
e-mail: penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid Public Affairs

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

Bestuurslid Cultureel Erfgoed

Paul van Deelen
e-mail: wce@fehac.nl

Bestuurslid Duurzaamheid

Gerrit van Schagen
e-mail: 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. De FEHAC is lid van de FIVA, MCN en de CONAM.

Indien onbestelbaar retour: Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik

Kort nieuws



InterClassics Maastricht 2020

Het MECC staat dit jaar in het teken van de vergeten merken. Op de FEHAC-stand zullen enkele vertegenwoordigers van die vergeten merken te zien zijn. Ook worden er op alle drie beursdagen verschillende lezingen over actuele onderwerpen gehouden worden. In een FEHAC-nieuwsbrief begin januari zullen de programma details worden vermeld.

Slepende kwestie APK-vrijstelling vanaf 50 jaar

Het vlot maar niet om de APK-vrijstelling vanaf 50 jaar oud ook daadwerkelijk in te voeren. Dit is al in juli 2015 toegezegd. Als de maatregel werkelijk van kracht is, zal de hele groep van 'jaren 60 voertuigen' in één keer vrijgesteld zijn van de APK. De oorzaak van de voortdurende vertraging is dat de APK voor oldtimers gekoppeld is aan de invoering van het tractorkenteken en APK voor tractoren. Ons geduld blijft dus op de proef gesteld. Bij de FEHAC volgen we de ontwikkelingen op de voet.

Zodra er nieuws is over de APK-vrijstelling zal dat direct worden gemeld.

Taxatievakdag

De vierde Taxatievakdag wordt op donderdag 23 april 2020 gehouden in het BOVAG-huis in Bunnik.

Stand uitgifte klassieker

kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 12 december 2019

Personenauto <1973 DZ-90-66

Bedrijfsauto <1973 BE-95-32

Motorfiets <1973 NM-12-25

Voertuigen <1978 66-YD-37

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



De kentekens voor historische personenauto's begonnen altijd met een A of een D. Nu komt een derde letter in beeld: de P

RDW komt met PM en BH

Al vanaf 1988 geeft de RDW speciale kentekenseries uit voor klassieke voertuigen. Dat gebeurde destijds op verzoek van de FEHAC. Voor personenauto's is men bezig met de laatste kentekens uit de DZ-serie, bij de bedrijfsvoertuigen is de BE-serie bijna vol. De nieuwe serie voor personenauto's gaat beginnen met de letters PM en dat is bijzonder want tot nu toe begonnen de eerder uitgegeven kentekens voor personenauto's altijd met een D of met een A. De BE-kentekenserie voor bedrijfswagens heeft er ruim 30 jaar over gedaan om vol te raken: de opvolger daar gaat beginnen met de letters BH. Verwacht wordt dat de eerste PM en BH kentekens ergens in 2020 uitgegeven gaan worden.