



FEHAC TIVITEITEN

juli 2025

KAMERMEERDERHEID BEVESTIGT IN MOTIE UITZONDERING VOOR MOBIEL ERFGOED



Wat is een motie?

In de Tweede Kamer kan elk lid - ondersteund door minstens vier andere leden - een voorstel indienen waarin een verzoek wordt gedaan aan de regering of een mening wordt gegeven over een bepaald deel van het beleid. Het kan ook een algemene uitspraak zijn over een onderwerp. Een motie kan door de minister worden ontraden en zelfs niet uitgevoerd worden ondanks dat er een Kamermeerderheid voor is. Dat laatste is uitzonderlijk.

Jaarlijks behandelt de Tweede Kamer meer dan 3.000 moties en meer dan de helft daarvan verdwijnt in de prullenbak, omdat die moties niet worden aangenomen. De FEHAC kijkt altijd met bovengemiddelde belangstelling naar moties, die over mobiel erfgoed gaan of bijvoorbeeld over de vrijstelling oldtimers van de Motorrijtuigenbelasting

‘Laat de 40+ vrijstelling helemaal vallen’ haalde het niet

Een voorbeeld van een motie uit het recente verleden, die het bij lange na niet haalde, was eentje van de Kamerleden Henk Nijboer (GroenLinks|PvdA) en Laurens Dassen (Volt). Deze partijen stelden voor om de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor oldtimers bij 40 jaar en ouder helemaal te laten vervallen. Dat speelde eind oktober 2023, vlak voor dat de Tweede Kamer in nieuwe samenstelling aantrad. Die motie haalde het niet en kon daarna dus de prullenbak in. Het idee om de vrijstelling oldtimers helemaal af te schaffen, poept af te toe in Den Haag weer op. Die discussie begon al in 2012 bij de start van het VVD-PvdA kabinet Rutte II, toen dit punt aan de PvdA van Diederik Samsom gegund werd. We zijn dertien jaar verder en tot nu toe blokkeren de partijen op rechts en het midden steeds dit linkse voorstel.

‘Houd bij milieubeleid rekening met het uitzonderlijke karakter van oldtimers’ haalde het wel

Een motie over mobiel erfgoed, die het recent wel dik haalde - met 111 van de 150 stemmen - was de motie van 27 mei 2025 van het JA21 Kamerlid Joost

Eerdmans. Al eerder verscheen van Joost het plaatje hierboven met de tekst Red de Oldtimer. De motie is kort en begrijpelijk genoeg om hier even in zijn geheel te citeren:

constaterende dat oldtimers een zeer beperkte milieu-impact hebben door hun beperkte gebruik en zeer lange levensduur; overwegende dat oldtimers bijdragen aan cultureel erfgoed en circulaire duurzaamheid; verzoekt de regering bij de ontwikkeling van milieubeleid expliciet rekening te houden met het uitzonderingskarakter van oldtimers, en ze te erkennen en behandelen als duurzaam mobiel erfgoed.

Verder emissie beperken met synthetische niet-fossiele brandstof

Bij milieubeleid wordt met de motie Eerdmans aan deze en een toekomstige regering gevraagd rekening te houden met het uitzonderingskarakter van oldtimers in het milieubeleid. En hoewel de invloed die het mobiel erfgoed heeft op klimaat en milieu gering is door het geringe aantal km's dat oldtimers rijden, blijft de FEHAC zoeken naar mogelijkheden om de emissie verder te beperken en zo mogelijk fossielvrij te gaan rijden. In dat kader zijn er recent wat publicaties geweest over synthetische brandstoffen die ons daarbij gaan helpen. Daar gaat nog wel onderzoek aan vooraf of deze brandstof inderdaad geschikt is voor gebruik in onze gedateerde voertuigen, of het in Nederland beschikbaar kan komen, en of dat tegen een redelijke prijs kan.

QUOTES OM EENS OVER NA TE DENKEN

Styling

Een Alfa Romeo koop je vanwege de styling, een BMW vanwege de badge, een Volvo vanwege de veiligheid en een Jaguar omdat de koffie in de werkplaats zo lekker smaakt. Een Audi koop je vanwege het hoogwaardige interieur.

Jan-Willem Eysink in *Top Gear*, 3 maart 2025



Over de Allegro gesproken:

dat is misschien wel hét schoolvoorbeeld van een guilty pleasure. De knulligheid en het ongemak spatten er van af. Geniet ervan en vel je eigen oordeel.

Michiel Willebrands, *Auto Week Classics*, nummer 6 2025

In Stompetoren - nog nooit van gehoord, maar de ingebouwde juffrouw in onze Volvo gelukkig wel - wachtte ons een onverwachte verrassing. Twee loodsen bomvol met de mooiste klassiekers van diverse merken, samengebracht door het echtpaar Remko en Saskia van den Akker, klassiekerliefhebbers pur sang en dat straalt de collectie ook uit. Zomers open in de weekenden van 13:00 uur tot 17:00 uur.

Ard en Arnoud op de Weegh in *Klassiek & Techniek* 328

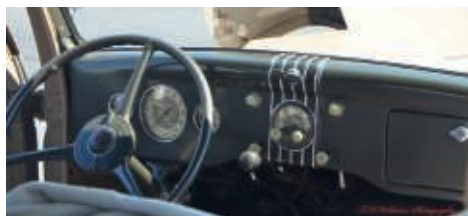


Wellicht was dit miniritje een van de belangrijkste in mijn autoleven. Tien jaar geleden begonnen Tesla en andere ambitieuze fabrikanten zelfstandig rijdende auto's aan te kondigen. Alleen kwamen ze niet. Musk belofde gouden bergen tot geen mens hem meer geloofde. Aan zijn verbroken geloften is zelfs een Wikipedia pagina gewijd. Lachen. De zelfrijdende auto is intellectuele topsport. Hij moet alle wegen kennen, het verschil zien tussen een kartonnen doos en een betonblok, elke wegoebreking en snelwegdemo op zijn netvlies hebben. Het marktpotentieel voor deelauto-achtig autonoom vervoer is enorm.

Bas van Putten reed voor NRC in een Volkswagen ID.Buzz die door techdochter MOIA werd omgebouwd tot autonome taxi. *Weekend bijlage NRC* 5 en 6 juli 2025.

Totdat beide auto's metallisch contact met elkaar kregen

Metallisch contact is de vaste omschrijving van een aanrijding met blikshade in *Auto Motor Klassiek*.



Autoradio 1930

Automobiefabrikant Cadillac bood als eerste de autoradio aan in haar modellen en zelfs de depressie kon niet verhinderen dat de jaren dertig de gouden jaren van de Amerikaanse autoradio werden. Het geluid van een eenvoudige luidspreker in het dashboard zal niet geweldig zijn geweest, maar van 1930 tot eind 1935 werden er bijna twee miljoen autoradio's verkocht.

Conam Bulletin jaargang 35 voorjaar 2025

Dit kan echt al lang niet meer...



Bron: *Popular science*, januari 1963

Komt uit de grond en loopt ook de grond weer in

Omstander ziet kennelijk circulair gebruik in de olie lekkage uit een oude legerauto bij de *Drenthe Liberation Tour* april 2025



Een brand is het ergste dat je klassieke auto kan overkomen. Weet je waarom Lamborghini's soms helemaal uitbranden? De bedrading loopt door heel de auto heen. En na jaren rijden breekt de koperen kern door de isolatie heen en ontstaat er brand. Een vriend van me had per abuis een portier open gelaten en de binnenverlichting bleef aan. Het plastic kapje smolt en het gevolg was dat de auto en garage tot de grond toe afbrandden. Ik heb in al mijn auto's schakelaars om de connectie met de accu's te verbreken.

Opinie stuk *De Verzamelaar Jay Leno in Octane* nr 075 van april 2025

LEDENVERGADERING MAART 2025 PAST STATUTEN AAN

Op 22 maart 2025 vond in eigen huis, in Bunnik, de voorjaarsledenvergadering van de federatie FEHAC plaats. 230 voertuigclubs zijn de leden van de FEHAC. Natuurlijke personen kunnen geen lid worden. Een persoon of bedrijf kan wel 'vriend van de FEHAC' worden.

Statuten: 30 jaar en ouder als nieuwe norm

Voortaan gaat de FEHAC de ouderdomsgrens van een beginnende klassieker niet meer stellen op 25 jaar, maar op 30 jaar. En 30% van de voertuigen binnen een club die lid wil worden van de FEHAC moet in het vervolg ook minimaal 30 jaar oud zijn. Die verhoging van 25 naar 30 jaar is ook in de lijn met de internationale FIVA-definitie van een historisch voertuig, die ook 30 jaar als ouderdomsgrens aanhoudt voor een oldtimer. De verhoging van de ouderdomsgrens vergt een wijziging van de statuten van de federatie FEHAC. In deze ledenvergadering bleef formele besluitvorming uit. Dat komt omdat het benodigde twee derde aantal leden niet aanwezig was. Dus het voorstel - waar overigens op deze vergadering geen bezwaar tegen was - wordt in de volgende ALV formeel bekrachtigd. Dan kan een tweederde meerderheid van de dan aanwezige leden met deze statutenwijziging instemmen.

Lustrum FEHAC 50 jaar in 2026

Er komt een jubileum evenement voor alle leden in 2026 ter gelegenheid van een halve eeuw FEHAC. Twee man hebben zich al aangemeld voor de organiserende commissie en staande de vergadering kwam daar nog een derde mede-organisator bij. Die groep mag best nog groter worden: dus meer vrijwilligers zijn welkom.

Nieuwe bestuursleden secretaris en erfgoed

De spil van het werk in het bestuur en secretariaat is de secretaris. Scheidend secretaris Jannes Bouter droeg staande de vergadering het stokje over aan René de Brouwer. Het tweede nieuwe bestuurslid met de portefeuille Erfgoed, Roland van Schelven, volgt Herman Sluiter op. Voor beide functies waren geen tegenkandidaten en met luid applaus werden de aftredende bestuursleden bedankt voor hun vele werk voor de goede FEHAC-zaak en werden de nieuwe bestuursleden verwelkomd. Penningmeester Theo Andriessen was aftredend, maar gaat toch nog even door: hij gaf aan dat dit niet voor een hele bestuursperiode van drie jaar zal zijn.

**René de Brouwer met
SLK230 en
Honda NC750SA**



Roland van Schelven



Rondvraag en actualiteiten

Deze punten geven altijd de gelegenheid om nieuwtjes met de leden te delen en te horen wat hen bezighoudt.

In Frankrijk mogen *voitures de collection* de milieuzones in. We willen dat de Nederlandse voertuigen uit het register Mobiel Erfgoed Weg - en dat is dus vanaf 30+ - beschouwd worden als *voiture de collection* en dus de Franse milieuzones in kunnen.

De voorzitter commissie tweewielers merkte op dat in Amsterdam vanaf 2030 alleen nog elektrische brom- en snorfietsen in de nul emissie zone mogen rijden. Daar is wel een wetswijziging voor nodig, maar het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat is niet van plan daaraan mee te werken.

Er komt een FEHAC-commissie Bus, omdat voor bussen toch andere regels gelden dan voor vrachtwagens.

Er wordt nog niet veel gebruik gemaakt van de Vrijwillige Voertuiginspectie (VKI). Velen vinden die te uitgebreid. Als club mag je best een VKI Light versie ontwikkelen en daar zal de FEHAC steun bij bieden.

Secretaris René de Brouwer

René de Brouwer is werktuigbouwkundig ingenieur en bedrijfskundige, en was via zijn eerste werkgever SKF betrokken bij de ontwikkeling van de Fiat Panda, Citroën BX en de Audi 80 opvolger. Zelf sleutelen aan voertuigen begon als 12-jarige en hij is sindsdien gefascineerd door wat rijdt en vliegt. Hij restaureerde een Packard Patrician 1955 die anders gesloopt zou zijn. Sinds 1994 staan er cabrio's in de garage; dat begon met een Peugeot 504 en is nu een Mercedes-Benz SLK 230 roadster. Motorrijden is vanaf zijn 18^e een passie. Recent heeft hij het touringcar rijbewijs D behaald.

Erfgoed Roland van Schelven

Roland van Schelven woont in Culemborg, waar de plaatselijke Historische Automobielen Club Cuylenburg (HACC) jaarlijks een mooie bijeenkomst met rit organiseert. Daar is hij te vinden met zijn AA Ford vrachtwagen uit 1931. Een familieauto, die hij sinds 1971 in bezit heeft. Hij was van 2002 tot 2019 betrokken bij de uitvoering van beleid rond monumentenzorg en archeologie en bij de landelijke organisatie van de Open Monumentendagen. Erfgoed is hem dus niet vreemd. Hij was voorzitter van de Nederlandse Vereniging van Monumentenzorgers en van het Binnenhaven Museum in Gouda.

MILIEUZONES IN DE BUURLANDEN

In een recente FEHAC-nieuwsbrief was er aandacht voor de milieuzones in Frankrijk. Nu sommigen deze zomer wellicht de grens over willen gaan met de klassieker, is het goed om kort te informeren over de milieuzones in België, Duitsland en Frankrijk. Voor complete informatie zou een hele Fehactiviteiten nodig zijn. Tiddo Bresters, onze Nederlandse FIVA-president en in het verleden vice-voorzitter van de FEHAC, heeft alles voor ons nog eens op een rijtje gezet. De belangrijkste boodschap is: check de websites die in dit artikel vermeld zijn!

In België heet de milieuzone lage emissie zone LEZ

Brussel (de hele, complexe agglomeratie) en de Vlaamse steden Antwerpen en Gent kennen milieuzones. Daar heten ze LEZ's: lage emissie zones. Voor oldtimers met Belgisch kenteken - oldtimers hebben in België een speciaal kenteken met de letter O vooraan - geldt een algemene uitzondering. Voor Nederlandse oldtimers kan een ontheffing worden verkregen. Voor Brussel heb ik er eerder dit jaar eentje aangevraagd, voor de "HP" (een Kever 1500 uit 1969). Dat ging opvallend vlot en was kosteloos. Franstalig België (Wallonië) was van plan van heel Wallonië één grote milieuzone te maken, maar dit onzalige plan is nu geheel van de baan. zie verder:

www.behva.be/nl/low-emission-zone/

Duitsland kent de Umweltzone

Duitsland was het eerste land in Europa met milieuzones, al sinds 2008! Goed nieuws: ruim 20 steden hebben ze inmiddels weer afgeschaft, bijvoorbeeld Hannover en Karlsruhe. Maar ook in de ruim 35 steden en gebieden, die nog wel een Umweltzone hebben (waaronder het hele Ruhrgebied) hoeft u zich met een klassieker

van 30 jaar of ouder weinig zorgen te maken. De Duitse wetgeving heeft, in tegenstelling tot België en Frankrijk, buitenlandse historische voertuigen gelijk gesteld met Duitse oldtimers met H-kenteken: u kunt er de milieuzones mee in, zonder ontheffing of andere bureaucratische hordes te hoeven nemen. Raamstickers zijn er niet voor oldtimers (minimum leeftijd is 30 jaar). Bij parkeren op straat kan een briefje met datum van eerste toelating geen kwaad en wat extra zekerheid bieden. Mij is niet bekend, dat er in Duitsland boetes aan buitenlandse oldtimers zijn uitgedeeld. zie verder:

<https://www.adac.de/verkehr/tanken-kraftstoff-antrieb/fahrverbote-umweltzonen/umweltplaketten/>

Frankrijk lastig

Frankrijk het moeilijkste land, omdat er officieel nog niets voor buitenlandse oldtimers is geregeld, maar er is gelukkig nog niet veel handhaving. Bovendien zijn milieuzones er niet altijd actief, dat hangt af van de gemeten luchtkwaliteit. De meest actuele informatie is deze, met dank aan FEHAC en BEHVA (Belgische FEHAC):

www.fehac.nl/toegang-voor-historische-voertuigen-lezs-in-frankrijk/



Pleidooi voor uniforme uitzondering oldtimers in heel de EU

De Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) pleit al jarenlang voor een uniforme uitzonderingsregeling voor historische voertuigen voor de hele EU. Tot nu toe tevergeefs, de EU vindt dat steden en regio's over hun luchtkwaliteit gaan, en daarom eigen maatregelen mogen treffen. Een algemene informatiebron is: <https://nl.urbanaccessregulations.eu/> - dit is naar eigen zeggen de meest complete en actuele bron, maar helaas is informatie over de regeling voor historische voertuigen ook hier lastig te vinden. De website lijkt vooral op bevoorrading met goederen georiënteerd te zijn. Vanzelfsprekend is ook de ANWB een goede bron:

www.anwb.nl/vakantie/reisvoorbereiding/milieustickers-en-milieuzones

Poseren met de kever HP in de Umweltzone van Berlijn bij de Brandenburger Tor



Facel Vega Facellia voor de trappen van de Sacre Coeur in Parijs

TWEELING, DRIELING OF ZELFS MEERLINGEN

Onder tweeling of meerling verstaan we in dit stukje identieke voertuigen die we samen tegen komen op meetings en die ook nog eens vaak van dezelfde eigenaar zijn. Dat komt vaker voor dan je denkt en altijd goed voor een leuk gesprek met de eigenaren.

Gemiddeld 2,5 oldtimer per eigenaar

Veel oldtimerliefhebbers hebben meer dan één auto, motorfiets of bedrijfswagen op leeftijd in de stalling staan. En heel vaak zijn dat er meer dan één: uit een Europese brede FIVA-enquête van een paar jaar terug weten we dat het gemiddelde oldtimerbezit per liefhebber op 2,5 stuks ligt. Tegenover de velen die één oud vehikel al kopzorgen genoeg vinden, staan mannen die wel tien, twintig stuks mobiel erfgoed in de schuur hebben staan.

Verzamelaars van een merk en type

Je hebt mensen die idolaat zijn van een bepaald productieland, merk, of type. Dan gaan de echte diehards alle bouwjaren of alle kleuren verzamelen in alle uitvoeringen hebben die er bestaan. Dat soort exclusieve pareltjes dus. Een bijzonder fenomeen is als iemand twee identieke exemplaren van dezelfde auto heeft: een tweeling dus. Bij nieuwe exemplaren is dat niet zo uitzonderlijk: president Trump nam twee stuks van The Beast mee naar de NAVO-top eind juni met notabene hetzelfde kenteken. Maar naar mate de tijd verstrijkt en ieder zijn eigen weg gaat wordt het uitzonderlijker om twee dezelfde exemplaren bij elkaar te zien.

Opvolgende kentekens

De meest ultieme een-eiige - toch een lastig woord - tweeling is: twee dezelfde voertuigen in gelijke uitvoering, in dezelfde kleur met opvolgende kentekens en dan ook nog eens van dezelfde eigenaar. Dat zie bijna nooit, maar we hebben zo'n tweeling gevonden: twee maal een Mercedes-Benz S-klasse, in 1994 nieuw gekocht door vader en zoon. En behouden door de zoon. De daar opvolgende, ook nog wel een-eiige tweeling, vormt een setje van twee dezelfde voertuigen van dezelfde kleur, nog steeds van dezelfde eigenaar, maar met verder uit elkaar liggende kentekens. Uw redacteur heeft deze tic en heeft twee Volkswagens 1600 TL met dezelfde stickers op de ruiten, identieke ANWB en WW schildjes bij de kentekenplaat en zelfs met hetzelfde knikhondje op de hoedenplank. Zo wordt die tweeling illusie maximaal in stand gehouden. Ze horen bij elkaar en blijven bij elkaar.

Verschillende vaders bij badge engineering

Wat nog wel een tweeling is, maar dan wel twee-eiig, is dezelfde auto, in dezelfde kleur maar dan van verschillende eigenaren. Dan zie toch dat in de loop der tijd verschillen ontstaan in het interieur en uitvoering. Die vergelijking is ook nog door te trekken naar



Met Wagenwacht en ANWB schildjes zijn de Volkswagens uit 1968 en 1969 identiek gemaakt



Bij dezelfde auto's, maar van andere eigenaren gaan er toch verschillen ontstaan



Identieke auto's met opvolgende kentekens: dat is een echte een-eiige tweeling

drie- en meerlingen. Zeker bij liefhebbers van bromfietsen, motorfietsen, tractoren en legervoertuigen komt dit voor. Een bijzonder fenomeen hierbij is nog badge-engineering. Technisch dezelfde auto's worden iets anders uitgevoerd en krijgen een andere merknaam. Met net een iets ander neusje, andere bumpers en een verschillende achterkant wordt er een net iets andere doelgroep bediend. Vooral in Engeland wist BMC met Austin, Morris, Riley, Wolseley en Vanden Plas daar wel raad mee. Laten we dit een meerling met verschillende vaders noemen.



Een verzamelaar van alle uitvoeringen van de David Brown tractor

DE EERSTE **RM-00-01** ROND 16 JULI OP KENTEKEN

Sinds 1988 geeft de RDW speciaal voor geïmporteerde klassieke voertuigen, kentekens uit met twee letters gevolgd door vier cijfers. In 1988 hadden we inmiddels tien jaar gele kentekenplaten op nieuwe auto's, motoren en bedrijfswagens: geen gezicht, vonden toen veel oldtimereigenaren. Een mooie blauwe plaat op een oldtimer hoort erbij.

De dertiende klassieker kenteken serie voor auto's komt eraan

De FEHAC vroeg en kreeg in 1988 van de RDW speciale kenteken series voor klassiekers met de bekende oudblauwe kentekenplaten met witte cijfers/letters. De kenteken serie met de twee letters vooraan gevolgd door vier cijfers is de sidecode 1. Die mooie regeling voor de speciale kentekens voor klassiekers bestaat tot op de dag van vandaag en bij auto's heeft dat door de jaren heen geresulteerd in elf series die meestal begonnen met een D of een A (DE, DH, DL, DM, DR, DZ, AE, AH, AL, AM, AR). Inmiddels zitten we bij de auto's in de twaalfde serie, de PM-serie, en die is nu bijna vol. Aanvankelijk was zo'n kenteken alleen op aanvraag, maar nu geeft de RDW elk voertuig met een Datum Eerste Toelating voor 1 januari 1978 een blauw klassieker kenteken. Voor klassieke motoren is de RDW bezig met inmiddels de vierde serie (ZE, ZF, ZM en nu NM). Bij de bedrijfswagens loopt het minder storm: daar is een paar jaar terug na BE begonnen met de tweede serie van 9.999 kentekens, die met de letters BH begint. Later werd aan de drie klassieke kenteken series voor respectievelijk auto's, motoren en bedrijfswagens nog een vierde kenteken serie toegevoegd. Die was eerst alleen voor auto's, maar is inmiddels voor alle voertuigen tussen 1973 en 1978, met nu de letters YE in het midden.

Halverwege juli komt de RM-00-01 op de weg

Voor de klassieke import auto's worden jaarlijks rond de 1.850 stuks klassieker kentekens uitgegeven. Dus één zo'n serie gaat dik vijf jaar mee. Per 12 juli 2025 was de RDW tot de uitgifte van de **PM-99-86** gekomen en waren er nog 13 kentekens te gaan. We verwachten de opvolgende serie - die met de letters RM gaat beginnen - rond 16 juli 2025 en dan komt de **RM-00-01** op de weg.



Deze Kaiser M35A2 is ingericht als kampeerwagen en heeft daarom een klassiek personenauto kenteken

RDW

Op de site RDW kentekencheck kunt u controleren of deze inschatting een beetje juist was. Het heeft wat weg van de uitgerekende datum dat de baby komt! En om de parallel nog een beetje verder door te trekken: we zijn ook benieuwd wat het wordt; een Morris of een Volkswagen of iets daar tussenin.

Origineel Nederlands Kenteken

Naast de speciale series voor import klassiekers zijn er natuurlijk ook nog de origineel Nederlandse kentekens: de ONK's in vakjargon. Er is een speciale verzamelaarsite voor juist deze categorie kentekens uit de sidecodes 1 (letters vooraan), sidecode 2 (letters achteraan) en sidecode 3 (de twee letters in het midden). Foto's naar onkbeheer@gmail.nl sturen van een voertuig met een ONK-kenteken erop vinden ze prachtig! Er staan inmiddels 270.000 foto's van ONK's in hun bestand. Veel oldtimerliefhebbers vinden een ONK-voertuig net even iets begerlijker vanwege de Nederlandse historie, dan eenzelfde auto, motor of bedrijfswagen met een klassiek importkenteken. Het zou nog wel eens aardig zijn uit te zoeken hoeveel ONK's er nog zijn, tegenover het aantal voertuigen met een importkenteken.



Een mooie Mercedes 220A Cabriolet uit 1959 met ONK



Voor deze 1928 A Ford Tudor werd geen klassieker kenteken aangevraagd

ZELF TWEEWIELERS SLOPEN MAG STRAKS NIET MEER

Vallen straks ook tweewielers onder het verbod om te slopen in eigen beheer? Dan wordt het heel lastig om een klassieke motor of bromfiets rijdend en in goede staat te behouden.

EU kent wel uitzonderingen, Nederland niet

Een aantal jaren geleden is een regeling van kracht geworden, die het verbiedt om een voertuig buiten de kenteken-registratie aan te houden, en daarvan de onderdelen te gebruiken om een ander voertuig te repareren. Dit verbod komt uit de Europese regelgeving, en is ingegeven door milieuoverwegingen. Omdat het niet goed is dat olie en onderdelen (metaal) ongecontroleerd in het milieu verdwijnen. Maar waar de Europese regelgeving een ruime uitzondering kent voor mobiel erfgoed en liefhebbersvoertuigen, kent Nederland die uitzonderingen niet. Nog niet althans.

Bij sloop gaan onderdelen subiet verloren

Over de milieu-aspecten is de FEHAC het roerend eens met de wetgever. Maar er zit wel een flinke adder onder het gras: waar haal je onderdelen vandaan voor een voertuig ouder dan 30 jaar, waarvan de fabrikant niet meer bestaat, of waarvan de fabrikant al vele jaren geleden is gestopt met het leveren van onderdelen voor dat specifieke voertuig? Dan is het vernietigen van onderdelen bij sloop van een 30+ voertuig toch doodzonde. We weten dat demontagebedrijven de onderdelen van de gedemonteerde voertuigen er wel vanaf mogen halen, maar die maar kort bewaren.

Fabrikanten leveren geen onderdelen meer

Kenners weten dat er vrijwel geen enkele fabrikant nog onderdelen levert voor voertuigen die ouder zijn dan 30 jaar. Sinds jaar en dag hebben veel eigenaren dus een 'donor' voertuig in hun schuur staan, wat niet meer economisch verantwoord te restaureren valt, maar waar zo nodig nog onderdelen vanaf gehaald kunnen worden om een ander voertuig mee op te knappen, of in APK waardige, rijdende conditie te houden. Het is immers veel duurzamer om een gebruikt onderdeel te bewaren en in, aan of op een ander voertuig



te gebruiken, dan dat onderdeel naar de Hoogovens af te voeren. En vervolgens via reverse engineering voor veel geld er daarna weer een na te moeten maken.

Hergebruik is duurzaam

Zo is een heel vreemde situatie ontstaan: het wordt algemeen erkend dat het langer gebruiken van spullen en het hergebruik van 'tweedehands' onderdelen uitermate duurzaam is. Toch is het verboden om zelf een voertuig te hebben om te demonteren en de onderdelen te (her)gebruiken om de levensduur van een ander voertuig te verlengen en in goede staat te houden.

Hergebruik onderdelen moet weer legaal worden

Natuurlijk is er wel een trucje - stuk ijzer met het chassisnummer plus de GAIK-platen en het kentekenbewijs inleveren - en om toch donoronderdelen te bewaren, maar dat is nu formeel in strijd met de wet, al wordt het wel oogluikend toegestaan. Bovendien vindt de FEHAC dat het niet zo kan zijn, dat onze achterban genoodzaakt is 'slimmigheidjes' te gebruiken om een mooi doel na te streven dat duurzaam is en mobiel erfgoed helpt te behouden. Iets wat volledig in overeenstemming is met de geest en achterliggende bedoeling van de wet, maar toch door diezelfde wet wordt verboden. De FEHAC probeert al vele jaren het hergebruik van onderdelen uit een donorvoertuig weer legaal mogelijk te maken. Tot nog toe zonder resultaat. En nu dreigen de tweewielers ook onder dit verbod te gaan vallen.



UPDATE VAN ETHANOLVRIJE BENZINE

Drie jaar geleden kwam in het juli 2022 nummer van FEHActiviteiten de verkrijgbaarheid van ethanolvrije benzine voor het laatst aan bod.

Hoog tijd voor een update. Kunnen oldtimer-eigenaren nog steeds aan de pomp terecht voor 'E0 benzine', die nodig is om gedateerde motoren goed en schoon te laten rijden.

Drie jaar terug benzineprijs ongekend hoog

Op 1 april 2022 werd de accijns op benzine verlaagd; dat scheelde toen 20 cent op een liter benzine. Die accijnsverlaging is gehandhaafd en nog steeds niet terug gedraaid, hoewel die maatregel toen als tijdelijk werd aangekondigd. Inmiddels is vergeleken met drie jaar terug de benzine prijs flink gedaald. Je kunt nu al gerust voorspellen, dat het nieuwe kabinet na Schoof de benzineprijs snel weer zal optrekken, ook omdat er geld moet worden gevonden om de grotere uitgaven voor Defensie te betalen. Tijdelijk zal dus echt wel tijdelijk zijn.

E10 en E5 zijn codes voor het deel ethanol in benzine

De overheid wil meer bio-brandstof in benzine bijgemengd zien. Ethanol is niet-fossiel en dat in benzine bijmengen maakt ons groener en minder afhankelijk van de olieproducenten in roerige buitenland. Ook voor het milieu is het beter. Daarom is

een paar jaar terug de E10 ingevoerd: 10% ethanol dient de meest gangbare benzine nu te bevatten. Voor moderne verbrandingsmotoren kan dat prima, maar voor de motoren in oldtimers is dat minder goed en ook af te raden. Vaak staat ons mobiel erfgoed lang stil en dat kan met ethanol in de stilstaande benzine betekenen, dat er door gomvorming verstoppingen in benzineleidingen en carburateurs ontstaan.

Superbenzine, de E0

Maar is er een andere soort benzine, in de volksmond de superbenzine genoemd, waar *maximaal* 5% ethanol in zit. Voor oldtimers al veel beter, maar het liefst kies je voor benzine waar helemaal geen ethanol in zit. Die is er zeker wel, alleen bestaat er geen E0 aanduiding, die duidelijk maakt dan je te maken hebt met echt ethanolvrije benzine. E5 staat voor *maximaal* 5% en de uitleg is dan dat er met nul ethanol in de benzine die ook onder de noemer *maximaal* 5% valt. Mooi verhaal, maar een E0 aanduiding zou veel duidelijker zijn.

Welke aanbieders hebben ethanol vrije benzine

Van de grote aanbieders zijn de volgende benzinestations echt ethanol vrij.

Shell V-power
BP Ultimate 98
TINQ Superplus 98
Tamoil Superplus 98
OK SuperPlus 98 Pure
Esso Synergy Supreme+

Vergeleken met drie jaar terug staat TINQ nu ook in het rijtje van aanbieders van ethanolvrije benzine. Bij Lukoil, Total en Texaco moet je niet zijn voor ethanolvrije benzine. Daarnaast zijn er nog plaatselijke aanbieders met echt ethanolvrije benzine. Zuid West Drenthe geldt zo'n beetje als de bodem van de benzineprijs in Nederland. Bij Kreuze in Havelte was de prima 100+ racing benzine kortgeleden voor onder de € 2,00 verkrijgbaar. Mocht u ervaring hebben met aanbieders met E0 geheel ethanolvrije benzine bij u in de buurt: laat het de redactie van FEHActiviteiten weten via redactie@fehac.nl



Havelte kent de laagste brandstof prijzen van Nederland. Dit was de stand op 4 juli 2025

ELK LAND KIEST DE STAATSLIMO DIE HET VERDIENT



Opmerkelijk was de entourage die VS president Trump meebracht naar de NAVO-top in Den Haag eind juni. De Airforce One, en Marine One helikopter en ook nog eens twee exemplaren van de speciale presidentiële Cadillac. Maar hoe doen andere landen dit: wat kiezen zij als regeringsauto?

Foto: ANP Koen van Weel

Heel speciale Cadillac

De Amerikaanse presidentiële regeringsauto is geen innoverend ontwerp. De Cadillac One, ook wel the First Car, en bijgenaamd The Beast staat op GMC Top Kick vrachtwagen platform en heeft de koplampen en grille van andere bestaande Cadillac modellen. En onder de motorkap ligt een conventionele grote V8 benzine motor. Van de 6.800 tot 9.100 kg wegende auto schijnen een stuk of vijftien exemplaren te bestaan.

Eigen auto-industrie eerst

Bij de keuze van een regeringsauto wil elk groot en belangrijk land een statement maken en kiest dan voor een speciaal ontworpen en aangepaste auto van eigen bodem. Eerst even in West Europa kijken: in Groot Brittannië reed the Queen altijd een verhoogde Rolls-Royce waarin ze haar hoed kon ophouden. Een presidentiële Citroën DS werd wereldberoemd toen hij na een aanslag op toenmalig president De Gaulle op drie wielen weg kon rijden. Huidig president Macron zien we rijden in een Renault Rafale. De Duitse president mag onder het motto *Das beste oder nichts* als Staatskarosse een Mercedes-Benz S 680 Guard (V 223) gebruiken. Buiten Europa eerst president Xi van China: niet een BYD, maar een Hongqi L5. Voor de volledigheid: Poetin van Rusland

Vanden Plas 3 litre koninklijke auto Nederland, 1961

wordt gezien in een Aurus Senat Limousine. Tot slot, de keizerlijke auto in Japan is de Toyota Century Royal met voor parades een eenmalige cabriolet versie ervan. Van al deze auto's zijn afbeeldingen genoeg te vinden op internet.

Mobiel erfgoed als regeringsauto

Is er dan niets bijzonders te vinden aan staatlimo's? Jazeker wel! Absoluut de meest stijlvolle regeringsauto heeft de president van Italië. Waar andere landen hun oude regeringsauto's allang in een museum hebben staan, rijdt de Italiaanse president in mobiel erfgoed: een heel speciale, half open Lancia Flaminia presidentiële uit 1961.

Nederland kan best wat meer lef tonen

Onze koning rijdt hybride aangedreven, verlengde Volvo's en Audi's. Een veilige en milieu verantwoorde keuze. Daarnaast staat in de Koninklijke Stallen voor het vervoer buitenlandse staatshoofden nog een forse



Nederland heeft deze dikke Chrysler limo voor het vervoer van buitenlandse staatshoofden

Chrysler Limousine. Maar hoe mooi zou het zijn als ook de Koning net als Italië met flair een keer in onderscheidend mobiel erfgoed zou rijden. Maar wat kies je dan? We hebben in Nederland geen auto-industrie van betekenis meer na het vertrek van BMW/Mini uit Born. Gelukkig is er een verdwenen Brits automerk met een Nederlands klinkende naam: Vanden Plas. Bovendien een merk dat luxe auto's in het topsegment maakte. Dan kom je uit op een Vanden Plas 3 litre of een Vanden Plas 4 litre met Rolls-Royce motor.



Lancia Flaminia presidentiële tipo 335, uit 1961

HULPVERLENINGSVOERTUIGEN: OMGEBOWDE BEDRIJFSWAGENS

Ambulances, brandweerwagens, politieauto's en legervoertuigen zijn in kleine series vervaardigde, omgebouwde bedrijfswagens. Goed onderhouden, paraat geparkeerd in de garage met de neus naar de uitgang en startklaar om uit te rukken. Vanwege de bijzondere uitvoering en vaak lage kilometerstand - geldt vooral bij brandweerauto's - zijn ze dikwijls bewaard gebleven. Deze foto's dateren uit 2011 en al dit moois kwam naar een evenement, georganiseerd door de Veiligheidsregio Utrecht.



Magirus-Deutz



DAF YA 126 brandweerwagen van het leger



DAF YA 328 leger brandweerauto



Veldhospitaal Bescherming bevolking



Jeep ambulance geschonken door de VS bij de Watersnoodramp 1953



Ooit hadden we echte Ghosbuster ambulances op Vlieland. Deze dateert uit 1960



DAF YA 408 gewondenbak Unifil Libanon



MB G-klasse ambulance



Magirus vrachtwagen 1952 Bescherming Bevolking met een dikke luchtgekoelde motor



Magirus-Deutz S3500 en Ford Köln 1955



Amerikaanse Dodge W02 Army ambulance



Gewonden verzorgers Korps Wielrijders

TAXATEURS BEOORDELEN WAARDE RUSSISCHE VOLGA

Op 9 mei 2025 kwamen ruim 100 taxateurs bijeen in het BOVAG-huis in Bunnik voor de tweejaarlijkse Taxatievakdag. De FEHAC organiseerde die dag inmiddels voor de vijfde keer voor iedereen met belangstelling voor het vak van taxateur. Daar zijn niet alleen taxateurs bij, die bij één van de drie standsorganisaties zijn aangesloten (VRT, TMV of RETM) en 'experten' uit België, maar ook clubtaxateurs. Clubtaxateurs maken altijd met z'n tweeën een rapport van de voertuigen uit hun eigen club.

Kunstmatige intelligentie

Was bij de voorlaatste editie in 2023 Artificial Intelligence (AI) en Chat GPT gebruiken nog helemaal geen issue, inmiddels is dat wel anders. AI geeft antwoord op al uw vragen, zoekt en maakt illustraties tekent zelfs cartoons. Maar met een vraag naar een zeldzaam automerk of een niet veel voorkomende uitvoering komt de kunstmatige intelligentie er toch vaak niet uit. Als proef op de som kreeg AI een foto van een 84 jaar oud Morris Commercial legervrachtwagentje voorgeschoteld met de vraag: wat is er dit er voor eentje? De hoekige motorkap wordt dan wel herkend, maar gevraagd naar meer details gaat de alwetende kunstmatige intelligentie toch de mist is. Nee, meneer AI: het is geen Quad artillerie trekker. Als je dan reageert: zou het geen CS8 kunnen zijn? (een kleinere versie) krijg je zelfs een complimentje van Chat GPT: je hebt goed opgelet! Dus ga niet ervan uit dat AI het goed heeft. Blijf altijd kritisch op het antwoord en gebruik AI met verstand en met mate, zeker bij het maken van een taxatierapport.



De kwaliteit van een voertuig wordt weergegeven in staat 1-5. Dit is duidelijk een staat 5 restauratie project, niet rijdend

Met bestaand voorbeeld een nieuw exemplaar maken

Digitale hulp is ook onmisbaar bij wat heet: reverse engineering. Dat is met hulp van een bestaand voorbeeld een nieuw onderdeel maken. Omgekeerd maken dus en niet van echt en origineel te onderscheiden. De ontwikkelingen gaan daarin razendsnel: er is eigenlijk geen onderdeel meer, dat niet na te maken valt. Zeker voor restauratiedrijven een uitkomst, maar wel met een bijbehorend behoorlijk prijskaartje. Conclusie na de voordracht hierover van Bas Jansen uit Wesepe, tijdens de Taxatievakdag: voor de waarde van een voertuig maakt de toepassing van paar van dergelijke onderdelen niet veel uit.

Taxeren vier voertuigen

Vast onderdeel op een Taxatievakdag is het taxeren van vier voertuigen, die dan fysiek in en voor het BOVAG-huis staan opgesteld. Dat waren dit keer een rode Ferrari 308 GTS (getaxeerd op € 135.000 in staat 2), een zeer bijzondere René Gillet type J 1.000cc motorfiets uit 1939 (€ 29.000 in staat 2) en een - voor de taxateurs lastige, verlaagde 1969 VW kever,



De GAZ Volga uit 1971 deed € 6.000 in bijna staat 3



Quizvraag: Welk merk en bouwjaar?

waarin een Subaru boxer motor was geplaatst. Het vierde taxatieobject was een Russische Volga, die beschikbaar was gesteld door Kramer Klassiekers uit Wolvega. Geen courant model en met een zeer beperkte liefhebbers groep hier in Nederland. En de onderdelen voorziening uit het moederland is er de laatste drie jaar ook niet op vooruit gegaan. Deze auto werd in staat 3- geschat op € 6.000.

Afsluitende pubquiz leuk en leerzaam

De pubquiz met prikkelende klassieker kennisvragen is altijd een prima afsluiter van de dag. In 2023 had Henk Gille de quiz gewonnen en dan mag je - lees: wordt er van je verwacht - dat je de volgende keer de quiz maakt. Dat deed Henk met verve en hij presenteerde vlot 50 vragen, die varieerden van makkelijk tot verrekt moeilijk. Met stemkastjes werd de score van iedere deelnemer individueel bijgehouden. Hans Verbael won dit keer de pubquiz; die is dus in 2027 aan zet voor de quiz bij de volgende Taxatievakdag.



KORT NIEUWS

Fine Art On Wheels in het Louwman museum

Het mooiste automuseum van Nederland, het Louwman Museum op de grens van Den Haag en Wassenaar, pakt uit met een speciale tentoonstelling van acht, door kunstenaars fraai bewerkte BMW's. Ondermeer Roy Lichtenstein, Jeff Koons, Andy Warhol, David Hockney en Esther Mahlangu (zie foto) hebben zich eraan gewaagd om een BMW tot kunstwerk om te toveren. De geselecteerde auto's tonen hoe kunst, autosport en design sinds 1975 op unieke wijze samenkomen in de BMW Art Car Collection. De laatste dag van deze tentoonstelling is zondag 31 augustus 2025.



Wheels Mariënwaerd 12-14 september

In het weekend van 12-14 september a.s. is het landgoed Mariënwaerd bij Beesd het feestelijke decor voor de tweede editie van Wheels on Mariënwaerd. De organisatie belooft dat het opnieuw een unieke combinatie wordt van automobiele schoonheid, techniek en beleving. Ongetwijfeld wordt het weer een stijlvolle editie in een ambiance met allure. De verjaardag wordt gevierd van 50 Jaar BMW 3 serie in samenwerking

met YoungTimer Magazine, van 145 jaar Spyker en van 45 Jaar Audi Quattro. Daar kan iedere oldtimerliefhebber nog wat aan toevoegen door in de eigen oldtimer te komen en te parkeren op de VIP-parking voor klassiekers. Wie de eerste editie miste heeft nu dus een herkansing om van dit mooie festijn te genieten. Een echte aanrader.



Stand uitgifte klassieker kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 12 juli 2025

Personenauto voor 1973	PM-99-86
Bedrijfsauto voor 1973	BH-11-23
Motorfiets voor 1973	NM-48-47
Voertuigen voor 1978	22-YE-80

De serie met de letters YE in het midden is voor alle voertuigen tussen 1973 en 1978. De YE-serie is nieuw na YA, YB en YD.

ALV FEHAC najaar 2025

Het volgende evenement dat de FEHAC voor haar leden organiseert is de algemene ledenvergadering op zaterdag 22 november 2025.

Ridderorde

Tiddo Bresters (1954) werd in april jl. Ridder in de orde van Oranje-Nassau. Dat was onder meer voor zijn inzet voor het behoud van mobiel erfgoed. Tiddo zat in het bestuur van de Luchtgekoelde VW Club, de FEHAC en is nu president van de FIVA. Van harte gefeliciteerd!



Breaking News: **RM-00-01** is een feit

Op de laatste dag, zelfs het laatste uur dat de finale correctie van de teksten van dit blad klaar was, bleek dat op 16 juli 2025 om 17:01 uur een Ford Mustang Cabriolet uit 1966 het kenteken **RM-00-01** heeft gekregen. Onze voorspelling (zie pagina 6) is dus precies uitgekomen. Op 16 juli werden ook de kentekens **RM-00-02** t/m **RM-00-05** uitgegeven.

De **RM-00-02** is een Ferrari 275 GTS uit 1965 en een andere bijzondere aanwinst is de **RM-00-04**: een Moskvitch 408/1 uit 1970.

COLOFON

FEHACTiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC)

www.fehac.nl

Secretariaat

Henk Boons
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
(T) 085 - 303 46 51
secretariaat@fehac.nl

PR/Perscontacten

Bert Pronk
public-affairs@fehac.nl

Redactie FEHACTiviteiten

Herman Steendam
redactie@fehac.nl

BESTUUR Voorzitter

Stefan Hulman
voorzitter@fehac.nl

Secretaris

René de Brouwer
secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Theo Andriessen
penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid Public Affairs

Bert Pronk
public-affairs@fehac.nl

Bestuurslid Erfgoed

Roland van Schelven
erfgoed@fehac.nl

Bestuurslid Duurzaamheid, Kennis & Techniek

Hans Hoving
duurzaamheid@fehac.nl

Vormgeving

H.B. Busking Design, Odoorn

FEHAC is een ANBI.
Giften zijn welkom op
NL72 ABNA 0550 2324 43

© Informatie uit de 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.



Ondersteun de FEHAC,
wordt business partner!

