

FEHAC volop aan de bak



**Namens de oldtimerclubs
behartigt FEHAC de belangen
van oldtimerbezitters in
Nederland.
Reacties: redactie@fehac.nl**

Oktober was een drukke maand voor de FEHAC met nieuws over de aantallen oldtimers, de kentekenkeuring door de RDW én een rechtszaak tegen de Amsterdamse brommerzone bij de Raad van State.

Soms vragen oldtimerliefhebbers zich wel eens af: wat doet die FEHAC eigenlijk voor ons als achterban? Nu is dit niet een vraag voor leden van oude voertuigclubs, want die hebben via hun club - die lid is van de Federatie van Historische Automobielen en Motorfietsclubs (dat is de FEHAC voluit) - vast wel gehoord waarmee de FEHAC bezig is. Ook via de oldtimerbladen en via nieuwsbrieven is die informatie voorhanden. Oktober was echter zo'n maand waar de FEHAC actief was op vele fronten.

Oldtimerhobby groeit

De FEHAC doet eigen onderzoek naar de aantallen oldtimers in Nederland. Belangrijk, want dat zijn de cijfers waarop mede het beleid wordt gebaseerd. Data van de RDW is geanalyseerd. Dan blijkt dat vooral het aantal voertuigen in de categorie 40 jaar en ouder toeneemt en dat van voertuigen tussen de 30 en 40 jaar achteruit gaat. Nu is de groep 40+ bepaald geen kilometervreter: uit eerdere CBS-gegevens weten we dat die groep maar 1.700 kilometer per jaar rijdt en dat in slechts 32 dagen per jaar. Uit ons nieuwe onderzoek blijkt bovendien dat een derde van alle oldtimers geschorst binnen staat. Die rijden helemaal niet.

Voorlichting aan achterban

Regelmatig houdt de FEHAC voor de achterban voorlichtingsavonden in het kader van de FEHAC Academy, waarin informatie wordt gegeven over allerlei old-



Het aantal voertuigen in de categorie 40 jaar en ouder neemt toe.

timeronderwerpen. De RDW kwam in oktober met drie medewerkers vertellen over hoe de RDW omgaat met kentekenkeuringen. Met een origineel voertuig met complete papieren is er niets aan de hand. Samen-gestelde voertuigen, waarbij carrosserie, aandrijflijn of chassis is vervangen, leveren nog echter wel eens problemen op. Als vuistregel geldt dat van die drie hoofdcomponenten er één mag zijn vervangen, maar dat de overblijvende twee origineel moeten zijn. Als dan ook nog eens de papieren ontbreken, kan het echt lastig worden om een import-oldtimerkenteken te

krijgen. Het is verstandig om voorafgaand aan een restauratie de RDW het project te laten bekijken. Dan kan vooraf worden besproken wat wel én niet gedaan moet worden om door de kentekenkeuring heen te komen.

Rechtszaak brommerzone

Amsterdam heeft als enige stad een milieuzone voor bromfietsen. Omdat dit als gemeentelijke beleids-vrijheid wordt gezien, vallen de brommers niet onder de landelijke harmonisatie van milieuzones, die per 1 januari 2020 ingaat. Wat nu dreigt, is dat meer gemeenten met een brommerzone gaan komen en dat overal verschillende regeltjes gaan gelden. Als gesprekken hierover niet meer helpen en in dit geval Amsterdam niet wil wijken, is de rechter het laatste redmiddel.

De FEHAC heeft de Raad van State met klem gevraagd de milieuzone voor oude bromfietsen te vernietigen omdat het aspect van mobiel erfgoed in het besluit over het hoofd is gezien. FEHAC wil het systeem van individuele vergunningen vervangen zien door een algemene vrijstelling.



Samengestelde voertuigen leveren bij kentekenkeuringen nog wel eens problemen op.

Milieuzones: de FEHAC pleit vrijstelling voor klassieke bromfietsen van 30 jaar en ouder.