



FEHAC TIVITEITEN

juli 2021

WAT GEBEURT ER ROND OLDTIMERS IN DE KOMENDE 10 JAAR

Nu er een nieuw kabinet op stapel staat, met ongetwijfeld plannen over erfgoed, mobiliteit en het gebruik van fossiele brandstoffen is het goed om eens na te gaan wat er kan gaan gebeuren rond oldtimers pakweg de komende 10 jaar.

In 2030 wil Amsterdam fossielvrij zijn

Het belangrijkste waar aan geknaagd wordt is of ons mobiel erfgoed nog rijdend op straat te zien zal blijven. Fossiel aangedreven auto's - de diesels voorop - staan steeds meer in een kwade reuk. Het maatschappelijk sentiment gaat richting: daar moeten we als BV Nederland op termijn toch echt vanaf. De gemeente Amsterdam bijvoorbeeld koppelt dat 'op termijn' ook al aan een jaartal. Na 2030 alleen nog emissieloze voertuigen in de hoofdstad. In Amsterdam een optocht met legervoertuigen bij 85 jaar bevrijding: vergeet het maar. Als Amsterdammer een oldtimer bezitten: kan niet meer, verkopen aan iemand in Drenthe.

Landelijke milieuzones

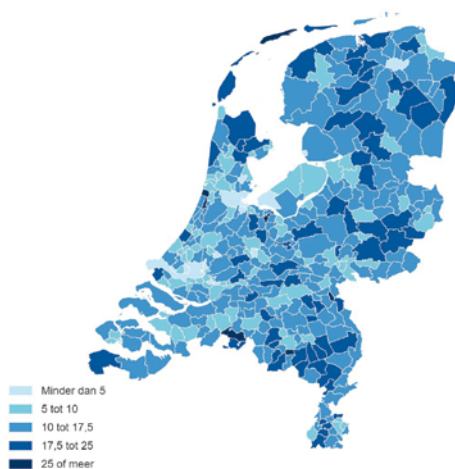
Het kunnen blijven rijden in mobiel erfgoed wordt ook bedreigd door het sluiten van bepaalde gebieden voor oudere voertuigen. De milieuzones dus. Tot voor kort konden gemeenten zelf uitmaken welke voertuigen ze wilden weren. Zo wilde Rotterdam - naast de oude diesels die elke gemeente wel kwijt wil - ook oude benzineauto's weren. Amsterdam kwam met een specifiek verbod voor oude bussen en touringcars.

En als Den Haag alleen oude groene en gele auto's had willen toelaten had dat ook gekund. Aan die lappendeken aan regeltjes met bijbehorende veel te ingewikkelde verbodsborden is met de landelijke uniformering van de milieuzones een einde gemaakt. Gelukkig maar. Nu verbieden de milieuzones alleen diesels en zijn de 40+ diesels vrijgesteld. Met een Peugeot 504 GRD Break uit 1979 mag je wel alle milieuzones in. Maar pas op: gemeenten kunnen nog wel de milieuzone van hun binnenstad uitbreiden naar alle buitenwijken en ook de toegang voor diesels nog strenger maken. Uiteindelijk alle oldtimers verbannen naar een museum willen we niet.

Tegen een redelijk belastingtarief

De andere bedreiging is dat het oldtimerbezit en oldtimergebruik fiscaal (te) zwaar belast wordt. Oldtimers rijden niet dagelijks, je ziet ze bijna nooit in de file, een 40+ auto rijdt gemiddeld maar 1.700 km per jaar. Het is volkomen terecht dat de overheid ook rekening houdt met het geringe aantal kilometers dat in oldtimers gereden wordt. En het is ook terecht dat er belastingvrijstelling is vanaf 40 jaar oud en dat de APK niet meer hoeft vanaf 50 jaar oud. Maar dit alles is niet voor de eeuwigheid en zoiets als een vrijstellingsverplichting bestaat niet. Dus het is zaak om ervoor te zorgen dat ook de belastingheffing in lijn blijft met de culturele waarde die we toekennen aan mobiel erfgoed. Het bezit van erfgoed moet je niet belasten. Dat zou je eigenlijk moeten subsidiëren.

Aantal personenauto's van 40 jaar en ouder, per duizend inwoners van 18 jaar of ouder, 1-1-2018



Bron: CBS, RDW

Hoe donkerder het blauw, hoe meer oldtimers per inwoner er zijn

NIEUW LOGO EN NIEUWE HUISSTIJL

Het is u vast opgevallen toen u deze FEHActiviteiten onder ogen kreeg: het blad ziet er nieuw en toch ook nog steeds vertrouwd uit. Binnen de FEHAC is de afgelopen maanden hard gewerkt om met een frisse en eigentijdse uitstraling van logo en huisstijl te komen.

Vorig logo al sinds 1990

De FEHAC is opgericht in 1976, dit jaar alweer 45 jaar terug. Sinds 1990 hanteren we een logo met de heraldisch zeer verantwoorde Nederlandse Leeuw, maar met een hoop krullen. Voorzien van het omschrift Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs in een blauw vlak met in wit de letters FEHAC erboven. Soms werd ook alleen het rondje gebruikt, de laatste tijd met een oranje buitenlijntje. Het werd na meer dan 30 jaar tijd voor een meer eigentijds en actueel logo en dat presenteert de FEHAC nu in haar blad FEHActiviteiten in juli 2021 voor het eerst.

Nieuwe uitstraling maar wel herkenbaar

Bij een nieuw logo moeten er altijd keuzes gemaakt worden. Moet er iets geheel nieuws komen of borduur je voort op het bestaande logo en de daarbij behorende uitstraling. Voor welke kleuren en welk lettertype wordt gekozen voor alle uitingen. Hoe wil je daarmee overkomen: deskundig,

frivool, uitdagend, opvallend, noem het maar. Uiteindelijk werd het uitgangspunt: handhaaf een rond logo. Handhaaf ook een leeuw met rondschrift maar geef dat duidelijk, leuker en eigentijds weer. Kies voor een stoer, kloek en degelijk lettertype dat goed past bij waar onze federatie voor staat.

Bas Busking op herhaling

Het ontwerp van de nieuwe huisstijl werd in handen gegeven van Bas Busking bno uit Odoorn. Bas kent het oldtimerwereldje en is ook zelf oldtimerbezitter. Hij heeft een Lancia Beta Coupé. En is lang lid van de Lancia Club Nederland. Bas Busking was in 1990 ook al verantwoordelijk voor ons logo en onze huisstijl. Dus hij stond voor de schone taak zijn eigen ontwerp aan te passen aan de eisen van 2021. En daar is hij heel goed in geslaagd. Toelichting van Bas: *'...ik heb eerst wat vingeroefeningen gedaan, zoektocht naar een totaal andere uitstraling. Industrieel en zakelijk gericht, in zekere zin sober? Om eens te spiegelen,*

voor te leggen aan het bestuur. Slechts de staart van de leeuw toegevoegd als ornament aan het woordbeeld, met een zekere herinnering aan de oude leeuw.

Klankbord bij de FEHAC waren redacteur Herman Steendam en secretaris Jannes Buiter. Je werkt niet solistisch, maar voor een doel. Slechts met overleg en gedachtenwisseling kan iets goeds ontwikkeld worden, de opdrachtgever moet het kunnen omarmen.

Al gauw bleek dat voor herkenbaarheid, het ontwerp dichter op het bestaande logo getekend moest worden, zo groeide het ontwerp op het stramien...

De leeuw staat voor daadkracht en voor

Nederland. Die leeuw kijkt nu naar rechts in plaats van naar links. Naar rechts kijken staat voor waakzaam en beschermend in de omgeving.

De FEHAC is niet de enige met een leeuw in het beeldmerk: denk aan Peugeot, de KNVB en MGM-films etc.

Voor de FEHAC heb ik gekozen voor een nieuw ontworpen gestileerde leeuw. Nog een hele kunst zo'n beest te maken. Een zoekronde leverde een stortvloed aan beeldmerken op. De kunst is om uit de buurt van die vormen te blijven.

De kleurstelling is krachtiger opgezet met een helder oranje: onze nationale kleur bij een contrast op donker blauw. Daarbij past ook een kloek en krachtig lettertype. De afkorting 'FEHAC' is nu in het logo verwerkt, in plaats van los onder het logo. In overleg en naar wens, het 'sinds 1976' eraan toegevoegd. En zo is een mooi beeldmerk ontstaan. Kloek, kordaat en vooral FEHAC eigen...'

Huisstijl overal doorvoeren

Dit jaar wordt de huisstijl geleidelijk in al onze uitingen doorgevoerd. In onze digitale nieuwsbrieven en clubinfo. Verder natuurlijk in al onze uitingen op papier: FEHActiviteiten, briefpapier, visitekaartjes etc. Maar ook de voorruitstickers, vlaggen en pins. Het FEHAC logo met daaronder Goedgekeurd Taxatierapport dat al bijna 100 oldtimer-taxateurs gebruiken in al hun rapporten en advertenties gaat ook aangepast worden. Kortom: oldtimerliefhebbers zullen de nieuwe FEHAC overal gaan tegenkomen.

Het allereerste FEHAC logo als raamsticker vertoont zelfs al roest vlekken



FEHAC LEDENVERGADERING DIT VOORJAAR WEER DIGITAAL

Op 12 mei 2021 vond de Algemene Ledenvergadering (ALV) van de FEHAC plaats. Dat gebeurde online, vanwege de toen nog steeds van kracht zijnde corona-maatregelen. Hopelijk kan de volgende ALV dit najaar weer samen als vanouds plaatsvinden.

Jaarstukken goedgekeurd

Er werd kort stilgestaan bij het afgelopen boekjaar. De jaarrekening over 2020 staat vermeld in ons Jaarverslag 2020 en kon zonder verdere op- of aanmerkingen vastgesteld worden. Aan het bestuur werd na voorlezing van de verklaring van de kascommissie décharge verleend. Ook werd ingestemd met de begroting voor 2021.

Vertrek Willeke Wallet

Bij de mededelingen werd gemeld dat onze spil van het secretariaat Willeke Wallet heeft besloten haar functie bij de FEHAC te beëindigen. Zij wil zich na 18 jaar FEHAC meer op haar eigen onderneming richten en ook elders een nieuwe uitdaging aangaan. Omdat ze in het buitenland verbleef kon niet staande de vergadering afscheid van haar genomen worden. Daarom bedankte Willeke in een videoboodschap iedereen voor de jarenlange plezierige samenwerking. Namens de FEHAC sprak voorzitter Stefan Hulman zijn dank uit voor haar inzet en deed de toezegging dat later op gepaste wijze nog stil wordt gestaan bij haar afscheid.

Twee nieuwe leden

Tijdens de ALV werden twee nieuwe leden verwelkomd. De Oldtimer Vrienden Club Roosendaal (96 leden) en Morgan Sports Car Club Holland (206 leden) konden met instemming van de ALV toetreden tot onze Federatie van Historische Automobielen- en Motorfietsclubs.

Bestuur mutaties per mei 2021

In de afgelopen bestuursperiode heeft Paul van Deelen besloten zijn bestuursfunctie voor erfgoed en het Nationaal Register Mobiel Erfgoed neer te leggen. Herman Sluiter is bereid gevonden deze beide erfgoedtaken over te nemen, waardoor geen vervangend bestuurslid hoeft te worden gezocht. Het bestuur bestaat nu uit: Stefan Hulman, Voorzitter: algemene zaken en PR | Bert Pronk, Vice-voorzitter en Public Affairs | Jannes Buiters, Secretaris | Theo Andriessen, Penningmeester | Gerrit van Schagen, Duurzaamheid | Herman Sluiter, Erfgoed

Actueel rond oldtimers

De FEHAC steunt de actie 'Te luid geluid is uit'. Eric Verbeek, voorzitter Commissie Tweewielers, gaf ter vergadering een toelichting op het convenant waar de FEHAC zich aan verbindt. Daarin wordt opgeroepen om geluidsoverlast met klassieke voertuigen te voorkomen.

Hans Dijkhuis, voorzitter Commissie Personeel, vertelde over een vrijwillige inspectie die FEHAC samen met BOVAG en KNAC wil gaan invoeren zodat een eigenaar de technische staat van zijn voertuig kan laten beoordelen. Dit naar aanleiding van de vrijstelling voor de APK voor 50+ voertuigen.

Herman Sluiter sprak over erfgoed en het register NRME. Het tussenrapport Nationaal Erfgoed vermeldt geen mobiel erfgoed. FEHAC wil dit veranderen. Het NRME gaat het mobiel erfgoed in kaart brengen.

Er lopen nu zes pilots. Er zijn clubs die zich hebben aangeboden om te helpen bij het testen van het nieuwe register.

De FEHAC ligt met de Belastingdienst in de clinch over de BTW-plicht voor oldtimerclubs. De Belastingdienst vindt dat de activiteiten van clubs voor heffing van BTW in aanmerking komen. Penningmeester Theo Andriessen meldde dat er momenteel een procedure loopt namens Traction Avant Club. Verder zijn er bezwaarschriften ingediend bij de inspecties van de Belastingdienst in Maastricht, Eindhoven en Breda.

Wet Bestuur en Toezicht

Rechtspersonen (WBTR)

De WBTR legt al bestaande regels en jurisprudentie nu in een wet vast. Daarom bevat de WBTR weinig nieuws en hierdoor vallen de gevolgen in eerste instantie mee. Alleen in het geval dat de statuten van een stichting of vereniging niet aan de wet voldoen, moeten die - op termijn - aangepast worden. De FEHAC gaat samen met wbtr.nl een webinar organiseren.



STAATSLIMO ALS STATEMENT

Bij de staatslimousines van regeringsleiders zitten nogal wat bijzondere modellen van respectabele ouderdom. En vele koningen en presidenten hebben een voorkeur voor een fraaie oldtimer.

Veiligheid telt steeds meer

Staatshoofden en regeringsleiders kopen hun limousines meestal niet bij de dealer op de hoek. Zo'n auto moet macht en prestige uitstralen en ook nog veilig zijn. In het verleden werd die veiligheid niet zo belangrijk gevonden. President De Gaulle liet zich rijden in een gewone Citroën DS. Alleen dankzij de unieke eigenschap dat een DS ook op drie wielen nog gewoon doorrijdt, kon hij op tijd nog weggelopen bij een aanslag. Maar bij president Kennedy liep het in 1963 in Dallas niet goed af. Zijn Lincoln Continental Limousine SS-100-X was een open auto en de inzittenden vormden zo een makkelijk doelwit. Beide auto's zijn (met president erbij) als modelauto verkrijgbaar en beide auto's zijn nog te zien in een museum. Maar het meest was toch wel de Mercedes Benz 600 Landaulette in trek. Daar zijn er veel van verkocht aan doorgaans niet al te democratische regimes buiten Europa.



Mercedes Benz 600 Landaulette.
De blauw-wit-rode vlag is niet de boerenprotest vlag maar die van Joegoslavië



De Lincoln bij de laatste rit in Dallas 1963



De linkse president Vázquez van Uruguay liet zich in zijn Fordson uit 1951 duidelijk zien als man van het volk

Oldtimers in trek

De president van Uruguay rijdt misschien wel de aardigste staatsauto ter wereld; een oldtimer bovendien. Bij de inauguratie van president Vazquez werd gebruik gemaakt van een 1951 Fordson vrachtwagentje. Koning Tupou V van Tonga zweert bij zijn Humber Pullman Landaulette. Italië moet uiteraard een Italiaanse auto als presidentiële auto numero uno gebruiken; dat is al meer dan 60 jaar dezelfde Lancia Flaminia 335 uit 1958, duurzaam in gebruik dus. De achterbank is al door vele staatshoofden 'bezeten' waaronder John F. Kennedy en the Queen. Oldtimers stralen toch wat meer klasse uit dan een moderne auto, vandaar.

Ontwerpen

Staatslimousines zijn vaak one-of-a-kind. Een speciaal ontwerp alleen voor het

staatshoofd, uit eigen land uiteraard. Zo heeft de paus zijn pausmobiel: een glazen, ongetwijfeld kogelvrije, kast op een - bij het ontbreken van een eigen auto-industrie in Vaticaanstad - Mercedes G. The Queen heeft een Bentley met extra hoog dak, de hoed moet je altijd op kunnen houden immers. Een steigerend paardje op de neus en de koninklijke standaard op het dak maakt het geheel compleet. De vorige Franse presidenten lieten dikwijls Citroën toe als auto-leverancier. Robert Opron tekende voor een fraai aangepaste DS en SM. Meestal waren dat open auto's of in ieder geval met een groot open dak, want de president moet naar het volk kunnen wuiven.

Politiek correct statement

De keuze voor een staatslimousine is natuurlijk een ferm statement. Rondrijden in een Fordson vrachtwagentje betekent: kijk eens, ik ben één van jullie. De DDR-leiders konden natuurlijk niet erkennen dat in de Bondsrepubliek hele goede auto's werden gemaakt en een Trabant of Wartburg was ook geen gezicht. Ze kozen voor de neutraal Zweedse verlengde Volvo 264 als staatsbak. President Biden wil van the Beast afscheid nemen en kiest voor een elektrisch aangedreven staatslimo. Dat zal met al die bepantsering en een enorm accupakket zomaar de zwaarste personenauto ter wereld kunnen worden.



Al 60 jaar de numero uno van Italië



Verhoogd dak in de Bentley voor The Queen

DE KM-STAND VAN MOTOREN NU OOK BIJGEHOUDEN

Na personenauto's en lichte bedrijfswagens registreert de RDW per 1 juli 2021 ook bij motorfietsen de kilometerstand. Net als bij personenauto's en lichte bedrijfswagens is de reden daarvoor dat de consument beschermd moet worden tegen kilometertellerfraude. Het 'terugdraaien' van een kilometerteller is bij wet verboden en ook strafbaar.

Registratie via garages

Voorwaarde voor registratie is dat garages waar motoren worden onderhouden een online aansluiting bij de RDW hebben. Veel motorfiets (onderhouds)bedrijven hebben zo'n aansluiting, maar niet allemaal. Geschat wordt dat ongeveer 60% van de in Nederland geregistreerde motorfietsen niet (regelmatig) voor onderhoud of reparatie bij een motorbedrijf met zo'n RDW-aansluiting komt. Bij auto's is dat duidelijk anders, ook vanwege de APK. De APK geldt wel voor auto's maar niet voor motoren. Dat betekent dat veel motoren, zeker de oudere exemplaren, niet bij de RDW in beeld zullen komen en dat daarom de tellerstand van die motoren ook niet geregistreerd zullen worden.

Wisselen van kilometerteller

De RDW weet natuurlijk ook bij klassieke motoren een kilometerteller wel eens gewisseld wordt, bijvoorbeeld bij een restauratie of wanneer deze kapot is. Ook wordt na een restauratie de teller wel op 0 gezet, bijvoorbeeld om een onderhoudsschema af te kunnen stemmen op de gereviseerde motor. En de meeste tellers van klassiekers gaan niet verder dan 99999 kilometer. Dan begint alles weer op 0.

Onderhoud in eigen beheer

Bij klassieke motoren is deze registratie van de km-standen niet zo belangrijk. Klassieke motoren zijn meestal niet bij motorbedrijven met een RDW-aansluiting in onderhoud. Restauraties worden meestal in eigen beheer gedaan. Alleen als iemand een keer de klassieke motor in onderhoud geeft bij een motorbedrijf met een RDW-aansluiting, zal de kilometerstand geregistreerd worden. Mocht daarna de teller vervangen worden of op 0 gezet worden, en de motor komt



Kilometer teller registratie als de motor in de garage komt

daarna weer eens bij dat, of een ander motorbedrijf, dan kan de eigenaar die wijziging wel het beste wel aan het motorbedrijf doorgeven. Want anders geeft de RDW de motor onder het hoofdstuk 'tellerstanden' de aantekening: 'onlogisch' in het kentekenregister.



N A P
Nationale Auto Pas

RDW

N A P
Nationale Auto Pas



FEHAC



Oldtimer definitie

Origineel, 30-plus en niet dagelijks in gebruik

FIVA en FEHAC definitie van een historisch voertuig: een mechanisch aangedreven weg voertuig dat minimaal 30 jaar oud is dat

onderhouden en in stand gehouden wordt in een historisch correcte uitvoering dat niet gebruikt wordt als dagelijks vervoermiddel en daardoor deel uitmaakt van ons technisch en cultureel mobiel erfgoed



Gebruik op de weg

0,2 % van de autokilometers wordt afgelegd in een oldtimer. Een 25-40 oude oldtimer rijdt jaarlijks 4300 km. Een 40-plusser gemiddeld nog maar 1700 km per jaar.



Schorsen

1/3 deel van alle oldtimer auto's is geschorst en rijdt helemaal niet.



Elektrische oldtimers

Nederland telt (in sept 2020) 68 elektrisch aangedreven auto's met kenteken van 30 jaar en ouder. Daarvan zijn 3 origineel uit de periode rond 1915. De andere 65 zijn omgebouwde exemplaren die niet onder de oldtimerdefinitie vallen.



Top 10 merken oldtimers

- 1 Volkswagen
- 2 Mercedes Benz
- 3 Citroen
- 4 Volvo
- 5 Ford
- 6 MG
- 7 Fiat
- 8 Opel
- 9 Triumph
- 10 Chevrolet

AANTALLEN 30+ OLDTIMERS



357.000



52.500



203.000



141.000



40.000

Erfgoedwet 2016

De Erfgoedwet uit 2016 beschermt ook al het mobiel erfgoed. Op de weg, op rails, op het water en in de lucht.



Belastingdienst

Vrijstelling MRB

- Vrijstelling voor 40 jaar en ouder
- Overgangstarief € 125 voor benzine voertuigen tussen de 33 en 40 jaar oud
- In de overgangsregeling een verplichte winterstop
- Overgangsregeling eindigt in 2028



RDW

PM-00-01

Blauwe platen mogen voor 1-1-1978

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

Strategie nota FEHAC, 2016



Vrijstelling APK

- Alle 50+ voertuigen per 1-1-2021 vrijgesteld
- Motorfietsen kennen geen APK

"De mobiliteitsalliantie pleit ervoor de vaste autobelastingen om te zetten naar een prijs per kilometer. Een uitzondering maken we voor mobiel erfgoed. Het gaat hier om een beperkt aantal voertuigen dat een beperkt aantal kilometers rijdt. Bovendien is het gebruik vooral recreatief."

Uit: Deltaplan 2030, juni 2019

Milieuzones

- Nu voor alleen diesels
- 40+ diesels zijn vrijgesteld
- Gemeentelijke zones voor brommers



de MOBILITEITSALLIANTIE



FEHAC EN KNAC IN DE KABINETSFORMATIE

De belangen behartigende organisaties voor klassieke voertuigen FEHAC en KNAC hebben eind april jl. samen de informateur een handreiking gedaan over het behoud van het mobiel erfgoed in de komende kabinetsperiode en aangegeven wat de wensen van beide organisaties hierover zijn.

FEHAC en KNAC onderkennen de noodzaak tot verbetering van de lucht-kwaliteit en de beperking van de gevolgen van klimaatverandering. Maar tegelijkertijd staan ze voor de integriteit (lees: het rijdend te zien blijven in het straatbeeld) van ons mobiel erfgoed. Dat maakt de mogelijkheden om veel aan te passen betrekkelijk gering. FEHAC/KNAC doen de informateur - en daarmee eigenlijk vooral het volgend kabinet - de volgende zes voorstellen.

Zes voorstellen voor een nieuw kabinet

1 Kies voor een eenduidige definitie van mobiel erfgoed

Nu worden er verschillende ouderdomsgrenzen in verschillende regelingen gehanteerd. Dat is onhandig. Bepleit wordt om mobiel erfgoed eenduidig te definiëren volgens de internationale normen van de FIVA, FIA en de Europese Unie. Dat is een mechanisch aangedreven wegvoertuig, minimaal 30 jaar oud, origineel gehouden, en niet voor dagelijks gebruik.

2 Versneld vullen van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed

Goed erfgoedbeleid vraagt om een kwalitatief goed register dat goed gevuld is. Daar moet vaart achter gezet worden. De overheid stimuleert dat via het ministerie van OC en W. Bepleit wordt een stimulans/prikkel voor de particuliere eigenaren van mobiel erfgoed om hun voertuig(en) voor dit register aan te melden.

3 Aanpassing van de overgangsregeling Motorrijtuigenbelasting

De overgangsregeling voor het kwarttarief plus winterstop voor benzinevoertuigen vervalt in 2028. Dat pakt negatief uit voor de opbouw van mobiel erfgoed. Nu al worden er minder voertuigen bewaard die tussen de 30 tot 40 jaar oud zijn. Bepleit wordt een vaste overgangsregeling voor alle voertuigen tussen de 30 en 40 jaar oud.

4 Eenduidige milieuzones voor alle voertuigen

Landelijk zijn er al wel eenduidige regels voor auto's en bedrijfswagens op diesel. Maar voor brom- en snorfietsen zijn de voorwaarden en ontheffingsmogelijkheden in de grote steden allemaal nog verschillend. Een landelijke regeling voor alle soorten gemotoriseerd verkeer inclusief de brom- en snorfietsen is zeer gewenst.

5 Stimulering gebruik synthetische brandstoffen

Volledig hernieuwbare synthetische brandstof lijkt nu nog ver weg, maar de ontwikkelingen gaan heel snel. E-fuel beschikbaar in 2030 is technisch zeker haalbaar. Totdat deze brandstoffen er zijn zou bio-nafta (bijvoorbeeld gewonnen uit afgewerkt frituurvet of als bijproduct van biologische kerosine) aan de 98 benzine toegevoegd kunnen worden om zo voor een lagere uitstoot te zorgen. Daarmee wordt ook voldaan aan de wettelijke eis om bio-componenten toe te voegen aan fossiele brandstof.

6 Modern transport met waterstof-elektrische auto's

Als een moderne auto wordt aangedreven door waterstof zou dit fiscaal gelijk gesteld moeten worden met andere vormen van duurzame aandrijving zoals elektrische auto's.

Niet alle punten vinden beide organisaties even belangrijk. Zo heeft de FEHAC punt 3 de aanpassing van de overgangsreling MRB ingebracht en heeft ze minder met punt 6 het stimuleren van waterstof als aandrijving, terwijl dit bij de KNAC juist andersom is.

Advertenties in oldtimerbladen van de KNAC

Behalve een gezamenlijke actie in de vorm van een brief aan de informateur hebben KNAC en FEHAC ook los van elkaar nog actie gevoerd richting het aanstaande kabinet. In een aantal oldtimerbladen heeft de KNAC verschillende advertorials geplaatst met titels als: "Oproep aan het nieuwe kabinet: klassieke auto's verdienen meer aandacht van de erfgoedwet" en "Open haarden en BBQ's vervuilen meer dan auto's".

FEHAC feliciteert alle Tweede Kamerleden persoonlijk

De FEHAC gooide het over een andere boeg door de 150 nieuw gekozen TK-leden direct te benaderen met een mooie, opvallende felicitatiekaart. Met daarin de Daarnaast afgedrukte factsheet met alle feiten over oldtimers, die van pas kunnen komen als iets over oldtimers bij de onderwerpen mobiliteit en belastingen behandeld wordt. Er zaten twee waardebonnen bij: eentje om voor de volgende TK-verkiezingen een keer naar het Louwman Museum te gaan; dat is tenslotte maar 4 km van het Binnenhof. En om het dichtstbijzijnde mobiel erfgoed te zien kunnen ze een gratis ijsje halen bij de driewielige Gazelle bromfiets van ijscoman Moes. Met zulke leuke waardebonnen wordt de kaart vast bewaard en daar was het ook om te doen.

REGISTRATIE LANDBOUW-VOERTUIGEN KOMT MAAR LANGZAAM OP GANG

Naar schatting zijn er 550.000 (land) bouwvoertuigen die een kenteken moeten krijgen. De RDW had tot half mei nog maar 130.000 aanvragen binnen voor een (land)bouwkenteken. Bij ruim 47.000 aanvragen tot nu toe, gaat het om een voertuig van meer dan 30 jaar oud en daar zijn inmiddels 43.000 kentekens voor afgegeven.

Vooraf speciale voertuigen blijven achter

Velen denken dat het (land)bouwkenteken alleen voor trekkers is. Maar er zijn veel meer soorten (land)bouwwerktuigen die ook een kenteken moeten hebben. Als het voertuig op de openbare weg komt, moet het een kenteken hebben. Aanhangwagens die harder dan 25 km per uur gaan en ook wat in vaktermen heet een 'verwisselbaar getrokken uitrustingsstuk' (een ploeg bijvoorbeeld), een 'verwisselbaar getrokken machine' (een gier-injector bijvoorbeeld) en een 'Motorvoertuig Met Beperkte Snelheid' MMBS, moeten allemaal een kenteken hebben. Dat is bepaald geen groepje met een gering aandeel in het totaal: 38% van de aanvragen zit in de categorie niet-trekkers.



MMBS maaidorser hakselaar



Verwisselbaar getrokken machine



MMBS een SRV wagen



In de categorie overig een locomobiel

Wat is een MMBS?

Er zijn veel voertuigen die in de categorie MMBS vallen. Na 2021 gaat deze categorie Mobiele Machine heten met een andere definitie. Dan gaan er ongetwijfeld MMBS-voertuigen, zoals de SRV-wagen, buiten de boot vallen en wordt er geen kenteken meer voor afgegeven. We zetten de meest voorkomende typen MMBS even op een rijtje in de volgorde van hun aandeel in de aanvragen tot nu toe. Wiellader, graafmachine, verreiker, vorkheftruck, maaidorser, mobiele kraan, hakselaar, terminal/vliegtuig trekker, maaimachine, veldspuit, zwenklader, aardappelrooier, bietenrooier en werktuigdrager. En omdat een plaatje altijd meer zegt dan een omschrijving in woorden hebben we een mooi oud exemplaar van meest voorkomende types MMBS bij dit artikel afgebeeld.

MMBS vorkheftruck



MMBS wiellader

Registreren vooral doen in 2021

Een kenteken moet alleen als het (land) bouwvoertuig op de openbare weg komt. Dat gebeurt al gauw want voor onderhoud, reparatie of brandstof moet iedereen wel eens het erf af. Het is zaak het kenteken vooral in dit jaar 2021 aan te vragen, ook voor restauratieprojecten en voertuigen die nu niet rijden. Nu in 2021 gebeurt het registreren zonder keuring en zonder bezoek aan een RDW-keuringsstation. Registreer daarom nú uw (land)bouwvoertuig! Na de vakantie verwacht de RDW nog veel aanvragen. De eenvoudige manier van registratie vervalt in 2022. Dan wordt afgifte van een kenteken voor (land)bouwvoertuigen niet alleen lastiger maar ook duurder.

FOSSIELE BRANDSTOF VOOR OLDTIMERS STOPT IN 2050

De autofabrikanten gaan binnen tien jaar volledig over op alternatieve energiebronnen en de EU kondigt aan dat auto's op fossiele brandstof na 2035 niet verkocht mogen worden. Minder stikstof en minder CO2 moet er uitgestoten worden om de klimaatdoelstellingen van Parijs te halen. Wat kunnen oldtimers met hun brandstof doen om hun steentje bij te dragen. Dat kan nu al met de 98 benzine zonder ethanol, straks met toegevoegde bio-nafta en in de verre toekomst met uit CO2 en elektriciteit gemaakte E-fuel.

Begin bij de bron begin bij de brandstof

Als FEHAC vinden we dat oldtimers ook hun uitstoot moeten minderen. Dat doen we al door maar zelden in onze voertuigen te rijden: een 40 jaar oude auto rijdt gemiddeld maar 1.700 km per jaar. Maar als er dan wel een keer gereden wordt moet dat aangepakt worden bij de bron: dus bij de brandstof die we in onze gedateerde verbrandingsmotoren verbruiken. Massale ombouw naar elektrisch is geen oplossing.

sing: het tast de originaliteit van ons mobiel erfgoed voorgoed aan. Na ombouw is er weer een oldtimer minder. We moeten dus echt kiezen wat we in oldtimers tanken om de meest gunstige (lees lage) uitstoot te krijgen.

De markt nu van schone brandstof

Schoon rijden begint bij een optimaal afgestelde motor die de brandstof helemaal verbrandt zonder uitstoot van niet-verbrande delen. De 98 premium benzine - in de volksmond de 'vertrouwde superbenzine' - zorgt voor een zo optimaal mogelijke verbranding. En als die ethanolvrij is dan zijn er nagenoeg geen verstoppingen in benzine leidingen en carburateurs en geen roest in de benzinetanks. Van de grote merken zijn Shell V-power, Esso Supreme+ en BP Ultimate zonder ethanol. Maar het kan nu al nog beter. Ecomaxx brengt een speciale oldtimerbenzine op de markt, die echt volledig opbrandt en geen benzeen of toluene meer uitstoot. Toegegeven: die benzine is duur, maar is wel de beste en minst vervuillende brandstof voor oldtimers die nu op de markt beschikbaar is. Voor diesel kennen we ook al een schoner alternatief: GTL. Dat is een uit aardgas gewonnen schone brandstof, die zonder problemen in bestaande diesels kan worden gebruikt. Dit aardgas komt vrij bij de oliewinning in Qatar.

Bio-brandstof bijmengen

Benzine en diesel, die fossiele brandstoffen willen we minder gaan gebruiken. In plaats daarvan schakelen we over op (veel) schonere brandstoffen. Niet alleen mobiel erfgoed zal daar de gevolgen van ondervinden, maar ook de luchtvaart en de

HIER
DE
"VERTROUWDE"
BENZINE

scheepvaart zijn druk op zoek naar alternatieve brandstof waarop straalmotoren en scheepsmotoren kunnen blijven draaien. Bij die zoektocht liften oldtimers als het ware mee en kunnen zelfs als proefkonijn gaan dienen voor nieuwe brandstoffen. Vliegtuigbrandstof kerosine kan al voor een deel aangevuld worden met gelijkwaardige bio-brandstof. In de Eemshaven staat al een proeffabriek waar oud frituurvet en andere soorten afvalolie verwerkt wordt tot bio-nafta. Dat kan na raffinage weer gebruikt worden om bij te mengen met kerosine, benzine, diesel en stookolie. De overheid kan dit stimuleren door een bepaald percentage bij te mengen bio-brandstof voor te schrijven in de fossiele brandstof. Bio-nafta is immers net zo 'groen' als ethanol en is bovendien niet schadelijk voor onze oude voertuigen.

In de verre toekomst E-fuel

Voor de verre toekomst, en dan valt te denken over 10 a 15 jaar, is de hoop gevestigd op E-fuel. Dit is synthetische en volledig hernieuwbare brandstof. Het wordt gemaakt uit water en uit de lucht afgevangen CO2 en met behulp van heel veel elektriciteit. Windmolens en fabrieken op zee zullen gebruikt worden om E-fuel te maken. Dit proces hoeft niet meer uitgevonden worden, maar moet alleen geoptimaliseerd worden om E-fuel tegen een aanvaardbare kostprijs en in grote hoeveelheden te maken. Er is een proeffabriek van E-fuel op Rotterdam The Hague Airport. Met deze ideale brandstof kunnen de resterende verbrandingsmotoren hun voortstuwingsenergie op een schone manier blijven leveren.

8 VOORDELEN VAN GTL

Wat is GTL?

Gas To Liquid (GTL) is een vloeibare brandstof gemaakt van aardgas. Een synthetische diesel die probleemloos gewone diesel kan vervangen.



1 Verbrandt schoner dan conventionele diesel. En produceert daardoor minder uitstoot van roetdeeltjes, fijnstof en zwarte rook

2 Volledig biologisch afbreekbaar

3 Geur- en kleurloos



4 Eenvoudig toe te passen in bestaande machines en vrachtwagens met nieuwe of oudere dieselmotoren

5 Efficiënter onderhoud aan motoren en filtersystemen door schonere verbranding

6 Langere levensduur van motoren door schonere verbranding

7 Probleemloos te mengen met gewone diesel



8 Reduceert het geluid van de motor met 1 tot 4 decibel

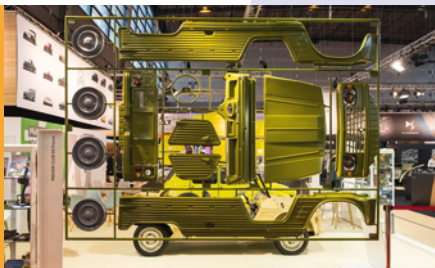
VARIATIE IN TENTOONSTELLEN MOBIEL ERFGOED

Er zijn vele automusea en beurzen die oldtimers op een eigen wijze laten zien. Op deze pagina foto's van bijzondere of heel gewone manieren om oud vervoer te tonen.



Opstelling in een hellende bocht

Een Mehari
is eigenlijk een
plastic bouwdoos



Inhoud zichtbaar maken



Als kunstobject. Laatste Eend in een
muizeval gevangen met als lokaas
een jerrycan benzine



Motoren op
ooghoogte opgehangen

ELEKTRISCHE OLDTIMER: HET BLIJFT EEN BUITEN- BEENTJE

In ons land rijden nu 102 elektrisch aangedreven voertuigen rond, de 30+ bromfietsen en motorfietsen even niet meegeteld. Meestal gaat het om omgebouwde voertuigen. Maar waarom zou je eigenlijk een oldtimer zo grondig verbouwen.

Voor het eerst meer dan 100 stuks

Van een echt stevige groei kunnen we niet spreken als we kijken naar de toename van het aantal naar elektrische aandrijving omgebouwde 30+ voertuigen. Het zijn er nu (opgave RDW 6 juli 2021) voor het eerst over de 100. Om precies te zijn: 75 auto's (vorig jaar nog 61), 14 bedrijfswagens en bussen (vorig jaar nog 6) en nieuw in de registratie: 12x een MMBS en 1 stuks landbouwtrekker. De afkorting MMBS staat voor Motorvoertuig Met Beperkte Snelheid en dan moet u bij elektrische aandrijving vooral denken aan een rijdende SRV winkel. Van deze 102 voertuigen zijn de oudste 5 van vóór 1918 en deze zijn zeker origineel elektrisch. Ook de meeste van de 12 elektrische MMBS-en -de rijdende winkels- zullen origineel elektrisch zijn. Van origine elektrisch aangedreven voertuigen zijn uiterst zeldzaam.

Vele redenen voor ombouw

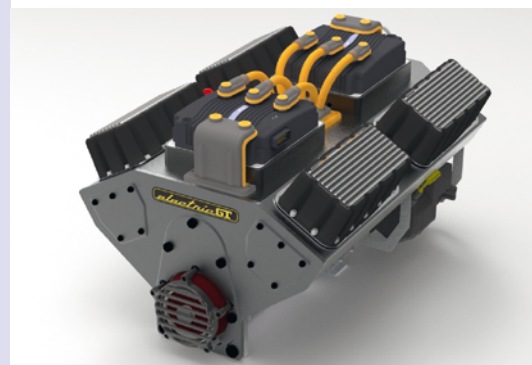
Er zijn veel verschillende redenen om een oldtimer van een elektrische aandrijving te voorzien. Door de simpele techniek van een oldtimer is inbouw relatief eenvoudig. Soms is de aanleiding voor een ombouw heel praktisch: alleen voor een elektrische auto kan ik nog een parkeervergunning krijgen. Of ik wil dagelijks rijden en kies dan voor een eigentijdse en betrouwbare techniek. Onderhuids een Tesla maar wel met de looks van een oldtimer, zoiets. Of je wilt geen klimaatverandering en ik houd ook van oldtimers, en maak zo een ferm groen statement. En dan is er nog het alles overstijgende 'omdat het kan'. Dat zijn bijvoorbeeld projecten van een technische opleiding om een foodtruck elektrisch te maken. Er kunnen dus heel verschillende redenen zijn om te kiezen voor een elektrische harttransplantatie.

Waardering van zo'n ombouwproject lastig

Taxateurs die oldtimers taxeren hebben moeite om een juiste waarde neer te zetten voor een elektrisch omgebouwde oldtimer. Het is immers geen oldtimer meer, de originele aandrijving is niet meer, dus de waarde die in de naslagwerken staat telt niet meer. Er is misschien wel € 20.000 verspijkerd bij de ombouw, maar hoe is dat te vertalen in de waarde van de hele auto. Niet door € 20.000 op te tellen bij de waarde van een



Achterin luchtgekoeld telt niet meer voor dit Kever onderstel



Een geslaagde poging om een elektromotor er als een V8 benzinemotor uit te laten zien

origineel gehouden vergelijkbaar voertuig. Dat wordt opgelost door de totale investering van ombouw te nemen met een kleine plus voor de nostalgische verpakking en daar dan een afschrijving in pakweg vijf jaar op los te laten.

Elektrische bromfietsen en motorfietsen

De 30+ bromfietsen en motorfietsen waren in het begin even buiten beschouwing gelaten. De teller staat daar volgens de RDW opgave op 74 stuks. Dat gaat om maar 1 motorfiets, maar dan wel eentje met zijspan en dan nog 7 driewielige motorrijtuigen. Wel dus allemaal driewielers of met zijspan, want je moet de accu's toch ergens laten. Bij tweewielers zijn de elektrisch aangedreven exemplaren uitsluitend bromfietsen. Het aantal elektrische bromfietsen staat op 66. Bij 41 daarvan staat het vast dat dit van origine elektrisch aangedreven 30+ bromfietsen zijn. En daar is weer het grootste deel (31 van de 41) de inmiddels bijna 50 jaar oude Solo Electra, waarvan een mooi plaatje hiernaast staat afgebeeld.

Kennelijk was Solo Electra een damesbrommer



evenement van ons land niet door. Om het wachten op de 36e editie op 19 juni 2022 te veraangename komt de organisatie van Lelystad met het maandelijks online magazine Drive met daarin korte verhalen en opvallende gebeurtenissen uit de voorgaande edities van de Nationale Oldtimerdag. Op de site oldtimerdaglelystad.nl is Drive On the road to 2022 gratis te lezen.

KORT NIEUWS

Cursus taxateur 29 en

30 september 2021 Emmeloord

TMV Taxateur Wiebren de Jong uit Scharnegoutum organiseert voor de vierde keer een tweedaagse basiscursus taxateur klassieke voertuigen. De cursus is vooral bedoeld voor de jongere liefhebbers die het leuke vak van taxateur willen leren. Er zal veel aandacht zijn voor de waarde en waardering van klassieke voertuigen. Kees van Stokkum zal veel vertellen over de techniek. Herman Steendam van de FEHAC belicht de regelgeving voor klassiekers en het juridisch gedeelte. De cursuskosten bedragen € 795. Meer informatie vragen en opgeven voor deelname kan via email: info@dejongklassiekertaxaties.nl

Taxateur welkom en afscheid

De lijst met taxateurs die FEHAC goedgekeurde taxatierapporten opstellen omvat inmiddels bijna 100 namen van taxateurs verspreid over heel Nederland. Recent stopte de nestor onder de taxateurs, Huib Chabot uit 's-Hertogenbosch, als oldtimertaxateur. Hij begon in 1956 op 30-jarige leeftijd in wat we nu noemen het automotive

vak. Maar er komen ook nieuwe taxateurs bij: per 1 juli verwelkomen we Eurotaxaties, VRT-taxateur ing. Ouassim Boumansour uit Berkel en Rodenrijs als nieuwe taxateur met het predicaat FEHAC Goedgekeurd Taxatierapport.

Concours d'Elegance Paleis Soestdijk 2021 gaat door

Van 27 t/m 29 augustus 2021 zijn de tuinen rond Paleis Soestdijk weer de plek om de meest exclusieve historische auto's in hun volle glorie te bewonderen. Het prestigieuze concours viert dit jaar 125 jaar automobilisme. Naast klassiekers is er de Royal Car Show, waar automerken hun laatste modellen presenteren. Kom met een klassieker, want daarvoor is een aparte klassiekerparkeerterrein ingericht. Dat parkeerterrein is elke dag weer een verrassing met een spontane tentoonstelling van gevarieerd mobiel erfgoed.

Nationale Oldtimerdag Lelystad komt met E-magazine Drive

Voor Lelystad kwam 20 juni net te vroeg om weer een Nationale Oldtimerdag te organiseren. Voor het tweede jaar op rij ging het mooiste eendaagse gratis te bezoeken

Stand uitgifte klassieker kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 9 juli 2021

Personenauto	< 1973	PM-22-01
Bedrijfsauto	< 1973	BH-00-29
Motorfiets	< 1973	NM-22-52
Voertuigen	< 1978	85-YD-24

YD met de letters in het midden is voor alle voertuigen tussen 1973 en 1978.

Bij de bedrijfsvoertuigen is de RDW gestart met de uitgifte van klassiekerkentekens met de beginletters BH.

BH-20-20

75 jaar Wegenwacht

in het Louwman Museum

Tot en met zaterdag 5 september 2021 staat het jubileum 75 jaar Wegenwacht centraal in het Louwman Museum in Den Haag. Van de eerste Harley Davidson met zijspan via de beste leend en Renault R4 tot de allernieuwste Volkswagen ID3 met mobiel oplaadpunt.



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
pr@fehac.nl

Redactie Fehactiviteiten
Herman Steendam
redactie@fehac.nl

BESTUUR
Voorzitter
Stefan Hulman
voorzitter@fehac.nl

Secretaris
Jannes Buiters
secretaris@fehac.nl

Penningmeester
Theo Andriessen
penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid Public Affairs
Bert Pronk
public-affairs@fehac.nl

Bestuurslid Erfgoedstrategie
Hermans Sluiter
erfgoed@fehac.nl

Bestuurslid Duurzaamheid
Gerrit van Schragen
cdz@fehac.nl

Vormgeving
H.B. Busking BNO, Odoorn



© 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!

