



FEHAC TIVITEITEN

december 2021

REKENINGRIJDEN TERUG VAN WEG GEWEEST

Het afrekenen per gereden km is terug op de Haagse agenda. Dat betekent dat de huidige Motorrijtuigenbelasting, met de daarin opgenomen vrijstelling voor oldtimers, op termijn gaat verdwijnen.

De Mobiliteitsalliantie waar veel organisaties - de FEHAC inclusief - op het gebied van verkeer en vervoer in zitten, heeft in haar Deltaplan Mobiliteit gepleit om een vorm van betalen naar gebruik in te voeren.

Oldtimer vrijstelling

Hoe oldtimers behandeld gaan worden in deze ingrijpende plannen is nog geheel onbekend. In het Deltaplan Mobiliteit staat - op voorstel van de FEHAC - over oldtimers, dat die niet beschouwd worden als voertuigen die bijdragen aan de mobiliteit omdat ze maar zo weinig rijden. Je ziet ze niet in de spits. Slechts 0,2% van alle autokilometers wordt volgens het CBS in oldtimers afgelegd; vooral recreatief op het platteland. Bij de afgeblazen eerste ronde heeft de FEHAC destijds een paar randvoorwaarden geformuleerd. Toen bestond al het idee de museale voertuigen - destijds werd 50 jaar genoemd door minister Netelenbos - vrij te stellen. Mobiel erfgoed bewaren betekent vasthouden aan de originaliteit van onze voertuigen. Geen kastjes inbouwen wat in veel oudere auto's - denk aan 6 volt - helemaal niet kan. Welke variabelen, zoals gewicht, brandstof, euronorm en ja-of-nee gebruik op de autosnelweg, in de prijs per gereden kilometer meegenomen worden is nog niet bekend. Om het eenvoudig te houden is misschien een gelijk tarief per km voor iedereen het beste. Even praktisch als rekenvoorbeeld: 4 eurocent per km en 1.700 km gereden in een jaar betekent € 68 jaarlijks afdragen aan de Belastingdienst.

Rutte IV moet knopen doorhakken

Bij de kabinetsformatie was de aanpak van de mobiliteit in Nederland een belangrijk onderwerp. In het regeerakkoord wordt invoering op termijn van betalen naar gebruik (de nieuwe term voor rekeningrijden) aangekondigd. Dit kabinet gaat die invoering voorbereiden en het gaat nog wel zes jaar duren voor betalen naar gebruik een feit is. Voor minstens de komende 10 jaar moeten we een plan maken hoe we de mobiliteit in ons volle landje gaan inrichten. Hoe stemmen we openbaar vervoer en wegverkeer op elkaar af? Bredere snelwegen voor nog meer autoverkeer? Hoe gebruiken we belastingheffing om de klimaatdoelen te halen? De huidige belastingheffing gaat op de schop. Niet meer het bezit van een voertuig, maar het gebruik van dat voertuig gaat de boventoon voeren.

Tolpoort Tineke

In 2000 is eerder geprobeerd om het rekeningrijden in te voeren. Betalen per kilometer, spitsheffing, tolpoorten, meetkastjes in de auto: het is allemaal eerder al langs gekomen in de periode van Verkeer en Waterstaat minister Tineke Netelenbos. Zij hield er de bijnaam Tolpoort Tineke aan over. Al die plannen gingen stilletjes de prullenbak in. De tegenstanders - de ANWB voorop - wisten toen vakkundig het plan de kop in te drukken.

Mobiliteitsalliantie ziet het anders

Maar in de loop der jaren is men er toch wat anders over gaan denken. De VVD en de ANWB zien inmiddels in dat aan betalen naar gebruik niet te ontkomen valt.



NEPNIEUWS ZORGT VOOR ONRUST IN OLDTIMERLAND

Totaal andere kentekenplaten en een importstop op oldtimers: het zal toch niet waar zijn ?

Kennisbank oldtimer regelingen

Bij de FEHAC wordt al het nieuws rond oldtimers op de voet gevolgd. Als er iets wordt veranderd in (overheid)regelingen waar de ouderdom van een motorvoertuig een rol speelt willen we dat weten. Zeker op sociale media staat nog weleens iets dat de plank mis slaat en een eigen leven gaat leiden. Soms is een bericht niet overduidelijk verkeerd en worden oldtimereigenaren op het verkeerde been gezet. Klopt dit nou wel of niet?

Geen importverbod op oldtimers

Verschillende autofabrikanten hebben al aangekondigd dat zij op termijn helemaal met de fossiel aangedreven auto zullen stoppen. Dan worden alleen nog maar elektrisch aangedreven auto's gemaakt. In dat verband wordt het jaartal 2030 vaak genoemd. Inmiddels gaat het toch wel hardnekkige gerucht rond dat in Nederland vanaf 2030 geen oudere voertuigen/oldtimers meer geïmporteerd of geëxporteerd mogen worden. Dat zou getuigen van een

visie van de overheid op dingen die over acht jaar mogelijk te gebeuren staan en dat is echt te veel gevraagd. Zo'n verbod per 2030 zou betekenen dat de handel in tweedehands voertuigen met het buitenland stil gaat vallen. Stel dat het al zou lukken om tegen 2030 alle nieuwe voertuigen elektrisch te maken, dan hou je in Nederland alleen al miljoenen tweedehands voertuigen over die nog lang niet aan het einde van hun levensduur zijn. Die blijven ook na 2030 nog vele jaren doorrijden en fossiele brandstof tanken en worden ook nog jaren verhandeld. Een van de belangrijkste zaken binnen de EU is dat we vrij verkeer van goederen en diensten hebben. Een Nederlands importverbod op oude voertuigen kan helemaal niet.

Geen verandering van kentekens

Rond onze kentekenplaten kwam een persbericht dat die ingrijpend veranderd zullen worden. Iedereen aan de nieuwe platen met een witte ondergrond. Dit persbericht - afzender geheel onbekend, dat wel - kondigt nieuwe witte platen aan. Dat zou al per 1 januari 2022 in moeten gaan. Iemand heeft zich ook nog uitgeleefd op een leuk ontwerp van die nieuwe platen. Maar met een beetje

dieper doordenken, weet je al gauw dat het niet kan kloppen. Flets oranje op een witte plaat is echt niet beter zichtbaar dan het huidige zwart op geel. Het stijl elementje van de Nederlandse leeuw maakt een buikschuiver. Als je al een leeuw gebruikt, zoals de FEHAC in haar nieuwe logo, dan hoort die fier rechtop te staan. Uiteraard is dit bericht toch nog even gecheckt bij de instantie die over uitgifte van kentekens gaat, de RDW dus. Niets van waar, onzin, hooguit een geslaagde 1-aprilgrap.



Persoonlijk kenteken

Dit grapje neemt niet weg dat er rond kentekens wel wat aan de hand is. De VVD wil een persoonlijk kenteken mogelijk maken. RU-TT-E4 wat er misschien net is als u dit leest, zou dan kunnen. Tractoren van vóór 1-1-1978 mogen ook voor een blauwe plaat kiezen. Ook al bestaat de combinatie op de kentekenplaat niet uit twee letters en vier cijfers. Tot slot: de blauwe plaat mag nu alleen op steeds ouder wordende voertuigen geschroefd worden: er geldt een datumgrens van vóór 1-1-1978. Dat zou best een leeftijdsgrens mogen worden van 40 jaar, dezelfde grens als die geldt voor de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting.



Geen importverbod in 2030 voor voertuigen uit het buitenland

LEDENVERGADERING VERBONDEN MET LOUWMAN MUSEUM

De FEHAC hield haar ledenvergadering van 11 december 2021 in het Louwman Museum, met het bestuur in het museum en daar digitaal mee verbonden de leden thuis achter de computer.

Toch helaas digitaal

Net als bijna alle leuke dingen in december waren er eerst plannen om de FEHAC najaarsledenvergadering als mooie fysieke bijeenkomst te houden. Het Louwman Museum, een van de businesspartners van de FEHAC, bood een ruime zaal aan waar op anderhalve meter vergaderd kon worden. Als gevolg van de avondlockdown en de daaruit voortvloeiende beperking van contacten moest de ALV toch helaas omgezet worden in een digitaal alternatief. De digitale ALV werd bijgewoond door de vertegenwoordigers van 45 clubs. Clubs konden direct inbreken met vragen en reacties, waarop de voorzitter dan ook direct reageerde.

Gebruikelijk bestuurswerk gaat door

De vaste agendapunten als vaststellen notulen vorige vergadering, begroting 2022 en bestuursverkiezing werden vlot en zonder wijziging op de voorstellen van het bestuur afgewikkeld. De 1e termijn van secretaris Jannes Buiters zit erop en hij zet zijn bestuurswerk nog een periode van vier jaar voort. Voor de wet WBTR moeten de statuten aangepast worden. Daarmee moet 2/3 deel van de leden instemmen, die waren er niet. Op een later moment volgt formele bekrachtiging van de statutenwijziging. Als alle bestuursleden omvallen is de voorzitter van de Commissie Juridische Zaken aan-

gewezen als de 'designated survivor' die de FEHAC bestuurlijk overleefd moet houden. Verder staat expliciet in de statuten dat bestuursleden geen direct of indirect persoonlijk belang mogen hebben dat indruist tegen het belang van de federatie. Behalve de FEHAC zullen ook de clubs hun eigen statuten 'WBTR-proof' moeten maken.

Position paper betalen naar gebruik

Het nieuwe kabinet gaat de invoering van betalen naar gebruik voorbereiden. In de ALV werd een 'position paper' gepresenteerd hoe de FEHAC als belangenhartiger van oldtimers daar mee om wil gaan. De FEHAC is bereid om mee te praten over het ontwerp en de realisatie van een ander (wegen)belastingstelsel dan het huidige. Ook wanneer dit nieuwe stelsel het accent verlegt van het belasten van bezit naar het belasten van gebruik. We zien in dat de ontwikkelingen rond mobiliteit, bereikbaarheid en klimaat ertoe leiden dat het huidige belastingstelsel niet meer houdbaar is. De FEHAC wil ervoor zorgen dat het hobbymatig onderhoud en gebruik van historische auto's en motorfietsen vergeleken met de huidige financiële omstandigheden mogelijk blijft.

Twee nieuwe leden

De FEHAC blijft groeien. Deze ALV stelden twee nieuwe leden zich voor. Allereerst was dat Oldtimerfriends Aado, een regionale club uit Veghel. Bij Oldtimerfriends Aado (die naam komt van de oprichters Aarts en Van Dongen) zijn alle merken oldtimers welkom. Elke maand is er een clubavond, jaarlijks vier ritten waaronder een meerdaagse toertocht. Daar doet bijna de helft van de leden aan mee.

Het tweede kandidaatlid is het Alfa Romeo Giulietta Register, een landelijke merk- en type gebonden stichting voor de Alfa Romeo modellen Giulietta Sprint, Spider en Berlina. De club telt dik 100 contribuanten en heeft jaarlijks vier bijeenkomsten en ritten. De nieuwjaarsbijeenkomst en de zomer BBQ zijn er voor de onderlinge contacten van deze enthousiaste Alfa Romeo liefhebbers.

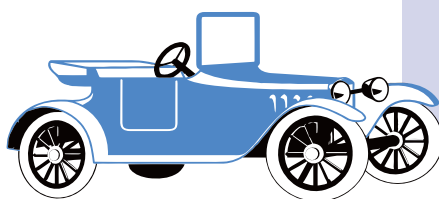
Beide nieuwe leden werden met algemene stemmen door de ALV verwelkomd binnen de FEHAC. De nieuwe clubs/leden krijgen het welkomspakket voor de nieuwe leden opgestuurd met o.a. recente publicaties, het boek Erfgoed dat beweegt!, de polis van de collectieve FEHAC aansprakelijkheidsverzekering en voor hun leden het splinternieuwe stickervel met ons nieuwe logo erop.

Actualiteiten en mededelingen

Gezien de overlappende werkterreinen van de werkgroepen Kennisbehoud en Trade & Skills worden beide werkgroepen samengevoegd.

Op voorstel van de ALV zal het bestuur kijken of ook voor andere onderwerpen de stellingname van de FEHAC helder verwoord kan worden in een position paper. Na vijf jaar Erfgoedwet gaat de Tweede Kamer die wet in 2022 evalueren. De FEHAC stelt voor om de positie van mobiel erfgoed niet alleen in de toelichting van deze wet te vermelden, maar vooral ook te borgen in de wetstekst zelf. Dit heeft ook te maken met de positie van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed NRME.

Het bestuur wil zo snel als mogelijk weer een fysieke ledenvergadering houden; gemikt wordt op maart 2022.



Oldtimerfriends Aado

DE FEDERATIE HISTORISCHE AUTOMOBIEL- EN MOTORFIETSCUBS BESTAAT 45 JAAR

26 oktober 2021 bestond de FEHAC 45 jaar en ter gelegenheid daarvan gaf de FEHAC een persbericht uit. De FEHAC behartigt de belangen van zo'n 230 clubs voor historische automobiel, motorfiets, bromfiets, caravan, landbouw- en leger-voertuigen. Bij deze clubs zijn op hun beurt ruim 57.000 eigenaren van mobiel erfgoed aangesloten.

Veel partnerships

De FEHAC maakt deel uit van de Mobiliteitsalliantie en de Mobiele Collectie Nederland (MCN) en is toonaangevend lid van de internationale koepel FIVA. 45 jaar jong was een goede gelegenheid om de huisstijl op te frissen. De FEHAC wordt erkend door de overheid als dé gesprekspartner op het gebied van alle klassieke voertuigen. Op initiatief van de FEHAC is mobiel erfgoed opgenomen in de Erfgoedwet 2016. Hierdoor heeft het mobiel erfgoed een beschermde status gekregen. Uiteraard is dit niet het enige wapenfeit.

Wapenfeiten in regelgeving

In de 45 jaar dat de FEHAC bestaat is veel meer bereikt. Een eerste groot resultaat en wat nog steeds belangrijk is, was dat voertuigeisen niet meer gekoppeld werden aan de datum van afgifte van het kenteken, maar aan het bouwjaar. Zomaar een greep uit de belangrijkste wapenfeiten door de jaren heen: het behoud van de blauwe kentekenplaat, de vrijstelling van motorrijtuigenbelasting bij 25 en later 40 jaar, de afschaffing van import belasting voor voertuigen ouder dan 30 jaar en het formuleren van

eisen voor oldtimerverzekeringen en het ontwikkelen van kennis voor taxaties en regels voor taxatierapporten. Daarnaast nam de FEHAC het initiatief voor de afschaffing van de APK voor auto's ouder dan 50 jaar, en werkt nu aan een vrijwillige veiligheidskeuring. Ook werkte de FEHAC mee aan de harmonisatie van milieuzones voor auto's, waardoor klassieke voertuigen op diesel ouder dan 40 jaar nog steeds toegang hebben tot alle gemeentelijke milieuzones.

Kennisbank over alle soorten oldtimers

In de 45 jaar van haar bestaan is de FEHAC gegroeid tot kennisbank over regelgeving van alle historische voertuigen: auto's, motoren, scooters, bromfietsen, vrachtwagens en bussen. Maar ook voor caravans, landbouwtrekkers en zelfs stoomwalsen.

Volop toekomstplannen

De FEHAC rust niet op haar lauweren. Samen met de Mobiele Collectie Nederland en de RDW wordt gewerkt aan het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME). De lobby in Den Haag en internationaal gaat stevig door. Alle ontwikkelingen rond oldtimers worden op de voet gevolgd. Al deze activiteiten hebben een nog steeds groeiend aantal aangesloten leden/clubs tot gevolg. Een actueel onderwerp is de ontwikkeling om milieueisen te vertalen naar het bezit en gebruik op de weg door oldtimers. Want de FEHAC staat voor het duurzaam bezit, verstandig gebruik en blijvend behoud van mobiel erfgoed in het straatbeeld.

Origineel staat voorop

Mobiel erfgoed is alleen mobiel erfgoed als het origineel is en blijft. Het ombouwen van oldtimers naar elektrisch aangedreven voertuigen is voor de FEHAC uit den boze. Schoon rijden is niet direct afhankelijk van elektriciteit. Tegen 2030 verwacht de FEHAC een geleidelijke verschuiving van fossiele brandstoffen naar schone synthetische e-fuel. Omdat e-fuel brandstoffen gewonnen worden uit water en CO² met behulp van groene stroom, kunnen deze brandstoffen zeer schoon en geschikt worden gemaakt voor alle voertuigen die dan tot het mobiel erfgoed behoren. E-fuel is geschikt voor alle voertuigen met een verbrandingsmotor. De FEHAC is daarom een uitgesproken voorstander van (de ontwikkeling van) deze synthetische brandstoffen en daar ligt dan ook een grote uitdaging om oldtimers een toekomst te blijven geven.



Historie

op Assen



Bij eerdere lustrumvieringen waren er grote bijeenkomsten voor de clubs en hun achterban. In 1994 FEHACmobiel op de nog onbebouwde Rotterdamse Müllerpier en het verregende Historie op Assen in 2007. Door corona zit een grootse lustrumviering er bij 45 jaar helaas niet in.

NATIONAAL REGISTER MOBIEL ERFGOED: HOE VER ZIJN WE ERMEE

Op termijn moet het NRME een representatief beeld geven van het Nederlands mobiel erfgoed dat vaart, vliegt, rijdt op rails en rijdt op de weg. Bij de vaartuigen, vliegtuigen en de trams en treinen is het vrij overzichtelijk wat er aan mobiel erfgoed is in deze sectoren.

In aantallen is de sector weg verreweg het grootst. Het is een enorme klus om alle wegvoertuigen in het NRME te krijgen.

Water, lucht, rail vergeleken met wegvoertuigen

Er zijn zo'n 6.000 historische vrachtschepen, sleepboten en plezier-vaartuigen: de varende monumenten. Ons rail gebonden erfgoed is al een stuk kleiner in omvang: 1.400 locomotieven, treinstellen, wagons, rijtuigen en trams. Van de 1.000 objecten vliegend erfgoed zijn er maar 100 die daadwerkelijk de lucht in kunnen, dat zijn vooral zweefvliegtuigen. Vergeleken met deze aantallen is de hoeveelheid wegvoertuigen overweldigend. Ons land telt in de categorie 30 jaar en ouder 373.000 auto's, 56.000 bedrijfsvoertuigen - vrachtwagens, bussen, bestelauto's, 214.000 motorfietsen en scooters en tot slot ook nog eens 144.000 30+ bromfietsen. Het juiste aantal 30+ landbouwvoertuigen bleef altijd een schatting, maar door de kentekenuitgifte (land)bouwvoertuigen door de RDW weten we nu dat er zeker 175.000 stuks 30+ landbouwvoertuigen in Nederland aanwezig zijn. Alles bij elkaar opgeteld rond de 962.000 wegvoertuigen. Een enorme klus dus om daarvan een representatieve vertegenwoordiging in het NRME op te nemen.

Mobiele Collectie Nederland MCN

Het NRME is niet van de FEHAC maar van de stichting Mobiele Collectie Nederland. MCN is eigenaar en beheerder van het register. In de MCN participeren de vier koepelorganisaties voor mobiel erfgoed. Voor de sector wegvoertuigen is dat de FEHAC. In het

FEHAC-bestuur is Herman Sluiter het bestuurslid dat zich speciaal met erfgoed en NRME bezighoudt. De andere koepelorganisaties zijn de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), Historisch Railvervoer Nederland (HRN) en de Nationale Federatie Historische Luchtvaart. Met z'n vieren hebben ze de stichting MCN opgezet, gesteund onder meer door het ministerie van OCW, de Rijksdienst voor Cultureel Erfgoed en de RDW.

Wat is in het NRME opgenomen

Het NRME wil een overzicht geven van wat er in Nederland aan mobiel erfgoed aanwezig is. Verder wil het inzicht geven in de culturele waarde van de opgenomen wegvoertuigen. Voor de meeste historische vervoermiddelen - ouderdom is dus niet het enige criterium - zal er wel een plaatsje zijn in het register. Er vindt een toets plaats van de culturele waarde van elk op te nemen object. Dat toetsen en het feitelijk registreren gebeurt bij het Nationaal Transport Museum in Nieuw Vennep. Via register@ntm.nl kunt u vragen naar de mogelijkheden voor uw eigen oldtimer. Het is niet de bedoeling en ook onmogelijk om iedere oldtimer te gaan registreren. Registratie gebeurt van een representatief exemplaar, bijvoorbeeld een DAF 600, en elke volgende aanmelding van een DAF 600 wordt genoteerd als voorbeeld van dat eerdere representatieve exemplaar. Zeker voor de merk- en type gebonden clubs binnen de FEHAC ligt hier een schone taak om 'hun' voertuigen te laten registreren. De FEHAC is met een paar clubs inmiddels een pilot begonnen om het NRME verder te vullen.



De ongerestaureerde Batavus Bilonet van de slagersjongen verdient ook een vermelding in het NRME

Hoe ver gaat de registratie

Als voorbeeld. De tweede personenwagen van Volkswagen. De 1500/1600 serie, intern bij VW type 3 genoemd, de meeste mensen noemen dit model 'Variant'. Dik twee miljoen stuks van gebouwd in de periode 1961-1973. Verkrijgbaar in drie uitvoeringen: het bedaalde pontonmodel (de witte 1600 L op de foto) de sportieve fastback (de beide blauwe) en de praktische besteluitvoering Variant. Twee bagageruimtes zowel voor op de benzinetank als achter bovenop de platte luchtgekoelde motor. Eerste massa productieauto met elektronische benzine-inspuiting. Twee modellen: eerst een wat ronder model later in 1969 strakker getrokken en hoekiger. Een Mk I en een MK II dus. Verder nog een sportief model Karmann Ghia 34, de duurste VW destijds. En nog een cabrio die al wel in de folder stond, maar op het allerlaatste moment niet in productie ging. Hoeveel vermeldingen krijgt deze VW in het NRME?

Wordt dat 3x omdat er een ponton, fastback en variant model waren. Of 6x omdat die drie uitvoeringen in een Mk I en MK II bestaan. De KG 34 krijgt een aparte vermelding. Of blijft het bij één vermelding voor de hele 1500/1600 serie. Dit soort dilemma's spelen bij registratie in het NRME.



Opstelling van de verschillende modellen van de tweede personenwagen van Volkswagen

NEDERLANDSE TOPPERS MOBIEL ERFGOED

Oude voertuigen vormen ons mobiel erfgoed. Ze vertellen het verhaal hoe we vroeger voertuigen gebruikten voor ons werk, hoe we onze vracht vervoerden naar alle uithoeken van Nederland en hoe we op vakantie gingen in binnen- en buitenland. Hier een tiental van die voertuigen met een verhaal waarom ze ons nationaal mobiel erfgoed vormen.

Individueel overstijgend verhaal

Veel oldtimer liefhebbers hebben persoonlijke redenen om een bepaalde oldtimer aan te schaffen. Mijn vader had die auto en ik zoek hetzelfde merk en type en liefst in de kleur die Papa ook had. Of ik wil een auto uit mijn geboortjaar met een origineel Nederlands kenteken. Een kenteken met een speciale betekenis kan ook een reden voor aanschaf zijn. Allemaal persoonlijke redenen: de oldtimerbladen staan vol met zulke verhalen. Maar Nederland kent ook mobiel erfgoed met een het individu overstijgend verhaal. Bijvoorbeeld: juist dit type voertuig markeerde een tijdperk, het was onderdeel van een nationale gebeurtenis of het bracht voor het eerst een baanbrekende technische innovatie die nu niet meer weg te denken is. Geen top-10 waarbij de eerste het belangrijkste is. Ook geen top-10 waarbij niet-vermelde voertuigen minder belangrijk zijn. Het is een willekeurige keuze uit al het vernuft, techniek en vormgeving wat het Nederlands mobiel erfgoed zo'n belangrijke plaats heeft gegeven.

1 Lloyd taxi Amsterdam 1910

Het oudste voorbeeld van mobiel erfgoed met een bijzonder verhaal is de Amsterdamse elektrische taxi uit 1910. In die tijd was het de vraag of stoom, benzine of elektriciteit de beste aandrijving vormde voor het nieuwe fenomeen: de automobiel. Met alle drie vormen van aandrijving werd voor de Eerste Wereldoorlog volop geëxperimenteerd. De hele eeuw daarna bleek fossiele brandstof de beste vorm van aandrijving.

Inmiddels lijkt de fossiele aandrijving op de terugweg. In 2030 zullen de meeste nieuwe auto's elektrisch aangedreven zijn. Voor de dan resterende voertuigen met een verbrandingsmotor is het alternatief op termijn e-fuel: uit water en CO² gewonnen schone alternatieve brandstof. Van de Amsterdamse taxi zijn geen exemplaren meer bewaard in een museum. Ze waren van het merk Lloyd, gemaakt in Duitsland.



2 Fourwheel drive en schijfremmen rondom

Spijker was een bekend en innovatief Nederlands automerk uit de jaren 1900-1925. Spijker bouwde de eerste vierwiel aangedreven auto ter wereld die ook op alle vier de wielen werd geremd. Nu is fourwheeldrive en zijn schijfremmen rondom gemeengoed, maar deze grijze bolide uit 1903 was bij introductie een regelrechte sensatie. Het Louwman Museum in Den Haag heeft een grote collectie Spijker automobielen, waarvan deze Spijker al jaren het topstuk is.



3 Koningin rijdt voorop

Het Koninklijk Huis omarmde al snel de automobiel. Koetsen getrokken door paarden zijn er nog steeds, maar die komen alleen van stal voor staatsceremonies als Prinsjesdag. De Minerva Landaulette (made in Belgium) uit 1925 van Prins Hendrik is inmiddels bijna een eeuw oud. Deze Minerva is nog steeds in rijdbare staat en is nog gebruikt voor het huwelijk van een van de prinsen Van Oranje van Vollenhove. Hij staat te pronk in het museum bij Paleis Het Loo in Apeldoorn.



4 Oorlogsvlucht

Een deels gepantserde Morris Commercial geldwagen van de Nederlandsche Bank speelde een bijzondere rol in de meidagen 1940. De prinsessen Beatrix en Irene werden erin naar de haven van Velzen gebracht en voeren vervolgens aan boord van de HMS Codrington naar Engeland. De rest van de koninklijke familie vluchtte via Hoek van Holland naar Londen. Deze vrachtwagen met dit meidagen 1940 verhaal is nu te zien in het Oorlogsmuseum Overloon.



5 In beslag genomen luxe Lagonda vervoert Montgomery

Rond de bevrijding begin 1945 'regelde' Prins Bernhard deze Lagonda als zijn stafauto. Hoe dat 'regelen' van zo'n prachtige automobiel door de bevelhebber der Nederlandsche Binnenlandse Strijdkrachten precies in zijn werk ging kan een hele Fehactiviteiten vullen. Helemaal netjes is dat in ieder geval niet gegaan, maar het gaat nu even om alleen de auto. De Britse maarschalk Montgomery gebruikte hem in 1945 bij zijn overwinningsbezoek aan Amsterdam. De auto bestaat nog steeds, is in excellente conditie en gekoesterd in Nederlands particulier bezit.



6 Nederlandse auto industrie

Nederland telde meerdere autofabrieken voor het bouwen of assembleren van auto's. Rotterdam gaf zijn naam aan de Kaiser Rotterdam de Luxe. NEKAF (Nederlandse KAiser Fabrik) werd vooral een begrip door de 'jeep' van de landmacht uit de jaren '50. In Amsterdam heeft Ford jarenlang een assemblage fabriek gehad. Inmiddels resteert alleen Born als locatie voor grootschaliger fabricage van verschillende modellen van de BMW Mini.



7 Innovatief in Eindhoven

DAF is van oudsher gevestigd in Eindhoven. Eerst als aanhanger fabrikant, later vrachtwagens en personenauto's. DAF staat voor een groot aantal innovatieve voertuigen met bijzondere technische constructies. Het bijzonder ontwerp met Variomatic maakte de eerste kleine personenauto van DAF uniek.



8 DAF hofleverancier van ons leger

De 'dikke' DAF was de YA 328 speciaal ontworpen voor onze krijgsmacht. Hele generaties dienstplichtigen leerden deze terreinvaardige vrachtwagen te beheersen.

Aanpassen van deze top-10

Deze opsomming is willekeurig en geheel voor wijziging vatbaar. De Harley Davidson Liberator motorfiets had de Lagonda kunnen vervangen. Een Kip caravan in plaats van de Volvo 240. Heeft u als lezer mobiel erfgoed op het oog dat echt ook een plaatsje in deze top-10 zou moeten krijgen: meldt het de FEHACTiviteiten redactie via redactie@fehac.nl

Had je deze dikke DAF onder de knie dan hield je aan je diensttijd in ieder geval een burger vrachtwagenbewijs over.



9 Massa mobiliteit: de eerste gezinsauto

In de jaren '60 kochten veel Nederlanders hun eerste auto. Hoewel de Volkswagen Kever de naam had was de Opel Kadett razend populair en het meest verkocht. Voor het eerst op vakantie en makkelijk op bezoek bij familie. De start van mobiliteit voor de massa. Vergeleken met de Kever was de Opel ruimer en vooral minder lawaaiig.



10 Volvo is veilig

Volvo uit Zweden heeft altijd voorop gelopen met nieuwe veiligheidsvoorzieningen. Grote bumpers, veiligheidsgordels, maar ook als eerste een katalysator om de uitstoot te verminderen. Elegant en bijzonder ontworpen was de 240-serie niet: wel praktisch en veilig, een zee van ruimte en vooral degelijk en veilig voor vele jaren rijplezier. De Volvo 245 stationwagen was de favoriete auto voor grote gezinnen.



RDW KEURING NA OMBOUW NAAR ELEKTRISCH

Een oldtimer ombouwen en aanpassen kan natuurlijk, maar in veel gevallen mag dat niet zomaar. Vaak is een wijzigingskeuring door de RDW noodzakelijk. Dan gaat het om zaken als een motorwijziging, een ingrijpende restauratie, LPG inbouwen of de kleur veranderen.

Elektrische ombouw niet altijd gemeld

Uit de aandacht in de media en oldtimerbladen voor het fenomeen elektrische oldtimer zou je kunnen afleiden dat de ombouw van fossiel aangedreven naar elektrisch best vaak voorkomt. Dat lijkt misschien zo, maar is niet zo. Als er waar ook ter wereld een oldtimer wordt opgeofferd aan elektrificatie, lijkt dit direct groot nieuws te zijn. Afgelopen jaar zijn er 31 oldtimers meer dan het jaar ervoor geregistreerd door de RDW als stekkerauto. Het ging van 65 naar 96 stuks. Het kan zijn dat het er meer waren, maar dan waren het óf buitenlandse auto's óf ongekeurde auto's waarvan de RDW niet weet dat ze elektrisch zijn geworden. De wijziging laten goedkeuren heeft alleen prettige gevolgen als daarmee de motorrijtuigenbelasting minder wordt of omdat alleen zo een parkeervergunning in stad kan worden gekregen. Maar als het een 50-plusser is, die APK-vrij en belastingvrij is, is de gang naar de RDW voor een wijzigingskeuring voor veel eigenaren veel minder vanzelfsprekend.

Ingrijpende restauratie

Bij een voertuig zijn er drie hoofdonderdelen: motor en aandrijflijn, chassis en carrosserie.

Als de vervangen hoofdonderdelen dezelfde specificaties hebben en gefabriceerd zijn door de oorspronkelijke fabrikant is er niet zoveel aan de hand. Bij oldtimers speelt direct al dat de oorspronkelijke fabrikant vaak al lang ter ziele is. Een andere motor, het chassis vervangen, van de carrosserie een hotrod maken: dat zijn allemaal gevalletjes wijzigingskeuring.

LPG inbouw of uitbouw

Elke LPG inbouw moet bij de RDW gemeld worden. Ook LPG eruit halen en weer alleen op benzine rijden moet de RDW weten. Er wordt gekeken of de inbouw of uitbouw volgens alle regelen der kunst en veilig is gebeurd. Dit kan ook andere gevolgen hebben, denk aan het voertuiggewicht en daarmee de koplampafstelling, om maar wat te noemen.

Andere kleur

Een statement maken en je auto in alle kleuren van de regenboog spuiten. Het kan en het mag. Maar als de hoofdkleur niet te bepalen valt, dan kiest de RDW wat de hoofdkleur van de auto wordt. Bij de Mercedes op de foto wordt dat lastig, misschien wordt dan gekeken naar de oorspronkelijke kleur in de binnenkant van de deurstijlen.



Mack vracht-kampeer-wagen met DZ kenteken

Ombouw tot kampeer auto

Bij oldtimer vrachtwagens gebeurt het nog wel eens dat van de laadruimte een aan het oog onttrokken kampeerruimte wordt gemaakt. Aan de buitenkant een originele vrachtwagen, van binnen een van alle gemakken voorziene camper. Voorwaarde is o.a. dat er van het kampeerdeel naar de bestuurderscabine binnendoor een doorgang komt. Als deze kampeerauto's een speciaal klassieker kenteken krijgen is dat eentje uit de personenautoserie.

Kilometerteller vervangen

Een kilometer teller vervangen is ook iets dat de RDW moet weten, vooral vanwege de registratie van de kilometrages bij elk garagebezoek in de Nationale AutoPas.

Bovenstaande opsomming is zeker niet volledig. Er zijn meer situaties zoals wijziging stuurinrichting en remsysteem, uitbouwen roetfilter, gewicht veranderen (lees verzwaren) die de RDW wil beoordelen. Veel van de bovenstaande wijzigingen kunnen via de garage voor de voertuigeigenaar geregeld worden. Een bezoek aan een RDW keuringstation is dan niet nodig.

Kant en klaar pakket voor LPG inbouw in een Mercedes Benz



De RDW bepaalt in dit geval de kleur van de auto

NIEUW! VRIJWILLIGE VEILIGHEIDSINSPECTIE NA VRIJSTELLING APK

Auto's en bedrijfsvoertuigen ouder dan 50 jaar zijn sinds 1-1-2021 vrijgesteld van de APK. Daarmee hoefden in één keer alle auto's en bedrijfsvoertuigen uit de sixties niet meer langs de APK-keurmeester.

Goed onderhoud en weinig rijden

Tot 2021 waren auto's en bedrijfswagens pas APK-vrij bij een datum eerste toelating vóór 1-1-1960. Zo'n datumgrens komt zonder aanpassing steeds verder in het verleden te liggen. Bij de invoering van die 1-1-1960 grens ging het om auto's van 48 jaar oud en bij afschaffing van die grens ging het inmiddels al om auto's van 61 jaar oud. Het gaat hierbij dus eigenlijk om het herstellen van een 'weeffout', de vaste datum van 1-1-1960 wordt nu dus vervangen door 50 jaar en ouder. Argumenten om een vrijstelling voor de APK te hanteren zijn: oldtimers van die ouderdom worden doorgaans heel goed onderhouden. Ze rijden maar heel weinig: rond de 1500 km per jaar. Voor een APK-keurmeester van moderne voertuigen is zo'n oldtimer keuren een lastig object, waarover de kennis veelal ontbreekt.



**Veiligheidskeuring
ook voor
bedrijfsvoertuigen**

Keuringsbewijs wordt gemist

Bij de afschaffing van de APK-verplichting wordt echter de tweejaarlijkse gang naar de keurmeester door sommigen wel gemist. Ze missen het keuringsbewijs dat hun oldtimer weer veilig wordt verklaard en dat noodzakelijk uit te voeren reparaties worden gesignaleerd. Dat laatste is belangrijk, want de APK is alleen een veiligheidskeuring en heeft niet direct te maken met goed onderhoud. De vrijwillige veiligheidsinspectie die er straks gaat komen is naast op veiligheid ook gericht op milieu en behoud van het erfgoed. De afschaffing APK voor 50+ voertuigen scheelde overigens maar 21.000 keuringen op een bestand van 25.000 keurmeesters, maar zeker voor oldtimergarages scheelt dat toch meer dan een beetje omzet. Mobiel erfgoed eigenaren zien in dat het verstandig is om af en toe goed naar de conditie van de oldtimer te kijken.

Vrijwillige veiligheidsinspectie

FEHAC, BOVAG en KNAC hebben het initiatief genomen voor het invoeren van een vrijwillige veiligheidsinspectie. Dit initiatief wordt komend voorjaar officieel gepresenteerd. Die vrijwillige veiligheidsinspectie bestaat uit een inspectie die gericht is op veiligheid, milieu en behoud van het mobiele erfgoed. De inspectie kan worden uitgevoerd door gespecialiseerde klassieker bedrijven maar ook door de clubs.



**Vanden Plas 3 litre 1961. Deze sjeke
Brit uit de sixties is APK-vrij**



**Voorkom een klapband
door regelmatig onderhoud**

Technische commissies clubs

De vrijwillige veiligheidskeuring aan de hand van een speciaal voor 50+ oldtimers ontworpen checklist kan goed binnen de clubs georganiseerd worden. Net zoals clubs dagen organiseren waarop taxaties worden gedaan. Dat kan door de technische commissie van een club of door een ingehuurde deskundige die de auto's van clubleden beoordeelt. Eventueel kan een oldtimereigenaar zelf (het type met twee rechterhanden en die zelf restaureert en repareert) ook de punten op de lijst afwerken.

Gespecialiseerde oldtimer bedrijven

Naast de clubs kunnen ook gespecialiseerde oldtimer bedrijven deze inspectie uitvoeren. De oldtimer eigenaar met twee linkerhanden kan uiteraard gewoon bij zijn oldtimer specialist terecht die deze inspectie kan uitvoeren. Dat zullen vaak dezelfde bedrijven zijn die tot voor kort de APK-keuring voor deze eigenaren uitvoerden.



**Eerst restaureren, keuren
en dan pas de weg op**

VOORGOED VERLOREN

Behoud van mobiel erfgoed lukt niet altijd. Invretende roest, woekerende planten, hevige branden, verwoestende overstromingen, fatale botsingen, te water raken en plotselinge windhozen eisen hun tol. Weer een oldtimer minder is het trieste resultaat.



Eend Bernadette werd geplet bij een windhoos en staat zo in het Eendenmuseum in Andijk



Hevige motorbrand VW Kever



Woekerende planten zorgen voor permanente parkeerplaats

Invretende roest zorgt voor een langzaam einde van deze Borgward



Snoek uit het water gevist



Chevrolet Impala opgeofferd bij botsproef



Overstroomde Lada



NIJPEND TEKORT AAN SUPER SLEUTELAARS

Het komt niet zo vaak voor dat een landelijke ochtendkrant een hele bladzijde wijdt aan de zorgen van oldtimerbezitters. Trouw luidde op 21 augustus jl. de noodklok over het grote gebrek aan kundig personeel dat de nostalgische techniek nog in de vingers heeft.

Artikel in landelijke krant Trouw

Trouw meldde dat er wereldwijd een groot tekort is aan personeel in de restauratie industrie voor oldtimers. 80% van de bedrijven in de klassieker-branche heeft grote moeite om voldoende geschoold personeel te krijgen. Gevreesd wordt dat 'vitale restauratievaardigheden' uitsterven. Dus grote zorgen over de bedrijfstak die mobiel erfgoed mooi en rijdend houdt. Dat is weer eens een heel ander geluid dan de negatieve beeldvorming over oldtimers en milieuzones, vermeend dagelijks gebruik voor het laagst mogelijke belastingtarief of de verschrikkelijke viezigheid die ons gekoesterd oud ijzer produceert.

Grote projecten, lange wachttijden

Waar de krant vooral op doelde zijn de projecten waar iemand voor veel geld de totale restauratie naar nieuwstaat uitbesteedt aan een specialist. De rol van de eigenaar beperkt zich vooral tot af en toe langs komen en "oh en ah" roepen van bewondering over de voortgang en zuinig kijken bij het betalen van de rekeningen. Maar wat onderbelicht bleef, is dat er ook heel veel oldtimerliefhebbers zijn die met eigen kennis en vooral twee rechterhanden heel veel onderhouds- en restauratiewerk zelf doen. De mooiste staaltjes daarvan staan uitgebreid vermeld in oldtimerbladen van ons land. Even zwart wit gesteld: je hebt nu eenmaal rijders en showmasters die het werk laten doen en je hebt de sleutelaars, die alles zelf doen. De sleutelaars zijn erop uitgekeken als hun project eenmaal rijklaar is en kijken uit naar een nieuwe uitdaging om op los te gaan.



Miljarden bedrijfstak in Europa

Nederland is echt een oldtimerland. Jaarlijks worden er vele duizenden oldtimers geïmporteerd die hun weg vinden naar een nog steeds groeiende schare liefhebbers. Het aantal oldtimersgarages houdt geen gelijke tred met het groeiend aantal - vooral 40 plus - oldtimers. In Engeland is de *Heritage Skills Academy* opgericht, maar ons land heeft geen speciale vakopleiding voor het restaureren van klassiekers. Dat vak kan hier alleen in de praktijk geleerd worden. Daarom hebben FEHAC, BOVAG en KNAC een initiatief genomen om de kennis en kunde over onderhoud en reparatie/restauratie van ons mobiel erfgoed te bevorderen. De eerste resultaten liggen er al een paar maanden: er is inmiddels een serie YouTube instructie filmpjes met oldtimer specialisten. De oldtimerbladen publiceren columns over kennisbehoud. Een belangrijke rol is ook weggelegd voor het NCAD (Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie) voor het samen verzamelen van relevante documentatie. Ideaal zou zijn als ergens in ons land een ROC zou zeggen: wij starten een opleiding voor monteur/restaurateur klassieke voertuigen.

Technische commissies clubs

Ook bij de clubs die aangesloten zijn bij de FEHAC zit een schat aan onderhoud- en restauratiekennis. Die kennis wordt al volop benut om oldtimers optimaal te onderhouden. De veiligheidsinspectie op vrijwillige basis voor de 50+ voertuigen (zie bladzijde 9) moet uitmonden in een onderhouds- en reparatieadvies. Want we willen dat er met oldtimers gereden kan blijven worden: immers stilstaan is het directe begin van de achteruitgang!





KORT NIEUWS

Interclassics Maastricht tot 8 - 11 september uitgesteld

Interclassics geldt al vele jaren als de opening van het oldtimerseizoen. De 28ste editie van Interclassics heeft als thema Dutch Grand Prix Classics met unieke Formule 1 wagens uit de geschiedenis van het circuit Zandvoort. De FEHAC heeft daar altijd een grote stand temidden van de oldtimerclubs. De beurs zou half januari 2022 gehouden worden, maar is vanwege corona uitgesteld tot 8-11 september 2022.



Automobiles extraordinaires in het Louwman Museum

Op een korte tentoonstelling van 2 december 2021 tot 30 januari 2022 zijn zeven van de meest iconische Franse automobielen

in het Louwman Museum in Den Haag te zien. Ze zijn uit de periode 1878 tot 1911. Allemaal dus meer dan een eeuw oud en volledig in authentieke en ongerestaureerde staat.



Rupsvoertuigen een landbouwkenteken

De RDW meldt ons desgevraagd dat per 1 december 2021 174.538 (land)bouwvoertuigen van 30 jaar en ouder een kenteken hebben gekregen. Verreweg de grootste groep is de landbouwtrekker op wielen met 130.460 stuks. Daarna volgen de nu gekentekende aanhangwagens met 28.041 exemplaren. Onder de 253 landbouwvoertuigen op rupsbanden vallen ook tanks en brencarriers in particulier bezit.

Cursus klassieker taxateur verzet naar maart 2022

De basiscursus taxateur klassieker voertuigen, voor de vierde keer georganiseerd door Wiebren de Jong, is verplaatst naar 29 en 30 maart 2022. Locatie Emmeloord. Meer informatie via email: info@dejongklassiekerntaxaties.nl.

Stand uitgifte klassieker kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 1 december 2021

Personenauto	< 1973	PM-31-62
Bedrijfsauto	< 1973	BH-01-64
Motorfiets	< 1973	NM-25-23
Voertuigen	< 1978	90-YD-58

De serie YD met de letters in het midden is voor alle voertuigen tussen 1973 en 1978. De YD serie is bijna vol. Hierna volgt de YE serie.



Deze uit WOII daterende brencarrier krijgt een kenteken als landbouwvoertuig op rupsbanden

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

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!

