



FEHAC TIVITEITEN

juli 2022

ROERIG EERSTE HALFJAAR 2022

Eigenlijk zijn we het al een beetje vergeten, maar nog maar een half jaar geleden stond het nieuwe kabinet Rutte IV eindelijk op het bordes van paleis Noordeinde. De beleidsvoornemens kregen al gauw een heel andere wending door grote onderwerpen als de oorlog in Oekraïne, de enorm gestegen energieprijzen en de stikstofcrisis.

Persoonlijk kenteken

Begin van het jaar heeft de FEHAC aan premier Mark Rutte een persoonlijk, mooi blauw nummerbord gestuurd. Zijn VVD is de partij die een persoonlijk kenteken mogelijk wil maken en we wilden onze premier even laten zien hoe dat er voor hem uit kan zien. We tekenden daarbij aan dat we bij het rekeningrijden de positie van oldtimers zeker nauwlettend in de gaten zullen houden. Of Mark de plaat ooit op zijn oude Saab kan zetten, weten we niet. Wel weten we dat hij de kentekenplaat heeft ontvangen.

Rit organiseren onder druk

De grote onderwerpen hadden onverwacht invloed op het organiseren van oldtimerevenementen. Na corona kon dat weer, maar nu kwamen er

ineens andere bezwaren. Ritten met voertuigen uit de Tweede Wereldoorlog, georganiseerd door een vereniging als Keep them Rolling bijvoorbeeld, ter gelegenheid van de bevrijding, kregen te maken met boze burgers die het 'oorlogje spelen' niet konden vinden gezien de situatie in Oekraïne. Dat leidde in een enkel geval tot afgelasting van het evenement.

Organisatoren van een oldtimerevenement moeten daarvoor een vergunning aanvragen bij de gemeente. Daarbij is in een enkel geval sprake van het moeten berekenen wat zo'n evenement aan milieubelasting betekent. Met hoeveel CO² en stikstof uitstoot moet rekening gehouden worden van deelnemers en bezoekers. Dat is niet simpel dus een extra hobbel voor organisatoren.

1 juli peildatum

Op 1 juli 2022 zijn wat onderwerpen afgerond, waarbij ons mobiel erfgoed is betrokken. Het aantal afgegeven trekkerkenteken is bekend; van de landbouwvoertuigen zijn er maar liefst 143.200 van vóór 1978 en die mogen blauwe klassieke kentekenplaten voeren. Op 1 juli is ook gepeild hoeveel elektrisch omgebouwde voertuigen er in Nederland op kenteken staan. Dat waren er 126 en of dat veel of weinig is, is aan uzelf om te beoordelen. Tenslotte ging op 1 juli de BTW op gas en elektra naar beneden naar 9%, benzine en diesel bleef op het 21% BTW-tarief. Over deze onderwerpen meer in dit nummer van FEHACtiviteiten.



FEHAC: MEDE OPRICHTER VAN DE MOBIELE COLLECTIE NEDERLAND

De FEHAC zet zich al sinds 1976 in voor het behoud van mobiel erfgoed en is al decennia erkend aanspreekpunt en gesprekspartner van de overheid. Door intensieve lobby en met steun van een aansprekende achterban van zo'n 235 voertuigclubs is al veel bereikt. Nog meer kan bereikt worden door bundeling van krachten op het hele terrein van het mobiel erfgoed in de Mobiele Collectie Nederland.

Er blijft nog veel te doen

Toch blijft er nog wel wat te wensen bij een nieuw gekozen parlement en een nieuw kabinet Rutte IV. Het is en blijft nodig opnieuw aandacht te vragen voor beleid op het gebied van mobiel erfgoed. Recent is gepleit voor expliciete opname van mobiel erfgoed in de Erfgoedwet. Nu staat mobiel erfgoed alleen in de toelichting op de Erfgoedwet 2016 vermeld.

Erfgoedwet beschermt voor het eerst ook mobiel erfgoed

Eén van de wapenfeiten tot nu toe is dat met de komst van de Erfgoedwet 2016 een integrale bescherming tot stand is gekomen, van ons cultureel erfgoed, waaronder ook het mobiel erfgoed. De Stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) is mede-gesprekspartner bij het Ministerie van Onderwijs, Cultuur en Wetenschap en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed als het over mobiel erfgoed gaat. MCN is opgericht door de koepelorganisaties van het mobiel erfgoed op water, in de lucht, op rails en op de weg. Behalve de FEHAC als hoeder van al het erfgoed op de weg zijn dat de Federatie Varend Erfgoed Nederland (FVEN), Historisch Railvervoer Nederland (HRN) en de Nationale Federatie Historische Luchtvaart (NFHL). Deze koepels zijn alle vier vertegenwoordigd in het dagelijks bestuur van Mobiele Collectie Nederland. Sinds 12 mei jl. is Edith den Hartigh voorzitter van MCN, eerder was zij directeur van het jaarlijkse evenement Open Monumentendag.

MCN staat voor duurzaam behoud van mobiel erfgoed

De Stichting MCN zet zich in voor duurzaam behoud, gebruik en het tonen van een representatieve en authentieke Collectie Nederland op het gebied van het mobiel erfgoed. Belangrijk daarbij is het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME), dat in opdracht van MCN tot stand is gekomen. Dit NRME wordt een machtig middel in de communicatie van de sector, een middel waarmee erkenning van het mobiel erfgoed tot uitdrukking komt en waarmee de belangen van de veelal particuliere eigenaren van dit erfgoed behartigd worden.

Sector weg verreweg het grootst

Binnen de MCN vertegenwoordigt de FEHAC dus de 'sector weg'; de sector met veruit het grootste aantal objecten. Het gaat daarbij om auto's, motoren, bromfietsen, bedrijfsvoertuigen/vrachtwagens

en werkmaterieel. Daarom is het niet verwonderlijk dat bij de laatste modernisering van het NRME-register voor de FEHAC een prominente rol was weggelegd. De testfase van het vernieuwde register is inmiddels vrijwel afgerond. Voor het vullen van het register wordt een beroep gedaan op de voertuigeigenaren. Door de registratie van de voertuigen wordt het mogelijk voordelen te behalen. Denk daarbij aan toegang met het historische voertuig tot milieuzones, vrijstelling of beperking van belastingen, mogelijkheid tot schorsing voor onbepaalde tijd - zonder periodieke kosten.

Weinig kilometers in klassiekers

Het nieuwe parlement wordt gevraagd rekening te houden met de uitgangspunten van de Erfgoedwet 2016 en de wens van de FEHAC om voor het gebruik van klassieke voertuigen geen beperkingen op te leggen. Volgens het CBS rijden klassieke auto's maar 0,2 procent van alle jaarlijkse autokilometers in ons land. Klassiekers zie je niet in de spits in de file. Ze zijn geen mobiliteit. Bovendien streeft de FEHAC ernaar om klassiekers schoner en zuiniger te maken. Ze zet actief in op de ontwikkeling van nieuwe, innovatieve brandstoffen die (ook) geschikt zijn voor klassieke voertuigen en daarmee een bijdrage leveren aan verbetering van de luchtkwaliteit en het terugdringen van de klimaatverandering.



Austin A35 uit 1959 met Compliment Ultra Light caravan en uitschuifbaar voetbed. Sector Rail en Sector weg ontmoeten elkaar in het Openluchtmuseum

VOORJAARSLEDENVERGADERING IN HET LOUWMAN MUSEUM

14 mei was het Louwman Museum voor de leden de eerste keer het decor voor de ALV. Altijd een goed moment om door te nemen wat de FEHAC als vereniging bezighoudt en welke onderwerpen op het bordje van het bestuur liggen.

Twee nieuwe leden erbij

Als nieuwe leden zich aanmelden, begint de vergadering altijd met het voorstellen van deze nieuwe leden. Dit keer twee landelijk werkende verenigingen: een bromfietsclub en een autoclub. De Rijwiel Hulpmotorclub Nederland heeft 180 leden, met een clubblad 'De Gevleugelde Fiets'. Het gaat bij de RHC om de echt oude exemplaren: die van vóór 1965. Die rijwielen worden gekoesterd, gerestaureerd, origineel en rijvaardig gehouden. De RHC had een Gazelle rijwiel met hulpmotor meegenomen, die naast voorzitter Stefan Hulman op de foto staat. De presentatie van de Kadett C Club Nederland werd gedaan door haar voorzitter Jolanda van Helden. Deze club bestaat sinds 1990 en koestert het model C van één van de laatste Opels Kadett. Het is een actieve club met bijeenkomsten en ritten en via internet een forum waar alles rond de Kadett C besproken kan worden. Beide nieuwe leden werden door de vergadering met luid applaus verwelkomd.



Financieel gaat het goed

Het aantal vergaderingen en bijeenkomsten waar men fysiek bij elkaar kwam, heeft in 2021 door corona op een laag pitje gestaan. Ook het vertrek van secretariaatsmedewerkster Willeke Wallet resulteerde in minder uitgaven. Er was voor 2021 een tekort begroot van € 10.000, maar dat werd een positief saldo van bijna € 44.000. De volledige financiële verantwoording staat in het FEHAC Jaarverslag 2021 en is ook te vinden op onze website. Als ANBI-erkende goede doelen organisatie is de FEHAC daar volstrekt transparant in.

Mutaties in de Commissie Duurzaamheid

Gerrit van Schagen trad op de vergadering af als bestuurslid Duurzaamheid, maar hij blijft commissielid. De nieuwe voorzitter van de CDZ is Peter Koger geworden, Hans Dijkhuis wordt bestuurslid Duurzaamheid, Kennis & Techniek. De CDZ heeft o.a. emissie en duurzame brandstof in haar takenpakket.

BTW voor clubs

De FEHAC is als brancheorganisatie niet BTW-plichtig, maar een aantal leden/clubs wordt wel als BTW-plichtig beschouwd. Samen met één van die clubs is de FEHAC

bezig dit aan te vechten. Nu komen voertuig hobbyclubs niet voor op de lijst van vrijgestelde instellingen bij de Belastingdienst, maar indien clubs als hoeders van mobiel erfgoed onder cultuur gaan vallen zou een algemene vrijstelling voor clubs wellicht wel mogelijk zijn. Het bestuur vraagt alle aangesloten clubs als ze met BTW-heffing door de belastingdienst worden geconfronteerd, dit te melden bij de FEHAC-penningmeester.

Nationaal Register Mobiel Erfgoed

Erfgoed bestuurslid Herman Sluiter geeft - in aanvulling op wat op de bladzijde hiernaast staat - een update van de laatste stand van zaken rond het NRME. Het opzetten van het NRME gaat de Mobiele Collectie Nederland ongeveer € 250.000 kosten; deels al gefinancierd met een bijdrage uit het Mondriaan Fonds. Met de RDW is Ben Boortman bezig om de verschillende (handels)benamingen voor hetzelfde type voertuig in de RDW-bestanden op te schonen. We willen geen topstukken register maken voor bijvoorbeeld alleen Bugatti's of Duesenbergs, maar ook voor de VW Kever en Fiat 500. Het op te nemen voertuig moet aan bepaalde voorwaarden gaan voldoen. Alleen maar ouder dan 30 jaar is onvoldoende. Ook wegvoertuigen die buiten de FEHAC-scope vallen kunnen in het register komen: denk aan een landbouwploeg, hondenkar of gewone fiets.



KLASSIEK RIJDEN DUURDER DOOR FLINK GESTEGEN BENZINEPRIJS

Benzine voor nog geen € 1,50 de liter. Die goede oude tijd is nog maar anderhalf jaar geleden. Nu greep de regering in met een accijnsverlaging op benzine en diesel en een BTW-verlaging op gas en elektra om de prijs van energie nog een beetje in de hand te houden.

Eén euro de liter meer

In coronatijd kon je makkelijk benzine voor onder de € 1,50 per liter kopen. Nu is bijna € 2,50 p/l aan de snelweg normaal. Een prijsverhoging van om en nabij de 75% ! Daar komt nog bovenop dat de vertrouwde super 98 benzine die veel oldtimers moeten tanken nog weer een kwartje duurder is. De Staat der Nederlanden verdient het meeste aan deze stijging van de benzineprijs. Van elke verkochte liter benzine gaat 83,2 cent naar de schatkist als accijns. Dat is een vast bedrag ongeacht de hoogte van de kale benzineprijs plus winstmarge van de oliemaatschappij en de pomphouder. Van die accijns is per 1 april jl. 17 cent afgehaald. Met de BTW daarover betekende dat begin april 20 cent minder voor een liter gewone E95 aan de pomp.

Anders dan destijds het kwartje van Kok, zijn de twee dubbeltjes van Kaag tijdelijk. Dat voordeeltje is overigens door de prijsstijging van de laatste drie maanden al weer helemaal verdampt. Over de kale benzineprijs heft de overheid accijns en 21% BTW. Dit betekent dat de staat zo'n 55 tot 60% aan belastingen vangt van elke getankte liter benzine. Bij een prijs van € 2,50 de liter is dat rond de € 1,40. Daarbij komt dat Nederland één van de hoogste, zo niet de allerhoogste benzineprijs, van Europa kent. Dezelfde sommetjes zijn te maken voor diesel en LPG.

Prijsverlaging energie per 1 juli 2022

Als u dit leest is per 1 juli de BTW op gas en elektra naar het lage 9% BTW-tarief gegaan. De inmiddels 293.000 stekkervoertuigen betalen dus 12% minder voor het opladen. De accijnsverlaging is net als de BTW-verlaging tijdelijk en reken er maar op dat als de energieprijzen weer stabiel worden de accijns weer omhoog en de BTW op energie weer terug gaat naar 21%. Wat is een goede, aanvaardbare benzineprijs? Volgens de ANWB is dat € 1,71 per liter voor E10 benzine.

gaande van een paar gemiddelden en van CBS-cijfers over het aantal km's dat jaarlijks in oldtimers wordt gereden. Een oldtimer rijdt 1 op 10 (een aanname dus), en elke gereden km kost dan aan benzine 15 cent bij een prijs van € 1,50 p/l. Bij € 2,50 p/l kost dan elke km aan benzine 25 cent. De gemiddelde oldtimer van 40 jaar en ouder rijdt 1.700 km jaar, de gemiddelde jongere oldtimer tussen 25 en 40 jaar oud zet jaarlijks 4.300 km's extra op de teller. Beide cijfers zijn van het CBS. Bij een prijsstijging van een euro de liter betaalt de eigenaar van een 40+ oldtimer jaarlijks € 170 meer aan benzine. De bezitter van een jongere oldtimer - die ook nog jaarlijks het kwarttarief aan MRB plus winterstop voor de kiezen krijgt - betaalt voor zijn of haar 4.300 jaarlijkse km's € 430 meer. Niet gek dus dat er in de aantallen oldtimers een verschuiving te zien is naar meer 40+ oldtimers en minder 30 tot 40 jarige exemplaren. Het aantal oldtimers steeg de afgelopen jaren nog steeds licht en de oldtimer liefhebberij is dus zeker nog niet op z'n retour. Goed nieuws voor clubs, taxateurs, verzekeraars en oldtimerbladen die hun doelgroep nog steeds zien groeien.

Kosten oldtimer op jaarbasis

De stijging van de benzineprijs heeft natuurlijk ook invloed op de portemonnee van de gemiddelde oldtimerbezitter. Even uit-



Weg van de snelweg is brandstof goedkoper. Hier de prijzen op 5 juli 2022 in De Wijk

Ethanolvrij: onthoud BETOS

E5 premium benzine, in de volksmond superbenezine, bevat maximaal 5% ethanol. Er bestaat geen E0 aanduiding voor 0% ethanol in benzine. Naast een enkele regionale aanbieder hebben vijf grote merken een ethanolvrije 98 premium benzine.

Onthoud **BETOS** als ezelsbruggetje: BP, Esso, TanQyou, OK en Shell.

In de 98 superbenezine van de andere T's: Texaco, Total en Tinq/Gulf zit wel ethanol.



ZE NOEMEN ME NU 'PIECK DE MILIEU FREAK'



Pieck van Hoven kijkt met veel plezier terug op de Tulpen Rallye 2022. Hij reed die rallye in mei jl. helemaal op Ecomaxx oldtimerbenzine. De motor van zijn Rover P6 3500 liep als een zonnetje en het was geen probleem om Porsches bij te houden.

Perfect rijden op synthetische brandstof

Pieck van Hoven rijdt al een paar jaar rally's in een mooie zilvergrijze Rover P6 3500 uit 1969. Via Bert Pronk van het FEHAC-be-stuur kwam hij in contact met Ecomaxx en besloot de Tulpen Rallye met deze speciaal voor oldtimers ontwikkelde brandstof te rijden. "Ik ben rentmeester van beroep en ben er ook daardoor van overtuigd dat een schoner milieu bij jezelf begint. Alles kan, en moet, schoner. Voor mij was het dan ook helder dat als ik verantwoord aan een rally wil deelnemen dat dan zo schoon mogelijk moet. Mijn monteur (de 80-jarige Aart van Beem) zag deze speciale brandstof niet zo zitten, maar moest toegeven dat de motor zelfs beter loopt dan op gewone benzine".

Grote interesse van vooral jongeren

Pieck was de enige die met reclamestickers op zijn auto mocht rijden. De organisatie van de Tulpen Rallye was en is zeer geïnteresseerd in de alternatieve schone brandstof. "Een aantal rijders was dat helaas niet" zegt Pieck. "Vooral de wat oudere rijders hebben een houding van 'na mij de zondvloed'. Gelukkig kreeg ik wel veel belangstelling van de jongere generatie deelnemers. Die durven wat meer en ik denk dat daar wel wat gaat gebeuren. Ze zagen dat mijn auto prima rijdt maar ook dat ik geen donkere wolken achter me had en dat de auto niet stonk, zoals bij veel andere wagens". Ze gaven me al snel de geuzen-naam 'Pieck de Milieu Freak'.

Permanent over op Ecomaxx

Pieck van Hoven blijft op Ecomaxx rijden. "Ja natuurlijk, ik heb net weer 200 liter besteld. Het moet natuurlijk niet zo zijn dat ik alleen de rally's op Ecomaxx rijd en dan maar weer voor goedkopere benzine ga. Dat extra geld heb ik er graag voor over om



Rover 3500 met rijdersduo Van Hoven

schoon te rijden. En wees eerlijk, hoeveel kilometers rijden klassiekers nu echt. Ik ga door. Ook met rally's. Zoals de '6 uren van Breda' en de 'Jeroen Bosch Grandprix'. Die laatste start in Reims. Ik al heb folders over mijn brandstof in de auto liggen om uit te delen." Pieck gaat ook van start in de Zwanenbroedersrally die in september gehouden wordt. De start is in Den Haag en de route gaat via het Binnenhof, 'het hol van de leeuw', naar 's-Hertogenbosch. "Met die rally kan nog wat moois gaan gebeuren" zegt Pieck.

Ambassadeur voor schoner rijden

Pieck van Hoven is inmiddels een ware ambassadeur van schone brandstof aan het worden. "Nogmaals, vanuit mijn beroep gaan de natuur en het milieu mij aan het hart. Dan neem ik graag mijn verantwoordelijkheid. En het is nog leuk ook!"



Prijs ECOMAXX

De speciale oldtimerbenzine van Ecomaxx zorgt voor schoner rijden zoals Pieck van Hoven al heeft ervaren. Ecomaxx is niet verkrijgbaar aan de pomp, maar wordt in 20 liter cans geleverd aan de consument. De prijs wordt mede bepaald door deze verpakking en door het distributie netwerk, want 20 liter benzine mag nu eenmaal niet als pakket per post verstuurd worden. Een 20 liter can kost per 1 juli 2022 € 79, dus € 3,95 per liter. Op de site van Ecomaxx is te vinden waar bij u in de buurt deze oldtimerbenzine verkrijgbaar is.



Ecomaxx oldtimerbenzine wordt geleverd in 20 liter cans

Praktijkervaring gevraagd met GTL

Deze praktijkervaring met speciale oldtimerbenzine vraagt om een vervolg voor diesel: wie heeft er ervaring met het gebruik van GTL, een synthetisch, uit aardgas gewonnen alternatief voor diesel, of met Biodiesel gewonnen uit gebruikt frituurvet. Als u uw ervaringen wilt delen: reacties graag naar redactie@fehac.nl

**Pieck van Hoven
tankt altijd speciale
oldtimerbenzine**

KILOMETERHEFFING: HOE GAAT DAT ER IN 2030 UITZIEN

Het enige beleidsvoornemen van Rutte IV dat iets gaat betekenen voor het gebruik van oldtimers is de aankondiging van de invoering van rekeningrijden in 2030.

Na die aankondiging is het heel stil gebleven. Daarom is de FEHAC te rade gegaan bij 'verkeersprofessor' Bert van Wee van de TU Delft met de vraag: hoe denkt u dat het rekeningrijden er over acht jaar uit gaat zien.

Welke voordelen heeft rekeningrijden eigenlijk?

Prof. dr. G.P. (Bert) van Wee is professor Transportbeleid aan de Technische Universiteit Delft. Eerder heeft hij de FIVA/FEHAC enquête in 2017 begeleid, en hij deed in opdracht van de FIVA/FEHAC onderzoek naar bezit en gebruik van historische voertuigen. Eind 2020 leverde hij nog een bijdrage aan ons symposium *Oldtimers op weg naar morgen* met een voordracht over *Wat heeft 'de Nederlander' eigenlijk over voor het behoud van mobiel erfgoed*. Geen onbekende dus in oldtimerland en zelf liefhebber en eigenaar van twee bejaarde Volkswagen Kevers.

"Het basisidee achter het rekeningrijden is dat het de motorrijtuigenbelasting MRB en mogelijk ook een deel van de belasting bij aanschaf (BPM) gaat vervangen. Bij het betalen per kilometer moet de opbrengst van het nieuwe systeem ongeveer gelijk zijn aan de vervallen inkomsten van MRB en eventueel BPM. Voordelen zijn: elektrische auto's gaan ook (meer) belasting voor het gebruik betalen. Verder wordt bij betalen naar gebruik, zoals de naam al zegt, niet meer gekeken naar het bezit van een voertuig, maar wordt het gebruik bepalend voor de belastingheffing. Veel mensen vinden het eerlijker dat iemand die meer rijdt, meer betaalt, en iemand die minder rijdt, minder. Tenslotte denken de deskundigen dat het tot een afname van mobiliteit leidt met een gunstig effect op de files, de verkeersveiligheid en het milieu."

Welke keuzes moeten daarbij gemaakt worden?

"Nu lijkt een relatief eenvoudig systeem de voorkeur te hebben: een vaste heffing en niet een heffing afhankelijk van plaats en tijd. Veel mensen vinden betalen naar gebruik eerlijker dan het huidige systeem, maar niet als de hoogte afhangt van plaats en tijd, zodat je bijvoorbeeld in de spits op de A10 bij Amsterdam meer betaalt per gereden kilometer dan voor een vakantierit in Friesland. Dan missen we wel een extra bijdrage aan het verminderen van de files, al doet een vlakke heffing die files ook wel verminderen. De vaste heffing kan geregistreerd via een simpel kastje in de auto, dat de gereden km's registreert. Het kan ook via een duurdere GPS-techniek. Misschien wordt daar toch voor gekozen om nu al voorbereid te zijn op nieuwe grondslagen (toch een heffing naar plaats en tijd) voor deze belastingheffing in de toekomst."



Bert van Wee

Waarom moet het zo lang gaan duren; 2030 is wel erg ver weg?

"Ja, die acht jaar tijd die kennelijk nodig is, vind ik ook erg lang en begrijp ik ook niet zo goed. Misschien dat men voor alle zekerheid ruimte inbouwt, om het allemaal goed te regelen. IT-projecten bij de overheid hebben nog wel eens de neiging lang te duren, heel veel geld te kosten en zelfs te mislukken. Wellicht hoopt men op goedkopere technologie over een paar jaar."

Is betalen per kilometer al ergens in de praktijk gebracht?

"Niet dat voor alle voertuigen op de weg de belastingheffing zo is ingericht. In Duitsland kennen we wel het MAUT-systeem voor vrachtverkeer. Dat werkt met registratie van het kenteken via camera's op de Autobahn, maar voor personenauto's geldt ook daar nog gewoon het systeem vergelijkbaar met onze MRB. Voor oldtimers kan ik me voortellen dat die bij een bepaalde grens worden vrijgesteld. Bijvoorbeeld als het aantal af te rekenen km's niet meer opweegt tegen de uitvoeringskosten."

Als de uitstoot van verkeer 20% naar beneden moet: hoe dan?

"Auto's, zowel op diesel als op benzine, zijn al heel veel schoner dan in 1980. Verder zullen elektrische auto's meer bijdragen aan minder vervuiling. Bij rekeningrijden met een wel naar plaats en tijd gedifferentieerd tarief, kan het autogebruik - en daarmee de uitstoot van uitlaatgassen - wel 10 tot 15% naar beneden."

En als de uitstoot van oldtimers ook 20% naar beneden kan, hoe dan?

Dat ligt lastiger en is minder te beïnvloeden. "Allereerst minder rijden. Ga bijvoorbeeld naar ritten dichterbij je woonplaats. Dat zie je al gebeuren: naarmate een oldtimer ouder is, wordt er minder in gereden. Ons oldtimerwagenpark wordt gemiddeld immers steeds ouder. 10.000 km per jaar rijden in oude VW Kever moet je gewoon niet willen. Een kilometerheffing zal tot gevolg hebben dat mensen minder snel om fiscale redenen veel gaan rijden met een jongere oldtimer (of youngtimer)."

KILOMETERHEFFING: AL DECENNIA EEN HAAGS DOSSIER DAT MAAR NIET VLOTTEN WIL

Het nieuwe plan voor rekeningrijden heet nu officieel 'betalen naar gebruik'. In het verleden zijn al eerder pogingen gedaan om een spitsheffing, een kilometerheffing of anders betalen voor mobiliteit te ontwikkelen. Deze plannen zijn nooit van de grond gekomen. In het verleden had de FEHAC praktische bezwaren tegen vooral de techniek die er aan te pas moet komen om een kilometer afhankelijke heffing te registreren. We hebben de oude jaar-gangen van FEHActiviteiten er op nageslagen om de geschiedenis van de kilometerheffing nog eens voor het voetlicht te halen.

Eerste poging Tolpoort Tineke

Het oudste bericht over het afrekenen per gereden kilometer dat we konden vinden dateert van 1999. Minister Tineke Netelenbos van (toen nog) het ministerie van Verkeer en Waterstaat kondigt een nieuw wapen in het kader van de filebestrijding aan: kilometerheffing. Met een GPS-ontvanger - die toen 'mobimeter' werd genoemd - ter grootte van een lucifersdoosje zou het aantal gereden kilometers bijgehouden moeten worden. Met een extra spitsheffing zou het duurder worden om de grote steden te bereiken. Die voorgenen tolheffing leverde de minister uit Paars II de bijnaam 'tolpoort Tineke' op. Het kabinet Balkenende I (CDA, VVD en een beetje PVV) haalde een streep door het tolpoortplan. De minister had al wel aangegeven dat ze museale 50+ voertuigen wilde vrijstellen. De FEHAC uitte destijds vooral praktische bezwaren, maar was niet a priori tegen het uitgangspunt dat er voor een gereden km betaald moest worden. Klassiekers reden immers toen ook al weinig kilometers per jaar. Een mobimeter tast de originaliteit aan

van klassieke voertuigen. "Waar laat je zo'n ding in een antieke motorfiets van voor de Eerste Wereldoorlog?" stond in juli 2002 in dit blad.

Vanaf 2005 nieuwe poging

In 2005 waagde minister Camiel Eurlings een nieuwe poging: een nationaal platform Anders betalen voor Mobiliteit kwam met een alternatief plan voor rekeningrijden. Er moest een heffing komen afhankelijk van tijd en plaats van elke gereden kilometer. Verder zou ook het verbruik en vervuiling door het voertuig meetellen bij de bepaling van de hoogte van het km-tarief. Een stuk ingewikkelder dan bij de eerste poging. Dit vergt dure en complexe apparatuur en ook hoge inbouwkosten. Kortom, allemaal zo complex dat het eerste kabinet Rutte (de VVD was toen tegen rekeningrijden) in oktober 2010 gauw de stekker uit het project trok.

De FEHAC positie toen

In het verleden was het bezwaar vooral praktisch: een registratiekastje in een klas-



Misschien wat minder rijden in de bejaarde VW

siek voertuig tast de originaliteit aan. Komt er een 6 Volt uitvoering? Verder: hoe gaat het als een auto of een motorfiets op een autoambulance naar een evenement vervoerd wordt. Dat komt immers regelmatig voor. Kun je het kastje uitzetten - vast niet, want dat is te fraudegevoelig. Altijd weten waar iemand rijdt is verder in strijd met privacyregels. Destijds werd ook een vrijstelling bepleit vanaf een bepaalde ouderdom. Toen was de vrijstelling voor wegenbelasting bij 25 jaar. Als het rekeningrijden de MRB vervangt ligt nu vrijstelling bij 40 jaar voor de hand. Uit het verleden blijkt een kabinetswissel een gevaarlijk moment voor een plan, waarvan invoering over jaren gepland is. Wordt het driemaal is scheepsrecht? We gaan het zien in 2030.

Position paper opgesteld

FEHAC is niet tegen een vorm van rekeningrijden. Sterker nog, het zou het mobiele erfgoed kunnen ondersteunen bij goede keuzes en een goede implementatie. De FEHAC heeft in haar ledenvergadering eind 2021, een position paper over dit onderwerp vastgesteld. Dit stuk staat op onze website. FEHAC praat in de Mobiliteitsalliantie mee over dit onderwerp. Andere partijen die hier aan tafel zitten zijn o.a. BOVAG, RAI, ANWB en de VNA, de Vereniging van Nederlandse Autoleasemaatschappijen



**Klassiekers rijden vaak niet zelf naar een evenement.
Kan het kastje uitgezet worden?**

DE UHLENHAUT IS GEVEILD VOOR €135 MILJOEN

Eerder schreven we in FEHActiviteiten al eens dat áls de Mercedes 300 SLR Uhlenhaut Coupé verkocht zou worden, dit de duurste oldtimer aller tijden zou worden. Onverwacht heeft Mercedes een van haar twee Uhlenhaut's op een exclusieve veiling verkocht voor het enorme bedrag van maar liefst 135 miljoen euro.

Sotheby's veiling voor the happy few

Van deze speciale Mercedes 300 SLR Coupé zijn in 1955 maar twee exemplaren gebouwd. Beide auto's zijn bewaard gebleven en maakten deel uit van de fabriekscollectie van Mercedes-Benz. De auto leverde formidabele prestaties dankzij de 300 pk 3-liter 8-cylinder-in-lijn motor en het lage gewicht van 998 kilo van de aluminium koets. De topsnelheid lag op 284 km p/u. Vaak is er een poging gedaan om een van beide Uhlenhaut's los te weken uit de fabriekscollectie, maar tot recent steeds tevergeefs. Het is een beetje de heilige graal onder de sportwagens, de Mona Lisa op vier wielen. Simon Kidston uit Engeland, een bekende makelaar in topauto's, heeft lang gelobbyd om Mercedes toch te overreden een van haar Uhlenhaut's in de verkoop te doen. Die verkoop was niet zomaar een kwestie van handjeklap. Om ervoor te zorgen dat dit unieke en kostbare automobiel erfgoed in goede handen kwam, heeft Mercedes een aantal schatrijke en bekende verzamelaars uitgenodigd om via veilinghuis RM Sotheby's op de auto te bieden. Alleen al de uitnodiging om mee te bieden, betekent een enorme eer: je behoort dan tot de absolute wereldtop van oldtimer-verzamelaars. Het bieden verliep telefonisch en op de website van het veilinghuis is daarvan een videoverslag te zien.

Kostbare auto in de top tien van geveilde objecten

Met de uiteindelijk afgehamerde prijs van € 135 miljoen is de 300 SLR beland in de top tien van duurste objecten ooit op een veiling verkocht: hij staat nu tussen een diamant en een schilderij in. Daarmee heeft de 300 SLR ook de tot dan toe duurste auto, een Ferrari 250 GT, overtuigend van

de eerste plaats verdrongen. We weten niet welke bedragen er onderhands betaald worden voor de absolute toppers onder de oldtimers, maar het lijkt erop dat deze € 135 miljoen heel lang als recordopbrengst zal blijven staan. De koper heeft ermee ingestemd dat de 300 SLR Uhlenhaut Coupé met rood lederen interieur, bij speciale gelegenheden aan het publiek getoond zal worden. Deze auto was de persoonlijke dienstauto van de ontwerper Rudolf Uhlenhaut die er ooit - zo wil de overlevering - in minder dan een uur van Stuttgart naar München mee reed: een afstand van 230 kilometer. Het exemplaar met blauw leren interieur blijft te zien het Mercedes-Benz museum in Stuttgart.

Autojournalist Ton Roks reed in de 300 SLR

Een enkele keer mochten journalisten bij hoge uitzondering een testrit in de Uhlenhaut Coupé maken. De 67 jaar oude auto's zijn steeds in topconditie gehouden en volledig rijvaardig. Ton Roks van Octane magazine heeft, zoals hij het zelf zegt, "het uitzonderlijke genoeg mogen smaken" om 20 jaar terug op het Hockenheim circuit in deze begeerlijke coupé te mogen rijden. Een once in a lifetime experience! Details voor dit artikel zijn ontleend aan het stuk dat Ton Roks in Octane nr 058 schreef.

Fonds voor milieukunde en decarbonisatie

Mercedes heeft de opbrengst van de Uhlenhaut veiling in een wereldwijd Mercedes-Benz Fund gestopt. Dat fonds gaat zich richten op studie- en onderzoeksbeurzen voor jongeren op het gebied van milieukunde en decarbonisatie.



Volgen waarde ontwikkeling oldtimers

Binnen de FEHAC werkgroep verzekering en taxatie wordt de waardeontwikkeling van klassieke voertuigen nauwlettend gevolgd. Uiteraard omdat gerealiseerde veilingprijzen invloed hebben op taxatiewaardes in rapporten. Over het algemeen is de waarde van oldtimers in coronatijd gelijk gebleven of hooguit een paar procent gestegen. Topautomobielen daarentegen stijgen nog steeds in prijs: daar geldt dat op veilingen die ene miljonair zijn zinnen gezet heeft op juist dat ene type auto dat maar zelden op veilingen wordt aangeboden.



LANDBOUW KENTEKEN PROJECT AFGEROND

De RDW heeft in 2021 de meeste landbouwvoertuigen van een kenteken voorzien. Dat kon met een eenvoudige opgave van merk, type en chassisnummer zonder een keuring op een RDW-station. Uiteindelijk zijn zo ruim 700.000 trekkers, aanhangers en andere landbouwvoertuigen nu van een kenteken voorzien en dat is veel meer dan werd verwacht.

Veel meer dan verwacht

Bij de start van het project verwachtte de RDW dat er ongeveer 550.000 landbouwkentekens uitgegeven zouden gaan worden, maar het aantal aangevraagde registraties lag in werkelijkheid dik 150.000 hoger. Vooral van getrokken materieel kwamen veel meer aanvragen dan verwacht. Verschil: verwacht werden er 150.000 en dat kwam uit op bijna het dubbele: 250.000. Bij de trekkers lag het aantal kentekens met bijna 335.000 ook 80.000 hoger dan verwacht. Alleen de rijdende werktuigen kwamen rond de verwachte aantallen uit. Uiteindelijk staat de teller per 1 juli op 709.453 afgegeven landbouw kentekens.

Flinke eindspurt aan het eind van 2021

Op 1 januari 2021 werd door velen meteen gestart met het aanvragen van een registratie. Vooral de registratie van trekkers ging vanaf het begin in een goed tempo. De registratie van rijdende werktuigen ging langzamer, na een half jaar waren er net iets meer dan 20.000 geregistreerd. Veel eigenaren hadden eerst niet direct door dat het landbouwkenteken niet alleen voor trekkers gold, maar ook voor alle grote werktuigen die erachter kunnen worden gekoppeld. Vanaf september ging het sneller, ook met de andere categorieën. Vanaf september konden eigenaren de kentekenaanvraag niet meer uitstellen: in de laatste drie maanden van 2021 kwam een derde van het totaal aantal aanvragen voor registratie binnen. In december was er een flinke eindspurt: toen werd met 194.000 nog bijna een kwart van het totaal aantal aanvragen gedaan. Door de veel hogere aantallen en de vele aanvragen in de laatste maand van het jaar lukte het niet om alle aanvragen voor 1 januari 2022 te behandelen.

Aantallen landbouwvoertuigen op kenteken Voor 1-1-1978	
Voertuigsoort	Aantal
Aanhangwagen of getrokken uitrustingsstuk	22.491
Land- of bosbouwtrekker	117.119
Motorrijtuig met beperkte snelheid	3.137

Alle gekentekende landbouw voertuigen	
Voertuigsoort	Aantal
Aanhangwagen of getrokken uitrustingsstuk	251.065
Land- of bosbouwtrekker	334.795
Motorrijtuig met beperkte snelheid	123.593



Op het platteland is altijd wel plek om een oud trekkertje te stallen

Vaak aanvullende gegevens opvragen

Ook bleek dat niet alle aanvragen volledig en correct werden ingevuld. Daardoor moest er in veel gevallen om aanvullende gegevens gevraagd worden. Met het Voertuig Identificatienummer VIN (of te wel het chassisnummer) ging het nog wel eens mis. Voor de aanvrager was dit soms lastig te vinden, of een verkeerd nummer werd aangezien voor het VIN. Door aanvullende vragen van de kant van de RDW werd de aanvraag alsnog verbeterd of gecompleteerd. Als het VIN echt niet te vinden was, moest de aanvrager een identiteitsonderzoek met eventueel VIN-inslag aanvragen. Ook hier lukte het vanwege de grotere aantallen niet om alle aanvragen voor 1 januari te behandelen. Daarom werd in februari 2022 een speciale 'VIN-inslagdag' op locatie gehouden. Daarna kwam er de optie van het clusteren van aanvragen bij elkaar in de buurt en het doen van identiteitsonderzoek en VIN-inslag aan huis. Veel aanvragers bleken over meerdere voertuigen te beschikken.

Zonder en met kenteken

Alleen landbouwvoertuigen die alleen maar op eigen erf en land rijden hoeven geen kenteken te hebben. Van 1 juli 2022 geldt de verplichting om ook daadwerkelijk een kentekenplaat op het voertuig te voeren. De 143.197 voertuigen met een datum eerste toelating vóór 1 januari 1978 mogen een blauwe plaat voeren en die plaat mag in het formaat voor personenauto's, maar ook in het formaat voor motorfietsen besteld worden.



Kenteken mag in het formaat personenauto

Meestal wordt voor het formaat motorfiets gekozen

Niet iedereen wist dat ook aanhangwagens een kenteken moeten hebben



DURE RESTAURATIE VERTAALT ZICH NIET IN WAARDE

Soms investeert een voertuigeigenaar flink in het onderhoud van zijn geliefde klassieker. Alleen betekent groot onderhoud niet dat met een nieuwe motor of een gereviseerde stuurkolom de waarde van het voertuig ineens ook flink omhoog gaat.

Taxeren is een lastig vak voor meestal oudere heren

Het taxeren van klassieke voertuigen is een vak dat door meer dan 100 mannen (dames in dit vak zijn er nog niet) wordt beoefend. Die taxateurs zijn aangesloten bij één van de drie belangenverenigingen TMV, VRT en RETM, die certificaten voor deskundigheid afgeven. Deze meer dan 100 taxateurs staan ook allemaal op de FEHAC-taxateurslijst. Deze taxateurs bepalen de waarde van mobiel erfgoed voor de cascoverzekering en maken rapporten met het keurmerk *FEHAC goedgekeurd taxatierapport*. Dat waarde bepalen is niet altijd gemakkelijk en het voorbeeld hieronder illustreert dat.

Hetzelfde werk met verschillend prijskaartje

Uitgangspunt is een gewone niet al te zeldzame klassieker, een in topconditie verkerende Citroën DS break. De kwaliteit van een klassieker wordt uitgedrukt in een classificatie die varieert van staat 1 uitmuntend: optisch en technisch in topstaat tot staat 5 slecht, in niet-rijdbare toestand. De meeste klassiekers zitten in staat 3 goed of 2 zeer goed. Van het eerste exemplaar dat de taxateur te beoordelen krijgt heeft de eigenaar alles zelf gedaan: lassen, zelf passtukjes maken, veel eigen uren erin gestopt. Alleen het spuiten en een motorrevisie zijn uitbesteed. Uiteindelijke kosten € 10.000. De eigenaar van het tweede exemplaar heeft geen tijd, maar wel geld. Dus die heeft een restaurateur in de arm genomen en heeft hetzelfde resultaat bereikt met veel betaalde restauratie-uren en de aanschaf van zeldzame en peperdure NOS - new old stock onderdelen. Mocht wel wat kosten: op het prijskaartje staat voor arbeid en onderdelen € 50.000. Puur economisch beoordeeld een onverstandige investering, maar ja, zijn DS Break oldtimer is vooral emotie. Vóór de restauratie is de waarde van beide auto's in staat 3 rond de € 25.000.



Beoordeling van het object voor de waarde

De taxateur staat voor de lastige taak om de vervangingswaarde te bepalen van deze twee klassiekers die vergelijkbaar zijn in zeldzaamheid en kwaliteit, maar waarvan de restauratie in het eerste geval weinig, maar in het tweede geval veel geld heeft gekost. Hoe komt dit tot uitdrukking in de uiteindelijke waardebepaling? Een taxateur kijkt voor de waardebepaling allereerst goed naar het voertuig zelf. Goed kijken langs de auto. Naar het interieur, het chroomwerk, de motor en vooral ook de onderkant bekijken. Dan ter bevestiging van het eigen idee van de waarde kan het nooit kwaad om in de naslagwerken de waardes in de staat 1-5 van het object op te zoeken. Dan blijkt dat de vervangingswaarde (het geld dat nodig is om een vergelijkbare auto te kopen) van een hele mooie DS Break op rond de € 50.000 uitkomt.

Kijk naar de klassieker en niet naar het prijskaartje

Met dit vertrekpunt is de vraag of een zelf gerestaureerde Break net zoveel waard is als een door een restauratiebedrijf met veel NOS-onderdelen gerestaureerd exemplaar. Het is nooit zo dat de rekening van het restauratiebedrijf plus de waarde vóór restauratie de vervangingswaarde bepaalt. In dit geval werd de zelf gerestaureerde DS op € 48.000 gewaardeerd en de tweede op € 53.000 vanwege de toepassing van de vele originele, maar wel peperdure onderdelen. Het aantal uren dat in een restauratie wordt gestoken en of die al dan niet betaald worden, heeft geen invloed op de uiteindelijke vervangingswaarde. Er wordt gekeken naar de klassieker en niet naar de moeite die het heeft gekost om het te taxeren object in die staat te krijgen.



€ 48.000



€ 53.000



De DS Break is de enige auto met drie kentekenplaten

EEN ELEKTRISCHE OLDTIMER, IS DAT NOG WEL EEN OLDTIMER?

Onder deze titel kwam De Volkskrant op 29 mei met een groot artikel over het ombouwen van oldtimers naar elektrische aandrijving. Een antwoord op deze vraag in de kop kwam er niet, maar met 'de volhardende romantici vinden dat erfgoed-vernietiging' werd de toon wel gezet.

Elektrische ombouw levert een aardig verhaal op

Een ombouw naar elektrisch van een oldtimer is autobladen en kranten wel een artikeltje waard. Het is een uithoekje in de trend van toename van het elektrisch rijden. Het wordt als duurzaam en verantwoord beschouwd en het levert een aardig verhaal op over veranderingen in de wereld van mobiel erfgoed. Dan wordt de "benzineslurpende en rokende oldtimer" (citaat Volkskrant) opgevoerd die betrekkelijk eenvoudig elektrisch is te maken. De honderdste make-over van een oldtimer in het programma S.O.S. Car Rescue was een elektrisch gemaakte MGB GT, waarvan overigens niets origineels - zelfs de carrosserie niet - meer bruikbaar was.

Prijskaartje ombouw is fors

De redenen om een bestaande fossiel aangedreven auto elektrisch te maken zijn divers. De een heeft oprechte zorgen over klimaat en luchtvervuiling, maar wil wel oldtimer blijven rijden. Een ander zoekt een auto voor dagelijks gebruik in een nostalgische verpakking. Soms is het simpel: een

parkeervergunning is alleen nog te krijgen voor een stekkerauto. Ombouw naar elektrisch is niet alleen ingrijpen in de aandrijving, maar vergt ook aanpassingen aan de rest van de auto. De plek voor het accupakket moet verstevigd worden, de auto wordt veel zwaarder waardoor remmen en wielophanging ook aangepast moeten worden. Kortom: een onderhuids volledig aangepaste auto. Het prijskaartje van dit alles ligt al gauw op een 20.000 tot 30.000 euro.

Trend of incident

Om na te gaan of dit een veel voorkomende trend vormt of bij een sporadisch incident blijft, heeft de FEHAC per 1 juli 2022 bij de RDW de aantallen opgevraagd van de 30+ elektrisch aangedreven personenauto's, bestelwagens en motorfietsen. De RDW komt dan op 109 personenauto's, 20 bedrijfswagens en zegge en schrijven 1 motorfiets: 130 in totaal. Dit op een bestand van 360.000 30+ personenauto's, 60.000 30+ bedrijfswagens en 220.000 30+ motorfietsen. Tellen we alle elektrische voertuigen, vooral dus de nieuw verkochte exemplaren, dan komt de RDW nu op 293.000 personenauto's, 12.000 bedrijfsvoertuigen en 1.410 motorfietsen. Of je het nu vergelijkt met mobiel erfgoed of met het recent opgebouwde elektrische wagenpark: een elektrisch aangedreven oldtimer komt maar heel weinig voor.

Na ombouw geen oldtimer meer

De FEHAC vindt een massale ombouw naar elektrische aandrijving van oldtimers geen goede zaak. Een oldtimer is volgens de internationaal aanvaarde definitie een voertuig van 30 jaar of ouder, origineel in de uitvoering zoals die uit de fabriek kwam, en niet dagelijks in gebruik. Een ombouw elektrisch voertuig is in de techniek nieuw en daar dus niet ouder dan 30 jaar; is zeker niet origineel af fabriek. Er wordt niet veel in de ombouw geïnvesteerd om er vervolgens niet in te rijden. Met een echte oldtimer

heeft het dus niets meer te maken. Het is moderne mobiliteit, in - toegegeven - een aantrekkelijke, ouderwetse en karakteristieke verpakking.

Citroën en Volkswagen vaak omgebouwd

Er zijn maar vier origineel elektrische oldtimer personenauto's op kenteken in ons land: alle vier van 1915 of eerder van de merken Pope Waverley en Baker Electric. De RDW-cijfers bieden ook nog een aardig inzicht in de merken van de voertuigen die naar elektrisch omgebouwd zijn. Bij de 20 bedrijfsvoertuigen zijn 9 stuks van het merk Citroën: vaak busjes van het type HY om er een foodtruck van te maken. Bij de personenauto's zitten 23 Citroëns, vaak Eenden, en de 27 elektrische Volkswagens zijn bijna allemaal Kevers. Ook is er een Trabant en een Yugo omgebouwd naar elektrisch: dat zijn op het eerste gezicht toch niet de meest voor de hand liggende autotypen om veel geld aan te spenderen voor een elektrische ombouw.



Kever Ovaal met USA bumper na ombouw



Deze Baker Electric is te zien in 't Andere Museum in Leeuwarden

Evert Louwman in FIVA Heritage Hall of Fame

De oprichter en inspirator van het welbekende Louwman Museum is opgenomen in de FIVA Heritage Hall of Fame. Een internationale FIVA-jury preeft Evert Louwman voor zijn significante bijdrage voor het behoud van het mobiele erfgoed wereldwijd.

Stand uitgifte klassieker kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 1 juli 2022.

Personenauto voor 1973 PM -43 - 06
Bedrijfsauto voor 1973 BH -03 - 31
Motorfiets voor 1973 NM -29 - 09
Voertuigen voor 1978 97-YD -47

De serie met nu nog de letters YD in het midden is voor alle voertuigen tussen 1973 en 1978. Nog 250 kentekens te gaan en dan wordt het de YE-serie.

Koninklijke onderscheiding

Herman Steendam

De redacteur en samensteller van FEHAC-tiviteiten Herman Steendam werd in april jl. benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje Nassau. Hij kreeg deze onderscheiding niet alleen voor 29 jaar vrijwilligerswerk voor de FEHAC. Naast klassiekers is Herman Steendam op vele fronten als vrijwilliger actief geweest voor kunst, kerk en krijgsmacht.



KORT NIEUWS

Zomerse editie Concours d'Elegance

FEHAC-kortingscode: FEHAC2022CDC

Voor het online bestellen van entreekaarten.



Na vervallen APK start vrijwillige klassieker inspectie

Per 1 januari 2021 is de APK voor voertuigen van 50 jaar en ouder vervallen, maar de eigenaar heeft nog steeds de plicht om ervoor te zorgen dat het voertuig veilig aan het verkeer deelneemt. Het is en blijft verstandig ervoor te zorgen dat het voertuig uitstekend onderhouden wordt. Vanaf dit najaar wordt de mogelijkheid geboden om op het voertuig een specifieke vrijwillige klassieker inspectie (VKI) te laten verrichten. De FEHAC werkt op dit onderwerp samen met de BOVAG en de KNAC. Bij de VKI wordt het voertuig door een gespeciali-

seerde deskundige beoordeeld op veiligheid, milieu en specifieke behoudsaspec-ten. Dit laatste is nieuw en anders dan een APK: de deskundige kijkt naar de algehele staat van het voertuig en adviseert over komende reparaties die ertoe bijdragen dat het voertuig in goede staat blijft.

Helm op een snorfiets verplicht vanaf 1 januari 2023

Vanaf 1 januari 2023 is het dragen van een helm bij het rijden op een snorfiets verplicht. Dit geldt voor zowel de bestuurder als voor passagiers. Snorfietsers hebben hierbij de keuze tussen een bestaande goedgekeurde brom/motorfietshelm of een goedgekeurde speed-pedelec-helm. Het bekendste voorbeeld van een klassieke snorfiets is de Solex. De maximumsnelheid voor een snorfiets blijft 25 km per uur. Er is discussie geweest of een snorfiets op het fietspad of op de rijbaan thuishoort. Uitkomst is dat ook na 1 januari 2023 snorfietsers op het fietspad mogen rijden. Tot die tijd is een helm alleen verplicht op plekken waarbij de snorfiets naar de rijbaan is verplaatst, zoals in Amsterdam en Utrecht. Aan andere regels voor snorfietsers verandert niets.

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

Herman Sluiter
erfgoed@fehac.nl

Bestuurslid Duurzaamheid, Kennis & Techniek

Hans Dijkhuis
duurzaamheid@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!

