

COLOFON

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

www.fehac.nl

Secretariaat

Kantorenhuis De Merseberghen
Willeke Wallet
Ambachtsweg 4 - S
3953 BZ Maarsbergen
tel: 0343-437303
fax: 0343-437304
e-mail: secretariaat@fehac.nl

PR/Perscontacten

Rob Röttscheid
Louis Saalbornlaan 55
3584 GA Utrecht
tel: 030-2667580
fax: 030-2667581
e-mail: r.rotscheid@rotscheidadvies.nl

Redactie FEHAC

Herman Steendam
Groenekansweg 79
3732 AB De Bilt
tel: 030-2205419
fax: 030-6021992
e-mail: redactie@fehac.nl

BESTUUR

Voorzitter

Bert Pronk
tel: 070-3976517
e-mail: voorzitter@fehac.nl

Vice-voorzitter

Tiddo Bresters
tel: 071-5896982
fax: 071-5897987
e-mail: juza@fehac.nl

Secretaris

Rob Röttscheid
Bereikbaarheid: zie PR/Perscontacten
e-mail: secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Rob Heuft
tel/fax: zie secretariaat
penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid personenauto's

Bert de Boer
tel: 0573-431348
fax: 0573-431402
cpa@fehac.nl

Bestuurslid vrachtauto's, tractoren, bussen, militaire voertuigen, aanhangers, trailers en caravans

Henk Minne
tel: 0321-325283 en 0651-592578
cbv@fehac.nl

Bestuurslid motoren en rijwielen met hulpmotor

Jan Ostermeijer
tel/fax: 0317-317933
cmsrh@fehac.nl

Basisvormgeving

H.B. Busking BNO, Groningen

Druk

Grafisch Bedrijf Wink BV, Doetinchem

Foto's

Herman Steendam

Informatie uit FEHAC

KORT NIEUWS

Nieuwe regels voor landbouwtrekkers

Nu mag men op een trekker met een simpel trekkercertificaat op de openbare weg rijden met een maximale snelheid van 25 km/u. Een paar dingen zullen gaan veranderen. In de eerste plaats zullen alle land- en bosbouwtrekkers en hun aanhangwagens die op de openbare weg rijden een kenteken gaan krijgen. Ten tweede wordt de maximumsnelheid buiten de bebouwde kom 40 km/u en in de bebouwde kom blijft het 25 km/u. Tenslotte wordt een rijbewijs verplicht voor het besturen van een trekker op de openbare weg. Dit nieuwe rijbewijs stelt hogere eisen aan de chauffeur dan het huidige trekkerrijbewijs. Omdat het een veelomvattende operatie is, verwacht minister Peijs dat de nieuwe regels niet eerder dan in de loop van 2009 ingevoerd kunnen worden.

Nummerplaten brommers massaal gestolen

Sinds de invoering van het brommerkenteken zijn er al meer dan 6.000 kentekenplaten van brom- en snorfietsen gestolen. Het gaat daarbij om een kleine 1% van het totaal aantal uitgegeven kentekens van 670.000. Eén van de oorzaken van de diefstallen is vermoedelijk dat er nog veel brommers zijn die helemaal geen kenteken hebben en een brommer zonder kentekenplaat valt direct op. Het advies is dan ook om de kentekenplaat vast te klinken of met popnagels vast te klinken. Het openbaar ministerie heeft al aangekondigd intensief te gaan controleren op gestolen kentekenplaten.

Geschiedenis van de DAF aanhangwagens beschreven

In deze rubriek geven we ook aandacht aan boeken als die een specifiek Nederlands deel van de historie van voertuigen beschrijven. In ons land kun je dan niet om DAF heen. De A in DAF stond

Eén van de succesvolle DAF aanhangers was de F5 uit eindjaren '40, beginjaren '50.

Samen met een Henschel HS90 uit 1957 levert deze F5-aanhanger uit 1952 een mooi complete klassieke combinatie op.



van oudsher voor Aanhangwagens. Eén van de mensen die het allemaal nog heeft meegemaakt en er nog uit eerste hand over kan vertellen is Frans X.A. Schmiermann. Hij heeft een prachtig en goed gedocumenteerd boek geschreven over alle aspecten van de DAF aanhangwagens en hun fabrieken in Eindhoven en Spanje. Hoogtepunt van de productie van DAF-aanhangwagens viel in de jaren vijftig van de vorige eeuw. Het boek DAF Aanhangfabriek, van voortrekker tot bijwagen kost € 29,50. ISBN 9789059940567

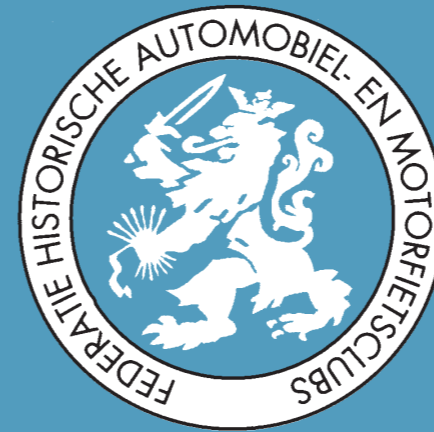
Centrum voor Industrieel en Mobiel Erfgoed (CIME) stopt ermee

Het CIME beëindigt haar activiteiten, omdat de overheid voor structurele ondersteuning geen geld beschikbaar stelt. Dit centrum was bedoeld voor ondersteuning van behoud en presentatie van o.a. mobiel erfgoed voor de verschillende organisaties, die zich met het bewaren van mobiel erfgoed bezig houden. Daarbij gaat het om vliegtuigen, vaartuigen railvervoer en automobielen. Dat het CIME ermee stopt betekent niet dat daarmee ook de organisaties, die binnen het CIME participeerden ter ziele zijn. De stichting Mobiele Collectie Nederland (MCN) bijvoorbeeld, waar de FEHAC ook nauw bij betrokken is, blijft gewoon doorgaan.

Gezamenlijk reglement van FEHAC en KNAF voor klassiekerrally's

Voor alle regelmatigheidsritten die onder auspiciën van de FEHAC of de KNAF Nationale Autosport Federatie (KNAF) worden georganiseerd, geldt per 2007 dat het Nationaal Reglement voor Regelmatigheidsritten (NRR) wordt toegepast. Dit reglement heeft zowel bepalingen voor de organisatie als voor de deelnemers. In 2006 werd het NRR op proef toegepast, maar de organisatoren van dit soort ritten hebben unaniem besloten dat het NRR per 2007 verplicht wordt. De tekst van het NRR is aan te vragen bij het FEHAC-secretariaat.

FEHAC t i v i t e i t e n



januari 2007

FEHACtiviteiten is de nieuwsbrief van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC) Kantorenhuis De Merseberghen Ambachtsweg 4-5 3953 BZ Maarsbergen www.fehac.nl

Eindelijk duidelijke cijfers over gebruik en belang van klassiekers

Over de periode juni 2004 - juni 2005 is in elf Europese landen onderzoek gedaan naar de manier waarop eigenaren van klassieke voertuigen omgaan met hun voertuigen en hoeveel geld ze eraan uitgeven. Aangetoond is nu dat klassiekers in feite maar heel weinig rijden en dat alle activiteiten rond historische voertuigen een forse economische betekenis hebben gekregen.

Brede opzet van het onderzoek in Europa

De FEHAC en vooral haar achterban hebben vorig jaar meegedaan aan de Europese enquête naar het bezit, gebruik en belang van klassieker voertuigen. Op initiatief van de Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA), werd dit onderzoek gelijktijdig in elf Europese landen gehouden. De FEHAC publiceert nu niet alleen de Europese resultaten, maar ook de resultaten voor Nederland. Begin 2006 hebben bijna 3.500 voertuigeigenaren, bedrijven en clubs in ons land enquêteformulieren ingevuld: dat is als steekproef voldoende representatief. Het onderzoek ging over de periode juni 2004 - juni 2005. Het onderzoek richtte zich op drie onderdelen:

- aantallen en het gebruik van klassieke voertuigen ouder dan 25 jaar
- het profiel van de eigenaar van klassieke voertuigen
- de economische betekenis van klassiekers

Aantallen voertuigen van 25 jaar en ouder

In ons land rijden bijna 10 miljoen voertuigen rond: de overgrote meerderheid vormt natuurlijk de categorie personenauto's, maar ook motorfietsen, scooters, bestelauto's, vrachtwagens, bussen, tractoren en allerlei aanhangwagens vallen onder die 10 miljoen voertuigen. 4% van die voertuigen -zo'n 370.000 voertuigen- is ouder dan 25 jaar. Dik de helft -52,4%- daarvan (195.000) zijn personenauto's, met als tweede categorie de motorfietsen en scooters met 23% (85.000).

Aanhangers blijken heel goed vertegenwoordigd te zijn in de groep voertuigen van 25 jaar en ouder. Pas bij goed tellen van het aantal wielen van deze opmerkelijke combinatie wordt duidelijk dat dit een tweewielige aanhanger is achter een motor met zijspan.



Verrassend en onverwacht is het grote aantal aanhangwagens en caravans: ruim 70.000 stuks in deze categorie is ouder dan 25 jaar. Klassieke bestelauto's, vrachtwagens, speciale voertuigen en trekkers vormen een relatief kleine groep, goed voor 5,7%, (21.000) stuks van het klassiekerbestand. De kleinste categorie is die van de klassieke bussen: daar zijn maar 537 stuks van.

Het rijdt niet of maar weinig

De klassiekers (daarbij inbegrepen aanhangers) vormen weliswaar 4% van het totaal aantal voertuigen, maar er wordt lang geen 4% van het totale aantal kilometers mee gereden. Het begint er al mee dat maar 65% daadwerkelijk rijdt en dat 35% helemaal niet of maar zeer sporadisch rijdt: die zijn in restauratie of die worden alleen aangehouden vanwege de historische waarde en nemen geen deel aan het verkeer. Dat betekent dat zo'n 125.000 historische personenauto's wel aan het verkeer deelnemen. Van de 122 miljard in Nederland door personenauto's afgelegde kilometers worden er 240 miljoen in klassieke personenauto's verreden: dat lijkt nog steeds veel, maar dat is slechts 0,2% van het totaal. Van elke 1000 km worden maar 2 km's in een klassieker afgelegd. Het begint er al mee dat 43% van de historische voertuigen nog niet eens 500 km per jaar aflegt. Het gemiddeld kilometrage in een klassieker in Nederland komt uit op 1.894 km per jaar: eens per maand een ritje Zeist - Den Haag en terug. Slechts 9% van de klassieke voertuigen rijdt meer dan 3.500 km per jaar.

370.000 voertuigen van 25 jaar en ouder

- | |
|-------------------------------------|
| • 195.000 personenauto's |
| • 85.000 motoren en scooters |
| • 70.000 aanhangers |
| • 20.000 bedrijfsvoertuigen |

Klassiekers zijn niet duur in aanschaf

Vaak wordt gedacht dat klassieke voertuigen per definitie dure voertuigen zijn. Niet waar, blijkt uit het onderzoek. Zo'n 32% van de voertuigen is nog geen € 5000 waard en de groep van € 5000 - €10.000 is goed voor een kwart van het aantal voertuigen. De waarde van de meeste klassieke voertuigen, zowel in Nederland als in Europa, ligt ruim onder de € 10.000. De duurdere voertuigen van € 35.000 en meer vertegenwoordigen slechts 4% van het totaal: de dure topautomobielen, die vaak de voorplaat van de oldtimerbladen sieren, zijn dus écht zeldzaam.

Het blijft toch een mannenhobby

Ook de eigenaar van het voertuig is interessant: als we op een oldtimerevenement komen zien we vaak veel middelbare mannen rondlopen en is dat lijkt ook een beetje helaas- representatief voor de groep bezitters van historische voertuigen. Jeugd, vrouwen en allochtonen zie je veel minder. Dat beeld blijkt nu ook uit het onderzoek inderdaad te kloppen: bijna 85% van de eigenaren van een klassiek voertuig is boven de 40 jaar oud, wat eigenlijk ook niet zo verwonderlijk is. Een klassiek voertuig is heel vaak erbij; eentje naast de dagelijkse auto. Nostalgie is ook een reden om een leuk oud voertuig met sterk gedateerde rijeigenschappen te willen hebben. Autodesign met een eigen karakter of 'mijn vader had er net zo eentje' wordt dan belangrijker dan ruitenwissers die nauwelijks helpen of het stuur zonder bekrachtiging, dat een hele fitnessles vervangt. Het onderzoek maakt geen onderscheid bij de eigenaar tussen mannen en vrouwen, maar ook zonder onderzoek bevestigt de praktijk dat een ruime meerderheid van de eigenaren van klassiekers man is. De jeugd is slecht vertegenwoordigd: 15,4% is de grootte van de groep klassieker-eigenaren tot 40 jaar, de babyboomers van 41-60 jaar zijn goed voor 57% en de vitale senioren van 61 tot 80 jaar zijn goed voor bijna de rest met

Gebruik

- **Klassieker rijdt gemiddeld slechts 1.894 km per jaar**
- **43% rijdt nog geen 500 km per jaar**
- **35% rijdt helemaal niet**
- **maar 33.000 klassiekers rijden jaarlijks meer dan 3500 km**



Als jonge meid op een oude tractor val je op bij oldtimer-bijeenkomsten, waar het gemiddelde publiek toch voor het overgrote deel uit mannen van middelbare leeftijd bestaat.

26,8%. Supersenioren van 80+ telt ons land niet veel als klassiekereigenaar: maar 0,3% van het totaal.

Over heel Europa gemeten is het nog een graadje 'grijzer' dan in Nederland. De groep 61-80 jaar is daar met 39% fors hoger dan onze 26,8% met ook nog eens 1,2% 80-plussers: vier keer zoveel dan bij ons. De Nederlandse bezitter van een klassiek voertuig is dus gemiddeld zeker jonger dan in de rest van Europa. In veel landen is het bezitten van en rijden in een historisch voertuig een activiteit geworden die vooral door ouderen wordt uitgevoerd.

Geen hobby voor gefortuneerden

Ook is naar inkomen gekeken in het onderzoek: gevraagd werd naar het bruto jaarinkomen van het huishouden in euro's. Uit het onderzoek bleek dat een aanzienlijk deel van de bezitters van klassieke voertuigen een gewoon doorsnee inkomen heeft. De groep met een inkomen tot € 50.000 is verreweg de grootste groep (zo'n 54%) en een inkomen van meer dan € 70.000 wordt in ongeveer 22% van de gevallen aangegeven. De rest zit in de inkomenscategorie 50-70 mille. Daarbij scoort Nederland wel wat afwijkend van Europa: in de laagste inkomenscategorie tot € 30.000 zijn we ondervertegenwoordigd, bij 30 tot 70 mille inkomen doen we het veel beter, maar de topinkomens zijn vergelijkbaar.

Klassiekers: een economische factor van betekenis

Uitgaven rond klassiekers zijn in vier groepen te splitsen: onderhoud, verzekeringen, brandstof en een restgroep, die in het onderzoek wordt aangeduid als 'gerelateerde items'. In Nederland wordt € 120 miljoen uitgegeven aan alles rond het klassieke voertuig; € 50 miljoen daarvan gaat op aan onderhoud. Oldtimerverzekeringen zijn goed voor € 19 miljoen; bij 300.000 voertuigen (de aanhangers dan even niet meegeteld) bedraagt de gemiddelde premie dan € 63. Aan brandstof wordt € 14 miljoen uitgegeven voor de 240 miljoen in klassiekers afgelegde kilometers: ruim 17 cent de kilometer, da's bij € 1,50 de liter een verbruik van bijna 1 op 9.

Bij gerelateerde items moet gedacht worden aan tijdschriften, boeken, modellen, museumbezoek, gereedschap, kleding en andere zaken. Alles bij elkaar € 37 miljoen en dat is meer dan wat aan verzekeringen en brandstof samen wordt uitgegeven. Onder de andere zaken valt ook stalling: die kosten kunnen behoorlijk oplopen want een stallingplaats in de Randstad kost al gauw € 75 per maand.

Bijna 60% van de klassiekers is nog geen € 10.000 waard. Deze Peugeot 403 uit rond 1960 staat langs de kant van de weg met een vraagprijs van € 3600- .



Nog een paar feiten

Leeftijd klassieker eigenaren: 84% is 40-plus
Bijna 60% van de klassiekers is minder waard dan € 10.000
Topautomobielen boven € 35.000: maar 4% van 370.000
€ 120 miljoen klassieker gerelateerde omzet in Nederland
400 bedrijven met 1400 man in klassiekerbranche actief
Impuls voor toerisme: jaarlijks 230.000 overnachtingen
176.000 bezoekers aan clubevenementen

400 gespecialiseerde ondernemingen actief

Nederland telt ongeveer 400 bedrijven speciaal voor klassiekers: daarbij gaat het bijna altijd om kleine bedrijven met gemiddeld 3,5 medewerkers, waarbij gedacht moet worden aan merkgarages, bekleders, onderdelenspecialisten en motorrevisiebedrijven. Driekwart van die bedrijven bestaat al langer dan 10 jaar en van hun personeel wordt specialistische kennis verwacht: dat blijkt ook wel uit het feit dat 67% van deze ondernemers aangeeft moeite te hebben met het invullen van vacatures. Voor iemand, die van zijn hobby zijn beroep wil maken zijn er dus zeker mogelijkheden!

Toerisme heeft baat bij veel overnachtingen

Klassieker bezitters gaan vaak op pad met hun klassiekers; ze zijn goed voor jaarlijks 230.000 overnachtingen, waarvan 114.000 in Nederland. Jaarlijks worden 288.000 dagtrips gemaakt, waarvan 53.000 dagtrips naar de omliggende landen. Al met al een aardige klantengroep voor de toeristische sector. De leden van verenigingen voor klassieke voertuigen bezoeken jaarlijks 176.000 keer een bijeenkomst van hun vereniging

Vervolg onderzoek straks hard nodig

Dit onderzoek geeft voor het eerst een goed inzicht in de betekenis van het klassieke voertuig. De komende jaren zal alles rond historische voertuigen zeker onderwerp van discussie blijven, denk maar aan het rekeningrijden en de milieueffecten van het verkeer. Er zal veel overtuigingskracht nodig zijn om iedereen ervan te overtuigen -de overheid voorop- dat het mogelijk moet blijven om te kunnen blijven rijden in klassiekers. Gelukkig is er in brede lagen van de bevolking en van de politiek veel sympathie voor ons prachtig cultureel erfgoed. De FEHAC zal het bij haar belangenbehartiging vooral moeten hebben van overtuigende argumenten, gebaseerd op feiten en cijfers. Daarom is dit onderzoek en haar uitkomsten zo waardevol ter ondersteuning van de belangenbehartiging voor klassieke voertuigen eigenaren door de FEHAC. Vervolgonderzoek en periodiek actualiseren van de nu vergekregen cijfers is daarbij van groot belang.