

COLOFON

FEHACtiviteiten is een uitgave van de **Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs**

www.fehac.nl

Secretariaat

Kantorenhuis De Merseberghen
Willeke Wallet
Ambachsweg 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

Wink Groep, Doetinchem

Foto's

Herman Steendam, Tiddo Bresters

Informatie uit FEHAC

KORT NIEUWS

Erfgoed dat beweegt!

Bent u benieuwd naar een totaalbeeld naar wat mobiel erfgoed in Nederland allemaal omvat: dan is het boek Erfgoed dat beweegt! zeker een aanrader. Daarin komen kenmerkende voertuigen, vliegtuigen, vaartuigen, trams en treinen uitgebreid aan de orde met de specifieke redenen waarom juist deze voorbeelden van belang zijn om als mobiel erfgoed te koesteren. Ook de rol van de FEHAC via de Mobiele Collectie Nederland op dit terrein wordt belicht.

Compensatie van uitstoot kooldioxide

De milieufilm van Al Gore heeft het probleem van de CO₂-uitstoot wereldwijd op de kaart gezet. Er zijn tal van initiatieven genomen om ook de individuele burger bewust te maken van zijn eigen bijdrage aan de uitstoot van dit broeikasgas. Zo kan men de CO₂-emissie bij een vliegreis compenseren door een bedrag te storten voor de aanleg van bossen. Ook de FEHAC is benaderd door een bedrijf om de uitstoot van CO₂ van klassieke voertuigen door haar achterban te compenseren door te investeren in groene en duurzame projecten. Daar is de FEHAC niet op ingegaan. Niet omdat het probleem niet onderkend wordt, maar wel omdat de band met onze achterban niet zodanig is, dat dit als een FEHAC-taak beschouwd kan worden. De leden van de FEHAC zijn de clubs en niet de individuele klassiekerrijders. Bovendien zorgen onze klassiekers niet voor een buitenproportionele CO₂ uitstoot; er wordt zorgvuldig mee omgegaan en er wordt niet hard mee wordt gereden. Compensatie van CO₂ is meer iets voor de individuele klassiekerrijder, die bijvoorbeeld door het kopen van groene stroom zijn bijdrage veel concreter kan leveren.

Alles in verhouding: de CO₂ uitstoot van elektriciteitscentrales is vele malen groter dan die van klassieke voertuigen



100 jaar Renault in Nederland

Over de geschiedenis in Nederland van het automerk Renault is nu een boek verschenen. Het boek is geschreven door een echte Renault-deskundige: Jac Maurer, redacteur van De Renograaf, het blad van de Club d'Anciennes Renault des Pays Bas. Voor de vele Renault-liefhebbers in ons land een prachtig boek, waarin heel veel over hun favoriete merk aan de orde komt. Het boek is geheel in zwart/wit wat het boek een wat nostalgische uitstraling geeft. Maar dat past wel weer bij een boek dat geschiedenis beschrijft en waarvan de meeste foto's uiteindelijk ook origineel in zwart/wit waren. Renault heeft in die jaren vele tientallen modellen uitgebracht en al die verschillende modellen komen aan bod, met een accent op na oorlogse modellen tot 1990. Uitgebreid komen ook de verschillende importeurs van Renault aan de orde die achtereenvolgens in Maastricht, Utrecht, Den Haag en Amsterdam waren gevestigd. Voor dit deel van de Nederlandse geschiedenis van Renault was nog niets in boekvorm verschenen. Voor € 19,50 zeker een aanwinst voor de geschiedschrijving van het automobiel in Nederland.

Ledenvergadering FEHAC op 18 april a.s.

De Algemene Ledenvergadering van de FEHAC wordt dit voorjaar gehouden op woensdag 18 april 2007 om 20.00 uur. Dit keer dus niet zoals gebruikelijk op vrijdagavond, maar op een woensdag. Lokatie: kantoor van de BOVAG te Bunnik aan de A12.

FEHAC t i v i t e i t e n



april 2007

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

Vrijstelling motorrijtuigenbelasting wordt onder de loep genomen

Begin dit jaar kreeg de Tweede Kamer vlak voor de komst van het nieuwe kabinet Balkenende IV een brief over de vrijstellingen die de Motorrijtuigenbelasting kent. De vrijstelling voor klassiekers ouder dan 25 jaar is in omvang de belangrijkste vrijstelling in die wet. Op zich is zo'n brief niet opzienbarend want met enige regelmaat evalueert de overheid of bestaande vrijstellingen nog wel juist zijn.

Verschillende categorieën vrijstellingen

Het evaluatierapport heeft de titel: 'Het beperkte en ondergeschikte gebruik van de weg in de Motorrijtuigenbelasting'. Vanwege zijn demissionaire status heeft minister Zalm dit rapport zonder commentaar van zijn kant naar de Tweede Kamer gestuurd. De Motorrijtuigenbelasting kent een paar categorieën voertuigen die óf geheel vrijgesteld zijn van het betalen van belasting óf die korting krijgen. Helemaal vrijgesteld zijn voertuigen van 25 jaar en ouder, maar ook bijvoorbeeld motorrijtuigen in musea en voertuigen voor aanleg en onderhoud van wegen. Korting tegen een kwarttarief krijgen o.a. kampeerauto's en voor half geld mag op motorrijwielen gereden worden.

Vrijstelling klassiekers bestaat inmiddels twaalf jaar

Dat deze vrijstellingen bestaan is niets nieuws: de vrijstelling voor klassieke voertuigen van 25 jaar en ouder bestaat inmiddels alweer 12 jaar. Ook niets nieuws is dat periodiek gekeken wordt naar het effect van vrijstellingen en kortingen. Het gaat om veel geld want het totale bedrag aan vrijstellingen en kortingen bedraagt € 164 miljoen. De drie groepen die hiervan het meeste profiteren zijn de 25-plus klassiekers met € 92 miljoen, de kampeerauto's met € 48 miljoen en de motorrijwielen met € 22 miljoen. Voor de rest blijft dan maar schamele € 2 miljoen over. De totale opbrengst van de Motorrijtuigenbelasting bedraagt overigens maar liefst € 2.700 miljoen.

Het boek Erfgoed dat beweegt! biedt een breed overzicht van alles wat aan mobiel erfgoed in Nederland aanwezig is



Het jaarlijkse bedrag aan vrijstelling per klassiek voertuig bedraagt gemiddeld € 290.

Beperkt gebruik van de weg blijft reden voor vrijstelling

Deze vrijstellingen bestaan omdat voor deze categorieën voertuigen geldt dat ze 'door hun aard, inrichting en karakter beperkt of ondergeschikt gebruik van de weg maken'. Voor de groep klassiekers wordt door de opstellers van het rapport een onveranderlijk beperkt gebruik echter als minder vanzelfsprekend ervaren en het feitelijk weggebruik door klassiekers is daarom onderzocht. De forse stijging in aantal van de categorie die het meest in het oog springt -de klassieke personenauto- valt zeker niet te ontkennen. Daar waar in de periode 2000-2005 het totale aantal personenauto's met 7% steeg, steeg het aantal klassieke personenauto's in dezelfde periode met 61% tot 195.000 stuks. Echter: 2/3 van die stijging is toe te rekenen aan al in Nederland aanwezige auto's; die zijn na 1-1-2000 gewoon bewaard gebleven en 25 jaar oud geworden; voor het overige betreft het import. Eenmaal 25 jaar oud is er vrijwel geen verlies van voertuigen uit oudere jaargangen en de toename omdat alweer een jaargang 25 jaar oud is geworden bedraagt elk jaar ongeveer 11.500 stuks.

Cijfermatige onderbouwing lastig

Cijfermateriaal bij de overheid over het gebruik van klassiekers is er nauwelijks. Het CBS heeft op basis van een aantal gegevens uit eerdere jaren berekend, dat 70% van de auto's uit bouwjaar 1970 minder dan 2.500 km per jaar rijdt en dat nog maar 1 op de 13 van de 70'ers meer dan 7.500 km rijdt. De recente FEHAC-enquête leverde nog andere cijfers op: klassiekers rijden per jaar gemiddeld 1.894 km en slechts ongeveer 33.000 klassieke personenauto's rijden jaarlijks meer dan 3.500 km.

Beslissing wordt overgelaten aan de politiek

Tenslotte: de conclusie over de klassiekervrijstelling in dit evaluatierapport. In het algemeen zijn de faciliteiten doelmatig, maar er zijn verbeteringen mogelijk. Voor de motorrijtuigen van 25 jaar en ouder laat het rapport onbeantwoord of er in alle gevallen bij klassiekers nog sprake is van een beperkt of ondergeschikt gebruik van de weg. Het antwoord op die vraag wordt graag aan de beleidsmakers overgelaten: dus aan de minister en zijn ambtenaren. Wel wordt de manier waarop de vrijstelling voor klassiekers is ingericht als doelmatig en efficiënt beoordeeld.

Dus gaat de vrijstelling voor 25-plussers veranderen? Waarschijnlijk niet. Verkeer en Waterstaat staat voor de gigantische operatie om nog in deze kabinetsperiode van vier jaar de Motorrijtuigenbelasting minimaal voor een deel te vervangen door het nieuwe rekeningrijden. In de tussentijd zal er waarschijnlijk niet meer gemorrelt worden aan de al sinds 1994 bestaande vrijstellingsregeling voor 25+ voertuigen, die de Motorrijtuigenbelasting kent.

OVER VIER JAAR INVOERING VAN HET NIEUWE REKENINGRIJDEN

De nieuwe regering heeft de ambitieuze doelstelling om vóór het eind van deze kabinetsperiode in 2011 een nieuw systeem van beprijzen van het gebruik van de weg in te voeren. Voor klassiekers zal dat zeker gevolgen hebben want nu zijn klassiekers ouder dan 25 jaar vrijgesteld van het betalen van Motorrijtuigenbelasting.

Rekeningrijden via GPS plaatsbepaling

De eerste file op de Nederlandse snelwegen stond op een mooie Pinksterdag op de toenmalige rotonde Oudenrijn in 1955. Maar het wordt steeds drukker op de weg. Tussen 1990 en 2005 is het personenvervoer met 26 procent toegenomen. 80% van de gereden kilometers wordt afgelegd met de auto. Uit het recente FEHAC-onderzoek naar het gebruik van klassiekers blijkt dat daarvan maar een te verwaarlozen 0,2% voor rekening komt van klassieke personenauto's van 25 jaar en ouder. Verschillende ministers van Verkeer en Waterstaat hebben al geprobeerd om het rekeningrijden in te voeren en de maatschappelijke weerstand ertegen was altijd erg groot. Kom aan de auto en de emoties lopen torenhoog op. De oplossing voor het probleem is in het verleden ook vanuit heel wat invalshoeken benaderd: van de carpoolwisselstrook bij Muiden van Hanja May-Weggen via het afgeblazen idee van het spitsvignet tot de tolpoorten bij de vier grote steden van 'Tineke Tolpoort' Netelenbos. De overheid wil af van een vast belastingtarief ongeacht het aantal verreden kilometers en wil in plaats daarvan een prijs (lees: belasting) per gereden kilometer invoeren. Stilstaan kost niets; alleen rijden kost straks geld. Het lijkt erop dat in de Commissie Nouwen een systeem is uitgedacht, waar (bijna) iedereen het nu over eens is. Om de gereden kilometers te kunnen registreren moet elk voertuig voorzien worden van een apparaatje waarmee via GPS de plek van dat voertuig bepaald kan worden. Of dat apparaatje rekening man of rekening Rijk wordt is nog niet duidelijk. Ook is nog niet duidelijk of er nog wat gewone Motorrijtuigenbelasting als basistarief overblijft aangevuld door de inkomsten uit rekeningrijden of dat de Motorrijtuigenbelasting helemaal verdwijnt en geheel vervangen wordt door het nieuwe rekeningrijden. Dat nieuwe rekeningrijden gaat er zo uitzien: er komt een vlakke basisprijs voor elke gereden kilometer en dan maakt het niet uit of die kilome-

ters gemaakt worden tussen Amsterdam en Breukelen op de A2 of ergens binnendoor op een mooi weggetje tussen Groningen en Delfzijl. Daarnaast komt er een extra prijs om te rijden op drukbereden plaatsen en tijden: de congestieprijs. Vooral de lange afstandsforens, die het allemaal zelf moet betalen en geen leaseauto rijdt zal hierdoor flink duurder uit zijn. De verwachting is dat de automobilititeit hierdoor minder gaat groeien. Let wel: niet afneemt; alleen maar met 10% minder groeit.

Kastje in klassiekers staat haaks op originaliteit

Dit alles zal ongetwijfeld ook invloed hebben op het rijden met klassieke voertuigen. Het registratiekastje is natuurlijk een onding in een origineel klassiek voertuig: waar kun je zo'n ding wegwerken in bijvoorbeeld een vooroorlogse motorfiets. Alleen al op grond van het aantasten van de originaliteit van het rijdend mobiel erfgoed is zo'n kastje letterlijk misplaatst. Dan zijn er nog wat praktische problemen te bedenken met die kastjes in klassiekers. Zoals: komen de kastjes er ook in 6 volt uitvoering, kun je ze ook uitzetten als een voertuig op een ambulance naar een evenement vervoerd wordt, werkt het kastje ook als de accu losgekoppeld is in de winterstalling, enzovoort. De overheid bespaart zich een hoop uitvoeringsproblemen als de klassiekers van 25 jaar en ouder gewoon vrijgesteld blijven. Alleen heet het dan niet meer de vrijstelling van Motorrijtuigenbelasting, maar de vrijstelling van de verplichting om het rekeningrijdenkastje aan boord te hebben.

Deze Citroën Tractions zijn van vóór 1960, dit jaar worden ze waarschijnlijk voor het laatst gekeurd voor de APK



VOORSTELLEN OM DE FREQUENTIE VAN APK-KEURINGEN TE VERANDEREN

De CITA, de wereldwijde organisatie voor bedrijven en instellingen die zich bezig houdt met periodieke autokeuringen heeft een wijziging van de huidige, in Nederland gebruikelijke APK-frequentie aanbevolen. Dit advies komt op het moment dat het Ministerie van Verkeer en Waterstaat bezig is met een voorstel tot wijziging van de frequentie van het APK-keuren in Nederland.

APK-frequentie staat ter discussie

De Nederlandse overheid is volgens Europese regels verplicht een Algemene Periodieke Keuring (APK) in te richten en daar gelden minimumeisen voor. Minimaal moet in een EU-lidstaat een auto voor het eerst gekeurd worden na vier jaar en daarna volgt minimaal een twejaarlijkse keuring. Strenger mag: zo kennen wij in Nederland nu de verplichting om nieuwe auto's voor het eerst al na drie jaar te keuren en vervolgens daarna jaarlijks opnieuw. De vorige minister van Verkeer en Waterstaat kwam met een voorstel om auto's voor het eerst na vier jaar en daarna twejaarlijks te keuren. CDA, VVD en SP waren daar toen voor en kregen steun van de ANWB. Felle tegenstanders waren de branche-organisaties RAI, Bovag en Veilig Verkeer Nederland. Verkeer en Waterstaat nam nog geen beslissing in afwachting van een Europees rapport over de relatie APK-keuring en veiligheid.

De CITA stelt voor auto's te keuren vanaf het vierde jaar en daarna twejaarlijks. Vanaf het achtste jaar zou de keuring vervolgens jaarlijks moeten gebeuren. Na de CITA aanbevelingen is de nieuwe minister van Verkeer en Waterstaat, Camiel Urlings, in beweging gekomen. Na gesprekken met de belangenorganisaties wil hij begin mei aan de Tweede Kamer laten weten welke kant het opgaat met de frequentie van de APK-keuring. Hier tussendoor speelt nog de kwestie van de APK-frequentie voor klassieke auto's. De Tweede Kamer heeft -dat is al weer tijdje terug in augustus 2004- het voorstel aangenomen om twejaarlijks te keuren na 30 jaar en ouder en na bouwjaar 1960 de keuring helemaal af te schaffen. Argumenten daarvoor zijn dat klassiekers gekoesterd worden, doorgaans prima onderhouden zijn en dat ze op die leeftijd nog maar heel weinig kilometers rijden. Dit voorstel moet nog steeds bij algemene maatregel van bestuur ingevoerd worden.



Proefopstelling voor het rekeningrijden op de A12 bij Woerden