



mei 2009

FEHACtiviteiten is
de nieuwsbrief
van de Federatie
Historische Automobiel-
en Motorfietsclubs (FEHAC)
Business Centre Heuvelrug
Rijksstraatweg 269 - V
3956 CP Leersum
www.fehac.nl

Herhaald onderzoek naar de polis-voorwaarden oldtimerverzekeringen

In februari 2004 publiceerde de FEHAC de resultaten van een onderzoek naar de kwaliteit van de oldtimerverzekeringen in ons land. Bij die gelegenheid gaf de FEHAC ook de contouren aan van een goede oldtimerverzekering: acht eisen werden geformuleerd waaraan een goede oldtimerverzekering moet voldoen. Vijf jaar zijn nu voorbij en dit jaar wordt het onderzoek herhaald, waarbij vooral naar de dekking tijdens ritten zal worden gekeken. Die is bij geen verzekeraar hetzelfde en dat zorgt voor verwarring en onzekerheid bij de eigenaars van klassieke voertuigen. Dat ritten en wedstrijden waar het om snelheid gaat worden uitgesloten is nog wel begrijpelijk, maar alle andere ritten zijn in de praktijk niet of hooguit nauwelijks risicoverhogend en dekkingsuitsluitingen op dat vlak moeten echt verdwijnen.

De acht FEHAC-eisen waaraan een goede oldtimerverzekering moet voldoen

- Geen leeftijdsdiscriminatie van de verzekerde/bestuurder
- Erkenning van clubtaxaties
- Geen koppelverkoop met de dagelijkse auto
- Geen beperkingen van de dekking tijdens toeren regelmatigheidsritten
- Altijd-terug-garantie na een ongeval van het voertuig
- Goede regeling van casco'schade
- Vrije keuze waar het voertuig hersteld wordt
- Terugverkrijgen van het voertuig mogelijk na een uitkering van een totalloss schade.

FEHAC-basiseisen Oldtimerverzekeringen 2004

In de FEHACtiviteiten van januari 2009 stond al een artikel over de verzekering bij deelname aan een toerit of rally. Er zijn verzekeraars die geen WA-dekking geven bij deelname aan dergelijke activiteiten: al die uitsluitingen van die verzekeraars samen zijn bij elkaar gezet in het kader: een onoverzichtelijke lappendeken aan uitsluitingen. Voor de FEHAC staat voorop dat een toerit, dus een recreatief ritje met een duidelijke routebeschrijving en eventueel wat vragen of andere opdrachten die niet met het rijden zelf te maken hebben, géén wedstrijd is in de zin van de Wegenverkeerswet. Zolang de FEHAC bestaat -en dat is al vanaf 1976- is er ook nooit een signaal geweest dat de overheid hier anders over denkt. Bovendien is de FEHAC stellig van mening dat dergelijke clubevenementen gewoon onder de WA-dekking van de klassiekerpolis dienen te vallen. De leden van de aangesloten klassiekerclubs doen er goed aan hun polis te checken op de aanwezigheid van WA-dekking tijdens toerritten, behendigheidsritten en dergelijke activiteiten. De toerritten en het samenbindende karakter daarvan vormen de kern van het clubleven en dat moet natuurlijk zo blijven.

Géén WA-dekking bij deze ritten uit polissen verzekeraars

- o behendigheidswedstrijd
- o behendigheidsrit
- o regelmatigheidswedstrijd
- o regelmatigheidsrit
- o betrouwbaarheidsrit
- o gezelligheidsrit
- o puzzelrit
- o kaartleesrit
- o oriëntatierit
- o ritten met een bovenmatig risicoprofiel
- o géén dekking als er toestemming van de overheid is
- o dekking alleen als er toestemming van de overheid is
- o dekking alleen als de rit niet langer dan 24 uur duurt
- o dekking alleen als de rit in Nederland plaats vindt
- o dekking alleen als de rit binnen Europa plaats vindt

omschrijvingen / definities van deze gehanteerde ritomschrijvingen ontbreken in de polissen

DE KILOMETERHEFFING EN DE PREMIEREGELING SLOOPAUTO'S

Op twee gebieden heeft de overheid in maart initiatieven genomen die mogelijk ook gevolgen kunnen hebben voor klassiekers: de kilometerheffing en de slooppremieregeling.

Uitstel van de kilometerheffing

De invoering van de kilometerheffing wordt uitgesteld: de bedoeling was om in 2011 te beginnen met de vrachtwagens, waarna in 2012 de personenauto's zouden volgen. 2012 is een belangrijk moment want daaraan is nu gekoppeld het voorlopig einde van de belastingvrijstelling motorrijtuigenbelasting voor voertuigen die daarna ouder dan 25 jaar worden. Begin dit jaar werd op initiatief van ChristenUnie-kamerlid Ernst Cramer n.l. besloten dat de vrijstellingsregeling nog in 2009, 2010 en 2011 -dus tot het moment van invoering van kilometerheffing- van kracht is en daarna stopt. Het eerste uitstel van de kilometerheffing is dus nu een feit. De minister stelt dat in dit project de zorgvuldigheid boven snelheid gaat: met dat uitgangspunt is het niet verantwoord om versneld te starten met de invoering van de kilometerheffing voor vrachtwagens in december 2011. Dat wordt nu maart 2013, waarna rond mei 2014 de personenauto's zullen volgen. Niet duidelijk is of dit uitstel ook betekent dat het moment waarop de vrijstelling motorrijtuigenbelasting afgeschaft wordt óók uitgesteld wordt. De FEHAC zal hier voor pleiten. Bovendien zal de FEHAC aandacht besteden aan de fiscale positie van motorfietsen. De bevrozing van de vrijstelling geldt ook voor deze voertuigen, terwijl ze, zo heeft minister Eurlings toegezegd, buiten de kilometerheffing zullen blijven.



De kilometerheffing personenauto's wordt op zijn vroegst halverwege 2014 ingevoerd.

Premie voor sloopauto's

Eén maatregel uit het crisispakket van het kabinet heeft uit klassiekeroogpunt mogelijk enig effect: de slooppremieregeling. De overheid en de branche hebben 85 miljoen euro beschikbaar aan premies voor de eigenaren die hun personen- of bestelauto laten slopen en een vervangende nieuwe auto kopen. Bij een gemiddelde premie van € 1000 komen dus ongeveer 85.000 eigenaren van sloopvoertuigen in aanmerking voor deze premie: daarna is de pot leeg. Het moet wel een rijdbaar, APK-goedgekeurd, voertuig zijn (geen wrak) dat al voor 1 maart 2009 op naam van de huidige eigenaar stond.

Niet iedereen is enthousiast over de sloopregeling. Hoogleraar transportbeleid aan de TU Delft Bert van Wee: "Op deze wijze subsidieer je mensen die hun auto toch al zouden afdanken. Dat maakt de sloopregeling een heel duur instrument. Minister Cramer spreekt van een 'schone luchtpremie', maar uit alle wetenschappelijke onderzoeken blijkt dat een sloopregeling nauwelijks iets oplevert voor het milieu. De ervaring met de Duitse slooppremie was dat 30% van de ingeleverde auto's meer waard is dan het bonusbedrag van € 2500,-. Bovendien verbruiken de nieuw verkochte auto's soms meer dan de ingeleverde exemplaren.

Ongetwijfeld zullen voor deze regeling ook een aantal 'youngtimers' en 25+ voertuigen ingeleverd worden. Incourante voertuigen met weinig waarde, hopeloze en opgegeven restauratieprojecten: het zal zeker voorkomen dat die nu gesloopt gaan worden. Maar veel zullen dat er naar onze verwachting niet zijn. Klassieke voertuigen zijn er immers om te behouden, ze worden gekoesterd en daarop zal zo'n sloopregeling maar heel beperkt invloed hebben. Wel is een nadeel dat eigenaren die voor de afweging staan: 'bewaren of slopen' nu een duwtje in de rug krijgen om toch voor slopen te kiezen. Zeker voor de bestelauto's die een relatief hoge slooppremie van maximaal € 1750 krijgen speelt dat een rol. Als gebruiksvoertuig bij uitstek zijn er maar weinig klassieke bestelwagens bewaard gebleven en deze maatregel zal zeker voor wat minder 'aangroei' van de categorie klassieke bestelwagens in de toekomst zorgen. Een klassieke bestelauto is en blijft dus écht een exclusief voertuig.



De slooppremie moet voor 85.000 extra gesloopte auto's zorgen.

FEHAC MEET EMISSIEWAARDEN VAN KLASSIEKERS

In veel gemeenten worden tal van maatregelen genomen om de luchtkwaliteit te verbeteren. Voorbeelden zijn de milieuzones waarin dieselvrachtwagens en -bestelwagens geweerd worden. Deze maatregelen gelden voor alle voertuigen dus ook voor oldtimers. Een uitzondering maken voor bijvoorbeeld klassieke vrachtwagens is onbespreekbaar. In gesprekken hierover bij de overheid blijkt dat men geen concessies wil doen, omdat men vindt dat een oldtimer een vervuilend voertuig is.

Rekenmodel AMOEBE

De FEHAC heeft in ir. Rudolf Rijkeboer een deskundige gevonden die de luchtvervuiling door klassieke voertuigen in de juiste context kan zetten. Rudolf Rijkeboer is emissie-expert en was tot zijn pensionering werkzaam bij TNO. Hij heeft aan de basis gestaan van veel onderzoek in Nederland naar uitlaatemissies van motorvoertuigen. Voor de FEHAC heeft hij het rekenmodel AMOEBE gemaakt waarmee het aandeel van de vervuiling door klassiekers wordt berekend ten opzichte van het overige wegverkeer. De leden van FEHAC kregen in de ledenvergadering van november 2008 hierover een presentatie. Eén van de problemen is dat er geen emissiegegevens bekend zijn van oldtimers. Pas sinds de oliecrisis van 1974 is er echt oog voor het milieu en wordt het verbruik en de emissie van motorvoertuigen gemeten. Sinds 1992 zijn er EU-normen waaraan de uitlaatemissie van nieuwe voertuigen moet voldoen.



Een kritische blik op het scherm: hoe staat het met de emissiewaarde van deze Volvo Amazon.



De meetwaarden van het uitlaatgas van 34 klassieke auto's en van deze Triumph motorfiets voeden het rekenmodel AMOEBE.

Meting van uitlaatgas van oldtimers

Om het rekenmodel AMOEBE met actuele gegevens te voeden is op zaterdag 28 maart 2009 een FEHAC Emissiemeting Pilot georganiseerd. Het APK station Piet van den Broek in Dommelen was deze zaterdag speciaal open om een groot aantal verschillende oldtimers met benzinemotoren aan de uitlaatgastester (4 gasmeter) te onderwerpen. Voor de pilot zijn enkele clubs gevraagd om voertuigen met benzinemotor (of LPG) beschikbaar te stellen. De

Old Timers Oirschot leverde een grote verscheidenheid aan prachtige voertuigen: van een kleine Fiat 500 tot grote Amerikanen zoals Dodge Charger en Ford Mustang, fraaie oldtimers zoals een Riley en Citroën Traction Avant, een eigenbouw sportwagen Burton 2CV en klassieke middenklassers van Ford, Opel en Volvo. Verder waren er Volkswagens in verschillende uitvoeringen tot en met het bekende kampeerbusje. De Stichting Bravo Compagnie kwam met ex-Nederlandse legervoertuigen waaronder een NEKAF Jeep, DAF 66YA, YA126, YA314 en YA328 en een Triumph motorfiets. DAF Club Nederland leverde DAF 33, DAF 44 en DAF 55. FEHAC-secretaris Willem Posthumus Meyjes kwam in zijn Lancia Fulvia en vice-voorzitter Tiddo Bresters liet de uitlaatgassen zijn youngtimer VW Golf mét katalysator uit 1989 meten. Er zijn 35 voertuigen gemeten, wat 38 meetwaarden opleverden (drie voertuigen zijn zowel op benzine als op LPG gemeten). De bouwjaren varieerden van 1952 tot 1989.

De voertuigen werden voor de meting niet speciaal geprepareerd: het moest reële meetwaarden opleveren en geen ideale meetwaarden. Alle voertuigen zijn onbelast met motoren op bedrijfstemperatuur gemeten bij stationair en verhoogd toerental (1500 – 2500 tpm). Gemeten is het toerental en het percentage CO, CO₂, HC (koolwaterstoffen) en O₂ in de uitlaatgassen. Hierdoor geven de resultaten een goed beeld van de emissiewaarden van oldtimers. Het toerental werd gemeten met een voeler om de bougiekabel, de emissie door een sonde in de uitlaat. Tijdens de metingen merkte keurmeester Piet van den Broek (van het gelijknamige APK-keuringsstation in Dommelen), op dat de meetresultaten hem meevielen. Hij had verwacht dat bij deze oldtimers veel hogere uitlaatgaswaarden gemeten zouden worden. Enkele voertuigen scoorden ook binnen de huidige normen voor nieuwe voertuigen! En dit waren niet de kleinste voertuigen. De resultaten worden door Rudolf Rijkeboer uitgewerkt. Opvallend was bij enkele metingen de grote hoeveelheid O₂ in de emissie. Dit kon duiden op een meefout of valse lucht en wordt nader onderzocht. Deze meting zal zeker nog eens plaatsvinden: met dan een nog grotere verscheidenheid aan voertuigen.



Emissiewaarden van verschillende voertuigen de uit bouwjaren 1952 - 1989 werden bij APK station Piet van den Broek in Dommelen gemeten.

KLASSIEKERPAVILJOEN OP DE AUTORAI: AUTOVORMGEVING UIT VERVLOGEN TIJDEN

Op de AutoRAI 2009 was naast aandacht voor heel veel nieuwe auto's ook een mooi paviljoen van de FEHAC met fraaie klassieke automobielen uit de jaren '40 tot de jaren '80 van de vorige eeuw. Het is maar een kleine selectie uit het rijdend museum dat Nederland rijk is en geeft in vogelvlucht weer hoe de auto zich in vier decennia ontwikkeld heeft. Deze auto's komt u niet in een museum tegen omdat ze eigendom zijn van particulieren: auto's -soms beter dan nieuw- gekoesterd door hun eigenaren als museumstuk, maar waar u wel zo mee naar huis kunt rijden.

FEHAC: de belangenbehartiger voor historische voertuigen

De Federatie Historische Automobiel- en Motorfiets Clubs bestaat ruim 30 jaar en werd in oktober 1976 opgericht. Van deze federatie zijn geen personen lid: alleen clubs van historische voertuigen (personenauto's, motorfietsen, scooters, bedrijfswagens) kunnen lid worden van de FEHAC. De federatie is destijds opgericht om vanuit één punt met één boodschap de belangen van historische voertuigen te behartigen. De belangenbehartiging richt zich op twee zaken: primair het kunnen blijven gebruiken op de openbare weg van klassiekers in hun historische context en daarnaast als even het kan tegen een tarief dat rekening houdt met het geringe gebruik van deze museumstukken. In die 30 jaar is veel bereikt en de FEHAC heeft er mede voor gezorgd dat Nederland een land is met gunstige regelingen voor de klassieke voertuighobbyist. Het mobiel erfgoed staat duidelijk op de kaart en de overheid erkent ook de cultuurhistorische waarde van de vele oldtimers in privébezit.

Impact van de klassiekerhobby

Nederland telt zo'n 10 miljoen voertuigen met een kenteken; bijna 4% daarvan is ouder dan 25 jaar en bij 25 jaar en ouder spreken we over een his-

torisch voertuig, een klassieker of een oldtimer. Er wordt veel aan deze voertuigen opgeknapt, hersteld en gerestaureerd, zoveel dat er een hele bedrijfstak omheen gegroeid is van merkgarages, onderdelen-specialisten, houtbewerkers, bekleeders, gereedschapwinkels, spuiterijen, restauratiebedrijven en oldtimerbladen. Vaak kleinschalig maar vaak ook verregaand gespecialiseerd. Wie denkt dat klassiek rijden vooral goedkoop rijden is komt bedrogen uit. Tegenover de 25+ belastingvrijstelling en vaak een vriendelijke aanschafprijs staat dat klassiekers heel veel onderhoud vergen, dat onderdelen zeldzaam (en dus duur) zijn en dat ze vaak niet al te zuinig met de brandstof omspringen. Tel daarbij op dat een klassieker zonder stalling al snel wegtrot en de weegschaal slaat door naar een hobby die niet alleen plezier geeft maar ook vooral geld kost.

Een willekeurige toptien van de zaken die de FEHAC heeft bereikt:

1. Blauwe kentekenplaten blijven gehandhaafd op voertuigen van vóór 1978
2. Vanaf 1994: vrijstelling motorrijtuigenbelasting voor voertuigen ouder dan 25 jaar
3. Op aanvraag een GV-kenteken voor alle klassieke tractoren
4. Vanaf 1987: speciale series blauwe kentekenplaten voor alle import klassiekers met bouwjaar vóór 1973 en voor personenauto's uit de jaren 1973-1977
5. Moderne voertuigeisen worden niet met terugwerkende van kracht voor klassiekers
6. Aangepast APK-keuringsregime voor voertuigen ouder dan 30 jaar
7. Regeling voor bezoek evenementen voor voertuigen zonder APK
8. Formulering van standardeisen die bij de taxatie van een klassiek voertuig horen
9. Geen sloopverplichting voor voertuigen ouder dan 15 jaar
10. Formulering van standardeisen waaraan een goede oldtimerverzekering moet voldoen



AutoRAI 2009
FEHAC stand

DAF 66 1300 Marathon Coupé 1974
Lancia Aurelia GT B20S 1957



AutoRAI 2009
Mercedes Benz 300 S Coupé 1952

Publiekswinnaar

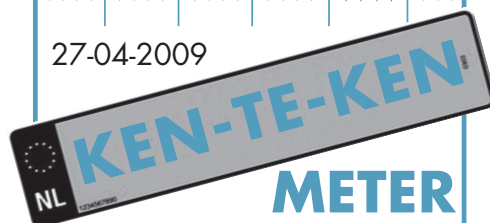
Kerncijfers rond klassiekers

- de gemiddelde klassieker rijdt 1894 kilometer per jaar
- 85% van de eigenaren is een man van 40-plus; ruim 400 in klassiekers gespecialiseerde bedrijven
- 60% van de klassiekers is minder dan € 10.000 waard
- maar 4%, de topautomobielen, zijn meer dan € 35.000 waard

Wat doe je met een klassieker

Een kleine groep gebruikt een klassieker dagelijks als gewoon voertuig; maar 9% van de klassieke voertuigen rijdt meer dan 3500 km per jaar. De FEHAC is er niet voor de belangenbehartiging van

27-04-2009



personenauto's voor 1973

AM-77-53

eerder: DE, DH, DM, DR, AE, AH, AL

personenauto's 1973 - 1977

58-YB-89

eerder: YA

motorfietsen en scooters voor 1973

ZF-49-88

eerder: ZM

bedrijfsvoertuigen voor 1973

BE-64-28

eerder: –

deze groep; dagelijks gebruik staat haaks op het behoud van een voertuig. Voor veel anderen is een klassiek voertuig een voertuig dat gekoesterd wordt vanwege de techniek, de vormgeving en de herinneringen die men heeft aan juist dit type auto. Het gaat vooral om het plezier dat je eraan kunt beleven. Dat plezier kan op meerdere manieren inhoud vinden; de een sleutelt graag, een de ander voert een arbeidsintensieve en tijdrovende restauratie uit, weer anderen doen niets liever dan clubbijeenkomsten of andere oldtimerevenementen bezoeken met hun trots of maken er toertochten mee naar het buitenland. Hierbij staat de hoofddoelstelling van de FEHAC, het kunnen blijven rijden in de historische context, altijd voorop. Het blijven kunnen rijden in klassieke auto's is niet vanzelfsprekend: veiligheid en milieu zijn daarbij zaken die in de gaten gehouden moeten worden. Bij veiligheid moet bedacht worden dat je met een klassieker vlot met het verkeer mee moet kunnen. Als je in een Jeep uit de Tweede Wereldoorlog -in weinig opvallend legergroen- over de Franse Autoroute met 70 km p/u rijdt moet je erop bedacht zijn dat het overige verkeer twee keer zo hard rijdt: zorg dan desnoods voor een oranje zwaailicht om op te vallen. Autogordels zijn vanaf 1971 verplicht maar airbags ontbreken in vrijwel alle klassiekers: dat betekent defensief rijden want bij een ongeluk trek je meestal aan het kortste eind. Ook milieu is in toenemende mate een zaak die oldtimerliefhebber voor de voeten gegooid wordt. Amsterdam wilde oude vieze auto's al uit de binnenstad weren. Hoewel de meeste milieukritiek geleverd wordt op oude diesels -juist een groep die maar heel beperkt voor komt onder klassieke voertuigen- is het natuurlijk wel waar dat de klassiekers de vaak niet de zuinigste en zeker niet de schoonste voertuigen zijn. Maar bij dit alles moet wel bedacht worden dat klassiekers maar heel weinig rijden: van elke gereden 1000 km in Nederland komen maar 2 km's voor rekening van klassiekers. Door goed onderhoud en een juiste afstelling van de motor en door de rijstijl aan te passen kan al veel milieuwinst geboekt worden.



AutoRAI 2009
Studebaker Avanti 1963



AutoRAI 2009
Simca/Fiat Topolino 1936

Deze auto stond nieuw ook
op de AutoRAI 1963

KILOMETERTELLERFRAUDE WORDT AANGEPAKT

Minister Eurlings van Verkeer en Waterstaat gaat het knoeien met kilometertellerstanden aan banden leggen. Het wordt verboden de kilometertellerstand te veranderen, behalve door erkende bedrijven, bijvoorbeeld in geval van vervanging van een kapotte teller.

De minister neemt tevens het advies van de Stichting Nationale Autopas (NAP) en RDW over om registratie van de stand van kilometertellers van het private NAP over te dragen naar de publieke RDW. Eurlings heeft de Tweede Kamer in een brief hierover geïnformeerd.

Meer momenten voor vastlegging kilometerverstanden

Ook wordt het aantal momenten uitgebreid waarop kilometertellerstanden verplicht aan de RDW moeten worden doorgegeven. Alleen bij de APK was dat al het geval. Opname van voertuigen in de bedrijfsvoorraad, einde leasecontract, wijziging tenaamstelling en onderhoud en reparaties boven een nog vast te stellen bedrag komen daarbij. Hiermee kunnen onregelmatigheden in de kilometerverstanden beter en eerder worden gesignaleerd. Minister Eurlings verwacht "dat als gevolg van de aanpak een beperking met ten minste enige tientallen miljoenen euro's per jaar wordt bereikt van maatschappelijke schade door manipulatie van kilometertellers."

Kilometerstand bepaald sterk de waarde van een voertuig

De kilometerstand is belangrijk voor de waarde-bepaling van een auto of motor. Een auto met veel kilometers is minder waard dan een auto met weinig kilometers op de teller. Wie een auto met een teruggedraaide teller koopt, betaalt dus meer dan de auto eigenlijk waard is. Ongeveer 5 procent van de auto's in Nederland heeft een teruggedraaide kilometerteller. De economische schade voor consument, bedrijfsleven en overheid bedraagt hierdoor ongeveer € 250 miljoen per jaar.

De Stichting NAP laat weten de beslissing van de minister positief te vinden. "Zowel voor de branche als voor de consument is dit een positieve beslissing, waarmee de bestrijding van tellerfraude in een nieuwe fase is beland", aldus Ernst Uildriks, directeur van de Nationale Autopas. "De consument krijgt straks een betere bescherming bij de tenaamstelling van een gebruikte auto. Hij krijgt namelijk een signaal als de kilometerstand niet klopt. Nu hoeft pas bij de eerste APK-keuring de eerste stand te worden doorgegeven, terwijl dit in de toekomst bij veel meer handelingen zal gebeuren."

Nog even wachten tot 2011

De verwachting is dat de benodigde wetwijziging met de strafbaarstelling van kilometertellerfraude voor deze maatregelen over twee jaar kan worden ingevoerd. De FEHAC houdt in de gaten, of de wetgeving -onbedoeld- geen vervelende gevolgen voor klassiekers gaat krijgen. De oudste oldtimers hebben geen kilometerteller of -meter en rijden met een defecte km-teller is nu niet strafbaar.



Minister Camiel Eurlings overhandigt het bewijs van het eerste online geschorste kenteken aan eigenaar Theo Kuiper, die zojuist zijn Royal Enfield motorfiets via internet heeft geschorst. In het midden staat Johan Hakkenberg, algemeen directeur van de RDW.

Dankzij FEHAC bemiddeling is het nu mogelijk digitaal te schorsen

Op 6 april heeft minister Eurlings officieel de mogelijkheid geopend om het kenteken van een voertuig digitaal te schorsen. Daarmee is een lang gekoesterde wens van de FEHAC in vervulling gegaan. Immers het schorsen van een voertuig was tot nu toe een zaak waar veel tijd mee gemoeid was. Een bezoek aan het postkantoor was daarbij een verplichting. In de praktijk maken ruim 340.000 particulieren per jaar gebruik van deze schorsingsmogelijkheid. Vooral eigenaren van oldtimers en verzamelaars van voertuigen maken gebruik van deze regeling om hun voertuig(en) vrij te kunnen houden van APK, belasting- en verzekeringsverplichtingen. De FEHAC heeft er lange tijd bij de RDW voor gepleit om deze omslachtige manier van schorsen te vereenvoudigen. Dat is dan nu gelukt.

Een volgende stap, waar de FEHAC bij de RDW voor pleit, is het verlengen van de schorsingstermijn. Op dit moment moet immers elk jaar de schorsing worden verlengd. Met het verlengen van de schorsingstermijn, zal de besparing in tijd en geld voor de houder van het voertuigkenteken nog verder verbeterd worden.



Kever



Rometsch



Hebmüller



Sambabus



Fridolin



1600 TL type 3



412 type 4

LUCHTGEKOELDE VOLKSWAGEN CLUB NEDERLAND

Een nieuwe rubriek: met enige regelmaat willen we een bij de FEHAC aangesloten club presenteren. Als eerste de Luchtgekoelde VW Club Nederland. De toen nog Volkswagen Brillenvereniging was één van de 17 clubs die in 1976 de FEHAC oprichtten. We spreken met Ankie Pannekoek, voorzitter (v) van de LVWCN van april 2003 tot april 2009.

Wat kenmerkt de LVWCN

Ankie: "de LVWCN staat voor origineel. We houden onze VW's vooral origineel dus in de staat en de kleuren zoals ze af fabriek uit Wolfsburg kwamen. Dat behoud in de originele staat is ook één van de doelstellingen in onze statuten. Een custom kever is dus niet ons ding. Het is een grote club met 1050 leden en dat aantal blijft door de jaren heen aardig stabiel. Veel leden -de harde kern zogezegd- zijn al jaren lang lid en daar kun je ook altijd een beroep op doen om dingen te organiseren. Het is ook een club waarin hechte vriendschappen zijn ontstaan."

Welke activiteiten organiseert de LVWCN in een gemiddeld jaar voor haar leden

"We hebben altijd een voor- en najaarsbijeenkomst. Dat zijn kampeerweekenden, maar die formule is een beetje lastig aan het worden want niet iedereen wil kamperen. Verder hebben we in de regio veel eendaagse evenementen, met de taxatiedagen als belangrijke dienstverlening voor onze leden. Op de laatste taxatiedag werden 18 auto's getaxeerd. Maar waar de LVWCN vooral om bekend staat zijn onze buitenlandse trips: de Alpentoeerit, naar Bad Camberg voor het treffen van de aller-oudste VW's en dit jaar bijna drie weken met als einddoel de Noordkaap. Alleen voor dit soort trips worden veel mensen al lid."

Tegen welke problemen loop je in de praktijk op

"Lastig is het om je leden echt aan de club te binden. Vaak willen leden wel de prettige dingen, de onderdelen, maar je voor de club inzetten is lastig."

LVWCN voorzitter Ankie Pannekoek met ex-minister Karla Peijs openen samen in een Kever een nieuwe provinciale weg.



Leden worden kritische consumenten en vergeten weleens dat het bestuur het ook allemaal op vrijwillige basis doet. Moeilijk vond ik de uitvaarten van drie te jong overleden leden van onze club, waar ik namens de club gesproken heb."

Wat is nou echt een bijzondere auto binnen de club

"Ik kan natuurlijk kiezen voor een auto waar er maar één van is binnen de club, maar kies toch voor dichterbij huis: een VW Sambabus. Twee broers werken al meer dan 10 jaar aan de restauratie ervan en het wordt een perfect, beter dan nieuw, exemplaar. Zo'n sambabus met maar liefst 27 ruitjes is echt de populairste bus uit de stal van Volkswagen."

Wat was jouw meest bijzondere gebeurtenis in je 'clubleven'

"Dat was toch de opening van een nieuw stuk provinciale weg bij mij in de buurt, waarbij de toenmalige minister Karla Peijs naast me in de Volkswagen zat. Het was een eigen ideeetje om de minister daarvoor uit te nodigen en dat lukte nog ook! Later ben ik bij Rijkswaterstaat gaan werken en dan zie je zelf intern wat er bij zoiets komt kijken en wie er allemaal over gaan en dan is het achteraf bezien een klein wonderdje dat het ook gelukt is."

Als je de ledenlijst van de FEHAC ziet, van welke club wil je meer weten?

"Ik heb iets met bussen, dus ik zou de volgende keer graag iets over de Citroën HY Vereniging willen lezen."

Luchtgekoelde Volkswagenclub Nederland

Voertuigen: alle typen Volkswagens met een luchtgekoelde motor: Kever, Bus, 1500/1600, 411/412, 181 en Braziliaanse exoten

Leden: 1050

Blad: de Luchtboxer, 8 x per jaar

Contributie: € 32,50 per jaar

Clubmagazijn te Terheijden



COLOFON

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

www.fehac.nl

Secretariaat

Willeke Waller
Business Centre Heuvelrug
Rijksstraatweg 269 V
3956 CP Leersum
tel: 0343-469955
fax: 0343-469956
e-mail: secretariaat@fehac.nl

PR/Perscontacten

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

Redactie FEHAC

Herman Steendam
Groenekanseweg 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

Willem Posthumus Meyjes
tel: 033-4325397
e-mail: secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Rob Röttscheid
e-mail: penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid personenauto's

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

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

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

Bestuurslid motoren en rijwielen met hulpmotor

Jeroen Hopman
tel/fax: 030-2964530 en 0653-337340
e-mail: cmsrh@fehac.nl

Bestuurslid FIVA & Internationale Betrekkingen

John Pronker
tel: 0049-215-3950787
e-mail: fiva@fehac.nl

Basisvormgeving

H.B. Busking BNO, Groningen

Druk

Grafisch Bedrijf Wink BV, Doetinchem

Foto's

Herman Steendam, Bert Pronk en anderen

Informatie uit FEHAC activiteiten 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. Clubleden en andere belangstellenden kunnen zich op FEHAC activiteiten abonneren. U abonneert zich door overmaking van € 10,- per jaargang op giro 3712300 van de FEHAC te Maarsbergen.

KORT NIEUWS

Rectificatie op bijtelling voor het zakelijk rijden in een klassieker

In de editie van FEHAC activiteiten van januari 2009 is in het stukje 'Bijtelling voor het zakelijk rijden in een klassieker' bij Kort Nieuws een vervelende fout geslopen. Het gaat hier om het volgende: het bijtellingspercentage voor de zakelijk rijders van 'youngtimers' van 15 tot 25 jaar wordt per 1 januari 2010 over de nieuwwaardeprijs bij aanschaf berekend en niet meer over de economische waarde. Voor de zakelijk gereden auto's van 25 jaar en ouder blijft de economische waarde de grondslag. In het oude artikel stond het net andersom. Onze excuses!

Er is een kleine groep rijders van youngtimers die een auto van 15 tot 25 jaar oud zakelijk rijdt. Deze onverhoedse fiscale maatregel betekent voor deze gedupeerde autoliefhebbers een verhoging van honderden euro's per maand aan de fiscale bijtelling. Wouter van Embden, zelf gedupeerd, is hiertegen een actie (www.bijtellingyoungtimer.nl) begonnen. Hij vraagt lotgenoten te reageren via bovenstaande website.

Veiling zeldzame Bugatti uit 1937

Ook in de vorige FEHAC activiteiten werd het al gememoreerd: een bijzondere Bugatti Type 57S uit 1937 is na een ruim 40 jaar durende winterslaap ontwaakt. Deze Bugatti staat bekend als de 'ex Earl Howe Bugatti' en was in februari de topattractie zijn van Bonhams' Rétromobile veiling in Parijs. Alles aan deze auto is nog origineel en de hele historie van deze auto is bekend. De auto heeft slechts 42.291 km gereden 70 jaar. Er was een hele hype rond deze Bugatti ontstaan: dit verhaal kwam in de oldtimerpers in heel Europa: mét foto. De opbrengst van dit unieke stuk werd vooraf al op € 3 miljoen geschat: het is uiteindelijk maar liefst € 3.417.500 geworden. Met een opbrengst van € 166.750 was een nog oudere Bugatti Type 57 Ventoux Coach uit 1934 op dezelfde veiling voor de modale klassiekerliefhebber wat beter bereikbaar.

FEHAC verhuist naar Leersum

Het FEHAC-kantoor is verhuisd naar Leersum. Het kantoor daar is wat groter, goedkoper en ook beter bereikbaar. Ons nieuwe adres is: Business Centre Heuvelrug aan de doorgaande weg in Leersum: de Rijksstraatweg 269 V.

In zes 70 jaar oude Fiat's Topolino wordt deze maand de route van de Rally Monte Carlo 1939 verreden.

De 6000 km lange rit start in Tallinn (Estland) en eindigt in Monte Carlo. Op de terugweg wordt de FIAT-fabriek in Turijn aangedaan.

Amersfoort: geen milieuzone

De gemeente Amersfoort heeft besloten om geen milieuzone in te voeren. De vervoerders- en verladingsorganisaties TLN en EVO hebben met tevredenheid op dit besluit gereageerd. Volgens het landelijk Convenant Milieuzonering Vrachtverkeer moet er sprake zijn van een 'normoverschrijdend luchtkwaliteitsprobleem waaraan het vrachtverkeer significant bijdraagt'. Uit onderzoeken in Amersfoort is gebleken dat er in Amersfoort geen wettelijke normen worden overschreden en de verwachting is zelfs dat het in de toekomst beter gaat met de luchtkwaliteit. Terecht heeft de gemeente daaruit geconcludeerd dat er geen noodzaak is een milieuzone in te voeren.

Eerste Internationale Oldtimermanifestatie in TT-hal Assen was een succes

In het Paasweekend vond in de nieuwe TT-hal in Assen de eerste Internationale Oldtimermanifestatie plaats. Deze manifestatie is feitelijk een opvolger van de manifestaties die tot 2005 plaatsvonden in de Prins Bernhardhoeve in Zuidlaren.

FEHAC-voorzitter Bert Pronk opende met het starten van een Field-Marshal landbouwtrekker deze manifestatie. Zoals in vroeger jaren gebruikelijk was, werd de kruk van de motor enige malen rondgedraaid, waardoor er brandstof in de cilinders kwam en er compressie was. Vervolgens werd er een soort kurkentrekker in de cilinder gedraaid, waarin een slaghoedje was geplaatst. Met één klap met een hamer op de slagpin... een paar tellen een oorverdovende stilte en daar liep de trekker. De beurs was open!

Op de manifestatie waren landbouwvoertuigen en werktuigen te zien, motoren, vrachtauto's, bussen, personenauto's en ook legervoertuigen.

De beurs was een ware belevings; het is goed dat er weer een dergelijke manifestatie in het noorden van het land georganiseerd wordt, waar toch ook voldoende liefhebbers van klassieke voertuigen wonen. De meewerkende clubs, veelal FEHAC-leden, hebben hun uiterste best gedaan om er iets heel moois van te maken. De organisatie was prima en verdient zonder meer een pluim. De prijzen voor de mooiste voertuigen, die aan het eind van de eerste dag werden uitgereikt, waren dan ook erg verdiend.

Voor wie dit prachtige evenement heeft gemist: over twee jaar in 2011 is er een herkansing.

