

september 2011



**FEHAC**tiviteiten is  
de nieuwsbrief  
van de Federatie  
Historische Automobielen -  
en Motorfiets Clubs (FEHAC)  
Mobiliteitshuis  
Kosterijland 15  
3981 AJ Bunnik  
[www.fehac.nl](http://www.fehac.nl)

## Aantal klassiekers is meer dan verdubbeld in de eerste 10 jaar van deze eeuw

*Elk jaar komt het CBS met cijfers over het Nederlands wagenpark. In ons land rijden er nu 9,5 miljoen voertuigen rond: 7,5 miljoen auto's; 1,1 miljoen bedrijfswagens en ruim 600.000 motoren. Het aandeel voertuigen van 25 jaar en ouder is tussen 2000 en 2010 gestegen van 165.000 naar 410.000.*

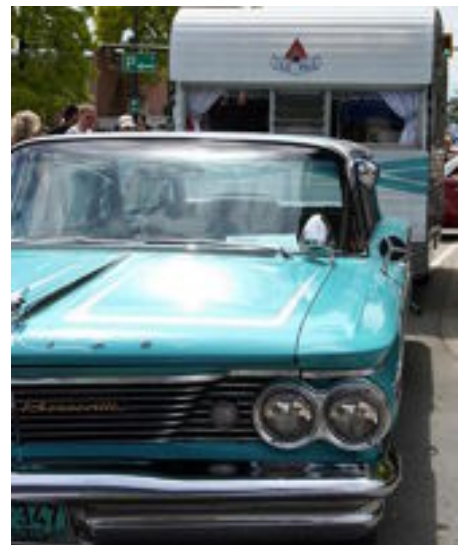
### Motoren vier keer zoveel

Een behoorlijk deel van de stijging van het aantal klassiekers wordt veroorzaakt door motoren: van bijna 33.000 in 2000 naar 133.000 in 2010. Dat is best verklaarbaar want een motor zet je nu eenmaal wat makkelijker droog weg in een schuurtje dan een auto of een vrachtauto. In de periode 2000 - 2010 steeg het voertuigenpark van ruim 7,5 miljoen voertuigen bij de eeuwwisseling naar nu bijna 9,5 miljoen voertuigen. Alle CBS-cijfers, waaraan het bovenstaande is ontleend, zijn via de CBS-site op internet te vinden. Niet alleen in absolute aantallen is het aandeel 25-plus voertuigen toegenomen; ook steeg het aandeel klassiekers in het totaal aantal voertuigen. In 2000 waren 2,2% van de voertuigen 25-plus en in 2010 was dat naar 4,4% gestegen. Deze ontwikkeling in het afgelopen decennium heeft een paar oorzaken: in de jaargangen 1975-1985 werden veel auto's nieuw verkocht en als maar een paar procent van de voertuigen uit een grote jaargang overleven zijn dat toch relatief veel voertuigen. Verder gaan auto's langer mee dan voorheen: meer halen dus de 25-jaar-oud grens. Tot slot zijn er een behoorlijk aantal klassiekers geïmporteerd de afgelopen 10 jaar. Voor personenauto's zijn al acht speciale kenteken series van ieder 9.999 nummers uitgegeven sinds 1988. Inmiddels is de RDW voor auto's bezig met de uitgifte van kentekens uit de AR-serie.

### Groei klassiekers geeft ook negatieve reacties

De klassieke voertuigenhobby is dus flink gegroeid de afgelopen 10 jaar. Maar hoe moet je als klassieker liefhebber deze cijfers nu interpreteren. Want belastingvrij rijden is een verkoopargument geworden en het aantal jonge klassiekers dat geschikt is voor dagelijks gebruik is ook gestegen. Niet voor niets was de meest invoerde auto van het afgelopen jaar de Mercedes 190.

Niet iedere 25-plusser is als een echt klassiek voertuig te beschouwen. Binnen de FEHAC en de wereldfederatie van FEHAC's, de FIVA, wordt bij de beoordeling of een voertuig als klassieker is beschouwen niet alleen maar naar ouderdom gekeken. In originele staat houden zoals het voertuig uit de fabriek kwam en niet bestemd voor dagelijks gebruik zijn ook vereisten wil er sprake zijn van een voertuig, dat met recht een écht klassiek voertuig genoemd mag worden.



### Oneigenlijk gebruik

Het is heel goed dat veel voertuigen 25+ worden, maar dat mag niet betekenen, dat er nu op grote schaal oneigenlijk gebruik van de fiscale vrijstelling wordt gemaakt. Het vermoeden bestaat dat het oneigenlijk gebruik toeneemt. Maar op vermoedens mag geen beleid worden gemaakt; dat zou zeer onzorgvuldig zijn. Wanneer uit CBS cijfers zou blijken, dat het oneigenlijk gebruik toeneemt, dan is de FEHAC graag bereid om samen met de beleidsmakers en ambtenaren te werken aan weloverwogen en zorgvuldige regels om dat terug te dringen. Zodat ons Nederlands cultureel erfgoed niet verloren gaat als gevolg van het onverstandig dan wel onverantwoord handelen van een minderheidsgroep. De regelgeving op het gebied van fiscale privileges voor klassiekers is met veel zorg en op grond van uitstekende motieven tot stand gekomen. Het past niet om een totale sector te bestraffen voor het handelen van enkelen.

## FEHAC keurt taxatierapporten

De FEHAC verstrekt al een paar jaar het predicaat 'FEHAC goedgekeurd taxatierapport' aan taxateurs die deskundig zijn en die een taxatierapport leveren waarin alle relevante zaken over de gekeurde klassieker vermeld staan.

### Doel van erkenning: zorgen voor betere rapporten

De taxatie-erkenning door de FEHAC is er gekomen om ervoor te zorgen dat er betere rapporten zouden komen (met minstens vier foto's) die ook daadwerkelijk de belangrijkste bepalende elementen voor de taxatie benoemen. Daarvoor waren taxatierapporten soms uiterst summier en zonder foto's en het was onduidelijk waar de taxateur allemaal wel en niet naar gekeken had. Dit soort rapporten zijn er nog steeds wel, maar die mogen niet het keurmerk 'FEHAC goedgekeurd taxatierapport' op het rapport zetten. Ook vindt de FEHAC opname in het rapport van een vrijwaringsverklaring van belang. Daarin wordt onder meer aangegeven dat het rapport alleen maar een waardebepaling is voor de verzekering en geen technische keuring is. Met deze erkenning wordt het ook makkelijker voor verzekeraars om het kaf van het koren te scheiden: met een FEHAC-goedkeuring kan men ervan op aan dat het een goed rapport is.

### Inhoud en taxateur worden beoordeeld

De FEHAC-erkenning betreft niet alleen het rapport (de inhoudelijke omschrijving van het object met foto's van voren, van achteren, het interieur en de motor), maar ook de taxateur zelf wordt getoetst. Hij moet aangesloten zijn bij een van de drie organisaties, die de FEHAC erkent als taxateurs-organisatie of hij moet een ruime en langjarige ervaring hebben als taxateur en zijn rapport moet dan door minstens twee verzekeraars erkend worden. In het eerste geval wordt de taxateur en zijn rapport voor vijf jaar erkend en de erkenning van een niet bij een brancheorganisatie aangesloten taxateur is twee jaar geldig. In de erkenningsprocedure voor verkrijging van het predicaat 'FEHAC goedgekeurd taxatierapport' staat precies omschreven aan welke eisen een taxateur en het rapport moeten voldoen. Die erkenningsprocedure en de namen van de bedrijven/taxateurs die al erkend zijn staan op de website van de FEHAC. Alleen de rapporten van een met name genoemde taxateur worden erkend; het is een persoonlijke erkenning. Stel bijv. dat een groot bedrijf vier oldtimer-taxateurs in dienst heeft dan moet erkenning van alle vier de taxateurs aangevraagd worden. Vertrekt er een en er komt een nieuwe dan moet voor die nieuwe taxateur ook weer een erkenning aangevraagd worden.

### Ook de taxaties van merkenclubs erkend

Niet alleen taxateurs die het waarde bepalen beroepsmatig doen kunnen deze erkenning krijgen: ook merkenclubs kunnen in aanmerking komen om het predicaat 'FEHAC goedgekeurd taxatierapport' te voeren als de eigen voertuigen binnen de club getaxeed worden. De FEHAC heeft ook clubs in aanmerking laten komen omdat juist binnen de clubs heel veel kennis bestaat over het eigen merk en type voertuig. Er zijn voor clubs wel aanvullend een paar regels opgesteld om ervoor te zorgen dat de taxatie ook werkelijk onafhankelijk gebeurt. Zo moet de beoordeling altijd door minstens twee met naam bekende taxateurs gedaan worden.

### Vershillende taxateurs, verschillende uitkomsten

Wat de FEHAC niet in de hand heeft en ook niet/nooit kan sturen is de hoogte van de waardebepaling van het voertuig. Als verschillende mensen een zelfde klassieker beoordelen zullen er ook verschillende waarden uit komen. Soms zijn er situaties waarbij een klant een waardering echt veel te laag of te hoog vindt, maar dat zal altijd zo blijven. Een van de leden van de Commissie Verzekeringen en Taxaties van de FEHAC heeft zijn eigen drie klassiekers door drie verschillende taxateurs met FEHAC-erkenning laten beoordelen en daar komen ook verschillende waarderingen uit. Een NASH Ambassador uit 1955 kreeg bijvoorbeeld waarderingen van 9.000, 11.000 en 13.500 Euro mee.



# APK evaluatie

Vrijdag 19 augustus 2011 is de aftrap gegeven voor de, al eerder aangekondigde, evaluatie van de huidige APK intervallen. Een en ander is door het Ministerie van I&M geïnitieerd vanwege de logische wens om de recente aanpassingen in de APK frequentie te toetsen. Die aanpassingen behelzen o.a. de lagere frequentie voor jonge benzine auto's en ook het twee-jaars regime voor klassiekers >30 jaar. Met name dat laatste heeft natuurlijk onze warme aandacht. De vraag is in hoeverre het door velen verwelkomde lichtere APK regime een effect heeft gehad op de verkeersveiligheid. De vervolgvraag is daarna of de veranderingen teruggedraaid moeten worden of dat de versoepeling zelfs verder uitgebreid kan worden.

## FEHAC pleidooi voor verantwoordelijkheid van voertuigeigenaar

Van FEHAC-zijde hebben we steeds een warm pleidooi gehouden voor de 365 dagen per jaar geldende verantwoordelijkheid van iedere voertuigeigenaar om met een in goede en veilige staat verkerend voertuig aan het verkeer deel te nemen en niet slechts op die ene toevallige dag van de APK. Tevens zijn wij pleitbezorger geweest van het feit dat de gemiddelde klassieker eigenaar zijn voertuig goed onderhoudt en liefdevol gebruikt.

## Echte liefhebber onderhoudt zijn voertuig goed

De eerste -voorlopige- cijfers, die beschikbaar zijn, lijken dat te onderbouwen; klassiekers (>30 jaar, dus in het twee-jaars regime) hebben een iets hoger afkeuringspercentage dan sommige andere voertuigcategorieën. Maar ze hebben in de afmeldingen ook het laagste percentage reparatiepunten van alle voertuigcategorieën. Kortom, de echte liefhebber onderhoudt zijn voertuig goed. Beter dan gemiddeld zelfs. Natuurlijk zijn er uitzonderingen en zelfs incidentele excessen, die nadere aandacht verdienen.

De evaluatie is gestart en de FEHAC is er namens u bij.

# FEHAC adviezen over E10 en antivries

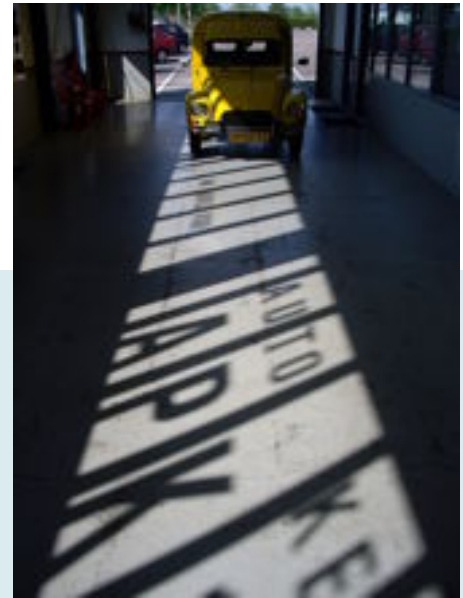
## E10: 10% bio-component bijgemengd

Onze huidige Euro 95 benzine bevat al 5% bio-component, ofwel ethanol. In Frankrijk is dit sinds kort verhoogd naar 10% vandaar de naam E10. Nu is ethanol behoorlijk hygrosopisch, waardoor er in E10 ook water zit. Dit water veroorzaakt o.a. corrosie problemen in het brandstof systeem. Doordat ethanol agressiever is dan benzine en de smerende werking nog geringer is, bestaat er ook een redelijk risico op kleppenproblemen. Ook de dampspanning (de vluchtigheid) verandert opeens sterk vanaf ca. 7% ethanol toevoeging. Om al deze redenen is het niet raadzaam om E10 in onze klassiekers te tanken.

In het algemeen kan gezegd worden, dat auto's vanaf bouwjaar 2000 geen problemen met E10 zullen ondervinden. Het FEHAC advies is dan ook de tank van uw klassieker te vullen met Euro 98, dat nog steeds maar 5% ethanol bevat. De meerprijs voor Euro 98 t.o.v. Euro 95 is slechts 1 à 2 Euro cent, maar Euro 98 is wel beter voor de motor van een klassieker. Via de link [www.jebentalsnelduurzaamopweg.nl](http://www.jebentalsnelduurzaamopweg.nl) kunt u de E10 check doen.

## Antivries

Conventionele koelvloeistof bestaat uit een mengsel van glycol en gedemineraliseerd water, met daarin inhibitors (toevoegingen) die het koelsysteem onder meer vrij van corrosie en vervuiling houden. Pure glycol heeft een vriespunt van ca. -60° en een kookpunt van ca. +160°. Nadeel van pure glycol is dat het vermogen om warmte te transporteren ongeveer de helft is van die van puur water. Daarom wordt een compromismengsel gebruikt, dat zowel een goed warmte transportvermogen, als een wat hoger kookpunt dan 100° heeft. Dit laatste is van belang op kritische plaatsen in de motor, waar 100° bereikt wordt. Als hier de vloeistof verdampt, is er nagenoeg geen koelende werking meer aanwezig, juist daar waar het hard nodig is. Om bovenstaande reden is het raadzaam, om ook zomers het koelsysteem met koelvloeistof bij te vullen. De moderne longlife antivries (G12 genaamd, roze kleur) heeft een samenstelling op basis van andere organische componenten. Voordeel is dat G12 tot drie-maal langer mee gaat dan een glycol-water mengsel. Nadeel is dat G12 oudere kunststoffen en pakkingen op den duur aantast en de conventionele koelvloeistof en G12 niet mengbaar zijn.



Deze vormen dan een bruine klonterige massa, die niet of nauwelijks door de waterpomp verwerkt kan worden. Het FEHAC advies is dan ook de koelvloeistof te gebruiken, die de fabrikant adviseert. Voor onze klassiekers is dit in ieder geval géén G12.

## LPG verdampert bevroest

Als conventionele antivries ouder wordt, gaat de bescherming tegen bevriezing niet achteruit; wel raken de inhibitors verbruikt en verdwijnt dus de beschermende werking. Als de minimum temperatuur van de koelvloeistof bereikt wordt, dan bevroest alleen een gedeelte van het water. In de overige vloeistof gaat dan de concentratie glycol omhoog. Dus het risico van stuk vriezen wordt automatisch afgeremd. Voor LPG motoren wordt aanbevolen de concentratie te verhogen tot omstreeks -30° om te voorkomen, dat er in de verdampert ijsvorming ontstaat, waardoor de doorstroming van de lucht in de verdampert geblokkeerd wordt en de verdampert bevroest.



# FEHAC commissies en werkgroepen

*Binnen de FEHAC zijn diverse commissies en werkgroepen actief. Hieronder volgt een verslag van de activiteiten van de verschillende commissies en werkgroepen.*

## Commissie Personenauto's

Binnen de CPA is er dit jaar duidelijk het een en ander veranderd. Zo heeft Bert de Boer het voorzitterschap overgedragen aan Laszlo Mogyorossy en is Bert de Boer nu bestuurslid belast met PR zaken binnen de FEHAC. Verder is de groep schouwers voor de FIVA Identity Card vanuit de CHR&R nu aan de CPA toegevoegd en hebben we in de persoon van Theun Dommershuizen, een nieuwe verantwoordelijke voor de uitgifte van de ID Card's. Het bestuur van de FEHAC was het er unaniem over eens, dat de activiteiten met betrekking tot deze ID Card veel meer auto-technisch dan auto-sportief van aard zijn. Een andere belangrijke opdracht van de CPA is het beantwoorden van vragen over zaken, die verband houden met de RDW en/of de douane. Eenieder, die lid is van een bij de FEHAC aangesloten clubs, kan met vragen over klassieke voertuigen bij de FEHAC c.q. de CPA terecht.

In het verleden heeft de CPA onderzoek gedaan naar het nut van het gebruik van loodvervanger. Momenteel is het gebruik van benzine met een bio-component (E5, E10) een onderwerp, dat vele klassieker liefhebbers bezig houdt. Omdat we tegenwoordig over een zeer bekwame milieucommissie beschikken waar mensen in zitten, die uiterst deskundig zijn op dit vakgebied, is nu het onderzoek naar de effecten van het bijmengen van bio-component aan de benzine door de CPA aan hen overgedragen. Een andere significante taak van de CPA is de afgifte van bouwjaar verklaringen voor voertuigen, waarvan het exacte bouwjaar niet meer op reguliere wijze is te achterhalen. Denk daarbij b.v. aan het niet meer bestaan van de fabrikant. Deze verklaring vereist de RDW om aan de hand hiervan toch het juiste bouwjaar op het kenteken te kunnen vermelden en het is niet zonder trots, dat we vermelden, dat de RDW onze verklaring over neemt. Uiteraard is dit een erkenning van onze deskundigheid van de kant van de RDW waar we niet alleen blij mee mogen zijn, maar waar we ook zeer zorgvuldig mee om moeten gaan.

## Commissie Bedrijfsvoertuigen

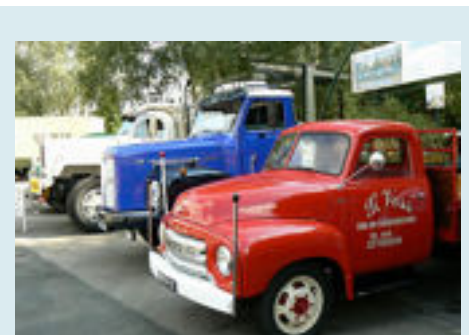
De commissie bestaat uit de volgende leden: Henk Boons (voorzitter), Henk Minne (FEHAC bestuurslid), Arie Spaansen, Tillo Smets en Hans de Wit.

Het belangrijkste punt van aandacht voor de CBV is: milieu. Milieuzones en aanscherping van milieueisen beperken het gebruik van historische vrachtwagens. Historische vrachtwagens worden door de overheid gezien als commerciële wegtransport. Dit is volledig onterecht. Het aantal oldtimer vrachtwagens is echter zo klein, dat de overheid ze niet als een aparte groep ziet. Terwijl vrachtwagens in het commerciële wegtransport vele tienduizenden kilometers per jaar rijden, is het gebruik van de oldtimer vrachtwagen minder dan van de oldtimer personenwagen (volgens FIVA enquête gemiddeld 1800 km / jaar). Hierdoor is de milieuvervuiling door oldtimer vrachtwagens vrijwel verwaarloosbaar.

Op dit moment is men bezig met de uitbreiding van de milieu-zones voor bedrijfswagens (grijze kentekens). Hierdoor zullen nog meer oldtimer-liefhebbers gedupeerd worden. Een bedrijfswagen hoeft helemaal niet van een bedrijf te zijn en voor commercieel vervoer gebruikt te worden. Compensatieregelingen zijn alleen toegankelijk voor bedrijven. Als een wet eenmaal is aangenomen, wil de overheid deze in de praktijk helaas niet meer aanpassen. De CBV houdt elk voorjaar de CBV Achterban-vergadering waarin de CBV in direct contact treedt met de achterban; de verschillende clubs met bedrijfswagens, vrachtwagens, autobussen, legervoertuigen, landbouwvoertuigen, stoomwalsen, oldtimer caravans etc. Binnen de FEHAC is afgesproken dat de aanhangwagens onder de CBV vallen.

## Commissie Tweewielers

De commissie bestaat uit de volgende leden: Doede Bakker, Wim Fournier, Pim Hoosmans (voorzitter), Jo Raats, Gerrit van Veen en Jappie van Veen. We zijn nog op zoek naar enkele motordeskundigen, die de commissie willen versterken. Het eerste besluit is een naamsverandering geweest van de commissie en noemen we ons nu 'Commissie Twee Wielers' (CTW) in plaats van 'Commissie Motoren, Scooters en Rijwielen met hulpmotor' (CMSRh).





Actuele punten van aandacht zijn: nieuwe frisse presentatie van de Commissie Tweewielers door middel van het uitbrengen van een nieuwe flyer waarin de doelstellingen helder worden uitgelegd. We willen een stevig platform zijn voor eigenaren van klassieke tweewielers en de CTW wil dat meer tweewielersclubs zich bij de FEHAC aansluiten. We willen zichtbaarder zijn en zullen bijvoorbeeld aanwezig zijn met een FEHAC stand op het Nationaal Veteraan Treffen in Woerden op 24 september a.s.

De Commissie Tweewielers neemt deel aan het FIVA/FEHAC project 'Trade & Skills'. Kort gezegd is de vraag: kunnen we over 20 jaar nog steeds van onze klassieke voertuigen gebruik maken. Vraag is of er dan nog voldoende kennis van zaken betaalbaar beschikbaar/aanwezig is om onze voertuigen vakkundig te onderhouden, te herstellen en/of te restaureren. In de huidige vakopleidingen wordt bijvoorbeeld niet meer gesproken over contactpuntjes, laat staan over het correct afstellen hiervan. De commissie onderzoekt wat de mogelijkheden zijn om een APK voor klassieke tweewielers in Nederland te vermijden. Het gebruik van biobrandstoffen in klassieke voertuigen is een punt van zorg. De FEHAC organiseert een gesprek met een expert op het gebied van brandstoffen om ons te helpen bij het onderkennen van nadelige aspecten van het gebruik ervan in klassieke voertuigen in het algemeen en in die van 2-takt motoren in het bijzonder. Onderzocht gaat worden wat de verzekeringsmogelijkheden zijn voor tweewieler eigenaren, die deelnemen aan evenementen en voor hen die klassieke tweewielers bezitten zonder kentekenplaten. In augustus heeft een hernieuwd gesprek plaats gevonden met het ministerie om een regeling te treffen voor toelating van rijwielen met hulpmotor groter dan 50 cc als bromfiets.



### **Commissie Historische Ritten en Rallysport**

Dit jaar houdt de CHR&R de administratieve en vergunningswerkzaamheden met een enthousiast aantal vrijwilligers goed bij. Helaas kunnen wij nog niet altijd aan de vraag voldoen om stewards te leveren, vooral in het vakantie seizoen. Verder zijn er besprekingen met KNAF en FIVA gaande om tot een gezamenlijke Benelux rally commissie te komen.

### **Commissie FIVA en Internationale betrekkingen**

Momenteel wordt er door FIVA hard gewerkt aan een nieuwe Events code en een code hoe men met ons cultureel erfgoed moet omgaan, evenals wat hieronder verstaan wordt. Door de leden van de FIVA (o.a. de FEHAC) wordt hier kritisch naar gekeken en worden deze codes van aanvullende teksten voorzien. Wij verwachten dat deze wijzigingen allemaal voor de komende Algemene Ledenvergadering van de FIVA in Washington, november van dit jaar, uitgekristalliseerd zijn. Deze codes zijn van het uiterste belang voor de klassieke autowereld.



### **Werkgroep Trade & Skills**

De FEHAC heeft in samenwerking met de FIVA een enquête opgesteld. Het doel van deze enquête is om een inzicht te krijgen welke problemen de eigenaren van oldtimers tegenkomen bij het zelf uitvoeren van een reparatie of restauratie. Ook wordt aandacht worden geschonken als de reparatie of restauratie uitgevoerd wordt door derden. Een paar belangrijke punten bij een reparatie of restauratie kunnen zijn: beschikbaarheid van onderdelen, gehanteerde prijzen en is er goede documentatie aanwezig. Aan de hand van de uitslag kan de FEHAC gepast actie ondernemen.



### **Werkgroep Business Partner**

Het crisisgevoel is nog niet weg bij de diverse bedrijven in de automobielbranche. Dit maakt het vinden van nieuwe business partners lastig. De werkgroep hoopt toch dat op de ledenvergadering dit najaar een nieuwe business partner kan worden gepresenteerd.

## Lening mogelijk voor restauratie mobiel erfgoed

De Mondriaan Stichting en het Nationaal Restauratiefonds hebben een nieuwe ondersteuningsmogelijkheid voor de restauratie van voor Nederland belangrijk mobiel erfgoed: de Mobiel Erfgoed Lening. Hieruit kunnen eigenaren van historische treinen, wegvoertuigen en vliegtuigen een lening aanvragen met een lage rente. In totaal is 1 miljoen euro beschikbaar. Er kan maximaal voor 75.000 euro per object geleend worden. Met deze Mobiel Erfgoed Lening willen de initiatiefnemers het behoud van erfgoedcollecties stimuleren.

### De belangstelling voor mobiel erfgoed neemt toe

Om de kwaliteit van dit bijzondere erfgoed te versterken en het operationeel en zichtbaar te houden, ondersteunt het Nationaal Restauratiefonds de restauratie van deze vervoermiddelen. Eigenaren kunnen een lening met een lage rente aanvragen om aan zo'n object werkzaamheden te verrichten die zijn gericht op duurzaam herstel en/of het terugbrengen in de oude staat. Het gaat hierbij om restauratiewerkzaamheden. Om in aanmerking te komen voor de Mobiel Erfgoed Lening moet er aan bepaalde voorwaarden worden voldaan; het object moet ingeschreven staan in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed, in Nederland in gebruik of geproduceerd zijn en moet een bepaalde leeftijd hebben. Aanvragen voor het varend erfgoed worden niet ondersteund, omdat hiervoor een apart Fonds voor Varend Erfgoed bij het VSB fonds en het Nationaal Restauratiefonds bestaat.

Aanvragen moeten worden ingediend bij de Mondriaan Stichting voor een inhoudelijke beoordeling. Het Restauratiefonds beoordeelt de kredieten en verstrekt de lening. Uitgebreide informatie en aanvraagformulier kunt u vinden op [www.mondriaanfoundation.nl](http://www.mondriaanfoundation.nl) of op [www.restauratiefonds.nl](http://www.restauratiefonds.nl).

### Over het Nationaal Restauratiefonds en de Mondriaan Stichting

Het Nationaal Restauratiefonds is een onafhankelijke stichting die financieringen verstrekt en subsidies uitbetaalt aan eigenaren en beheerders van monumenten voor het restaureren en onderhouden van hun pand. De Mondriaan Stichting is een cultuurfonds dat bijzondere projecten voor beeldende kunst, vormgeving en cultureel erfgoed ondersteunt en stimuleert.



## FEHAC - FIVA enquête

### FEHAC houdt enquêtes om beter inzicht te krijgen in het aanwezige vakmanschap binnen de branche van klassieke voertuigbedrijven BOVAG en FOCWA bedrijven

Naast onze belangenbehartiging van klassieke voertuig eigenaren, stelt de FEHAC zich ook tot doel om het vakmanschap binnen de automotive-branche voor met name klassieke voertuigen te behouden. Dat gaat dan bijvoorbeeld om aankomende vaklieden inzicht te verschaffen in oude ambachten, zoals smeden of toepassen van nieuwe technieken als laser-snijden bij het vervaardigen van niet meer verkrijgbare onderdelen. De huidige monteurs worden immers veelal niet meer opgeleid met zaken als het afstellen van contactpuntjes of carburateurs. Of het stellen van de kleppen, het afstellen van de ontsteking, het doorsmeren van bewegende delen of een complete motor of versnellingsbak revisie. Om daar een goed beeld van te krijgen heeft de FEHAC al enquêtes gehouden onder de onafhankelijke autobedrijven, die zijn aangesloten bij de BOVAG en de restauratie- en bekledingsbedrijven, die zijn aangesloten bij de FOCWA. Daardoor heeft de FEHAC een goed beeld gekregen wat de bedrijven, die actief zijn in de sector van klassieke voertuigen, aan wensen hebben ten aanzien van bijvoorbeeld opleidingen voor monteurs, die in staat zijn om aan klassieke voertuigen te werken.

### Enquête onder eigenaren van klassieke voertuigen

In samenwerking met de FIVA, de internationale organisatie voor de belangenbehartiging van klassieke voertuigen, heeft de FEHAC nu ook een enquête samengesteld, die inzicht kan geven wat voor problemen de eigenaren zelf tegenkomen bij de reparatie en/of restauratie van hun klassieke voertuig. Het betreft vragen over reparaties en/of restauratie, ondersteuning tijdens de restauratie, vragen voor het geval de reparatie en/of restauratie zelf is uitgevoerd en vragen over het onderhoud van het klassieke voertuig. Aan de hand van de uitslag van de enquête kan de FEHAC actie ondernemen binnen de branche van bedrijven met klassieke voertuigen als doelgroep.

### Voor wie is deze enquête bestemd?

Onder klassieke voertuigen worden voertuigen van 25 jaar en ouder verstaan. Dit kunnen zijn: personenauto's, bestel- of vrachtauto's, bromfietsen, scooters, motoren, en tractoren. Eigenaren van deze voertuigen worden van harte uitgenodigd om de enquête in te vullen.

### Enquête invullen

De enquête is te vinden op de website: [www.fehac.eu](http://www.fehac.eu). Bent u eigenaar van een klassiek voertuig, dan kunt u via deze website de enquête invullen tot uiterlijk 1 oktober 2011. Iedereen, die de enquête heeft ingevuld, krijgt de uitslag toegestuurd.



# Van de voorzitter

## De FEHAC ging langs bij de clubs

In 2009 en 2010 heeft het FEHAC-bestuur veel avonden vergaderd met clubbesturen om hen te informeren over FEHAC-nieuwe stijl. Inmiddels zijn er keuzes gemaakt en veranderingen ingezet. Tijdens de vergaderingen in het land werd nogmaals duidelijk dat de individuele clubleden vaak niet goed geïnformeerd zijn over het werk van de FEHAC. Dat was voor het bestuur aanleiding om aan te bieden dat, wanneer de clubs een informatieavond belegden, er vanuit het FEHAC-bestuur informatie zou worden gegeven over het werk van de FEHAC, over FEHAC-nieuwe stijl en over actualiteiten. Van dit aanbod is ruim gebruik gemaakt en er zijn weken geweest dat er twee of drie presentaties werden gegeven. Soms leidde dat tot logistieke uitdagingen; het is voorgekomen dat ik binnen een week zowel in Limburg als in Groningen mocht vertellen over ons werk. Het zijn altijd leuke avonden, en de reistijd neem je dan voor lief. De mensen in de zaal reageren altijd positief en enthousiast, en stellen vragen. Daar kan dan direct op worden ingehaakt. Niet zelden komen zaken over het voetlicht waar we als bestuur meteen iets aan kunnen doen. Ook helpt het, wanneer veel mensen de achtergronden van de strategieën van de FEHAC kennen. En ook eens van een ander horen dat je niet met een klassieker rijdt omdat dat zo goedkoop is. Dat de milieuaspecten veel breder zijn en dat er op dat gebied nog veel onderzoek nodig is. Dat internationale contacten essentieel zijn.

Kortom: alle aspecten die de clubbesturen meestal wel doorgeven aan hun leden, maar die niet altijd makkelijk bij de leden blijven hangen. Een FEHAC-presentatie is dan veel effectiever. En het maakt de betrokkenheid tussen de voertuigeigenaren en de FEHAC groter. De ervaring is inmiddels, dat clubs waar een presentatie is gegeven, de weg naar de FEHAC gemakkelijker weten te vinden en met andere vragen komen. Het is goed om op deze manier de FEHAC-boodschap uit te dragen.

## Historische Ritten & Rally's en samenwerking

Zoals bekend hebben de leden van de rally commissie van de FEHAC eind december 2010 besloten hun taak neer te leggen. Dat is jammer, vooral omdat het moment waarop dat gebeurde nogal onverwacht was. Als bestuur hebben we ons vervolgens eerst beraden hoe we met de ontstane situatie moesten omgaan. Daarbij hebben we ons als eerste verzekerd dat de geplande ritten in 2011 konden doorgaan. Daarna hebben we een aantal gesprekken gehad over de bemensing van de commissie en in een aantal avondsessies met rijders en organisatoren gesproken over hoe we in de toekomst gaan samenwerken. Vervolgens hebben we overleg gehad met partners binnen en buiten Nederland over de vraag hoe we in goede harmonie de rittensport toekomstvast kunnen krijgen. Al die gesprekken hebben inmiddels geleid tot een visie op de toekomst van de rittensport in Nederland en de ons omringende landen. Als eerste tastbare verandering hebben we het schouwen van voertuigen, nodig voor het verkrijgen van een FIVA-ID-card ondergebracht bij de commissie personenauto's. Dit is immers veel meer een technische aangelegenheid dan een onderdeel van de rittensport. In de ALV van dit najaar verwachten we meer naar buiten te kunnen brengen.

Bert Pronk, voorzitter FEHAC





TNT Post  
Port betaald

## COLOFON

FEHACtiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobielen- en Motorfiets Clubs

**Website:** [www.fehac.nl](http://www.fehac.nl)

### Secretariaat

Willeke Wallet  
Kosterijland 15  
3981 AJ Bunnik  
tel:030-6595370

fax:030-6570750

e-mail: [secretariaat@fehac.nl](mailto:secretariaat@fehac.nl)

### PR / Perscontacten

Bert de Boer  
e-mail: [pr@fehac.nl](mailto:pr@fehac.nl)

### Redactie FEHACtiviteiten

Herman Steendam  
e-mail: [redactie@fehac.nl](mailto:redactie@fehac.nl)

### BESTUUR

#### Voorzitter

Bert Pronk  
e-mail: [voorzitter@fehac.nl](mailto:voorzitter@fehac.nl)

#### Vice-voorzitter en voorzitter

#### Juridische zaken

Cander van der Veer  
e-mail: [juza@fehac.nl](mailto:juza@fehac.nl)

#### Secretaris

Willem Posthumus Meyjes  
e-mail: [secretaris@fehac.nl](mailto:secretaris@fehac.nl)

#### Penningmeester

Wilco Boer  
e-mail: [penningmeester@fehac.nl](mailto:penningmeester@fehac.nl)

#### Bestuurslid Personenauto's

Laszlo Mogyoróssy  
e-mail: [cpa@fehac.nl](mailto:cpa@fehac.nl)

#### Bestuurslid Bedrijfsvoertuigen

Henk Minne  
e-mail: [cbv@fehac.nl](mailto:cbv@fehac.nl)

#### Bestuurslid Tweewielers

Pim Hoosemans  
e-mail: [ctw@fehac.nl](mailto:ctw@fehac.nl)

#### Bestuurslid Historische Ritten & Rallysport

Bert de Boer  
e-mail: [pr@fehac.nl](mailto:pr@fehac.nl)

#### Bestuurslid FIVA & Internationale Betrekkingen

John Pronker  
e-mail: [fiva@fehac.nl](mailto:fiva@fehac.nl)

Indien onbestelbaar retour: Kosterijland 15, 3981 AJ Bunnik

## Kort nieuws

### Jaarfeest Citroën Traction Avant Club

Op zondag 25 september viert de Citroën Traction Avant Club haar jaarfeest. Bij het Fort bij Vechten bent u tussen 9.30 en 11.30 uur van harte welkom om te starten aan de toertocht, die voor een deel van de Hollandse Waterlinie naar het Militaire Luchtvaartmuseum te Soesterberg zal gaan. Na het bezoek aan het museum start het



tweede deel van de tocht richting Gasterij de Klaveet in Achterveld. Meer informatie op [www.tanmidden.nl](http://www.tanmidden.nl).

### Nationaal Oldtimer Festival 11 september

Europeesche Verzekeringen, Business Partner van de FEHAC nodigt u graag uit op het Nationaal Oldtimer Festival op zondag 11 september. Het festival vindt voor de vijfde keer plaats en voor die gelegenheid staat de Europeesche Blue Area op circuit Zandvoort bol van de activiteiten. Heeft u



zelf een klassieker dan kunt u uiteraard meedoen aan de Europeesche Klassieker Tourtocht. Ter gelegenheid van het eerste lustrum

start deze vanaf het Europeesche hoofdkantoor in Amsterdam Zuid-Oost. Wilt u meedoen aan de Europeesche Klassieker Tourtocht? Schrijf u dan snel in via de website [www.nationaaloldtimerfestival.nl](http://www.nationaaloldtimerfestival.nl). Want het aantal plaatsen is beperkt.

### Nationaal Veteraan Treffen 24 september

Op 24 september vindt weer het Nationaal Veteraan Treffen in Woerden plaats.

U bent van harte welkom tussen 9.00 en 17.00 uur. Duizenden deelnemers en liefhebbers van klassieke twee- en driewielers bezoeken de onderdelenbeurs en de vele andere activiteiten. Deelname aan de z.g. "Kaasrit" is ook mogelijk. Meer informatie vindt u op de website [www.nationaalveteraantreffen.com](http://www.nationaalveteraantreffen.com).

### In memoriam Jan Noordhoek

Op 8 augustus j.l. is Jan Noordhoek overleden. Jan was niet alleen voorzitter en erelid van de Pionier Automobielen Club, hij was ook lid van de FEHAC commissie FIVA en Int. Betrekkingen. Hij heeft mede door zijn zeer ruime ervaring binnen de Pionier Automobielen Club altijd een grote bijdrage geleverd aan het werk van de FEHAC. Met raad en daad stond hij altijd klaar. Zijn liefde voor klassieke voertuigen en het rijdend cultureel erfgoed in ons land en daarbuiten, zullen wij ons blijven herinneren.

### Klassieker kentekens

Stand van de kentekens via RDW per september 2011

Bedrijfsauto	< 1973: BE-71-32
Motorfiets	< 1973: ZF-65-77
Personenauto	< 1973: AR-27-80
Personenauto	< 1978: 80-YB-21

## FEHAC informatie

### Overname FEHAC informatie

Informatie uit FEHACtiviteiten is vrij van rechten. Artikelen mogen geheel of gedeeltelijk worden overgenomen, mits de bron wordt vermeld.

### FEHAC lidmaatschappen

De FEHAC is lid van de FIVA en de CONAM.

### FEHAC Nieuwsbrief

Wilt u op de hoogte blijven van FEHAC nieuws, schrijf u dan in voor toezending van de digitale FEHAC Nieuwsbrief. Meer informatie daarover treft u aan op de FEHAC website: [www.fehac.nl](http://www.fehac.nl)

