

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

Bert Pronk
Waterlandsingel 192
2548 TB Den Haag
tel: 070-3976517 en 06-53131595
e-mail: voorzitter@fehac.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

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

Penningmeester

Rob Röttscheid
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, scooters 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, Marguerite Ruys, Willem Posthumus Meyjes, Annemarie de Vreeze, Tiddo Bresters en anderen

Informatie uit FEHAC

KORT NIEUWS

Dubbeldik nummer FEHAC

Omdat de vorige uitgave alweer van juli 2007 dateert en er veel te melden valt over nieuwe wet- en regelgeving voor klassiekers per 1-1-2008 komt de FEHAC met een dubbel nummer van FEHAC

Citroën HY 60 jaar

De Citroën HY bestaat 60 jaar. Van 1948 tot 1982 was deze markante bestelbus met de kenmerkende golfplaatcarrosserie in productie. De Rijkspolitie reed erin, de HY werd gebruikt als verkoopauto (ijs en friet) en is ook heel geschikt als camper. In 34 jaar zijn er bijna 500.000 gemaakt.

Bestuur FEHAC gewijzigd

Binnen het bestuur van de FEHAC zijn er een paar wijzigingen te melden. Rob Heuft is als penningmeester afgetreden en opgevolgd door Rob Röttscheid. Deze laatste was de secretaris en krijgt dus nu een andere functie in het bestuur. De nieuwe secretaris is Willem Posthumus Meyjes; hij is een liefhebber van vooral Italiaanse auto's. Hij is secretaris binnen het bestuur van de Lancia Club Nederland en was werkzaam bij de importeur van Fiat, Lancia en Alfa Romeo.

Fiat 500: auto van het jaar 2008

De moderne retroversie van het overbekende '50-er jaren autootje, de Fiat 500, is verkozen tot Auto van het Jaar 2008. Met deze moderne versie van de 500 heeft Fiat een regelrechte hit in handen: de verkoopcijfers overtreffen alle verwachtingen en Fiat heeft extra capaciteit ingezet om aan de vraag te kunnen voldoen. In Nederland is de nieuwe 500 vanaf € 11.500 verkrijgbaar, maar dan is het wel een heel karige uitvoering. Een heel mooi exemplaar van de klassieke Fiat 500 uit 1957-1968 brengt inmiddels ongeveer € 9.000 op.



De nieuwe Fiat heeft duidelijk de lijnen van zijn voorganger

Oudste club dateert van 1955

De FEHAC bestaat sinds 1976 en dat werd gevierd in regenachtig Assen, maar een paar clubs zijn nog veel ouder. De oudste club voor historische voertuigen in Nederland is de MG Car Club Holland, opgericht in 1955. De club die daarop volgt is de A-Ford Club, opgericht op 6 mei 1956 en maar een week later is de Pionier Automobielen Club opgericht. Deze drie clubs behoorden alle drie tot het selecte gezelschap van 17 clubs, dat op 26 oktober 1976 de FEHAC heeft opgericht.

Trabant bestaat 50 jaar

Hét symbool van de vooruitgang in de DDR was de Trabant: een deels uit kunststof bestaand autotoetje waarvan er uiteindelijk 2,2 miljoen zijn gemaakt. De Trabant is na de Duitse eenwording in 1989 een cultobject geworden en was bedoeld als het communistische antwoord op de Kever van Volkswagen. De Trabant was van 1957 tot 1991 in productie en er zijn er nog ongeveer 52.000 over. Alleen al in Duitsland bestaan er 130 Trabant fanclubs.



Deze Rolls Royce uit het oprichtingsjaar van de fabriek in 1904 verwisselde recent voor maar liefst 4,9 mio euro van eigenaar

Automuseum in het jaar 2200

Stel het is 2200 en u heeft het laatste voertuigmuseum in Engeland met voertuigen uit de 20ste eeuw en u kunt maar 30 voertuigen kiezen: wat is dan echt representatief geweest. Kiest u dan bijv. voor een T-Ford of voor een Bentley Le Mans? U kunt uw keuze maken en mailen naar: motoring.desk@telegraph.co.uk

Start van erkenning taxatierapporten

Per 1 januari 2008 is de FEHAC gestart met de erkenning van taxatierapporten van clubs en van onafhankelijke experts. De erkenning wordt uitsluitend verleend op aanvraag. Als men voldoet aan de eisen inzake deskundigheid en een rapport maakt dat voldoet aan de eisen die de FEHAC aan de inhoud stelt kan men een verzoek om erkenning indienen bij het secretariaat van de FEHAC. Bij het secretariaat is ook informatie verkrijgbaar over de eisen waaraan men precies moet voldoen en over aanvraagprocedure.

FEHAC t i v i t e i t e n



januari 2008

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

De FEHAC wenst u een goed en vooral pechvrij 2008!

Nieuwe APK-regeling: klassiekers hoeven minder vaak naar de keuring

De nieuwe APK-regeling voor klassiekers is per 1 januari 2008 ingegaan. Klassiekers met een bouwjaar 1978 en ouder hoeven vanaf volgend jaar niet meer jaarlijks, maar eens in de twee jaar naar de APK-keuring. Klassiekers van vóór 1 januari 1960 (datum 1e toelating) worden geheel APK vrijgesteld. Er komt geen APK voor motorfietsen.

FEHAC-lobby heeft succes gehad

Met de versoepeling van de APK voor klassiekers is een kroon gezet op jarenlang intensief lobbywerk door de FEHAC. Het argument dat klassiekers in handen zijn van liefhebbers die zelf voor goed onderhoud zorgen, en weten hoe belangrijk dit is, was doorslaggevend. In 2011 zal de nieuwe APK-regeling worden geëvalueerd om te kunnen beslissen of de nu geldende frequentie van keuren naar boven of naar beneden kan worden bijgesteld.

Pas in 2009 krijgen de keurmeesters het echt minder druk

Het invoeringsregime dat ingegaan is per 1-1-2008 is als volgt:

1. een voertuig van vóór 1960 (niet zijnde een bus of taxi) hoeft vanaf 1 januari 2008 niet meer gekeurd te worden, ongeacht het gewicht;
2. voor een personenauto of bestelwagen van na 1960 en minimaal 30 jaar oud geldt dat dit voertuig nog steeds moet verschijnen op of voor de verlooptdatum van de laatste APK. Voorbeeld: een klassieke auto uit 1977 (die is in 2008 ouder dan 30 jaar) die op 10 oktober 2007 voor het laatst gekeurd is, heeft een APK met vervaldatum per 10 oktober 2008. Deze auto moet uiterlijk 10 oktober 2008 weer gekeurd worden en krijgt pas dan een APK-goedkeuring die 2 jaar geldig is. Deze categorie moet in 2008 dus nog wel gekeurd worden, maar daar wordt in 2009 voor het eerst een jaartje overgeslagen. Pas volgend jaar krijgen de keurmeesters het dus wat minder druk.
3. een vrachtwagen van na 1960 moet nog steeds elk jaar gekeurd worden op of voor de verlooptdatum van de laatste APK-goedkeuring; dan krijgt hij weer een APK-goedkeuring die dus maar 1 jaar geldig is.

Onderhoud eigen verantwoordelijkheid

Hoewel het een goede zaak is dat de keuringsfrequentie voor klassieke voertuigen is verlaagd, brengt dit wel een grotere verantwoordelijkheid voor de eigenaar van het voertuig met zich mee.

De eigenaar zal nog meer zorg aan het onderhoud en de veiligheid van zijn voertuig moeten besteden. Niet alleen in zijn eigen belang of dat van zijn voertuig, maar ook voor andere weggebruikers en voor het imago van de klassiekerwereld in het algemeen. Het veilige gebruik en het goede onderhoud moet ook worden waargemaakt. In de Driver's code, die op de FEHAC-website is te vinden, wordt dat ook nog eens benadrukt. Het nieuwe APK-regime geldt niet voor bussen en taxi's, omdat die vaak intensiever worden gebruikt voor personenvervoer. Vrachtwagens (dus voertuigen met een gewicht van 3500 kg of meer) vanaf 1960 en jonger moeten nog wel jaarlijks naar de APK. De EU-richtlijn over periodieke voertuigkeuring staat voor deze categorie voertuigen geen lagere frequentie toe.

Hoofdpijnen nieuwe APK-keuring

- **Tweejaarlijkse keuring van personen- en bestelwagens, ouder dan 30 jaar**
- **Voor voertuigen van de bouwjaar 1960-1978 gaat de tweejaarlijkse keuring pas in nadat het voertuig in 2008 is gekeurd. Pas in 2009 wordt voor het eerst een keuringsjaar overgeslagen.**
- **Vrijstelling per 1-1-2008 voor alle historische voertuigen van vóór 1960**
- **Geen APK voor motorfietsen**
- **Eigen verantwoordelijkheid voor onderhoud gaat grotere rol spelen**

IN VEEL DUITSE STEDEN GEEN TOEGANG MEER VOOR VERVUILENDE AUTO'S

Per 1 januari 2008 is het door een aantal Duitse steden verboden om met oudere auto's de binnenstad in te rijden. Aan de rand van de stad parkeren en verder met de tram is de bedoeling. Auto's -ook buitenlandse- die wel deze binnensteden in willen, moeten een speciaal vignet hebben.

Berlijn en Keulen gaan voorop

Er komt in een aantal Duitse steden een milieuzone waar alleen auto's met een speciaal vignet in mogen. De meest vervuilende auto's krijgen geen vignet en moeten buiten de milieuzones blijven. In Berlijn, Keulen en Hannover is de beperkt toegankelijke milieuzone al ingevoerd per 1 januari en meer Duitse steden zullen volgen. In Nederland is veel kritiek op deze maatregel: het moet niet per stad maar Europees breed ingevoerd worden, de maatregel is nauwelijks bekend en Nederlandse toeristen zullen erdoor worden overvallen. Bovendien zijn er ook nog eens drie verschillende vignetten. Kortom chaos wordt gevreesd en argeloze landgenoten kunnen worden beboet vanwege het ontbreken van het noodzakelijke vignet.

Voor klassieke voertuigen een vrijstelling

In Duitsland maakt de NVG, de Nutzfahrzeug Veteranen Gemeinschaft, zich sterk voor de belangen van de klassieke vrachtauto's. De Nederlandse vertegenwoordiger van die organisatie, oud FEHAC-bestuurslid Piet van Berne, meldt ons dat de DEUVET (de Duitse zusterfederatie van de FEHAC) samen met de NVG het voor elkaar gekregen heeft,

dat klassieke voertuigen vrijgesteld worden van dit verbod. Deze toestemming is op hoog niveau gegeven: door de Duitse Bundesrat, die qua rol vergelijkbaar met onze Eerste Kamer. Aanvankelijk betrof de regeling alleen Duitse klassiekers die via de kentekenplaat herkenbaar zijn als historische voertuigen. Bij onze oosterburen is een historisch voertuig namelijk aan de kentekenplaat herkenbaar doordat het kenteken eindigt met een zwarte H of als de plaat rode letters heeft: met 07 als aanvangscijfers. Omdat het op Europees niveau aanvaardbaar is dat buitenlandse historische voertuigen met een vergelijkbaar systeem van aparte kentekenplaten niet onder de vrijstellingsregeling zouden vallen, wordt nu ook voor Nederlandse klassiekers een uitzondering gemaakt. Ze moeten dan wel een voor historische voertuigen bedoelde en als zodanig herkenbare kentekenplaat voeren. De donkerblauwe historische kentekenplaat met witte cijfers en letters is als zodanig voldoende herkenbaar en voldoet aan de Duitse ontheffingscriteria. Deze voertuigen mogen dus (wel altijd mét de klassieke kentekenplaat) de voor vervuilende voertuigen gesloten verklaarde gebieden in, zonder het voeren van het voorgeschreven vignet.

De vrijstelling in Nederland

Ook Nederland kent een paar steden, o.a. Utrecht en Eindhoven, met een vergelijkbaar verbod. Bij ons gaat het alleen nog om de oudere vrachtauto's op diesel. Dat verbod heeft al tot het onbedoelde effect geleid dat een deel van de collectie van het DAF-museum nu niet meer op eigen kracht het museum in en uit kan. In Nederland is niet gekozen voor een permanente ontheffing, maar voor het verlenen van een incidentele (dag)ontheffing voor dieselvrachtauto's. Voor klassieke vrachtauto's die op benzine of LPG rijden, geldt een automatische, langdurige ontheffing zonder dat die aangevraagd hoeft te worden: die vallen dus buiten de beperkte toegangsregeling in de milieuzone. Gemeenten kunnen wel incidenteel ontheffing verlenen om in de milieuzone te rijden met een klassieke dieselvrachtauto. Zo heeft de gemeente Utrecht een digitaal loket voor dagontheffingen: www.utrecht.nl/milieuzone en dan doorklikken op 'aanvraag dagontheffing'. Verleende ontheffingen worden niet meer op papier verstuurd. Of er een ontheffing is verleend, kan worden ingezien via internet: www.milieuzones.nl/ontheffingen en dan doorklikken op 'kentekencontrole'. Voor nadere vragen over incidentele ontheffingen kan men terecht bij de contactpersonen milieuzone van de gemeenten.

ACTIEF VOERTUIGEIGENAREN BENA-DEREN OM CLUBLID TE WORDEN

Via voertuiggegevens uit het RDW-bestand kunnen clubs nu actief op zoek gaan naar voertuigeigenaren die nog geen lid zijn van de vereniging voor hun merk en type. De Citroën HY club heeft het geprobeerd en doet verslag van haar ervaringen.

Eerst: een maatwerkselectie maken

Veel clubs worden geconfronteerd met dalende ledenaantallen: dit terwijl het aantal klassiekers toch stijgt. Vergrijzing, individualisering en onbekendheid met wat clubs precies doen zijn aanleiding om als club actief te gaan werven. De FEHAC heeft begin 2007 contact gezocht met VWE voor informatie over voertuigbestanden. Als eerste aanspreekpunt zou men de RDW verwachten. De FEHAC werd echter doorverwezen naar een van de samenwerkingspartners van de RDW. VWE (waar de letters VWE voor staan vermeldt hun website niet) is één van die partners, als het gaat om het beschikbaar stellen van voertuigbestanden inclusief NAW-gegevens. VWE levert bijvoorbeeld ook de bestanden voor de APK-herinneringsbrieven die dealers versturen. In juli 2007 hebben alle bij de FEHAC aangesloten clubs daar meer informatie over ontvangen.

In het kort komt het er op neer, dat VWE voor de clubs een uitdraai uit het RDW-bestand kan laten maken met naam- en adresgegevens van de eigenaar, toegespitst naar een bepaald merk en/of model. Zo kan een club een gerichte mailing sturen naar eigenaren van voertuigen, die nog geen lid zijn van de betreffende club. Zo kunnen 'vrije rijders' lid gemaakt worden. En met meer leden en daardoor meer financiële middelen kan de club weer meer activiteiten voor clubleden ontplooiën.



Uit het RDW-bestand blijkt dat er nog 1300 Citroën HY's in Nederland zijn

Ben Boortman, bestuurslid van de Citroën HY vereniging Le Camion doet verslag van hun actie om HY-eigenaren, die nog geen lid zijn van hun club, aan de club te binden. "Wij van de Citroën HY vereniging Le Camion, hebben deze mogelijkheid benut en we zijn zeer positief over de manier waarop VWE deze samenwerking invult. Bovendien heeft deze actie ons heel veel nuttige informatie opgeleverd en hopelijk straks veel nieuwe leden.

Waar we als eerste tegenaan liepen was dat de kwaliteit van de uitdraai staat of valt bij de zuiverheid van het opgegeven selectiecriteria, dat je doorgeeft aan VWE. Zo noemen wij ons type de 'HY', maar binnen dit type is ook een type HZ, HW en alleen maar H geproduceerd. In overleg met Bianca Smak van VWE hebben we een uitdraai laten maken met alle Citroën's type H[+ alles]. Zij vond het leuk ons te helpen de juiste selecties te maken en zij weet daardoor nu ook heel goed wat een Citroën HY is. Dit werkte uiteindelijk prima; er zaten maar vijf verkeerde wagens in.

Toen we de eerste uitdraai vergeleken met ons ledenbestand, kwamen we er achter dat er toch nogal wat leden niet op de VWE-lijst stonden. Tot onze verbazing zagen we op de speciale RDW-site <https://www.rdw.nl/Ovi/Paginas/Default.aspx> dat onze wagens ook geregistreerd stonden als 'Citroën 1600'. Kennelijk hebben sommige HY's de handelsbenaming '1600' meegekregen. In overleg met VWE is vervolgens ook een uitdraai Citroën 1600 gemaakt. Dat leverde ruim 300 nieuwe HY's op." Bij een uitdraai van het VWE zit meestal ook een lijst met kentekens zonder naam- en adresgegevens. Dit zijn de wagens, waar de RDW de NAW-gegevens niet van kan/mag vrijgeven. Boortman vervolgt: "Deze lijst kunnen we niet gebruiken voor de mailing, maar is toch zinvol, al is het alleen maar dat we nu weten dat er naast de 1100 bekende HY's nog eens 200 onbekende HY's in Nederland rond moeten rijden, waarvan we de eigenaar niet kennen. Dit getal van 1300 HY's kan heel goed kloppen." De Citroën HY club gaat nu verder actie ondernemen. "Nu we onze eigen leden uit de VWE-lijst hebben gehaald, gaan we alle 'vrije rijders' een vriendelijke brief sturen om te vertellen hoe nuttig het voor hen is om lid te worden van onze vereniging. Een snel rekensommetje leert ons dat bij we de kosten er bij 10 nieuwe leden al uit hebben".

Contact met VWE

Mocht er binnen de aangesloten clubs ook belangstelling zijn om gebruik te maken van de VWE informatie, dan kunt u contact opnemen met: VWE Bureau voor voertuigdocumentatie en -informatie B.V. te Heerhugowaard
Internetsite: www.vwe.nl, tel: 072 - 57 67 000
Jasper Verweij (e-mail: jasper.verweij@vwe.nl) of Bianca Smak (e-mail: bianca.smak@vwe.nl)



Historische platen van Duitse klassiekers: eindigend op H of met 07 in rood



FEHAC-voorzitter Bert Pronk, parlements-lid Roland Kortenhorst en de burgemeester van Assen Sicko Heldoorn bekijken op de stand van de Veteraan Motoren Club een Douglas type D 350 cc motorfiets uit 1911



Ruitenwissers op de achterraut



Opel maakte tot 1932 ook motorfietsen



REGELGEVING MET BEDOELDE EN ONBEDOELDE EFFECTEN VOOR KLASSIEKERS

Behalve dat het FEHAC-evenement Historie op Assen eind september heel veel regen over zich heen kreeg, werd daar door Tweede Kamerlid Roland Kortenhorst (CDA) ook een opmerkelijk onderscheid gemaakt in de beoordeling van het effect van wet- en regelgeving op de klassiekerbeziiter: het bedoelde maar ook onbedoelde effect van maatregelen.

Belasting mijden als onbedoeld effect van vrijstelling

Kortenhorst weet als geen ander welke bedoelde en vooral ook onbedoelde effecten wetgeving op het gebruik en bezit van klassieke voertuigen kan hebben, want hij is voorzitter van de Tweede Kamercommissie van Verkeer en Waterstaat. En wat nog belangrijker is voor de FEHAC: als hij die nadelige onbedoelde effecten ziet is hij als volksvertegenwoordiger van een regeringspartij ook in staat om daar iets aan te doen.

Bedoelde maar vooral ook onbedoelde effecten

Een paar voorbeelden die 'bedoelde en onbedoelde' effecten van regels die de overheid uitvaardigt. Met de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting voor 25-plus voertuigen per 1-1-1995 is bedoeld het zeer geringe gebruik van de weg door klassieke voertuigen niet onevenredig zwaar te belasten. Dat zeer geringe weggebruik van klassieke voertuigen werd begin vorig jaar nog eens bevestigd in de Europees brede enquête van de FEHAC/FIVA: daar kwam uit dat de gemiddelde klassieker jaarlijks nog geen 1900 km rijdt. Onbedoeld effect van de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting is geweest dat een gering aantal calculerende en belastingmijdende burgers nu de klassieker (en bij voorkeur ook nog eens op LPG) gebruikt om goedkoop te kunnen rijden. In advertenties is 'belastingvrij' een extra verkoopargument geworden. De mate waarin dat belasting mijden gebeurt leidt nog wel eens tot gespeculeer: in klassiekers zou veel gereden worden omdat ze belastingvrij zijn. Uit dezelfde FEHAC/FIVA enquête bleek dat 9% van de

klassieke voertuigen meer dan 3.500 km per jaar rijdt. Of dat 'slechts' 9% is of 'maar liefst' 9% is, hangt af van de bril waarmee hiernaar gekeken worden. Feit is wel dat tegenover die 9% veelrijders een bijna vijf keer zo grote groep staat van 43% van de klassiekers, waarmee niet eens 500 km per jaar mee gereden wordt. Al met al valt het onbedoelde effect van de vrijstelling 25+ van Motorrijtuigenbelasting dus heel erg mee.

Meer onbedoelde effecten

Actueel is het weren van vervuilende oudere vrachtauto's op diesel in de binnensteden. Bedoeling daarvan is de luchtkwaliteit in binnensteden te verbeteren. Het DAF-museum ligt in de verboden binnenstadszone van Eindhoven en het onbedoelde effect van die maatregel is dat vrachtwagens in de collectie niet meer op eigen kracht het museum in en uit kunnen komen. Er moet nu een dieplader aan te pas komen om een dieselvechtauto uit het museum te krijgen.

Nog een voorbeeld: de bedoeling van het voorschrift dat autobanden een bepaalde profiel diepte moeten hebben is natuurlijk het bevorderen van de verkeersveiligheid. Een goede zaak, dat staat buiten kijf. Maar het onbedoelde effect is dat een -weliswaar zeer kleine- categorie voertuigen op massieve banden dan niet meer de weg op zou mogen.

Zo zijn er nog veel meer voorbeelden uit het recente verleden te geven: de dodehoekspiegel op klassieke vrachtwagens die niet eens gemonteerd kan worden, het mistachterlicht op aanhangers terwijl het trekkend voertuig niet eens zelf mistachterlicht heeft en zware aanhangers uit WO II die geen voertuigidentificatienummer hebben en daardoor aanvankelijk geen apart aanhangerkenteken konden krijgen.

Nu zijn dit allemaal geen wereldschokkende zaken, maar het geeft wel aan dat goed in gaten gehouden moet blijven worden dat de overheid niet onbedoeld de klassieke voertuigen vergeet bij het opstellen van de regels. De FEHAC als belangbehartiger van de clubs en bezitters van historische voertuigen is daarvoor en krijgt het gelukkig vaak in Den Haag voor elkaar om onbedoelde effecten van die regelgeving te voorkomen en weg te nemen.



Duurzame relatie: drie generaties van de familie Thedinga bij de Ford V8 Tudor die hun (groot)vader nieuw kocht in 1936



HISTORIE OP ASSEN

De zomer 2007 had een mooi ritme: door de week matig weer, maar in het weekend veel beter. Het weekend van 29 en 30 september vormde daarop een grote uitzondering: juist in het weekend dat de FEHAC haar jubileumevenement Historie op Assen organiseerde kwam het water in Noord Nederland op beide dagen met bakken uit de lucht. Toch was er in de barre omstandigheden veel moois te zien in Assen: dat blijkt uit de foto's op deze pagina's.

100 clubs tonen hun mooiste voertuigen

De helft van de FEHAC-leden was vertegenwoordigd op Historie op Assen: zijn toonden hun mooiste voertuigen aan het publiek. Voor het evenement waren ook vertegenwoordigers uit de politiek uitgenodigd: de FEHAC was erg blij met de komst van Tweede Kamerlid Roland Kortenhorst, de voorzitter van de vaste commissie voor Verkeer & Waterstaat. Ook de burgemeester van Assen kwam in zijn eigen Volvo Amazone kijken wat er op 'zijn' TT-circuit allemaal gebeurde.

Duurzame relatie

Vooraf waren clubleden uitgenodigd bij wie dezelfde klassieker al heel lang een vast onderdeel van het leven is geworden: wie heeft de langste duurzame relatie met hetzelfde klassieke voertuig. Daarbij bleek soms dat hetzelfde voertuig al van vóór de oorlog in het bezit is van een zelfde familie. De langste duurzame relatie is die van de fam. Roosendaal met een prachtige Mercedes Benz Nürnberg uit 1932 die met het originele provinciale kenteken te zien was en een ereronde reed op het circuit. Wat bij de duurzame relatie verder opviel dat het vaak gewone gebruiksauto's zijn die bewaard zijn gebleven, vaak van vader op zoon of dochter.

Voor herhaling vatbaar

Door de ledenvergadering van de FEHAC zal eind januari besproken worden of een dergelijk evenement voor herhaling vatbaar is. De formule waarbij de clubs hun mooiste voertuigen tonen is aantrekkelijk en biedt de FEHAC een prachtige mogelijkheid om het mobiel ergoed aan de beleidsmakers te tonen. Er ging -mede door de overvloedige regen- organisatorisch wel wat mis, zo was het parkeerterrein nauwelijks begaanbaar, stonden stands echt onder water, waren de toiletten lastig te vinden en ontbrak de bewegwijzering grotendeels. Allemaal aandachtspunten voor een eventuele volgende keer.



De heer Sondaar heeft zijn Indian Scout uit 1921 al in bezit sinds 1949

DE KILOMETERBEPRIJZING START IN 2011

Een van de plannen van het kabinet Balkenende IV is om voor het einde van de kabinetsperiode in 2012 een 'onomkeerbare en betekenisvolle stap' te maken naar een eerlijker systeem van betalen van mobiliteit. De FEHAC heeft gekeken of minister Eurlings bij de eerste concrete plannen voor de invoering van de km-beprijzing ook al aan een vrijstelling voor klassiekers heeft gedacht.

Uitgangspunt: betalen voor gebruik

Minister Eurlings wil naar een eerlijker systeem, waarin automobilisten niet langer betalen voor het bezit, maar voor het gebruik van de weg. Hij heeft daarover op 30 november 2007 een brief van 19 kantjes naar de Tweede Kamer gestuurd. Er wordt begonnen met de vrachtwagens in 2011. De personenauto's zouden dan uiterlijk in 2016 de km-heffing moeten gaan betalen. Er wordt betaald voor het rijden met het voertuig binnen de Nederlandse landsgrenzen en op alle wegen. De kentekenhouder is verantwoordelijk voor het betalen van de kilometerprijs.

Uitgangspunt is dat voor alle motorvoertuigen in beginsel moet worden betaald. Concreet worden klassiekers en motorfietsen in dit verband nergens in de brief genoemd, dus in uitzonderingen voor deze beide categorieën voertuigen is (nog niet) voorzien. Uitzonderingen zijn wel mogelijk op onder meer financiële, technische en praktische gronden. Als de FEHAC de belastingvrijstelling voor klassiekers wil handhaven -en dat willen wel- zullen de argumenten daarvoor van financiële, technische of praktische aard moeten zijn. Een financieel argument is dat door het geringe kilometrage van klassiekers de

invorderingskosten wel eens hoger kunnen zijn dan de opbrengst. Een technisch argument is dat de benodigde GSM-kastjes om de gereden kilometers te registreren permanent stroom vragen en soms niet eens ingebouwd kunnen worden (denk aan 6 volt accu's). Een praktisch argument tenslotte is dat veel klassiekers op een ambulance naar een evenement gebracht worden en in zo'n geval zou wel betaald maar niet gereden worden.

Letterlijk geeft de minister in zijn brief aan, dat uitzonderingen of een gereduceerd tarief voor kentekenhouders van bijzondere voertuigen mogelijk zijn. Uiteraard vindt de FEHAC dat het bij mobiel erfgoed om bijzondere voertuigen gaat. Dit zijn de mogelijke overwegingen van de minister om een uitzondering te maken: de afwezigheid van een kenteken, de technische haalbaarheid, de kosten van deelname, de effecten van deelname en de huidige uitzonderingsgroepen die om andere redenen dan weinig gebruik vrijgesteld zijn. (cursivering van de redactie) Uiteraard zal de FEHAC de komende jaren de ontwikkelingen rond de km-beprijzing nauwlettend volgen.

31-12-2007

**KEN-TE-KEN
METER**

personenauto's voor 1973

AM-47-25

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

personenauto's 1973 - 1977

45-YB-62

eerder: YA

motorfietsen en scooters voor 1973

ZF-41-72

eerder: ZM

bedrijfsvoertuigen voor 1973

BE-61-01

eerder: -



Een klassieke brandweerwagen komt van pas bij het leegpompen van het terrein in Assen

Aantal oldtimers in zeven jaar verdubbeld

VOORBURG (ANP) 5 december 2007

Nederland telde begin dit jaar bijna 323.000 oldtimers, ofwel motorvoertuigen van 25 jaar of ouder. Dat zijn er tweemaal zoveel als in 2000. Van de 'oudjes' is ruim zes op de tien een personenwagen. Dat meldde het Centraal Bureau voor de Statistiek woensdag.

Het aantal oldtimer personenwagens groeide in zeven jaar tijd met 68 procent tot 204.000. Maar de grootste stijging was weggelegd voor het aantal motorfietsen op leeftijd. Dat verdriedvoudigde tot ruim 95.000. Het aantal oude bedrijfswagens (onder andere bestelauto's, vrachtauto's en bussen) verdubbelde tot bijna 24.000.

Het totale wagenpark bestond in 2007 voor bijna 2,5 procent uit oldtimers. Afgezien van het mogelijke emotionele aspect is een voertuig van 25 jaar of ouder ook aantrekkelijk omdat er geen wegenbelasting voor hoeft te worden betaald. Een groot deel van de oude wagens en motoren is nog betrekkelijk jong, dat wil zeggen niet ouder dan 35 jaar.

CBS-CIJFERS GEVEN VERKEERDE INDRIJK VAN DE GROEI VAN HET AANTAL OLDTIMERS

Begin december werd door het CBS als Sinterklaasurprise een bericht de wereld ingestuurd over een verdubbeling van het aantal oldtimers in zeven jaar (zie kader). Dit bericht werd door een aantal kranten overgenomen, haalde het NOS-journaal op televisie en belandde op een aantal automotivewebsites. Hoog tijd om even wat recht te zetten en uit te leggen hoe het werkelijk zit met de groei van het aantal oldtimers.

Groei vooral uit overblijvers in bestaande jaargangen

Het aantal 'Oldtimers' is niet verdubbeld, maar met 50% toegenomen. Het totale park voertuigen is groter geworden: inmiddels bijna 10 miljoen voertuigen. In 2000 was 2,2 % van het totale voertuigenpark ouder dan 25 jaar en had daarmee de



Een belangrijke oorzaak voor de toename van het aantal oldtimers is dat auto's langer mee gaan: jaarlijks worden ongeveer 10.000 auto's 25 jaar

status van 'Oldtimer'. In 2007 is dat percentage gegroeid naar 3,3 %. Een stijging van 50%. De groei van het aantal klassieke personenauto's komt vooral door wat nog is overgebleven van de topverkoop van voertuigen in de jaren '70. In 1978 bijvoorbeeld -30 jaar terug- werden maar liefst 581.458 nieuwe personenauto's in 1 jaar verkocht. Ter vergelijking: in 2005 werden 465.196 nieuwe personenauto's verkocht. Bij die hoge verkoopcijfers eind jaren '70 is het ook vanzelfsprekend dat er relatief veel auto's uit die jaren na 25 jaar nog over zijn.

Auto's worden ook kwalitatief steeds beter; er wordt langer mee gereden. Van de jaargang personenauto's uit 1978 zijn er nu nog 12.578 in ons land geregistreerd; 2,19% van het oorspronkelijke aantal. Gemiddeld blijven er 10.000 personenauto's uit elke jaargang over en alleen al daarom stijgt het aantal klassieke personenauto's elk jaar met ongeveer 10.000 stuks. In de laatste zeven jaar in de periode 2000-2007 waren dat er dus ongeveer 70.000.

Vooral de groei in het aantal motoren valt op

Uit de CBS-cijfers blijkt verder een forse toename van het aantal klassieke motoren. Waren het er in 2000 nog 33.000 stuks, in 2007 zijn het er meer dan 95.000. Deze groei is te verklaren doordat motoren niet direct gesloopt worden. Vooral omdat motoren makkelijker kunnen worden gestald en er geen APK voor motoren is, blijven er meer bewaard.

De groei van het aantal 25-plus voertuigen sinds 2000, komt voor 50% voor rekening van personenauto's. Het aantal motoren neemt 40% van de groei voor zijn rekening. Bedrijfswagens vormen 8 % van de groei. Op basis hiervan kan ook niet worden geconcludeerd dat er een verdubbeling is van het aantal 'Oldtimers' = Klassieke auto's, zoals naar aanleiding van het ANP-bericht veelvuldig in de media was te lezen.

De gemiddelde jaarlijkse kilometrage van een klassiek voertuig bedraagt 1894 km. Dit bleek uit de enquête van de FEHAC/FIVA begin 2007. De groep die jaarlijks meer dan 3500 km rijdt is maar 9%. Natuurlijk is de belastingvrijstelling voor 25-plussers aantrekkelijk, maar dat alleen is hoogstzelden dé doorslaggevende reden waarom een klassieker wordt aangeschaft.

Belangrijkste conclusie: de grootste groei komt vooral door de algemene veroudering van het Nederlandse (personenauto) wagenpark en zeker niet door de bewuste aanschaf van een 'Oldtimer' vanwege de vrijstelling van Motorrijtuigenbelasting.