



FEHAC ACTIVITEITEN

december 2023

DIGITAAL MOBIEL ERFGOED MUSEUM IN 2024 VAN START

Het Nationaal Register Mobiel Erfgoed is klaar om in 2024 met mooie klassieke voertuigen gevuld te worden. Naast boten, vliegtuigen en trams/treinen komt er nu dus ook een Erfgoedregister voor wegvoertuigen: personenauto's, bedrijfswagens, motoren/bromfietsen en trekkers. Omdat we het over grote aantallen voertuigen hebben, is de laatste tijd diep nagedacht hoe dat mooie online museum precies opgezet moet gaan worden.

FEHAC werkt samen met RDW en MCN

De RDW heeft al een plekje vrij gemaakt in het kentekenregister om vast te leggen welk voertuig mobiel erfgoed is. Akkoord, dan wordt dat plekje afgevinkt: dat noemen we het erfgoedvinkje. Initiatiefnemers van de Mobiele Collectie Nederland (MCN) zijn de koepelorganisaties voor klassieke schepen, vliegtuigen, railvervoer en wegvoertuigen. Het NRME is er dus kortweg voor de sectoren water, lucht, rail en weg. De FEHAC is de koepelorganisatie voor de klassieke wegvoertuigen. Dan komen er direct natuurlijk vragen als welke voertuigen komen er in en hoe wordt het erfgoedregister opgezet en geëxploiteerd. Juist voor het beantwoorden van dit soort vragen gaat de FEHAC in de komende maanden in roadshows de clubs vragen naar hun mening en ideeën om het NRME tot een succes te maken.

Waarom is het NRME zo belangrijk

De noodzaak voor het behoud van mobiel erfgoed is vastgelegd in de Erfgoedwet 2016. Mobiel erfgoed is als erfgoed een beetje van ons allemaal. Het inrichten van een digitaal mobiel erfgoed museum hoort daarbij. Het is een instrument dat de FEHAC in belangrijke mate ondersteunt

bij haar werk als belangenbehartiger. Het erkent de individuele voertuigeigenaar als erfgoedhoeder. Het maakt voor de buitenwereld zichtbaar dat behoud van al dit cultureel erfgoed (in rijdbare staat) belangrijk is.

Zijn er al criteria voor opname bekend

We vragen het aan Rob Henneveld, die voor de FEHAC is aangesteld als projectmanager NRME en aan Ben Boortman, onze vertegenwoordiger en onbetwiste erfgoed specialist binnen MCN. "Er zijn nu nog maar twee criteria die we benoemd hebben: meer dan 30 jaar oud en geen naar elektrisch omgebouwde voertuigen. Voor de invulling van overige criteria organiseren we de roadshows: daar kunnen de FEHAC-leden zich uitspreken over aanvullende vereisten om in het NRME te komen. Natuurlijk hebben we binnen de voorberei-

Voormalig staatssecretaris van Cultuur Gunay Uslu liet zich bij een recent bezoek aan MCN uitgebreid voorlichten over het Erfgoedregister NRME. Ze vond het duidelijk leuk om achter het stuur te kruipen van een Morris Minor.

Foto: Kees Wielemaker MCN

dingsgroep daar al wel over gebrainstormd. Het moeten in ieder geval duidelijke en objectief vaststelbare criteria zijn. Het register moet ook behapbaar zijn in omvang. En een voertuig moet eenvoudig aan te melden zijn en de aanmelding moet makkelijk te programmeren zijn. Een keuring of taxatie wordt in ieder geval geen voorwaarde voor opname in het NRME".

Toegankelijk voor het grote publiek

De RDW beheert het kentekenregister en dat vormt de start voor ons erfgoedregister. Het kentekenregister is voor elk gekentekend voertuig al door het grote publiek te raadplegen via rdw ovi. Toets een kenteken in en u krijgt gegevens als merk, handelsnaam, gewicht, datum eerste toelating, APK, WAM verzekerd, enz. Het NRME wordt meer dan het kentekenregister: daar komen ook specifieke kenmerken in van de klassieker, waarom het waardevol is als erfgoed en - heel belangrijk - een duidelijke foto van het object erbij.



PRIVACY WAARBORGEN IN HET ERFGOEDREGISTER

De individuele eigenaar van een klassiek voertuig zal komend jaar zijn of haar voertuigmodel terug kunnen vinden in het NRME. De bedoeling is om daarna het register met hulp van clubs en andere deskundigen te verrijken met informatie en beeldmateriaal over het voertuigmodel. Het is goed te weten welke voertuigtypen allemaal in het register opgenomen kunnen worden.

Voertuigen die in aanmerking komen

Als men de aantallen voertuigen van 30 jaar en ouder in Nederland bekijkt kom je uit boven het miljoen. 390.000 personenauto's, 60.000 bedrijfswagens, 226.000 motoren, 147.000 bromfietsen en 189.000 trekkers en de creativiteit van de ontwerpers resulteerde in vele tienduizenden uitvoeringen en modellen. Dan komen er nog niet-gekentekende voertuigen bij, zoals lichte caravans, koetsen, karren, fietsen en stoomwalsen. Het zal een enorme inspanning vergen om al die voertuigmodellen juist te onderscheiden in het register. Een register dat een representatief beeld gaat geven van het mobiel erfgoed dat Nederland rijk is. Onontbeerlijk is daarbij de hulp van deskundigen, zowel binnen, als buiten de clubs.

In roadshows ideeën bespreken

Als u dit leest is de eerste roadshow op 13 december in Bunnik achter de rug. Daar werd bij de criteria voor het al dan niet opnemen van een voertuigmodel geopperd om de ouderdomsgrens te stellen op 50 jaar en ouder. Andere suggesties waren: beperk het register tot modellen van 30 of 50 jaar en ouder waarvoor ooit origineel Nederlandse kentekens zijn afgegeven. Pak daarmee alleen de voertuigmodellen die ooit nieuw in Nederland zijn geïmporteerd. Neem in elk geval de voertuigmodellen op van een niet meer bestaand merk of fabrikant. Kies alleen voor de voertuigmodellen van voor 1-1-1978, dus de voertuigen die een blauwe plaat mogen voeren. Allemaal suggesties die meegenomen zullen worden bij de selectie van voertuigmodellen in het NRME.

Privacy zorgen

De FEHAC wil een veilig register, waar de eigenaar en het voertuig los van elkaar staan. Het gaat alleen om het voertuigmodel, niet om de eigenaar of locatie waar het voertuig staat. Het moet aan alle privacy-richtlijnen voldoen. Omdat veiligheid en privacy belangrijk zijn, is voor een al bestaand collectie registratie systeem gekozen: Atlantis van softwareleverancier Deventit. Het Louwman Museum en het Spoorwegmuseum werken hier al mee en het systeem heeft zich inmiddels in de praktijk ruimschoots bewezen. Er wordt al door 20 clubvrijwilligers getest met de invoer van voertuigmodellen in het systeem. Verder kan het register t.z.t. nog aantrekkelijker gemaakt worden door de voertuiggegevens te verrijken met informatie van bijv. het NCAD en de CONAM.

Wat gaat het kosten?

Het Atlantis systeem moet gekocht en onderhouden worden. Er moet mankracht ingehuurd worden, en ook al zijn dat vrijwilligers; dat is nooit kosteloos. Commercieel zal het register niet ingezet worden. Verder is het plan geopperd om iedere voertuigeigenaar die daar om vraagt, tegen betaling een bewijs van opname in het NRME (certificaat) te sturen en wellicht ook een sticker of schildje om op zijn voertuig aan te brengen. Zo laat je de buitenwereld zien dat dit voertuig mobiel erfgoed is. Voertuigeigenaren die geen lid zijn van een bij de FEHAC aangesloten club gaan hiervoor meer betalen.

Het NRME is een succes als in een advertentie niet meer staat 'belastingsvrije oldtimer', maar 'écht erfgoed opgenomen in het NRME'.

Het NRME logo is nog in ontwikkeling

NRME

NATIONAAL REGISTER
MOBIEL ERFGOED
DIT VOERTUIGSTAAT IN HET NRME

Bij opname in het NRME gaat het om de modellen van voertuigen, niet om de individuele auto's en hun eigenaren. Een van de twee opnemen is voldoende



NAJAARS ALV FEHAC WEDEROM IN HET LOUWMAN MUSEUM

Op zaterdag 4 november 2023 waren de 235 leden van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfiets Clubs uitgenodigd in het Louwman Museum voor de halfjaarlijkse Algemene Ledenvergadering.

Onderwerpen

Na het welkomstwoord van voorzitter Stefan Hulman ging de vergadering van start. De belangrijkste onderwerpen waren: de introductie van twee nieuwe leden; het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME) en het Jaarplan 2024 dat eerder al aan de leden was voorgelegd. Verder de gebruikelijke verenigingszaken zoals de prognose van de penningmeester hoe het boekjaar 2023 financieel gaat verlopen, de behandeling en goedkeuring van de begroting 2024 en de bestuursverkiezing en herbenoeming zittende bestuursleden.

Twee nieuwe leden

De Bol d'Or Club is een enthousiaste club rond het Honda motortype Bol d'Or. Het bestuur van deze club stelde zich voor en gaf een overzicht van de activiteiten die deze club haar leden biedt. Hierna werd het lidmaatschap met applaus bevestigd. Veluwe Oldtimer Club is een regionale niet-merkgebonden vereniging van eigenaren van oldtimer auto's en motoren. Een van de leden van die club is de organisator van het prachtige evenement Wheels at the Palace, eerder bekend als het Concours d'Elegance op Paleis Soestdijk, dat jaarlijks georganiseerd wordt. Ook de Veluwe Oldtimer Club kreeg met applaus haar lidmaatschap van de FEHAC bevestigd.

Bol d'Or Club



Erfgoed register

Herman Sluiter praatte de leden bij over de stand van zaken van het NRME. Daarbij haalde hij aan dat het karakter van de clubs/leden aan het veranderen is. Vroeger waren het vooral gezelligheidsclubs, nu realiseren clubs zich hun maatschappelijke rol als de hoeders van het erfgoed. Met de invoering van de Erfgoedwet in 2016 is deze verandering ingezet. Inmiddels heeft de RDW vrijwel alle door een motor aangedreven voertuigen een kenteken gegeven. De RDW gaat een zogenoemd 'erfgoedvinkje' in het kentekenregister opnemen. Met dat erfgoedvinkje wordt bijgehouden of een voertuig als mobiel erfgoed erkend is. Wat precies de gevolgen van dit erfgoedvinkje zijn, is nu nog niet bekend. Maar het kan, dat door het erfgoedvinkje voor deze voertuigen bepaalde privileges gaan gelden. Momenteel wordt aan de criteria voor het krijgen van het erfgoedvinkje gewerkt. Alleen een leeftijdsgrens stellen van bijvoorbeeld 30 jaar is daar niet voldoende voor. Om die criteria te bepalen raadpleegt het bestuur de komende tijd de leden. De input van de leden is belangrijk. Dat gebeurt in zogenoemde roadshows die op een aantal plaatsen in het land georganiseerd gaan worden.

Jaarplan 2024

Voorheen gaf de FEHAC alleen in een jaarverslag aan wat in het afgelopen jaar gedaan werd. Het is de bedoeling voor

de komende jaren een voortschrijdend en dynamisch jaarplan vast te stellen dat dient als leidraad voor invulling van missie en strategie van de FEHAC in de toekomst.

Begroting 2024

Voor een groot deel van de inkomsten en uitgaven geldt: business as usual. Op één onderdeel is er sprake van bijzondere uitgaven. Dat betreft het NRME, waar voor de aanloop een flink bedrag is uitgetrokken. Die reservering werd ook al gedaan in 2023, maar in 2024 zal een belangrijk beslag op het eigen vermogen worden gelegd voor de daadwerkelijke inrichting van het register. De leden stemmen in met de voorgestelde begroting en met een afzonderlijk besluit om het op te zetten NRME in een aparte nieuwe rechtspersoon onder te brengen, verbonden aan de FEHAC. De zeggenschap daarover blijft bij de leden van de FEHAC.

Verkiezing bestuur

Hans Hoving wordt voorgedragen voor de functie van bestuurslid Duurzaamheid, Kennis en Techniek. Hij vertelt over zijn loopbaan en ambitie om aan de functie inhoud te geven. Met applaus wordt Hans benoemd. Voorzitter Stefan Hulman en erfgoed bestuurslid Herman Sluiter zijn bereid om in een volgende termijn van drie jaar de kar van de FEHAC te trekken. Het bestuur bestaat nu uit de volgende personen: Stefan Hulman, voorzitter | Bert Pronk, public-affairs en vice-voorzitter | Jannes Buiters, secretaris | Theo Andriessen, penningmeester | Hans Hoving, duurzaamheid | Herman Sluiter, erfgoed.

Na de rondvraag werd in de hal van het Louwman Museum nog even nagepraat met en hapje en een drankje.



Hans Hoving met zijn fraaie hardtop uitgeruste MG MGB
Detail: drie ruitenwissers op de voorruit



2023: HET JAAR VAN DE PALMEN COLLECTIE

In één klap werd vorige winter een 'barnfind' in Nederland wereldberoemd. De vondst van een groot aantal 'vergeten' oldtimers in Dordrecht haalde volop het landelijk nieuws. De hele collectie, die Ad Palmen in de loop van tientallen jaren had verzameld, werd deze zomer door Nico Aaldering van The Gallery in Brummen online geveild.

Krantenkoppen belichten de details

Er is veel over de collectie, de veiling en eigenaar Ad Palmen geschreven. Een paar kopregels in verschillende media geven een goede samenvatting van wat er allemaal speelde en hoe verslaggevers tegen de zaak aankeken.

'Dortenaar Ad Palmen verzamelde indrukwekkende verzameling oldtimers' (De Dortenaar) *'Wie is de eigenaar van 230 oldtimers die in een klein rijtjeshuis woonde en niemand sprak?'* (Algemeen Dagblad).

'Hij reed er nooit mee en toonde ze aan niemand: unieke autocollectie onder de hamer nu Ad (82) naar rusthuis moet' (Het Nieuwsblad). *'Dordrecht ruziede achter de schermen over aankoop bedrijfspand autoverzamelaar Ad Palmen'* (Algemeen Dagblad). *'Dordrecht doet beklag over verkoop oldtimers demente kluizenaar'* (RTL Nieuws). *'Hoe een handelaar rijk werd van oldtimers en panden van kluizenaar met dementie'* (RTL Nieuws). *'De oldtimers zijn eruit – voormalige kerk Ridderkerk waarschijnlijk gesloopt'* (Reformatorisch Dagblad). *'Dit boek vertelt het verhaal van autoverzamelaar Ad Palmen'* (Ard en Arnoud op de Weegh).

What you see is what you get

De meeste auto's verkeerden in redelijke tot goede conditie. Niet iedere auto was in rijdbare staat en had nog alle benodigde papieren om een kenteken aan te vragen. Wel was er een brandje in de opslagloods geweest waardoor veel auto's enige roetschade hadden opgelopen. Deze auto's zijn wel schoongemaakt, maar verder zijn alle auto's geveild in de conditie waarin ze werden aangetroffen.

De toppers van de veiling

De goedkoopste auto was een Opel Vectra uit 1998 waar na drie biedingen de teller op 225 euro bleef steken. De duurste auto was de Lancia Aurelia B24 Spider, die 540.000 euro opbracht. Andere toppers waren de Mercedes-Benz 300S Cabrio W188 uit 1953 (275.000 euro) en de Maserati 3500 GTI Sebring uit 1963 (119.000 euro). Een ander succesvol kavel was de Lancia Flaminia Sport Zagato uit 1964, die een mooie 195.000 euro opbracht. Kortom, genoeg klapstukken. Het leuke van de Palmen collectie was dat er ook heerlijk obscure auto's tussen stonden die je nooit meer ziet. Denk aan een Mazda RX-7 Cabrio, Saab Sonett III, Volvo 66, Studebaker Avanti en een Panhard 24CT.



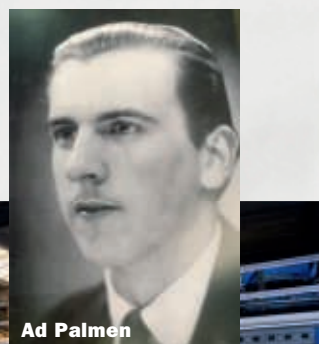
Lancia Aurelia B24 Spider

Totale opbrengst Palmen collectie

Er was grote belangstelling bij de online veiling door Classic Car Auctions van de 230 kavels. In totaal bracht de complete collectie meer dan € 10 miljoen op. Er was enorm veel animo voor de auto's, zo veel zelfs dat de website vastliep. Daardoor werd de veiling verlengd zodat iedereen de tijd had om een bod te kunnen doen. Mensen waren ook echt tegen elkaar aan het opbieden. Niet eens met het minimale bedrag, maar duizenden euro's per bod om maar de auto in kwestie te kunnen bemachtigen.

Ad Palmen heeft dit alles niet meer meegekregen. Hij overleed op 29 augustus 2023. Ad Palmen had geen erfgenamen. Zijn erfenis viel aan de Staat.

Met dank aan Autoblog voor de veilingresultaten en The Gallery voor de foto's van de auto's in de collectie Palmen.



Ad Palmen



Palmen Collectie het verhaal achter de schuurvondst

Arnoud en Ard op de Weegh
Uitgever: De Alk 128 blz € 29,95



DOE EENS GEK: KOOP EEN EIGEN KENTEKEN

In onze buurlanden kun je een persoonlijke kentekenplaat kopen. Een plaat met een zelf gekozen letter/cijfer combinatie. Dat zou nog best een ideetje zijn om de schatkist te spekken; beter in elk geval dan oldtimers weer MRB te laten betalen.

Veilingen van mooie nummers

In Duitsland bestaat al een speciaal kenteken voor historische voertuigen: het H-Kennzeichen. De combinatie daarvoor kan men zelf kiezen. Vaak kiest men dan voor een verwijzing naar het type of bouwjaar van het voertuig. Het kenteken heeft altijd met een hoofdletter H op het eind. In België hoeft er niet eens een cijfer in het kenteken te staan. We hebben al langs zien komen: 007 LOL, VIP, racemuis, nr plaat en cigar. Bij de Britten zijn zelfs lollige zinnestukjes in Whats app afkortingen: 4EVER YOU, dat soort dingen.

De AA van de koning

Nu kennen we hier in Nederland alleen voor de familie Van Oranje Nassau een persoonlijk kenteken. Dat wijkt zelfs af van de regel hier dat een kenteken altijd moet bestaan uit zes cijfers/letters. Prins Bernhard had een voorliefde voor Ferrari's. Zijn opeenvolgende Ferrari's hadden allemaal het kenteken AA-13. Maar als je van de buitencategorie bent zoals de Amerikaanse president of de Engelse koning dan heeft de dienstauto helemaal geen kenteken meer. De Duitse bondspresident heeft O-1 en bondskanselier Scholz rijdt in de O-2 rond. Onze nieuwe premier - wie dat ook worden gaat - zou de laatste in Born gemaakte Mini kunnen rijden met NL-1 als kenteken.



De keuze is reuze

Stel dat een persoonlijk kenteken mogelijk wordt, waar valt dan aan te denken. Er zijn al een paar voorbeelden van auto's, die een persoonlijk kenteken hebben. Wat dacht u van een Austin Healey 3000 MK II met kenteken AH-30-00. Die bestaat echt: kennelijk net op het goede moment in het stapeltje aanvragen klassieker kentekens terecht gekomen. En de NASH Ambassador AM-55-54 voor iemand die op 5 mei 1954 is geboren; zelfs de AM vooraan klopt voor het type Ambassador.

Naam combinaties

Voor Bert, geboren in 1962, zou BE-RT-62 een leuke zijn en het persoonlijk kenteken voor Herman Finkers wordt dan HR-MN-54. Korte namen van vier letters kunnen prima op kentekens: HA-NS, LO-EK of EL-SE bijvoorbeeld. Ook zijn allerlei fantasie-combinaties met een diepere betekenis mogelijk, zoals LO-VE-69, BI-GB-OY of 1G-EE-RT. Als de eis van zes letters/cijfers hier losgelaten wordt zijn de mogelijkheden nog veel groter. Lage nummers en korte combinaties blijken in het buitenland zeer populair te zijn, waar ook grif geld voor betaald wordt. Zo werd in Engeland voor het kenteken ID in 2009 maar liefst 350.000 pond betaald. Geweldig toch, als je als overheid een exclusieve dienst biedt waar de burger - helemaal vrijwillig - bereid voor is, flink geld te betalen.

VOORZITTER STEFAN HULMAN: ERKENNING ALS MOBIEL ERFGOED IS CRUCIAAL

De FEHAC heeft voor het eerst een jaarplan en voorzitter Stefan Hulman is aan een tweede bestuursperiode van drie jaar begonnen. Hoog tijd om de voorzitter eens te interviewen en te vragen wat de FEHAC de komende jaren allemaal op het bordje heeft liggen. Redacteur Herman Steendam sprak Stefan Hulman via Teams op zijn vakantie in Spanje.

Herman: allereerst, gefeliciteerd met je herbenoeming als voorzitter.

Kennelijk een leuke functie, want je begint aan een tweede termijn.

Wat trekt je zo aan in deze job?

Toen ik er drie jaar geleden aan begon, dat was vlak voor Corona, had ik geen idee dat er zoveel bij kwam kijken en dat je naast de leden met zoveel instanties te maken hebt. Het is een enorm breed werkveld. Ik heb nu de focus vooral op de lange termijn toekomst voor ons mobiel erfgoed. Het belang van het mobiel erfgoed is er heel lang op gericht geweest dat er speciale regelingen kwamen: denk aan de vrijstellingen APK en Motorrijtuigenbelasting. Maar we zijn nu op het punt gekomen dat het vooral gaat om de erkenning van het belang van mobiel erfgoed door de rijksoverheid. Dat is best uitdagend en ook wel spannend om de overheid zover te krijgen. En als de overheid daadwerkelijk erkent dat oldtimers er niet zijn voor de mobiliteit, maar dat het gaat om het cultureel mobiel erfgoed van ons allemaal, dan kun je er om die reden allerlei regelingen aan verbinden die recht doen aan de positie van mobiel erfgoed.

Heeft de overheid het dan nog niet goed begrepen?

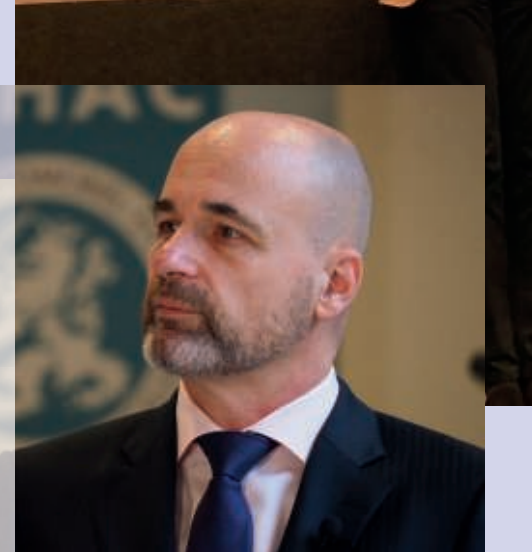
Ineens komt tot twee keer toe een amendement van Laurens Dassen van Volt om de vrijstelling Motorrijtuigenbelasting maar helemaal te schrappen. De Raad van State zegt dat maar eens goed uitgelegd moet worden waarom de vrijstelling oldtimers eigenlijk nog bestaat. Die denken misschien nog dat een oldtimer gewoon in het verkeer meedraait en teveel vervuilende kilometers maakt. Natuurlijk gaan we hier tegenin. Maar het is wel een financieel deelbelang voor de korte termijn. We hebben beleid nodig voor de lange termijn. Het Ministerie van Cultuur (onderdeel van OCW) doet veel voor erfgoed, maar heeft daarbinnen nog geen echte visie op de behandeling van mobiel erfgoed. Een van de dingen die ons daarbij enorm gaat helpen is het Nationaal Register Mobiel Erfgoed. Als allerlei instanties dat erfgoedregister breed gaan erkennen als digitaal museum van al ons mooie mobiele erfgoed en de criteria voor opname in de register begrijpen, is al heel veel gewonnen om ook mobiel erfgoed te erkennen als volwaardig onderdeel van ons cultureel erfgoed. In ons nieuwe jaarplan leggen we dat uitgangspunt voor ons beleid ook uit en de te nemen stappen kunnen jaarlijks bijgesteld worden. Ik ben dan ook heel blij dat de leden het jaarplan met deze uitgangspunten aanvaard hebben.

4. begroting 2024*: Kosten-2

KOSTEN	BEGROTING 2024 €	PROGNOSE 2024 €
Public Relations/Communicatie		
Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRM)	7.500	7.500
Lidmaatschappen/ID cards	7.854	8.000
NVA contributie	3.500	3.500
Secretariaat	11.000	9.500
BTW/Afzetting	3.000	10.000
Centraalkosten	13.000	13.000
Telefoonkosten	10.700	10.900
Internet, Software en website	700	10.100
Publicaties/Jaarverslag	3.000	3.700
Verzekering	4.100	4.400
Lidmaatschappen	4.000	4.000
Landkosten	8.500	7.500
Totaal kosten	88.500	100.000



De voorzitter spreekt met de leden/clubs op de ledenvergadering



Stefan Hulman is voor een tweede termijn FEHAC-voorzitter

Eigenlijk wil je van een individuele aanpak naar meer generieke aanpak

Klopt helemaal. We willen medeverantwoordelijkheid dragen voor het ontwerpen van regelingen voor voertuigen op zekere leeftijd. Dat vergt soms heel goed opletten en snel handelen. Dat zagen we bij de BTW-heffing voor clubs. Je kunt een individuele club helpen om de claim van de belastingdienst te pareren, maar je kunt ook streven naar een generieke regeling voor alle voertuigclubs. Die gelijke behandeling van iedereen lijkt zich nu af te tekenen: geen BTW-heffing over de contributie van de clubs, maar wel BTW over de diensten die een club levert zoals onderdelenmagazijn en clubshop.



Het siert de voorzitter dat hij niet zijn Porsche 944 cabrio, maar zijn vriendin centraal op de foto heeft gezet

Laat ze zien! Doe mee aan Open Monumentendag. Rij met Sinterklaas in een oldtimer naar school



Het systeem van Motorrijtuigenbelasting is op termijn niet meer houdbaar. We gaan naar een belasting naar gebruik. Welke positie we daarin krijgen moet zeker nog bevochten worden, maar dat ons gebruik van de weg echt een heel andere is dan moderne voertuigen, is helder. Die positie verdient een speciale behandeling, hoe dan ook.

Dat NRME is zo belangrijk, kun je daar wat meer over vertellen?

Zo'n digitaal museum moet er komen. Dat vraagt de overheid ook van ons. We willen ook dat de leden, alle oldtimereigenaren dit gaan omarmen. De toelatingscriteria worden ontzettend belangrijk. Ons doel is niet een zo groot mogelijk register. Wel moet erin wat bijzonder is. Ouderdom en authenticiteit zijn de uitgangspunten, maar het wordt in ledenraadplegingen (road-shows hebben we die genoemd) nog verder uitgewerkt. Authenticiteit is ook vaak een waardeoordeel geven: wat de één een mooie aanpassing vindt van een oldtimer, noemt de ander een verpeste proletenbak. De leden hebben de regie op dit punt: het bestuur bepaalt zeker niet alleen wat wel en niet in het NRME komt. Wat wel makkelijk moet zijn is de invoer: je moet bij wijze van spreken op een zondagmiddag eenvoudig een voertuigmodel kunnen invoeren, zonder allerlei dingen te hoeven opzoeken. Heldere vragen, sluitende antwoorden. Dan is verder de business case van belang: het is aan het FEHAC-bestuur om met voorstellen te komen. Duidelijk is dat het opzetten van een NRME best veel geld gaat kosten en er moet goed gekeken worden wie wat gaat betalen.

Wat kunnen individuele voertuigeigenaren doen om ons mobiel erfgoed te promoten?

Laat je voertuig zien! Doe mee aan open monumentendag. Als ik zie dat bij Sinterklaasvieringen op scholen de Sint (ook een oude man tenslotte) vaak wordt aangevoerd in een fraaie oldtimer vind ik dat mooi. Stimuleer kennis en vakmanschap. Veel oldtimereigenaren weten heel veel van hun eigen voertuig en doen veel zelf, want jonge monteurs kennen deze oude automobiel techniek niet meer. Deel die kennis met de jeugd. We restaureren immers kunstwerken met oude technieken.

Klimaat, de opwarming van de aarde: daar hebben we als oldtimers ook mee te maken.

Dat levert ons weleens verwijten op.

Wat kunnen we er aan doen om dergelijke kritiek te pareren?

Het is evident dat dit een maatschappelijk probleem is en dat ga ik zeker niet ont-kennen of bagatelliseren. Ik zie ook dat de organisatie van bijeenkomsten niet lukt omdat er te veel CO₂ zou worden uitgestoten. Daar staan we niet alleen in, ook bijvoorbeeld in Duitsland is dit al gebeurd. En ik weet natuurlijk ook dat potentieel per km een oldtimer meer uitstoot dan een modern voertuig. Maar dan wijs ik critici er altijd op

dat een oldtimer maar heel weinig rijdt en elf-en-een-halve van de twaalf maanden stilstaat. Maar dat is op zich geen reden om niets te doen. We promoten het gebruik van synthetische brandstoffen zoals die van Ecomaxx en GTL en HVO-diesel. Die alternatieven zijn er al en ik weet ook dat dit een behoorlijk duurder alternatief is. Het is er ons veel aan gelegen om die brandstoffen goedkoper te maken. Als het volume groeit wordt het al goedkoper en we kijken ook naar de overheid om deze schone alternatieven minder te belasten.

Slotvraag. Bij je aantreden werd gevraagd of we bij de FEHAC nu een bestuurder of een oldtimierliefhebber binnen hebben gehaald.

Wat voor oldtimer rijd je zelf?

Stefan lacht. Ja, dat was een leuke vraag. Dat is inmiddels geregeld. Vroeger heb ik wel een Porsche gereden en ik heb inmiddels weer voor een Porsche gekozen. Daarbij wilde ik een cabrio, niets is fijner dan een zomers ritje in een cabrio. Taxateur Wolter Gratama, die alles van Porsche weet, heeft me geholpen bij de keuze. Het is een zwarte Porsche 944 cabrio geworden uit 1990, waar mijn vriendin en ik enorm van genieten.

MILJOENENZWENDEL IN OLDTIMERS

Zo'n twintig jaar geleden ontdekten criminelen dat het maken van fake-oldtimers heel rendabel is. Een oldtimer van pakweg € 10 miljoen is voor driekwart miljoen perfect na te maken. Het begint allemaal met een authentiek chassisnummer en een geloofwaardig verhaal over de herkomst.

Lady of the Lake

In 1934 reed een Bugatti Brescia Type 22 Roadstar uit 1925 het Lago Maggiore in en zonk in 53 meter donker, diep, water. Daar kraait geen haan meer naar, dacht het Argentijnse bedrijf Pur Sang. Een nieuwe nepauto werd gebouwd met hetzelfde chassisnummer 2461 als de gezonken Bugatti, waarmee deze auto voor echt moest doorgaan. Waar geen rekening mee werd gehouden, is dat het Bugatti autowrak in al zijn vergane autoglorie werd opgedoken en het bedrog zo aan het licht kwam. Een Japanse autoverzamelaar stond ineens heel sneu in zijn garage te kijken naar een glimmende replica, die 'm voor echt was verkocht.

Kleine serieproductie van valse 300 SL's

In Duitsland is een schandaal aan het licht gekomen waarbij zelfs sprake was van een kleine serieproductie van valse Mercedes-Benz 300 SL en Gullwings. Men speculeerde al jaren hoe wonderbaarlijk het is dat de legendarische 300SL zich zo talrijk vermenigvuldigde. Dit keer werd de dubbeling duidelijk toen er voor een schuurvondst een kenteken werd gevraagd. Er bleek al een ander exemplaar met hetzelfde chassisnummer te bestaan.

Fraude bestrijden: wat wordt er al gedaan

Bij fabrikanten is men lang niet meer zo scheutig als vroeger om historische gegevens te verstrekken. Als niet meer bekend is welke chassisnummers aan verloren gegane exemplaren werden gege-

ven, is het een stuk lastiger om een goede nepper te maken. Zo zijn Ferrari en Mercedes al veel voorzichtiger geworden en verstrekken zij alleen gegevens aan de eigenaar. Mercedes heeft bovendien de carrosserievormen van de W198 - de Gullwing - in 2012 al 'gepatenteerd' als handelsmerk van Daimler AG. Iedereen die duplicaten van dat voertuig bouwt, aanbiedt of verkoopt, schendt daarmee de rechten van het bedrijf. Mercedes en Ferrari voeren inmiddels in opdracht echtheidsonderzoeken (assessments) uit. Dat kost wel een paar duizend euro, maar bespaart wel mogelijk een hoop ellende. En daarmee heeft de aanstaande koper wel direct een bewijs van echtheid van zijn begeerde klassieker.

Een nepper is altijd op te sporen

Namaak kan altijd opgespoord worden. Manipulatie met chassisnummers valt te detecteren. Met röntgen kan tin of vulsel worden opgespoord. De staalkwaliteit kan worden bepaald met spectrumanalyse. Als echte forensische experts aan de slag gaan, valt zelfs de beste nep door de mand.

RDW zit ook niet stil

De RDW is veel alerter op bedrog met vervalsingen geworden en heeft daarvoor enkele keurmeesters opgeleid. Bij twijfel wordt geen kenteken afgegeven en worden direct forensische experts van de politie ingeschakeld. Volgens de RDW proberen criminelen steeds vaker valse oldtimers te importeren om ze vervolgens als 'the real deal' te verkopen. De waarde van een vervalsing en een origineel verschilt al snel een 'nulletje'.

Met dank aan SL Mercedes Revue dat eerder over miljoenezwendeel in oldtimers schreef.



Bugatti Lago Maggiore



Elk onderdeel van een dure klassieker kan nieuw gemaakt worden



Schuurvondst Gullwing

REGELS BELASTING ZWARE VRACHTWAGENS GEWIJZIGD, OLDTIMERTRUCKS DE DUPE

U wist het vast niet, maar vrachtauto's boven de 12 ton maximum massa die op de autosnelweg rijden, moeten aangifte doen voor de BZM: de belasting zware motorvoertuigen. Er is een hele waslijst aan vrijstellingen voor de BZM, maar een vrijstelling voor een 40-plus oldtimervrachtwagen zit daar niet bij. De regelgeving is ongewijzigd maar de handhaving van de regels is dit jaar wel gewijzigd. De eerste boetes zijn opgelegd en daarmee is een einde gekomen aan de praktijk sinds 2014 dat de BZM alleen bedoeld is voor commercieel en bedrijfsmatig vervoer.

Ineens kwam er een boete

Dat er een wijziging van de handhaving van de BZM (vroeger wel bekend als Euro Vignet) was doorgevoerd, werd duidelijk toen er aan Jef Dassen uit Sint Geertruid een boete van € 300 werd opgelegd voor het rijden met zijn zware vrachtwagen op de A2 bij Echt. Hij was op weg naar een activiteit voor NL Doet bij een verzorgingstehuis in Valkenswaard om de bewoners de oude auto's-van-toen te tonen en er een rondje mee te rijden. Hij reed met een DAF 2100 uit 1987 die al sinds 2013 vrijstelling heeft van de Motorrijtuigenbelasting. Eerst vrijgesteld als 25-jarige en later vallend onder de overgangsregeling met winterstop tot 2028. En Jef Dassen is niet de eerste de beste: hij is oprichter van de DAF Oldtimer Truck Club en is er jarenlang voorzitter van geweest.

Twee belastingen spreken elkaar tegen

De belastingdienst meldt op haar website bij BZM: "U betaalt BZM als u uw vrachtauto(combinatie) op de autosnelweg wilt gebruiken en voldoet aan beide volgende voorwaarden: Het motorrijtuig is bestemd of wordt gebruikt voor het vervoeren van goederen. De toegestane maximummassa van de vrachtauto(-combinatie) is 12.000 kg of meer".

Het gaat er om wat met het onderstreepte woordje bestemd wordt bedoeld: de vrachtauto is *ooit bestemd* geweest voor goederenvervoer, of is de oldtimervrachtauto *nu bestemd* voor goederenvervoer. Duidelijk is dat de Belastingdienst inmiddels 'ooit be-

stemd geweest' aanhoudt, terwijl de praktijk de afgelopen jaren was 'nu bestemd voor goederenvervoer'.

Elders bij MRB meldt de belastingdienst op haar website:

"Voor een aantal motorrijtuigen kunt u vrijstelling MRB aanvragen. Dit geldt bijvoorbeeld voor een vrachtauto of autobus die ten minste 40 jaar geleden voor het eerst in gebruik is genomen en die niet bedrijfsmatig wordt gebruikt".

Dus enerzijds wordt deze oldtimervrachtwagen erkend voor de MRB als niet-bedrijfsmatig gebruikt voertuig, maar anderzijds wordt zijn bestemming ooit in het verleden voor commercieel en bedrijfsmatig vervoer voor de BZM wel aangehouden. Bij het protest hierover bij de Belastingdienst werd gesuggererd dan maar het open achterdeuren te rijden ...

Niche in belastingwetgeving repareren

Toegegeven: dit probleem in de autobelastingen treft maar een beperkt aantal vrachtauto-eigenaren. En geldt alleen als er op autosnelwegen wordt gereden. Maar de FEHAC gaat wel bepleiten dat er toch een duidelijke vrijstelling voor de betrokken categorie oldtimer vrachtwagens komt. Dat kan op twee manieren. Of de vrijstelling wordt standaard gegeven omdat de vrachtauto (combinatie) maar over geringe afstand rijdt (die mogelijkheid kent de BZM al). Of er komt de erkenning dat een oldtimervrachtwagen met vrijstelling MRB per definitie er niet is voor commercieel en bedrijfsmatig vervoer en daarom dus inmiddels al lang niet meer bestemd is voor het vervoer van goederen. En daarmee niet onder de BZM valt.

In de Daf 2100 uit 1987 van Jef Dassen gaat echt geen lading mee. Dat kan alleen maar de verf beschadigen.



Deze UNIC T10S/6 trekkeroplegger uit 1971 heeft 15 ton als maximale massa

GRENZELOOS CREATIEF

De creativiteit van automotive ontwerpers was in heden en verleden grenzeloos. Niet altijd even succesvol, maar we hebben er gelukkig nog wel de foto's van. Hier een selectie van fraaie, soms bizarre ontwerpen die door professionele en amateur auto-constructeurs gebouwd zijn.



VRIJSTELLING MOTORRIJTUIGENBELASTING VOORTDUREND IN BEWEGING

FEHAC activiteiten redacteur Herman Steendam is 30 jaar verbonden aan de FEHAC. Hij heeft de hele geschiedenis rond de vrijstelling MRB van dichtbij meegemaakt en laat alle aanpassingen hieronder de revue passeren.

Eerste ervaring met het lobbywerk

In 1993 werkte ik in Den Haag en ik kon best 's middags er even tussenuit om een commissievergadering in de Tweede Kamer bij te wonen. In klein gezelschap werden de beoogde vrijstellingen MRB doorgenomen: rouwvervoer, vuilniswagens, brandweer, oude auto's, etc. Tevoren was door de FEHAC een mooi stuk geschreven dat betoogde dat een auto bij een toename van de ouderdom steeds meer waardering krijgt. De term mobiel erfgoed bestond nog niet, wel rijdend museum. Het werd toen dus: vrijstelling bij 25 en niet bij 20 jaar en ouder. Reden: men vreesde dat bij een grens van 20 jaar er al gauw veel te veel zouden komen.

Aankondiging op FEHACmobiel Rotterdam 1994

Op zaterdag 3 september 1994 vond de manifestatie FEHACmobiel in Rotterdam plaats. Het kabinet was toen zo vriendelijk om de dag voor het evenement te beslissen dat er inderdaad per 1 januari 1995 een nieuwe wet Motorrijtuigenbelasting ging komen mét een vrijstelling voor oldtimers vanaf 25 jaar. Mooie timing, want zo kon 's avonds op landelijke TV in RTL Nieuws de belastingvrijstelling bij 25 jaar als FEHAC wapenfeit bekend worden gemaakt.

Amendement Cramer

De belastingvrijstelling bij 25 jaar stond daarna jarenlang niet ter discussie. Tot er toch wel erg veel, net 25 jaar oude, Mercedes W124 en W123 diesels in het straatbeeld opdoken. CU-kamerlid Ernst Cramer kreeg een amendement aangenomen, waarin de vrijstelling in 10 jaar tijd geleidelijk naar 30 jaar zou gaan. Die regeling is ook werkelijk ingevoerd per 1-1-2012.

De verrassing van Samsom en Rutte

De oldtimerwereld werd op 29 oktober 2012 compleet verrast bij de start van het VVD-PvdA kabinet Rutte II: in het Regeerakkoord stond in een enkel kort zinnetje dat de vrijstelling oldtimers geheel zou vervallen. Handtekeningenlijsten, protestoptochten, kortom iedereen met een oldtimer in rep en roer. Uiteindelijk zag de regering ook wel in dat het anders moest; er werd zelfs een oud-minister van Financiën, Jan Kees de Jager, ingehuurd om het probleem op te lossen. Het werd als compromis per 1-1-2014 een vrijstelling bij 40 jaar met overgangsregeling tot 2028.

10 jaar was het rustig tot eind 2022

Lang leek het erop dat de overgangsregeling haar termijn tot 2028 uit zou dienen. Rekeningrijden (Betalen naar Gebruik) komt er immers aan en pas dan zal er iets nieuws op vrijstellingsgebied moeten komen. Maar eind 2022 popte ineens een voorstel van Volt/PvdA/GL op om de vrijstelling bij 40 jaar geheel af te schaffen. Dat idee werd vorig jaar verworpen door een brede Kamermeerderheid. Dezelfde indieners van het voorstel om de vrijstelling MRB voor oldtimers af te schaffen hebben het eind oktober nog eens geprobeerd. Op de allerlaatste dag in de oude Kamersamenstelling werd er nog een groot aantal amendementen doorheen gejaagd, waaronder voor de tweede keer het voorstel tot afschaffing van de vrijstelling MRB voor 40+ oldtimers. Ook dit keer werd het voorstel verworpen.

Belastingplan 2024 met versobering

Er is een versobering op komst. Nu is de vrijstelling bij 40 jaar en ouder en daar wil het Belastingplan 2024 over vier jaar in 2028 een harde knip in aanbrengen. Niet meer belastingvrij bij 40 jaar (een leeftijdsgrens) maar alles van vóór 1 januari 1988 (een datumgrens) is dan alleen nog belastingvrij. Dat betekent dat een voertuig van 1988 nooit meer belastingvrij wordt, ook niet in 2038 als het 50 jaar oud is en ook niet in 2048 als het al 60 jaar wordt. De FEHAC houdt zeker de vinger aan de pols in deze kwestie. Onze inzet: handhaving van de vrijstelling bij de leeftijdsgrens van 40 jaar en ouder.



Handhaving Wegenbelasting ging met camera auto's



FEHACmobiel 1994

RTL Nieuws bracht het nieuws over de 25+ MRB vrijstelling. Zowel de FEHAC-woordvoerder als de rode Rover uit 1969 zijn 29 jaar later nog onder ons



De serie met de letters YE in het midden is voor alle voertuigen tussen 1973 en 1978. De YE-serie is nieuw na YA, YB en YD.

Koninklijke onderscheiding Willem Posthumus Meyjes

Oud FEHAC-secretaris Willem Posthumus Meyjes werd op 1 september op Wheels at the Palace benoemd tot Ridder in de Orde van Oranje-Nassau. Dik verdiend voor alles wat hij voor mobiel erfgoed heeft gedaan bij de FEHAC, de KNAC, het NCAD en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed. Op de foto laat Willem zijn Lancia zien aan oud-staatssecretaris Jet Bussemaker voor het gebouw van de RCE te Amersfoort.



KORT NIEUWS

InterClassics Maastricht

11 - 14 januari 2024

Begin 2023 was de best bezochte editie ooit van InterClassics. Straks in januari gaan de deuren van het MECC in Maastricht weer open voor InterClassics. Thema dit keer is 120 jaar Ford. De FEHAC pakt daar weer uit met een grote stand tussen de clubs op de bovenverdieping. InterClassics gaat donderdagmiddag 11 januari 2024 van start en duurt t/m zondag 14 januari.

U kunt met korting naar Interclassics. Een kortingscode vindt u op de FEHAC website. Zeker komen dus!



Beeldmateriaal mobiel erfgoed RCE

Op 5 december was er bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed (RCE) een themabijeenkomst over beeldmateriaal met mobiel erfgoed, dat bij allerlei musea, gemeentearchieven en andere instanties bewaard wordt. Oude zwart/wit foto's, filmpjes over bijvoorbeeld de komst van de eerste autobus: ze leveren veel nog onontsloten informatie over onze voertuigen van toen.



Stand uitgifte klassieke kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieke kentekens per 12 december 2023.

Personenauto voor 1973 PM-71-40
Bedrijfsauto voor 1973 BH-06-97
Motorfiets voor 1973 NM-37-85
Voertuigen voor 1978 13-YE-49

Nieuwe beursstand voor de FEHAC

Voor beurzen en events heeft de FEHAC een nieuwe fraaie beursstand aangeschaft. Het FEHAC-logo staat er groot op. Niet te missen!



COLOFON

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

www.fehac.nl

Secretariaat

Henk Boons
Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
(T) 085 - 303 46 51
secretariaat@fehac.nl

PR/Perscontacten

Bert Pronk
pr@fehac.nl

Redactie FEHACTiviteiten

Herman Steendam
redactie@fehac.nl

BESTUUR Voorzitter

Stefan Hulman
voorzitter@fehac.nl

Secretaris

Jannes Buijer
secretaris@fehac.nl

Penningmeester

Theo Andriessen
penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid Public Affairs

Bert Pronk
public-affairs@fehac.nl

Bestuurslid Erfgoedstrategie

Herman Sluiter
erfgoed@fehac.nl

Bestuurslid Duurzaamheid, Kennis & Techniek

Hans Hoving
duurzaamheid@fehac.nl

Vormgeving

H.B. Busking Design, Odoorn

FEHAC is een ANBI.
Giften zijn welkom op
NL72 ABNA 0550 2324 43

© Informatie uit de FEHACTiviteiten 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.



Ondersteun de FEHAC,
wordt business partner!

