



# FEHAC ACTIVITEITEN

juli 2024



## KWART MEER OLDTIMERS IN VIJF JAAR TIJD

Begin april kwam het CBS met nieuwe cijfers over de aantallen oldtimers in Nederland. Dat bericht werd vaak overgenomen en geciteerd in andere media. Die kwart meer vergt wel enige toelichting, want er kwam - zoals gebruikelijk bij een bericht over oude auto's en mobiliteit - nogal wat commentaar op deze CBS-cijfers.

### Een blauwe VW komt het meest voor

Kortweg kwam het persbericht van het CBS hier op neer. "Het aantal oldtimers met een Nederlands kenteken is op 1 januari 2024, vergeleken met vijf jaar eerder, met 28% gegroeid naar 217.000. Het meest voorkomende merk is Volkswagen met 32.000 stuks, de meest voorkomende kleur is blauw. 40+ oldtimers reden in 2022 jaarlijks iets minder dan 1.800 km. 0,2% van alle kilometers die de Nederlandse personenauto's jaarlijks rijden, gebeurt in een oldtimer. Het oldtimerbezit verschilt sterk per gemeente: zo scoren de gemeenten Alphen Chaam (Noord Brabant) en Opmeer (Noord Holland) hoog met 41 oldtimers per 1.000 inwoners. In Diemen en Almere is het oldtimerbezit laag met 4 oldtimers per 1.000 inwoners".

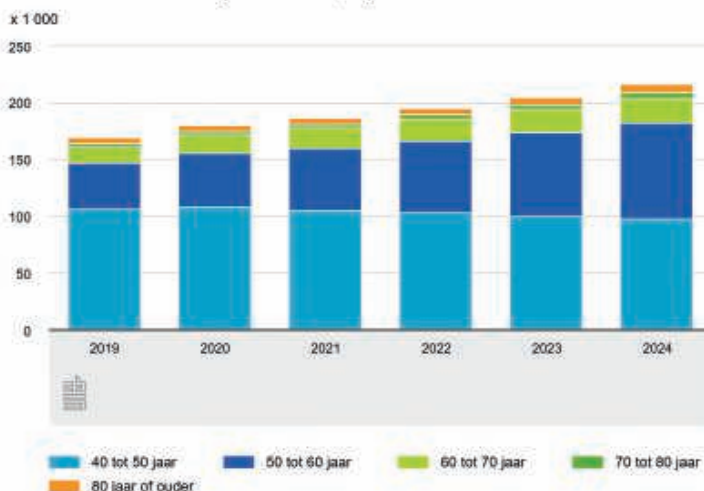
### Enige nuancering is nodig

Voor het CBS is een oldtimer alleen een personenauto van 40 jaar en ouder. Bedrijfswagens en motoren die ook bij 40 jaar vrijgesteld zijn van motorrijtuigenbelasting, zitten niet in deze cijfers, laat staan bromfietsen en tractoren. Internationaal en ook door de FEHAC wordt een mechanisch voortbewogen voertuig eerder, vanaf 30 jaar oud, gedefinieerd als oldtimer. Een flink deel van de oldtimers staat geschorst in de opslag (volgens het CBS 25%) en rijdt helemaal niet. Met bijna 1.800 jaarlijkse kilometers en 0,2% van alle gereden kilometers is wel duidelijk dat een oldtimer meestal in de garage staat en niet in gebruik is bij een 'daily driver'. Het gemiddelde jaar-kilometrage van een niet-oldtimer ligt overigens rond de 12.200 km. Er geldt: hoe ouder hoe minder er met een oldtimer gereden wordt.

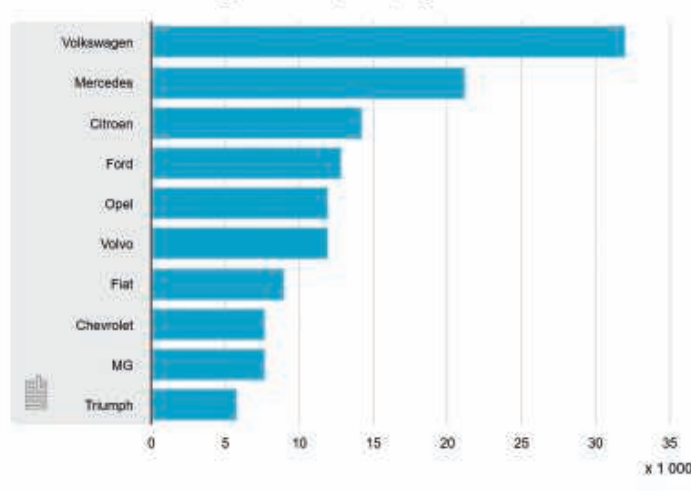
### Waar komt die groei vandaan?

Er komen oldtimers bij door import maar vooral omdat er weer een aantal 'overlevende' uit een jaargang 40 jaar wordt. Als je dan een periode van vijf jaar neemt om de groei te volgen, kom je al gauw aan fikse percentages. Uiteraard verdwijnen er ook oldtimers: door export en sloop.

Personenauto's van 40 jaar of ouder, 1 januari



Personenauto's van 40 jaar of ouder, merk, 1 januari 2024



## REACTIES OP OLDTIMERGROEI: IN ELKE STRAAT EEN OLDTIMER

*Een verhaal over oldtimers, zoals op de voorpagina, lokt tal van reacties uit: van voorstanders, tegenstanders en van mensen die ongezoeten hun mening verkondigen. Laat duidelijk zijn dat onderstaande kleine selectie meningen niet de standpunten van de FEHAC weggeeft, maar de persoonlijke reacties vormen van 'de mensen in het land'.*

### Een oldtimer is toch veel mooier en zelfs duurzaam

'Nou dat lijkt me stug dat er in elke straat een oldtimer staat. Een echte oldtimer zet je niet op straat maar ergens binnen!'

'Best duurzaam om iets te blijven rijden dat nog werkt. Alles verschromten kost ook veel energie en vervangen door nieuw kost ook weer veel energie en grondstoffen. De delving daarvan voor bijvoorbeeld accu's is ook niet zo'n schoon procedé. Dan maar gewoon doorrijden totdat de auto echt op is.'

'Oldtimers zijn prachtig, het zijn auto's waar nog emotie in zit en die met stijl zijn ontworpen. Niet allemaal natuurlijk, maar toch erg leuk. En ook niet gek, kijkende naar hoe auto's hier buitensporig, uiteraard weer meer dan in andere landen, belast worden. Mensen zoeken naar opties en dit is er een.'

'Een 40 jaar of oudere klassieker rijd je voor de lol, niet als dagelijks vervoer. Vergis je ook niet in de prijzen. Zelfs een simpele oude VW kost meer dan een 2<sup>e</sup> handsje van een jaar of 10 oud.'

'Ik voel een belastingverhoging aankomen, zo'n onderzoek wordt niet zonder reden gedaan.'

'Einde oldtimerregeling komt in zicht ... (mompel mompel iets met milieu ... )'

'Haha, mooi omschreven. Ik zie links alweer over elkaar heen vallen dat dit verboden moet worden, alle beetjes helpen en ga maar door.'

'Gelukkig wel, dat geeft de straat nog een beetje kleur. Als straks de plastic eenheidsworsten van onder andere Tesla en VW de overhand gaan krijgen zal het veel saaier worden.'

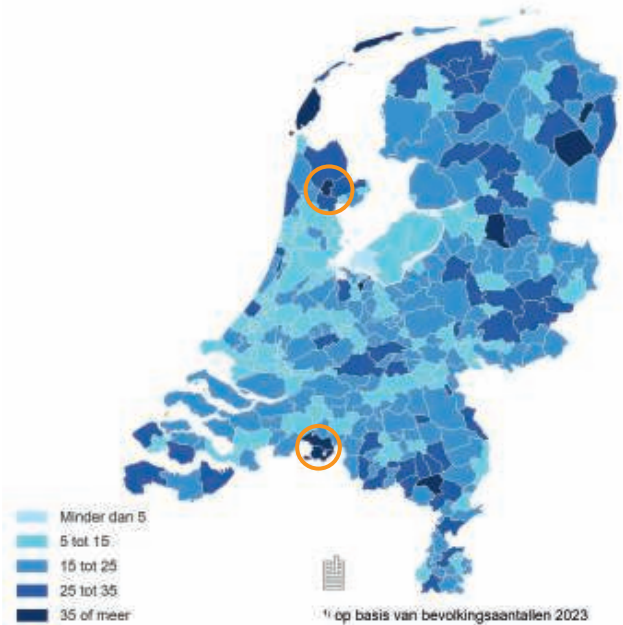
### Vervuiling gecombineerd met belasting

'Best wel opmerkelijk dat zo'n beetje de meest vervuulende auto's geen wegenbelasting hoeven te betalen. Maar we zijn het inmiddels wel gewend dat de politiek soms vreemde besluiten neemt.' Met als reactie daarop: 'Dat milieu vervuilen is maar kletsboek, gezien de geringe afstanden. Ze produceren namelijk vaak minder CO<sub>2</sub>.' En: 'Wel zou het voor geur wellicht beter zijn een geregelde katalysator te verplichten. Dus zal binnenkort de oldtimer regeling ook wel verdwijnen, door gewone belastingen zodat er weer iets te halen valt'

### Toekomst visies

'Ik vermoed (en dat is slechts een vermoeden) dat er over 40 jaar bijzonder weinig mensen zijn, die moeite doen voor een EV (of benzineauto) van bouwjaar 2024. Mogelijk om de curiositeit van 'een van de eerste' EV's of 'een van de laatste' benzineauto's.' Maar dat

Personenauto's 40 jaar of ouder, per duizend inwoners van 18 jaar of ouder, 1-1-2023 <sup>1)</sup>



### Alphen Chaam en Opmeer hebben een hoge oldtimerdichtheid

was het dan wel. Maar misschien zie ik het wel verkeerd. De tijd zal het leren.'

Reactie daarop: 'Ik denk dat er wel degelijk elektrische oldtimers rondrijden over 40 jaar. Wel zal de batterij gereviseerd/vervangen zijn. Dat gezegd hebbende heeft CATL al de batterij die een miljoen km meegaat met 0% degradatie. Dan gaat de elektrische oldtimer zeker komen.'

'Elke dag dat ik rond Schiphol rijd en die lucht inadend vraag ik mij af waarom wij dit nog toestaan. Elke dag als ik 's avonds door de buurt loop en de houtkachels ruik denk ik verbieden'... zo ken ik er nog wel een paar.'

'Mijn bijna afgebouwde oldtimer stoot zeker weten minder uit dan uw auto.'

'Vaak gaan auto's die na 1980 gebouwd zijn langer mee dan er voor. Naar mate auto's langer mee gaan zullen er ook steeds meer oldtimers komen. Ik kan me nog herinneren dat 40 jaar geleden een auto, die langer dan 10 jaar mee ging, een zeldzaamheid was. Nu zijn er veel auto's die met gemak 10 jaar of langer mee gaan.'

### Geen idee wat de Wegenwacht er nog mee kan

'Heel mooi en leuk zo een oldtimer, totdat je met pech langs de weg komt te staan en de ANWB door gebrek aan kennis of materiaal voor deze oude technieken jou niet kan helpen. Je komt dan vanzelf wel bij de 'vakmensen' terecht die allemaal een ongelofelijk bedreven rekentalent hebben en meestal ook verschrikkelijk goed kunnen 'knippen & scheren'.

Een ander weet wel hoe het zit: 'Ik heb een paar keer pech gehad, met verschillende oldtimers. Juist de ANWB vond het leuk dat ze weer ouderwets iets konden oplossen. Techniek is simpel en de basis die je leert op de monteursopleiding. Dus het klopt niet wat u zegt, dat je naar vakmensen moet gaan.'



## VOORJAARS LEDENVERGADERING MAART 2024

Twee keer per jaar komen de leden van de FEHAC bijeen. Onze leden zijn de 235 aangesloten voertuigclubs. Op 23 maart jl. vond de voorjaars-ALV plaats.

Deze werd druk bezocht en daar was het bestuur blij mee. Immers, de agenda kende een aantal punten die hun schaduw ver vooruit wierpen. Daarnaast kende de agenda ook de standaardpunten die elk jaar terugkomen.

### Weer twee nieuwe leden

De categorie standaard konden we vlot bespreken en afronden. De notulen van de vorige vergadering zijn vastgesteld, evenals het Jaarverslag en de Rekening 2023. We mochten ook weer twee nieuwe leden welkom heten. Bentley Drivers Club – Dutch Region en Golf Cabrioletclub zijn tot de federatie FEHAC toegetreden. Zij stelden zich voor aan de vergadering en hun komst werd met applaus begroet.

### Strategienota voor de lange termijn

Er stonden twee punten op de agenda die zeer bepalend gaan zijn voor de koers van de FEHAC de komende jaren en misschien wel de komende decennia. Allereerst de Strategienota. De bestaande strategienota was hard aan actualisering toe. Met de uitdagingen die op ons pad liggen, is het van belang dat wij een gedegen koers hebben. Met de vastgestelde nota hebben we die. Tegelijkertijd hebben we vastgesteld dat we elkaar in de nabije toekomst nog zullen spreken over punten die we verder willen aanscherpen. Met andere woorden, de huidige tekst is niet in beton gegoten. We staan met ons allen voor de taak het evenwicht in koersvastheid en vermogen tot aanpassen en ontwikkelen vast te houden. De nieuwste strategienota staat op onze website vermeld bij de ANBI-gegevens.

### Erfgoed Register Weg gaat er nu echt komen

Het tweede punt was natuurlijk het Nationaal Register Mobiel Erfgoed (NRME), waar voor het wegvoertuigendeel nu de

naam Erfgoed Register Weg wordt gehanteerd. Dit punt vroeg, logischerwijs, de meeste tijd van de vergadering. Door het projectteam werd een presentatie gegeven, waarbij op overzichtelijke wijze langs alle beslispunten gegaan werd. De voorbereiding in de eerder gehouden roadshows wierp haar vruchten af. Hierdoor was de vergadering al op een gelijk kennisniveau en kon er een goede discussie plaatsvinden. Uiteindelijk konden alle beslispunten afgewerkt worden zonder dat er stemmingen nodig waren. De voorzitter was daar trots op. Ook voor het register geldt dat dit onderwerp op de volgende vergaderingen zal terugkomen met verdere uitwerkingen en keuzes, die te maken zijn.

### Zorgvuldig proces, ruimte geven en luisteren naar elkaar

Het is goed dat grote en belangrijke onderwerpen als de strategienota en het register niet in één keer afgewerkt worden. Beide



hebben eerder op de agenda van ALV's gestaan en zullen zeker nog vaker terugkomen. Met name bij het NRME hebben we gezien dat aanvankelijk de meningen sterk verdeeld waren. Doordat we met elkaar dit zorgvuldige proces gekozen hebben, zijn we naar elkaar toegegroeid. Dat is een grote winst. Er was sprake van open debatten waarbij elkaar de ruimte werd gegeven, goed geluisterd werd en zorgen geuit konden worden. Dit kenmerkt een volwassen federatie. De sfeer is op elke ALV goed en wordt steeds beter. Op de najaars-ALV van 23 november 2024 gaan vervolg stappen gezet worden.



Clubs werden al uitvoering geïnformeerd over de opzet van het NRME tijdens de roadshows

Rob Henneveld



## CULTURELE WAARDERING VAN HET ERFGOED OP DE WEG

*De FEHAC gaat vol inzetten op de verdere ontwikkeling van het Erfgoed Register Weg. In dat register komen de wegvoertuigen - niet alleen auto's, maar ook bedrijfswagens, motorfietsen, brommers, trekkers enz. -, die er samen voor gezorgd hebben dat Nederland mobiel en welvend werd. Om goed de waardering van elk voertuigmodel in kaart te brengen, gaat de FEHAC de omschrijving van de culturele waardering van een voertuigmodel begeleiden. Daarvoor worden de leden, dus de voertuigclubs, gevraagd te helpen bij het geven van een juiste omschrijving van de culturele waardering. Zij weten immers vaak het meest van de voertuigmodellen binnen hun club.*

### Culturele waardering van de Volkswagen Kever

De VW is het meest voorkomende merk, blauw de meest voorkomende kleur en de Kever het meest geproduceerde automodel. Het *Handboek culturele waardering Mobiel Erfgoed • Erfgoed dat beweegt!* heeft als goed gekozen voorbeeld van een uitgebreide culturele waardering van deze iconische auto op de pagina's 27-34 de blauwe VW Kever van 'onze' Nederlandse FIVA-voorzitter Tiddo Bresters behandeld. Om duidelijk te maken wat zoal bij een culturele waardering komt kijken, volgen enige citaten uit die culturele waardering van de VW Kever in *Erfgoed dat beweegt!*

### Jarenlang meest verkochte auto in Nederland

"De culturele waardering betreft de Volkswagen Kever, niet als object, maar als type; als merk (VW) en model (Kever). Deze auto representeert de naoorlogse massamotorisering en de stijgende welvaart, die daarmee samenhangt. De topverkopen lagen in de tweede helft van de jaren '60. In de periode 1954 - 1969 was de Kever steeds de meest verkochte auto in Nederland. Uiteindelijk zijn er bijna 500.000 Kevers in Nederland verkocht. Het is een van de eerste en meest succesvolle auto's 'voor de massa' geweest. De geschiedenis van de Volkswagen Kever is wat producent betreft, bekend en goed gedocumenteerd. Nederland was het eerste exportland en Ben Pon de importeur."

### Steeds veeleisender consument

"Vijftien jaar lang werden vrijwel dezelfde Volkswagens 1200 verkocht, met steeds kleine modernisering. Dat representeert bij uitstek de differentiatie van het product 'Kever' om tegemoet te komen aan de steeds veeleisender consument in de tweede helft van de jaren '60. Het object heeft ijkwaarde omdat de waarde van een groot aantal andere gelijksoortige objecten er aan gerelateerd kan worden. Het heeft ook symboolwaarde omdat het gerelateerd kan worden aan de bekende importeur Ben Pon, die een doorslaggevende rol heeft gespeeld in het succes van de Volkswagen Kever in Nederland."

### Belevingswaarde en karakteristiek geluid

"Hoewel daarin niet uniek, heeft de VW Kever in operationele staat een hoge belevingswaarde. Naast de typerende vormgeving (een poging tot stroomlijn) is ook het karakteristieke geluid van de achterin geplaatste motor zeer kenmerkend."

### Voertuigmodel en individueel voertuig los van elkaar zien

In dit voorbeeld wordt de culturele waarde van de Kever in zijn algemeenheid als voertuigmodel besproken en in dezelfde tekst hoe de eigenaar zijn voertuig beleeft en wat de bijzonderheden zijn van deze ene familieauto. In het Erfgoed Register Weg worden dat aparte rubrieken: de clubs omschrijven de culturele waarde van het voertuigmodel. De eigenaar die zijn eigen voertuig aanmeldt, zorgt daarna voor een omschrijving waarom juist zijn voertuig zo bijzonder is.



**Oer Hollands plaatje:  
Bollenvelden, fietsers,  
VW Kever en de  
retro style iBuzz**





## DE OLDTIMER DEFINITIE IN DE PRAKTIJK

*De oldtimerdefinitie die de FIVA, FEHAC en de Europese Unie hanteert, omvat naast een harde ouderdomsgrens van 30 jaar en ouder ook nog drie in de praktijk veel minder harde vereisten: origineel gehouden, goed onderhouden en niet dagelijks in gebruik. Pas als daaraan ook voldaan wordt, maakt een 30+ voertuig deel uit van ons cultureel erfgoed.*

### De oldtimerregeling bij 40 jaar

De vrijstelling van MRB, de motorrijtuigenbelasting, voor voertuigen vanaf 40 jaar en ouder, wordt wel aangeduid als *de oldtimerregeling*. Om deze regeling aan te duiden als dé oldtimerregeling is eigenlijk niet juist, want er zijn meer regelingen waarbij de ouderdom van een voertuig een rol speelt. Denk maar aan de APK-vrijstelling bij 50 jaar en ouder. Dat hier in Nederland de overheid kiest voor regelingen voor oldtimers met een grens bij 40 jaar of 50 jaar, betekent niet dat internationaal ook voor een van die grenzen moet worden gekozen. Internationaal is de grens 30 jaar en ouder en dat blijft zo.

### Origineel gehouden

Origineel houden is van belang. Een VW Kever, waar de karakteristieke luchtgekoelde motor achterin vervangen wordt door een zielloze, geluidloze elektromotor, is echt niet meer origineel te noemen. Soms lukt het niet een voertuig helemaal 100% origineel te houden: slijtage gevoelige delen kunnen vervangen worden door onderdelen die niet door de oorspronkelijke fabrikant zijn gemaakt, een motor ploft uit elkaar en moet vervangen worden door een ruilmotor. Dat kan soms flinke discussies opleveren: wat geldt nog wel als origineel gehouden en wat is dat niet meer.

### Goed onderhouden

Onderhoud, en niet alleen als iets stuk is gegaan, het tijdig vervangen van slijtage delen, olie in de motor, remmen en versnellingsbak tijdig verversen en te oude banden met droogtescheuren verwisselen: allemaal zaken die bij goed onderhoud horen. Maar heel veel oldtimers staan geschorst te verstoffen in schuren en rijden niet omdat 'we daar nog niet aan toegekomen zijn'. Je kent ze vast wel: restauratieprojecten die maar duren en duren en waar de eigenaar nooit meer aan toe komt, ook al wordt hij 110 jaar. Nog erger zijn de 'projecten' die buiten staan te verroesten en die langzaam maar zeker op platte banden tot de assen in de modder zakken. Ergens komt het moment dat je niet meer van een oldtimer kunt spreken, maar dat het geheel verworpen is tot een berg oud roest waar alleen de oudijzerboer misschien nog belangstelling voor heeft. De oldtimervanliefhebber denkt dan vaak: 'ik kan er nog wat mee', maar de omwonenden en de gemeente willen het liefst dat zo gauw mogelijk de rotzooi wordt opgeruimd.



**Deze Borgward lijkt niet meer te redden**

**Definitief te ver heen**

### Niet dagelijks in gebruik

Een oldtimer van 40 jaar en ouder rijdt nog geen 1.800 km per jaar heeft het CBS net nog uitgerekend. Dat is een fractie aan kilometers dat er normaal in een personenauto gereden wordt. Dus met dat niet dagelijks rijden zit het door de bank genomen wel goed. Natuurlijk zijn er aan beide kanten van die 1.800 km - veel meer, een stuk minder - uitzonderingen. Klassieke auto liefhebbers die vier keer per jaar op vakantie heel Europa doorkruisen, met daar tegenover veel meer verzamelaars waarvan de collectie eigenlijk nooit buiten komt.

### De FIVA-definitie van een klassiek voertuig luidt als volgt:

Een mechanisch aangedreven wegvoertuig dat:

- op zijn minst dertig jaar oud is,
- in historisch verantwoorde staat gehouden en onderhouden wordt,
- niet gebruikt wordt voor dagelijks vervoer,
- daardoor deel uitmaakt van ons technisch en cultureel erfgoed.



**Oldtimer einde door sloop**



**Projecten met heel veel werk in uitvoering**



## DE ELFSTEDEN OLDTIMER RALLY ZELF EEN MONUMENT

*Jaarlijks staat Friesland op de zaterdag na Hemelvaartsdag in het teken van een monsterrit in de echt, oude bejaarde klassiekers. 150 motoren en 400 automobielen, allemaal van vóór bouwjaar 1950, rijden dan de 235 km lange route langs de elf Friese steden. Zo'n lange rit met voertuigen, die meestal ouder zijn dan hun bestuurder, vergt het uiterste van mens en machine. Het is volgens de organisatie het grootste eendaagse, rijdende oldtimerevenement van Europa. En daar is men in Fryslân terecht trots op.*

### Inschrijving staat al bol van traditie

De organisatie van zo'n omvangrijk evenement kost natuurlijk de nodige voorbereiding. Deelname is zeer gewild en de 550 beschikbare plekken zijn binnen de kortste keren volgetekend. Inschrijven gebeurt op een voor deze tijd aparte manier. Potentiële deelnemers (dat ben je in ieder geval als je in de afgelopen drie jaar een keer hebt meegedaan) ontvangen eerst een brief met inschrijfformulier. Dat formulier moet ingevuld - en het liefst per kerende post om zeker een plekje te bemachtigen - weer teruggestuurd worden mét erbij een voorgefrankeerde enveloppe met je eigen adres erop. Die laatste enveloppe krijg je dan een paar maanden later weer terug met daarin de bevestiging van deelname. Zelf heb ik onmiddellijk het inschrijfformulier opgestuurd en dat werkte: ik kreeg startnummer 035 bij de auto's. Dus niks email, de organisatie steunt PostNL voluit met drie gefrankeerde brieven per deelnemer. De rally beleefde dit jaar haar 36<sup>e</sup> editie en deze inmiddels onderscheidende methode van inschrijven zal wel vanaf het begin gehanteerd zijn.

### Routeboek met veel informatie en wegenwachthulp

Elke deelnemer krijgt een 56 pagina's dik boekje met o.a. de merken / bouwjaren van de voertuigen plus de namen van alle deelnemende voertuigeigenaren en een beschrijving van de te volgen route langs de elf steden. Oudste auto was dit keer een T-Ford uit 1910. De oudste motorfiets was twee jaar jonger: een Ivy D uit 1912.

**Elfsteden deelnemers wordt gevraagd zich in stijl met hun voertuig te kleden. Dit past wel bij deze Morris compressortruck CS8 uit 1941.**

Met zulk oud spul, dat ineens 235 km op één dag moet gaan rijden, gaat er wel eens wat stuk, of wordt oververhit en start niet meer. Voor dit soort pechgevalletjes had de organisatie drie wegenwachters beschikbaar, die klaar stonden om de deelnemers tijdens de rally weer op weg te helpen. Daarvoor was een speciaal 06-nummer voor gratis pechhulp op alleen die dag en voor die hulp hoefde je niet eens lid te zijn van de Wegenwacht. Dat is nog eens service!

### Een lijst van geboden en verboden

Om de risico's van deelname aan de rit voor de organisatie in te dammen was een stevige uitsluiting van elke aansprakelijkheid in het boekje opgenomen. "Alle deelnemers moeten zich nauwkeurig aan de verkeersregels houden; nadrukkelijk is de rally-organisatie nimmer aansprakelijk voor ongevallen en men aanvaardt geen enkele aansprakelijkheid". Deelnemers konden

uitgesloten worden als men "de ongeschreven wetten van verkeer- en tourritfatsoen" overtrad. Wat tourritfatsoen precies is, is niet helemaal duidelijk, zeker omdat het ongeschreven is, maar het biedt in ieder geval wel een handvat om een mooie rally met nette deelnemers te blijven organiseren. En laten we daarbij de organisatie van zo'n monumentaal evenement daarbij vooral steunen.

**In Bolsward kon men bij de rit een zeldzame Lancia Austura Ministeriale uit 1936 zien staan**



Equipe 35  
Steendam  
NL  
Van Eijmeren



## KNAC ADVIES OVER NOODZAAK VERGUNNING RITTEN

*Kees de Regt van de KNAC schreef in het KNAC-verenigingsblad De Auto een column over ritten, vergunningen en verzekeringsdekking. Dat verhaal gaf de indruk dat voor elke rit met enige vorm van een wedstrijdelement een vergunning verplicht is en zo niet, dat er geen dekking op de polis van de deelnemer aan de rit is. Dat leidde weer tot vragen bij een paar FEHAC-leden, waarbij verwezen werd naar de publicatie van de KNAC. Dan moet je er wat mee.*

### **Verzekering van de club en de verzekering van de auto van de deelnemer**

Wat hier met elkaar verward wordt zijn twee verzekeringen met twee verschillende verzekerden. Allereerst de aansprakelijkheidsverzekering van de club, die door de FEHAC collectief voor haar leden/clubs is afgesloten. Ten tweede de eigen autoverzekering van de deelnemer aan de rit. De vraag was of er wel dekking is, als er werd meegedaan aan een rit zonder vergunning. Wij konden de vragenstellers gauw gerust stellen: een goede dekking tijdens ritten en rally's is van oudsher een van de tien eisen die de FEHAC stelt aan een kwalitatief goede oldtimerverzekering. Van tijd tot tijd worden deze geactualiseerd en ook de verzekeraars die zeggen te voldoen aan deze uitgangspunten worden daaraan getoetst. Deze eisen zijn te vinden op de FEHAC-website.

### **De polisvoorwaarden erbij gepakt**

Even inzoomend op de polisvoorwaarden van de KNAC/ANWB/Unigarant. Daar wordt alleen schade als gevolg van deelname aan snelheidswedstrijden uitgesloten. Er staat niet in dat een vergunning noodzakelijk is voor een rit waaraan je meedoet, wil er dekking zijn. Hard rijden, autosport dus, buiten de openbare weg, bijvoorbeeld op circuits,

is doorgaans bij elke verzekeraar uitgesloten. Je rijdt dan voor eigen risico. Dat betekent dat voor normale tourritten, met een behendigheids- of een puzzelrit, waarbij alle verkeersregels netjes in acht worden genomen, er géén dekkingsovereenkomst voor de deelnemer aan de rit geldt. Ook als de rit, heel stoer, een rally wordt genoemd zal dat geen uitsluiting opleveren, zeker als gewoon volgens de geldende verkeersregels gereden wordt. Als de boodschap van de KNAC bedoeld was om alert te zijn over de aard van de rit en goed in de gaten te houden of het een snelheidswedstrijd is, dan onderschrijft de FEHAC dat natuurlijk.

### **Moet voor elke rit een vergunning worden aangevraagd**

In de Wegenverkeerswet staat dat er een vergunning door de organisator van een rit moet worden aangevraagd als er sprake is van een wedstrijd. Maar wat is een wedstrijd? Is het goed volgen van een routeboek en het juiste antwoord geven op de vraag: 'hoeveel molens zag je onderweg' al een wedstrijd? Wij vinden: als je individueel rijdt, je je keurig aan alle verkeersregels houdt, tijdens de rit dus niet beïnvloed wordt door andere deelnemers en pas aan het einde van de rit duidelijk wordt hoe



goed je het gedaan met een kleinigheidje als een automodelletje als hoofdprijs, dan is dat géén rit waarvoor een vergunning nodig is. Er is dan geen enkel extra gevaar vergeleken met het gewoon deelnemen aan het verkeer met een oldtimer. Wie daar anders over denkt: laat het de redactie weten. Even zoeken op internet laat zien dat hoogstzelden iemand verweten is, dat er geen vergunning voor een rit is aangevraagd. De advocatuur heeft bij een wedstrijd in dit verband alleen een race met hoge snelheden als voorbeeld voor ogen.



**Individueel gereden ritten waar iedereen zich aan de verkeersregels houdt, kunnen zonder vergunning**



**Sneheidswedstrijd = geen dekking**

## MONDRIAAN FONDS SUBSIDIE VOOR RESTAURATIE MOBIEL ERFGOED

Voor de restauratie van mobiel erfgoed bestaat een goede doelen fonds dat een deel van de kosten van een restauratie voor haar rekening kan nemen: het Mondriaan Fonds. Dit fonds heeft voor 2024 een speciale subsidie regeling voor mobiel erfgoed.

### Voor beeldende kunst en erfgoed

Het Mondriaan Fonds is het stimuleringsfonds voor de beeldende kunst en erfgoed. Per jaar investeert het fonds namens het ministerie van OCW ongeveer 35 miljoen euro in honderden activiteiten, projecten en programma's van bijna 1.100 aanvragers. Het fonds beschikt over een netwerk van adviseurs en verwerkt jaarlijks meer dan 2.800 subsidie-aanvragen waaronder een behoorlijk deel uit de erfgoed sector.

### Restauratie van mobiel erfgoed

Deze subsidieregeling voor mobiel erfgoed is bedoeld voor restauraties. Als je van plan bent een voertuig te restaureren, dan kun je mogelijk in aanmerking komen voor een subsidie. Van belang om te weten en ermee rekening te houden bij een aanvraag is dat:

- de subsidie hooguit de helft bedraagt van het totale restauratie bedrag,
- het Mondriaan Fonds zeker moet zijn dat het om een echt project gaat en dat je ook daadwerkelijk van plan bent het voertuig te restaureren,
- het voertuig moet door MCN/FEHAC erkend zijn als erfgoed; het moet daarom zijn opgenomen in het Erfgoed Register Weg,
- het project moet in de loop van 2024 beginnen.

Het Mondriaan Fonds verstrekt op dit moment (nog) geen subsidie aan particulieren. De subsidieaanvrager moet een stichting, vereniging of een andere rechtspersoon zonder winstoogmerk zijn. Dit kan een probleem zijn.

### Ook particulieren komen straks in aanmerking

Maar het goede nieuws is dat de FEHAC met het fonds in gesprek is om dit op te lossen, met de insteek dat ook particulieren een beroep kunnen gaan doen op deze regeling. De eerste stap die je nu al - vrijblijvend - kunt doen is melding maken van een restauratieproject bij het fonds. Met deze melding maak je kenbaar dat je wellicht in de loop van dit kalenderjaar een aanvraag voor een restauratie subsidie wilt doen. Deze meldingen zijn nodig om zicht te krijgen op de omvang van de mogelijke aanvragen en om bij het Mondriaan Fonds te laten zien hoe belangrijk het is dat ook particulieren toegang krijgen tot deze subsidieregeling.

## M mondriaan fonds

voor beeldende kunst & erfgoed

De melding gaat zo: eerst stuur je een mailtje naar [mondriaan@mobielecollectie.nl](mailto:mondriaan@mobielecollectie.nl)

Met daarin: voertuigsoort, merk, model, wie de eigenaar/opdrachtgever is en of dat een rechtspersoon is of particulier, het geschatte bedrag van de restauratiekosten. En vooral waarom juist dit voertuig het restaureren waard is. Belangrijk hierbij is dat het niet om een totaal restauratie hoeft te gaan. Het kan ook gaan om de restauratie van een deel van een voertuig. Doe het nog voor 1 september 2024 want de subsidie regeling is voor dit lopende kalenderjaar. Het is niet vanzelfsprekend dat de regeling in 2025 ook nog van kracht blijft. De FEHAC gaat binnenkort met het Mondriaan Fonds een speciale digitale informatiesessie over dit onderwerp houden. Houd voor de datum en tijdstip de uitnodiging op Facebook en onze nieuwsbrief in de gaten.

### Aanmelden restauratie

De melding gaat zo: eerst stuur je een mailtje naar [mondriaan@mobielecollectie.nl](mailto:mondriaan@mobielecollectie.nl)

Met daarin: voertuigsoort, merk, model, wie de eigenaar/opdrachtgever is en of dat een rechtspersoon is of particulier, het geschatte bedrag van de restauratiekosten. En vooral waarom juist dit voertuig het restaureren waard is. Belangrijk hierbij is dat het niet om een totaal restauratie hoeft te gaan. Het kan ook gaan om de restauratie van een deel van een voertuig. Doe het nog voor 1 september 2024 want de subsidie regeling is voor dit lopende kalenderjaar. Het is niet vanzelfsprekend dat de regeling in 2025 ook nog van kracht blijft. De FEHAC gaat binnenkort met het Mondriaan Fonds een speciale digitale informatiesessie over dit onderwerp houden. Houd voor de datum en tijdstip de uitnodiging op Facebook en onze nieuwsbrief in de gaten.

### De Hydrograaf

Het Mondriaan Fonds heeft € 50.000 bijgedragen aan de restauratie van het stoomschip de Hydrograaf uit 1910. Dit schip is een voormalig hydrografisch opnemingsvaartuig van de Koninklijke Marine.

Dit schip is ook bekend van de intocht van de Sint op televisie en heet dan de Pakjesboot 12. De rest van het jaar ligt het schip in de haven van Weesp en is nu een populaire salonboot en te huur voor dagtochten, vergaderingen en trouwerijen.



Foto: Sailing Hollands Glorie



## WAT IS ER TE ACHTERHALEN OVER EEN OLDTIMER

*Stel je ziet een leuke oldtimer rijden en je wilt meer weten over bouwjaar, merk of type. Of je wilt de eigenaar achterhalen om te vragen of het prachtmobiel in kwestie misschien te koop is. Je weet het kenteken en waar kun je dan zoeken om meer te weten te komen?*

### Het begint bij het kenteken

Het kenteken van een auto, motor of bedrijfswagen is een unieke combinatie van zes letters/cijfers. Zonder kenteken wordt het een stuk lastiger zoeken naar de gewenste informatie. Een kenteken wordt nooit voor een tweede keer aan een ander voertuig uitgegeven. Het is géén privacy gevoelige informatie, want het hoort bij het voertuig en niet bij een persoon. Al die kentekens zijn vastgelegd door de RDW en die heeft een dagelijks geactualiseerde database met alle kentekens, waar iedereen naar hartenlust in kan grasduinen op zoek naar informatie. Alleen geldige kentekens zijn in te zien via internet en wel op de site *rdw ovi kentekencheck*. Na intoetsen van het kenteken zie je of het voertuig in kwestie er nog is en zo ja, dan is daar alles te vinden over onder meer merk, type, datum eerste toelating, sinds wanneer het voertuig in kwestie in Nederland is.

### De eigenaar van een oldtimer is moeilijker te achterhalen

Met een kenteken bij de hand kun je online een hoop informatie vinden. Maar de eigenaar vinden is veel minder eenvoudig. Vroeger kon je voor een tientje bij de RDW vragen naar de eigenaar van elke oldtimer, maar dat is allang verleden tijd. Maar de RDW kan wel helpen bij het achterhalen van de naam van degene op wiens naam het kenteken staat. Daarvoor is het handigst om een brief of email sturen naar de RDW met daarin de reden waarom je de gegevens van de eigenaar wilt achterhalen. Dat indienen van het verzoek kost € 9,20 euro.

De RDW maakt verschil tussen een bedrijf of een particulier. Is de eigenaar een bedrijf dan heb je meestal binnen vijf dagen antwoord. Als de auto op naam van een particulier staat, dan neemt de RDW eerst contact op met de eigenaar. Als deze toestemming geeft, dan krijg jij de contactgegevens en weet je dus wie de eigenaar is van het voertuig, waar je zo benieuwd naar was. Het kan dus heel goed zijn dat het niet lukt om langs deze weg meer informatie te krijgen.

# RDW

### Met wat internet speuren lukt het misschien ook

Tja, als het niet lukt via de RDW valt er wellicht op het kenteken of merk en type te googelen. Veel oldtimer-eigenaren laten trots hun voertuig op bijeenkomsten zien en rijden er ritten mee. Dat laat nu eenmaal sporen na op internet en social media.

### Inzicht in status eigen collectie

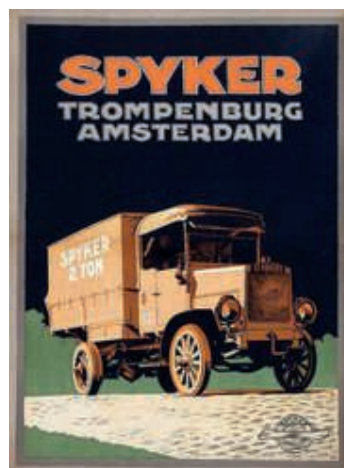
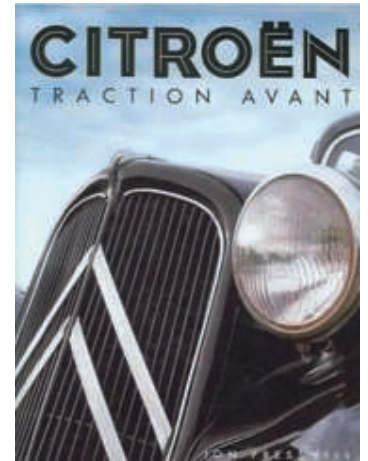
Het gemiddeld oldtimerbezit is 2,5 stuks per individuele eigenaar en veel mensen hebben er meer: soms een schuur vol. Als je nu een beetje het overzicht kwijt bent over wanneer de APK geldigheid eindigt, wel of niet verzekerd of wanneer de schorsing afloopt kun je via de RDW een overzicht krijgen van welke voertuigen er tot negen jaar terug op jouw naam staan of hebben gestaan. Ga op de RDW-site naar *Bekijk uw voertuigen op naam*, log in met je DigiD en je krijgt gratis alle informatie.



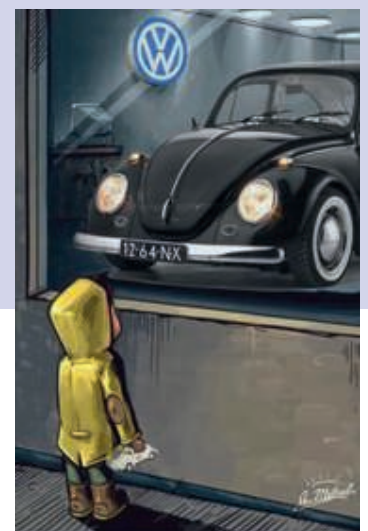
Als je ook denkt dat er AR-42-22 staat, kun je via *rdw ovi kentekencheck* merk en bouwjaar achterhalen



## DE KUNST VAN HET WEGLATEN



Binnen de affichekunst nemen auto's en motoren een aparte plek in. Hier op deze pagina de kunst van het weglaten. Soms is alleen een klein deel van de geadverteerde waar al genoeg. Geen poespas, het merk en een getekende gestileerde afbeelding is al meer dan genoeg.





## MOTORFIETS-ARCHIEF ZOEKT GOED TEHUIS

Het zeer uitgebreide motorfiets-archief van Wout Meppelink zoekt een goede nieuwe plek. Wout is onlosmakelijk verbonden geweest aan het tijdschrift *Bromfiets*. Nu het blad *Bromfiets* met pensioen gegaan is, wordt het ook tijd om voor het archief een definitieve bestemming te vinden.

### Langzaam opgebouwd

Ruim 20 jaar geleden verwierf Wout Meppelink de archieven van het Weekblad *Motor* en van *Motor 73*. Hij bracht het onder in het Nederlands Motor en Bromfiets Archief, afgekort N.M.B.A. Een deel van de collectie gaat terug naar voor de oorlog. Een paar jaar later heeft Wout ook het archief van de bekende motorsportfotograaf Jan Heese aan het archief toegevoegd. Fotograaf Jan Heese begon zijn carrière in 1963 en alles wat bewaard is, is niet digitaal: duizenden grootbeeld dia's keurig op naam gerangschikt, zwart wit foto's en vele programmaboekjes van wegraces, cross en ijsraces.

Iedereen die iets betekend heeft in de nationale en internationale motorwereld, met name coureurs, hebben een eigen map met informatie en foto's. Dus: een zeer compleet archief, ondergebracht in elf archiefkasten met ieder weer vier laden. Het hele archief omvat 45 ladekasten. Omvangrijk dus!

### Blad *Bromfiets* met pensioen

Wout Meppelink was jaren lang de drijvende kracht binnen de redactie van het blad *Bromfiets*.

Begonnen als eenvoudig blad, in nostalgisch zwart-wit gedrukt, bij de beurs *Vehikel* in 1996. Het was een doorstart van een blad met dezelfde naam dat bestond van 1950 tot 1969. Alle oude documentatie uit die periode was bewaard gebleven. In elke uitgave stond de mens centraal, de bromfiets als bindmiddel en met aansprekende foto's. "Elk nummer moest een cadeautje zijn", stelde Wout in zijn laatste *Bromfiets*. Leef tijd en gezondheid begonnen voor Wout en zijn partner Lydia te tellen; vandaar dat *Bromfiets* in december 2023 met pensioen ging. Opvolgers waren niet te vinden en dan moet de onvermijdelijke beslissing genomen worden. "In afwachting van een wonder hebben we met veel pijn in het hart besloten dat nummer 6 van 2023 de laatste uitgave van *Bromfiets* werd."



Motorfiets bij de watersnoodramp Zeeland uit een EO-documentaire

### Archief onderbrengen

De FEHAC werd gevraagd of geholpen kon worden met het vinden van een partij die het archief kan overnemen. Mogelijk geïnteresseerden zijn benaderd, maar dat heeft niet geleid tot een partij die het N.M.B.A. motorfiets-archief kan of wil onderbrengen. Wel heeft een buitenlandse partij interesse, maar Wout Meppelink wil toch het liefste 'zijn' archief in Nederland onderbrengen. Daarom besluiten we met deze oproep: wie in Nederland vindt dit archief ook zo geweldig en wie is bereid het een goede plek te geven, zodat al dit moois ook voor het motor-nageslacht bewaard blijft. U kunt daarvoor benaderen: de FEHAC-secretaris, email [secretaris@fehac.nl](mailto:secretaris@fehac.nl) en/of Wout Meppelink, email [redactie@bromfiets.nl](mailto:redactie@bromfiets.nl)



Bromfiets omslag nr 6-2023

Wout in deel van het archief



## KORT NIEUWS

### Geen mooie bus voor het kabinet

De FEHAC heeft het nieuwe kabinet klassiek busvervoer aangeboden om van het Binnenhof naar paleis Huis ten Bosch vervoerd te worden voor de bordesfoto. Dat was natuurlijk vooral bedoeld om ons klassiek erfgoed vanaf dag één bij het kabinet **SC-HO-OF** op de agenda te krijgen. Het had ook een serieuze kant: de gele streekbus uit het Haags Busmuseum zou rijden op schone niet-fossiele brandstof, die in de toekomst prima de diesel kan vervangen in oude motoren. Zo kan ons mobiel erfgoed tot in lengte van jaren zonder milieubezwaren blijven rijden.



### Stand uitgifte klassieker kentekens

De RDW opgave van de uitgifte van klassieker kentekens per 12 juli 2024

Personenauto voor 1973 **PM-81-00**  
 Bedrijfsauto voor 1973 **BH-08-45**  
 Motorfiets voor 1973 **NM-41-80**  
 Voertuigen voor 1978 **19-YE-50**

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.

### Geen rekeningrijden in 2030

De vorige regering zette het rekeningrijden - nu bekend als Betalen naar Gebruik BnG - met invoering in 2030 als stip op de horizon. Drie van de vier coalitiepartijen, alleen de VVD niet, willen nu een streep halen door de hervorming van de autobelastingen. Dat gaat gevolgen hebben voor de belastingopbrengsten en voor het halen van de klimaatdoelen. In de begroting 2025

**De FEHAC had deze streekbus klaar staan voor vervoer van het kabinet. Vooral leuk voor de BBB die beter streekvervoer op het platteland wil**

op Prinsjesdag zal blijken of de nieuwe verkeersminister Barry Madlener (PVV) het Betalen naar Gebruik weer in de ijskast gaat zetten.

### Wheels Mariënwaerd 13 - 15 september

De organisatie achter het bekende evenement Concours d'Élégance organiseert dit topevenement al 25 jaar. Na jaren rond Paleis het Loo en daarna Paleis Soestdijk gebivakkeerd te hebben, strijkt men nu voor het eerst neer op het fraaie Landgoed Heerlijkheid Mariënwaerd bij Beesd in de Betuwe. Het belooft weer een stijlvolle editie te worden in wederom een ambiance met allure. Daar kan iedere oldtimerliefhebber nog wat aan toevoegen door in de eigen oldtimer te komen en te parkeren op de VIP-parking voor klassiekers. De website wheelsatthepalace geeft alle informatie. De FEHAC is present met de beurstent.



### 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!

