



FEHAC TIVITEITEN

december 2022

VOORSTEL OP LINKS BEDREIGING VOOR MRB-VRIJSTELLING OLDTIMERS

De FEHAC heeft een paar langetermijnprojecten op stapel staan waarmee we de oldtimer tot in lengte van jaren op de weg willen houden. Als belangenbehartiger, die de FEHAC vooral is, moet je een duidelijke visie hebben op het rijdend voortbestaan van de oldtimer op korte en (middel)lange termijn.

De drie belangrijkste visies voor oldtimergebruik

De drie belangrijkste visies voor oldtimergebruik op lange termijn pikken we er even uit. Allereerst is dat het stimuleren en aanbevelen om synthetische brandstoffen als alternatief voor fossiele brandstoffen in de toekomst te gaan gebruiken. Als na 2035 de elektrische auto de dienst uitmaakt, rijden er nog talrijke fossiel aangedreven oldtimers rond. Deze voertuigen, die op benzine en diesel rijden, zullen dan geleidelijk overschakelen op e-fuel: een al bestaande, uit waterstof en elektriciteit gemaakte, synthetische brandstof. Daarvan weten we inmiddels dat die nieuwe brandstof het prima doet in bestaande oude motoren. Het tweede is dat we oldtimers vooral als mobiel erfgoed zien en niet als oud voermiddel. De erfgoedwaardige rijdende monumenten worden samen met klassieke boten, vliegtuigen en treinen/trams opgenomen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed NRME.

De derde pijler wordt de Vrijwillige Klassieke Inspectie VKI. De VKI draagt eraan bij dat oldtimers nog heel lang in technische topconditie blijven, ook al gaan ze - als ze ouder zijn dan 50 jaar - niet meer naar de APK.

Ineens bedreiging vrijstelling MRB

Een enkel keertje popt er ineens een kwestie op die direct een grote invloed kan hebben op het oldtimerrijden. Dan moet je er als de brandweer bij zijn om een beginnend brandje te blussen voordat het een uitslaande brand wordt. De tweemansfractie Volt - met steun van de PvdA|GroenLinks - was dit keer de boosdoener, want die stoffe bij de behandeling van het belastingplan 2023 in de Tweede Kamer een oud PvdA-ideetje af.

In 2012 werd namelijk al voorgesteld om alle oldtimers volledig Motorrijtuigenbelasting te laten betalen. Dat probeerden ze nu met z'n drietjes weer. Dit keer: wèg met de overgangsregeling die nog tot 2028 loopt en wèg met de vrijstelling bij 40 jaar en dat direct per 1-1-2023. Tien jaar geleden was de PvdA groot en zat met de VVD in de Regering. Nu is ze klein en zit ze in de oppositie. Dit voorstel betekende wel dat de FEHAC onmiddellijk samen met BOVAG en ANWB/KNAC aan alle partijen in de Tweede Kamer een e-mail heeft gestuurd met ons gezamenlijk standpunt: stem vooral tegen dit voorstel. De argumenten waren: het is in 2012 al eens geprobeerd en leverde toen nauwelijks extra belastinginkomsten op. Oldtimers rijden maar heel weinig: vol



Hoeveel oldtimers telt Nederland?

A: bijna 900.000

C: iets boven 1.000.000

B: iets boven 200.000

D: bijna 12.000.000

Oplossing: zie pagina 8

belasten is dan echt niet rechtvaardig. En iedereen gaat bij vol moeten betalen de MRB schorsen; dat vermindert de verwachte extra opbrengst zeer aanzienlijk. Ten slotte: rekeningrijden staat voor 2030 op de planning, laten we dat eerst maar eens goed regelen.

MRB-vrijstelling blijft nu bestaan

Dit onzalige voorstel werd door een grote meerderheid van de Tweede Kamer naar de prullenbak verwezen. Naast de indieners Volt plus PvdA|GroenLinks stemden ter linkerkant vóór het voorstel PvdD, Denk en SP plus de leden Den Haan en Simons. Tegen waren alle vier de coalitiepartijen en de SGP, PVV, Forum, JA21 en Van Haga, plus de éénpitters Omtzigt en BBB.



VRIJWILLIGE KLASSIEKER INSPECTIE

Op InterClassics Maastricht zal op donderdag 12 januari 2023 de Vrijwillige Klassieker Inspectie gepresenteerd worden. Voor voertuigen die ouder zijn dan 50 jaar komt er zo een mooi alternatief voor de APK. En ook beter, want de VKI omvat naast een keuring ook een advies wat de oldtimereigenaar kan restaureren en repareren.

Introductie VKI op InterClassics Maastricht

Per 1-1-2021 zijn alle klassieke voertuigen van 50 jaar en ouder vrijgesteld van de APK. Er was jaren daarvoor al besloten om de vaste datum van vrijstelling voor voertuigen met een Datum Eerste Toelating voor 1-1-1960 te veranderen naar een - steeds opschuivende - grens van 50 jaar en ouder. Het heeft dik vijf jaar geduurd voor dit besluit ook omgezet werd in wetgeving. Eind goed al goed: 1 januari vorig jaar vreugde alom, geen APK meer voor alles uit de sixties. Klaar, zo leek het. Maar er kwamen ook kritische geluiden die het vrijstellen van APK eigenlijk toch wel jammer vonden, want een veiligheidskeuring à la de APK voor voertuigen die maar heel weinig rijden, kan zeker geen kwaad. Er is behoefte aan. Daarom hebben de FEHAC, de KNAC en de BOVAG de handen ineengeslagen en gezamenlijk het initiatief genomen om een Vrijwillige Klassieker Inspectie in het leven te roepen. Donderdag 12 januari 2023 gaat op InterClassics Maastricht de Vrijwillige Klassieker Inspectie officieel van start. Dan presenteren de drie organisaties hun plan om via de Vrijwillige Klassieker Inspectie de technische kwaliteit van de 50+ klassieke auto's en dito bedrijfsvoertuigen te helpen waarborgen.

Praktische zaken regelen

Als je zo'n plan hebt, moet het wel eerst goed handen en voeten krijgen; daar is afgelopen anderhalf jaar hard aan gewerkt. Dan komen er kwesties aan de orde als: wie gaan de voertuigen inspecteren (dat worden erkende keurmensen van oldtimergarages en clubspecialisten) en waar doe je dat (op locaties met de juiste apparatuur en niet op de oprit bij de eigenaar thuis). Verder praktische zaken als: wat gaat het kosten; krijgt de voertuigeigenaar een keuringsbewijs mee net zoals bij de APK. Komt er een sticker op het voertuig om aan te geven dat er een Vrijwillige Klassieker Inspectie heeft plaatsgevonden. Dat had de APK vroeger ook met een stickertje op de nummerplaat. Er komt een website met meer informatie, met een lijst van erkende keurmensen, met wie je een afspraak kunt maken voor een VKI. Een centrale registratie van de verrichte keuringen gaat er ook komen. Hoe alles precies op poten is gezet, wordt straks op 12 januari allemaal duidelijk. Daarna kunnen ook de eerste afspraken voor een Vrijwillige Klassieker Inspectie worden gemaakt.

Vraag en aanbod op elkaar afstemmen

In het begin zal het zeker nog een hele toer worden om de vraag naar deze inspecties af te stemmen op het aanbod van keurmensen. Garages (de BOVAG) gaan keurmensen leveren en ook de merkenclubs (FEHAC) wordt gevraagd een Vrijwillige Klassieker Inspectie voor hun leden te gaan inregelen. Het initiatief is goed en het is straks aan de organisatie rond de Vrijwillige Klassieker Inspectie om er een succes van te maken.

LEDENVERGADERING MET RDW EN MCN IN HET LOUWMAN MUSEUM

Het bestuur had een bijzonder moment uitgekozen voor de najaarsALV: vrijdagmiddag 9 december om 14.00 uur. Op het moment dat die datum geprikt werd, wist men nog niet dat daarmee 's-avonds de weg vrij was om de WK voetbalwedstrijd Nederland - Argentinië (helaas na penalty's verloren) te bekijken.

Gastsprekers over registratie mobiel erfgoed

De gebruikelijke zaken die bij een vereniging horen - begroting, goedkeuring verslag vorige vergadering, een voorstel statutenwijziging op de WBTR - werden vlot behandeld. Er waren gastsprekers, Peter Jager en Wim van den Hende, die namens de RDW een toelichting gaven over het vastleggen in het kentekenregister van mobiel erfgoed. En voor de Mobiele Collectie Nederland gaf haar voorzitter Edith den Hartigh een toelichting hoe erfgoedwaardige voertuigen in het Nationaal Register Mobiel Erfgoed vastgelegd gaan worden. Omdat beide onderwerpen nauw met elkaar samenhangen staat er op pagina 6 een uitgebreider verhaal over.

Vrijwillige Klassieker Inspectie VKI

Bestuurslid Hans Dijkhuis heeft de VKI in zijn portefeuille. De drie initiatiefnemers FEHAC, BOVAG en KNAC willen met de VKI stimuleren dat periodiek de technische staat van de wagen wordt vastgesteld met het oog op verkeersveiligheid, milieu en conservering. Dat gebeurt op basis van een lijst met voor klassiekers relevante inspectiepunten. Deze kan worden uitgebreid met voertuigspecifieke punten die clubs aandragen. Hans Dijkhuis heeft zelf een Peugeot 404 en de veertjes in de remmen van een 404 zijn een bekend zwak punt. Zoiets kan een merkenclub erbij zetten als punt om op te inspecteren. Periodieke aandacht is nodig: klassieke auto's rijden weinig, staan langdurig stil en zijn oud en worden steeds ouder. Uit de zaal kwam de vraag waarom de VKI niet voor motorfietsen geldt. Antwoord: eerst wordt begonnen met auto's, vooral ook om ervaring op te doen. En de motorfiets-eigenaren hebben ook nooit de APK gemist, die geldt immers niet voor motoren. De vraag is dan of motorfiets-eigenaren wel behoefte hebben aan een Vrijwillige Klassieker Inspectie.

Nieuws over BTW-plicht voor clubs

De Belastingdienst heeft een aantal clubs aangeschreven, omdat ze volgens de dienst BTW-plichtig zijn. Ondernemer-zijn is heel ruim gedefinieerd voor de omzetbelasting/BTW. Een onderdelen-



Presentatie RDW over het NRME, ondanks het aanvangstijdstip van 14.00 uur waren veel leden aanwezig.

magazijn runnen valt zeker onder de BTW en het advies is daarvoor een aparte stichting op te richten. Voor de overige activiteiten van een club zou dan een culturele vrijstelling moeten gelden. De Belastingdienst is het daar niet mee eens en verwees naar het ministerie van Financiën. Daar is een hoorzitting geweest die niet heeft geleid tot een ander idee bij het ministerie. Maar de BSA-club heeft van de rechter recent wel gelijk gekregen. Hier tegen is de Belastingdienst weer in beroep gegaan. Wordt vervolgd dus. De FEHAC-penningmeester roept iedere club die met BTW te maken krijgt, om zich bij hem te melden.

Nieuw aspirant-lid Peugeot CC Club Nederland

De Peugeot CC Club Nederland is een jonge club voor de Peugeots Cabrio's met een metalen vouwdak, die in de periode 2001 - 2015 gebouwd zijn. Club-voorzitter Jacques Vroemen: "De dakconstructie is wel een zorgenkindje. Mechanische onderdelen zijn nog wel te krijgen, maar het repareren van het dak is specialistenwerk." Was meedoen aan ritten en evenementen aanvankelijk het belangrijkste, inmiddels wordt techniek steeds belangrijker. De club heeft 150 leden en wordt aspirant-lid van de FEHAC omdat de auto's nog geen 25 jaar oud zijn. Handig is dat hun Winterrit gecombineerd wordt met de ALV waardoor de club-ALV steeds een behoorlijke opkomst kent. Met applaus werd de Peugeot CC Club Nederland als aspirant-lid van de FEHAC verwelkomd.

RECREATION EN CONTINUATION ZEKER NIET ONOMSTREDEN

Succesvolle modellen uit het verleden vragen nog wel eens om een voortzetting in het heden. Er zijn vele voorbeelden van oude modellen die een aangepast nieuw leven wordt ingeblazen. Het uiterlijk van bijvoorbeeld de VW Kever wordt gekopieerd op Golf-techniek met een new Beetle look-a-like carrosserie. En bestaande modellen helemaal verbouwen of een bestaand model 1-op-1 kopiëren wordt inmiddels steeds gewoner.

Recreation in stappen

De twee begrippen recreation en continuation voor oldtimers zijn de laatste jaren uit vooral Engeland overgewaaid om aan te geven dat er iets nieuws qua techniek is uitgehaald rond oude auto's. Recreation is het minst ingrijpend. Het gaat dan om een bestaand model voorzien van (vaak heel veel) moderne en aangepaste techniek. We hebben het dan niet over details als het geschikt maken van motoren om op loodvrije benzine te rijden of het gebruiken van asbestvrije remvoeringen. Het gaat wel om bijvoorbeeld het inbouwen van een geheel nieuwe aandrijflijn, het ombouwen naar elektrische aandrijving of de carrosserie ingrijpend wijzigen. Die wijzigingen gebeuren óf door de eigenaar, óf door een gespecialiseerd bedrijf, maar ook door de autofabrikant zelf. De Jaguar e E-type (zie pagina 7) is een voorbeeld van het laatste. De Aston Martin van King Charles III, die op biobrandstof uit kaas en wijn rijdt, zal hij zeker niet zelf aangepast hebben. Dat is gedaan door een gespecialiseerd bedrijf. Al dit werk heeft wel een nadeel, want een originele echte erfgoedwaardige oldtimer wordt opgeofferd door 'm te voorzien van veel te veel moderne techniek. Ook fabrikanten zijn er niet van gediend dat een geheel veranderde auto nog steeds hun merknaam draagt. Over de ombouw naar

elektrische aandrijving en andere ingrijpende wijzigingen aan een oldtimer heeft de FEHAC - en met haar internationaal de FIVA - een duidelijke standpunt: misschien een mooi innovatief project, maar de auto voldoet niet meer aan de definitie oldtimer, want de originaliteit is verdwenen.

Voorbeeld van een replica

De bekende Benz Patent Motorwagen, de eerste automobiel met een snellopende verbrandingsmotor, werd precies honderd jaar na eerste fabricage in 1986 door de fabrikant zelf 'uitgegeven' om de geschiedenis levend te houden. Het product werd getoond als 'replica' en voldeed totaal niet meer aan de hedendaagse veiligheidsnormen en kwam dus nooit op de weg.

Britse continuation series

Bentley en Jaguar zijn begonnen met continuation series van in het verleden succesvolle bijzondere modellen. Een continuation is het minutieus opnieuw maken volgens de oude techniek van een nieuwe auto: met de Bentley Blower en de Jaguar D-type als bekendste voorbeelden. Daarmee laat de fabrikant zien dat hij nog steeds over

het ouderwetse vakmanschap beschikt om een klasse automobiel uit de vorige eeuw opnieuw tot in de kleinste details na te maken. In feite een nieuwe auto met bouwjaar 2022. Daar zitten mooie verhalen aan vast: zo had Jaguar destijds nog een aantal D-types in de maak toen een grote brand in de fabriek ervoor zorgde dat de al klaar staande carrosserieën verloren gingen. Nu die serie alsnog vervaardigd is dan een ode aan het verleden.

Niet iedereen staat te juichen

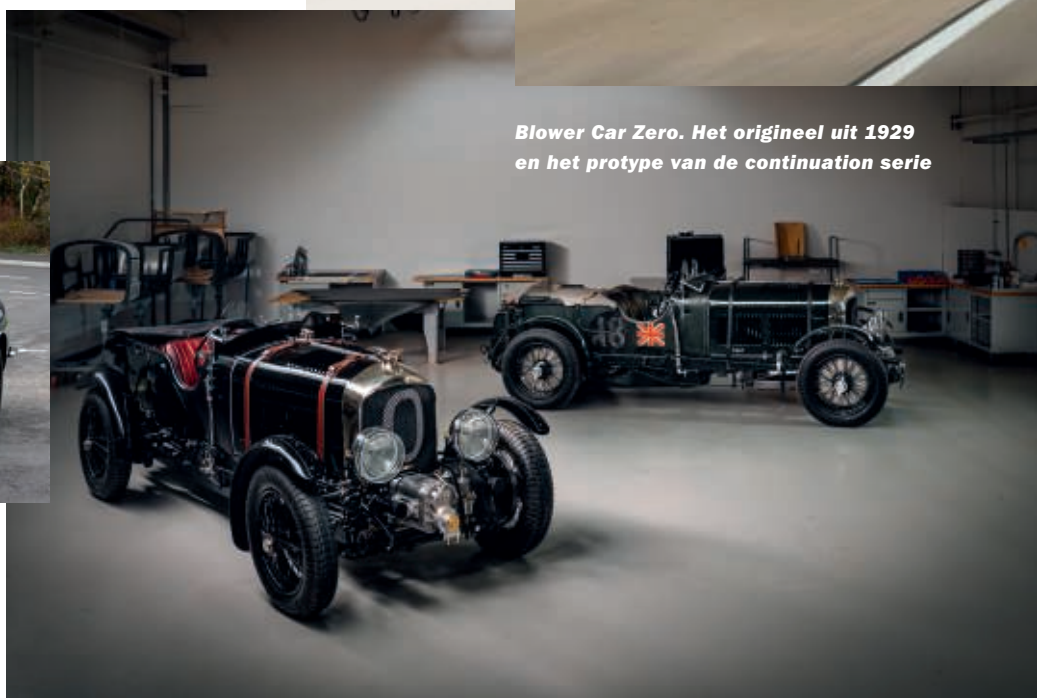
Continuation series zijn wel omstreden. Fabrikanten wordt verweten dat dit een nieuw verdienmodel voor ze is. Een oude auto met bouwjaar 2022 voldoet niet aan de moderne voertuigeisen en moet dan toch aangepast worden om op de openbare weg te mogen rijden. Eigenaren van originele Bentley Blowers vreesden voor een waardedaling van hun eeuw oude auto door de komst van twaalf bastaard achterneefjes. Echte oldtimers zijn het niet: daar zijn ze veel te jong voor.



Blower Car Zero. Het origineel uit 1929 en het prototype van de continuation serie



Auto King Charles, 'kaas & wijn'



OUDE VETERANEN RIJDEN LONDON TO BRIGHTON OP E-FUEL

De London to Brighton Veteran Car Run, die op 6 november 2022 werd gereden is een van de meest vooraanstaande oldtimertochten ter wereld. Alleen 'veteran cars from the dawn of motoring', zoals de Engelsen dat zo mooi zeggen, doen er aan mee. Bijzonder was deze editie ook omdat twee van deze stokoude klassiekers uit het begin van de ontwikkeling van de auto de tocht probleemloos op e-fuel hebben uitgereden.

Ook de oudste klassiekers lopen perfect op e-fuel

Ondanks de hevige regen en zelfs ondergelopen wegen voltooiden de twee oldtimers de 'run' op synthetische benzine. Het was de eerste keer dat een paar van deze alleroudste klassiekers van hartje London naar de kustplaats Brighton (zo'n 100 km) op e-fuel reden. Niet alleen zorgen deze fossielvrije brandstoffen voor een lage CO₂-uitstoot, maar ze zijn ook een veel beter en goedkoper alternatief voor de elektrische motoren die door sommigen als de enige oplossing voor het probleem van teveel CO₂-uitstoot worden gezien.

Internationale deelname

Een van de twee oudste auto's, de één cilinder Covert uit 1904, reed op volledig fossielvrije brandstof van het Engelse merk P1. Deze brandstof wordt ook gebruikt in

het FIA wereld rally kampioenschap. De Covert werd gereden door Wolfgang Presinger, aan het persoonlijke kenteken te zien uit Mannheim, Duitsland. Wolfgang Presinger heeft zelf al meer dan dertig London to Brighton Runs op zijn naam. Hij is bestuurslid van de Duitse Allgemeiner Schnauferl Club. "Het was een uitdaging, zeker ook door het weer, om met de P1 E-fuel te rijden, maar het was absoluut een positieve ervaring", aldus Presinger. "We moeten er nu voor duimen dat deze e-fuels snel in voldoende hoeveelheden en tegen normale prijzen op de markt komen. Dan hoeven we onze prachtige auto's niet aan te passen. Onze passie voor klassiekers zal dan een deel van de oplossing zijn en niet als een probleem worden ervaren".

Hagerty Achievement Award

Presinger ontving een speciale Hagerty Achievement Award uit handen van Ben Cussons, voorzitter van de Royal Automobile Club en Mark Roper, managing director van de Engelse verzekeringsmaatschappij Hagerty International. Cussons zelf reed de 'run' in een Mors uit 1901. Mors was een Frans merk; niet te verwarren met Morris uit Engeland. Ook hij reed de rit op e-fuel zonder enig probleem. "We kregen de brandstof een dag van te voren, vulden de tank, maakten een proefrit en dat was het. De auto deed het, ondanks de slechte weersomstandigheden, absoluut geweldig. De auto reed zelfs beter dan ooit! Elektrische auto's mogen dan als de oplossing worden gezien, het is belangrijk dat we oog houden voor de (betaalbare) alternatieven. Dan hoeven we niet de hele bestaande infrastructuur overhoop te halen en niet tegen hoge kosten de huidige auto's te vervangen", aldus RAC voorzitter Cussons.

De meest vooraanstaande oldtimer evenementen ter wereld

London to Brighton Run (GB)

kopen auto's, van 1904 en ouder, in november met uitdagend weer

Concours d'Elegance Pebble Beach (USA)

wereldtop, prestigieuze concours-winnaars, übersjiek Amerikaans groots

Mille Miglia (I)

eer om mee te mogen doen, race door Italië, snelle klassiekers van 1927-1957

Villa d'Este (I)

kleinschalig concours, chique locatie, zien en gezien worden

Techno Classica (D)

nr.1 beurs in Europa, fabriekscollecties te zien, veel verkoop topklassiekers

Goodwood Revival (GB)

so typical British, iedereen time-period gekleed, upperclass estate

Hersey Flea Market en Swap Meet (USA)

grootste onderdelenmarkt ter wereld, 9000 standhouders, overweldigend

Retromobile Paris (F)

Frans georiënteerd, vaak combi met belangrijke veiling, topbeurs

Voor Nederland

InterClassics Maastricht

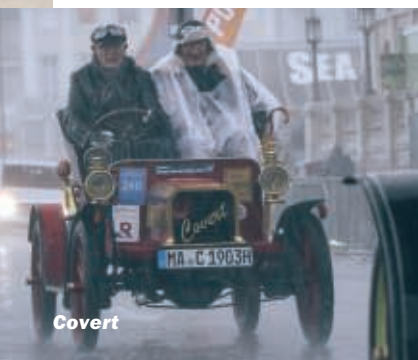
seizoensopening, drie landen punt, mooie beurs voor breed publiek

Oldtimerdag Lelystad

altijd op vaderdag, groots gratis eendaags top evenement, presentatie alle deelnemers

Concours d'Elegance Soestdijk

in de paleistuin, keuze mooiste voertuig in verschillende klassen, sjiek



Covert



Mors



BIJ HET NRME MOETEN NOG VELE RADERTJES IN ELKAAR GAAN PASSEN

Bij de laatste FEHAC ALV kwam het Nationaal Register Mobiel Erfgoed driemaal uit verschillende gezichtshoeken ter sprake. MCN, RDW en FEHAC hebben allemaal nog wat op hun to-do-lijstje staan wat nog opgelost moet worden, voordat voortvarend en massaal het NRME met voertuigmodellen gevuld kan gaan worden.

De Mobiele Collectie Nederland (MCN) is initiatiefnemer NRME

In MCN zijn de vier federaties van vaartuigen, vliegtuigen, rail- en wegvoertuigen vertegenwoordigd. Kortweg de sectoren water, lucht, rail en weg. MCN-voorzitter Edith den Hartigh: "Er zijn 6.000 boten, 2.000 treinen/trams, 1.000 vliegtuigen en met stip op één: 900.000 wegvoertuigen. Ook fietsen en zelfs kinderwagens vergeten we niet. Het gaat om erfgoedwaardige objecten en de normering daarvan. We willen de zichtbaarheid daarvan vergroten en zorgen voor een beter behoud ervan." In het geval van de wegvoertuigen gaat het om rijdend behoud ervan. De MCN overlegt met het ministerie van OCW en de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed, en dan gaat het over zaken als regelgeving, duurzaamheid en energietransitie. Het thema van de Open Monumentendag op 9/10 september 2023 is Levend Erfgoed en daar kan mobiel erfgoed prima bij betrokken worden. Met de FEHAC is MCN bezig om de juiste criteria op te stellen voor een erfgoedwaardig wegvoertuig.

RDW betrokken na antwoord op kamer-vragen

Twee jaar geleden vroegen drie kamerleden wat de regering vond van 'de onzekere toekomst voor het gebruik van de oldtimer op de openbare weg'. Onderdeel van het antwoord was dat 'met de RDW wordt

verkend of er raakvlakken zijn tussen het kentekenregister en het NRME.' Daarna heeft de RDW samen met het NRME een vooronderzoek uitgevoerd om te bekijken hoe een kwalitatief goed NRME met mobiel cultuurhistorisch erfgoed opgezet kan worden met een koppeling naar de RDW. Koppeling betekent dat wat het NRME in haar register opneemt, overgenomen wordt door de RDW in het kentekenregister. De sectorkoepels doen de waardering en beoordeling en voeren de gegevens in die nodig zijn voor registratie. Een hobbel die eerst genomen moet worden is dat in het RDW-register vaak gedateerde en verschillende typecoderingen zijn opgenomen voor hetzelfde voertuigmodel. De FEHAC betreft nadrukkelijk de specialisten van de (merken)clubs erbij om tot een eensluidende aanduiding van elk voertuigmodel te komen. Een tweede hobbel is dat de RDW voor erfgoedregistratie in het kentekenregister nog toestemming nodig heeft van de ministeries van IenW en OCW.

FEHAC heeft nog veel werk te doen

Behalve de uniformering van de typering van de voertuigmodellen, ligt er ook nog de klus om te komen tot de formulering van objectieve criteria om vast te stellen of er sprake is van een erfgoedwaardig wegvoertuig. Daarbij valt te denken aan: in Nederland geproduceerd of geassembleerd, origineel Nederlands kenteken, ouderdom,



zeldzaamheid (bijv. minder dan 10 stuks in NL) enz. Alleen maar een omschrijving als een *oud en bijzonder voertuig* is te weinig. Het is de bedoeling om met die criteria de voertuigmodellen die aangemeld worden, te beoordelen. De individuele aanmelder van een voertuig, waarvan het model al bekend is in het NRME, wordt direct in het NRME opgenomen. Het NRME bevat alleen voertuiggegevens en geen privacygevoelige persoonsgegevens. Binnen de FEHAC is Rob Henneveld aangetrokken om dit deel van de opzet van het NRME te begeleiden.



RDW
erkend

RDW

EEN E-MOTOR IN JE OLDTIMER: MÁG DAT WEL?

Onder deze titel kwam Trouw op 12 november met een anderhalf pagina groot artikel over het gebruik van een Jaguar E-type met elektrische aandrijving. Natuurlijk is het op zich wel toegestaan om van een fraaie Jaguar E-type een dubbel e E-type te maken. Maar moeten we het wel willen dat elke E-type in ons land dit lot gaat treffen.

Elektrische ombouw levert weer een aardig verhaal op

Een ombouw naar elektrisch van een oldtimer blijkt voor kranten wederom een artikeltje waard. In de vorige editie van dit blad was een artikel in de Volkskrant aanleiding voor een verhaal over het elektrificeren van oldtimers; nu ging het in Trouw specifiek over de metallic blauwe Jaguar e E-type uit 1971 van oldtimerliefhebber Roel Zaadnoordijk (67) uit Leiden: *Een vreemde sensatie. Er valt geen roffel van de twaalfcilinder motor te horen. "De uitdaging is om hiermee van Leiden naar Parijs te rijden op één lading stroom. Dat kan, de groene milieusticker van Parijs zit al op de voorruit."* Voor een ombouw ben je al gauw € 20.000 kwijt.

De auto-eigenaar krijgt voor dat geld wel de lusten van het klassieke design, maar heeft niet langer de lasten van een verbrandingsmotor. Klassieke trouwauto's en foodtrucks worden zo milieuzone-proof.

Daarbij is even vergeten dat de milieuzones alleen voor diesels gelden en dat elke 40+ diesel er wel in mag.

Roel Zaadnoordijk elektrificeerde de Engelse wagen uit nieuwsgierigheid naar de elektrotechniek en niet per se omwille van klimaat of milieu. Roel is lid van de Jaguarclub en dacht: *"Puristen zullen wel wat vinden van een elektrische Jaguar. Maar niemand zei iets negatiefs, geen naar commentaar. Ergens wel jammer. Ik wil best de discussie aangaan"*.

Alternatief: synthetische brandstof

Wie de discussie over elektrificatie van oldtimers wel wil aangaan, is Bert Pronk, de vice-voorzitter van de nationaal belangenbehartiger voor mobiel erfgoed FEHAC. Hij legt in Trouw uit: *"Het is een stukje mobiliteitsgeschiedenis. Rijdend in een klassieke auto laat je zien hoe Nederland zich heeft ontwikkeld. Uit respect voor dat erfgoed laat je de auto zien, zoals die ooit de fabriek verliet"*. Er is ook al veel beter alternatief voorhanden dan een zielloze elektromotor monteren. *"Nu al kan de oldtimerwereld de overstap maken naar synthetische brandstoffen; die kost 4 euro per liter. Duur? Als je weet dat een eigenaar*

gemiddeld 1.400 kilometer per jaar rijdt, dan zijn die kosten nog wel te overzien. Maar dit onderwerp is nog geen issue bij de 223 aangesloten clubs merken we. We zullen eraan moeten trekken. We moeten meer voorlichting geven".

Blussen lastig

Bert Pronk ziet nog meer nadelen aan het elektrificeren van oldtimers. *"Het ombouwen naar elektrisch is duur. De batterijen maken de auto's zwaarder dan waarop ze ooit zijn berekend. Ook brandveiligheid is een issue: zijn brandweerlieden veilig bij een autobrand? Een elektrische oldtimer vraagt immers om een heel andere blusmethode"*. De meest effectieve blusmethode blijkt inmiddels langdurig onderdompelen in een bak water tot al het 'leven' eruit is, met als gevolg ook dat de auto echt total-loss is.

Foodtrucks, ijscowagens en trouwauto's: wat een onzin

De schrijver van het Trouw-artikel, Quirijn Visscher, laat nog wel even zien dat hij er geen idee van heeft voor welke voertuigen de milieuzone geldt. Hij denkt dat het om gebruik gaat en niet om de verstookte brandstof.

Oldtimers die worden gebruikt voor bedrijfsuitoefening zijn in veel steden vrijgesteld van het verbod om milieuzones te betreden [sic]. Dit geldt voor ijscowagens, foodtrucks en trouwauto's.

De werkelijkheid is dat steden niet ieder hun eigen voorkeur mogen hebben wie wel of geen toegang heeft tot hun milieuzone. Dat is - gelukkig maar - landelijk geregeld. Iedere oldtimer mag elke milieuzone in, enkel oldtimers op diesel tot 40 jaar oud niet.

Foodtruck zou alleen met toestemming de milieuzone in mogen. Onzin!

● **Alles wat na de intro-tekst cursief staat gedrukt is een letterlijk citaat uit het Trouw-artikel.**



De e E-type gemaakt door Jaguar zelf



OLDTIMERCIJFERS MET VERSCHILLENDE INTERPRETATIE

Een oldtimer: daarbij denken de meeste mensen aan een oude auto. Maar het begrip oldtimer omvat een brede range aan voertuigen: auto's, tweewielers, bedrijfswagens. Sinds de invoering van het landbouwkenteken weten we ook hoeveel oude landbouwtrekkers er zijn. Dus het goede antwoord op de quizvraag hangt sterk af van wat men bij 'oldtimer' allemaal wel of niet meetelt.

■ Om te beginnen: antwoord D bijna 12 miljoen is fout

Bijna 12 miljoen - om precies te zijn was op 1-1-2022 volgens het CBS de stand 11.917.133 voertuigen - telt het totale wagenpark. Het CBS omschrijft dat als het actieve bestand van het wagenpark zonder bromfietsen en zonder landbouwtrekkers.

In die bijna 12 miljoen zitten 887.563 voertuigen ouder dan 25 jaar. Het CBS publiceert in haar samenvattingen geen cijfers van de aantallen bij ouder dan 30 jaar en ouder dan 40 jaar. Internationaal begint een oldtimer wat ouderdom betreft bij 30 jaar of ouder. Ook in Nederland wordt algemeen aangenomen dat een oldtimer een voertuig is van 30 jaar en ouder.

■ Bijna 900.000 stuks: antwoord A ook fout

Het is maar waar de ouderdomsgrens wordt getrokken. Nog niet zo lang geleden lag de grens voor de vrijstelling motorrijtuigenbelasting op 25 jaar. Dat werden er in de ogen van velen veel te veel. Het aandeel 25-plussers in het wagenpark steeg in twintig jaar van 1% van het totaal, naar meer dan 4% van het totaal. Net 25+ jaar oud geworden auto's werden speciaal vanwege de vrijstelling een gewilde auto voor dagelijks gebruik. Dat was niet de bedoeling en de grens werd in 2014 door de overheid verhoogd naar een vrijstelling bij 40 jaar met een overgangsregeling met winterstop tot 2028. Maar het CBS publiceert nog steeds als oudste categorie ouder dan 25 jaar en dat zijn er 887.563 stuks, bijna 900.000 dus.

■ Antwoord B iets meer dan 200.000 is onder voorwaarden goed

Het NPO-journaal had het 8 augustus jl. over 'nog zo'n 200.000 in Nederland'; de Telegraaf kopte eerder in grote letters Magische grens van 200.000 oldtimers doorbroken en KNAC-voorman Peter



Hoeveel oldtimers telt Nederland?

A: bijna 900.000

C: iets boven 1.000.000

B: iets boven 200.000

D: bijna 12.000.000

Staal had het in een stuk in een oldtimerblad over zo'n 204.000 oldtimers in ons land.

Allemaal zeer geloofwaardige bronnen, dus dit moet wel goed zijn zou je zeggen. Dat is ook goed als je het hebt over alleen 30+ personenauto's die rijden. Bedrijfsvoertuigen en tweewielers, laat staan bromfietsen en tractoren zitten niet in die 200.000.

En geschorste voertuigen, die niet mogen rijden en dus stilstaan zitten ook niet in dit cijfer. Die invloed van het schorsen is groot: zo rond een derde deel van alle oldtimers met MRB en/of APK staat geschorst stilletjes thuis.

■ Echt goed is C iets meer dan 1 miljoen

De FEHAC publiceert steeds eind van het jaar een factsheet met de aantallen oldtimers. Die aantallen vragen we steeds op dezelfde datum bij de RDW. Daarmee proberen we trends in oldtimerbezit te onderkennen. Een trend is bijvoorbeeld: het aantal elektrisch aangedreven oldtimers is nu 130 stuks en stijgt elk jaar met 10-15%, maar blijft een zeer, zeer gering percentage op het totaal. Een andere trend: de aantallen 30-40 jarige nemen af, maar de 40+-ers nemen in aantal meer toe, zodat per saldo een lichte stijging te zien is. Uit de meeste recente RDW-cijfers die de FEHAC heeft opgevraagd, blijken dit de aantallen 30+ voertuigen op alle brandstofsoorten en incl. geschorste voertuigen: personenauto's 388.841 | bedrijfswagens 60.400 | motorfietsen 225.607 | bromfietsen 146.446 | land- en bosbouwtrekkers 189.759 | totaal 1.011.053. Daar vallen nog allerlei analyses op los te laten, maar een kop voor een nieuw krantenartikel zou kunnen zijn: 'Door brommers en trekkers komt het aantal oldtimers boven het miljoen.'



Ferguson Industrial 1951



Royal Nord

KEEP THEM ROLLING 50 JAAR

Binnen de groene, militaire voertuigclubs neemt het FEHAC-lid Keep them Rolling (KTR) een speciale plek in. Deze grote vereniging richt zich op de eigenaren van voertuigen uit de Tweede Wereldoorlog en heeft veel aandacht voor het herdenken van de oorlog. KTR is met haar voertuigen een veel gevraagde gast bij bevrijdingsritten, herdenkingen en veteranen bijeenkomsten in binnen- en buitenland.

Keep them Rolling is de oudste groene club

Het rijdend museum 'Keep them Rolling' werd opgericht in 1972 door een paar eigenaren van Amerikaanse Jeeps, GMC-vrachtwagens en Dodge Weapon Carriers. De Engelse en Canadese legervoertuigen kenden ook een hechte groep liefhebbers. De Harley Davidson Liberator is een icoon onder de motorfietsen. Bij de oprichting van KTR lag de Tweede Wereldoorlog 30 jaar achter ons. Er waren nog volop Britse en Amerikaanse WO II veteranen. Normandië voor D-Day en Oosterbeek / Arnhem voor Market Garden zijn nog steeds de plekken waar KTR-leden met hun voertuigen graag acte de présence geven. 5 mei Bevrijdingsdag is voor het rijdend museum KTR de drukste dag van het jaar. Wat is mooier om dan veteranen te ontmoeten en mee te nemen in hun eigen voertuig van vroeger.

Ritten en herdenkingen

Keep them Rolling brengt geschiedenis en mobiel erfgoed samen. Ritten worden zorgvuldig uitgezet langs punten waar nog herinneringen te vinden zijn aan oorlogshandelingen. Met het routeboek in de hand wordt wat er ter plekke in de oorlog gebeurde zichtbaar en tastbaar. Spectaculair is de herdenking op de invasiestranden in Normandië. Op 6 juni daar om 06:00 uur 's ochtends staan en met honderden voertuigen de zon zien opkomen is een adembenemende ervaring.



Burgerauto met oorlogsgeschiedenis

Uniformen en wapens

In het begin van Keep them Rolling was er flinke discussie hoe men gekleed moest gaan in een legervoertuig. Dat werd 'gepast groen' genoemd, wat natuurlijk veel ruimte geeft voor allerlei eigen variaties op dat thema. Nog steeds is een camouflagepak niet gewenst. Militair oké, maar niet te opzichtig. Geleidelijk werd het steeds gebruikelijker om als chauffeur en rijder voor een uniform uit WO II te kiezen. Wapens (uiteraard onklaar gemaakt) meenemen om het plaatje compleet te maken kan niet meer. De regelgeving op dat punt is zeer streng geworden en zelfs als alleen maar een geweer-kolf uit een foedraal steekt is dat al een probleem.

Toekomst

De aandacht voor het herdenken van de jaren 1940 – 1945 neemt eerder toe dan af. Er is een grote groep liefhebbers die de groene voertuigen van toen origineel en rijdend wil houden. KTR telt gelukkig genoeg jonge leden om moeiteloos ook het 100-jarig bestaan te gaan halen. Proficiat met het 50-jarig bestaan!



Links een Fordson tractor, rechts Sherman tank



Britse Matchless motorfiets

AANHANGER LIEFDE

Aanhangers zijn de creatieve verlengstukken van auto's en motorfietsen. Het maakt het oldtimerplaatje opvallend en compleet. Vaak wordt een half voertuig met het eigen model gebruikt als aanhanger. Op deze fotopagina een paar bijzondere voorbeelden van innovaties aan de trekhaak.



Hiermee val je flink op bij een bijeenkomst



Renault Dauphine met in de aanhanger een speelgoed Dauphine



Een vijfwielige combinatie met een Reliant Regal uit 1971



Wie klein is moet slim zijn om veel mee te kunnen nemen



Letterlijk een duet



Zelfde kleurstelling doet het altijd goed



Een zeswielige combinatie met een Dnepr MB-750 uit 1971



De oldtimer caravan is een gewilde aanhanger



Een achtwielige combinatie met een Fiat 500

MOTUL: ONZE NIEUWSTE BUSINESS PARTNER

Club MOTUL

De FEHAC is er trots op dat een aantal bekende bedrijven ons steunt met een business partnership. Dat zijn altijd bedrijven die zich onderscheiden met producten die speciaal ontwikkeld zijn om ons mobiel erfgood op de weg te houden. Dit jaar werd Motul onze nieuwste business partner.

Van origine Frans en nu een wereldwijd actief bedrijf

Motul is van origine een al 165 jaar bestaand Frans bedrijf dat wereldwijd actief is. Het heeft een productenlijn van hoogtechnologische motorolie voor aanvankelijk alleen motorfietsen en daarna ook voor auto's en andere voertuigen. Motul is ook specialist in synthetische smeermiddelen. Al in 1971 pionierde Motul met de samenstelling van een 100% synthetische olie, oorspronkelijk uit de luchtvaartindustrie. De geboorte van een topper in het product aanbod: de Motul 300V motorolie.

Partner bedrijven en oldtimerfestivals

Motul is een trouwe partner van vele autoconstructeurs en race-teams, steeds met oog voor nieuwe technologische ontwikkelingen binnen de motorsport. Partnerships zijn cruciaal voor de lange geschiedenis van het merk, getuige het groeiende aantal partnerships met bedrijven als: Brabus, MV Agusta, Subaru, Glickenhaus, Suzuki, Sherco, en Caterham, Motul is ook partner van verschillende internationale competities, gerenommeerde oldtimerfestivals en de officiële hofleverancier van vele raceteams: Trials, Enduro, Endurance racing (FIA WEC), MotoGP, World Superbike, Supercross, Rallycross, World GT1, 24u van Le Mans (auto's, motoren en classic), 24u van Spa, Isle of Man TT & Classic TT, de Dakar Rally, Carrera Panamericana, Goodwood Revival festival, Tour Auto, The Classic Silverstone. Een indrukwekkend lijstje.

Het verleden wordt bij Motul gekoesterd. Onderhuids geheel gerestaureerd met behoud van patina sinds 1940

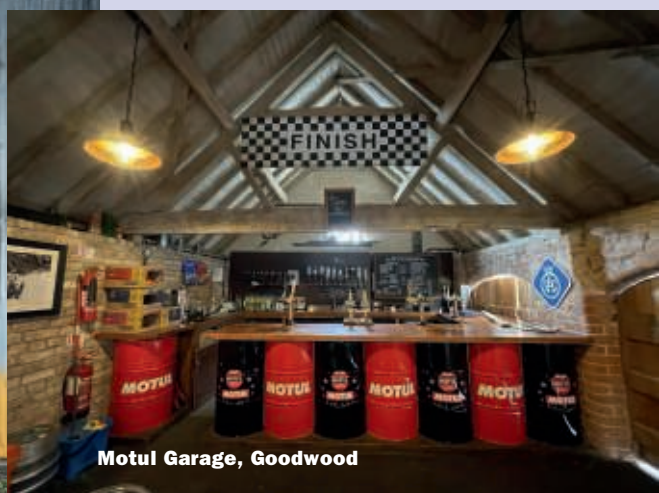


Online advies en bestellen

'Club Motul' is een online platform dat zich richt op eigenaars van alle hedendaagse en klassieke voertuigen die een kleine klus niet uit de weg gaan. Motul heeft voor elke klus het juiste product, voor de vier- en tweewielers, ongeacht of ze een verbrandingsmotor hebben, hybride of elektrisch aangedreven zijn. Premium technische vloeistoffen als motoroliën en versnellingsbakoliën, maar ook onderhouds- en poetsproducten speciaal voor de auto of motorfiets, vormen de hoofdmoot van het productgamma op Club Motul. Hierbij stemt Club Motul haar assortiment af op de honderden Nederlandse en Belgische oldtimerclubs en hun leden, die enkel de beste producten willen voor hun voertuig. 'Club Motul' gaat ook een kennisbank inrichten voor de bezoekers van het platform. Zo wil ze een digitale handleiding en support bieden bij het uitvoeren van de hobby. Samen met de aangesloten clubs en federaties in Nederland en België gaat Club Motul proberen een (kennis)brug te slaan tussen Motul en de eindconsument.

Cruciale partnerships

Motul zegt over het partnership met de FEHAC op haar eigen website dit: "De laatste maanden werden door Motul twee belangrijke, meerjarige partnerships afgesloten. Eerst met FEHAC en recent met BEHVA, respectievelijk de Nederlandse en Belgische oldtimerfederatie. Beide federaties hebben een trouwe achterban die samen meer dan 150.000 voertuigen vertegenwoordigen. De leden zijn meestal eigenaars die graag zelf de handen uit de mouwen steken voor het technisch onderhoud van hun klassieker. En er zullen nog meerdere, nieuwe partnerships volgen."



Motul Garage, Goodwood

Tiddo Bresters opnieuw president FIVA

Onze landgenoot Tiddo Bresters is tijdens General Assemble van de FIVA deze zomer in Sofia voor drie jaar herkozen als FIVA-president. Hij heeft zijn sporen in het bestuurswerk eerder verdiend als vice-voorzitter van de FEHAC en bij de Luchtgekoelde VW Club Nederland.



KORT NIEUWS

InterClassics Maastricht

12-15 januari 2023

Na een paar afgelastingen door corona gaat de 2023-editie van de topbeurs InterClassics nu zeker door. De FEHAC heeft weer op haar vaste plaats een stand tussen de clubs op de bovenverdieping en de Vrijwillige Klassieke Inspectie gaat daar donderdag 12 januari van start. Zeker komen dus!

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.



4^{de} Taxatievakdag 21 april 2023

De FEHAC organiseert voor de vierde keer een taxatievakdag op vrijdag 21 april 2023 in het BOVAG-huis te Bunnik. De laatste taxatievakdag was in 2018 en door corona ging die van 2020 niet door. De dag is voor alle taxateurs die FEHAC Goedgekeurd Taxatierapporten maken, maar ook voor iedereen met belangstelling voor het vak van oldtimer taxeren. De uitnodiging volgt in een nieuwsbrief begin 2023.

Restaureren mobiel erfgoed RCE

Op 8 december ging het bij de Rijksdienst voor het Cultureel Erfgoed over het restaureren van mobiel erfgoed. Daar werd de restauratie van een streekbus uit Delft besproken. Er staat een videolink naar die bijeenkomst op de FEHAC-website.



Helm op een snorfiets verplicht vanaf 1 januari 2023

Vanaf 1 januari 2023 is het dragen van een helm bij het rijden op een snorfiets verplicht. Dit geldt voor zowel de bestuurder als voor passagiers. Snorfietsers hebben hierbij de keuze tussen een bestaande goedgekeurde brom/motorfietshelm of een goedgekeurde speed-pedelec-helm. Het bekendste voorbeeld van een klassieke snorfiets is de Solex. De maximumsnelheid voor een snorfiets blijft 25 km per uur. Na 1 januari 2023 mogen snorfietsers op het fietspad blijven rijden.

Stand uitgifte klassieke kentekens

De RDW-opgave van de uitgifte van klassieke kentekens per 12 december 2022
 Personenauto voor 1973 PM-52-08
 Bedrijfsauto voor 1973 BH-04-74
 Motorfiets voor 1973 NM-31-87
 Voertuigen voor 1978 02-YE-35

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 Buiters
 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 Dijkhuis
 duurzaamheid@fehac.nl

Vormgeving

H.B. Busking BNO, 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.

