

FEHACTIVITEITEN oktober 2005

GROOT EUROPEES ONDERZOEK VAN START NAAR BETEKENIS KLASSIEKERS

De FIVA, de overkoepelende wereldwijde organisatie van alle nationale klassieker federaties, is een groot onderzoek gestart naar de betekenis van klassiekers voor de Europese economie. Daarom wordt in elf Europese landen een onderzoek gedaan onder eigenaren van historische voertuigen van vóór 1979 en onder bedrijven die de klassiekereigenaar als klant hebben.

FIVA zoekt naar onderbouwing

FIVA staat voor Fédération Internationale des Véhicules Anciens en is mondiaal wat de FEHAC voor Nederland is: de belangenbehartiger voor de bezitters van historische voertuigen. Ongeveer 85% van de FIVA-achterban komt uit Europa en via de Europese Unie komt inmiddels bijna alle regelgeving, die invloed heeft op de klassiekerhobby, uit Brussel. Een duidelijke aanwezigheid van de FIVA in Brussel is daarom nodig om er voor te zorgen dat in regelgeving met de specifieke eigenschappen van de historische voertuigen rekening gehouden wordt. Het kunnen blijven rijden met de voertuigen in hun originele uitvoering staat daarbij centraal. Maar waar het de FIVA aan ontbreekt is betrouwbaar feitenmateriaal om de historische voertuigwereld goed in kaart te brengen. Daarom onderzoekt men nu over de periode van 1 juli 2004 tot 30 juni 2005 hoe in Europa met klassiekers is omgegaan.

De bijna 200 bij de FEHAC aangesloten clubs wordt gevraagd om mee te werken aan de Europese enquête onder de eigenaren van historische voertuigen en hen is gevraagd een FIVA-enquêteformulier onder de eigen leden te verspreiden. Vragen die in het onderzoek naar voren komen zijn o.a.:

- Hoeveel historische voertuigen heeft u
- Hoeveel kilometers rijdt u er jaarlijks mee
- Van hoeveel clubs bent u lid
- Hoe vaak heeft u een evenement voor klassiekers bezocht
- Hoeveel betaalde u aan wegenbelasting en verzekering
- Hoeveel gaf u uit aan onderhoud
- Hoeveel gaf u uit aan autobladen, boeken, modellen, musea, gereedschap etc.

Het gaat duidelijk niet alleen om het gebruikspatroon maar vooral ook om het economisch belang van alles wat er omgaat in het klassiekerwereldje.

Uitslag verwacht medio 2006

De belangrijkste onderzoeksvragen van de FIVA zijn:

- Wat is de economische waarde van de 'historic vehicle movement' in de EU
- Op welke manier worden historische voertuigen gebruikt
- Hoe is het historisch voertuig bezit verdeeld over de bevolking
- Welke activiteiten bestaan er allemaal voor klassiekerliefhebbers

De clubs krijgen de keuze om een papieren enquête onder hun leden te verspreiden of te verwijzen naar een internetadres waar de enquête gedownload kan worden. Alle clubs krijgen van de FEHAC een kant-en-klaar artikel om in het clubblad te plaatsen, waarin het belang om mee te doen aan de clubleden wordt uitgelegd. De bedoeling is om eind januari 2006 alle enquêtes binnen te hebben. Ze worden in Engeland uitgewerkt. Medio 2006 verwacht de FIVA met de resultaten te komen. De enquête kan anoniem worden

ingevuld en de FEHAC en de FIVA garanderen dat de individuele gegevens niet aan derden beschikbaar worden gesteld en ook niet anders bewaard of vastgelegd worden. Voor elk land dat meedoet komt er een deelrapport met waardevolle gegevens die gebruikt kunnen worden bij het lokale lobbywerk. Vooral dat laatste is een belangrijke reden voor de FEHAC om er aan mee te doen.

KLASSIEKER ENKEL ALS BELEGGING GEEN SUCCES

De verkoopprijzen van historische voertuigen staan onder druk. Het aanbod is groot en veel wordt er niet verkocht. In NRC Handelsblad werd vlak voor het Concours d'Elegance veel aandacht besteed aan de malaise in klassiekerland. Hieronder een paar trends die in dat artikel aan de orde kwamen.

Waarde gewone klassiekers daalt

Als men gelijktijdig een garage en een auto koopt is het gevolg dat de garage meer waard wordt en dat de auto steeds minder waard wordt. Beleggen in bakstenen is altijd beter dan in auto's, zeker in nieuwe auto's want daarvan is de afschrijving enorm. Nu hadden we de afgelopen jaren het fenomeen dat klassieke auto's aardig meededen als belegging: de prijzen stegen, veel mooie klassiekers werden naar Nederland gehaald en de advertentierubriek Klassiekers en Oldtimers in De Telegraaf was meer dan een pagina groot. Vaak lukte het om een aardig winstje te maken op een opknapper: aanschafprijs en restauratiekosten kreeg men er bij verkoop wel weer uit. Dat lukt nu niet meer: er rijden heel wat perfect gerestaureerde Porsches, Jaguars en Mercedesen rond die nog niet de helft waard zijn van wat ze ooit gekost hebben.

Aan de vooravond van het altijd weer prachtige Concours d'Elegance begin september op Het Loo in Apeldoorn besteedde de autojournalist Wim Oude Weernink in NRC Handelsblad in een pagina groot artikel aandacht aan de verzadigde markt voor klassieke auto's.

Vergrijzing bedreigt de klassiekerhobby

Met een beetje marktgevoel kunt u het zelf om u heen zien: de prijzen van voorheen worden voor gewone klassiekers niet meer gehaald, bedrijven in dit marktsegment veilen hun hele voorraad omdat er niets meer verkocht wordt, er worden veel minder speciale klassiekerkentekens uitgegeven en de het bezit van klassiekers lijkt voorbehouden te zijn aan 50-plus grijze, blanke mannen. Vergrijzing ligt op de loer want de jeugd interesseert zich minder voor klassiekers. Een club als Keep Them Rolling voor Tweede Wereldoorlog voertuigen constateert dat ook en werkt er actief aan om ook jongeren te interesseren voor ons mobiel erfgoed.

Alleen topstukken blijven veel waard

Aan de hand van de tentoongestelde klassiekers op Het Loo zou je niet zeggen dat het kommer en kwel is in de wereld van de klassieker. Daar stond o.a. een uniek rijtje Citroën DS Cabriolets met ieder een speciale carrosserie van Henri Chapron: naar schatting tegen de € 75.000 per stuk. De echte topstukken: de mooie oude merken, zoals Deussenberg, Bugatti, Talbot, met een bekende historie en die in concoursstaat verkeren, houden hun waarde en worden nog steeds verkocht voor topprijzen.

NA AANHANGWAGENS KRIJGEN NU DE BROMMERS EEN KENTEKEN

Vorige maand ging het kentekenen van bromfietsen van start. Ook historische brommers krijgen een kenteken wat een forse kostenpost voor de liefhebbers van de kleinste motorvoertuigen betekent. Of de registratie van oude brommers straks altijd makkelijk verloopt is maar de vraag.

Kentekens voor alle voertuigen

Alle aan het verkeer deelnemende voertuigen in Nederland gaan op termijn voorzien worden van een kenteken. De RDW heeft net de operatie achter de rug om alle aanhangwagens boven de 750 kg van een apart kenteken te voorzien. Nu volgen de brommers en daarna zijn waarschijnlijk de landbouwvoertuigen nog aan de beurt. Aangezien al deze doelgroepen -mits met een historisch exemplaar van 25 jaar of ouder- tot de achterban van de FEHAC behoren, worden deze ontwikkelingen nauwlettend gevolgd.

Kenteken verkrijgen begint bij de fietsenmaker

Voor de kentekens van brommers gaat er net zoiets als bij de aanhangers gebeuren. In een periode van 14 maanden -vanaf 1 september 2005 t/m 31 oktober 2006- zijn de brom- en snorfietsen aan de beurt voor een kenteken. De meeste brommers krijgen een kenteken: de klassiekers niet uitgezonderd. Gehandicaptenvoertuigen, scootmobielen en fietsen met elektrische trapondersteuning krijgen geen kenteken. Daartoe erkende bromfietshandelaren gaan de brom- en snorfietsen 'schouwen'. Ze kijken daarvoor diep in de edele delen van de brommer op zoek naar het chassisnummer en een plaatje met bouwjaar en fabrikantgegevens. Zo worden de voertuiggegevens gecontroleerd en die worden vastgelegd op een gewaarmerkt formulier van de RDW. De fietsenmaker stuurt de gegevens naar de RDW en de eigenaar krijgt ook een doorslagje mee van dit gewaarmerkte formulier waarmee op het postkantoor een kenteken kan worden aangevraagd. Voor historische brommers zal deze procedure in lang niet alle gevallen werken. Vaak zijn er nog maar sporadisch gegevens aanwezig van de bromfietsen die tussen 1900 en 1974 gebouwd zijn. Wat nogal eens ontbreekt zijn de gegevens over het bouwjaar, omdat dit niet op het typeplaatje staat, als dit al aanwezig is. Vroeger werden rijwielen met hulpmotor geregistreerd via een plaktransfer op de framebuis. Door het gebruik in weer en wind en door grondig poetsen is die sticker vaak verdwenen. Ook de code van het Nederlandse typekeur ontbreekt dikwijls. Verder is het in het verleden vaak voorgekomen dat de hulpmotor op een ander frame werd gemonteerd. Ook zijn er bij de alleroudste exemplaren tientallen brommers bekend met een cilinderinhoud van meer dan 50 cc. De RDW heeft beloofd in dit soort gevallen soepel te zullen handelen. De brommers tussen 1902 (!) en 1973 hoeven niet met typekeur of typevolgnummer in de registratie opgenomen te worden. Wel moet de eigenaar het bouwjaar kunnen aantonen, waarvoor de FEHAC met een zogenoemde bouwjaarverklaring kan helpen. De RDW heeft trouwens een voorschouwingsformulier waarmee de eigenaar zelf al de noodzakelijke gegevens kan invullen. Dat scheelt weer tijd -en dus geld- bij de 'echte' schouwing. De clubs met eigenaren van historische bromfietsen in de achterban verstrekken desgevraagd dergelijke voorschouwingsformulieren.

De kosten en het kentekenplaatje

Voor er een nieuw kenteken is moet er afgerekend worden bij de fietsenmaker voor de schouwing (€ 10 - € 15), bij het postkantoor voor het aanvragen van het kenteken (€

22,50) en bij fabrikant van het kentekenplaatje (weer €10 - € 15). Samen rond de € 45 - € 50 per brommer. Veel verzamelaars hebben tientallen bromfietsen in hun collectie en dan lopen de kosten aardig op. De verwachting is echter dat lang niet iedere historische bromfiets op kenteken gezet gaat worden. Later -per november 2006- kan een kenteken aanvragen ook nog, maar dan moet u wel langs een RDW-keuringsstation en dan kost het € 45 tot € 70.

Het bromfietsplaatje wordt een gele plaat met zwarte tekens; snorfietsen krijgen een lichtblauwe plaat met witte tekens. Er is de keuze uit een liggend model plaat van 10 bij 17,5 cm of een staande, bijna vierkante plaat die 14,5 bij 12,5 cm meet. Als FEHAC hebben we nog geprobeerd een mooie donkerblauwe plaat met witte letters voor de historische brommers te regelen maar dat is helaas niet gelukt. De combinatie van letters/cijfers wordt 12ABC3, dus eerst twee cijfers, dan drie letters en daarna weer een cijfer. Het oranje of gele plaatje op het voorspatbord hoeft daarna niet meer, maar op historische brommers zal dit uiteraard wel gehandhaafd kunnen blijven.

KORT NIEUWS

Aantal brommers tegen het miljoen

Brommers zijn een stuk makkelijker te bewaren dan auto's en er zullen dan ook heel wat brommers in schuren en garages opgeslagen staan waar nooit een verzekeringsplaatje voor is afgegeven en waarop ook niet gereden wordt. Garagevondsten van mooie klassieke auto's zijn zeer zeldzaam aan het worden, maar de schuren van de liefhebbers van historische bromfietsen puilen vaak uit van de oude brommers.

Van de bedrijfsauto's is 1,7% historisch, d.w.z. ouder dan 25 jaar. Bij personenauto's ligt het percentage 25-plussers op 2,3 % en bij motoren is dat 11%. Hoe groter het te bewaren object: hoe kleiner de kans dat het de klassiekerstatus bereikt. Brommers zijn nog makkelijker te bewaren dan motoren en de kans is groot dat meer dan een kwart van de bestaande brommers ouder is dan 25 jaar. De RDW schat dat er 540.000 brommers in gebruik zijn en daarbovenop nog eens 120.000 stuks die niet meer in gebruik zijn. Verzamelaars schatten het werkelijke aantal brommers dicht bij 1.000.000.

Rally Amsterdam - Peking 2006

Volgend jaar op 26 juli start op de Dam in Amsterdam de rally Amsterdam – Peking. Maximaal 100 equipes kunnen deze 17.500 km lange tocht maken. Een eeuw geleden werd een dergelijke tocht ook al gereden, met een Spyker als een van de deelnemers. De RAI overweegt rond dit evenement weer een Klassieker RAI te organiseren die eerdere edities kende in 1998 en 1999. Als dat doorgaat zijn de clubs uiteraard weer van harte uitgenodigd om een fraaie stand in te richten.

Defilé op 5 mei blijft in Wageningen

Dit jaar vond in Wageningen op Bevrijdingsdag het laatste traditionele Veteranendefilé plaats. Wageningen wil deze traditie graag handhaven, maar in een aangepaste vorm: een Vrijheidsoptocht. Er komen nu ook voertuigen in de optocht, waarvoor in de eerste plaats natuurlijk aan geallieerde legervoertuigen wordt gedacht. Er is echter ook nadrukkelijk ruimte voor civiele historische voertuigen, die kenmerkend zijn voor de crisisjaren, de mobilisatietijd, de oorlogsjaren en de wederopbouwperiode. Dat bestrijkt de periode 1930 tot 1955. U kunt meedoen door u op te geven bij: r.h.rijntalder@hetnet.nl van het Comité 4 en 5 mei te Wageningen.

Ben Hur aanhangers

Een Ben Hur aanhanger is geen rekwisiet uit een spektakelfilm met Charlton Heston, maar een aanhanger speciaal ontworpen in de Tweede Wereldoorlog om achter een Dodge Weapon Carrier te hangen. Veel van die aanhangers hebben nog geen kenteken, omdat er geen plaatjes op zitten met een nummer. Het Voertuig Identificatie Nummer (VIN-nummer) ontbreekt dus. De meeste Ben Hur aanhangers komen ook niet of nauwelijks op de weg. Met hulp van de FEHAC wordt geïnventariseerd hoeveel van die Ben Hurs zonder kenteken er nog zijn. Die inventarisatie moet 31 december 2005 afgerond zijn, waarna ze in januari 2006 alsnog gekentekend zullen worden. De militaire voertuigclubs binnen de FEHAC zullen hierover binnenkort ingelicht worden.

COLOFON

Kantorenhuis De Merseberghen

Ambachtsweg 4 - S

3953 BZ Maarsbergen

tel: 0343-437303

fax: 0343-437304

e-mail: secretariaat@fehac.nl

PR/Perscontacten

Hans Donderwinkel

Albert Schweitzerlaan 34

7101 JW Winterswijk

tel: 0651-416713 en 0543-534853

fax: 0543-534107

e-mail: secretaris@fehac.nl

Redactie FEHACtiviteiten

Herman Steendam

Groenekanseweg 79

3732 AB De Bilt

tel: 030-2205419

fax: 030-6021992

e-mail: redactie@fehac.nl

Clubleden en andere belangstellenden kunnen zich op FEHACtiviteiten abonneren. U abonneert zich door overmaking van € 10,- per jaargang op giro 3712300 van de FEHAC te Maarsbergen.