

FIJNSTOF UITSTOOT: LASTIG TE BEPERKEN BIJ KLASSIEKERS

Het milieubelastende karakter van vooral de op diesel lopende klassiekers is een punt van zorg voor de eigenaren en liefhebbers van historische voertuigen. Speciaal de uitstoot van fijnstof door oudere diesels staat de laatste tijd in de schijnwerper. Helaas is montage van een roetfilter onder oudere dieselauto's geen oplossing omdat die later gemonteerde filters niet heet genoeg worden om het roet erin te verbranden.

Roetfilters af fabriek bestaan sinds 1999

Het eerste af fabriek gemonteerde roetfilter is nog maar 7 jaar oud: in april 1999 werd de Peugeot 607 2.2 HDI ermee uitgerust. Als het aan milieu staatssecretaris Van Geel ligt, worden dat er gauw veel meer: voor het stimuleren van de inbouw van roetfilters heeft de overheid een subsidiepot van €300 miljoen klaarstaan. Nederland wil dat alle nieuwe dieselauto's vanaf 1 januari 2007 met een roetfilter worden geleverd; desnoods eerder dan dat in de Europese Unie verplicht wordt.

Fijnstof wordt overigens niet alleen door het verkeer veroorzaakt. Volgens Zweedse cijfers die de FEHAC via de FIVA kreeg, is het aandeel wegverkeer in de veroorzaking van fijnstof 17,3%. Het vrachtverkeer is daarbinnen de grootste boosdoener. Overig verkeer (treinen, vliegtuigen, vaartuigen) is goed voor nog eens 9,4%. De natuur zelf is echter de belangrijkste veroorzaker van fijnstof: denk maar aan stuifmeel in de zomerlucht, zeezout aan de kust en saharazand bij sterke zuidenwind. Fijnstof in de lucht helemaal uitbannen is daarom onmogelijk.

Fijnstof vooral uit de natuur afkomstig

Twee aardige praktijkvoorbeelden onderstrepen het natuurlijk voorkomen van fijnstof in de lucht. In februari 2005 was president Bush op bezoek in Duitsland. De stad Mainz was daarvoor al dagen tevoren in rep en roer en de Parcusstrasse wordt op het moment suprême de hele dag afgesloten. Die straat is een drukke verkeersader: op een normale doordeweekse dag passeren er 39.000 auto's en 1.000 bussen. De concentraties fijnstof en stikstofdioxide worden op de dag van het bezoek van Bush vergeleken met die op een normale werkdag. En wat blijkt tot veler verrassing: op de dag van het bezoek is er méér fijnstof in de lucht, maar duidelijk minder stikstofdioxide.

Een ander voorbeeld: het idyllische dorp Schwartenberg in het Duitse Erzgebirge ligt ver weg van de Autobahn, midden in de natuur. Toch werd de grenswaarde van 50 microgram stof per kubieke meter lucht hier in 2003 en 2004 10 keer overschreden! En dat lag dus echt niet aan het verkeer.

Roetfilters kunnen maar een bescheiden bijdrage leveren

Dit neemt niet weg dat roetfilters zeker een bijdrage leveren aan minder uitstoot van fijnstof. De roetfilters in nieuwe auto's, vrachtauto's en bussen werken het beste. Maar de allerkleinste deeltjes zijn het meest schadelijk en deze worden zelfs door de modernste roetfilters er niet allemaal uitgefilterd. Achteraf inbouwen heeft nauwelijks nut blijkt uit een recent onderzoek van de TU Delft. Dat komt omdat een roetfilter alleen werkt als het filter zo heet gemaakt kan worden dat het daarin verzamelde roet helemaal verbrand wordt. Bij oude voertuigen met een later gemonteerd filter lukt het niet om het filter zo heet te krijgen dat het verzamelde roet ook daadwerkelijk helemaal verbrandt. Het filter slijbt dicht en de motor slaat af. Voor oudere diesels (zelfs van minder dan 10 jaar oud) zijn er tot nu toe trouwens nog geen roetfilters verkrijgbaar. Als men met een klassieker een bijdrage wil leveren aan minder fijnstof kan dat ook anders: zorg voor een goed

afgestelde motor, tank de schone dieselbrandstof en gebruik het voertuig inzichtelijk: dus niet voor het dagelijkse woon-werkverkeer of voor korte stadsritjes.

APK : NIET TE ONGEDULDIG, HET BLIJFT NOG EVEN JAARLIJKS KEUREN
Klassiekerliefhebbers worden ongeduldig: wanneer gaat nu eindelijk de beloofde versoepeling resp. afschaffing van de APK-keuringen in? De meeste eigenaren weten wel dat de APK anders wordt en velen denken dat de keuringen al afgeschaft zijn. Ze gaan niet meer naar de APK en er valt een boete op de deurmat. Tijd om even na te lopen hoe het er op dit moment met de APK-regels voorstaat.

Minister neemt argumenten FEHAC over

De FEHAC heeft, zolang de APK bestaat, zich beziggehouden met de problemen die deze overheidsmaatregel met zich meebrengt voor klassieker-eigenaren. Meestal is deze structurele belangenbehartiging wat onzichtbaar geweest en moest het onderwerp APK het doen met een kort berichtje in de jaarverslagen, dat we ermee bezig waren. Eind 2004 hebben deze langjarige inspanningen eindelijk hun vruchten afgeworpen: minister Peijs kondigde aan, naar aanleiding van een brede evaluatie van de werking van de APK, dat het regime voor klassiekers zou worden versoepeld. De FEHAC heeft de minister daarvoor de steekhoudende inhoudelijke argumenten geleverd en deze argumenten zijn bijna letterlijk terug te vinden in de brief van de minister aan de Tweede Kamer.

Pas eind 2006 minder keuren

Toe nu toe is het echter bij de *aankondiging* gebleven dat klassiekers ouder dan 30 jaar nog maar eens in de twee jaar gekeurd hoeven worden en dat de voertuigen ouder dan 1960 helemaal niet meer gekeurd hoeven te worden. Zolang de wet niet veranderd is en de nieuwe APK-regels niet in de Staatscourant hebben gestaan blijft de aangekondigde versoepeling slechts een voornemen. Als alles volgens plan verloopt zullen de wetswijzigingen waarschijnlijk eind 2006 hun beslag krijgen.

Tot dat moment blijft de huidige jaarlijkse APK van kracht en moet iedereen ook gewoon jaarlijks zijn voertuig APK laten keuren. De FEHAC hoort met enige regelmaat verhalen van mensen die op basis van de enthousiaste berichten over afschaffing van de APK in de media alvast een voorschot denken te kunnen nemen op de aangekondigde vrijstelling en de APK van hun klassiek voertuig maar overslaan. Dat is uitermate onverstandig: zolang de wet niet gewijzigd is blijft een jaarlijkse APK verplicht en blijft u strafbaar als u niet jaarlijks uw historisch voertuig laat keuren.

Controle op APK blijft

De controles op de aanwezigheid van een geldige APK gaan intussen gewoon door: die hebben ook niets te maken met de aanstaande veranderingen voor klassiekers. Het enige wat de overheid doet is het naast elkaar leggen van de verschillende bestanden: verzekerd zijn, belasting betaald en APK gedaan. Dat zijn de houderschapsverplichtingen van een voertuigeigenaar. De RDW levert het voertuig/kentekenbestand, de verzekeraars geven aan wie er verzekerd zijn en de belastingdienst komt met de gegevens van de Motorrijtuigenbelasting. Is één van de drie niet in orde dan volgt ambtshalve een boete. De RDW is inmiddels bezig met het versturen van APK-herinneringen. Het behoedt mensen ervoor 'onbedoeld' de wet te overtreden. De herinneringsbrief is derhalve een service, een waarschuwing, geen dreigement.

Daarom dit advies: blij gewoon nog even ouderwets jaarlijks keuren, dat voorkomt problemen en vervelende boetes.

KLEINE KINDEREN HOREN OOK IN KLASSIEKERS IN KINDERZITJES

Het bevorderen van verkeersveiligheid staat terecht hoog genoteerd op de Haagse agenda. Daarom is in Europees verband afgesproken dat kleine kinderen altijd in goedgekeurde kinderzitjes vervoerd moeten worden en er is daarbij is geen uitzondering gemaakt voor klassieke voertuigen.

Gordels al 35 jaar verplicht

Veiligheidsgordels moeten aanwezig zijn in personenauto's die toegelaten zijn na 1 januari 1971. In alle personenauto's van 35 jaar en jonger moeten ze dus zitten. Gordels op de achterbank zijn pas verplicht vanaf 1995. Maar als oudere auto's van 1970 en eerder toch van veiligheidsgordels zijn voorzien, móeten ze ook gebruikt worden: dan geldt een draagplicht. Het is ook niet zo dat dan alles maar mag in klassieke auto's: voor de gordelloze 35-plus auto's geldt dat je minstens 1,35 meter lang moet zijn, wil je op de passagiersstoel voorin vervoerd mogen worden. Achterin geldt dat daar de kinderen minstens 3 jaar oud moeten zijn; voor alles boven die leeftijd geldt dat men achterin 'ongegordeld' vervoerd mag worden. Kinderen onder de drie jaar mogen daarom in feite zonder gordel helemaal niet vervoerd worden.

Alleen als er met kinderen in klassiekers gereden wordt

Nu is er duidelijkheid: kleine kinderen -de grens ligt bij 1.35 m- moeten per 1 maart 2006 in goedgekeurde kinderzitjes vervoerd worden. Die zitjes zijn herkenbaar aan het keuringslabel ECE 44/03 of een keuringslabel van de EU-richtlijn 77/541/EEG. Daarbij is geen onderscheid gemaakt naar leeftijd van het voertuig dus klassiekers zijn niet uitgezonderd van deze regel. Om kinderzitjes te plaatsen zijn doorgaans gordels nodig en die zitten met stevige bouten aan de carrosserie vast. Zijn er geen gordels aanwezig dan zullen die erin gezet moeten worden wat het boren van gaten in de auto betekent. Dat tast zeker de originaliteit van het voertuig aan, maar dat offer vraagt de overheid nu ter wille van de verkeersveiligheid voor baby's en kleuters. Als u geen extra gaten in uw auto wilt en uw auto absoluut origineel wilt houden dan is er maar één optie: geen kleine kinderen vervoeren. Ook de FEHAC maakt zich nationaal en internationaal, in FIVA-verband, sterk voor de verkeersveiligheid. Wanneer het technisch kan, zijn montage én gebruik van gordels voor iedereen altijd aan te bevelen. Iedereen zal hierin uiteraard zijn eigen afweging moeten maken, waarbij voor de montage van kinderzitjes natuurlijk ook een aspect is dat lang niet iedere klassiekereigenaar met kleine kinderen in zijn auto rondrijdt.

Geen regels zonder uitzonderingen

Uiteraard zijn er weer uitzonderingen op deze regels, maar de klassiekereigenaar heeft aan deze uitzonderingen niet zoveel. Zo zijn er aangepaste regels voor bus- en taxivervoer en voor het vervoer van groepen kinderen, waarbij bijvoorbeeld aan jeugdteams naar sportwedstrijden is gedacht. Zelfs is gedacht aan grote gezinnen: deze groep moet volgens de nieuwe regels nu vaak drie kinderzitjes achterin proppen, wat niet kan. Daarvoor geldt: als er meer passagiers achterin vervoerd worden dan er gordels zijn dat dit nog tot 1 mei 2008 toegestaan is. Daarna zal toch echt een andere auto gekocht moeten worden of de kinderen moeten intussen groter zijn geworden.

KORT NIEUWS

Definitief einde aan luchtgekoelde VW's

Volkswagen is groot geworden met personenauto's aangedreven door een luchtgekoelde motor achterin. De luchtgekoelde motor dateert uit de jaren 30 en werd massaproduct in de Kever en andere types van VW tot ver in de jaren zeventig. Het VW-busje was het laatste type waarvan tot eind 2005 nog een versie met een luchtgekoelde motor verkrijgbaar was. Volkswagen handhaaft de productie van in Europa allang verouderde modellen nog vaak in Brazilië en Mexico. De allerlaatste luchtgekoelde Panoramabus liep vorig jaar op 23 december van de band in Sao Paulo. De Panoramabus is het tweede model van de Transporter (daarvoor kwam de Spijlbus) en in Europa zijn we inmiddels toe aan de het vijfde model Transporter.

Er zijn 200 'Silver Edition' T2 afscheidsmoellen gemaakt, die u in Europa ook nog tegen kunt komen, want 30 van die 'Silver Edition'-busjes komen naar Engeland als camper. De ook in Brazilië aangescherpte uitlaat emissie-eisen hebben voor het einde van de luchtgekoelde motor gezorgd. Maar deze oude T2-versie van de VW-bus gaat wel verder, maar nu met een watergekoelde motor die zowel op benzine als alcohol kan lopen. Alcohol wordt in Brazilië al veel getankt omdat het veel goedkoper is dan benzine. De inmiddels in Europa verouderde VW-bus blijft daar een bestseller, omdat het de voordeligste auto is waarin een ton lading vervoerd kan worden.

Geschiedenis van de DAF-personenauto's geboekstaafd

De DAF Club Nederland heeft aan onze eigen DAF – wat aanvankelijk stond voor Van Doorne's Aanhang Fabrik – een fraai boek gewijd. Han Stoovelaar schreef al twee boeken over DAF-vrachtwagens, nu is het de beurt aan de DAF-personenauto's. De DAF-club (een grote club met meer dan 2.000 leden met één van de fraaiste clubbladen in ons land) is nooit vies van een stuntje. Uit het verleden herinneren we ons de spectaculaire clubstand op de eerste Klassieker RAI in 1998: een exacte kopie van de RAI-stand uit 1958 waar de DAF 600 werd geïntroduceerd. Nu komt de DAF-club met een fraai boek met de hele geschiedenis van de DAF-personenauto; een boek dat bovendien gratis beschikbaar is gesteld aan alle clubleden.

Onder de titel: 'Ongekend talent' schreef het vier man sterke productieteam van het clubblad Variomatic een fraai vormgegeven 280 pagina's dik standaardwerk over de DAF-personenauto's. Ongekend talent slaat op de technisch vernuftige Variomatic versnellingsbak die zijn tijd eigenlijk ver vooruit was. Het boek behandelt de DAF 600 van begin 1958 tot de DAF 66 uit 1975 die later de Volvo 66 werd. Ook de door DAF ontwikkelde Volvo 343 komt als toegift ruim aan bod. Als naslagwerk uitvoerig en als bladerboek zeer de moeite waard vanwege de vele goede foto's. Het enige minpuntje is dat er bij de foto's in het boek nergens ondertekeningen staan. Het blijft zo een beetje gokken wat er op de foto staat al geeft de tekst er omheen natuurlijk wel een indicatie. Hier ging vormgeving even boven leesbaarheid.

Het boek kost €37,50 excl. verzendkosten en is te bestellen via het secretariaat van de DAF Club Nederland: www.dafclub.nl ISBN 90 90197 37 0

FEHAC Jaarverslag 2005

De bij de FEHAC aangesloten clubs hebben het jaarverslag 2005 van de FEHAC inmiddels ontvangen. Maar FEHAC-activiteiten wordt ook ruim verspreid onder de media,

overheidsvertegenwoordigers, abonnees en andere relaties. Het jaarverslag 2005 van onze federatie is verkrijgbaar als u een mailtje naar ons secretariaat stuurt (zie colofon). Dit zolang de voorraad strekt.

Algemene Ledenvergadering op 28 april 2006

De FEHAC houdt haar ALV dit voorjaar op vrijdagavond 28 april 2006 in het Mercure Hotel te Arnhem. Ook dit keer aan de A12, maar niet, als eerder zo vaak in Bunnik! De leden van de FEHAC ontvangen separaat een uitnodiging voor deze ledenvergadering.

COLOFON

FEHACtiviteiten is een uitgave van de Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs

www.fehac.nl

Secretariaat

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

Groenekansweg 79

3732 AB De Bilt

tel: 030-2205419

fax: 030-6021992

e-mail: redactie@fehac.nl

Bestuur

Voorzitter

Bert Pronk

tel: 070-3976517

e-mail: voorzitter@fehac.nl

Vice-voorzitter
Tiddo Bresters
tel: 071-5896982
fax: 071-5897987
e-mail: juza@fehac.nl

Secretaris
Hans Donderwinkel
tel: 06-51416713 en 0543-534853
fax: 0543-534107
secretaris@fehac.nl

Penningmeester
Rob Heuft
tel/fax: zie secretariaat
penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid personenauto's
Bert de Boer
tel: 0573-431348
fax: 0573-431402
cpa@fehac.nl

Bestuurslid vrachtauto's, tractoren, bussen, militaire voertuigen, aanhangers, trailers en caravans
Jan Ostermeijer (waarnemend)
tel/fax: 0317-317933
cbv@fehac.nl

Bestuurslid motoren en rijwielen met hulpmotor
Jan Ostermeijer
tel/fax: 0317-317933
cmsrh@fehac.nl

Bestuurslid historische ritten en rally's
Frans Diepeveen
tel: 0343-431982
fax: 0343-43183
chr&r@fehac.nl

Basisvormgeving
H.B.Busking BNO, Groningen

Druk
Wink Groep, Doetinchem

Foto's

Herman Steendam

Informatie uit 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.

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.

Fotobijchriften

Een echt klassieke uitlaat. Helaas werkt een roetfilter daarop niet, omdat de uitlaat niet heet genoeg wordt om het roet erin te verbranden.

Naast motoren zijn de enige voertuigen die níet APK gekeurd hoeven te worden de auto's een ZZ-kenteken, zoals deze vooroorlogse Oldsmobile. Zolang de wetswijziging er nog niet door is moeten andere klassiekers nog steeds jaarlijks gekeurd blijven worden.

In de Volvo 145 was het derde bankje voor de kinderen achterin een gewild accessoire voor grote gezinnen. De twee kleintjes zijn onder de 1,35 meter en moeten nu in een kinderzitje vervoerd worden. Maar zo een ijsje eten als de auto stil staat mag nog steeds.

De DAF Club Nederland is niet vies van een stuntje: deze club kwam bij de Klassieker RAI in 1998 met deze spectaculaire stand: een exacte kopie van de stand waarmee in 1958 de eerste DAF personenauto werd geïntroduceerd.