

januari 2010

FEHACtiviteiten is  
de nieuwsbrief  
van de Federatie  
Historische Automobielen  
en Motorfietsclubs (FEHAC)  
Business Centre Heuvelrug  
Rijksstraatweg 269 - V  
3956 CP Leersum  
www.fehac.nl



De FEHAC wenst u  
een goed en  
pechvrij 2010!

## Klassiekers en het anders beprijsen van mobiliteit

Onze verkeersminister Camiel Eurlings heeft de kilometerheffing weer een stukje dichterbij gebracht. Dit ondanks de tegenstand van de SP, VVD en PVV en buiten het parlement van De Telegraaf. De afschaffing van de wegenbelasting en van de aanschafbelasting BPM zijn in zicht gekomen. Niet meer het bezit van een auto wordt in de toekomst belast maar het gebruik ervan.

### Na bouwjaar 1986 stopt de vrijstelling voor auto's

Invoering van de km-heffing heeft ook gevolgen voor klassiekers. Eerst de motoren, ongeacht of ze oud of jong zijn: daar is het lastig om een registratiekastje in te bouwen (blootgesteld aan weer en wind, diefstalgevoelig) en ze zijn daarom straks vrijgesteld van de km-heffing. Maar motorrijders moeten niet te vroeg juichen: ze vallen straks weliswaar niet onder de km-heffing, maar moeten nog steeds wegenbelasting blijven betalen, want die blijft voor motoren bestaan. Voor de klassieke auto's ligt dat anders. In het voorontwerp van twee jaar geleden stond dat personenauto's van 25 jaar en ouder vrijgesteld worden van de km-heffing: een voortzetting van de huidige situatie, want nu zijn auto's van 25 jaar en ouder vrijgesteld van het betalen van de wegenbelasting. Dit is eind 2008 geheel onverwacht veranderd door een amendement van het ChristenUnie Kamerlid Cramer. Daarin staat dat de vrijstelling per 2012 vervalt, dus auto's met een datum van eerste toelating in 1986 zijn de laatsten die nog een belastingvrijstelling krijgen. In het nu uitgebrachte voorstel voor de km-heffing wet staat dat auto's die voor 1-1-1987 op de weg zijn gekomen nog vrijgesteld zijn. Wat wordt nog net vrijgesteld? Auto van het jaar 1986 was de Ford Scorpio en ook de Lancia Y10 en Mercedes 200-300E (W124) kwamen in 1986 nieuw op de markt.

### Lastige overgangsregeling en onduidelijkheid over tarief

Voor klassiekers geldt dankzij de inzet van de FEHAC al heel lang een gunstige fiscale regeling. Die regeling is er gekomen vanwege het aantoonbaar geringe aantal kilometers dat klassiekers rijden: tot medio jaren '90 was er eerst de '60-dagen-kaart', daarna volgde in 1994 de vrijstelling wegenbelasting voor voertuigen van 25 jaar en ouder. De vrijstelling stopt nu per 2012 en klassiekers van na 1986 gaan dus de km-heffing betalen. Maar door het amendement Cramer is er wel een lastige overgangsperiode. De afschaffing van de 25+ vrijstelling gaat in per 2012 maar de km-heffing voor personenauto's gaat op zijn vroegst per 2014 in. Er moet een paar jaar het volle pond aan wegenbelasting betaald worden en als er nog meer uitstel van de km-heffing komt -zeker niet ondenkbaar- wordt dat alleen maar langer. Voor zware voertuigen gaat het hierbij om schrikbarend hoge bedragen. Bijvoorbeeld een Jaguar XJ6 kost nu al € 1016,- aan wegenbelasting per jaar, om nog maar te zwijgen van een Mercedes W 124 diesel, die maar liefst tot € 1768,- in het laatste moet brengen. Met de km-heffing wordt het werkelijk aantal gereden kilometers belast. Op zich is hier best wat voor te zeggen, al komt het bovenop de grofweg 5 á 10 cent per kilometer die al aan brandstofaccijns wordt betaald. Maar het registratiekastje op het dashboard tast de originaliteit van klassiekers aan en de vraag is of het in alle klassiekers

goed gaat werken.

En hoe gaat het als een klassieker op een auto-ambulance naar een evenement vervoerd wordt, of rondjes rijdt op een circuit? Moet er dan ook km-heffing betaald worden?

De rekenvoorbeelden op verschillende websites gaan niet verder dan auto's tot 8 jaar oud en maken niet duidelijk wat een klassieker-kilometer gaat kosten. Voor jonge auto's wordt een tarief van 3 tot bijna 7 cent per kilometer beloofd, afhankelijk van de milieukeurmerken van de auto. Daar bovenop komt een nog onbekend spittarief. Stel dat het tarief voor een klassieker op 6 cent komt, en er wordt binnen Nederland 2000 km mee gereden, en niet in de spits, dan draagt de eigenaar op jaarbasis € 120,- af. Maar het tarief kan makkelijk worden aangepast (en dat is in de praktijk altijd: verhoogd) en dan zal het natuurlijk veel meer worden. Alle redenen voor de FEHAC om de ontwikkelingen rond de km-heffing zeer kritisch te blijven volgen.



De Ford Scorpio en de Lancia Y10 kwamen



in 1986 op de markt en de oudste exemplaren uit 1986 blijven vrijgesteld van km-heffing.

## BELASTINGPLAN 2010 DRAAIT SCHERPE KANTJES BIJTELLING YOUNGTIMERS TERUG

*Elk jaar wordt de behandeling van de belastingplannen voor het volgend jaar in de Tweede Kamer nauwlettend gevolgd door de FEHAC. Soms geheel onverwacht -dat bleek vorig jaar wel met het amendement Cramer- wordt de fiscale positie van klassieke voertuigen veranderd. Het besluit van vorig jaar over de zakelijke bijtelling van youngtimers werd dit jaar weer deels teruggedraaid.*

### Amendement Cramer: bijtelling youngtimers en afschaffing vrijstelling

Het amendement Cramer -genoemd naar de indier ChristenUnie Tweede Kamerlid Ernst Cramer- hield twee zaken in. Allereerst dat per 1 januari 2012 de vrijstelling van wegenbelasting voor voertuigen, die vanaf dat moment 25 jaar worden, gaat vervallen. Daarover leest u meer in het artikel hiervoor. Ten tweede dat de fiscale bijtelling van auto's tussen 15 en 25 jaar oud, de youngtimers, niet meer uitgaat van de huidige marktwaarde, maar van de cataloguswaarde nieuw van destijds. Vorig jaar werd de FEHAC min of meer overvallen door deze wijzigingen, vooral omdat Cramer uitging van aantoonbaar onjuiste cijfers als onderbouwing van de opbrengst van beide maatregelen en zijn amendement op een achternamiddag door de Tweede Kamer aangenomen bleek te zijn. Er is in het afgelopen jaar stevig actie gevoerd door de zakelijke rijders om de onrechtvaardige bijtellingregeling voor youngtimers weer terug te draaien. (zie [www.bijtellingyoungtimer.nl](http://www.bijtellingyoungtimer.nl)) Het VVD Kamerlid Remkes - inderdaad: de minister van Binnenlandse Zaken in vorige kabinetten Balkenende - diende een voorstel in om het amendement Cramer op zowel het punt van de bevestiging van de vrijstelling als dat van de youngtimers weer helemaal terug te draaien. Een actie die de FEHAC uiteraard ondersteund heeft. Ernst Cramer heeft daarna zelf een 'reparatie amendement' ingediend op zijn eigen voorstel van vorig jaar, maar alleen voor de youngtimerbijtelling: voor de bijtelling van zakelijk gereden youngtimers zou toch

weer uitgegaan moeten worden van huidige marktwaarde en niet van de destijds geldende catalogusprijs tegen een tarief -dat wél- van 35%. Er was een belastingopbrengst ingeboekt en die haalt Financiën alleen met zo'n toptarief. Dus, een beetje beter dan voorheen nu de marktwaarde weer uitgangspunt is, maar met 35% zit Cramer en dus ook de staatssecretaris van Financiën wel 10% hoger dan het hoogste tarief voor zakelijk gereden nieuwe (lease)auto's.

### Vrijstelling belasting 25-plussers blijft

Het werd dus spannend in de Tweede Kamer. Uitkomst was dat de bijtellingregeling voor zakelijk gereden youngtimers inderdaad weer naar uitgangspunt marktwaarde gaat, maar het bijtellingpercentage wel het hoge tarief van 35% wordt. Aan het komende einde van de belastingvrijstelling voor 25-plus voertuigen per 2012 is nu niets gedaan, ook niet nu vaststaat dat de km-heffing dan zeker nog niet ingaat.



**Voor deze youngtimers wordt weer uitgegaan van de huidige marktwaarde voor de fiscale bijtelling als ze zakelijk gereden worden.**

## LEDENVERGADERING FEHAC

Eind november kwamen de clubs bijeen voor de ledenvergadering van de vereniging FEHAC. De vereniging FEHAC heeft geen personen maar de klassiekerclubs als lid en eigenaren van klassieke voertuigen zijn op hun beurt weer lid van een club. Zo ontstaat een invloedrijke federatie met 200 leden/clubs en een achterban van ruim 70.000 bij clubs aangesloten leden.

### Nieuwe leden

Goed gebruik -en ook wel een beetje voorwaarde voor het lidmaatschap- is dat nieuwe leden zich in de ledenvergadering voorstellen. Dat gebeurde dit keer door de Veteranen Automobiel Club 'Roadstar' en de Citroën BX Club. De VAC Roadstar is een Friese club met 33 leden met auto's van voor 1940; de Citroën BX club heeft haar 235 leden in het hele land. Er zitten nog twee nieuwe clubs in de 'wachtkamer'; zij zullen zich voorstellen in de ledenvergadering komend voorjaar.

### APK motoren en aanhangwagens

Uiteindelijk wil de overheid alle gekentekende voertuigen APK-plichtig maken. Nu bestaat er nog geen periodieke keuring voor motoren en gekentekende aanhangers boven de 750 kg. Hoe dat er uit gaat zien en wanneer precies is nog niet duidelijk; wel dat het er aan staat te komen. Opmerkelijk is dat van kant van belangenbehartigers voor moderne motoren nog geen enkel bezwaar geuit wordt tegen het idee om motoren ook voor een APK naar de garage te laten gaan. Als FEHAC vinden we dat er in ieder geval voor motoren hetzelfde regime moet komen als voor de klassieke auto's: vrijgesteld met een bouwjaar voor 1960 en een APK eens per twee jaar voor voertuigen ouder dan 30 jaar.

### Meerjarig schorsen

De FEHAC probeert al heel lang een schorsing van de voertuigverplichtingen voor elkaar te krijgen die

langer dan een jaar geldig is. Vooral bij restauraties die lang duren is het handig dat er langer dan een jaar geschorst kan worden. Een eerste stap is nu gezet naar die meerjarige schorsing: het ministerie van Verkeer en Waterstaat heeft de RDW gevraagd uit te zoeken hoe technisch een meerjaren geldige schorsing geregeld kan worden.

### Voordracht FIVA

In deze vergadering hadden we de Belg Peeter Henning, director Info & Communication van de Fédération Internationale des Véhicules Anciens (FIVA) op bezoek. Wat de FEHAC in Nederland is, is de FIVA wereldwijd: een overkoepelende organisatie van alle nationale federaties. Veel van de regelgeving komt van de Europese Unie in Brussel en de FIVA houdt in de gaten of er regelgeving op stapel staat die invloed kan hebben op klassieke voertuigen. Henning stelde dat milieu het belangrijkste thema is binnen de FIVA en dat het milieuaspect in relatie tot het gebruik van klassieke voertuigen de komende jaren erg belangrijk zal zijn en blijven. In het motto: 'Yesterday's cars on tomorrow's roads' wordt de boodschap van de FIVA kernachtig samengevat.

### Begroting 2010

De clubs betalen in 2010 € 1,85 per aangesloten lid als contributie aan de FEHAC. Alle belangenbehartiging door de FEHAC moet daarvan betaald worden. De bestuursleden doen het werk onbetaald en als vrijwilliger wat -gezien het daaraan verbonden tijdsbeslag- soms lastig is te combineren met de betaalde baan.



De combinatie milieu en in klassiekers rijden is een belangrijk thema voor de FEHAC en de FIVA. Dit is een Stanley Stoomwagen en -wees gerust- de witte pluim is slechts waterdamp.



Voor langdurige restauraties komt de mogelijkheid voor meerjarige schorsing van de voertuigverplichtingen.



## VAN ALLE KANTEN EEN EXTRAATJE OM EEN OLDTIMER TE SLOPEN

*Heeft u ook een 'sloopbriefje' gehad? Een wervend briefje van de plaatselijke autodealer met het ken- teken van uw eigen klassieke auto prominent in beeld, waarin gevraagd wordt uw gekoesterde klassieker tegen een slooppremie in te leveren voor een mooie splinternieuwe auto van bouwjaar 2009.*

### Slooppremie ook voor aanschaf gebruikte auto's

Ford bijvoorbeeld heeft adressen ingekocht van de voor een slooppremie in aanmerking komende oude auto's. Natuurlijk is een van de FEHAC-bestuurders in zijn klassieker bij de Forddealer voorgerezen en vroeg of de dealer het werkelijk meende. De rasverkoper stapte al snel over de verkeerde selectie van de adressen bij de RDW heen -het was inderdaad handiger geweest om auto's van 25 jaar en ouder niet in de selectie voor deze actie mee te nemen- en vertelde dat een leuke Ford Focus heus ook zonder slooppremie voordelig te koop was. De slooppremie voor oude auto's was een hot item in 2009. Voor een exemplaar van vóór 1990 biedt de overheid € 750 en auto's met een bouwjaar tussen 1990 en 1995 doen meer: €1000. Voor diesels en bestelauto's gelden andere bouwjaar- grenzen en vaak hogere bedragen. Daarbij geldt wel dat daarvoor een nieuwere auto vanaf bouwjaar 2001 in de plaats moet komen. Nieuw moet dus niet, gebruikt mag ook. De te slopen auto moet nog wel een 3 maanden geldige APK hebben en minstens vanaf 1 maart 2008 op naam staan van degene die hem inlevert. Autodealers spelen op deze regeling in en bieden nog eens een extra korting als je een nieuwe auto bij ze koopt.

### Extra slooppremie bovenop landelijke regeling

Maar ook gemeentes komen met eigen sloop- premies. Bovenop de landelijke premie biedt Amsterdam per 1 oktober nog eens € 250 tot € 1000 als een oude vervuilende auto ingeruild wordt voor een nieuwere, schonere wagen. Als Amsterdammer ben je na 1 oktober dus reuze

voordelig uit: én een landelijke premie, plus het schepje erboven op van de gemeente en ook nog eens een korting bij de dealer op een nieuwe auto. Maar het haalt het nog niet bij Duitsland waar een slooppremie van € 2500 gold. Daar is inmiddels de beschikbare € 2,5 miljard aan slooppremie op en dat heeft de Duitse autofabrikanten een behoorlijk steuntje in de rug gegeven. Verder kiest Amsterdam voor minder auto's in de stad en wil dat stimuleren met een 'auto-deur-uit'-premie: als je een auto van voor 1990 mét parkeervergunning -dat wel natuurlijk- inlevert dan vang je € 500. Een diesel van vóór 1996 doet zelfs € 1000. De gemeente Den Haag heeft ook een extraatje in de vorm van de subsidieregeling Oude Schicht. Hoe subtiel kan een verwijzing naar oldtimers wel niet zijn, want Heer Bommels Oude Schicht heeft toch het meeste weg van een koperen auto uit begin van de vorige eeuw. Een Hagenaar kan onder bepaalde voorwaarden € 500 bovenop de landelijke regeling krijgen voor een gesloopte auto. Inmiddels hebben al 4.000 Hagenaars gebruik gemaakt van de regeling en omdat het aantal aanvragen nog steeds stijgt is de Haagse sloopregeling verlengd tot medio 2010 en is het beschikbare bedrag verhoogd tot € 5,5 miljoen. Uiteindelijk verwacht de gemeente dat hierdoor 5.800 oude auto's opgeruimd worden.

### Weinig 25 plus gesloopt

Al deze mooie regelingen hebben een milieudoel (minder CO2 en minder fijnstof) en willen de economie stimuleren. Of dit tot een uitdunning van het oldtimerbestand gaat leiden is maar de vraag. Het accent zal liggen op auto's tussen de bouw- jaren 1985 en 1995 die gesloopt gaan worden: verwacht wordt dat er door de sloopregeling 100.000 voertuigen eerder opgeruimd gaan worden. Dat er veel voertuigen ouder dan 25 jaar bij zijn is niet de verwachting. In het veel grotere Duitsland zijn bijvoorbeeld 170 Kevers, 17 Porsches 944, 335 Trabantjes en 76 Citroëns 2CV 'verschrotter'. Hoeveel dat er in Nederland gaan worden: geen idee maar als daar cijfers over beschikbaar komen, laten we dat u weten.



**170 Kevers en 335 Trabantjes werden als gevolg van de Duitse Abwrackprämie gesloopt. Onduidelijk is nog hoeveel klassiekers er door de sloopregelingen in ons land zijn verdwenen.**



## KENTEKENS PASSEND BIJ HET VOERTUIG

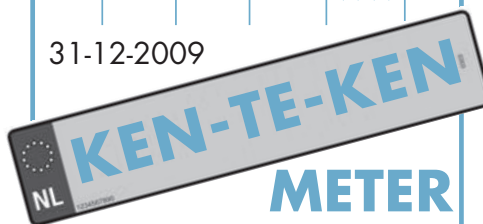
*Bijpassende kentekenplaten maken soms een voertuig net óf. Een Amerikaan met een klein plaatje, een militair voertuig met een gele plaat en natuurlijk heeft een origineel Nederlandse voertuig de oud-blaauwe plaat gehouden.*

### Vorm, kleur en uitvoering in de stijl van het voertuig

Die trend van de kentekenplaat aanpassen aan het voertuig zien we de laatste tijd steeds meer. Vorm, kleur en uitvoering worden aangepast aan het voertuig. Een paar voorbeelden van alle drie.



31-12-2009



personenauto's voor 1973

**AM-93-65**

eerder: DE, DH, DM, DR, AE, AH, AL

personenauto's 1973 - 1977

**66-YB-05**

eerder: YA

motorfietsen en scooters voor 1973

**ZF-54-34**

eerder: ZM

bedrijfsvoertuigen voor 1973

**BE-66-32**

eerder: –

Veel vooral Franse auto's hebben een mooie golvende bumper en vroeger was het niet ongebruikelijk dat het nummerbord ook de welvingen van de bumper volgde. Je ziet het ook op oude Engelse motorfietsen. Die hebben op het voorspatbord een soort hanenkam als kentekenplaat. Italiaanse auto's hebben voorop nog wel eens een miniplaatje, bijna ter grootte van een naambordje op de deur.

Destijds in Italië toegestaan en legaal, maar helaas in ons land allemaal formeel verboden.

De kleur van de kentekenplaat wordt ook nog weleens aangepast. Auto's van 1978 en jonger horen in Nederland altijd een gele plaat met blauw Europees gedeelte met logo en NL-aanduiding te hebben. Een blauwe plaat met 4 letters en 2 cijfers op zo'n jonge auto zie je dikwijls, maar mag dus niet. En een blauwe plaat van een nieuw kenteken met drie letters in het midden mag al helemaal niet.

Ook zie je op bijvoorbeeld een oude Bentley sportwagen nog weleens een 'verengels't kenteken: een zwarte plaat met grote zilveren letters/cijfers en een zilveren randje. Hoort wel bij zo'n groene brute wagen, maar mag natuurlijk ook niet.

Dan de uitvoering. Een toegestane variant is het kleine gele Amerikaanse plaatje zonder EU-gedeelte. Kleiner dan een normale plaat omdat de ruimte voor een kentekenplaat in de VS nu eenmaal kleiner is dan voor een Europese auto. Een uitvoering die een kentekenplaat een wat chiquer uiterlijk geeft is een kentekenplaat met opgelegde letter.

Bij ex-militaire voertuigen is er een trend om het kenteken in de stijl van het voertuig aan te brengen. Zo waren er bij de recente herdenkingen in Normandië Jeeps, op het eerste gezicht zonder kenteken, maar als je goed keek stonden de cijfers en letters van het kenteken in wit op de olijfgroene bumper geschilderd. Bij oude militaire voertuigen wordt vaak de voorkeur gegeven aan een gele kentekenplaat met zwarte cijfers/letters boven een klassieke blauwe plaat. Dat past beter bij een militair voertuig: ook alle Nederlandse voertuigen van de krijgsmacht hebben van oudsher gele kentekenplaten.





## HET WERKPAARD VAN CITROËN; DE HY

*Bestelwagens zijn echte werkpaarden en daarom zijn er maar weinig die de leeftijd van 25 jaar en daarmee de klassiekerstatus hebben bereikt. Een club voor exclusief bestelwagens is de Citroën HY vereniging 'Le Camion'. Ben Boortman van 'Le Camion' legt uit wat er bijzonder is aan de Citroën HY.*

### Eerste Prototype H



### De Citroën HY is er in vele varianten



### De hele aandrijflijn zit voorin

### Kenmerkende golfplaten carrosserie

Wat direct aan de HY opvalt is het markante uiterlijk: vierkant, de carrosserie lijkt van golfplaat gemaakt en het is een traction avant: een voorwiel aangedreven auto. De auto dateert van 1947 en is in vrijwel ongewijzigde vorm 35 jaar lang tot 1982 gemaakt. De HY kende vele toepassingen: de Rijkspolitie reed er in, hij is bekend als voertuig van de Mobiele Eenheid, als mobiel verkooppunt (patatwagen) en kon ook makkelijk omgebouwd worden als paardenwagen en tot camper. Daarvoor leverde Citroën de HY in tal van varianten: een korte en een lange versie, als gesloten bus -de Fourgon- maar ook als kaal platform -in het Frans platform nue- waarmee carrosseriebouwers aan de slag gingen. Uiteindelijk zijn er 475.000 exemplaren van de HY verkocht.

### Wat is kenmerkend voor 'Le Camion'

Ben Boortman: "Je ziet een hele levenscyclus van de HY in onze vereniging. Eerst was het een Frans vrachtwagentje, waarvan de exemplaren met weinig kilometers op de klok vaak een mooi tweede leven kregen als camper. Maar de laatste 10 jaar zie je steeds meer mensen die een HY in de originele staat restaureren en die het bijvoorbeeld leuk vinden met een origineel Frans brandweerautootje rond te rijden. Rijden in Frankrijk met een HY is trouwens een feest: wij gekke Hollanders hebben meer HY's bewaard dan de Fransen zelf en onderweg zie je overal mensen die waardierend de duim opsteken."

### Wat doet de club voor de leden

"Wij hebben een uitgebreide bibliotheek over alle typen en bouwjaren van de HY, HW en HZ. Bij Citroën was het gebruik een nieuw prototype met een letter aan te duiden en de uitvoering ook weer

met een letter aan te duiden, waarbij men dan achteraan het alfabet begon. Wij hebben natuurlijk een clubblad en organiseren 4 tot 5 keer per jaar meetings voor de leden en af en toe uitstapjes naar het buitenland, bijvoorbeeld recent naar het Conservatoire, de fabriekscollectie van Citroën. Ook proberen we problemen waar alle HY-eigenaren mee te maken hebben op te lossen. Bijvoorbeeld onze HY's hebben een afwijkende bandenmaat: 400 mm en dat is 6 mm kleiner dan de bandenmaat 16 inch. Niemand maakte die bandenmaat meer. Er is met Vredestein Banden overlegd en uiteindelijk waren die bereid om een eerste partij van 500 banden te maken met die afwijkende 400 mm maat. Wij hebben geïnventariseerd wie allemaal nieuwe banden wilde hebben en konden zo een afname van die 500 stuks garanderen. Wij hebben echt gemerkt dat het oldtimersegment voor Vredestein Banden meetelt en dat ze bereid waren om als dat maar enigszins kon met ons mee te denken."

### Wat is een echt bijzondere auto in jullie club

"Dat zijn toch wel de alleroudste exemplaren uit 1952/1953: die hebben nog een gedeelde voorruit met een spijltje en een afwijkend motorkapje. Dat is echt mobiel erfgoed dat je moet laten zien."

### Welke club de volgende keer

"Graag wil ik meer weten weten over de Zündapp bromfietsen en motoren. Ik had vroeger een Zündapp brommer en daaraan bewaar ik goede herinneringen."

### Citroën HY Vereniging 'Le Camion'

Voertuigen: alle typen Citroën H

Leden: 280 met 350 voertuigen

Blad: Camion 5x per jaar

Contributie: € 35,- per jaar

Website: [www.lecamion.nl](http://www.lecamion.nl)



### De oudste HY's hebben een gedeelde voorruit

## TAXEREN VAN EEN OLDTIMER WORDT VAAK OVERBODIG GEVONDEN

*Doordat het verrichten van een taxatie als drempel wordt ervaren is meer dan de helft van de klassieke voertuigen niet casco verzekerd. Klassieke eigenaren nemen daarmee een groot risico, want zonder cascoverzekering wordt de schade aan de eigen auto nooit betaald.*

### Een taxatie regelen blijkt in de praktijk lastig

Een klassieke verzekeren is heel iets anders dan een moderne auto verzekeren. Een mooi bijkomend voordeel van een speciale klassiekerverzekering is dat de premie laag is, vaak nog geen € 100 per jaar, voor de verplichte wettelijke aansprakelijkheidsverzekering. Dat komt vooral omdat er maar heel weinig en heel voorzichtig met een klassieke gereden wordt. Het verplichte WA-deel verzekeren doe je niet voor jezelf maar alleen voor anderen, want met een WA-dekking wordt alleen de schade van anderen betaald. Voor het verzekeren van schade aan de eigen auto moet men wel een cascoverzekering hebben. Voor de waardebeoordeling van klassiekers: daarvoor moet eerst een taxatie gedaan worden en dat blijkt in de praktijk vaak een stevig knelpunt te zijn. De Europeesche Verzekeringen, een toonaangevende oldtimer-verzekeraar, heeft een onderzoek gedaan naar het gebruik en de taxatie van oldtimers met een paar opvallende uitkomsten. Om een oldtimer casco te kunnen verzekeren moet eens in de drie jaar een officiële waardebeoordeling -een taxatie van het voertuig- gemaakt worden. Dat taxeren gebeurt door deskundigen: onafhankelijke taxateurs. Maar ook clubs kunnen vaak zorgen voor de taxatie van de eigen voertuigen van clubleden. Uit het onderzoek van de Europeesche blijkt dat ongeveer de helft van de oldtimerbezitters niet precies weet wat hun oldtimer waard is, omdat zij hun oldtimer gewoonweg nog nooit hebben laten taxeren. De groep die nog nooit een taxatie heeft laten uitvoeren vindt dit niet nodig (32%) of heeft hiervoor geen interesse (10%).



**86 procent van de klassiekers wordt in een garage gestald en komt 's winters nauwelijks buiten: dat geldt voor deze Trabant kennelijk niet....**



**Tijdens het Nationaal Oldtimerfestival kwam de Europeesche Verzekeringen met de resultaten van een onderzoek naar o.a. de mate waarin klassiekerliefhebbers hun auto casco verzekerd hebben.**

### Zonder taxatie geen cascoverzekering

Dat maar liefst 42% van klassiekereigenaren nog nooit een taxatie heeft laten verrichten is opvallend. Immers alleen een geldig taxatierapport zorgt voor een juiste waardebeoordeling bij schade of bij diefstal van een oldtimer. Niet taxeren betekent ook niet casco verzekerd zijn. Tweederde van de klassiekers blijkt geen vorm van casco verzekering te hebben: en als men niet verzekerd is bij brand, diefstal of aanrijdingsschade moeten klassiekerbezitters zelf de portemonnee trekken om de schade op te vangen. Waarom wordt er maar zo weinig getaxeed? Redenen zijn vooral dat de klassiekereigenaar zelf het initiatief tot taxatie moet nemen, dat het relatief duur is (vaak meer dan de premie voor een heel jaar van de oldtimerverzekering) en dat dit elke 3 jaar opnieuw moet gebeuren. Een taxatie regelen blijkt toch een forse drempel te zijn. Als verzekeraars en taxateurs het wat eenvoudiger zouden maken om die taxaties voor elkaar te krijgen zullen veel mensen zich waarschijnlijk wat makkelijker over laten halen om hun voertuig ook casco te verzekeren. Natuurlijk zijn er wel initiatieven op dat vlak (taxatiedagen van clubs of van Vredestein Taxaties in de buurt, waardeschattingen vooraf door verzekeraars) maar met slechts een derde van de oldtimers die casco verzekerd zijn, zijn er uitbreidingsmogelijkheden genoeg om mensen te bewegen hun eigen kostbare klassieke te gaan verzekeren. Een mooie groeiemarkt voor aanbieders van oldtimerverzekeringen.

### Weinig schade geclaimd

Er wordt maar weinig schade geclaimd door klassiekerbezitter: dik 80% van de oldtimerbezitters heeft nog nooit een schade gehad. De eigenaar van een klassieke auto is uiterst zuinig op zijn kostbare bezit: een overgrote meerderheid stalt het voertuig binnen in een garage (86%). Het uitlenen van de oldtimer is een zeldzaamheid: maar 12% geeft aan de auto wel eens mee aan een ander om in te rijden.



## COLOFON

**FEHAC**iviteiten is een uitgave van de **Federatie Historische Automobielen- en Motorfietsclubs**

[www.fehac.nl](http://www.fehac.nl)

### Secretariaat

Willeke Waller  
Business Centre Heuvelrug  
Rijksstraatweg 269 V  
3956 CP Leersum  
tel: 0343-469955  
fax: 0343-469956  
e-mail: [secretariaat@fehac.nl](mailto:secretariaat@fehac.nl)

### PR/Perscontacten

Bert Pronk  
tel: 070-3976517  
e-mail: [voorzitter@fehac.nl](mailto:voorzitter@fehac.nl)

### Redactie FEHACiviteiten

Herman Steendam  
Groenekansweg 79  
3732 AB De Bilt  
tel: 030-2205419  
fax: 030-6021992  
e-mail: [redactie@fehac.nl](mailto:redactie@fehac.nl)

### BESTUUR

#### Bestuurslid en voorzitter

Bert Pronk  
tel: 070-3976517  
e-mail: [voorzitter@fehac.nl](mailto:voorzitter@fehac.nl)

#### Bestuurslid, vice-voorzitter en voorzitter Commissie Juridische zaken

Tiddo Bresters  
tel: 071-5896982  
fax: 071-5897987  
e-mail: [juza@fehac.nl](mailto:juza@fehac.nl)

#### Bestuurslid en secretaris

Willem Posthumus Meyjes  
tel: 033-4325397  
e-mail: [secretaris@fehac.nl](mailto:secretaris@fehac.nl)

#### Bestuurslid en penningmeester

Rob Röttscheid  
e-mail: [penningmeester@fehac.nl](mailto:penningmeester@fehac.nl)

#### Bestuurslid en voorzitter Commissie personenauto's

Bert de Boer  
tel: 0573-431348  
fax: 0573-431402  
e-mail: [cpa@fehac.nl](mailto:cpa@fehac.nl)

#### Bestuurslid en bestuurslid Commissie bedrijfsvoertuigen

Henk Minne  
tel: 0321-325283 en 0651-592578  
e-mail: [cbv@fehac.nl](mailto:cbv@fehac.nl)

#### Bestuurslid en voorzitter Commissie motoren, scooters en rijwielen met hulpmotor

Jeroen Hopman  
tel: 030-2964530  
fax: 030-2931868  
e-mail: [cmsrh@fehac.nl](mailto:cmsrh@fehac.nl)

#### Bestuurslid en voorzitter Commissie FIVA & Internationale Betrekkingen

John Pronker  
tel: 0049-215-39507878  
e-mail: [fiva@fehac.nl](mailto:fiva@fehac.nl)

#### Basisvormgeving

H.B. Busking BNO, Groningen

#### Druk

Grafisch Bedrijf Wink BV, Doetinchem

#### Foto's

Herman Steendam en anderen

Informatie uit FEHACiviteiten 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 FEHACiviteiten abonneren. U abonneert zich door overmaking van € 10,- per jaargang op giro 3712300 van de FEHAC te Maarsbergen.

## KORT NIEUWS

### RDW vereenvoudigt tarieven voor keuringen

Per 1 juli 2009 zijn de tarieven voor keuringen een stuk eenvoudiger geworden. De identificatie van een licht voertuig (tot 3500 kg) kost nu € 50 en het meest gehanteerde tarief, dat voor invoer van personenauto's, is € 5 lager geworden.

### Autosloperij museum Tiel geopend

Het fenomeen autosloperij dateert van rond 1955. In het museum wordt de ontwikkeling geschetst van het ouderwetse ambachtelijke sloopbedrijf naar de moderne recycling. Vroeger werden oude auto's in een keer verwerkt en zonder meer verbrand.

Eigenlijk zouden auto's van meer dan 25 jaar nooit meer gesloopt mogen worden, volgens de eigenaar van het museum Wim Reuvers. "Bijna elke auto ouder dan 25 jaar heeft een eigen verhaal en wat je vernietigt komt nooit meer terug". Het museum is geopend op elke 3de zondag van de maand open van 10.00 tot 16.00 uur. Meer informatie op de website: [www.autosloperijmuseum.nl](http://www.autosloperijmuseum.nl)

### Een joods geestelijk vader van de Volkswagen Kever

Altijd is aangenomen dat Ferdinand Porsche het ontwerp en Adolf Hitler het idee achter de Volkswagen Kever leverden. De Nederlandse onderzoeksjournalist Paul Schilperoord onthult nu na jaren onderzoek het echte verhaal achter de Kever, de meest verkochte auto ter wereld. Schilperoord beschrijft het leven en werk van Ir. Josef Ganz (1989-1967). Ganz ontwerpt in mei 1931 de Maikäfer en later de Standard Superior die als 'der deutsche Volkswagen' gepromoot wordt.

Deze auto's hebben al de kenmerken van de VW Kever: onafhankelijke wielophanging met torsiering, ruggengraatchassis en een luchtgekoelde motor achterin. Josef Ganz kan met recht ook geestelijk vader van de VW Kever genoemd worden. Niet wellicht de enige, maar wel bevatten zijn ontwerpen veel kenmerken van de oer-Volkswagen. Ganz zelf heeft geluk en pech: hij ontloopt de Jodenvervolging en een moordaanslag, maar krijgt nooit

de erkenning dat hij aan de wieg gestaan heeft van de oer-Volkswagen en sterft uiteindelijk in Australië; berooid en verbitterd. 'Het ware verhaal van de Kever' van Paul Schilperoord leest als een thriller en is absoluut een aanrader voor iedereen die in automobielhistorie geïnteresseerd is.

ISBN 978-90-8571-091-2

### Naar stalling bij schorsing wordt niet meer geïnformeerd

Als houder van een voertuig heeft men maximaal drie verplichtingen: belasting betalen, WA verzekeren en regelmatig naar de APK. Voor klassiekers van 25-plus hoeft geen belasting meer betaald worden en APK vrijstelling is er voor auto's van voor 1960. Het is mogelijk van die verplichtingen af te komen door op het postkantoor of via [www.rdw.nl](http://www.rdw.nl) te schorsen. Na schorsen mag het voertuig niet meer rijden, maar ook niet op de openbare weg gestald worden. Om misbruik te voorkomen wil de belastinginspecteur wel weten of het voertuig gestald is en er werd bovendien gevraagd naar de stallingsplaats van het geschorste voertuig: op jaarbasis werden daarvoor duizenden brieven verstuurd. Dat per brief achterhalen doet de Belastingdienst niet meer: men heeft andere manieren om eventueel misbruik op te sporen.



**V.l.n.r. Minister Plasterk en tussen de eigenaren van de auto FEHAC-voorzitter Bert Pronk**

**Minister Plasterk geeft in zijn nieuwe monumentenbeleid ook aandacht aan mobiel erfgoed. Mobile Collectie Nederland organiseerde daarom een speciale dag voor de minister om kennis te maken met oude vaartuigen, trams en auto's. Door de bemiddeling van de FEHAC waren ook enkele eigenaren van klassieke voertuigen voor de minister naar Rotterdam gekomen. Deze Chevrolet Camaro deed hem denken aan de jaren dat hij in de VS woonde.**