



FEHAC TIVITEITEN

2026

50

JAAR

juli 2026

VOLOP ACTIVITEITEN DEZE JUBILEUM ZOMER

Veel van het lobbywerk van de FEHAC heeft een lange doorlooptijd. Soms spelen onderwerpen, zoals bijvoorbeeld 'slopen in eigen beheer' al jaren. Soms is het terug van (lang) weg geweest, zoals de grondslagwijziging van de Motorrijtuigenbelasting.

Autowrakken slopen in de EU

Bij ons in Nederland heet het Slopen in eigen beheer, in de EU heet het de Autowrakken Verordening, oftewel in het Engels: End-of-life verordening. Begin juli is daarover in Brussel gesproken met de EU-parlementsleden in de Historische Voertuigen Groep, de groep die de beleidsvoornemens bespreekt, die historische voertuigen kunnen raken. In de nu aangenomen End-of-Life verordening blijft het mogelijk om uit te slopen donorvoertuigen schaarse onderdelen te halen. Zo is weer een stapje gezet om te bereiken dat historische voertuigen erkend en beschermd worden in het EU-cultuurbeleid.

Wijziging vrijstelling MRB, 1988 grensjaar

De FEHAC feliciteerde de nieuwe premier Rob Jetten (D66) met de persoonlijke kentekenplaat **ROB-D-66**. Het is nooit weg om zo contacten

te leggen en meer begrip voor mobiel erfgoed te krijgen op het hoogste niveau. Tevens is daarbij het discriminerende voornemen aan de kaak gesteld om per 1-1-2028 de datumgrens 1-1-1988 voor vrijstelling in te voeren, waardoor vrijstelling steeds een jaar verder komt te liggen. Zo komt een hele generatie aanstaande oldtimers nooit meer in aanmerking voor vrijstelling Motorrijtuigenbelasting.

Niet-fossiele brandstof bijmengen in de E5 98 benzine

Voor kerosine bestaat al het plan om een paar procent synthetische brandstof bij te mengen in vliegtuigbrandstof. Bij de benzine zit 5-10% van het in Nederland verkochte volume in de E5 98 superbenzine. Die benzine wordt gebruikt in 'high performance sportcars', in oudere motoren, grasmaaiers en ook oldtimers. Voor benzine geldt al lang het advies: tank in oldtimers altijd de 98 of 100+ superbenzine zonder ethanol. Als in de toekomst deze synthetische, niet-fossiele component geen schade toebrengt aan oude motoren, kan bijmengen in E5 98 benzine geen kwaad. De FEHAC is daarover al in gesprek in Den Haag.

Nieuwe grondslag motorrijtuigenbelasting

Door de komst van veel elektrische auto's moet de grondslag van de MRB (dat is *gewicht*) op de schop. Het kabinet wilde niet naar een vorm van kilometerheffing gaan, die het *gebruik* - dus het aantal gereden kilometers - belast. Vanwege de zware accu's in elektrische auto's is er nu voor gekozen om naar *oppervlakte* te gaan als grondslag voor de belasting. Er wordt gedacht aan spoorbreedte maal wielbasis.



DE FEHAC IS EEN VERENIGING VAN KLASSIEKE VOERTUIGCLUBS

Het heet federatie, maar officieel is de Federatie van Automobiel- en Motorfietsclubs FEHAC een vereniging met de culturele ANBI-status, met als leden 233 verschillende voertuigclubs. Bij het 50-jarig bestaan dit jaar is het goed om de verschillende soorten clubs eens voor het voetlicht te brengen en aan te geven wat deze clubs allemaal aan activiteiten bieden voor hun eigen leden. Bovendien is niet iedere klassieke voertuigbezitter lid van een club, laat staan dat iedereen weet wat de FEHAC is en allemaal doet.

Grote clubs en kleine clubs

Onder de FEHAC-leden zijn grote clubs met meer dan 4000 leden, zoals de Volvo Klassieker Vereniging en kleine clubs met minder dan 100 leden. Het Jensen Genootschap is daarvan een voorbeeld. Dat verschil in grootte van de aangesloten leden vertaalt zich in een getrappt stemrecht voor de leden: grote clubs hebben meer stemrecht dan kleine clubs. Maar de contributie aan de FEHAC is wel hetzelfde: nu € 2,50 per clublid van een aangesloten club. Grote clubs hebben vaak behoefte aan een indeling in regio's, waar de leden dan in hun eigen omgeving gelijkgestemde mede-liefhebbers van klassiekers kunnen ontmoeten.

Per merk landelijk of niet merk-gebonden in de omgeving

Liefhebbers organiseren zich rond hun favoriete merk: de Mercedes-Benz Club Nederland en de Hadi-Mazda club bijvoorbeeld. Binnen een merk zijn er ook type gebonden clubs. Alleen al voor Citroën zijn er veertien clubs voor de verschillende voertuigtypes. Van de Traction Avant tot de ID/DS en van de HY Le Camion tot de Enige Echte Eenden Club. Niet merk-

gebonden clubs zijn er een paar landelijk, maar veel vaker regionaal. Landelijk en regionaal kunnen ze zich ook nog richten op een bepaalde periode, zoals Keep them Rolling of de Naoorlogse Leger Voertuigen Limburg. Alleen voor WOII voertuigen of juist daarna dus. Regionaal of per stad organiseren liefhebbers zich rond mobiel erfgoed. Vier voorbeelden daarvan: Bromfiets Oldtimer Liefhebbers Uit Zeeland. De BOLUZ dus. Oldtimer en Replicaclub Assendelft, de Veluwe Oldtimerclub en de Fryske Oldtimer Club.

Activiteiten van een voertuigclub

Voor de belangenbehartiging voor alle eigenaren van klassieke voertuigen richting onder meer de overheid, RDW en oldtimer-verzekeraars hebben negentien clubs 50 jaar geleden hun federatie opgericht. Voor een club ligt het zwaartepunt van hun activiteiten op ontmoeting van leden onderling, het organiseren van ritten en bijeenkomsten en de vraagbaakfunctie. Wordt een club groter dan kan daarbij komen: de uitgave van een - vaak professioneel uitgevoerd - clubblad, sleuteldagen en techniek cursussen. Grote merkenclubs zijn verder ook nog druk in de weer met een onderdelenmagazine en het officieel mogen taxeren voor de verzekering van de eigen clubvoertuigen.

Georganiseerd per voertuigcategorie

Bij oldtimers denken veel mensen eerst aan personenauto's, en niet direct aan motoren, scooters, brommers, vrachtwagens en bussen. Van die laatste categorieën is er grote verscheidenheid aan clubs. Wat dacht u van de Stoomwalsenclub Nederland, de Oldtimer Caravan Club en de Nederlandse Dwergauto Club. Voor scooters de Lambretta club Nederland. Vrachtwagens en bussen: de Magirus Deutz Club, het Haags Busmuseum.

AJS Matchless, Harley Davidson, BMW en BSA zijn motorfietsmerken, waarvan de clubs al vele jaren bij de FEHAC zijn aangesloten.

Het is gelukt om 10% van de leden op deze bladzijde te noemen. De complete ledenlijst staat op de FEHAC-website met een door-klikfunctie naar de website van de desbetreffende club of organisatie. Communicatie met de leden en daar buiten doen we via sociale media, met dit magazine *FEHACviteiten* en met een maandelijkse Nieuwsbrief, waar iedereen zich gratis op kan abonneren. De groep waarin de Nieuwsbrief verspreid wordt, moet veel groter worden.



VOORJAARSLEDENVERGADERING MET NIEUWE BESTUURSLEDEN EN TOEKOMSTVISIE

De afgelopen voorjaarsledenvergadering was dit keer op 11 april 2026 in Bunnik, waarbij het voltallige bestuur en 44 van de leden-clubs aanwezig waren. Het was een vergadering met wisselingen in het bestuur, een voorbereiding op een contributie verhoging komend najaar en de ideeën voor actie tot 2032 in het Routeboek. Plezierig was de komst van twee nieuwe leden en de plannen voor het symposium bij het 50-jarig bestaan van de FEHAC, eind dit jaar.

Aftreden secretaris na al een jaar

De secretaris, René de Brouwer, heeft kort voorafgaand aan de vergadering in een ruim verspreide open brief zijn aftreden aangekondigd en de redenen daarvoor aangegeven. Die betroffen vooral de wijze waarop de vrijwilligersorganisatie FEHAC in zijn periode van een jaar intern functioneerde. Het bestuur kwam tijdens de vergadering met een uitgebreid weerwoord; de behandeling van dit punt komt voor de FEHAC-leden in het verslag van deze vergadering te staan. Het bestuur kreeg van de vergadering de steun om zelf waar nodig orde op zaken te stellen. Uiteraard zal in de najaarsledenvergadering op 21 november 2026 op deze kwestie terug gekomen worden.

Nieuwe bestuursleden aangetreden

Bestuurslid Hans Hoving wordt na het terugtreden van René de Brouwer de (tijdelijk) secretaris. Penningmeester Theo Andriessen heeft zeven jaar goed op de FEHAC-financiën gepast. Hij wordt opgevolgd door René Stigt. Het nieuwe aandachtsgebied Voertuig krijgt Willem Vinke als bestuurslid. Onder Voertuig vallen de commissies Personenauto's, Tweewielers en Bedrijfsvoertuigen. Ook de Vrijwillige Klassieke Inspectie VKI hoort bij Voertuig. Voorzitter Stefan Hulman en bestuurslid Public Affairs Bert Pronk zijn dit najaar aftredend. De FEHAC zoekt kandidaten voor de functies van secretaris, voorzitter en public affairs. Public affairs staat voor onze contacten richting overheid. Voor de functie van voorzitter is een profielschets opgesteld.



ROUTEBOEK 2032

Twee stichtingen als nieuwe leden aangenomen

De stichting Austin Healey Touring wil de liefhebbers van mobiel historisch erfgoed, ontworpen door Donald Mitchell Healey bijeenbrengen. Men heeft inmiddels twintig donateurs en vrijwilligers en organiseert praatavonden en ritten veelal in het buitenland. Arnhem heeft uniek openbaar stadsvervoer: de elektrische trolleybus. Arnhem heeft vijf historische trolleybussen en een dieselbus in de collectie van de Stichting Trolley Materiaal Arnhem, afgekort STA. Dertig vrijwilligers zorgen voor het onderhoud en restauratie van het materieel.

Routeboek 2032

Er komt veel af op Mobiel Erfgoed, dat we voor toekomstige generaties willen behouden. De randvoorwaarden en de acties en menskracht, die daarvoor nodig zijn, worden beschreven in een intern beleidsstuk, dat *Routeboek 2032* is genoemd. Bedoeling is dat regelmatig wordt bekeken waar we staan, welke acties ondernomen zijn, successen te vieren en waar nodig bijsturingen in het beleid door te voeren. Daar is een verdere professionalisering van de FEHAC als organisatie voor nodig, wat best lastig te realiseren zal zijn, omdat nu alleen met vrijwilligers gewerkt wordt en het budget beperkt is. Het voorstel in de volgende ALV is om de contributie per 2027 van € 2,50 naar € 3 per lid van de aangesloten club te verhogen. Alleen al vanwege de inflatie sinds 2016 vindt het bestuur dit binnen de perken blijven en alleszins redelijk om aan de leden te vragen. In 2016 werd voor het laatst de contributie verhoogd.



**Healey 2.4-Litre B-series
Westland Roadster 1948.
Slechts 42 geproduceerd**



**Museumtrolleybus 101,
een BUT-trolleybus uit 1949
met een Verheul-carrosserie.
In rijvaardige staat bewaard
gebleven en wordt beheerd als
onderdeel van de Arnhemse
trolleybusgeschiedenis**

VERGUNNING VOOR EEN RIT AANVRAGEN: WANNEER IS DAT NODIG

Vorig jaar is een advies van de rallyorganisaties plus de KNAC en de FEHAC verschenen, dat organisatoren dringend adviseert, vooral vooraf goed af te wegen of er een vergunning nodig is voor een te houden rit, rally of evenement.

De vraag, die na publiceren van het stuk gesteld werd, was of er wel ritten overblijven waarvoor geen vergunning nodig is. Iedereen weet wel dat bij een groot evenement het nodig is een vergunning of verklaring van geen bezwaar aan te vragen, maar moet dat bijvoorbeeld ook voor een clubritje met maar twintig auto's. Waar ligt een grens voor het wel of niet aanvragen van een vergunning?

Concrete punten om af te wegen

Als het alleen maar gereden wordt van punt A (het restaurant waar de jaarvergadering gehouden wordt) naar punt B (de camping 50 km verderop waar de clubleden overnachten) is geen vergunning nodig. Men is pas vergunning plichtig, volgens een door de KNAC ingewonnen juridisch advies als 'gereden wordt met voertuigen waarbij er sprake is van vaststelling of vergelijking van prestaties van de deelnemers/voertuigen'. Maar wat precies onder het kernwoord 'prestatie' verstaan wordt, is niet gedefinieerd. Op tijd rijden, een bijzondere verrichting onderweg uitvoeren zal wel een 'prestatie' zijn, maar geldt dat ook voor simpel een routebeschrijving volgen, waarbij keurig alle verkeersregels in acht worden genomen, en waarbij de bijrijder onderweg wat vragen beantwoordt over wat je tegenkomt? Wat hier precies de prestatie is, blijft ongewis.

Wanneer wel een vergunning moet worden aangevraagd

De meeste gemeentes en provincies hebben een digitaal loket voor het aanvragen van vergunningen. Kijk bijvoorbeeld eens op de site van de provincie Gelderland bij wedstrijd-met-of-zonder-voertuigen-op-de-weg. In onderstaande situaties zal in elk geval wel een verklaring van geen bezwaar of vergunning nodig zijn.

- 1 Het aantal deelnemende voertuigen aan het evenement is, onder meer vanwege stikstof, belangrijk en wordt in de praktijk wel beperkt tot 50 equipes. Meer dan 75 is veel, minder dan 25 is weinig en alles daar tussen is grijs gebied.
- 2 Worden er verkeersregelaars ingezet of EHBO'ers gevraagd. Verwacht u veel bezoekers of toeschouwers onderweg.

- 3 Moet er op tijd gereden, worden er strafpunten uitgedeeld als een tijdcontrole niet gehaald wordt. Tijdrijden nodigt uit tot gas geven en te hard rijden.
- 4 Wilt u rijden over wegen die normaal afgesloten zijn (bijv. winkelgebied) of over wegen die alleen voor bestemmingsverkeer toegankelijk zijn.
- 5 Is er sprake van het onderweg moeten leveren van een bijzondere verrichting (keren, achteruit rijden) op de openbare weg.
- 6 Zijn er andere evenementen op de route dezelfde dag (wandelevenement, de fietsvierdaagse, hardlopers). Het is altijd nodig om vooraf uit te zoeken of er gelijktijdig evenementen of wegafsluitingen gepland zijn op de route.
- 7 Als u het zelf heeft over een auto- of motorsportevenement. Autorijden als sport is sowieso vergunning plichtig.

Een evenement veilig houden voor deelnemers en omgeving

- 8 Vermijd verkeer versturende situaties: filevorming, veertig auto's voor de pont waar er maar tien op kunnen, dat soort dingen.
- 9 Geen gebruik maken van onverharde wegen door een natuurgebied.
- 10 Laat niet alle deelnemers gelijktijdig van een locatie vertrekken zonder een interval in de vertrektijden.
- 11 Vermijd massale tussenstops onderweg waar alle deelnemers samenkomen.
- 12 Een te volgen route volgens de bolletje-pijltje methode en langer dan 100 km is voor veel deelnemers lastig.
- 13 In het donker rijden is af te raden, de kans op het maken van fouten is dan groter.

Als een of meer van deze verkeersversturende omstandigheden toch aan de orde is, is het verstandig wel een vergunning aan te vragen.

Toenemende regelgeving plaatselijke overheden

In toenemende mate vaardigen gemeenten en provincies regels uit voor het gebruik van de weg. Geen motorfietsen toegestaan op rivierdijken; in Valkenburg (Limburg) zijn ze extra gemotoriseerd toeristisch verkeer beu. De afweging 'hoeveel stikstof uitstoot' is er de laatste jaren bijgekomen. Dus vaker dan in het verleden zal een verklaring van geen bezwaar of vergunning nodig zijn.



Als een dorsmachine langer dan 30 minuten geparkeerd wordt, moet de gemeente dat wel weten en toestemming geven



Stempelkaart voor de mede passagier van de rally op het IJsselmeer 3 maart 1963

RIJDEN NEEMT AF, STILSTAND NEEMT TOE

Hoeveel rijden we eigenlijk nog in onze oldtimers. Die vraag houdt uw hoofdredacteur sinds kort bezig: dit op grond van eigen ervaringen, de cijfers over de aantallen oldtimers en hoeveel er daarvan geschorst zijn en tenslotte wat daarover gezegd wordt door mede-oldtimerbezitters.

Echt bizar weinig gereden in eigen oldtimers

Eerst maar eens de eigen ervaringen. Het landelijk bezit aan oldtimers ligt rond 2,5 stuks per eigenaar. Zelf zit ik in aantal wat boven dat gemiddelde. Mijn meetmomenten zijn het aantal km's tussen twee APK's en het aantal gereden km's tussen de tankbeurten. Voor het APK-meetmoment had ik de ervaring dat tussen de laatste APK en de APK van twee jaar daarvoor er maar 268 km's met mijn Volkswagen waren gereden. Da's weinig, echt veel te weinig natuurlijk om de auto in puike conditie te houden. Ik houd per oldtimer in een boekje bij: de datum wanneer ik tank, hoeveel liter kostbaar vocht erin gaat, de km-stand en hoeveel op dat moment de E5 98 superbenzine kost. Schokkend was het om vast te stellen, dat ik met mijn NASH Ambassador - een zeldzame Amerikaan uit 1955 - in 2022 voor het laatst getankt had en dat ik sindsdien in vier jaar tijd maar 73 mijl gereden had. Dus ik kom zelfs met meer oldtimers niet toe aan het jaarlijks gemiddelde van 1.800 km per 40+ oldtimer, dat het CBS heeft berekend.

Blauwe kentekenplaten op auto's

Dan de aantallen, waarbij ditmaal de grens bij t/m bouwjaar 1977 gehanteerd wordt; gekozen omdat alleen met een Datum Eerste Toelating (DET) vóór 1-1-1978 blauwe kentekenplaten gevoerd mogen worden. Uit de bekende aantallen personenauto's en schorsingen word je niet veel wijzer: het aantal auto's stijgt heel licht, maar het aantal schorsingen neemt af, wat verklaarbaar is omdat bij 1975 in de beschikbare cijfers de grens lag om geen APK meer te hoeven doen. MRB betalen hoefde al 10 jaar niet meer. Dit zijn de cijfers:

Aantallen klassiekers geschorst in Nederland	
2023	▶ 166.005 stuks, waarvan 43.088 geschorst
2024	▶ 166.106 stuks, waarvan 41.290 geschorst
2025	▶ 166.440 stuks, waarvan 39.400 geschorst

Dus netto neemt het aantal oldtimer personenauto's toe met een DET tot 1978, dat daadwerkelijk legaal mag rijden. Maar dat aantal zegt natuurlijk niets over het aantal km's, dat nog per auto gereden wordt.

Redenen om minder te rijden

Als ik in mijn omgeving wat rond vraag of minder in de oldtimer rijden herkend wordt, krijg ik genoeg argumenten te horen, die dat minder rijden wel onderschrijven. Een kleine greep daaruit.

De ouderdom van de eigenaren maakt dat men minder mobiel is, ook minder mobiel in de oldtimer en dus minder vaak op pad gaat. Ik ben zo druk met andere dingen; het komt er gewoon niet van. Restauratieplan is onderweg, maar het vlot maar niet om het project af te maken. Ik kan maar geen onderdelen vinden, repareren duurt en duurt maar. We hebben meer oldtimers staan: je kunt er maar in eentje tegelijk rijden en dan pak ik de auto die vooraan staat en dat is de auto die het meest betrouwbaar is. Ben voorzichtiger geworden: er mee rijden is hard werken: geen stuurbevestiging, geen airco. Geef de voorkeur aan een jonger modelletje, waar ik zonder hulp nog wel uitkom. Weet je wel hoeveel de E5 98 superbenzine tegenwoordig kost: € 2,75 de liter. Dat is niet leuk meer.

Erfgoed wel mobiel houden

Mobiel erfgoed heet niet voor niets: mobiel erfgoed. Er moet met enige regelmaat mee gereden worden en het is ook bedoeld om rijdend te blijven. In Engeland kennen ze een landelijke Drive It Day. Het is bedoeling dat dan alle oldtimers uit de schuur komen om voor iedereen rijdend zichtbaar te zijn. Bij ons zou Open Monumentendag, dit jaar op 12 september, een prima moment zijn om een Nederlandse Drive It Day te houden.



Is het meer poetsen en minder rijden ...



Oldtimers zijn er oud en modern en in allerlei soorten en maten ...



Maar 73 mijl in vier jaar tijd rijden is vragen om moeilijkheden ...

FEHAC 50 JAAR OUD, MAAR A-FORD CLUB NEDERLAND EN P.A.C. AL 70 JAAR OUD

De FEHAC mag dit jaar dan al 50 jaar bestaan, maar onder onze leden-clubs zijn er twee, die al de respectabele ouderdom van 70 jaar hebben bereikt. Beide clubs zijn mede-initiatiefnemer geweest voor de oprichting van de FEHAC. Maar wie van deze twee is echt de alleroudste en daarmee de oudste oldtimer voertuigclub van Nederland.

A-Ford Club Nederland opgericht door twaalf tal eigenaren

In 1956 was de A-Ford al een 30 jaar oude auto, oud genoeg om onder de - veel later geformuleerde - FIVA-definitie van een historisch voertuig te vallen. Dit Ford-model werd geproduceerd tussen 1927 en 1931 met een productie aantal van bijna vijf miljoen stuks. 4.858.644 om precies te zijn. Zeventig jaar geleden vond men al dat oude auto's het bewaren waard waren. Een bestuurslid van het eerste uur: "We wisten toen al: als we niets doen verdwijnen deze auto's één voor één. En daarmee ook de verhalen." Dankzij de eenvoudige techniek, de nog steeds uitstekende onderdelen verkrijgbaarheid en het feit dat je met een A-Ford behoorlijk mee kunt komen in het huidige verkeer, is de A-Ford club met 650 leden een bloeiende vereniging. Binnen de A-Ford Club Nederland zijn uiteraard A en AA Fords welkom, maar ook de eerdere T en TT Fords, de B en BB Fords en de V8 tot 1948. Daarnaast nog enkele hele vroege modellen, zoals Ford N en Ford R; in totaal zijn er zo'n 1500 tot 2000 auto's binnen de club.

Het idee om een vereniging te beginnen ontstond in januari 1956 toen de eerste uitnodiging om lid te worden werd verzonden. Op 13 mei 1956 om 11:00 uur kwamen twaalf A-Ford eigenaren met hun A-Ford bijeen in 't Kalfje aan de Biltsestraatweg te Utrecht. Die ochtend werd besloten tot de oprichting van de vereniging Ford Model A Bezitters en werd het eerste bestuur benoemd.

Pionier-Automobielen Club

De leden van de P.A.C. (of het officieel met puntjes is, is niet helemaal duidelijk) hebben een zwak voor automobielen tot 1940. De 200 leden bezitten samen meer dan 300 goed onderhouden en originele automobielen. De zogenoemde 'koperen auto's' uit het allereerste begin van het autorijden zijn goed vertegenwoordigd. Samen hebben de leden van de P.A.C. een prachtige collectie automobielen uit de "Belle Epoque", met allang niet meer bestaande merken met slijke dubbele namen als Cottin-Desgouttes, De Dion-Bouton, Rochet-Schneider en Stoddard-Dayton. De P.A.C. werd ook opgericht in 1956 en is naar eigen zeggen de oudste klassieke niet-merk gebonden voertuigclub van Nederland.

Maar wie is nu echt de oudste

Beide verenigingen begonnen in 1956, daar is geen twijfel over. Dan gaan de maand, de dag en zelfs het uur een rol spelen. FEHAC-bestuurslid Erfgoed, Roland van Schelven, komt met deze anekdote. In de uitnodiging voor de oprichtingsvergadering van de A-Ford Club, die om 11:00 uur begon, werd vermeld, dat men daarna - vanaf 14:00 uur - zou vertrekken naar Utrecht. Aan het Janskerkhof was die middag de bijeenkomst van de Pionier-Automobielen Club in oprichting. Die middag werd de P.A.C. ook daadwerkelijk opgericht en werd er gezamenlijk deelgenomen aan de 'landelijke sterit van ouderwetse automobielbezitters'. De AFCN lijkt daarmee net een paar uur voor de P.A.C. te zijn opgericht. Maar wellicht zijn er andere clubs, die wij nu niet in beeld hebben die nog ouder zijn. Weet u daar meer van? Laat het dan weten aan redactie@fehac.nl



1931 A-Ford de Luxe met erfgoed-bestuurslid Roland van Schelven aan het stuur



Deze prachtige Packard Eight uit 1934 is uiteraard een P.A.C. auto

ALLES VOOR HET GOEDE DOEL

De oldtimerhobby laat anderen – dan wordt bedoeld op de talrijke niet-bezitters van mobiel erfgoed – graag mee genieten. Oldtimer bezitters helpen mee met ritjes, om mensen een mooie, onvergetelijke dag te bezorgen. Met toerritten waarvoor de deelnemers al dan niet dik betalen, wordt geld opgehaald voor het goede doel.

Plezier en herdenken

Iemand een mooie dag bezorgen met een rit in een oldtimer levert altijd positief nieuws op, dat nog wel eens de (sociale) media haalt. Stralende gezichten in een auto van toen. Een rit in een kleine colonne oude vrachtwagens voor mensen in een verzorgingshuis. Een brandweerman, die voor z'n trouwerij met een oude brandweerauto naar het stadhuis gereden wordt. Keep them Rolling, die met de overgebleven veteraan voertuigen uit de Tweede Wereldoorlog de plaatselijke Bevrijdingsdag opluistert. Mensen genieten daarvan. Een nieuw initiatief in deze categorie is de Drenttimer van de stichting Veilig Erf in Ruinen, Drenthe. In een replica T-Ford wil de initiatiefnemer 'met muziek en verhalen een glimlach terugbrengen' en de doelgroep is 'mensen met dementie en iedereen die warmte en verbondenheid kan gebruiken', zoals de website het bloemrijk omschrijft. De Drenttimer is overigens een China-made elektrisch golfkarretje met T-Ford uiterlijk, waarvan er nu -voor zover bekend volgens de initiatiefnemer - er nog maar eentje in Nederland is.

Binnenkort volgen een tweede en derde exemplaar, want Drenttimer heeft van een plaatselijk fonds een mooie subsidie ontvangen om de activiteiten uit te breiden.

Serviceclubs en goede doelen fondsen weten de weg te vinden

Fundraising via het organiseren van ritten en rally's komt in Nederland veel voor. De Rode Kruis Rally bijvoorbeeld is al jaren een instituut met een exclusief deelnemersveld. Veel BN-ers hebben er in het verleden al aan deelgenomen. Maar ook andere goede doelen fondsen en serviceclubs hebben hun eigen 'benefiet' rit, waarmee geld opgehaald wordt. Even googelen op rally voor het goede doel en dan zijn er tientallen organisaties te vinden, waar je bijna elk weekend in het rijseizoen terecht kan. Bijvoorbeeld de Gooische Rally, die geld inzamelde voor de stichting Hulphond en de Kids Benefits Rally, die voor het Ronald McDonald huis in Zwolle rijdt.

Nauw verweven

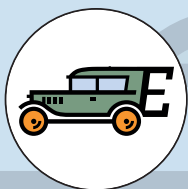
Kortom: goede doelen en mobiel erfgoed zijn vaak nauw verweven. De cultuur-historische waarde van mobiel erfgoed wordt onderkend, ook door de overheid. De FEHAC zelf profiteert daar ook van: als 50 jaar bestaande organisatie van voertuigclubs is de FEHAC zelfs erkend als culturele ANBI, waarbij ANBI in ouderwets Nederlands staat voor Algemeen Nut Beogende Instelling. Giften aan een ANBI zijn voor 100% aftrekbaar van de Inkomstenbelasting. Giften aan een culturele ANBI zijn zelfs voor 125% aftrekbaar. Ons banknummer voor giften staat in het colofon op de achterpagina.



Rally bord
Rode Kruis Rally



De Drenttimer heeft een
bromfietsplaatje:
DT-19-10 is fake en staat voor
gedateerd 1910



ERFGOEDREGISTER HEEFT WEBSITE MET EERSTE INFO KLAAR

De FEHAC heeft een aparte stichting opgericht voor het laten zien van het erfgoed van de weg. Het Erfgoed van de Weg register geeft informatie over mobiel erfgoed van de weg. Daarnaast geeft het toegang tot de erfgoed registers van historische schepen, vliegtuigen, treinen en trams. Samen met de wegvoertuigen vormen deze vier het Nationaal Register Mobiel Erfgoed.

Digitaal museum wegvoertuigen

Het Erfgoed van de Weg register is het nieuwe digitale museum van het Nederlandse mobiele erfgoed van de weg. Het moet op termijn een uitgebreid digitaal museum worden van al het moois op oude wielen, dat we op de weg tegen kunnen komen. De naam Erfgoed van de Weg is bewust gekozen, omdat het alle voertuigen omvat die ooit zijn ontwikkeld voor gebruik op wegen en paden.

In opbouw maar website is klaar

De opbouwfase van het register duurt nog zeker 10 jaar. Het streven is om op termijn een overzicht te hebben van alle soorten en typen historische wegvoertuigen, zoals personenauto's, vrachtwagens, autobussen, motoren, bromfietsen, fietsen, caravans, tractoren, werkmateriaal enzovoort. Daarnaast is plaats ingericht voor andere voertuigen zonder kenteken uit vroeger tijden, zoals handkarren, koetsen en bijzondere soorten wegvoertuigen of werkmaterieel. Denk hierbij bijvoorbeeld aan stoomwalsen. Let wel: het gaat om soorten en typen. Het is niet het streven om van elk individueel object een beschrijving te geven. Dat kan

ook niet met meer dan een miljoen oude wegvoertuigen. Aan het type voertuig in het register kunnen wel bijzonderheden worden toegevoegd, zoals een opmerkelijke historie of zeldzame uitvoering, of als er een bijzonder verhaal over valt te vertellen.

RDW-gegevens vormen de basis

Globaal genomen worden alle voertuigen, die ouder zijn dan 30 jaar, gerekend tot ons mobiele erfgoed. De basis van het Erfgoed register vormen de openbare data van de RDW voor gekentekende voertuigen. Eerste vervolgstap is dan dat de medewerkers bij het register – dat zijn meestal mensen met specifieke merkenkennis uit de voertuigclubs – de RDW gegevens per voertuigsoort en type aanvullen met een cultuur-historische waardering van het object. De RDW heeft er ook belang bij dat er goed naar de omschrijving van de voertuigen wordt gekeken. In het verleden is vaak niet de juiste typebenaming vastgelegd en ook merknamen zijn weleens op een verschillende manier geschreven. Bijvoorbeeld Rolls Royce, of moet het zijn Rolls-Royce met streepje?

Zo ziet een volledig ingevuld object in het register er uit

Het register Erfgoed van de Weg heeft inmiddels een eigen website (www.erfgoed-vandeweg.nl), met een frisse en herkenbare huisstijl, die op deze pagina is afgebeeld.

Marieke Dona van *Studio Dona* in Veldhoven tekende het fraaie ontwerp.

Op deze website staan inmiddels vier voorbeelden van volledig ingevulde objecten.

Zo kan de bezoeker van de website direct een goed beeld krijgen van hoe een complete registratie er uit ziet.

Dit zijn de vier voorbeelden:

Bedrijfsauto: *A-Ford (A-Ford Club Nederland)*

Bedrijfsauto: *Commer BF – Camper*

Personenauto: *Chevrolet Monza Convertible (Corvair Club Nederland)*

Personenauto: *Citroën 2CV Kitcar Charon (2CV Kitcar club)*

Het Britse merk Singer als eerste compleet

De Singer club heeft als eerste club al haar voertuigen in het register gezet. Wie op Singer zoekt komt uit bij een hele lijst van Singers, die nog aangevuld kunnen worden met goede foto's en bijzondere kenmerken van de objecten.



A-Ford, deze uitvoering wordt in de USA ook wel Double A genoemd. Edsel Ford was nauw betrokken bij de ontwerpen van het Model A



Ongekentekende voertuigen zoals de uitvaartkoets van koningin Wilhelmina, komen ook in het register



Erfgoed
van de weg

PER 1 JULI 2026 IS REKENINGRIJDEN VOOR VRACHTWAGENS INGEVOERD

De motorrijtuigenbelasting vervangen door een vorm van rekeningrijden komt met enige regelmaat terug op de Haagse agenda. Bij vrachtwagens is begin deze maand het rekeningrijden of betalen naar gebruik al wel ingevoerd. Vrij geruisloos is voor deze categorie voertuigen het rekeningrijden nu een feit. Eigenaren van oldtimer vrachtwagens van 40 jaar en ouder, moeten zelf in actie komen om vrijstelling van dit nieuwe betalen naar gebruik te regelen.

Hoe werkt de nieuwe regeling

De nieuwe vrachtwagenheffing vervangt de Motorrijtuigenbelasting (MRB) en het Eurovignet (BZM).

Via een kastje - met de naam On Board Unit (OBU) - in elke vrachtwagen, worden de gereden km's geregistreerd op de snelwegen en sommige provinciale N-wegen. Er zijn verschillende aanbieders van het OBU-registratiekastje, maar voor oldtimer vrachtwagens is aanschaf het beste te regelen via de firma Nedlinq. Een kastje is altijd aan één enkel voertuig gebonden en de Nedlinq-versie is alleen in Nederland te gebruiken. Het kastje kost € 135, maar dat is een borg, want als het kastje weer ingeleverd wordt, krijgt men die € 135 weer terug. De vrachtwagens in de bij de RDW geregistreerde voertuigcategorieën N2 en N3 vallen onder de vrachtwagenheffing. In welke categorie een vrachtwagen zit, is makkelijk te vinden bij *kentekencheck* van de RDW. Voer uw bedrijfswagenkenteken in, kijk onder Algemeen bij de letter J en bij voertuigtype staat dan vermeld of het al dan niet om een N2 of N3 gaat.

Tarief per gereden kilometer

De eigenaar van een vrachtwagen moet voor elke gereden kilometer gaan betalen. Het bedrag per kilometer hangt af van het totaalgewicht van het voertuig, de emissieklasse en de CO₂ uitstoot. Ook de vele vrachtwagens met een buitenlands kenteken op onze wegen moeten deze heffing gaan betalen. Voor voertuigen met de hoogste

emissies (de oudste voertuigen) gelden nu tarieven tussen de 27,2 cent en 48,7 cent per gereden km en dat laatste bedrag is voor de zwaarste categorie van meer dan 32.000 kg. Is er geen OBU aanwezig, of de OBU nog niet werkend en geregistreerd, dan geldt het hoogste tarief: 50 cent per kilometer. Tariefwijzigingen en meer informatie zijn te vinden via www.vrachtwagenheffing.nl

40-plus vrachtwagen niet meer automatisch vrijgesteld

De vrijstelling Motorrijtuigenbelasting bij 40 jaar ging automatisch, en hoefde niet aangevraagd te worden. Ontheffing van de nieuwe vrachtwagenheffing gaat echter niet vanzelf

en moet wel aangevraagd worden. Dat gaat via de RDW-site en daarbij moet een eigen verklaring gegeven worden, dat de vrachtwagen alleen privé - dus alleen uit liefhebberij - in gebruik is. De bij de RDW vastgelegde Datum Eerste Toelating is daarbij leidend en legt vast dat de vrachtwagen in kwestie echt 40 jaar geleden of langer geleden de weg op kwam.

Al veel vrijstellingen aangevraagd

In nieuwsbrieven heeft de commissie bedrijfsvoertuigen van de FEHAC de doelgroep meermalen opgeroepen vooral in actie te komen om de vrijstelling aan te vragen. Uit een eerste evaluatie blijkt dat daar heel goed op gereageerd is en dat veel eigenaren van oldtimer vrachtwagens al een ontheffing hebben aangevraagd.

Uit de kentekencheck blijkt dat de BB-24-TF in de voertuig categorie N3 valt en dateert uit 1981. De eigenaar moet dus zelf vrijstelling aanvragen



De BH-04-46 is een voertuig in de N1 categorie en N1 valt buiten de vrachtwagenheffing. Aan de achterkant onherkenbaar, het is een Peugeot 301T uit 1932

1988 NOOIT MEER BELASTINGVRIJ

De overgangsregeling MRB stopt in 2028. Op dat moment stapt de belastingdienst over van de ouderdomsgrens van vrijstelling bij 40 jaar oud, naar een datumgrens: alleen vrijstelling bij een Datum Eerste toelating DET van voor 1-1-1988. Daarvoor: vrijstelling MRB, daarna het volle pond aan MRB betalen. In heel Europa geldt een ouderdomsgrens en Nederland wijkt straks als enige af met een datumgrens. Op deze fotopagina de modellen die -zoals het er nu uit ziet - nooit meer vrijstelling krijgen. Een kaalslag onder het nog net geen veertig jaar oude mobiel erfgoed dreigt.



Bentley Continental Convertible, 1988

Ferrari Testarossa, modeljaar 1988, 5 gats velgen, twee spiegels, Noord-Amerikaanse uitvoering dit keer in wit



Citroën XM naar ontwerp van Bertone. Tussen 1989 en 2001 geproduceerd. V6 24V, 'Vert Vega' uitvoering



Motorfiets BMW K1 met kenmerkende beplating



De Jaguar XJS werd geproduceerd tussen 1975 en 1996. Deze afgebeelde V12 komt vermoedelijk uit 1992



GMC General SBFA, 1988 (Set-Back Front Axle)



Lincoln Town Car Signature series, 1988



Peugeot 405, succesvolle gezinsauto tussen 1987 en 1997 geproduceerd, naar een ontwerp van Pininfarina. Auto van het jaar 1988



Nissan 300ZX Turbo, Z31-generatie. 3.0L V6, 1988



Porsche 930 Turbo. Geïntroduceerd in 1987. In 1988 op kenteken gezet, dan geen vrijstelling MRB meer.

OLDTIMER RIJDEN IS HELEMAAL NIET ZO GOEDKOOP

Af en toe krijg je te horen dat je vast wel lekker goedkoop rijdt in een oldtimer. Immers: geen Motorrijtuigenbelasting meer omdat hij 40 jaar oud is, geen APK meer omdat hij 50 jaar oud is. Dan blijft alleen het goedkoop WA-verzekeren over voor een paar tientjes, is het dan het kortzichtige oordeel van de onwetende leek.

Benzine, verzekeren en taxeren

Laten we eens proberen een sommetje maken van de kostprijs per gereden kilometer in een 50 jaar oude auto met een waarde van € 25.000 die jaarlijks 1.500 km rijdt. Uiteraard verschilt dat per individueel voertuig, maar over de duim gerekend valt er best een prijskaartje aan elke gereden kilometer te hangen. Om te beginnen wat kost het daadwerkelijk ermee rijden. Je moet tegenwoordig niet raar opkijken aan de snelweg als een liter ethanolvrije E5 98 superbenzine € 2,75 kost. Bij een verbruik van 1 op 10 (en da's nog best zuinig) is dat 27,5 cent de kilometer. Een must is een casco-oldtimerverzekering: al gauw € 300 per jaar. Bij 1.500 gereden km's is dat 20 cent de kilometer. Bij een cascoverzekering hoort een taxatie van pakweg € 150 per keer. Die taxatie is meestal drie jaar geldig, dus uitgesmeerd over drie jaar toch weer een kostenpostje van € 50 per jaar. 3,33 cent erbij voor taxeren per gereden km, niet veel maar toch. We zitten inmiddels op meer dan een halve euro per km.

Banden, onderhoud en stalling

Dan het onderhoud; te beginnen onderaan bij de banden. Na 10 jaar ermee gereden en 15.000 km verder op de klok, zal het profiel er best nog wel opzitten. Maar door veroudering ontstaan al snel droogte scheuren en 'verhardt' het rubber. In zijn algemeenheid geldt het advies: vervang een band ongeacht de mate van slijtage na 10 jaar. Een oldtimerband kost zomaar € 150 per stuk; dat maal vijf is € 750. Dus € 75 per jaar is weer 5 cent de kilometer erbij. Nu zijn banden niet het enige dat slijt. Zullen we een voorzichtig bedrag aan jaarlijks onderhoud van € 500 voor een oldtimer aanhouden? Dat is per gereden kilometer een bedrag van 33,3 cent erbij. Zijn we dan? Nee, want nu staat de oldtimer nog in weer en wind buiten en gaat zien-derogen achteruit. Een oldtimer hoort in een stalling te staan. Als je de oldtimer in een garage bij huis hebt staan kost het minder, dan dat er een stallingsplaats elders gehuurd moet worden. Heel voorzichtig ingeschat kost stalling gemiddeld € 600

per jaar. Da's 40 cent de km erbij. Alles bij elkaar opgeteld zitten we nu op dik € 1,29 per kilometer.

Verdere leuke dingen rond oldtimers

Daarnaast hebben we nog de indirecte, jaarlijks wisselende, kosten. Denk aan een restauratie, aanschaf of huur van een aanhangwagen waar de oldtimer op vervoerd wordt, een clublidmaatschap, deelname aan clubevenementen, een abonnement op een leuk oldtimerblad enzovoort. We sus-sen ons vaak een beetje met de opmerking "een hobby mag toch geld kosten", maar met wat rekenwerk kun je je eigen particuliere bijdrage aan het in stand houden van mobiel erfgoed toch niet onderschatten.

De prijs bij het goedkoopste tankstation in Drenthe scheelt zomaar 40 cent per liter met de snelweg



Vaak worden kilometers verreden bij clubritten en rally's. Hier de start bij het Cavalerie Museum in Amersfoort van de St Joris Rally 2026. Uiteraard werd in de Mercedes-Benz Pagode gereden. Over de verstookte diesel per km van de Leopard 1V tank zullen we het maar niet hebben

KORT NIEUWS

Volgende ALV 21 november 2026

Drie weken na het symposium, op zaterdag 21 november a.s., zal de najaarsledenvergadering van de FEHAC gehouden worden in het Louwman Museum in Den Haag. Vanwege ons 50-jarig jubileum krijgt de vergadering een feestelijk karakter. Daarom nodigt het bestuur alle leden met nadruk uit deze ALV bij te wonen.

FEHAC-stand op evenementen

De FEHAC kunt u ontmoeten in onze stand bij deze komende evenementen.

- 15 augustus, *Vetera Oldtimerdag Ruinerwold*
- 11-13 september, *Wheels Mariënwaardt Beesd*
- 19 september, *Nationaal Veteraan Treffen voor tweewielers Woerden*

Symposium 50 jaar FEHAC

De FEHAC viert haar 50-jarig bestaan met een symposium op zaterdag 31 oktober 2026. Naast onze leden worden daarvoor uitgenodigd onze contacten bij de RDW, de

overheid en andere organisaties waar we bij de belangenbehartiging mee te maken hebben.

NCAD verhuist binnen Helmond

Het Nederlands Centrum voor Autohistorische Documentatie NCAD verhuist naar een drie keer zo grote locatie aan de Steenovenweg 36 te Helmond. Dat is 400 meter van de oude locatie.

Er is een fundraising actie opgezet om de verhuizing te financieren.

Bromfiets variatie Mokuli gespot

Tegenwoordig zullen dames ervoor bedanken om zo vervoerd te worden. Deze fraaie reclamefolder viel op bij het bekijken van een echte Mokuli.

Stand uitgifte klassieker kentekens

De RDW-opgave van de uitgifte van klassieke kentekens per 22 juli 2026.

Personenauto voor 1973 **RM-17-81**

Bedrijfsauto voor 1973 **BH-13-37**

Motorfiets voor 1973 **NM-54-23**

Voertuigen voor 1978 **42-YE-15**

De serie met de letters YE in het midden is voor alle voertuigen tussen 1973 en 1978.



Het laatst uitgegeven

RM kenteken **RM-17-81**

is voor een bijzondere driewieler:
een zeldzame Poirier XW5



COLOFON

FEHAC activiteiten is een uitgave van de **Federatie Historische Automobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC)**

www.fehac.nl

Secretariaat

Kosterijland 15
3981 AJ Bunnik
(T) 085 - 303 46 51
secretariaat@fehac.nl

PR/Perscontacten

Bert Pronk
public-affairs@fehac.nl

Redactie FEHAC activiteiten

Herman Steendam
redactie@fehac.nl

BESTUUR

Voorzitter

Stefan Hulman
voorzitter@fehac.nl

Secretaris

Hans Hoving
secretaris@fehac.nl

Penningmeester

René Stigt
penningmeester@fehac.nl

Bestuurslid Public Affairs

Bert Pronk
public-affairs@fehac.nl

Bestuurslid Erfgoed

Roland van Schelven
erfgoed@fehac.nl

Bestuurslid Duurzaamheid, Kennis & Techniek

Hans Hoving
duurzaamheid@fehac.nl

Bestuurslid Voertuig

Willem Vinke
voertuig@fehac.nl

Vormgeving

H.B. Busking, Odoom

FEHAC is een culturele ANBI.
Giften zijn welkom op
NL72 ABNA 0550 2324 43

© Informatie uit de FEHAC activiteiten 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.

Culturele
Algemeen Nut
Beoogende Instelling
ANBI



Ondersteun de FEHAC,
wordt business partner!

