

Oktober 2021

Uitwerking onderzoek voertuigen/vaartuigen met dank aan Bert Pronk van de FEHAC  
Hetty Dokter

De oldtimer-sector heeft veel voordelen voor zijn leden gerealiseerd: hoe hebben zij dat voor elkaar gekregen? Wat kan de FVEN daarvan leren?

vraag 1:

Is er een algemeen geaccepteerde definitie van 'oldtimer'?

vraag 2:

Hoe ziet de belangenorganisatie van de oldtimers eruit? Hoe hoog is de contributie? Zijn er betaalde medewerkers?

vraag 3:

Hoe is het de oldtimers gelukt te worden vrijgesteld van cq. een aangepast tarief te verkrijgen voor de motorrijtuigenbelasting?

vraag 4:

Hoe is het de oldtimers gelukt een aangepaste premie voor hun verzekering te verkrijgen?

vraag 5:

Hoe is het de oldtimers gelukt onder de Europese APK-wetgeving uit te komen?

vraag 6:

Hoe is het de oldtimers gelukt onder de emissievrije aandrijving uit te komen?

vraag 7:

Heeft de belangenorganisatie van de oldtimers een opinie over nut en noodzaak van een wettelijke erkenning van hun mobiele erfgoed?

### De FEHAC

De Federatie Historische Autobiel- en Motorfietsclubs (FEHAC) is net als de FVEN een federatie waarvan clubs lid kunnen worden. De FEHAC is opgericht in 1976 en is dé belangenbehartiger voor alle eigenaren en liefhebbers van klassieke voertuigen. Dat gaat om al het mobiel erfgoed op de weg: auto's, motorfietsen, scooters, brommers, bussen, vrachtwagens, trekkers, caravans en zelfs stoomwalsen.

De FEHAC beoogt dat ons mobiel erfgoed op de weg kan blijven rijden tegen een tarief dat er rekening mee houdt dat er maar heel weinig mee gereden wordt. Daarover wordt gesproken met de overheid: ministeries, de Tweede Kamer, gemeenten. Verder met instanties als Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW), Belastingdienst, de ANWB en verzekeringsmaatschappijen en taxateurs.

### Enkele kerncijfers (2020)

- 357.000 auto's ouder dan 30 jaar
- 52.000 bedrijfswagens ouder dan 30 jaar
- 203.000 motorfietsen ouder dan 30 jaar
- 139.000 brommers ouder dan 30 jaar
- De aantallen stijgen de laatste jaren, met name het aandeel 40-plus
- Rond een derde deel van de voertuigen staat 'geschorst' in de garage
- 1700 km per jaar in een 40+ auto
- 0,2 % van alle autokilometers wordt gereden in een oldtimer (CBS)
- Gemiddeld heeft een oldtimerliefhebber 2,5 voertuig (FIVA)
- Het aandeel elektrisch omgebouwde historische voertuigen is zeer gering (68 stuks)

Enkele bereikte resultaten in de FEHAC-geschiedenis (bloemlezing uit hun website):

**2005:** Motie in Europees parlement aangenomen dat maatregelen op verkeersveiligheid gebied geen onbedoeld nadelige effecten mogen hebben op bezit en gebruik van historische voertuigen.

**2007:** Versoepeling van de APK-regeling voor 30+ auto's en vrijstelling voor voertuigen van voor 1960. Ingangsdatum 1 januari 2008

**2008:** FEHAC actief in overleg met gemeente Amsterdam t.a.v. te introduceren milieuzone Ring-Amsterdam. Toezegging van wethouder dat oldtimer voertuigen vrijgesteld zullen worden; FEHAC actief in overleg met diverse gemeenten i.v.m. milieuzones voor vrachtwagens en bestelwagens.

**2015:** Op voorstel van de FEHAC is het besluit genomen voertuigen van ouder dan 50 jaar vrij te stellen van de APK. Deze regeling is in 2020 definitief bevestigd en gaat in per 1 januari 2021.

**2017:** Politiek Café: oldtimers zijn rijdende monumenten, over dit thema gaat FEHAC op 17 januari in gesprek met politici en autoriteiten in Nieuwspoor.

**2020:** FEHAC-congres 'Oldtimers op weg naar morgen'. Erfgoed is het waard om goed te bewaren, maar intussen verandert de wereld. Daarom werkt de FEHAC (Federatie Historische Automobielen- en Motorfiets Clubs) aan een nieuwe invulling voor behoud van het mobiele erfgoed op de weg. Samen met alle betrokkenen.

**2021:** APK-vrijstelling 50-plus met aandacht voor goed onderhoud een feit. Het FEHAC voorstel, door alle deelnemers in SO-APK al in 2015 overgenomen, om de APK-regels voor oldtimers verder te versoepelen is eindelijk realiteit geworden.

Voor de vergelijking voertuigen/vaartuigen merkt de FEHAC op, dat veel van de regelgeving voor wegvoertuigen valt onder de jurisdictie van het Ministerie van IenW, en dat de uitzonderingen die er voor wegvoertuigen gelden, vaak een heel praktische reden hebben:

- vrijstelling APK: uitstekende onderhoudstoestand en verdwijnen van specifieke kennis bij de keurmeesters;
- verzekeringspremie: de premie staat in een goede relatie met de schadeproductie. 'Oldtimerpolissen' zijn zeker geen verliesposten voor de verzekeraars;
- de milieuzone vrijstellingen hebben te maken met het minimale aantal bewegingen van het mobiel erfgoed in de milieuzones: alleen uit 'noodzaak' komt men in de mz. Dat is wanneer het voertuig daar gestald is, het onderhoudsbedrijf daar zit of wanneer er een evenement is. Liever rijdt men met de voertuigen door het mooie landelijk gebied.

De bovenstaande 7 vragen zijn op 6 september jl. telefonisch voorgelegd aan Bert Pronk, vicevoorzitter, bestuurslid public affairs en FIVA-gedelegeerde van de FEHAC. De FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens) is de wereldwijde federatieve vereniging van historische autoclubs.

Vraag 1) Is er een algemeen geaccepteerde definitie van 'oldtimers'?

De FEHAC beroept zich op de FIVA-definitie ([www.fiva.org](http://www.fiva.org)) of op de definitie die is opgenomen in Europese afspraken over periodieke technische keuring van voertuigen: 2014/45 EU ([EUR-Lex - 32014L0045 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](http://eur-lex.europa.eu/lexUri.do?uri=CELEX:32014L0045:EN)), die tekstueel nagenoeg identiek zijn.

In Europese afspraken: Artikel 3 – Definities

(punt 7) „voertuig van historisch belang”: elk voertuig dat door de lidstaat van inschrijving of een aangewezen vergunningsinstantie daarvan als historisch wordt beschouwd en aan de volgende voorwaarden voldoet:

- het is ten minste dertig jaar geleden vervaardigd of voor het eerst ingeschreven;

- het specifieke voertuigtype, zoals omschreven in het relevante Unie- of nationale recht, wordt niet langer geproduceerd;
- het is historisch bewaard gebleven en in de oorspronkelijke staat behouden en de technische kenmerken van de hoofdonderdelen hebben geen veranderingen ondergaan.

De FIVA definitie voegt er het element aan toe, nl. dat het voertuig niet dagelijks gebruikt wordt:

een historisch voertuig is:

- een mechanisch aangedreven weg voertuig
- welke minimaal 30 jaar oud is
- welke onderhouden en instand gehouden wordt in een historisch correcte uitvoering
- welke niet gebruikt wordt als dagelijks vervoermiddel
- en daardoor deel uitmaakt van ons technisch en cultureel erfgoed

Terzijde

Een andere interessante passage uit deze Europese afspraken over periodieke technische controles van voertuigen (2014/45 EU ([EUR-Lex - 32014L0045 - EN - EUR-Lex \(europa.eu\)](#)) staat onder punt 13 van de hoofdtekst:

“Motorvoertuigen van historisch belang worden verondersteld het industrieel erfgoed uit de tijd dat ze zijn gebouwd in stand te houden en worden geacht nauwelijks op de openbare weg te worden gebruikt. Het moet aan de lidstaten worden overgelaten om de termijn voor periodieke technische controles voor dergelijke voertuigen te bepalen. Ook moet het aan de lidstaten worden overgelaten om de technische controle van andere typen gespecialiseerde voertuigen te reguleren.” (Publicatieblad Europese Unie, 3 april 2014, punt 13).

Omdat Nederland nog geen eenduidige definitie heeft, heeft de FEHAC gepoogd diverse fracties Kamervragen te laten stellen over de acceptatie van de bovenstaande definities. Het ministerie OCW wilde dit echter niet, zij vinden dat het veld dit zelf moet bepalen. Dus de FEHAC is hier pragmatisch in, zolang er geen door de Nederlandse overheid algemeen geaccepteerde definitie is, hanteren ze de eerdergenoemde definities van historisch voertuig.

Vraag 2: Hoe ziet de belangenorganisatie van de oldtimers eruit? Hoe hoog is de contributie? Zijn er betaalde medewerkers? Wat gaat goed en wat niet?

- de FEHAC is 100% belangenbehartiger, zonder commerciële activiteiten;
- Het is een federatie, waarvan alleen rechtspersonen lid kunnen worden;
- het aantal leden is rond de 250, met een achterban van rond 57.000 personen;
- het bestuur bestaat uit 6 personen, die alle vrijwilliger zijn en alleen een onkosten vergoeding op declaratiebasis ontvangen;
- het secretariaat omvat 0,8 fte bezoldigd;
- de contributie bedraagt € 2,50 per persoon per jaar (jaarbudget ca € 150.000,00)
- per onderwerp zijn er commissies benoemd, die in totaal rond de 80 vrijwilligers omvatten;
- de FEHAC is aangesloten bij de FIVA en participeert in Mobiele Collectie Nederland (MCN);
- de FEHAC participeert in de Mobiliteitsalliantie ([Home - Mobiliteitsalliantie](#)).

De ruim 80 mensen die actief zijn binnen de FEHAC hebben zelf een oldtimer en zijn allemaal enthousiaste en onbetaalde vrijwilligers. De FEHAC heeft als erkend goed doel de ANBI-status.

Het bestuur heeft geleerd dat communicatie met de leden heel belangrijk is, gemiddeld gaat er elke week 1 communicatiebericht naar de clubs. Lastig is dat de communicatie naar de clubs niet altijd wordt doorgesluisd naar de leden.

Het bestuur vergadert eenmaal per maand en gaat ook vaak naar aangesloten clubs toe om mondeling te communiceren dan kun je ook vertrouwelijke informatie delen. Soms duurt het immers jaren voordat er een concreet resultaat is.

Samenwerken, o.a. in het MCN en in de Mobiliteitsalliantie vindt men heel belangrijk. Ook met beleidsambtenaren, die doen ook hun uiterste best en samenwerken is hier ook een pre. In de Mobiliteitsalliantie zitten 22 deelnemers (o.a. rai, bovag, ns, pro-rail, schiphol, scheepvaart, fietsersbond), men overlegt een keer per maand over wat de prioriteiten zijn naar de politiek, er vindt onderling afstemming plaats, er is een public affairs groep en 'rode-vlaggen-beleid'.

*De top 5 voor FEHAC in 2020:*

1. handhaven vrijstelling MRB. Mobiel erfgoed mag niet belast worden;
2. promoten 98 ethanolvrije brandstof nu en e-fuel in de toekomst;
3. mobiel erfgoed tonen aan breed publiek zoals rond 75 jaar Bevrijding;
4. uitbouwen van het Nationaal Register Mobiel Erfgoed;
5. de jeugd betrekken bij mobiel erfgoed samen met de internationale FIVA.

### Vraag 3: Hoe is het de oldtimers gelukt te worden vrijgesteld van cq. een aangepast tarief te verkrijgen voor de motorrijtuigenbelasting?

De oorsprong van deze vrijstelling ligt in de overgang van de wegenbelasting (belasting op gebruik) naar de motorrijtuigenbelasting (belasting op eigendom). Ter voorkoming van een ook door de fiscus als onrechtvaardig ervaren dubbele belasting is uit praktische overwegingen (vermindering administratieve lasten) een volledige vrijstelling van MRB gegeven voor 25+ voertuigen.

Een negatief effect van deze vrijstelling was dat er een groep eigenaren kwam die niet primair geïnteresseerd was in mobiel erfgoed, maar wel in geen belasting betalen; daar heeft men flink last van gehad: veel meer ongelukken, hogere verzekeringspremies. Het nieuwe belastingsysteem heeft hiertegen geholpen, er is nu overgangsregeling voor oldtimers ouder dan 25 en nog geen 40; 40 plus is vrijgesteld. Deze vrijstelling geldt niet voor auto's die bedrijfsmatig worden gebruikt voor personenvervoer.

Lang niet iedereen in de algemene ledenvergadering was hier toen blij mee. Het bestuur heeft er heel veel tijd ingestoken om dit allemaal voor elkaar te krijgen (2010/2012). Ook gedreigd met stoppen met onderhandelen, de toenmalige minister van Financiën De Jager heeft een opening weten te creëren. Dat de FEHAC zoveel partijen achter zich had, hielp enorm, niet te rigide zijn, en heel veel samenwerking zoeken met andere partijen; het gaat om de dialoog, zoeken naar een compromis is belangrijk.

#### Vraag 4: Hoe is het de oldtimers gelukt een aangepaste premie voor hun verzekering te krijgen?

De FEHAC geeft aan dat de assuradeuren hun groep weggebruikers zien als een aparte groep met een minimale schadeproductie. Gerekend naar dit risicoprofiel zijn de premies berekend. Dit soort polissen is voor de assuradeur financieel interessant: er wordt zeker geen verlies op geleden. Oldtimers worden immers vooral als hobbyobject gebruikt. Zij worden als mobiel erfgoed door de gebruiker vertroeteld. Hierdoor is de onderhoudstoestand goed. Ook is het gebruik zeer zorgvuldig. Het aantal gereden kilometers is ook doorgaans beperkt. Hierdoor zijn de risico's gering en daarom zijn er speciale verzekeringen voor oldtimers ingevoerd. Deze verzekeringen hebben een lage vaste premie en kennen op oldtimers toegesneden voorwaarden.

De FEHAC heeft onderzoek gedaan naar de kwaliteit van de in Nederland aangeboden verzekeringen voor klassieke voertuigen. Op basis daarvan zijn eisen opgesteld waar een goede oldtimerverzekering in ieder geval aan moet voldoen. Een oldtimerverzekering, die aan alle eisen voldoet, krijgt van de FEHAC het in de markt onderscheidende predicaat 'FEHAC goedgekeurde oldtimerverzekering'.

De premie per jaar voor een WA-verzekering is €10-tjes werk; de all-risk premie is een bepaald percentage van de getaxeerde waarde; schade is in de praktijk laag. De FEHAC heeft de afspraak met verzekeraars dat zij contact opnemen over 'vreemde schades'. Zo kan de premie laag blijven. Ook organiseert de FEHAC elk jaar een landelijke dag voor taxatie bureaus, ook die bureaus krijgen inmiddels een FEHAC-erkenning.

#### Vraag 5: Hoe is het de oldtimers gelukt onder de Europese APK-wetgeving uit te komen?

Ook hierbij heeft veranderende APK-regelgeving geholpen: steeds meer aspecten die niet relevant zijn voor historische voertuigen (ABS, katalysator, airbags, milieueisen etc. etc.) in combinatie met een sterk afnemende kennis van deze specifieke voertuigen bij de keurmeesters, maakte (na heel veel discussie) dat APK vanaf 1 januari 2021 niet meer geldt voor 50-plus voertuigen. Eerder al, op 1 januari 2008, ging de eerste versoepeling van de APK-regeling voor 30+ auto's in en de vrijstelling voor voertuigen van vòòr 1960.

De verplichting om 365 dagen per jaar te blijven voldoen aan de belangrijkste veiligheidseisen, de zogenaamde permanente voertuigeisen, geldt volgens de FEHAC terecht nog steeds wél voor hun voertuigen. Oldtimers krijgen immers veel meer onderhoud dan alleen een APK. De FEHAC is met BOVAG en KNAK bezig een programma te maken over het onderhoud van oldtimers, hoe moet dat, wat doe je wel, wat doe je niet, etc.

#### Vraag 6: hoe is het de oldtimers gelukt onder de emissievrije aandrijving uit te komen?

Al sinds 2014 heeft de FEHAC 'duurzaamheid', naast 'de erfgoedgedachte' gemaakt tot hun belangrijkste strategische punten. In het kader van duurzaamheid werken zij zeer nauw samen met relevante partijen op het gebied van volledig hernieuwbare, synthetische en schone brandstoffen, die qua totale emissie op termijn (2030) concurrerend of beter zijn dan bijvoorbeeld elektrische aandrijving. Zie [www.fehac.nl](http://www.fehac.nl) voor een video verslag van hun inzet op deze twee punten (betreft verslag congres 27 november 2020).

Nederland loopt op deze twee punten ver voorop op alle andere landen.

Op de FEHAC-website lezen we dat er al in 2008 overleg met gemeente Amsterdam is rond de te introduceren milieuzone Ring-Amsterdam. De FEHAC kreeg de toezegging van de toenmalige wethouder dat oldtimer voertuigen vrijgesteld zullen worden. De FEHAC is actief in overleg met diverse gemeenten i.v.m. milieuzones voor vrachtwagens en bestelwagens.

Sectorale of lokale wetgeving blijkt doorgaans slecht uit te pakken voor mobiel erfgoed, dat zich per definitie eenvoudig van locatie naar locatie kan verplaatsen. Om die reden heeft de FEHAC er bij de wetgever ook sterk op aangedrongen om plaatselijke wetgeving -zoals inzake milieuzones- te overrulen in landelijke regels. Met de Harmonisatie Milieuzone regels heeft de Minister van IenW er blijk van gegeven deze problematiek te herkennen en daar oplossingen voor te willen bieden.

Vraag 7: heeft de belangenorganisatie van de oldtimers een opinie over nut en noodzaak van een wettelijke erkenning van hun mobiele erfgoed?

De FEHAC schrijft op de website dat op hun initiatief “*mobiel erfgoed is opgenomen in de nieuwe Erfgoedwet 2016, waardoor onze klassieke voertuigen een beschermde status hebben verkregen. De FEHAC is en blijft actief deze bescherming zeker te stellen.*”

Navraag leert dat ze hierbij niet de Erfgoedwet zelf, maar de Memorie van Toelichting bedoelen.

Passage uit de memorie van toelichting bij de erfgoedwet (Tweede Kamer, vergaderjaar 2014–2015, 34 109, nr. 3 p.49): (onderstrepingen hd)

#### *9.3.2 Mobiel erfgoed*

*Dertig reacties gaan in op het mobiel erfgoed. Uit de reacties spreekt een grote betrokkenheid bij de staat van ons mobiel erfgoed. In ons land wordt niet alleen een grote vloot historische schepen beheerd, maar worden ook oldtimers, historische vliegtuigen en andere vormen van mobiel erfgoed voor toekomstige generaties behouden. De staat van dit mobiel erfgoed is over het algemeen voortreffelijk. Vele tientallen grote en kleinere organisaties zetten zich hiervoor in, vaak vrijwillig. Deze inzet wordt zeer gewaardeerd en ondersteund waar nodig. Zo heeft de Mobiele Collectie NL subsidie gekregen om een register voor mobiel erfgoed in te stellen. Inmiddels zijn duizenden schepen, auto's en vliegtuigen geregistreerd, wat de vindbaarheid ten goede komt. Voor het varend erfgoed is via het Mondriaan Fonds een budget beschikbaar gesteld om restauraties uit te kunnen voeren.*

*Nochtans spreken verschillende indieners hun zorgen uit over een vermeend gebrek aan wettelijke erkenning van de status van mobiel erfgoed en de wettelijk geregelde bescherming hiervan. Deze zorg wordt niet gedeeld. Mobiel erfgoed valt als cultuurgood in beginsel binnen de reikwijdte van de Wbc, die opgaat in dit wetsvoorstel (zie de hoofdstukken 3 en 4).*

*Voor het varend erfgoed in ons land wordt een aantal bedreigingen gesignaleerd waaronder een gemis aan fiscale voordelen zoals de mogelijkheid om gebruik te maken van accijnsvrije diesel, laagbetaalde ligplaatsen voor historische schepen of aanvullende fiscale regelingen gericht op onderhoud en restauratie. Verschillende indieners stellen dat de mobiel erfgoedsector behoefte heeft aan financiële ondersteuning in de vorm van (project)subsidies. Deze zaken vallen buiten het bestek van dit wetsvoorstel. Dit wetsvoorstel schept het wettelijk kader voor de omgang met ons cultureel erfgoed. In het kader van de Modernisering van de Monumentenzorg is onderzoek verricht naar sectorale regelgeving die belemmerend kan werken voor het functioneren van mobiel erfgoed.*

*Verschillende indieners stellen voor om mobiel erfgoed de status van monument te geven. Hiertoe wordt geen aanleiding gezien. Enkele indieners stellen hiernaast voor om het Nationaal Register Mobiel Erfgoed wettelijk te erkennen en op te nemen in de Erfgoedbalans en Erfgoedmonitor. In bedoelde rapportages kan alles dat onder het begrip cultureel erfgoed valt, worden meegenomen. Op basis van de suggesties wordt bezien hoe in deze rapportages aandacht kan worden besteed aan het mobiele erfgoed. “*

De FEHAC wijst erop dat zij binnen de sector 'weg' van de MCN veel waarde hechten aan de opmerkingen uit de Memorie van Toelichting van de Erfgoedwet:

### *3.2 Criteria voor aanwijzing*

*In de Mw 1988 zijn de aanwijzingscriteria voor rijksmonumenten vervat in de omschrijving van het begrip monumenten. In deze omschrijving gaat het om «(vervaardigde) zaken die van algemeen belang zijn vanwege hun schoonheid, betekenis voor de wetenschap of cultuurhistorische waarde». In de Wbc zijn de criteria opgenomen in het artikel over de aanwijzing op grond waarvan de Minister van OCW «roerende zaken van bijzondere cultuurhistorische of wetenschappelijke betekenis, die als onvervangbaar en onmisbaar behoren te worden behouden voor het Nederlands cultuurbezit» kan aanwijzen als beschermd voorwerp.*

Op deze teksten beroept de FEHAC zich wanneer zij stellen dat hun voertuigen tot het mobiel erfgoed behoren en een beschermde status hebben. Dat is bekend bij OCW en RCE en zij worden door beide instanties daarin niet gecorrigeerd.

### **Aanbevelingen aan cie. duurzaamheid, DB en AB:**

- 1) de FVEN kan veel leren van de FEHAC; bijvoorbeeld rond de CVO-keuring die berust op Europese regelgeving zou nader onderzoek kunnen uitwijzen of het mogelijk is voor historische vaartuigen die niet commercieel worden ingezet, ook een ontheffing in het leven te roepen. Gelijktijdig met een "kenniscentrum" voor restauratie/onderhoud oid.
- 2) Belangen komen voor een (belangrijk) deel overeen, samenwerken op de thema's: 'erfgoedgedachte', 'het betrekken van de jeugd' en 'duurzaamheid' is aan te bevelen.

#### a) Erfgoedgedachte:

De FEHAC pleit voor het nastreven van een 'status aparte' voor het gehele mobiel erfgoed. Een van de voordelen daarvan is dan, dat de wetgever vooraf moet toetsen of nieuwe wetgeving nadelig uitwerkt op het behoud van het mobiel erfgoed.

Op vrijwillige basis, en op basis van een vorm van collegialiteit, werkt de FEHAC al zo met lenW. Het voorkomt een hoop 'gedoe'.

- Heeft de FVEN ook zo'n soort relatie met lenW? OCW? Overleg van Rolf?
- Is het handig zo'n 'status aparte' nader uit te werken? Alleen? Samen met de FEHAC? In MCN verband?

#### b) Jeugd

Om historische schepen te behouden is interesse van de jeugd in onze vloot zeer noodzakelijk. Dat geldt dus blijkbaar ook voor voertuigen en vast ook voor treinen en vliegtuigen. Dit lijkt dus op het lijf geschreven van de MCN.

#### c) Duurzaamheid

Commissie van FVEN en FEHAC samen laten vergaderen om te kijken of ze tot een gezamenlijke actieagenda (al is het maar 1 punt) kunnen komen, bijvoorbeeld rond de gevaren, beschikbaarheid, prijs van synthetische brandstof.