



Secretariaat : De Weidenweg 68A  
7961 LR Ruinerwold  
tel.: 0651934547  
mail: [secretaris@fehamec.nl](mailto:secretaris@fehamec.nl)

Inschrijving KvK nr : 66811252  
Rekening Rabo : NL30RABO0312684835

# Nieuwsbrief

Datum : 27 november 2018  
Nummer : Feh2018-02

## **Algemeen**

In de tussentijd hebben zich een tweetal ontwikkelingen plaatsgevonden die wij onder uw aandacht willen brengen.

**A** Europese vergadering op 02 november 2018 te Hammelburg, onderwerp "Vorming van een Europese Federatie van Trekker Oldtimer Clubs".

Gezien de milieu ontwikkelingen is samenwerking en een goeie lobby onontbeerlijk .

**B** Nieuwe ontwikkelingen mbt het kentekenen van trekkers

## **A Vorming van een Europese Federatie van Trekker Oldtimer Clubs**

Op initiatief van onze voorzitter Hans Peters en Hubert Flaig van de Duitse BHL D is er op 02 november 2018 te Hammelburg een vergadering belegd.

Europese politici hadden hen geadviseerd om ons als oldtimer clubs, Europees gezien te organiseren, mede om de continuïteit te borgen en de huidige en toekomstige problemen te gaan benoemen.

Op de vergadering waren vertegenwoordigers van de navolgende landen aanwezig:

*Nederland, Duitsland, België, Frankrijk, Oostenrijk en Zwitserland.*

Italië is ook bereid zich aan te sluiten, maar was helaas verhinderd.

De eerste doelstelling van de vergadering is om met elkaar te communiceren en over bepaalde problemen ( bv. milieu) te brainstormen. Tevens om te onderzoeken hoe wij aansluiting kunnen zoeken bij de FIVA (Fédération Internationale des Véhicules Anciens), de vertegenwoordiging van oldtimerclubs wereldwijd.

De Belgische afgevaardigde merkt op dat de landbouwhistorische tractoren / uitrusting niet altijd de aandacht krijgen die nodig is. Deze bijeenkomst van vandaag kan misschien helpen om de druk op de FIVA te vergroten om zo aandacht te schenken aan onze behoeften en dit zal ons in de toekomst mogelijk ten goede komen.

In de presentaties vanuit de deelnemende landen komen diverse problemen naar voren:

- **België:**  
In België zijn de oldtimer-tractorclubs lid van de BFOV / FBVA en werkt de BFOV / FBVA samen met de FIVA om duidelijk te maken welke onderwerpen moeten worden besproken en voor de leden moeten worden opgelost.
- **Frankrijk:**  
In Frankrijk zijn er veel oldtimer-clubs en in september 2018 was er een 1e ontmoeting met leden van verschillende oldtimer-clubs en ook van tractorbrandclubs.  
Gedeeltelijk hebben de clubs een commercieel belang door onderdelen voor oldtimer-tractoren te verkopen.  
Etienne verwacht dat het problematisch zal zijn om alle clubs in één Franse organisatie te organiseren dat kan samenwerken met de andere Europese verenigingen.  
Specifiek in verband met de Musea met historische landbouwuitrusting is het sentiment in Frankrijk op dit moment slecht. Het risico is groot dat complete collecties worden verkocht of niet voor iedereen beschikbaar zijn om te zien en zaken te leren over deze apparatuur.
- **Zwitserland**  
In Zwitserland zijn alle 165 oldtimer clubs (5000 leden in totaal) lid van FALS (Freunde Alter Landmaschinen Schweiz)  
Tijdens zijn presentatie maakte Jörg duidelijk dat het goed georganiseerd is. FALS is lid van SHVF (Zwitserse historische voertuigfederatie)  
De SHVF is lid van de FIVA.  
Voor de Zwitser is de FIVA-pas belangrijk. De controle in Zwitserland op vintage voertuigen is strikt. Wanneer het voertuig een FIVA-pas heeft, ontvangt de eigenaar een registratie.  
In Zwitserland is het kenteken voor een vintage tractor bestemd voor de eigenaar en kan het op elke tractor worden gebruikt.  
Met betrekking tot tractoren is het geen specifiek onderdeel in de FIVA en in verband met de problemen die we in de nabije toekomst verwachten, is Jörg bang dat dit de tractorleden onvoldoende ondersteuning zullen bieden.  
FALS heeft een tijdschrift "Alte Landtechnik", verschijnt 4 keer per jaar. De organisatie bestaat 10 jaar en op evenementen onder FALS auspiciën mogen alleen leden deelnemen.  
Voor communicatie in Zwitserland is het belangrijk om alles in 4 talen te vertalen.
- **Oostenrijk:**  
In Oostenrijk zijn 90 oldtimer clubs. HLTO is een van de 90 en samen met 2 andere oldtimer-clubs zijn ze lid van het Österreichisch Motoren Verband.  
De HLTO wil graag een federatie hebben in Oostenrijk, maar het zal nog een aantal jaren duren voordat alle clubs verenigd zijn.  
Voor de musea en de collecties is het sentiment nog steeds goed  
Vervolgens vertelt Karl Prillinger over zijn archief dat hij 26 jaar geleden begon op te bouwen en het heeft nu 150 m. documenten en boeken in de rekken en duizenden van deze documenten worden nu gedigitaliseerd.  
Vooral de oude brochures en handleidingen zijn waardevol en moeten worden bewaard.  
Karl wil de informatie in zijn archief voor iedereen beschikbaar houden, maar hij heeft ondersteuning nodig en zijn wens is dat een Europese organisatie voor historische landbouwapparatuur zijn archief kan ondersteunen.  
Op dit moment bedragen de kosten voor het Archief € 5.000,00 / maand.

- **Duitsland:**

Het BHL D (Bundesverband Historische Landtechniek Duitsland) is opgericht in 2010 en de meeste oldtimer-tractorclubs (200 clubs met 28.000 leden) zijn lid van het BHL D. De BHL D-vergaderingen zijn in Hammelburg. Er is een samenwerking met de ADAC en de ADAC is de FIVA-vertegenwoordiger in Duitsland. Met betrekking tot technische informatie en inspectie is er ook contact met GTU in Stuttgart.

Frits Knebel begon in 2005 als Reporter en uitgever van het tijdschrift "Oldtimer Tractor", het tijdschrift verschijnt 12 keer per jaar in een editie van 28000 stuks.

De interesse van Frits om deel te nemen aan deze bijeenkomst om de problemen te begrijpen en wat de plannen zijn met betrekking tot een mogelijke oprichting van een Europese organisatie.

- **Nederland:**

De Fehamec is opgericht in 2016 en er zijn 10 tractor oldtimer clubs lid.

Ze vertegenwoordigen ongeveer 15.000 oldtimer-bezitters.

In Nederland zijn er verschillende kwesties met betrekking tot oldtimer-tractoren en historische landbouwwerktuigen. (Milieu, registratie, nummerplaat, rijbewijs, collecties van historische landbouwmaterialen)

In Nederland is er de Fehac dat contact heeft met de FIVA. De Fehac heeft geen specifieke sectie voor tractoren voor oldtimer. Dat is de reden dat de Fehamec is opgericht.

Fehamec werkt samen met verschillende organisaties in de landbouwmechanisatie en dergelijke.

Tijdens de vergadering worden de volgende punten naar voren gebracht als motivatie om te komen tot een Europese Federatie:

#### 1 Wetgeving nationaal en EU

- Milieu
- Historische voertuigen in het verkeer " Voertuigen van gisteren op de wegen van morgen"
- Gebruik van historische materialen, brandstoffen en smeermiddelen
- Internationale handel in klassieke voertuigen
- Mobiliteit over de grenzen heen

#### 2 Cultuur

- Behoud van historische voertuigen en machines
- Erkenning 'Automotive Culture' als Werelderfgoed van de UNESCO wordt afgewezen.  
Tractoren worden zelfs niet in aanmerking genomen
- De generatie van "Benzinekoppen" wordt ouder en sterft.

#### 3 Financiële steun door nationale politiek en de EU

- Voorbeeld Saint-Loup-des-Bois (Nievre)  
Het is opgericht met steun van de EU, maar nu is er niet genoeg geld om het museum open te houden en de verzameling samen.
- Dit zal gebeuren met meer collecties in musea en particuliere collecties.

#### 4 Bouw netwerken

- Verbind alle verenigingen.
- Connecteer archieven en musea.
- Versterking van de positie van historische landbouwtechniek in de klassieke autoscène die voornamelijk wordt gedomineerd door automobielclubs.

In een discussie blijkt dat de vertegenwoordigers uit de diverse landen gaarne te zijner tijd antwoord willen op de volgende landgerelateerde onderwerpen / vragen :

- Voertuigen in het verkeer met licht overdag. Niet mogelijk voor oude tractoren
- Wanneer is een tractor of ander landbouwwerktuig historisch? (> 30 jaar oud □ klassiek en > 40 jaar oud □ Oldtimer?) Heeft op dit moment elk land zijn eigen regels. Voor belastingen hebben de meeste landen de leeftijd van 25 jaar
- Is het mogelijk om verf en motor- en hydraulische olie in de oude specificaties te houden die beschikbaar zijn voor restauratie van voertuigen om het voertuig origineel te houden.
- Hoe kunnen we historisch landbouwmateriaal importeren / exporteren?
- Bij de bespreking van de omgeving moeten we de positie van de groepen die we vertegenwoordigen duidelijk maken.
- We moeten een manier vinden waarop we meer sympathie en interesse krijgen voor de historische landbouwtechniek.
- Hoe kunnen we duidelijk maken dat historische landbouwwerktuig (tractoren, oogstmachines, werktuigen) het mogelijk maakte om te groeien in de westerse landen en het mogelijk maakte om iedereen te voeden? Misschien is het mogelijk om met UNESCO te bespreken.
- Uit onderzoek van Resent bleek dat de algemene interesse voor voertuigen daalt, maar op tentoonstellingen zien we ook meer belangstelling voor terug naar de natuur en de manier waarop de oude generatie boeren op het land werkte.
- Jonge tractoringenieurs hebben geen kennis van oude technieken. De basiswerking van systemen is slechts een klein onderdeel van het onderwijs. Er is meer aandacht voor alle elektronica en systemen rond tractoren. Wie kan oude tractoren repareren?
- Misschien kunnen we een universiteit of middelbare school vragen om een studie specifiek te maken met betrekking tot historische landbouwwerktuig.
- Wat kunnen we doen met betrekking tot de verandering naar "de digitale wereld" op het moment dat we allemaal tijdschriften en boeken op papier hebben, zal dit veranderen in digitale documenten.
- Misschien kunnen we ook samenwerken met de CEMA <http://www.cema-agri.org>

Vele ( misschien wel de meeste) vragen / opmerkingen raken ook de problemen in Nederland.

Op het einde van de vergadering werd besloten om een manifest op te stellen om duidelijk te maken wat we willen bereiken en dit manifest zal moeten worden besproken met FIVA (Via ADAC of direct)

Na de discussie met de FIVA verwachten we:

- o Mogelijkheden die FIVA kan bieden om ons manifest in Europa te ondersteunen.
- o Wat de kosten zijn die we moeten betalen voor de ondersteuning.
- o Wat we kunnen verwachten dat ze voor ons zullen doen.

Het manifest kan ook door alle organisaties worden gebruikt om duidelijk te maken wat onze positie is en wat we zouden willen bereiken.

Hans Peters , Hubert Flaig ( Duitsland) en Peeter Henning ( België) gaan het manifest opstellen en voorleggen aan de FIVA.

Op de jaarvergadering zal Hans Peters één en ander nader gaan toelichten en eventuele vragen beantwoorden.

## B Nieuwe ontwikkelingen mbt het kentekenen van trekkers

Navolgend is de gehele brief van minister van Nieuwenhuizen weergegeven. Dit om misverstanden te voorkomen en duidelijkheid te geven over de laatste ontwikkelingen.

Letterlijke weergave van de brief:

Geachte voorzitter,

Volgens Richtlijn 2014/45/EU, betreffende de periodieke technische controle van motorvoertuigen en aanhangwagens, zijn landbouw- of bosbouwtrekkers (van de categorie T) met een maximum-constructiesnelheid van meer dan 40 km/u vanaf 20 mei 2018 APK-plichtig. De noodzakelijke aanpassingen van wet- en regelgeving moesten uiterlijk 20 mei 2017 zijn gerealiseerd. Ter implementatie van de richtlijn was gekozen voor een wetsvoorstel voor een kentekenplicht voor landbouw- of bosbouwtrekkers. Dit voorstel is door uw Kamer verworpen (Kamerstukken II 2015/16, 34 937). Hierdoor bestaat op dit moment geen wettelijke basis voor de APK-plicht voor deze categorie voertuigen en kan de lagere regelgeving waarin die verplichting is geregeld niet in werking treden.

De Europese Commissie heeft Nederland op 17 juli 2017 in gebreke gesteld wegens niet tijdige implementatie van de richtlijn. Om verdere stappen van de Europese Commissie in de infractieprocedure te voorkomen en de negatieve gevolgen hiervan zo veel mogelijk te beperken, is het van belang zo snel mogelijk alsnog een wettelijke basis voor de APK-plicht te regelen.

### *Afstemming betrokken partijen*

Ik ben om tafel gegaan met de betrokken partijen (landbouwbranche, wegbeheerders, handhavings- en uitvoeringsinstanties) om tot een gedragen nieuw wetsvoorstel te kunnen komen. Daarbij is bezien hoe - binnen de Europeesrechtelijke kaders - zoveel mogelijk tegemoet kan worden gekomen aan de wensen van de verschillende partijen.

### *APK-plicht en uitzonderingen*

De APK-plicht geldt voor landbouw- of bosbouwtrekkers (voertuigcategorie T) met een constructiesnelheid hoger dan 40 km/u. In de richtlijn wordt de mogelijkheid geboden om voertuigen uit te zonderen van de APK-plicht. Het gaat om voertuigen die hoofdzakelijk voor land- en bosbouwwerkzaamheden worden ingezet, op het terrein waar zulke activiteit plaatsvindt, zoals landwegen en akkers. Deze voertuigen zullen in het voorstel worden uitgezonderd van de APK-plicht.

### *Registratie bestaande landbouwvoertuigen*

Om aan de in de richtlijn gestelde eisen voor de APK-plicht te kunnen voldoen, is registratie van alle bestaande landbouw- of bosbouwtrekkers (LBT)<sup>1</sup> en mobiele machines nodig. Bij registratie worden alle bestaande voertuigen met de benodigde technische gegevens geregistreerd, alsmede de houder/eigenaar van het voertuig. De RDW voert enkele (register)controles uit op juistheid en authenticiteit van de ingevoerde gegevens, voordat het voertuig wordt geregistreerd. De kosten per registratie zijn 18 euro. Ik heb de RDW gevraagd om deze kosten zo laag mogelijk te houden, mede door gebruik te maken van een administratieve inschrijving met alleen de noodzakelijke (technische) gegevens en de maximum-constructiesnelheid. Er wordt een korte conversieperiode (minder dan een jaar) ingesteld voor de registratie van het bestaande park.

---

<sup>1</sup> Onder (land)bouwvoertuigen wordt verstaan: landbouw- of bosbouwtrekkers (voertuigcategorie T en C), motorrijtuigen met beperkte snelheid (MMBS'en), landbouw- of bosbouwaanhangwagens (voertuigcategorie R) en verwisselbare getrokken uitrustingsstukken (voertuigcategorie S).

Voertuigen die niet op de openbare weg komen en dus uitsluitend op eigen terrein gebruikt worden, hoeven niet te worden geregistreerd. Ook getrokken materieel met een constructiesnelheid lager dan 25 km/uur is vrijgesteld van registratie. Registratie is ook niet verplicht voor voertuigen die vrijgesteld zijn voor het T-rijbewijs en andere voertuigen, zoals meeneemheftrucks en fruittreintjes.

### *Moties*

In het voorstel zullen ook de moties Visser (Kamerstukken II 2016/17, 34 397, nr. 23) en Van Helvert (Kamerstukken II 2016/17, 34 397, nr. 25) worden uitgevoerd. Dit resulteert in een verhoging van de maximumsnelheid voor landbouwvoertuigen van 25km/uur naar 40km/uur, mits de maximum-constructiesnelheid dit toelaat. Daarnaast wordt een centraal loket ontheffingverlening voor landbouwvoertuigen bij de RDW gerealiseerd, waarmee per voertuig voor alle wegen een ontheffing kan worden verleend, in plaats van per individuele wegbeheerder. Deze ontheffingen kunnen centraal worden aangevraagd voor breedteoverschrijding. Welke wegen worden opengesteld voor landbouwverkeer is uiteraard aan de betrokken wegbeheerders. Wegbeheerders streven een “ja, tenzij”-beleid na: in principe worden wegen vrijgegeven, behalve als er gegronde redenen zijn om dit onder andere vanuit het oogpunt van verkeersveiligheid niet te doen.

Landbouw- of bosbouwtrekkers, MMBS'en en hun getrokken materieel kunnen en mogen alleen gebruik maken van de snelheidsverhoging en het loket ontheffingverlening wanneer een kenteken gevoerd wordt. Dit is de uitdrukkelijke eis van zowel handhavingsinstanties als wegbeheerders.

### *Kentekenplicht nieuwe landbouwvoertuigen*

Alle landbouw- of bosbouwvoertuigen worden na inwerkingtreding van het voornoemde wetsvoorstel kentekenplichtig. Nieuwe voertuigen zijn dat automatisch, voor bestaande voertuigen die APK-plichtig zijn, geldt een conversieperiode. Hieraan zijn uiteraard kosten verbonden. Net als bij personenauto's zal de RDW hiervoor een tarief stellen. Bij het voeren van een kenteken zullen landbouwvoertuigen gebruikmaken van één kentekenplaat aan de achterzijde van het voertuig.

Een kentekenplicht voor nieuwe landbouwvoertuigen is tevens noodzakelijk om aan te sluiten bij de huidige systematiek van registratie van voertuigen. De redenen hiervoor zijn verplichtingen rondom goedkeuring, markttoezicht, verkoopverboden, restantvoorraden, rapportages en terugroepacties, zoals gesteld in diverse Europese richtlijnen en verordeningen.

Na invoering van het wetsvoorstel komt de voertuigcategorie 'motorrijtuig met beperkte snelheid' (MMBS) te vervallen en wordt deze vervangen door de categorie 'mobiele machines' (MM). Mobiele machines worden eveneens kentekenplichtig. Met het invoeren van de registratieplicht komt ook een einde aan het ombouwen van voertuigen tot MMBS'en. Handhaving op parkeren en snelheid is voor die categorie op dit moment niet mogelijk. Met registratie en een kentekenplaat wanneer men harder wil rijden dan 25km/uur is dit wel mogelijk voor het bestaande wagenpark.

Inmiddels is voor deze voertuigen ook een rijbewijs nodig.

### *Vrijwillige kentekening en overgangsregeling*

Voor voertuigen die niet sneller dan 25 km/uur rijden en geen gebruik willen maken van het centrale ontheffingenloket geldt een overgangsperiode tot en met 31 december 2024. Dit biedt de mogelijkheid om stapsgewijs naar invoering van de kentekenplaat te gaan.

Voor deze voertuigen is er wel de mogelijkheid vrijwillig een kentekenplaat te voeren vanwege andere voordelen, zoals verzekering en opsporingsmogelijkheden. Ook kan dit tot het einde van de conversieperiode in plaats van het huidige GV-kenteken (grensverkeer). Het GV-kenteken als bijzonder kenteken zal komen te vervallen wanneer de registratie van bestaande voertuigen is doorgevoerd.

Hoogachtend,

DE MINISTER VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,  
drs. C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

### **Slot**

De jaarvergadering is op:  
zaterdag 16 februari 2019  
Hotel Apeldoorn – De Cantharel ( Van der Valk),  
Van Golsteinlaan 20, 7339 GT Apeldoorn  
Aanvang 13.00 uur.

De agenda volgt half januari 2019.

Namens het bestuur

De voorzitter	de secretaris
Hans Peters	Anko Broekema