

DE BOTTE BIJL HAKT ER FLINK IN

Op 1 januari 2014 werd de leeftijdsgrens voor mrb-vrijstelling verschoven naar 40 jaar. Voor zowel eigenaren van klassieke auto's als de autobranche heeft dit flinke consequenties gehad. Wat is er de afgelopen drie jaar gebeurd met de oldtimerpopulatie en hebben de maatregelen hun doel bereikt?

TEKST MICHEL WILLEBRANDS EN ARJAN LENOIR, DATA VWE, CBS EN RDW.
DATAVERWERKING EN ANALYSE ARJAN LENOIR, MET DANK AAN STICHTING AUTOBELANGEN



Arjan Lenoir van Stichting Autobelangen: "Er is best een tarief te bedenken waarvoor veel meer hobbyisten hadden kunnen of willen blijven rijden. Een beleid waarin oldtimers niet alleen kunnen bestaan, maar ook ontstaan. Vooral dat laatste staat nu behoorlijk onder druk."



Bij de eigenaren van grote, zware Amerikanen op lpg uit de jaren 70 en 80 heeft de mrb-wijziging er stevig in gehakt; was je auto eerst nog mrb-vrij, vanaf 1 januari 2014 bedroeg de wegenbelasting ineens € 2.000 per jaar of meer. De opties: de volle mep betalen, verkopen, schorsen (en wachten tot hij 40 wordt) of de lpg-tank eruit halen en gebruik maken van de overgangsregeling (auto's op benzine betalen maximaal € 120 per jaar).

Het waren tussen 2012 en 2014 roerige tijden voor oldtimereigenaren. Op een bepaald moment had het er alle schijn van dat ze allemaal weer 'wegenbelasting' moesten gaan betalen. Voor een lpg-gestookte Amerikaan zou dat neerkomen op zo'n € 2.000 mrb per jaar. Natuurlijk volgden er protesten. Partijen als KNAC en FEHAC meldden zich in Den Haag met stapels handtekeningen om daarmee het ongenoegen onder de oldtimerbezitters onder de aandacht te brengen. Het leidde tot onderhandelingen die resulteerden in een aanpassing: de vrijstellingsleeftijd werd verschoven van 25 naar 40 jaar. Daarnaast kwam er een overgangsregeling, maar uitsluitend voor voertuigen op benzine tot en met bouwjaar 1987. Zo bleef een derde van het wagenpark fiscaal volledig buiten schot, maar voor eigenaren van één of meerdere jonge klassiekers was er geen ontkomen aan. De gevestigde orde (KNAC en FEHAC) was met 'het 40-jaar-compromis' uitgespeeld, waarna Stichting Autobelangen zich met www.vrijstellingoldtimer.nl in de strijd mengde. Via een politieke lobby werden het ministerie van Financiën en de Tweede Kamer bestookt met keihard cijfermateriaal waarmee de onderbouwing van het kabinet onderuit werd gehaald. Toenmalig staatssecretaris Frans Weekers van de VVD parkeerde alle kritische Kamervragen

HET AANTAL DIESELS IN DE LEEFTIJD 25 TOT 40 JAAR IS GEHALVEERD, DE POPULATIE OP LPG IS ZELFS MET TWEE DERDE AFGENOMEN

echter lang genoeg om het 40-jaar-compromis als een klein en onderbelicht onderdeel van het belastingplan door de Eerste Kamer te loodsen. Weekers moest kort daarna weliswaar het veld ruimen, maar de maatregel bleef overeind. En zo werd per 1 januari 2014 de vrijstelling voor oldtimers verschoven naar 40 jaar. Inmiddels zijn we drie jaar verder en zijn we benieuwd wat de gevolgen zijn van die maatregel. Wat is er sindsdien gebeurd met het Nederlandse oldtimerpark? Zijn er veel 'jonge klassiekers' verdwenen en zo ja: welke dan? Zijn auto's van 40 jaar en ouder populairder geworden? Dat soort vragen. Om daar achter te komen, klopten we aan bij Arjan Lenoir, analist van Stichting Autobelangen.

Arjan, voordat we in de cijfers duiken: hoe is het destijds allemaal ook alweer begonnen?

"Met een grote verrassing in het regeerakkoord 'Bruggen slaan' van het kabinet-Rutte II in oktober 2012. Daarin stond een zin die de Nederlandse oldtimergemeenschap op zijn kop zette: 'De vrijstelling in de motorrijtuigenbelasting voor oldtimers wordt vanuit milieuoverwegingen afgeschaft'. Wat veel oldtimerbezitters toen wel wisten, maar daarbuiten bijna niemand, was dat de fiscale wetgeving in januari 2012 ook al was aangepast. Dus amper tien maanden eerder. En bovendien had men in 2008 al zitten tornen aan de regels, dus eigenlijk verwachtten we dat de mrb-regeling voorlopig wel even zo zou blijven. Zeker omdat er in het amendement-Van Vliet (van PVV-kamerlid Roland van Vliet, red.), dat wil zeggen de wetwijziging uit januari 2012, letterlijk stond dat de wet over vijf jaar geëvalueerd zou worden."

▼ In deze dataset is ook bewust de leeftijd van 24 jaar inbegrepen, omdat deze voertuigen met het oog op een vrijstelling in de nabije toekomst altijd in grote aantallen werden geïmporteerd.

Waren er dan al voldoende aanwijzingen dat 'Van Vliet' toch geen goede maatregel was?

"Nee, integendeel. In het regeerakkoord werd het milieu als enige argument aangevoerd, maar onderbouwd was het niet. In de Tweede Kamer kwam Weekers vooral met het betoog dat de import van relatief jonge oldtimers explosief was gestegen en dat die vieze oude auto's hier allemaal 'gratis' rondreden. Dit moest volgens hem worden aangepakt. Maar vervolgens liet hij de importcijfers uit 2012 weg uit zijn pleidooi, anders zou blijken dat die stijgende trend met de invoering van het amendement-Van Vliet was omgezet in een daling. Dat probleem was dus al opgelost!"

Eerlijk is eerlijk: destijds zag je heel veel Mercedesen 190 en W124 rondrijden, de 'oude stinkdiesels'. Nu zie je ze vrijwel niet meer. Was dit ook gebeurd als de wetgeving niet was aangescherpt?

"Niet in dezelfde mate. Maar de vraag is of het noodzakelijk is om zulke ingrijpende maatregelen te nemen als je ziet dat je met de huidige wet-

geving ook het beoogde resultaat kunt bereiken, al duurt het misschien iets langer. Zeker als je beseft dat de overheid het probleem van de 'stinkdiesels' zelf had veroorzaakt."

Wat bedoel je met 'zelf veroorzaakt'?

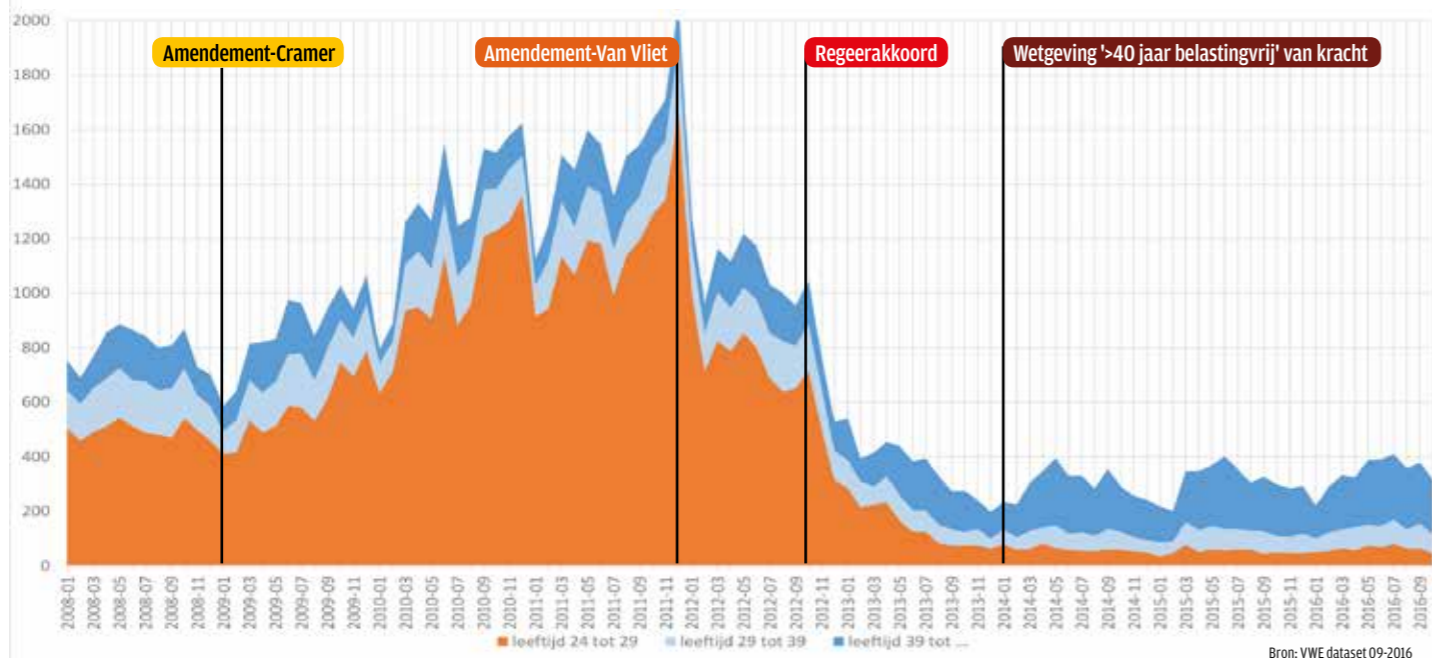
"Daarvoor kan ik het beste de geschiedenis van de vrijstelling toelichten. Met de invoering van de huidige Wet Motorrijtuigenbelasting uit 1995 kwam er een vrijstelling voor voertuigen van 25 jaar en ouder. De vrijstelling heeft als doel een positieve bijdrage te leveren aan het behoud van het cultureel rijdend erfgoed. Het CDA en de PvdA stelden destijds dat door 'oldtimers' vrij te stellen van houderschapsbelasting, hobbyisten deze voertuigen kunnen bezitten en rijden - naast hun jonge mrb-plichtige vervoermiddelen - en hiermee het verkeer op de weg verlevendigen. In 2008 kwam kamerlid Ernst Cramer van de ChristenUnie op het idee om die vrijstelling te bevriezen. Bouwjaar 1986 zou het laatste bouwjaar zijn waarvoor nog een vrijstelling werd verleend. In het licht van het rekeningrijden, dat men van plan was in 2012 in te voeren, eigenlijk helemaal niet onlogisch. Dat werd aangenomen als het 'amendement-Cramer'. Ook dit amendement zou van kracht worden in 2012. In dat jaar zouden de auto's uit 1987 25 jaar oud worden en dan per

De filosofie van Den Haag

Het was geen verrassing dat de overheid met het wijzigen van de mrb-regelgeving niet de beoogde 150 miljoen euro per jaar ophaalde, maar slechts een fractie daarvan. Hadden ze dat in Den Haag niet kunnen voorzien? Wellicht, maar daar gelden nu eenmaal andere regels. Roy Kleijwegt van AutoWeek legt uit: "Het begon ermee dat tussen de belofte van het niet afschaffen en de aankondiging van het wel afschaffen maar een tijdspanne van een halfjaar zat. Vervelend, maar niet onlogisch. Een regeerakkoord is het nieuwe beleid van een nieuw kabinet. Als die het beleid van een vorig kabinet niet kan afschaffen, hoeven we niet meer naar de stembus. Vervolgens het geld: Den Haag heeft nooit verwacht die 150 miljoen daadwerkelijk op te halen. Een regeerakkoord moet qua inkomsten op papier kloppen en met die papieren 150 miljoen extra kan een kabinetspartij op papier extra geld uitgeven voor iets wat scoort bij de achterban. Een eventueel effect van een maatregel mag volgens begrotingsregels niet worden meegenomen in de berekeningen. Dat de praktijk anders is, weet men wel, maar dat is van later zorg. Het milieu was hier niet meer dan een excuus voor de maatregel. Het was vooral het belastingvrij inzetten van oldtimers voor dagelijks vervoer dat de Kamer een doorn in het oog was. Het was daardoor een kwestie van tijd voordat er ingegrepen zou worden. Vergelijk het met het afschaffen van de stekkersubsidie nu. Nog voordat het zover was, wist je dat het eraan kwam. Staatssecretaris Frans Weekers, nota bene zelf oldtimerrijder, werd gezien als de boeman. Maar voor hem was het een opdracht van boven. Persoonlijk was hij tegen de maatregel, maar een regeerakkoord is heilig, bevel is bevel. Daarbij was hij geen ervaren politicus met genoeg slagkracht om er wat tegen te doen. Maar met een beetje pech en een andere staatssecretaris op die plek was zelfs de 40-jaarregeling er nooit gekomen."

Figuur 1

Import van oldtimers 2008-2016



Door velen gezien als de aanstichters van de regelwijziging: de Mercedes W124 en W201, oftewel de E-klasse en 190. Hoewel de auto's op de foto van begin jaren 90 zijn (en dus altijd al mrb-plichtig waren), werden de exemplaren van vóór 1987 op grote schaal ingezet als dagelijkse kilometervreter.

Amendement-Cramer:

Vrijstelling wordt bevroren op bouwjaar 1986. Latere bouwjaar zullen niet meer worden vrijgesteld.

Amendement-Van Vliet:

Vrijstelling wordt ontdooid en geleidelijk verschoven naar 30 jaar en ouder. Voertuigen met een recenter bouwjaar dan 1987 worden enkel nog vrijgesteld van de basis-mrb. Wel moet de brandstoftoeslag worden betaald.

Regeerakkoord Rutte II:

De vrijstelling in de mrb voor oldtimers wordt vanuit milieuoverwegingen afgeschaft.

Belastingplan 2014:

Vrijstelling voor 40 jaar en ouder. Overgangsregeling voor auto's op benzine en bouwjaar 1987 of ouder, waarbij het voertuig in de wintermaanden niet op of aan de openbare weg mag staan.

60 dagenkaart

1968

1995

vrijstelling van mrb voor voertuigen van 25 jaar en ouder

jan. 2009

jan. 2012

okt. 2012

jan. 2014

Tom Huyskens
(woordvoerder Bovag)

“De oude regels waren primair bedoeld om liefhebbers van klassieke auto’s te ontzien, maar er werden in de loop der jaren steeds meer oude auto’s geïmporteerd met als bedoeling deze in te zetten voor dagelijks verkeer. Voor een groot deel betrof dat ook diesels, met als belangrijkste exponent de Mercedes 190D, die erg zuinig is, maar naar de huidige maatstaven ook erg vies. De vrijstelling van motorrijtuigenbelasting was nooit bedoeld om belastingvrij op dagelijkse basis auto te rijden en al helemaal niet in voertuigen die een stuk minder schoon zijn dan we heden ten dage gewend zijn. Helaas moest er door al het misbruik van de regeling en mede onder druk van stadsbesturen die klagen over luchtkwaliteit paal en perk aan worden gesteld. Zodoende kon de vrijstelling wel in stand blijven, maar dan toegespitst op de liefhebberij. En daar was de regel destijds ook voor bedoeld.”

ge de torenhoge wegenbelasting in Nederland een diesel van pakweg 25 jaar oud in Nederland net zo zeldzaam is als een Jaguar E-type. In omliggende landen was het aanbod juist riant, waardoor de import flink aantrok. Die stijging lag overigens niet uitsluitend aan de diesels. Het leek wel alsof iedereen nog iets van bouwjaar 1986 in zijn bezit wilde krijgen voordat het wellicht onbetaalbaar zou worden.”

En toen kwam het ‘amendement-Van Vliet’.

“Klopt. Op de valreep diende kamerlid Van Vliet eind 2011 een nieuw wetsvoorstel in, waarin de vrijstelling zou worden gehandhaafd. Dat voorstel is aangenomen. Wel ging de leeftijd voor de vrijstelling van 25 naar 30 jaar en moest voor voertuigen op diesel en lpg met bouwjaar 1987 of later voortaan een brandstoftoeslag worden betaald. Nu had deze wetswijziging totaal geen consequenties voor een auto met een bouwjaar voor 1987, maar toch valt het kantelpunt in de import precies samen met de invoering het amendement-Van Vliet. Dat mag je als overheid natuurlijk niet negeren, maar dat is wel en moedwillig gebeurd. Ik heb destijds voor



Terreinwagens op diesel, zoals de Land Rover Defender of deze Toyota Land Cruiser, die in de categorie 25-40 jaar vallen, waren misschien wel de grootste slachtoffers van de mrb-regelwijziging. Dit deel van het oldtimerwagenpark is inmiddels flink uitgedund.

Stichting Autobelangen de import van oldtimers helemaal in kaart gebracht en die cijfers heb ik nu geactualiseerd (zie figuur 1). Het is en blijft verbluffend hoe goed de trends in deze grafiek samenvallen met politieke aankondigingen en beslissingen. We zien dus ook dat nu, geheel volgens verwachting, de afgelopen jaren alleen de 40 jaar oude auto’s nog in redelijke aantallen uit het buitenland worden gehaald. De rest is vrijwel weggevalen.”

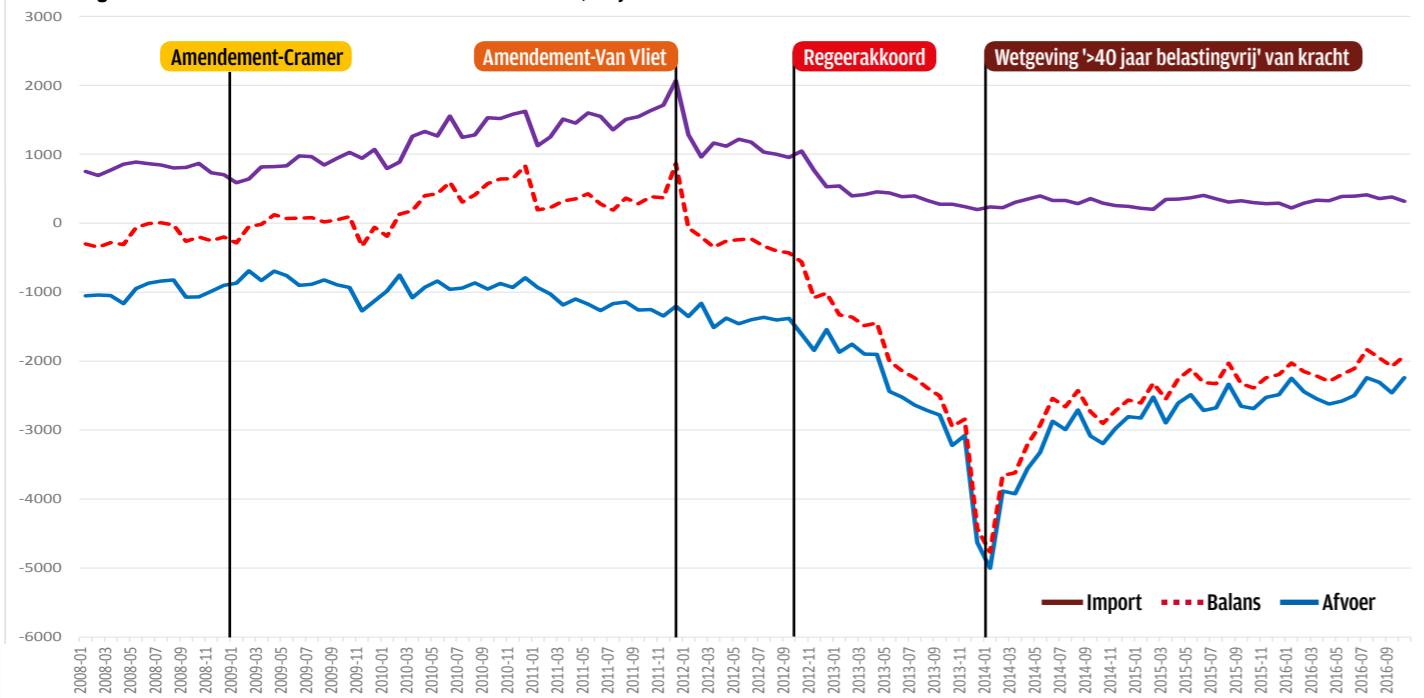
Het verband tussen import en wetgeving is inderdaad opvallend. Hoe zit dat met export en sloop?

“Daar zien we ook patronen die een relatie hebben met het overheidsbeleid. Ik zet import, export en sloop altijd graag tegenover elkaar om een goed

kilometer gaan betalen. Echter, dat rekeningrijden ging al snel weer van tafel, maar het amendement-Cramer bleef staan. Gevolg: er ontstond een run op alles dat nog belastingvrij zou worden. En ja, daaronder waren ook steeds meer mensen die dat deden met een andere intentie dan waar de vrijstelling ooit voor bedoeld was: de oudediesel-hype was geboren. Alleen is het een feit dat vanwe-

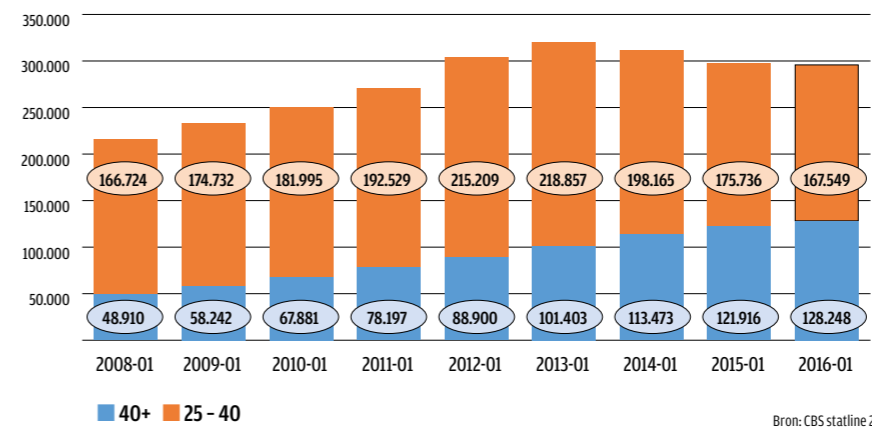
HOE GEK HET OOK KLINT, VOOR DE OVERHEID MOESTEN DIE DIESELS EIGENLIJK VOORAL BLIJVEN RIJDEN

Figuur 2 Oldtimers, 24 jaar en ouder: invoer versus afvoer



Bron: VWE dataset 09-2016

Totale wagenpark oldtimers



Bron: CBS statline 2016

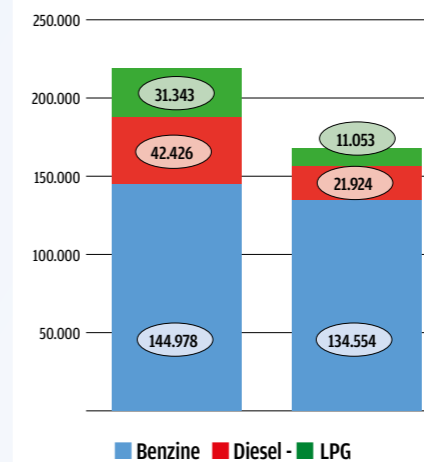
totaalbeeld te krijgen (zie figuur 2). Zoals je ziet, waren de aan- en afvoer van voertuigen ouder dan 25 jaar tot eind 2008 redelijk in balans met elkaar. Door ‘Cramer’ verschoof die verhouding een beetje in de plus en ‘Van Vliet’ corrigeerde dat effect weer. Vanaf de bekendmaking van het regeerakkoord wordt de oldtimer een heus exportproduct, met een stevige piek ten tijde van de invoering van het ‘40-jaar compromis’. Inmiddels is de ‘afvoer’ weer wat afgenomen, maar we exporteren en slopen nog steeds maandelijks ruim 2.500 voertuigen, waar dat ooit niet meer dan de helft was. Onder de streep is de balans sterk negatief en dat zal ook nog wel even zo blijven. Overigens is slechts 16 procent van de export en sloop 40 jaar of ouder. Voor die voertuigen is er nog wel sprake van een evenwicht tussen aan- en afvoer.”

Betekent dit dat het oldtimerwagenpark van Nederland flink is geslonken?

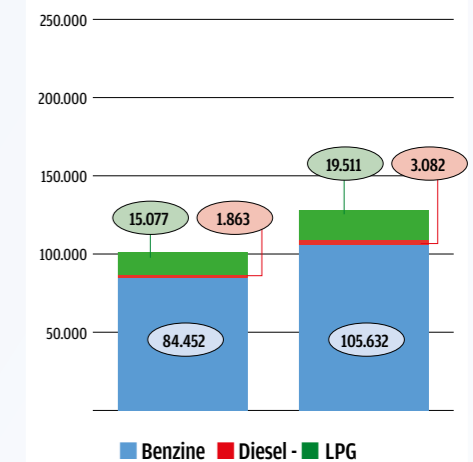
“Dat hangt er vanaf welke definitie je hanteert voor een oldtimer. Fiscaal gezien is dat nu 40 jaar of ouder en gaan we daarvanuit, dan is het antwoord volmondig nee. Vanuit internationaal perspectief is 30 jaar en ouder de juiste definitie, maar aangezien wij de consequenties van de Nederlandse maatregel onderzoeken, moeten we naar 25 jaar en ouder kijken omdat de maatregel immers daarop gericht was. Doen we dat, dan zien we een lichte daling. In januari 2013 reden er 320.000 personenauto’s rond met een leeftijd van 25 jaar of ouder, in 2016 stond de teller op bijna 296.000. Geen heel forse daling, dus je kunt dan misschien denken dat het allemaal wel meevalt. Zoom je echter wat beter in op de cijfers, dan blijkt er toch meer aan de hand. In de leeftijd van 40 jaar en ouder zijn er de afgelopen drie jaar 30.000 oldtimers bij gekomen. Een flinke stijging, maar toch ook 10.000 voertuigen minder dan in de drie jaar die daaraan voorafgingen. We danken deze stijging alleen helemaal niet aan import, maar vrijwel

volledig aan autonome groei; we voegen immers elk jaar weer een nieuw bouwjaar aan de groep 40-plussers toe. Voorbeeld: begin 2015 hadden we volgens het CBS dik 8.000 actieve personenauto’s uit het bouwjaar 1975 in Nederland. Die zouden dat jaar allemaal 40 jaar oud worden. We sloopten 350 exemplaren daarvan en haalden er pakweg 100 uit het buitenland. Onder de streep hebben we zo in 2015 zonder grote inspanning 7.750 personenauto’s aan het wagenpark van 40 jaar en ouder toegevoegd. Afgelopen jaar is hetzelfde gebeurd met het bouwjaar 1976 en dit jaar is 1977 aan de beurt. Het aantal diesels in deze groep is in drie jaar met 65 procent gestegen. Is dat dan het begin van een nieuwe dieselhype? Nee hoor, pas midden jaren 70 begonnen de diesels meer in opkomst te komen, dus die 3.000 exemplaren horen er wat mij betreft gewoon bij. Ik wil trouwens ook even benadrukken dat dit heel goed illustreert waarom groei van het oldtimerwagenpark volstrekt normaal is als een overheid geen rigoureuze maatregelen neemt om dit autonome verschijnsel te ontwrichten.”

Wagenpark 25-40 jaar oud



Wagenpark 40 jaar en ouder



Hoe zit het met klassiekers in de categorie 25 tot 40 jaar?

“Hier zie je dat de autonome groei, zoals die in het verleden plaatsvond, is verstoord. Dit is overduidelijk het effect van de maatregel. Ook aan de

Marco Hof

(Marco Hof Automotive, gespecialiseerd in bijzondere old- en youngtimers)

“De maatregel heeft flinke schade aangericht in de branche. Er is afgeboekt, verschromt, gefailleerd en doorgestart. De marktprijzen in het middensegment zijn in een vrije val geraakt. Maar er zijn ook positieve gevolgen. De markt voor mrb-vrijgestelde auto’s is gekrompen en de import ervan is fors teruggelopen. Mensen die slechts om financiële redenen in een - vaak zo goedkoop mogelijke - oldtimerhandelaars vinden dat het eerder afbreuk doet aan de reputatie van een oldtimer en nooit als serieuze branche bestempeld had mogen worden. Want laten we wel zijn: de auto’s die voor € 800 uit Duitsland werden gehaald, stonden soms met honderdduizenden kilometers minder op de teller voor het tienvoudige in Nederland te koop. Dat zie je nu veel minder vaak en dat is een prima ontwikkeling voor consument en branche. Het feit dat het aanbod in zijn algemeenheid is gedaald, zorgt ervoor dat de echte topstukken - auto’s die hun prijs waard zijn vanwege hun staat en historie en niet vanwege hun belastingvrije status - nu langzaam in waarde stijgen. Ze worden immers schaarser. Een grote groep liefhebbers kiest gelukkig nog steeds met het hart voor een old- of youngtimer. Bedrijven die zich toeleggen op de verkoop van topexemplaren, zien anno 2016 weer prima afzetmogelijkheden, al is het zaak om goed op de marktbevegingen te letten.”

Eelco Hofman (Hofman Leek Classic en Sportscars)

“De maatregel was een grote klap, het heeft de hele handel op zijn kop gezet. Het werd voor veel mensen onmogelijk om hobbymatig een klassieker te rijden. Wij verkochten veel in de leeftijdsgroep 25 tot 40 jaar en de invoering van de maatregel betekende een enorme strop voor de bedrijfsvoorraad. Zo'n 150 auto's werden van de ene op de andere dag zo goed als onverkoopt. We kregen na de aankondiging van de maatregel meteen veel auto's aangeboden, waaronder een groot aantal diesels en Amerikanen op lpg. De meeste auto's zijn geëxporteerd, handelaren uit heel Europa kwamen onze oldtimers ophalen. Inmiddels leeft de branche van de export. Zonde, want je ziet die auto's nooit meer terug en wij verliezen hierdoor veel inkomsten, ook omdat we minder onderhoud kunnen doen. Indirect heeft de maatregel veel schade toegebracht aan de branche, er is veel vakmanschap en knowhow verdwenen en het is lastiger om aan onderdelen te komen. Om mij heen heb ik veel jonge bedrijven failliet zien gaan. Ik heb kunnen overleven omdat ik al 40 jaar in het vak zit en daardoor een buffer had. Maar wij hebben ook een derde van het personeel moeten ontslaan, zowel in de showroom als in de werkplaats. De afgelopen twee jaar zijn we financieel weer opgekrabbeld, maar we zitten nog lang niet op het niveau waar we zaten. Het vervelende is dat mensen geen vertrouwen meer hebben in de overheid; nu is de mrb-grens 40 jaar, maar blijft dat zo?”

nome groei en import. Dit is wel voor het overgrote deel aan de maatregel te wijten.”

En hoe zit het met de klappen die de Amerikaanse auto's hebben gekregen?

“Kijken we procentueel, dan staan alle Amerikaanse merken hoog in de lijst van dalers. Oldsmobile en Pontiac met -19 procent, Cadillac en Chevrolet met -16 procent, Dodge met -13 procent en Buick met -12 procent. Ook nu tel ik alles, dus ook de exemplaren die ruim de 40 jaar zijn gepasseerd en de autonome groei. Kijk je alleen naar de 25 tot 40 jaar oude voertuigen, dan liggen de percentages per merk tussen de -30 tot -70 procent! Dit zijn natuurlijk voornamelijk grote zware brandstofslurpende voertuigen. Hier mogen we dan ook verwachten dat, nu de optie is komen vervallen om deze auto's hobbymatig op lpg te rijden, ze veel sneller over onze landsgrenzen verdwijnen of ter sloop worden aangeboden.

Land Rover is ook een merk dat procentueel gezien opvallend hoog eindigt onder de dalers: -17 procent. Hier zijn het vooral de jonge Defenders, al dan niet voorzien van een dieselmotor, waarvan afscheid is genomen (-39%). We zien trouwens ook merken waarvan het aantal juist begint toe te nemen. Dat zijn met name de Japanse merken. Mijns inziens is dat niet het gevolg van de maatregel, maar van het feit dat de Japanse merken in de jaren 70 en 80 pas echt voet aan de grond kregen in Europa. De vraag is hier alleen hoeveel meer het er waren geweest als het amendement-Van Vliet stand had gehouden.”

Er zijn evenveel Mercedesen uit het straatbeeld verdwenen als alle andere merken bij elkaar. Wat betekent dat?

“De maatregel is erg succesvol geweest als het gaat om het reduceren van het aantal (Mercedes) diesels. Daaronder vinden we bijna alle twijfelachtige diesels die we de afgelopen jaren massaal

hadden geïmporteerd. Daarmee is het oneigenlijke gebruik van de mrb-vrijstelling heel sterk en snel teruggedrongen en dat ervaren we ook in het straatbeeld. Maar alleen dit feit maakt het nog geen goede maatregel. Onder de streep zijn er immers evenveel auto's verdwenen waarvan we ons amper kunnen voorstellen dat ze anders dan hobbymatig werden ingezet. Auto's die echt zorgden voor een verrijking van ons wagenpark, iets waar de vrijstelling voor was bedoeld. Ik heb ook genoeg gegevens waaruit blijkt dat veel mensen ten onrechte afscheid van hun oldtimer hebben moeten nemen, ook als het een diesel- of lpg-voertuig betreft.”

Over wat voor gegevens hebben we het dan?

“Toen ik in 2013 vele tienduizenden jaarkilometrages van het oldtimerbestand onderzocht, bleek de helft van de 25 tot 40 jaar oude auto's de grens van 2.500 kilometer per jaar niet te overschrijden. Driekwart van alle auto's reed jaarlijks niet meer dan 7.500 kilometer, waaronder de helft van alle diesels. Daarnaast hebben we bij de stichting op basis van RDW-gegevens uitgerekend dat eigenaren van de 25-40 jaar oude oldtimers vóór de invoering van de maatregel, dus in 2012, al ruim 80 miljoen



Groot, zwaar en rijdend op lpg of diesel. Eigenaren van auto's met dit profiel uit de groep klassiekers van 25-40 jaar werden financieel getroffen door de maatregel.

aan mrb betaalden. Je denkt nu misschien: die auto's waren toch belastingvrij? Klopt, maar naast 167.000 actieve jonge klassiekers hadden zij ook 134.000 actieve belastingplichtige voertuigen in hun bezit voor het dagelijkse gebruik, naast hun hobbyvoertuig(en). Precies zoals de vrijstelling in 1995 was bedoeld. In 2014, net na invoering van de maatregel, reden diezelfde mensen nog 91.000 en in 2015 nog 77.000 van dit soort oldtimers. Er zijn dus sterke aanwijzingen dat veel voormalige eigenaren van oude Lincolns, Land Rovers, Citroëns en ook Mercedesen afstand hebben gedaan van hun hobby, terwijl ze nooit substantieel 'misbruik' maakten van de regeling en/of een ernstig milieurisico vormden. In mijn ogen is dit alles daarom in de eerste plaats het bewijs dat de maatregel niet in verhouding stond tot het probleem. Iets wat wij in onze lobby ook vanaf het begin hebben aangevoerd en aangetoond. Ik blijf het absurd vinden dat de overheid heeft verzuimd om dergelijke analyses op voorhand te doen en er achteraf ook totaal ongevoelig voor is gebleken.”

De overheid heeft haar doel dus gehaald, maar ten koste van de oldtimer-eigenaar?

“Dit beleid heeft de overheid zeker niet gebracht waar ze op gehoopt had. Want hoe gek het ook klinkt, voor de overheid moesten die diesels eigenlijk vooral blijven rijden! Het is geen geheim dat de maatregel, in tegenstelling tot wat in het regeerakkoord stond, voornamelijk een budgettaire kwestie was. In elk debat in de Tweede Kamer ging het vrijwel uitsluitend over het gemis aan inkomsten. In het belastingplan-2014 waarmee de maatregel werd ingevoerd, staat niet voor niets dat 'het budgettaire belang van deze vrijstelling inmiddels zodanig is toegenomen dat afschaffing daarvan tot een besparing leidt van 153 miljoen euro'. Van die 153 miljoen is in de praktijk niet veel terechtgekomen, want dat geld moest voornamelijk komen van de diesel- en lpg-auto's. Wij hadden in 2013 geraamd dat de werkelijke inkomsten op ongeveer



Toenmalig Staatsecretaris Frans Weekers hield de boot met kritische Kamervragen in 2013 lang genoeg af om het 40 jaar-compromis als een klein en onderbelicht onderdeel van het belastingplan door de Eerste Kamer te loodsen. In januari 2014 stapte hij op vanwege de problemen bij de Belastingdienst, maar de mrb-maatregel bleef overeind.

40 miljoen zouden uitkomen en in 2014 berekenden we dat dit ook werkelijk zo was. Via onze lobby hebben we destijds in de Tweede Kamer weten af te dwingen dat het ministerie van Financiën de opbrengsten uit de maatregel moest rapporteren. Medio 2015 kwam staatssecretaris Eric Wiebes (VVD) zelf ook tot de vaststelling dat het sommetje

WIEBES GAF RUITERLIJK TOE MEER VERTROUWEN TE HEBBEN IN HET REKENWERK VAN STICHTING AUTOBELANGEN DAN IN DAT VAN ZIJN EIGEN MINISTERIE

voor 2014 inderdaad was blijven steken op 40 miljoen euro en gaf hij in het Kamerdebat ruiterslijk toe meer vertrouwen te hebben in het rekenwerk van Stichting Autobelangen dan in dat van zijn eigen ministerie. Nu klinkt 40 miljoen misschien nog als een aardig bedrag, maar dit is ten opzichte van de beoogde opbrengst niet meer dan het bewijs van falend beleid. Als je je dan ook nog bedenkt dat automobilisten jaarlijks 20 miljard aan mrb, bpm, accijns en btw in de schatkist storten, gaat het bovendien helemaal nergens over. Ik heb voor de volledigheid ook naar de opbrengsten voor 2016 gekeken. Dankzij het toenemend aantal belastingplichtige auto's als gevolg van het afbouwen van de overgangsregeling komt de teller dit jaar dicht in de buurt van de 60 miljoen.”

Zullen deze tegenvallende resultaten kunnen leiden tot nieuwe aanpassingen in de vrijstelling?

“Ik heb geen glazen bol, maar ik verwacht het niet. Het besef dat het zwaar belasten van oldtimers en hobbyvoertuigen weinig tot niets oplevert, is volgens mij inmiddels wel in Den Haag doorgedrongen. Wel kan ik me voorstellen dat binnenkort de politieke discussie over rekeningrijden weer wordt gestart. Dan is het wat ons betreft meteen de vraag wat dit voor oldtimers gaat betekenen. Als die discussie gaat lopen, wil onze stichting vanaf het eerste moment aan de onderhandelingstafel zitten om de kans op een eerlijk en evenwichtig beleid zo veel mogelijk te vergroten.”

We hebben een heleboel politieke historie, cijfers en statistiek rondom oldtimers behandeld. Wat is nu de belangrijkste conclusie die we mogen trekken?

“Voor de juiste conclusie moeten we eigenlijk niet kijken naar waar we nu staan, maar waar we naartoe gaan. Met de 40-plussers lijkt het wel goed te gaan, maar op basis van de huidige negatieve trend onder de 25-40 jaar oude auto's, is de verwachting dat het er over drie tot vier jaar nog maximaal 100.000 zullen zijn. De kans dat een auto uit de jaren 80 of later, de leeftijd van 40 jaar in Nederland nog zal bereiken, wordt steeds kleiner. Betreft het een iconische zes- of achtcilinder diesel, een Rolls-Royce van 2.500 kg of een benzineslurpende Amerikaan, zeg dan maar gerust dat die kans nihil is. Als liefhebber van de auto's uit mijn jeugd vind ik dat

echt zonde. Ook die auto's horen vroeg of laat bij het rijdend cultureel erfgoed. Elke generatie heeft immers haar eigen oldtimers. Voor het terugdringen van de import en het oneigenlijke gebruik hadden we het bij het amendement-Van Vliet kunnen laten. Maar in 2012 was het nog crisis en moest er geld in het laatje komen. Daar is begrip voor op te brengen. Had men destijds echter gekozen voor een milder beleid, dan was met zekerheid iets mooiers bereikt. Er is immers best een tarief te bedenken waarvoor veel meer hobbyisten hadden kunnen of willen blijven rijden. Een beleid waarin oldtimers niet alleen kunnen bestaan, maar ook ontstaan. Vooral dat laatste staat nu behoorlijk onder druk.”

Had een milder beleid wel 153 miljoen euro opgeleverd?

“Absoluut niet, want dat zit er simpelweg niet in, zoals al deze cijfers aantonen. Het was wel een veel leukere manier geweest om jaarlijks 40 of 60 miljoen naar de schatkist over te maken.”

Maria Pels (Organisator American Car Events)

Voor dit artikel had ik geen beter passende kop kunnen bedenken. Wat heeft de botte bij er bij ons hard in gehakt! Hele generaties van Amerikaanse schoonheden zijn uit het straatbeeld verdwenen. En waarom? Omdat blijkbaar iemand in Den Haag had bedacht dat alle lpg-rijders veelrijders zijn? Wij rijden hooguit 1 op 5. Al leg je nog geen 3.000 kilometer per jaar af, dan nog is lpg haast noodzaak om het allemaal nog een beetje leuk en betaalbaar te houden. En goedkoop is het dan nog steeds niet, dus je rijdt er echt niet zomaar overall mee naartoe.

Het gevolg van de gewijzigde mrb-regels is dat de populatie is gekrompen, eigenaren hun auto met verlies hebben verkocht of ergens in een loods hebben gestald, in afwachting van betere tijden. Clubs zien hun ledenaantallen slinken, gespecialiseerde bedrijven zagen hun omzet dalen en hun kennis wegvloeien. Ik ervaar de gevolgen ook aan den lijve als organisator van evenementen zoals de King Cruise, waarvan de bezoekersaantallen en deelnemende voertuigen zijn afgenomen. Ik vraag me af wat er onder de streep overblijft als we al deze verliezen afzetten tegen die schrale 40 miljoen euro die het heeft opgeleverd. Voor ons liefhebbers van Amerikaanse klassiekers is dit niet meer dan nutteloze kapotmakerij gebleken en dat is op zijn zachtst gezegd doodzonde.