

Grote plannen voor de toekomst van het autorijden



Namens de oldtimerclubs behartigt FEHAC de belangen van oldtimerbezitters in Nederland.

Reacties: redactie@fehac.nl

De invoering van het rekeningrijden, het voornemen van Amsterdam om vanaf 2030 alleen nog emissieloos rijden toe te staan en de komst van steeds strengere milieuzones in meer steden zullen het autorijden in de toekomst drastisch veranderen.

Bij alle plannen die de afgelopen maanden naar buiten kwamen, vraag je je af welke plek er in de toekomst overblijft voor met fossiele brandstof aangedreven voertuigen. Of zoals iemand laatst vroeg: wanneer worden oldtimers verboden? Was in 2012 het geld - lees: het handhaven van de vrijstelling voor de motorrijtuigenbelasting - nog het belangrijkste, nu is het kunnen blijven rijden in een oud voertuig hoofdzaak geworden.

Uitzondering voor oldtimers

In 2020 moeten de milieuzones in alle Nederlandse steden, dus ook in Amsterdam, overal hetzelfde zijn: alleen voor diesels, streng of heel streng en in 2025 opschalen naar een tandje meer. Er is wel al voorzien in een uitzondering voor oldtimers: de 40+-diesel-personenauto of -vrachtwagen wordt vrijgesteld. Een verbod op oude benzineauto's, zoals Rotterdam dat kende, komt er ook niet. De FEHAC heeft er steeds voor gepleit om ermee te stoppen dat gemeenten allemaal verschillende milieuzones mogen instellen. Ook wilde de FEHAC een uitzondering voor mobiel erfgoed. Aan beide wensen is dus nu gehoor gegeven.

Studie naar rekeningrijden

De Mobiliteitsalliantie kwam met haar Deltaplan Mobiliteit, waarin een vorm van rekeningrijden werd voorgeschoteld als één van de beste oplossingen om te voorkomen dat Nederland één grote file wordt. De VVD, altijd mordicus tegen rekeningrijden, is nu om en wil nadenken over een vorm van het beprijzen van het



Als het aan Amsterdam ligt, trouwt kroonprinses Amalia straks niet in de Rolls Royce van overgrootmoeder Juliana zoals haar vader, maar in een Tesla met vleugeldeuren

Geen GPS-kastje dat de kilometers bijhoudt, maar jaarlijkse opgave van de stand

gebruik van de weg zonder dat het gebruik van de 'auto van de hardwerkende Nederlander' in de spits extra wordt belast. Geen GPS-kastje in de auto dat de gereden kilometers bijhoudt, maar jaarlijks een opgave van de kilometerstand. Een getal van zo'n vier cent per kilometer wordt genoemd. Bij 1.700 kilometer

per jaar (het gemiddeld aantal gereden kilometers in een 40+-personenauto, volgens het CBS) komt dat neer op € 68 per jaar. Die jaarlijkse opgave van de kilometerstand gebeurt nu al bij de apk. De vrijstelling bij 50+ voor de apk zal in de praktijk betekenen dat mobiel erfgoed vanaf 50 jaar is vrijgesteld.

Amsterdam wil emissieloos

De gemeente Amsterdam vaart haar eigen koers met het plan om in 2030 in de stad alleen nog emissieloos rijden toe te staan. Dat zou betekenen dat het enige mobiel erfgoed dat in Amsterdam nog te zien zal zijn de tram is. Het gemeentebestuur zelf denkt nooit aan oude voertuigen; dat zagen we ook bij de milieuzone voor niet eens zo oude brommers. Daarom heeft de FEHAC via de gemeenteraad de positie van het mobiel erfgoed onder de aandacht van wethouder Dijkema gebracht. Door CDA'er Boomsma is de motie 'Kom oldtimers tegemoet' ingediend, die pleit voor een ontheffing of vrijstelling voor het mobiele erfgoed van de stad. En die motie is aangenomen.

de MOBILITEITSALLIANTIE



Organisaties achter het Deltaplan Mobiliteit.