

De grootste oldtimer bedreigingen zijn ...



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

Af en toe zijn er van die eenvoudige vragen die een doordacht antwoord verdienen. Zoals deze: wat zijn nou de belangrijkste problemen voor de bezitter van een oldtimer in de toekomst?

In 2030 wil Amsterdam helemaal fossielvrij zijn. Het belangrijkste aandachtspunt is wat FEHAC betreft dat ons mobiele erfgoed rijdend op straat te zien blijft. Fossiel aangedreven auto's - de diesels voorop - staan steeds meer in een kwade reuk. Het maatschappelijk sentiment neigt ernaar dat de BV Nederland op termijn echt van vervuilende voertuigen af moet. De gemeente Amsterdam koppelt die termijn al aan een jaartal: vanaf 2030 mogen er alleen nog emissievrije voertuigen de hoofdstad in. Een optocht met legervoertuigen door de hoofdstad bij 85 jaar bevrijding? Vergeet het maar. Als Amsterdamer een oldtimer bezitten kan niet meer. Verkoop hem maar aan iemand in Drenthe.



Peugeot 504 GRD Break uit 1979: ouder dan 40 jaar, dus als diesel alsnog welkom in milieuzones.

Landelijke milieuzone voor diesels

Het rijden in mobiel erfgoed wordt ook bedreigd door het sluiten van gebieden voor oudere voertuigen: de milieuzones. Tot voor kort konden gemeenten zelf uitmaken welke voertuigen ze wilden weren. Zo bliefde Rotterdam behalve de oude diesels (die elke gemeente wel kwijt wil) ook geen oude benzineauto's meer. Amsterdam kwam met een specifiek verbod voor oude bussen en touringcars. En als Den Haag rode klassiekers breder dan 1,80 meter had willen weren, had dat gekund. Aan die lappendeken van regeltjes met bijbehorende, veel te ingewikkelde verbodsborden is met de

landelijke uniformering van de milieuzones een einde gemaakt. Gelukkig. Nu verbieden milieuzones alleen diesels, maar zijn diesels van 40 jaar en ouder vrijgesteld. Met een Peugeot 504 GRD Break uit 1979 mag je dus wél alle milieuzones in. Maar pas op: gemeenten kunnen de milieuzones van hun binnenstad uitbreiden met de buitenwijken en ook de toegang voor diesels nog strenger maken. Zorgelijk, want we willen niet dat alle oldtimers verbannen worden naar het museum.

Tegen een redelijk belastingtarief

De andere bedreiging is dat het bezit en gebruik van oldtimers fiscaal te zwaar wordt belast.

Oldtimers rijden niet dagelijks, je ziet ze bijna nooit in de file. Sterker, een auto van 40 jaar of ouder rijdt gemiddeld maar 1.700 km per jaar. Het is terecht dat de overheid rekening houdt met de beperkte kilometrages die oldtimers maken. Het is ook terecht dat er belastingvrijstelling is vanaf 40 jaar en dat de apk niet meer hoeft vanaf 50 jaar. Maar dit is niet voor de eeuwigheid en een vrijstellingsverplichting bestaat niet. Daarom is het zaak om ervoor te zorgen dat ook de belastingheffing in lijn blijft met de culturele waarde die we toekennen aan mobiel erfgoed. Het bezit van erfgoed moet je niet belasten. Je zou het eigenlijk moet subsidiëren.

Personenauto's op diesel & Bestelwagens op diesel			
Van 2020 - 2025		Vanaf 2025	
<p>Groene milieuzone</p> <ul style="list-style-type: none"> Voertuigen jonger dan 15 jaar Voertuigen voldoen minimaal aan Euro 4 	<p>Gele milieuzone</p> <ul style="list-style-type: none"> Voertuigen jonger dan 20 jaar Voertuigen voldoen minimaal aan Euro 3 	<p>Blauwe milieuzone</p> <ul style="list-style-type: none"> Voertuigen jonger dan 15 jaar Voertuigen voldoen minimaal aan Euro 5 	<p>Groene milieuzone</p> <ul style="list-style-type: none"> Voertuigen jonger dan 20 jaar Voertuigen voldoen minimaal aan Euro 4
Uitzondering: oldtimers, campers en voertuigen van mensen met een beperking			

De overheid heeft terecht een landelijke uniformering van milieuzones ingevoerd.



Mobiele controle van de motorrijtuigenbelasting uit vroeger jaren.