



Politiek op de knieën

HET WERD EEN TESTCASE. INTERNET ALS MOBILISATIEMIDDEL. GEBOREN UIT SCHRIK. SCHRIK, OMDAT DE REGERING VAN PLAN WAS DE BIJTELLINGSGRENS VOOR OUDE AUTO'S TE VERLENGEN VAN 15 NAAR 25 JAAR. ZE E-MAILDEN ONTELBARE MALEN NAAR LEDEN VAN DE TWEDE KAMER. EN KREGEN EVEN ZO VAAK NUL OP HET REKEST. MAAR ZE HIELDEN VOL. WOUTER VAN EMBDEN, HAN TERNELDELI EN HANS HORWITZ. MET NAME WOUTER VAN EMBDEN BLEEK DE TERRIËR VAN HET DRIETAL.

TEKST: RIEN VAN DER STEEN - FOTO'S H.N. LEUSSINK - HNLDESIGN.NL

Getergd achtervolgden ze al wat eruit zag als landelijk bestuur. Tot ze genoeg steunbetuigingen van onder andere MKB, FNV Zelfstandigen, Evo, de Fehac en VNO NCW hadden gekregen om eens uitgenodigd te worden door BNR Newsradio. De uitzending bleek de trigger voor landelijke bekendheid, maar meer nog de katalysator voor de uiteindelijke oplossing. 'Vanaf die radiouitzending ging de zaak lopen. We hadden beet. En goed ook', zeggen Wouter van Embden en Han Terneldeli. De twee hebben uitgerekend dat er minstens 25.000 ondernemers in Nederland zijn die gedupeerd dreigden te worden door de beoogde bijtellingsregeling. Waarvoor de wet zelfs al aangenomen was, toen de kruistocht van het drietal vaste vormen aangenomen had. Van Embden: 'Het zou die ondernemers gemiddeld 500 euro netto in de maand gaan kosten. Onbestaanbaar.'

DE KERN VAN de zaak draaide in feite om het plannetje van kamerlid Ernst Cramer om voor klassiekers wegenbelasting te laten betalen. Protesten van bezitters en van onder meer de FEHAC zorgden ervoor dat het voornemen uitgesteld en uiteindelijk bevroren werd, zodat voor auto's van 1986 of ouder blijvend geen wegenbelasting betaald hoefde te worden. Tegelijkertijd werden plots de youngtimers aangepakt in de zakelijke bijtelling. En niet

zo'n beetje ook. Van Embden, trotse eigenaar van een BMW 750 iL uit 1994 en een 540 Touring Executive V8 uit 1993, rekent voor: voor deze twee betaalt hij 120 euro netto aan bijtelling per maand. Daarvoor reed hij een VW Passat Variant, die aan leasekosten 635 euro kostte, en hem omgerekend privé 900 euro per maand uit de zak klopte. Die rilde hij in voor een particuliere Renault Espace, maar dat werd een van de grootste decepties uit zijn automobiele leven. 'Een rampauto was het. Toen ik las over de gunstige bijtelling voor auto's van 15 jaar en ouder stapte ik direct weer over op een auto van de zaak. Dat werden dus twee youngtimers.'

VAN EMBDEN en zijn kompanen waren oprecht verbijsterd over het automobiele onbenul van veel kamerleden. Ook de lichtzinnigheid waarmee sommige besluiten aan het Binnenhof in Den Haag tot stand kwamen heeft hen naar adem doen snakken. 'Als de bijtelling voor deze youngtimers doorgegaan was, had ik voor mijn BMW 5 Touring in plaats van paar tientjes nu per maand 755 euro bijtelling moeten gaan betalen. Die auto had 17 jaar geleden toch een nieuwwaarde van 77.000 euro', zegt Van Embden op zijn typische, gedreven manier. Tijdens een gesprek op het Ministerie van Financiën kwamen er koffie en allerlei cijfers, maar bijna geen enkel getal waar hij het mee eens was. 'Op het ministerie maken we geen



'Die nieuwe regeling die Cramer voor ogen had, kwam volkomen uit de lucht vallen. De heilige koe moest verder uitgemolken worden.'

fouten', was de enige reactie. Een totale lastenverzwaring van 150 miljoen voor de automobilist bagatelliseerden ze bij het ministerie tot een luttel 21 miljoen euro (zie grafiek).

Van Embden glimlacht, zij het een tikkeltje zuur. 'Er zijn niet zoveel ondernemers, die een oude auto van de zaak rijden, zeg maar ongeveer 25.000. Dat is toch helemaal niks op een totaal van minstens een miljoen van die auto's in Nederland?' Hij liet niet los en kreeg bij het RDC (RAI Data Centrum) gegevens los die hem op het juiste pad hielpen. Hij had 06-nummers van kamerleden als Paul Tang (PvdA) en belde om de haverklap met Ernst Cramer, die als lid van de Christen Unie op een ongelooflijke manier volhardde in een volstrekt foute weg. Althans in de ogen van het dappere drietal, met Van Embden aan het hoofd.

DE NIEUWE WET zou op 1 januari j.l. ingaan. Maar werd dus op het nippertje ingetrokken. Een unicum, glundert Wouter van Embden. 'Er is geen misbruik aangetoond van de huidige regeling van auto's tot 15 jaar, die in 2001 op basis van glasheldere argumenten tot stand gekomen was. Die nieuwe regeling die Cramer voor ogen had, kwam volkomen uit de lucht vallen. De heilige koe moest verder uitgemolken worden. Eigenlijk ben ik nooit van plan geweest zo'n enorme actie te ontketenen. Ik startte met een website en ik wist eigenlijk niks van youngtimers. Praktisch alles hebben we digitaal aangepakt. Het internet is ons super van dienst geweest.

1 | Wouter van Embden en Han Terneldeli (rechts) hebben veel tijd en energie gestoken in de strijd tegen de nieuwe wetgeving, die veel (vaak kleinere) ondernemers een vermogen zou hebben gekost. 2 | Een Mercedes-Benz 600 SEL V12, aangekocht voor € 12.000 komt nu op € 350 p/m aan bijtelling. Op basis van nieuwprijs zou dat € 1.695 zijn geweest!

Ik moet ook zeggen, dat wij met ons drieën uitgegroeid zijn tot een *dreamteam*, hoewel we ook erg veel discussies uitgeknocht hebben over de aanpak.' Vooral toen kamerlid Cramer de drie meldde, dat hij niet meer als gesprekspartner gezien wenste te worden. Hij rook namelijk onraad. En niet te vergeten gezichtsverlies. Wist inmiddels, dat hij goed fout zat met zijn plannen. Niet goed voor je verdere carrière in het wespennest dat bestuurlijk Den Haag heet.

INTUSSEN WAS ER al een petitie aan de Tweede Kamer aangeboden. Wouter van Embden, zelf intussen bijna aan het eind van zijn incasservermogen, voelde zich moreel in de rug gesteund door staatssecretaris De Jager, sprak met Arie Slob van de CU en minister Rouvoet, benaderde een aantal dagbladen en lobbyde, dat het een aard had. 'Ik heb in die dagen met iedereen en alles gesproken, behalve met mevrouw Cramer', mijmert hij met een grijns om de lippen. Terneldeli: 'We hadden alleen maar steekhoudende argumenten, geen politieke ruilmiddelen. En daar draait het juist zo vaak om ginds.'

Cramer zon op een uitweg en kwam met een nieuw amendement om de zaak te repareren. Op 8 oktober 2009 toog Wouter van Embden welgemoed naar de Amsterdamse BNR-studio om





1

CONTACTADRESSEN

- www.aaben.nl
- www.bijtellingyoungtimer.nl
- www.autobelangen.nl

1 | Een zakelijke rijder zou voor zijn BMW 750iL uit 1994 (gekocht voor € 7.000), € 1.330 zijn kwijt geweest in plaats van met de herziene regeling € 204. Onbetaalbaar!

2 | Jaguar XJ6, net 25 jaar oud, gekocht voor € 9.800. Hier geldt als voorheen nog steeds het klassiekertarief met 25% bijtelling, hier € 204 p/m. Motorrijtuigenbelasting is niet meer verschuldigd.

'We hadden alleen maar steekhoudende argumenten, geen politieke ruilmiddelen. En daar draait het juist zo vaak om ginds.'

Nederland kond te doen van zijn succes. Oud-minister Johan Remkes had in een commissievergadering al de woorden 'slecht onderbouwd voorstel' in de mond genomen. Hij had het over onbedoelde bij-effecten voor kleine ondernemers. 'We moeten de hele handel terugdraaien', aldus VVD'er Remkes. Zo gebeurde. Al ging de bijtelling voor auto's tot 25 jaar naar 35 in plaats van 25 procent. Een overzichtelijk doekje voor het bloeden. Met het verhogen van het percentage van 25 naar 35 procent werd de maatregel feitelijk voor 96 procent teruggedraaid, omdat nog altijd de waarde in het economische verkeer telde en niet de cataloguswaarde. Pleit beslecht.

HIJ IS ER TROTS op zijn actie altijd netjes te hebben gevoerd, Wouter van Embden (35) uit Utrecht, die een IT-bedrijf runt en zich in 2009 het hele jaar wijdde aan het organiseren van verzet tegen de voorgestelde bijtellingsregeling. Ook Han Terneldeli (46), handelaar in youngtimers in Etten-Leur (Aaben Yougtimers) en vroeger interim-manager in de autobranche, leverde vorig jaar veel van zijn tijd in om te hoop te lopen tegen de nieuwe wet. Net als Hans Horwitz (62), Amsterdammer, oud-reclameman en autoliefhebber. Met succes dus. 'Het dedain van de politiek voor de democratie heeft me verbaasd', zegt Terneldeli. Van Embden is een D66-man met een voorliefde voor BMW. Terneldeli houdt het op de VVD en beweegt zich het liefst voort in een Nissan Patrol van 14 jaar oud met nog geen 10.000 kilometer op de teller.

INTUSSEN IS WOUTER van Embden zich in politiek Den Haag als een vis in het water gaan voelen. Hij heeft wat je noemt de smaak te pakken gekregen. Het circuit spreekt hem aan. Ondanks alles. Van Embden wil de vruchten gaan plukken van de expertise die hij in zijn 'Haagse jaar' opgedaan heeft en is nu bezig de Stichting Autobelangen op te richten. 'Nee, geen politieke partij, maar wel een belangengroepering, waarvoor de leden 15 euro per jaar gaan betalen. Ik ga de belangen in het algemeen van rijders van een occasion behartigen. Dat zijn mensen, die niet iedere twee, drie jaar in een nieuwe auto willen rijden. Kijk, de kilometerheffing is van

de baan, de oude auto's blijven nu ook wel even buiten schot. Al zal er in mijn ogen wel eens wat gebeuren met die vrijstelling voor auto's en motoren boven 25 jaar. Als ik enkele duizenden leden bij elkaar kan krijgen, ga ik hun belangen full-time met Autobelangen verdedigen. Want ik heb aan de bijtellingsactie in Den Haag erg veel contacten overgehouden. Ik ken de politici, ik ken de journalisten. Ik ben iemand, die vóór een vorm van kilometerheffing is, maar mordicus tegen de wijze waarop Camiel Eurlings die in wilde voeren. Ook nu wordt de opheffing van de BPM al afgewenteld op oude auto's. Ik sta dus op het standpunt, dat de afbouw van de BPM gestopt moet worden. En wel onmiddellijk. Die moet je niet in de motorrijtuigenbelasting versleutelen, die is immers al veel te hoog.'

Autobelangen wil bovendien dat de slurptax niet in de aanschaf van een auto komt, maar in bijvoorbeeld de brandstofprijs. Van Embden is voor een CO2-footprinttax, die de auto belast in evenredigheid met de milieubelasting bij het fabricageproces. 'Dat dwingt de fabrikanten milieuvriendelijker te bouwen. Er is nog best wat te halen op het gebied van fiscaliteit: want hoe rijd je met een auto? Als ik met die oude BMW op de weg zit, kan ik één op vijftien rijden, maar ook één op zes. Hoe ga je met het gaspedaal om? Dat is te verdisconteren. Want ook met een Prius kun je heel onzuinig rijden!' |

