

Aan

Ministerie van Infrastructuur en Milieu

Datum

31 maart 2015

Kopie aan

Ministerie van Financiële Zaken

Onze referentie**Van**

Dr. N.E. Ligterink

Blad

1/6

Onderwerp

Recente veranderingen in het Nederlandse oldtimerwagenpark

De recente wijzigingen in de motorrijtuigenbelasting voor oude voertuigen lijken hun neerslag te hebben in het bezit van oudere voertuigen. Recente gegevens van de RDW met betrekking tot veranderingen in de voertuigregistraties onderbouwen dit beeld. Hiervoor is gekeken naar alle voertuigen van voor bouwjaar 1990 over de periode van maart 2006 tot februari 2015.

Tussen maart 2006 en februari 2015 zijn in totaal 1,3 miljoen oude voertuigen geregistreerd geweest, waarvan er momenteel nog 68% aanwezig is in het wagenpark. De rest is geëxporteerd of gesloopt. Van deze 1,3 miljoen voertuigen is ruim een miljoen voertuigen initieel in Nederland als nieuwe auto verkocht. 278 duizend voertuigen zijn gedurende de levensduur geïmporteerd en hebben een eerste inschrijvingsdatum die later valt dan de toelatingsdatum in Europa. Van het aantal voertuigen dat nog in het park aanwezig is, is het aantal schorsingen niet bekend. De ervaring leert echter dat een groot deel van de oudere voertuigen geschorst is en dus geen deel uitmaakt van het 'actieve park'.

Tabel 1 Eindstatus bij de RDW in februari 2015 van voertuigen ouder dan bouwjaar 1990 dat sinds maart 2006 in het Nederlandse wagenpark aanwezig waren.

aantal	status
879.000	op kenteken
3.177	nieuw kenteken vanwege ombouw
8.643	sloop zonder inlevering kenteken
243.000	erkende sloop
124.000	export
32.000	niet erkende sloop
780	vervallen
1.291.000	totaal

Het overgrote deel van de uitstroom uit het Nederlandse wagenpark betreft erkende sloop (59%) en export (30%). Maar voor verschillende groepen voertuigen varieert de wijze van uitstroom aanzienlijk.

In deze memo wordt ingegaan op de verschillende voertuigcategorieën en het verloop daarvan in de tijd. Deze voertuig categorieën kunnen worden onderscheiden op basis van 1) land van herkomst 2) soort eigenaarschap of 3) brandstoftype.

Land van herkomst

Import en export wordt goed bijgehouden. Mogelijk zitten er tussen de, van oorsprong Nederlandse, benzinevoertuigen een aantal dat niet meer rondrijdt, maar omdat er geen gegevens over sloop of export zijn, nog in het databestand zitten.

Datum

31 maart 2015

Onze referentie**Blad**

2/6

Soort eigenaarschap

Een ander onderdeel in de registratie betreft het soort eigenaarschap. Over voertuigen in de bedrijfsvoorraad wordt geen motorrijtuigenbelasting betaald en ze zijn in principe niet zichtbaar op deze balans. In februari 2015 stond 2,4% van voertuigen van voor 1990 geregistreerd als bedrijfsvoorraad, 4,9% als zakelijke registratie, en de overige 92,7% als privébezit. De aantallen bedrijfsvoorraad verklaren kleine verschillen tussen cijfers, maar zijn geen substantiële bron voor het verdwijnen van voertuigen uit het actieve park, geregistreerd zakelijk of privé.

Brandstoftype

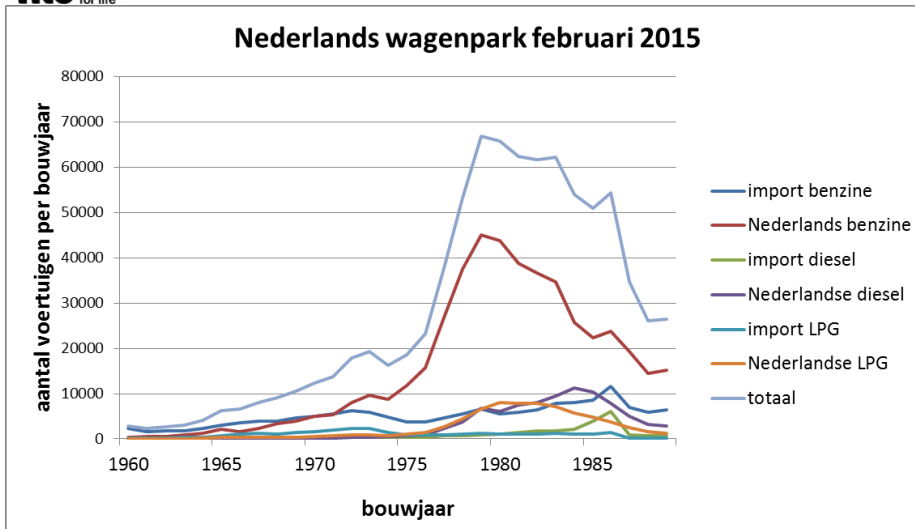
De brandstof van deze oudere voertuigen is hoofdzakelijk benzine, diesel en LPG. In de registratie kan tussen benzine en LPG wisselen, dat is een klein aandeel van het totaal. Daarvan hebben de meeste voertuigen als laatste status LPG. Ook zijn er zowel benzine- als dieservoertuigen omgebouwd naar elektrisch.

Tabel 2 De brandstofregistratie van de verschillende voertuigen.

aantal	brandstof
1.015.810	benzine
158.793	diesel
20.949	benzine en LPG
94.225	LPG
1.113	ombouw naar elektrisch

De leeftijdsopbouw van het oudere Nederlandse wagenpark in februari 2015 heeft een brede piek tussen 1975 en 1987. Het grootste deel betreft benzineauto's die oorspronkelijk uit Nederland komen. Deze piek is waarschijnlijk het gevolg van de MRB vrijstelling die tot voor kort van kracht was voor voertuigen ouder dan 25 jaar.

Door recente aanscherpingen van de leeftijdsgrenzen van MRB vrijstelling is er geen reden meer om auto's ouder dan 20 jaar met moeite op de weg te houden om de leeftijd van 25 jaar of ouder te halen en daarmee de vrijstelling. Hierdoor is de uitstroom van oude voertuigen vooral de laatste jaren op gang gekomen. Het eerste kwartaal van 2014 is de top in de export en sloop van oude diesel en LPG voertuigen. In de periode 2012-2014 zijn er 19 000 dieservoertuigen en 8 600 LPG voertuigen ouder dan 25 jaar uitgestroomd uit het wagenpark. Dat zijn respectievelijk 17% en 8,5% van het totale wagenpark.



Datum

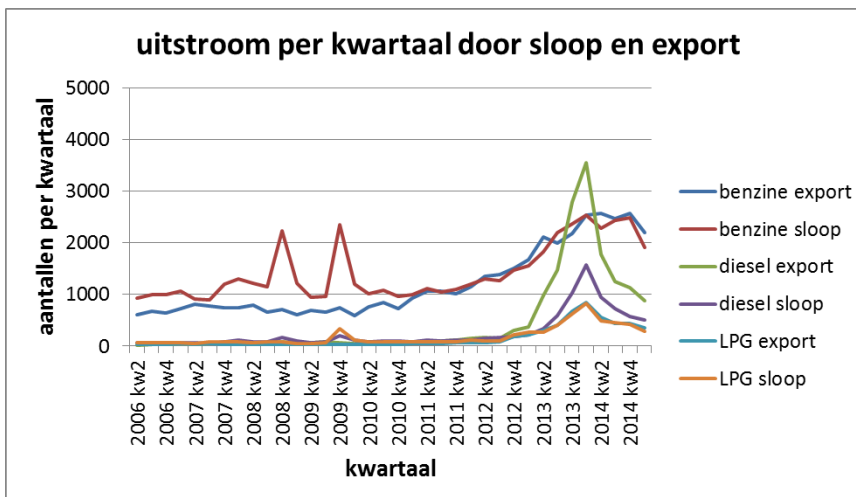
31 maart 2015

Onze referentie

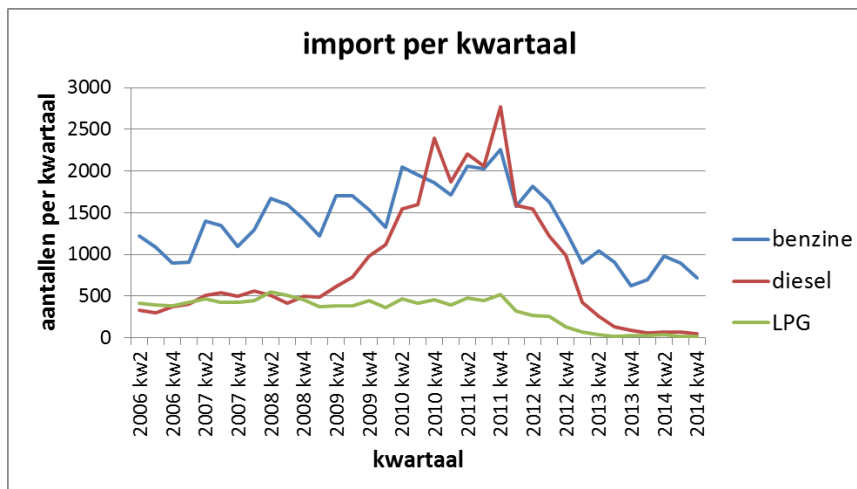
Blad

3/6

Figuur 1 Het wagenpark in februari 2015, uitgesplitst naar bouwjaar, brandstof, en oorsprong.



Figuur 2 De uitstroom van voertuigen ouder dan 25 jaar uit het wagenpark, vanaf 2006 tot en met 2014, per kwartaal.



Figuur 3 De import van voertuigen ouder dan 24 jaar in aantallen per kwartaal.

De import uitgezet tegen de uitstroom door sloop en export geeft een duidelijke kentering voor alle brandstoffen.

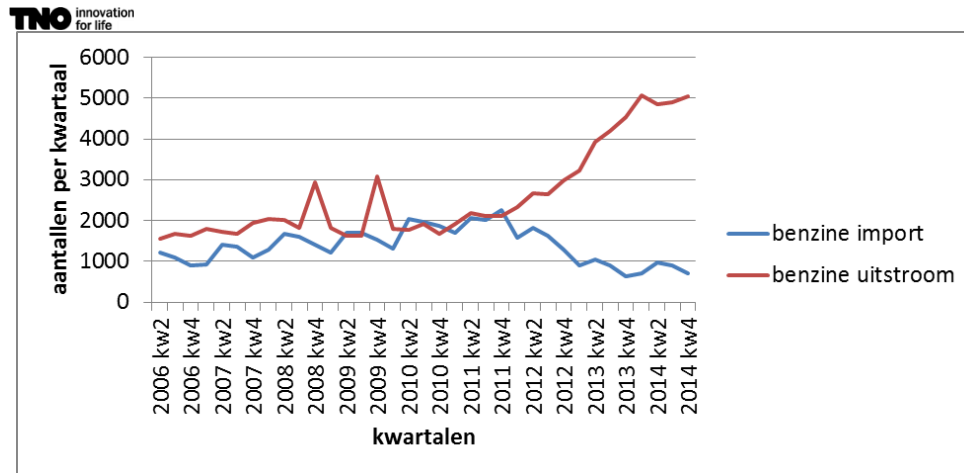
Datum

31 maart 2015

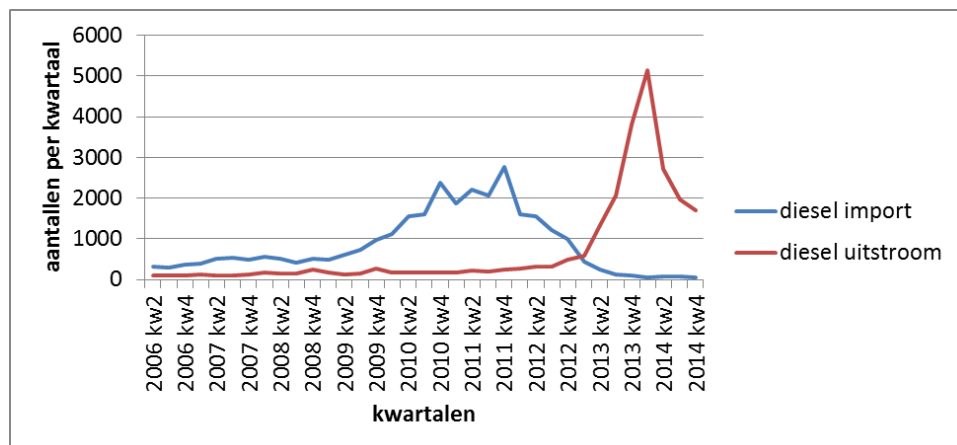
Onze referentie

Blad

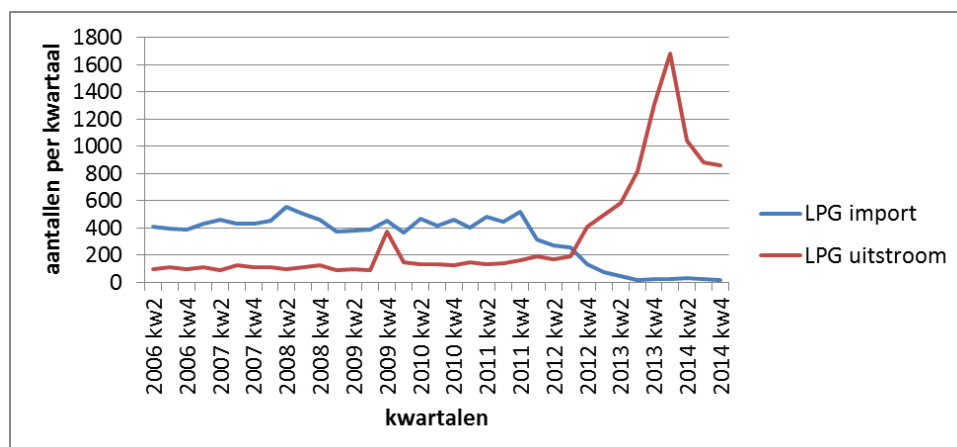
4/6



Figuur 4 De import en uitstroom door export en sloop van benzine oldtimers, per kwartaal. Vanaf het eerste kwartaal 2012 lopen de instroom en de uitstroom uit elkaar.



Figuur 5 De import en uitstroom door export en sloop van dieselveertuigen ouder dan 25 jaar, de omslag ligt bij het eerste kwartaal van 2013.



Figuur 6 De import en uitstroom door export en sloop van LPG voertuigen, de omslag ligt bij het derde kwartaal 2012.

Datum

31 maart 2015

Onze referentie

Blad

5/6

Tegelijk met de toename in export en sloop, is, zoals verwacht, ook de import afgenomen. Vanaf 2013 is de import nagenoeg stil komen te liggen voor diesel en LPG ouder dat 24 jaar. De grens van 24 jaar is aangehouden, omdat in de tijd van de grote importaantallen rond 2011 auto's vlak voor de leeftijd van 25 jaar al naar Nederland gehaald werden.

De veranderingen in de aantallen, instroom en uitstroom zijn voor diesel en LPG groot. Voor benzine zijn de veranderingen kleiner. Ook wordt het wagenpark minder gedomineerd door de jongere voertuigen.

Voor benzinevoertuigen is er altijd al een uitstroom geweest door export en sloop geweest omdat de aantallen in het wagenpark substantieel waren. In tegenstelling tot diesel- en LPG-voertuigen, waarvan de aantallen ouder dan 25 jaar sneller zijn toegenomen.

Tabel 3 De aantallen voertuigen (in duizendtallen) ouder dan 25 jaar op kenteken op 1 januari van het jaar. En daarbinnen het aantal voertuigen dat geïmporteerd is.

jaar	totalen (x1000)			import (x 1000)			totaal (x1000)	import percentage
	benzine	diesel	LPG	benzine	diesel	LPG		
2007	435	43	66	117	8	26	544	27.8%
2008	477	54	76	123	11	28	607	26.7%
2009	517	65	85	131	13	30	669	26.2%
2010	550	80	92	141	16	32	722	26.1%
2011	581	97	99	151	23	33	777	26.6%
2012	617	117	105	164	35	36	840	27.9%
2013	643	127	107	173	40	36	878	28.3%
2014	655	125	106	176	35	34	885	27.6%
2015	661	117	103	176	26	31	881	26.5%

Het totale beeld bevat ook een substantieel aantal voertuigen dat geschorst is. Deze gegevens zijn nu niet bekend. In eerdere studies was deze groep ruim 100 000 voertuigen groot.

De trend over de jaren is wel zichtbaar. Waren voorheen voertuigen van 25 jaar oud een bijzonderheid, nu is dat niet meer het geval. Er was al een groei in het aandeel oude voertuigen, omdat de sloopleeftijd later ligt. Voor diesel en LPG verdwijnen de geïmporteerde voertuigen sneller uit het wagenpark, dan de, van oorsprong, Nederlandse voertuigen.

De groep auto's die vanaf het moment van import vierentwintig jaar en ouder waren laten tot 2012 een duidelijke toename en daarna weer afname zien, binnen de totale groep oudere voertuigen. Op de totalen in Tabel 3 en Figuur 7 is deze groep verantwoordelijk voor het groot deel van de verandering.

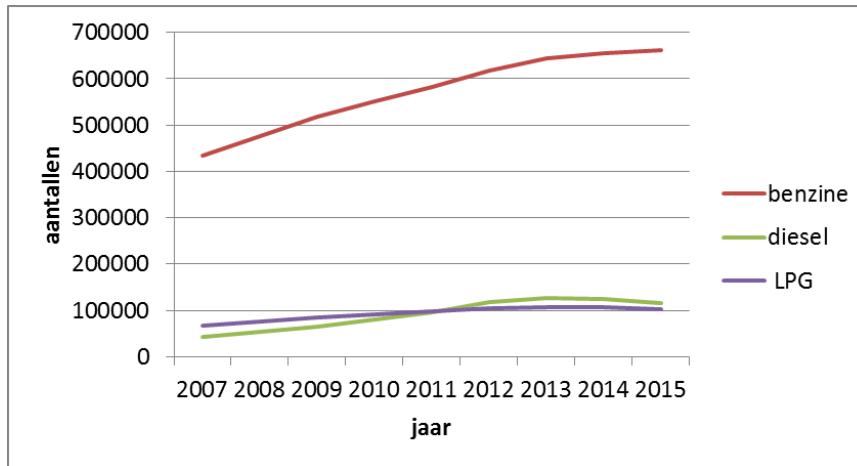
Datum

31 maart 2015

Onze referentie

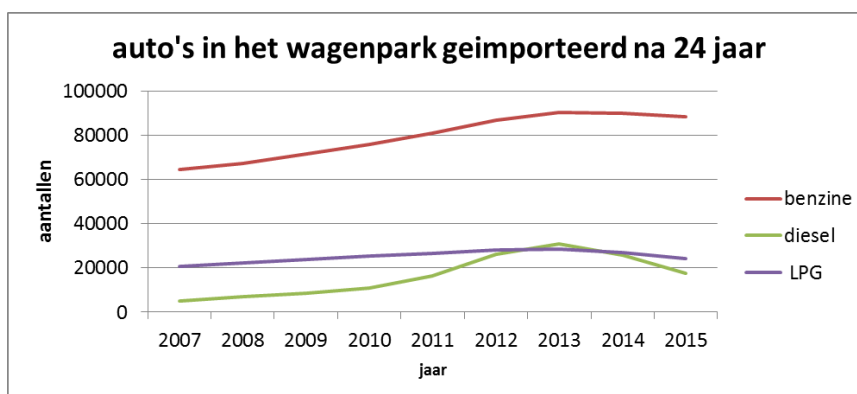
Blad

6/6



Figuur 7 De resultaten van Tabel 3 in een figuur. Het aantal benzineauto's ouder dan 25 jaar neemt nog steeds toe, maar het aantal diesel en LPG voertuigen neemt sinds 2014 weer af.

De toename van de oldtimers in het straatbeeld tussen 2007 en 2013 is slechts deels het gevolg van de toename van het aantal voertuigen. In 2012 is al geconcludeerd door TNO en PBL dat de hoge jaarkilometrages van de recent geïmporteerde voertuigen een belangrijke bijdrage aan de aandelen van oude voertuigen op de weg, en aan de emissies, gaf. Met de uitstroom van deze specifieke groep voertuigen is de verwachting dat het aandeel van oude voertuigen op de weg meer dan proportioneel met de aantallen daalt.



Figuur 8 Binnen de groep van oude auto's zijn in het bijzonder de dieselauto's die onder de vrijstelling geïmporteerd zijn sterk toegenomen sinds 2010 en zij laten sinds 2013 ook de grootse daling zien.

Ligterink & Cuelenaere (TNO rapport, 2014), *in- en uitstroom en samenstelling van het wagenpark*.

Hoen, Traa, Geilenkirchen, Hilbers, Ligterink & Kuiper (PBL rapport, 2012), *Milieueffecten van oldtimers*