

Het rijwielbelastingplaatje

Gerrit Hemelman

“Per 1 Augustus a.s. moeten alle rijwielen voorzien zijn van een nieuw rijwielbelastingmerk ...”, zo begint een klein bericht in de krant van 25 juli 1932. Een bericht waar je bijna overheen leest, maar waarvan de strekking destijds toch van grote importantie was. Stel je maar eens voor dat je inderdaad te laat was met de aanschaf van een rijwielbelastingplaatje, ja, dan had je toch echt een probleem.

Op 1 augustus 1924 werd in Nederland het rijwielbelastingplaatje ingevoerd. Iedere fietser (op wat uitzonderingen na) moest belasting betalen voor zijn rijwiel. Men kon dit doen door de aanschaf van een metalen rijwielbelastingplaatje dat op de fiets bevestigd moest worden. Voor elk jaar werd er een ander plaatje gemaakt. Door veldwachters en marechaussee werd streng gecontroleerd of de belasting betaald was. Zij mochten fietsers ‘desnoods met geweld tot stilhouden dwingen’ en overtreders konden rekenen op een fikse boete.



1924: het eerste Rijwielbelastingplaatje
Afmetingen 29 x 56 mm, gemaakt van messing 0,32 mm.
Geldigheid: 1 augustus t/m 31 december 1924
Aantal in omloop gebrachte exemplaren: 1.776.749

Fietsbelasting

Aan de invoer van het rijwielbelastingplaatje in 1924, ging in Nederland reeds een fietsbelasting vooraf. De eerste fiets - de loopfiets – dateert van 1817. In 1885 kwam het rijwiel in de vorm zoals wij die nu kennen (twee even grote wielen en kettingaandrijving op het achterwiel) op de markt en hiermee nam het gebruik van het rijwiel een sensationele vlucht.

Het duurde dan ook niet lang of men zag het rijwiel al als een bron van belastingheffing. De forse toename van het aantal rijwielen dwong de overheid er namelijk toe om het bestaande wegennet aan te passen. De kosten die hiermee gemoeid waren wilde de overheid - hoe kan het ook anders - verhalen op de wielrijder (thans zouden we zeggen: “De vervuiler betaalt”).

De gemeente Gouda was de eerste die in 1892 een eigen fietsbelasting invoerde. Het verschuldigde bedrag was voor die tijd aanzienlijk, namelijk vijf gulden per jaar. Enschede volgde in 1896 met zes gulden per jaar. Meerdere gemeenten en zelfs de provincie Noord-Brabant volgden.

Op 1 februari 1897 was er uiteindelijk sprake van een landelijke regeling en werd er voor het eerst van Rijkswege rijwielbelasting geheven. De belasting bedroeg twee gulden voor een rijwiel dat voor het vervoer van één persoon geschikt was en vier gulden voor ‘meerpersoonsrijwielen’. De belasting werd gekoppeld aan de personele belasting.

In 1919 was het Parlement van oordeel, dat het houden van een rijwiel niet beschouwd kon worden als een ‘kenmerk van welstand’ en werd deze belastingwet afgeschaft. In dat jaar waren er al zo’n 861.500 rijwielen waarover belasting werd betaald: de fiets was langzamerhand een massavervoermiddel geworden.

Toch was de fiets in die tijd nog geen echt normale verschijning. De fietser diende namelijk nog bij het naderen van een paard en wagen af te stappen en langs de kant van de weg te gaan staan. Hij moest dan het stuur van de fiets met zijn jas bedekken, zodat het paard niet zou schrikken. Paard en wagen vormden destijds nog steeds het belangrijkste vervoer op de wegen!

De Nederlandse wielrijders hebben slechts vijf jaar belastingvrij kunnen rondrijden.

In 1924 kwam de toenmalige minister van financiën, dr. H. Colijn, met een voorstel om de benarde financiële positie van ons land te verbeteren door (wederom) een rijwielbelasting in te voeren. Hij was van mening dat een dergelijke belasting zeker enkele miljoenen zou kunnen opbrengen.



Een fraai voorbeeld van een 'meerpersoonsrijwiel'



Zou het linker rijwiel ook aangemerkt worden als een 'meerpersoonsrijwiel'?

Op 14 mei 1924 ging de Tweede Kamer met 64 tegen 15 stemmen akkoord en op 3 juni zei de Eerste Kamer "ja" tegen de rijwielbelasting. De wet werd op 2 juli 1924 in het Staatsblad gepubliceerd: de "Rijwielbelastingwet" was een feit.

De belasting moest al met ingang van 1 augustus 1924 betaald worden. Van 1 augustus t/m 31 december moest er drie gulden belasting worden betaald; niet per fietser maar per rijwiel. De volgende jaren tot en met 1928 per volledig kalenderjaar.

Aan of bij het stuur moest duidelijk zichtbaar een plaatje van metaal bevestigd zijn, dat men op de postkantoren, de hulpkantoren en agentschappen kon kopen. Dus niet bij de belastingdienst.

Vrijgesteld waren kinderfietsjes mits de omvang van de band niet groter was dan 5 cm. (dus kinderspeelgoed-fietsjes). Ook vrijgesteld waren speciale fietsen voor gehandicapten, fietsen van geuniformeerde militairen van land- en zeemacht, fietsen van de PTT, politie en diplomaten en van personen die slechts tijdelijk in het land verbleven (waaronder 'grensarbeiders').

In 1924 waren er in ons land ruim 1,7 miljoen heffingsverschuldigde fietsen en de opbrengst voor dit eerste belastingjaar was niet minder dan 5.330.247,00 gulden. Ieder gezin moest wel voor één of meerdere fietsen betalen.

De ANWB vroeg destijds het Parlement de wet niet aan te nemen. "De fiets is een voorwerp van noodzakelijke levensbehoefte en er zijn genoeg andere dingen waarop een paar miljoen te bezuinigen is". De Minister, die eerder meende: "Wij geloven niet dat mensen vanwege de heffing hun fiets zullen afschaffen", sprak ook de verwachting uit "dat de overtredingen niet talrijk zullen zijn".

Dat bleek een vergissing. Er werd gecontroleerd op plaatsen waar veel fietsen tezamen waren, bijvoorbeeld bij een open brug of bij een veerpont. In 1933 werden in Amsterdam 11.809 bekeuringen uitgedeeld en in Rotterdam 13.207.

Fietsplaatjes en diefstal waren al meteen één begrip. Al op 29 juli 1924 werd in Amsterdam een flinke partij namaakplaatjes in beslag genomen. Het Waterlooplein in Amsterdam was een illegale plaatjesbeurs. Overal werd er gestolen, uit stallingen, van bouwvakkers die per fiets naar hun werk waren gekomen, zelfs van mensen die naar een brand stonden te kijken. Cijfers over diefstal zijn er niet, maar op een gegeven moment schatte men dat de helft van alle Nederlandse plaatjes al minstens één maal per jaar van eigenaar verwisselde.

Het Ministerie van Financiën werd overstroomd met honderden vindingen en suggesties om een eind te maken aan de diefstallen. Metaalwarenfabrieken speelden hier handig op in door houdertjes te fabriceren, waaruit de plaatjes niet zonder beschadigingen konden worden verwijderd. Voor elk jaar met een andere uitsparing, conform de vorm van het betreffende plaatje.

Deze houdertjes waren officieel toegestaan en bij de fietsenmaker te koop. Ze kostten afhankelijk van de uitvoering tussen de 0,10 en 0,50 gulden. Was het rijwielbelastingplaatje niet volgens de voorschriften bevestigd, dan riskeerde men een boete van 5 tot 25 gulden. En dan te bedenken dat een gemiddeld weekloon tussen de 12,50 gulden en 17,50 gulden lag en de gezinnen zeer kinderrijk waren. Een boete was dan ook een flinke aanslag op het besteedbare inkomen.

Om diefstal te voorkomen ponste men ook vaak naam en adres van de eigenaar in het plaatje.



Metalen houder voor het Rijwielbelastingplaatje 1933-1934



Ingenieus ... koplamp voor een fiets met geïntegreerde houder voor een rijwielbelastingplaatje. Aan de uitsparing te zien voor het belastingjaar 1935-1936. - Deze lamp ontbreekt nog in mijn collectie.

Nadat de geldigheidsduur van het plaatje 1928 was verstreken werd de wet op enkele punten gewijzigd. De prijs van drie gulden, zoals die ook in de voorgaande jaren was gesteld, werd teruggebracht tot een rijksdaalder en vanaf 1929 zouden er steeds twee jaartallen op de plaatjes voorkomen: het tijdvak van geldigheid werd aangepast van 1 augustus tot 31 juli daaropvolgend. De achterliggende gedachte was dat de gebruiker beter in staat was om het plaatje aan te schaffen ... hij had dan namelijk net het vakantiegeld ontvangen.

Zonder (betaald) rijwielbelastingplaatje mocht er niet gefietst worden. Het was wel toegestaan om met de fiets aan de hand te lopen. Veel fietsers hebben daar een dankbaar misbruik van gemaakt. Als er controle in

zicht was, sprong men snel van de fiets om vervolgens vrolijk fluitend de ambtenaar te passeren. Er werden zelfs kamervragen gesteld hoe om te gaan met iemand die steppend op een fiets zonder geldig fietsplaatje werd aangehouden!

Tot 1934 moest het plaatje persé op de fiets zijn aangebracht. Men mocht het niet op de jas dragen of in de portemonnee hebben. Nadat in verband met de diefstallen er jarenlang op was aangedrongen, mocht tenslotte vanaf oktober 1934 het plaatje toch op de kleding gedragen worden en wel op de 'linker-borstheft' (hiervoor werden zelfs leren fietsplaatjeshouders gemaakt en ook nu weer met een voor elk jaar afwijkende uitsparing). Het aantal diefstallen nam vanaf dat moment drastisch af. In het hele land werden in 1936 934 plaatjesloze fietsers gevonnis en in 1938 nog maar 117.

Leren houders voor Rijwielbelastingplaatjes



Twee clips voor in een knoopsgat

Polsriem met metalen plaatjesbevestiging



Een luxe uitvoering



Twee lederen houders
Ook bij deze houders voor ieder jaar een andere uitsparing



In de crisisjaren, toen het aantal werklozen onrustbarend steeg, werd besloten aan werklozen een gratis fietsplaatje te verstrekken. In zo'n plaatje was een gat aangebracht. Ook dat was een bron van veel kritiek: alsof werkloos zijn niet erg genoeg was, moest men er ook nog mee te koop lopen door middel van een plaatje met een gat.



Kostenloos plaatje voor het
belastingjaar 1937-1938
Afmetingen: 31 x 56 mm, gemaakt van messing
0,32 mm.
Middenopening: 7 mm.
Geldigheid: 1 augustus 1937 t/m 31 juli 1938
Aantal in omloop gebrachte exemplaren: 454.156

In 1940 ontstond er door de oorlog een benzineschaarste waardoor veel automobilisten weer gingen fietsen. Cijfers uit 1940 leren, dat er toen op 8,8 miljoen inwoners 3,6 miljoen belastbare fietsen waren, die iets meer dan 9 miljoen gulden opleverden. Daarnaast waren er 442.713 kostenloze plaatjes in omloop.

Hoewel het plaatje van 1942 in ontwerp en productie al klaar was, werd het op 1 mei 1941 tot ieders vreugde toch afgeschaft. De bezettende macht, de Nationaal Socialistische Beweging (NSB), gebruikte de afschaffing van het inmiddels zo gehate rijwielbelastingplaatje zelfs in haar propaganda, want de afschaffing was immers een Duitse maatregel. Ach ja, laten we het er maar op houden dat dit – de afschaffing van de Rijwielbelasting - het enige positieve is dat Seys Inquart en zijn makkers voor ons hebben betekend.

Veel plezier hebben de fietsers er overigens niet van gehad. Al spoedig waren er immers geen fietsen meer te koop en al spoedig daarna waren er zelfs voor de nog aanwezige fietsen geen banden meer te krijgen. Uiteindelijk namen de Duitsers alle bruikbare fietsen in beslag voor omsmelting van het metaal voor gebruik in de oorlogsindustrie.



NSB-propaganda. Met name in het westen van ons land (de 'Randstad') werden deze propagandabiljetten op lantaarnpalen geplakt.
De afmetingen van dit biljet zijn 9 x 10 cm.

Na de oorlog werd er nog wel gepraat over een voortzetting van de rijwielbelasting, maar gelukkig is het bij praten gebleven.



1940-1941: het laatste Rijwielbelastingplaatje
Afmetingen 31 x 56 mm, gemaakt van messing 0,32 mm.
Geldigheid: 1 augustus 1940 t/m 31 juli 1941. Op 1 mei 1941 afgeschaft
Aantal in omloop gebrachte exemplaren: 3.212.171

Tot slot ... niet goed opgelet

Aan het eind van de tachtiger jaren van de vorige eeuw werden de laatste Limburgse Steenkoolmijnen ontmanteld en de bedrijfsgebouwen gesloopt.

Op 6 augustus 1985 verhuisde ik van het zo vertrouwde 'Needse' naar het 'diepe, donkere zuiden'. De omvangrijke sloopactiviteiten zag ik natuurlijk wel, maar 'het deed me niet zo veel', want als Achterhoeker had ik geen enkele affiniteit met de mijnindustrie. Ik was lekker bezig met van alles en nog wat, zo ook met mijn verzamelingen.

Niet alleen ben ik (nog steeds) een verwoed verzamelaar van 'Neede en alles wat daarmee te maken heeft', maar mijn verzameldrift gaat echter verder ... mijn verzamelingen bestaan onder meer uit een bescheiden collectie blikken speelgoed, voorwerpen van bakeliet, een collectie spellen en puzzels uit en over de Tweede Wereldoorlog en een (wellicht één van de grootste Nederlandse) collectie muizen- en rattenvallen. Ook een verzameling 'Rijwielbelasting' ontbreekt niet.

6 Augustus 1985 ... mijn verhuizing van Neede naar Brunssum en dan dit ...

'Vondst van 9000 belastingplaatjes 1924 t/m 1939/1940'

In juni 1986 is bij het slopen van de voormalige rijwielstalling van de Staatsmijn Emma te Hoensbroek (notabene nog geen 500 meter van mijn huidige woning vandaan) een grote vondst gedaan van ruim 9000 rijwielbelastingplaatjes uit de jaren 1924 tot en met 1939/40 (dus geen enkel plaatje 1940/41).

Van de beginjaren 1924 tot 1928, 1929/30, 1930/31, 1931/32 en 1932/33 waren er niet zoveel. Naar schatting in totaal slechts circa vijfhonderd stuks. Maar de jaren 1933/34 tot en met 1939/40 vulden de twee zinken emmers tot aan de rand.

De vondst werd gedaan door een toen 21-jarige medewerker van een sloopbedrijf, dat in opdracht van de (toenmalige) gemeente Hoensbroek de oude opstallen van de Staatsmijn Emma moest slopen. Hierbij was ook de voormalige rijwielstalling van de mijnwerkers.

De toenmalige beheerder van de fietsenstalling, die in dienst van de Staatsmijn Emma was, verrichtte voor zijn cliënten (mijnwerkers) kleine reparaties, zoals banden plakken, remmen bijstellen, enz.. Daarbij ook telkenjare, geheel voor eigen verantwoording, het vervangen en zonodig op het stuur monteren van het dan geldende rijwielbelastingplaatje. Hij berekende hiervoor van 1924 t/m 1928 3,00 gulden, later 2,50 gulden (het weekloon van de mijnwerkers bedroeg toen tussen de 12,50 gulden en 17,50 gulden en gezinnen met 8 tot 14 kinderen waren heel gewoon).

De niet meer geldende rijwielplaatjes bewaarde hij als afvalkoper (messing / tombak) in een zinken emmer en spaarde zo in de loop der jaren twee emmers boordevol!

Ná de inval van de Duitse bezetter (10 mei 1940) verstopte de beheerder beide volle emmers onder de houtenvloer van zijn kantoor in de rijwielstalling, om te ontkomen aan de vordering tot het inleveren van metalen, die voor de oorlogsindustrie nodig waren. Het verstoppertje van de rijwielbelastingplaatjes moet tussen 10 mei en 1 juli 1940 hebben plaats gevonden, te concluderen uit het feit dat geen rijwielbelastingplaatjes 1940/41 in de emmers zijn aangetroffen. Het is niet meer te achterhalen om welke reden de beheerder de rijwielbelastingplaatjes na de bevrijding niet heeft kunnen ophalen.

Had ik toen in 1986 maar beter opgelet!



De aanleiding voor dit artikel: het Rijwielbelastingplaatje 1932-1933

Afmetingen 31 x 56 mm, gemaakt van messing
0,32 mm.

Geldigheid: 1 augustus 1932 t/m 31 juli 1933

Aantal in omloop gebrachte exemplaren: 2.811.370

Geraadpleegde literatuur:

C.G. de Jong "Het Nederlandsche Rijwielbelastingplaatje", Leimuiden, 2002.

(De heer De Jong is voorzitter van de gelijknamige stichting en bezit een zeer omvangrijke verzameling voorwerpen en documentatie over dit onderwerp).

Eerder geplaatst in "Old Nee", Orgaan van de Historische Kring Neede