

EEN IMPOPULAIRE MAATREGEL: DE RIJWIELBELASTING 1924-1941

Duitsers maakten einde aan vaak discriminerende heffing

DOOR BERT VAN TEIJLINGEN EN GEERT NIEMAN (BELASTING- & DOUANE MUSEUM ROTTERDAM)

Stelt u zich eens voor: u rondt op uw fiets de hoek van een straat en komt oog in oog te staan met een ambtenaar, belast met de controle op de rijwielbelasting. De laatste roept 'halt!' of geeft u een stopteken en vraagt vervolgens naar uw fietsplaatje. Mooi dat u vergeten bent om een van de plaatjes 'voor algemeen gebruik binnen het gezin' mee te nemen. De sanctie is niet mis: een boete die kan variëren van minimaal vijf tot ten hoogste honderd gulden. En als er niet betaald wordt, volgt de inbeslagname van uw kostbare rijwiel...

Schatkist in nood

De nood in de schatkist bracht in 1924 een nieuwe belasting

EEN FISCALE ZEGEL, MAAR DAN VAN METAAL

Het is een beetje een vreemde eend in de filatelische bijt die 'Filatelie' heet: een artikel over het Nederlandse fietsplaatje. Dat vraagt om een kleine toelichting.

De beide auteurs van deze bijdrage zijn verbonden aan het Belasting- & Douane Museum in Rotterdam, dat in 1937 als het Nederlandsch Belastingmuseum aan de Boompjes 16 in Rotterdam werd gesticht door prof. dr. J. van der Poel (1888-1982). Als hoofdinspecteur van de invoerrechten en accijnzen in Rotterdam was hij niet alleen de oprichter van het museum maar ook, in 1939, van de Rijksbelastingacademie in Rotterdam, waar hij van 1949 tot 1958 de functie van hoogleraar-directeur vervulde. Professor Van der Poel beschouwde het fietsplaatje als een fiscale zegel die door zijn praktische toepassing niet op papier kon worden gedrukt. Hetzelfde deed zich voor bij de ton- en bakengelden: dit was een fiscale maatregel die betaald werd door kooplieden en anderen. Ook in dit geval kon geen papier worden gebruikt omdat dit te kwetsbaar was op zee; daarom werd een loodje als fiscale zegel gebruikt. En nog een ander voorbeeld is de hondenbelastingpenning, de enige fiscale zegel die op dit moment nog in de vorm van een metalen plaatje in gebruik is.

Het rijwielplaatje was dus een fiscale zegel die niet in een papieren vorm werd verstrekt, maar in metaal. Dat was noodzakelijk omdat het plaatje bestand moest zijn tegen wind, regen en zonneschijn: het moest steeds zichtbaar worden dragen. Op de Brievenbeurs in Gouda (en later dit jaar, in Apeldoorn) laat het museum rijwielbelastingplaatjes en Belgische fiscale zegels zien; daartoe is een speciale presentatie gemaakt.

Een zekere angst en trillende knieën waren in de jaren twintig en dertig van de vorige eeuw niet ongewoon voor die Nederlanders die van een rijwiel gebruik maakten. Want wat te doen als ontdekt werd dat het verplichte fietsplaatje ontbrak? Fietsen werd op die manier niet alleen een inspannende, maar vooral een spannende bezigheid.



Illustratie uit een exemplaar van 'Panorama' uit de jaren '30 van de vorige eeuw; een jongetje - kennelijk in overtreding - wordt staande gehouden door een ambtenaar, belast met de controle op de rijwielbelasting.

die vergelijkbaar was met de hondenbelasting. Met het doel haar zo eenvoudig mogelijk te regelen werd een rijwielbelasting geheven door merken zodanig, dat elk rijwiel dat op de openbare weg werd bereden, van een geldig merk moest zijn voorzien. Dit merk behoorde dus niet bij een bepaald rijwiel en kon om beurten voor andere rijwielen worden gebruikt. Het systeem kwam hierop neer, dat eigenlijk

een belasting werd geheven van het maximum aantal rijwielen, dat in de loop van het jaar tegelijk op de openbare weg werd bereden. Voor elk jaar werd een nieuw merk vastgesteld. De belasting werd in 1941 afgeschaft door de Secretaris-generaal van het departement van Financiën, op instigatie van de op populariteit beluste Nationaal Socialistische Beweging. Of waren er misschien ook nog andere opties?



Hendrik Colijn in de tang van het fietsplaatje; spotprent door G. van Raemdonck, 'de Groene Amsterdammer' van 2 augustus 1924.

Opties

Misschien waren er inderdaad andere opties denkbaar voor het bewuste belastingmerk, namelijk: dat de metalen die gebruikt werden voor het fabriceren van de 'fietsplaatjes' beter gebruikt konden worden voor de Duitse oorlogsindustrie. Misschien wilden de Duitsers een wit voetje halen bij de burgers. Of - andere mogelijkheid - misschien waren er door de confiscatie van de rijwielen en het tekort aan rubber voor de bandenfabricage toch al niet al te veel rijwielen meer die van een plaatje zouden moeten worden voorzien. Hoe dan ook, de mensen die een plaatje met een gaatje hadden (zie verderop), waren ongetwijfeld erg opgelucht.

Colijn

Hendrik Colijn, de toenmalige Nederlandse minister van Financiën, diende in 1924 een nota in bij de Tweede Kamer die handelde over de slechte toestand van landsschatkist. Die schatkist was leeg en er moest dus bezuinigd worden. Op 28 januari 1924 werd een wetje met twaalf artikelen over 'een in te voeren belasting op rijwielen' aangeboden. Op 14 mei van datzelfde jaar ging de Tweede Kamer met 64 tegen 15 stemmen akkoord.



Korte tijd later, op 3 juni 1924, zei ook de Eerste Kamer 'ja' tegen de fietsbelasting. De wet werd op 9 juli 1924 in het Staatsblad afgekondigd, waarna hij - er waren inmiddels van diverse zijden al veel bezwaren geuit - op 1 augustus in werking trad.

Heffing van 1924 tot 1941

Er werd besloten dat het rijwielplaatje verkrijgbaar zou worden gesteld voor drie gulden per stuk (later, vanaf 1928, werd het f 2.50) en dat het bij de post-, bij- en hulpkantoren van de PTT zou kunnen worden gekocht. Er werden in een eerste aanmaak 800.000 stuks van het plaatje vervaardigd. De eerste plaatjes werden uitgereikt aan de leden van het *corps diplomatique*, een eervolle taak die werd vervuld door de inspecteur der directe belastingen van de 3e afdeling in Den Haag. Er waren voor dit doel driehonderd exemplaren gemaakt die als speciaal kenmerk een geponste ster vertoonden. Daarna volgen de eerste kosteloze plaatjes, die in een oplage van 50.000 stuks waren vervaardigd. Wie voor dit eerste gratis fietsplaatje in aanmerking wilde komen, moest persoonlijk, in de plaats waar hij woonde, een formulier op het kantoor van de ontvanger der accijnzen invullen. Aan de ontvangst van een kosteloos plaatje waren voorwaarden verbonden: de ontvanger moest bijvoorbeeld hoofd van het gezin zijn, de fiets voor het bedrijf of beroep nodig hebben en niet zijn aangeslagen voor de inkomstenbelasting over het lopende jaar. De gratis plaatjes werden ter onderscheiding van de betaalde

plaatjes van een gat voorzien. De controle op de rijwielplaatjes werd in handen gelegd van ambtenaren van opsporingsdiensten, zoals de politie en de marechaussee, of door belastingambtenaren.

Discriminerend karakter

Het discriminerende karakter van het 'gratis plaatje met een gaatje' werd in 1934 nog verder versterkt, toen de grote steden de onsympathieke maatregel namen om de kenmerken af te stempelen in het trouwboekje en op de steunkaart. De mensen waren in veel gevallen diep gegriefd: vaak kochten ze van hun laatste, moeizaam bijeen geschraapte centen een plaatje zonder gaatje. Met andere woorden: men spaarde liever het brood uit de mond door een fietsplaatje te kopen dan met een plaatje voorzien van gaatje als *armoedzaaiër* door de stad te moeten fietsen. Als je het goed beschouwt was dit het eerste fiscaalzegel met een discriminerend karakter. Immers, iedereen kon zien wie een uitkering kreeg.

Ontwerpen van plaatjes

De Nederlandse Vereniging van Ambacht- en Nijverheidskunst schreef in 1924 een prijsvraag uit. Opdracht: ontwerp een rijwielpenning in verband met de invoering van de rijwielbelasting. De jury kende de eerste prijs toe aan het ontwerp van Jac. Beiling uit Amsterdam en de tweede aan S. van Praag, ook uit de hoofdstad. Deze ontwerpen kwamen niet in aanmerking voor uitvoering. Men koos uiteindelijk voor een Franse uitvoering. Latere uitvoeringen waren van de graficus, medailleur, tekenaar, afficheontwerper, keramist en sierkunstenaar C.J. van der Hoef (1875-1933), die in Amsterdam, Gouda en Den Haag woonde en werkte.



Ontwerpen voor een aantal rijwielplaatjes van de hand van C.J. van der Hoef.

Hij tekende voor de plaatjes die vanaf 1925 en tot en met 1934 in gebruik waren. De illustrator en schilder W.J. Roozendaal nam de plaatjes van 1934, 1935 en 1936 voor zijn rekening en de medailleur J.C. Wienecke ontwierp de rijwielplaatjes voor de overige jaren, die van 1937 tot en met 1941. De meeste ontwerptekeningen voor deze belastingmerken zijn in het bezit van het Belasting- & Douane Museum in Rotterdam.

De laatste jaren

Door de benzinestijging die in 1940 ontstond, gingen veel automobilisten weer fietsen. In het genoemde jaar waren er op de 8.8 miljoen inwoners die Nederland toen had 3.6 miljoen belastbare fietsen; samen lever-

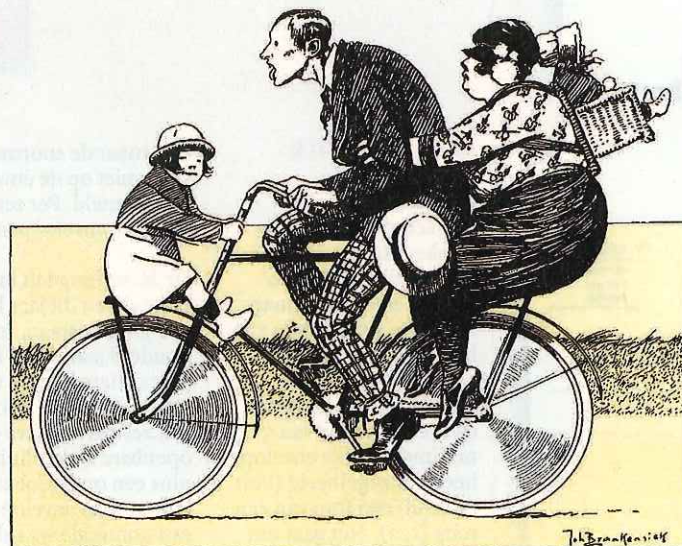
den die iets meer dan 9 miljoen gulden op. Daarnaast waren er 442.713 kosteloze plaatjes in omloop - zoveel werklozen waren er. De bezetting van het land door de Duitsers, in mei 1940, maakte een eind aan het particuliere autorijden: iedereen moest fietsen, lopen of de trein pakken. Het einde van het fietsplaatje kwam op 1 mei 1941 en dat - zoals we al schreven - tot vreugde van vrijwel iedereen. Een getemperde vreugde, dat wel, maar dat kwam omdat het een Duitse maatregel betrof. En met de fietsen, die door de bezetter werden gevorderd, verdwenen ook het fietsplaatje uit beeld.

Tentoonstelling

De in dit artikel afgebeelde en andere rijwielplaatjes kunt u bewonderen op de tentoonstelling *De loden last*, die vanaf 20 april voor het publiek toegankelijk is en die tot 4 september van dit jaar te bezichtigen valt. Ferdinand H.M. Grapperhaus schreef over het impopulaire belastingmerk een boek met als titel *Over de loden last van het koperen fietsplaatje*.

Literatuur:

De geschiedenis van het fiscaalzegel door prof. dr J. van der Poel; Davo Deventer, 1954. *Het Nederlandse Rijwielbelastingmerk 1924-1941*; Belastingmuseum van der Poel, Rotterdam 1981. *Over de loden last van het koperen fietsplaatje* door Ferdinand H.M. Grapperhaus; Kluwer Deventer, 2005. Nationaal Archief, Ministerie van Financiën, verbaal archief toegangnummers 2.08.69.



Spotprent 'Met zijn allen op de fiets' van Joh. Braakensiek, mei 1924.