



## Facts and figures over **Youngtimerlease**

Op 11 oktober jl. verscheen er een artikel in het Algemeen Dagblad over Youngtimerlease. Niet alleen in het AD werd hierover bericht, ook in het Nieuwsblad van het Noorden, de Stentor en andere kranten, evenals op televisie bij Editie NL en RTL4.

Alle reden voor een kersverse redacteur van Saabberichten eens naar Meppel te gaan en met Dirk Koppen van Saabpartners d.m.v. een aantal vragen en/of opmerkingen van gedachten te wisselen over dit artikel. Dirk c.s. zijn nauw betrokken bij het ombouwen van Saabs om de auto's aan de huidige standaarden te laten voldoen. Volgens Dirk is het artikel in het AD en in het kielzog daarvan de andere media niet helemaal een nauwkeurige weergave van de werkelijkheid. Even de feiten op een rijtje:

### **Ik geef in het kort weer wat in het AD stond:**

Volgens de BOVAG zijn er momenteel 28.403 auto's van 15 jaar of ouder geregistreerd. Zzp'ers zouden er, naar schatting, ook nog eens 20.000 bezitten.

De populariteit van hybride auto's is door het veranderde bijtellingsregiem in populariteit afgenomen. Volledig elektrische auto's vallen wél onder de lage bijtellingsregeling. Op dit moment rijden er 17.254 elektrische auto's rond in Nederland en die maken qua CO<sub>2</sub>-uitstoot dus (nog) niet het verschil. Toch zullen we in de (nabije) toekomst een transitie van verbrandingsmotor aangedreven auto's naar elektrisch- en/of waterstof aangedreven auto's gaan meemaken. De Parijse akkoorden zijn niet vrijblijvend.



### **De centrale vraag in dit stukje is dan ook: "Hoe past de youngtimer in dit verhaal?"**

- Ten eerste is de beeldvorming bij het publiek, dat auto's van 15 jaar en ouder technisch gezien niet meer aan de eisen van de huidige tijd voldoen. ('oud barrel' staat in de kop van het AD)
- Ten tweede zijn het benzineslurpers...
- Ten derde zouden deze auto's het milieu met een fikse CO<sub>2</sub>-uitstoot belasten.

Tot zover wat citaten uit het AD.

Als redactie zijn we benieuwd of deze aannames kloppen.

*DvT: Heren bedankt voor jullie tijd. Het zal me het weekje wel geweest zijn met deze vloedgolf aan publiciteit.*

Dirk: Inderdaad, een heftige week. Vorige week vrijdag stapte er bij ons ineens een verslaggever van het AD naar binnen, die ons vertelde over de veranderende wetgeving betreffende oldtimers in België. Een aantal jaren geleden is dezelfde wetgeving ook in Nederland op de schop gegaan. Het viel hem op dat elektrische auto's minder vertegenwoordigd waren dan youngtimers (d.w.z. auto's van 15 jaar en ouder). Hij vond dat frappant en meende dat de bijtelling van de youngtimer bij zakelijk gebruik daar debet aan was.

De grap is alleen dat nadat we de cijfers van de BOVAG, waarmee de journalist op de proppen kwam, doorgerekend hadden er niets van zijn veronderstellingen klopte. De zakelijke youngtimermarkt groeit met circa 3.200 eenheden per jaar en in totaal is het Nederlandse wagenpark de

eerste 6 maanden van dit jaar met 30.000 auto's gegroeid. Bovendien maakt het percentage youngtimers, dat zakelijk geregistreerd staat, (naar schatting 50.000 stuks) maar 0,5% van het totale Nederlandse wagenpark uit.

*DvT: 0,5 % van het totale wagenpark, dus we praten hier over een niche markt?*

Dirk: in onze ogen wel. Kijk, de markt maakt zich op om per 2030, de kabinetsplannen zijn duidelijk op dit gebied, over te gaan naar volledig elektrisch aangedreven auto's. Dit geldt dus voor de nieuw verkochte auto's. Op dit moment zijn de elektrische auto's nog relatief duur. Althans wil je een auto met een beetje bereik dan is Tesla in beeld en dan ben je met gemak meer dan € 100.000 kwijt. Dat is niet voor iedere zakelijke rijder weggelegd. Er komen nu wat goedkopere auto's met een vergelijkbare range aan. De Nissan Leaf krijgt een update voor de range door het plaatsen van zwaardere accu's en de Hyundai Ioniq en de Opel E-Ampera zijn inmiddels beperkt beschikbaar. Die laatste biedt een range van circa 500 km en kost circa € 40.000. Daarmee is de auto al voor een veel groter publiek beschikbaar. Dat de prijs mede van invloed is op de groei van de markt, dáár had de verslaggever kennelijk niet over nagedacht.



*DvT: De teneur is toch van: De leaserijder profiteert van een nieuw belastinggat door in een "oud barrel" te gaan rijden?*

Bas: Ja, we mochten de inhoud van het artikel van te voren wel inzien en die was op zich niet verkeerd. Alleen de kop stond er niet boven en die vonden we op zijn zachts gezegd erg ongelukkig. Het suggereert dat de youngtimer een auto is met sterk verouderde techniek en niet past in het beeld van de huidige opvattingen over duurzaamheid. Daarmee was en is de toon gezet. En poets dat beeld maar weer eens weg!

Youngtimer rijden in onze ogen juist erg duurzaam. Wij hebben de journalist ook ons seculaire businessmodel\* met eigen ogen laten aanschouwen, maar schijnbaar was dat niet interessant genoeg om te benoemen in zijn arti-



kel. Onderzoek naar de ecologische footprint van auto's heeft aangetoond dat je 13 jaar in een auto kunt rijden om evenveel CO<sub>2</sub> uitstoot te veroorzaken als vrijkomt bij de productie van een nieuwe! De nieuwe motoren, die wij in onze youngtimers inbouwen, stammen uit 2010 en hebben de Euronorm 4 dus ook nog eens een stuk minder schadelijk dan die van 15 jaar geleden. Bijna al onze lease auto's worden bovendien uitgerust met een LPG G3 installatie wat de CO<sub>2</sub> uitstoot ten aanzien van benzinemotoren nog eens met 30% vermindert. Conclusie: de productie van een nieuwe auto levert evenveel CO<sub>2</sub> uitstoot als het 17 jarig gebruik ervan. Hoezo, zou een youngtimer dus het milieu extra belasten...??

Indien je dan de vergelijking doortrekt, is het dus de ideale tussenstap in opmaat naar de volledig elektrisch aangedreven auto. Ook nieuw aangeschafte benzine auto's zullen t.z.t. gesloopt moeten worden om ruimte te maken voor de volledig elektrische auto. Nogmaals: over duurzaamheid gesproken!

*DvT: Toch kan ik me niet aan de indruk onttrekken dat het artikel jullie geen windeieren heeft gelegd.*

Dirk: Absoluut! Echter slaat de schrik mij om het hart als ik in het RTL 4 programma en Editie NL 's avonds zie dat GroenLinks aan de verslaggever meldt, dat zij voor afschaffing van de youngtimer is. Bij ons wordt in principe alles hergebruikt. Veel delen worden refurbished en voor de overige delen wordt er veelal met een donor gewerkt om de youngtimer weer op te bouwen. Dat scheelt erg veel onderdelen, die dus niet opnieuw geproduceerd hoeven te worden. Er lopen gesprekken met NICE, het seculaire loket van de gemeente Meppel om te kijken of we het geringe afval dat we ondanks alles hebben, óók kunnen hergebruiken. (denk bijvoorbeeld aan banden en veiligheidsgordels die niet opnieuw gebruikt mogen worden) Dat is een mooie opdracht voor bijvoorbeeld een MBO of HBO instelling. Van de banden en veiligheidsgordels zou je bijvoorbeeld bodems of hengsels van tassen kunnen maken. Het is het bekende 20-80 principe. Om 100% (dus de laatste 20% van ons model) seculair te zijn heb je 80% van je tijd nodig. Dat is voor ons financieel geen haalbare kaart, dus daar ligt



een prachtige kans voor een onderzoeksopdracht voor een H- of MBO-er! Wij hoeven er dan niet in te investeren en de student heeft een concreet onderzoeksdoel. Een mooie samenwerking lijkt ons! Win-winsituatie dus.

Ons seculaire businessmodel gaat over circulair bezig zijn. In het artikel van het AD gaat het vooral over belastingvoordeel, waarbij voor het gemak niet eens onderscheid gemaakt wordt tussen de auto van de zaak en de leaserijder. De AD journalist denkt dat de auto van de zaak en de lease auto hetzelfde is. Ook dat is volstrekt onwaar. Ik denk dat slechts 0,05% procent van alle youngtimers geleased zijn. Bij mijn weten zijn wij de enige partij in Nederland, die het aandurven een youngtimer op basis van full operational lease aan te bieden. Netto operational lease wordt wel iets vaker aangeboden maar dat is in principe geen lease maar een financieringsvorm. De belangrijkste post, het onderhoud is dan namelijk niet inbegrepen. Daar zit hem bij het youngtimer rijden nu juist de crux! Je kunt voor hele onvoorziene uitgaven komen te staan bij een auto van 15 jaar en ouder. Bij Saabpartners zorgen we ervoor dat dát risico nu juist tot een minimum beperkt blijft.



*DvT: De uitzending bij RTL4 en Editie NL was al positiever van aard toch?*

Bas: Ja hoewel er ook dáár veel geknipt is. Ik reed om 8.00 uur naar de zaak toen het NOS journaal al met de groei

van de youngtimers opende. Achteraf waren de publicaties van het artikel in het AD en de diverse andere kranten daar de oorzaak van. In de poging de primeur te brengen werd er niets geverifieerd en werd het nieuws 1 op 1 overgenomen. RTL 4 nam de moeite gelijk naar ons toe te komen en ons naar nadere details te vragen. Aan fact checking is in ieder geval niets of heel weinig gedaan. De volgende dag verschenen er berichten dat de NOS moest toegeven dat de cijfers, die gehanteerd werden, niet klopten. Tja... als het kalf verdronken is, dempt men de put...

Dirk Koppen c.s. hopen met dit betoog de eventuele vooroordelen t.a.v. het bezit en het gebruik van Youngtimers gepareerd te hebben. In de huidige samenleving is het denken in highlights meer regelmaat dan uitzondering. Hoewel velen de hele dag op schermpjes zitten te kijken, gunt men zich vaak geen tijd om ook op de inhoud in te gaan. De vorm is vaak belangrijker dan de inhoud. In het artikel van het AD met een foto van de rode Saab 9.5 Estate in combinatie met de woorden "oud barrel" was en is erg ongelukkig. Daarmee wordt geen recht gedaan aan het merk, de berijders(sters) en de vakmensen, die deze auto's onderhouden en zoals bij Saabpartners in Meppel van een nieuw leven voorzien. De associatie SAAB = OUD BARREL uit de wereld te krijgen, is voor de redactie voldoende reden geweest er een artikel aan te wijden.

#### **Naschrift van de schrijver/interviewer.**

Een paar dagen na dit interview verscheen in de krant Metro een interessant artikel. Het bevestigde dat het inderdaad het minst vervuilend is als je met je huidige auto zo lang mogelijk doorrijdt in opmaat naar het CO<sub>2</sub>-neutraal rijden. Een link naar het desbetreffende artikel: <https://m.metronieuws.nl/techgadgets/2017/10/zijn-elektrische-autos-echt-goed-voor-het-milieu>

\*( In een Circulaire Economie worden alle gebruikte materialen in een product nuttig ingezet in hetzelfde of een ander product zonder kwaliteitsverlies. Als alle restproducten hergebruikt worden en de producten milieuneutraal zijn is deze kringloop compleet)

**Dick van Tussenbroek**