

RIJWIEL BELASTINGPLAATJES EN ... RHENENS DIALECT

J.Th.M. Mom



Rijwielbelastingplaatje 1926

De ouderen onder ons herinneren zich ongetwijfeld de rijwielbelastingplaatjes uit eigen ondervinding. Al langere tijd zijn deze metalen plaatjes een gewild verzamelobject. Wat nu rijwielbelasting met het Rhenens dialect te maken heeft, hoop ik u in de loop van dit verhaal duidelijk te maken.

Tijdens mijn archeologisch aktivisme in de afgelopen jaren heb ik tijdens veldverkenning en opgravingen een metaalzoeker gehanteerd. Dat dit ook een positieve bijdrage op kan leveren, heb ik meermaals bewezen; een vroeg-middeleeuwse muntschat te Remmerden in 1988, een situla op de Koerheuvel 1993, de heropgraving van het grafveld op de Donderberg enz. Niet altijd doet een metaalzoeker 'bijzondere' dingen het daglicht zien. Toch kunnen de dingen van alle dag bij nadere beschouwing bijzonder worden. Zo trof ik afgelopen jaren binnen de gemeente Rhenen zo'n 50 rijwielbelastingplaatjes aan 'op velden en langs wegen'. Tijdens graafwerkzaamheden ten behoeve van het aanleggen van een gasleiding aan de Boslandweg te Rhenen vond ik het hieronder afgebeelde belastingplaatje 1940/41.



Rijwielbelastingplaatje 1940/41 met naaminslag

De titel van dit artikel in combinatie met de naam op het metalen plaatje, kunnen voor u een aanwijzing zijn tot de relatie: 'Rijwielbelastingplaatjes en ... Rhenens dialect'. Op het plaatje zijn de volgende naam en adres ingeslagen: G. Pleugers, Doornestr. 10 - RHENEN. Geen Rhenense naam!! In een adresboek in 1950 uitgegeven door de V.V.V.-Rhenen, staan wèl een G. Pluigers en een J. Pluigers, maar niet woonachtig op Doornestr. 10. Telefonisch contact gezocht, het bracht geen verheldering!

Rijwielbelasting

Dat de overheid altijd vindingrijk is geweest in het aanboren van nieuwe bronnen van inkomsten, is reeds door de eeuwen heen een bekend gegeven. Waren eertijds niet zout, zeep, turf, dienstboden, biljarten, tabakspijpen, dobbelstenen, speelkaarten, deuren en vensters aan belasting onderhevige voorwerpen, dan waren het wel de hondenbelasting, ondertrouwbelasting, vermakelijkheidsbelasting, inkomstenbelasting, forensenbelasting en de omzetbelasting om de (steeds bodemloze) schatkist te vullen.

De loopfiets ('Draizine'), dateert uit 1817. Aanvankelijk werd deze ontwikkeld voor sportbeoefening. Rond 1860 kwam de fiets met trapper en ketting op de markt. In het begin waren de burgers nogal bevreesd voor dit snelheidsmonster. Wandelaars voelden zich niet meer veilig. Koetsiers waren bang dat hun paarden op hol sloegen. Boeren dachten dat hun koeien

minder melk zouden gaan produceren en menig fietser, die op een landweg een paard en wagen moest passeren kon rekenen op een zweepslag. Fietsers werden soms tot afstappen gedwongen. Het gevolg was dat fietsers zich op hun beurt bewapenden met zwepen en stokken.

In de oude catalogi van fietsaccessoires kom je zelfs een soort alarmpistolen tegen. De overheid ging zich dan ook met dit nieuwe vervoermiddel bemoeien. Zo werd onder andere een verbod overwogen 'om met grotere snelheid te rijden, dan een paard in matige draf'. Ook werd overwogen de fietser een zichtbaar nummer op hun kleding te laten dragen. Al in 1888, bij de Rijksbegroting nam de Rijksoverheid landelijk wettelijk geldende voorschriften in overweging. Pas in 1906 werd een Motor- en Rijwielwet van kracht. Deze omvatte dertig artikelen.

Gouda eigde zich in 1892 een primeur toe. Men kwam daar op het idee om de fiets (de vélocipède) te gaan belasten met een tax van 5 gulden per jaar > Kort daarna werd dit overgenomen door de Provinciale Staten van Noord-Brabant. De ANWB (Algemene Nederlandsche Wielrijders Bond) protesteerde heftig: "... onrechtvaardig tegenover den kleinen burger der plattelandsgemeenten". Tevergeefs!

In 1895 vroeg Enschede 6 gulden, Brielle 4 gulden en ook Amsterdam, Limburg en Rotterdam hadden plannen. In Noord-Brabant moest men zelfs vanaf 26 juli 1896 een kwitantie (f 5,-) en een pasfoto bij zich hebben.

Door het grote verschil van de heffing per gemeente, werd door het parlement de hoogte van de tax per 1 februari 1897 (Wet 18 september 1897) bepaald op f 2,- voor de 'éénpersoonsfiets' of vier gulden anderszins. Dit ondanks de vele bezwaren tegen de soort heffing. Het plan een rijwielkaart in te voeren voor de controle werd niet doorgevoerd. Rond 1919 reden er in Nederland zo'n 861.500 fietsen. De fiets kon dus niet langer beschouwd worden als een kenmerk van welstand, daarom besloot het Parlement de wet en dus ook de belasting in 1919 af te schaffen.

Later echter kondigde de toenmalige Minister van Financiën, Dr. H. Colijn, in het Staatsblad Nr. 306 van 2 juli 1924 een nieuwe Rijwielbelastingwet af. De nieuwigheid was dat nu de fiets werd belast en niet de persoon. Vrijgesteld waren de 'fietsen van gehandicapten en kinderfietsen'. Rijwielen van politie, PTT, land- en zeemacht waren ook onbelast, mits ze bereden werden in uniform. Deze kleding moest zijn voorzien van hun ambtelijk onderscheidingsteken.



Een rijwielbelastingplaatje 1940/1941. De initialen R H zijn door de eigenaar eigenhandig aangebracht om het plaatje te merken. Op diverse plaatsen binnen de gemeente Rhenen had de Duitse bezetter in de oorlogsjaren 1940/45 kampementen en opslagplaatsen van materialen. Vrijwel altijd onder bomen met een flink bladerdak. Het plaatje met de letters R H werd door mij aangetroffen in de buurt van de Plantage te Elst. Het vinden van 3 belastingplaatjes van de jaren 1940/41, tussen alléén maar Duits materiaal, doet het vermoeden rechtvaardigen, dat de plaatjes zijn van in beslag genomen fietsen. Een Rhenense fiets R H?

Deze 'dienstrijwielen' moesten zijn voorzien van het daarvoor vastgestelde kenmerk (uitgezonderd de politie). Diplomaten en personen, die niet langer dan 3 achtereenvolgende maanden binnen het Rijk der Nederlanden verbleven, werden ook vrijgesteld van rijwielbelasting.

Het eerste jaar 1924 bracht de belasting f 5.330.247 op, een niet onaardige bron van inkomsten. Om de aanleg van verkeers-, tram- en treinwegen te betalen, werd na twee jaar ook de automobielen belast evenals het reizen per tram en trein. De inkomsten van beide belastingen werden gestort in een verkeersfonds. Ook de inkomsten en uitgaven van het Rijk 'van en voor' de burgerluchtvaart liepen via dit fonds.

Het rijwielbelastingplaatje.

Het eerste belastingplaatje uit 1924 was gemaakt naar een Frans model. Vanaf 1925 werden Nederlandse ontwerpers ingeschakeld. Controle op het betalen van rijwielbelasting werd mogelijk doordat een rijwielbelasting-

plaatje werd ingevoerd. Dit moest op een voorgeschreven plaats worden bevestigd. Zo niet!, dan kwam men te staan op een bekeuring van 5 tot 25 gulden.

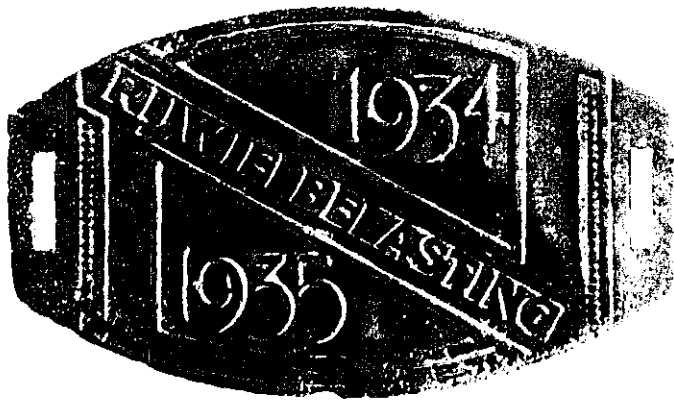
Niet alleen de ANWB ging in het geweer, vanuit alle lagen van de samenleving kwamen protesten. Het mocht niet baten. Op 9 juli 1924 werd de wet ondertekend door koningin Wilhelmina. De eigenaardige formulering van de wet bood toch wel mogelijkheden om een bekeuring te ontlopen. Omdat slechts het rijden op de fiets was belast, kon de fietser zonder belastingplaatje snel van de fiets springen en door met de fiets aan de hand te lopen de bekeuring ontlopen. De vraag was ook of het op het pedaal gaan staan of steppen 'fietsen' was en dus al of niet belast was.

Gevolg was dat ijverige wetsdienaars zich vaak verscholen opstelden om een wetsovertreder te kunnen bekeuren. Aldus konden er aardig wat bekeuringen worden uitgedeeld. In 1933 werden alleen al in Amsterdam 11.809 en in Rotterdam 13.207 bekeuringen uitgedeeld. Alhoewel het een nationale sport was geworden om rijwielbelasting te ontduiken, bleek uit het aantal rechtszaken dat de bevolking de rijwielbelasting had aanvaard. Waren dat er in 1936 nog 934, in 1938 was het aantal teruggelopen tot 114.

De rijwielbelastingplaatjes werden geslagen door 's Rijks Munt te Utrecht. In het eerste jaar (1924) werden er aan de bevoegde diensten 1.776.749 afgeleverd; kosten van het plaatje f 3,-. De volgende tabel geeft een overzicht van de belastingplaatjes geslagen in de periode 1924-1941:

1924	messing	1.830.729	1933/34	messing	3.139.382
1925	aluminium	2.222.625	1934/35	messing	3.308.163
1926	messing	2.265.662	1935/36	messing	3.440.504
1927	koper	2.324.560	1936/37	messing	3.549.114
1928	messing	2.605.384	1937/38	messing	3.666.661
1929/30	messing	2.703.720	1938/39	messing	3.730.048
1930/31	messing	2.780.954	1939/40	messing	3.796.236
1931/32	messing	2.858.570	1940/41	messing	4.022.705
1932/33	messing	2.950.625			

Alhoewel per 1 augustus 1924 het gebruik van het plaatje verplicht was, mochten overtreders echter pas na 8 dagen worden beboet. Al spoedig na uitgifte van het eerste plaatje kwamen de vervalsingen op de markt Deze werden verkocht voor 75 cent. De tweede uitgave werd daarom in 1925 sterk gewijzigd, zowel de gravure als het soort metaal.



Belastingplaatje 1934/1935 gevonden aan de Stokweg

Na 1928 werd de wet op enkele punten gewijzigd. De prijs werd van 3 gulden teruggebracht tot f 2,50. Vanaf 1929 werden er op de plaatjes 2 jaartallen vermeld: 1929/1930.

Gezien de hoge kosten van de aanmaak van de plaatjes werd voor het jaar 1935/1936 een officieel ontwerp gemaakt voor een houder van nikkel, waarin men elk jaar een nieuw papieren plaatje kon bevestigen. Het project bleef steken in de ontwerpfase.

Om aan de heffing van de rijwielbelasting te ontsnappen werden talrijke trucs bedacht. F 2,50 was voor die tijd toch een behoorlijk bedrag. De eerste valse belastingplaatjes kwamen reeds op 29 juli 1924 in Amsterdam op de markt, dus nog vóór de wet op 1 augustus van kracht werd. Het Waterlooplein in Amsterdam was in die dagen de plaats om voordelig aan een gestolen fietsplaatje te komen. Ze werden daar openlijk en luidkeels voor 50 cent of minder aan de man gebracht. Diefstal van andermans plaatje was natuurlijk de voordeligste manier om de belasting niet te betalen.

Juiste getallen ontbreken, maar men vermoedt dat bijna de helft van alle verkochte plaatjes éénmaal per jaar (en vrijwillig) van eigenaar wisselden. Die trend lijkt zich heden ten dage, met name in de grote steden, voort te zetten, het handelt zich nu echter om het gehele rijwiel.

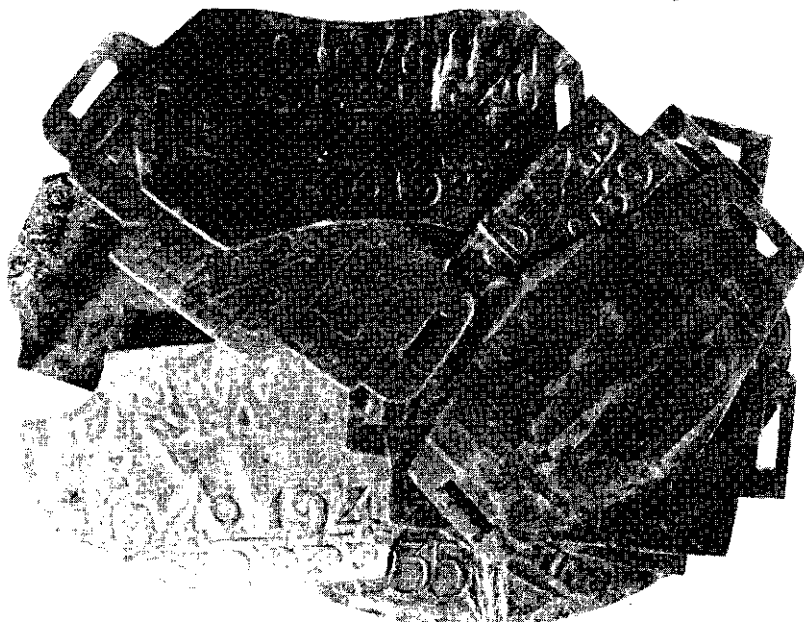
Om diefstal te voorkomen werd van alles bedacht. Naaminslag in het plaatje, metalen houders, een uitsparing in de koplamp, zelfs vast solderen op het rijwiel. Voor het dragen van het plaatje op de bovenkleding was een lederen hoes gemaakt.

Men fraudeerde zelfs door een afdruk van een bestaand plaatje te maken op een goudkleurig bokkingvel, die men dan in de hoes deed. Gezien het grote aantal diefstallen, werd het sinds 1934 toegestaan het plaatje op de 'linkerborstheft' te dragen.

In de crisisjaren konden de werklozen een gratis plaatje krijgen, voorzien van een gat. De werkloze mocht echter op zondag zo'n plaatje niet gebruiken om te fietsen. Personeel van consulaten en ambassades konden een gratis belastingplaatje krijgen voorzien van een ster.

Het nieuwe plaatje werd gekocht bij de belastingdienst of bij het postkantoor. Aldaar werden bussen geplaatst waar men ongeldig geworden plaatjes in kon doen. De opbrengst van het metaal kwam ten goede aan een fonds voor TBC.

Door de Duitse inval werd het particulier gebruik van de auto verboden. Mede door de benzineschaarste in de oorlog stapten veel mensen op de fiets. In 1940 waren 3,6 miljoen fietsen belast en dit op de 8,8 miljoen Nederlanders. 442.713 werklozen kregen een gratis belastingplaatje met een gat. Propaganda tegen de rijwielbelasting door de Nederlandse NSB heeft een einde gemaakt aan het rijwielbelastingstelsel. Met gemengde gevoelens namen de Nederlanders afscheid van de belasting.



Een 'bergje' fietsplaatjes in Rhenense grond gevonden

Nadien is de rijwielbelasting niet meer opnieuw ingevoerd. Met een bepaalde regelmaat komen politici met het voorstel de rijwielbelasting weer in te voeren. In totaal werden 51.179.649 plaatjes in omloop gebracht, waarvan er 3.888.130 plaatjes met gat aan werklozen werden verstrekt en 5.389 met een ster. Toch zijn er maar weinig van overgebleven; er is echter nog wel aan te komen, maar men moet wel bedacht zijn op vervalsingen. Van onder andere de jaren 1924 en 1925 zijn de nodige vervalsingen bekend. Een verzameling zonder vervalsingen is echter ook niet compleet.

'Van wie binde gij d'r in?'

De hierboven afgebeelde rijwielbelastingplaatjes zijn allen gevonden in Rhenense grond, veelal op akkers. Hoe dit mogelijk is? Eeuwenlang deponeerden de boeren hun huisvuil op de mestpluis, die vervolgens werd uitgestrooid over het land. Ook stadsvuil uit Rhenen werd zo over de akkers verspreid. Zelfs huisvuil uit grote steden werd met aken aangevoerd en voor bemesting gebruikt. Wat nu een probleem is was toen bittere noodzaak. Uit de fragmenten aardewerk, glas en met name metalen kan soms worden opgemaakt tot welke rijkere bewoning de mestpluis heeft behoord en dus ook de akker. Stadsvuilbemesting kenmerkt zich door de grotere rijkheid en verscheidenheid van vondstmateriaal.

De oorzaak van het ontstaan van dit verhaal was de vondst van het rijwielbelastingplaatje met de naam: **'G Pleugers, Doornestr. 10, Rhenen'**. In Rhenen is nooit een Doornestraat geweest. Volgens het bevolkingsregister 1940, woonde op nr. 10 in de **Torenstraat** te Rhenen ene **G. Pluigers**. Deze is in 1943 verhuisd naar Amerongen.

Naast de adressen stansmachine staande heeft deze G. Pluigers op de vraag: **'Van wie binde gij d'r in?'** vermoedelijk in onvervalst Rhenens geantwoord: **'G. Pleugers, Dorenstroat 10 - Rhenen'**.

Bronnen

Fotografie: J.Th.M. Mom

Voorwerpen: Archeologische kollektie Rhenen - J.Th.M. Mom

Dokumentatie Bevestingmuseum 'Prof.Dr. van der Poel', Parklaan 14 te Rotterdam.

Afdeling Burgerzaken van de gemeente Rhenen.

Rijwielbelastingwet, 20 juni 1924 - Staatsblad 306.

29 juni 1925 - Staatsblad 308.

30 dec. 1926 - Staatsblad 464.

30 dec. 1927 - Staatsblad 429.

6 okt. 1934 - Staatsblad 534.

9 mei 1935 - Staatsblad 241

Diverse berichtgeving in oude kranten en verzamelbladen.

Adresboek Rhenen 1950, uitgegeven door V.V.V. - Rhenen.