

'WE MOETEN ONS GEEN OLDTIMERSCHAAMTE LATEN AANPRATEN'

*Bezorgd over de toekomst van de klassieke auto?
Laat je dan moed inspreken door Peter Staal,
directeur van de KNAC.*

TEKST Ton Roks

HIJ BESTUURT de Koninklijke Nederlandse Automobiel Club met bijna 13.000 leden, waarvan meer dan de helft een of meer klassiekers heeft. Auto's zijn belangrijk voor hen, niet alleen als transportmiddel: ze genieten ervan, ze houden ervan, zowel van het bezit als van het rijden. Hun belangen hebben van oudsher de hoogste prioriteit voor de KNAC. Dat is onder meer gebleken uit de rol die de club gespeeld heeft in de aanpak van de milieuzones. "Steden hielden er hun eigen opvattingen en regels op na. Het was een wildgroei, een oerwoud, voor de automobilist niet meer te volgen. We zijn daar heel scherp ingegaan en hebben mede bewerkstelligd dat de regels nu overal hetzelfde zijn", aldus directeur Peter Staal in het kantoor van 'zijn' KNAC.

Het beïnvloedingsproces van de politiek geschiedt via 'gemakkelijke contacten' van de KNAC met vooral het CDA, de VVD en de SP. Dat laatste lijkt opmerkelijk, maar dat is het niet. Peter Staal: "De SP heeft veel lagere inkomens in de achterban en die mensen schakelen niet zomaar over op een moderne, schonere auto. De SP wil ervoor zorgen dat

die achterban kan blijven autorijden. Waarom denk je dat Kanaleneiland in Utrecht buiten de milieuzone is gehouden? Omdat de mensen daar anders niet meer met hun auto thuis konden komen. Daar zou een opstand zijn uitgebroken", aldus Staal.

Bij wie ligt het initiatief voor contact tussen KNAC en politiek? "Negen van de tien keer komt dat van ons. Bij een aantal politici stappen we gemakkelijk naar binnen en worden we met een luisterend oor ontvangen. Dat koesteren we. Als we een probleem zien, brengen wij dat bij hen onder de aandacht. Als zij dat vervolgens aan de orde brengen in de Tweede Kamer of een commissie, zorgen wij voor een platform in de media. Soms benaderen we de Tweede Kamer rechtstreeks, zo hebben we onlangs een brief gestuurd over de stikstofproblematiek. We willen weten waarop die normen gebaseerd zijn. Ze zijn bovendien veel strenger dan in omliggende landen, en we vinden dat de automobilist er te zwaar op wordt aangesproken in verhouding tot zijn geringe aandeel. We gaan ervan uit dat het schrappen van die 130 km/h een tijdelijke maatregel is, en daar willen we een bevestiging van." >>





Het terugdringen van de privéauto, daarmee ziet de directeur van de KNAC het niet zo'n vaart lopen. "In de pers en politiek wordt gedaan alsof het privébezit bezig is te verdwijnen, alsof er een beweging gaande is naar gezamenlijk gebruik. In de Randstad is er wellicht een beginnende interesse in het delen van auto's, maar elders is dat niet zo. De fout die gemaakt wordt in de politiek – en ook in de pers – is heel Nederland vanuit Randstedelijk perspectief te zien. Wat in de binnenstad van Amsterdam gebeurt, wordt geprojecteerd op de rest van het land, terwijl er in de provincie heel andere dingen aan de hand zijn. De afgelopen tien jaar zijn er een miljoen auto's bijgekomen – dat wijst helemaal niet op een trend van bezit naar gezamenlijk gebruik. De leaseauto is onverminderd populair, dat is omdat het voelt alsof het je eigen auto is, dát willen de mensen nog steeds. In het buitengebied worden busroutes opgeheven en treindiensten beperkt, daar zal men de auto hard nodig blijven hebben. De visie voor Amsterdam gaat daar niet werken."

Peter Staal ziet de wereld der klassiekers veranderen, niet per se ten ongunste overigens. "Er is een vergrijzing gaande, dat is duidelijk, maar dat wil niet zeggen dat de klassieke auto als liefhebberij een verdwijnend fenomeen is. Er is een verschuiving naar de auto's die we nu youngtimers noemen, de jeugd van nu vindt auto's als de MGF, Fiat Barchetta en Mazda MX-5 leuk. Ze gaan er anders mee om, in traditionele merkenclubs hebben ze weinig interesse. Ik raad de clubs aan hard na te denken over hun bestaansrecht, want dat is van oudsher gebaseerd op het delen van technische kennis en het elkaar helpen met onderdelen. Jongeren bewandelen daar andere wegen voor, als er gesleuteld moet worden zoeken ze op YouTube een filmpje op om te zien hoe het moet. Hun ervaringen delen ze op Facebook – daar helpen ze elkaar ook met onderdelen. Dat past in hun eigen wereld."

'De elektrische auto is ontwikkeld vanuit de beschikbare techniek, niet vanuit de behoeften van de consument'

Zullen we met onze klassiekers kunnen blijven rijden? "De Randstad zal vrijwel zeker een eigen biotoop worden, Amsterdam kun je straks alleen met een ontheffing in. We zullen onze hobby uit de grote stad moeten halen – is dat erg? Waarom zou je daar überhaupt willen rijden? Daarbuiten zie ik geen grote beperkingen ontstaan", aldus een optimistische Staal.

Hij vervolgt: "We moeten ons vooral geen 'oldtimerschaamte' laten aanpraten. Als het mooi weer is, trekken mensen er in groten getale op uit, wandelend, met de fiets, op de motor, met de auto. Daardoor zitten mensen elkaar op dat mooie dijkweggetje in de weg. Als je daar een negatieve reactie krijgt in je klassieker, moet je niet meteen denken dat het tegen je auto is gericht, het is een reactie op de drukte, dát is de irriterende factor."

Hoe welkom auto's in het grootste deel van Nederland zijn, heeft Staal onlangs nog ervaren. "Samen met andere organisaties hebben we de Vestingsteden Route geïntroduceerd, een mooie rit langs de Zuiderwaterlinie. Door de situatie met het coronavirus hebben we de

rit moeten uitstellen, maar iedereen kan hem straks rijden en zal kunnen zien hoe mooi ons land is. De waardering voor het initiatief is heel groot. Alle gemeenten en ondernemers zijn blij dat autotoerisme op die manier in hun steden wordt bevorderd. Ik heb geen enkele vrees dat de waardering voor auto's niet blijvend is."

Daarop aansluitend: "Ik verwacht dat er na de coronacrisis een sterke trend naar lokaal toerisme zal ontstaan, voornamelijk met de auto. Mensen zullen een tijd lang niet massaal en dicht op elkaar in een vliegtuig of trein willen zitten, ze zullen de voorkeur geven aan individueel vervoer en ons eigen land intrekken. Die beweging terug naar eigen vervoer zou weleens een groot effect op de NS kunnen hebben."

Ook de FEHAC beschermt de 'klassiekerhobby', net zoals de KNAC. Wat zijn de verschillen?

"We spreken elkaar indien nodig en proberen te voorkomen dat we bij de overheid aankloppen met verschillende visies. We behartigen niet precies dezelfde belangen. De FEHAC maakt zich sterk voor het rijdende erfgoed, niet alleen auto's, maar ook motorfietsen, militaire voertuigen en vrachtwagens. De KNAC is een club voor autoliefhebbers. Er zijn zo'n 350.000 klassieke auto's in Nederland, verdeeld over ongeveer 100.000 bezitters. Twee derde van onze leden heeft een klassieker. We verdedigen hun belangen in zo breed mogelijke zin en focussen ons daarbij niet alleen op 'mobiel erfgoed'. Ook het feit dat de klassieke auto heel veel mensen plezier bezorgt en heel veel mensen aan het werk houdt, is een belangrijk motief om de hobby te beschermen. Grote fabrikanten zijn het economische belang gaan inzien, kijk wat bijvoorbeeld Porsche en Mercedes aan klassiekers doen. Autoliefhebbers richten zich bovendien niet op alleen klassiekers. Er zijn er ook veel die genieten van een nieuwe of gebruikte auto en van youngtimers. Of die

'De verbrandingsmotor zal nog lange tijd deel uitmaken van onze mobiliteitsmix, dus ook de klassieker'

bezig zijn met *restomods* en *pre-war specials*. De KNAC spant zich in voor al die mensen, verenigd onder de noemer 'autoliefhebber'. Dat gaat veel verder dan erfgoed."

Zoals de vlag er nu bij hangt zullen er wellicht in 2030 geen auto's met verbrandingsmotoren meer worden verkocht. Zal er in die tijd anders naar klassieke auto's worden gekeken? "Ik denk niet dat er dan negatief op gereageerd zal worden. Gemiddeld is een auto in Nederland dertien jaar in bedrijf, wat betekent dat er tot ver na 2040 nog behoorlijk wat 'fossiele' auto's zullen rondrijden. De verbrandingsmotor zal nog lange tijd deel uitmaken van onze mobiliteitsmix, dus ook de klassieker. En zijn aanwezigheid op de weg zal altijd gering blijven, evenals zijn absolute aandeel in de directe uitstoot."

Staal is niet een man die de waan van de dag volgt en zonder meer op de knieën gaat voor elektrisch rijden. "Elektrische auto's, er zitten heel leuke bij, en ze hebben zeker een rol in onze huidige mobiliteit, maar ik zie ze als een tussenoplossing. De energie-inhoud van hun accu's is klein en ze zijn veel te

zwaar – al dat overgewicht moet mee voortbewogen worden, en ook dat kost energie. De elektrische auto is ontwikkeld vanuit de beschikbare techniek, niet vanuit de behoeften van de consument: hij of zij moet zich aan de elektrische auto aanpassen. Daarom heb ik veel meer geloof in de waterstofauto, die heeft nog wel wat tijd nodig, maar sluit veel beter aan op de gebruikswensen van de consument: je tankt er net zo vlot mee als met de huidige auto's en je hebt de actieradius die je graag wilt. Voor mij gaat waterstof het op termijn worden."

Elektromotoren in klassiekers? "Dat is mij persoonlijk een stap te ver, de auto is dan géén klassieker meer. Maar de mensen die daar toch voor kiezen zijn van harte welkom bij de KNAC – want ook zij zijn autoliefhebbers." Synthetische brandstof dan maar? "Dat kan een welkome oplossing zijn voor auto's met een verbrandingsmotor, als het ooit goed van de grond komt, maar voor klassiekers geef ik het geen grote betekenis. Die rijden gemiddeld 1500 kilometer per jaar, dat is te weinig om met synthetische brandstof een significant effect te bewerkstelligen."

VANAF LINKSBOVEN
In 2018 werd het 120-jarige bestaan van de KNAC luister bijgezet met een drie-daagse rally van Parijs naar Amsterdam.
FOTO LUKK VAN KAATHOVEN

Peter Staal ziet Amsterdam een eigen biotoop worden, maar daarbuiten zal de klassieker nog lang welkom blijven. Milieuzones, het was een oerwoud van regelingen, waarin mede door de KNAC lijn is gebracht.

Auto's met verbrandingsmotoren zullen nog heel lang deel blijven uitmaken van het straatbeeld, voorspelt Staal.
FOTO LUKK VAN KAATHOVEN

Het verschil tussen de KNAC en de ANWB, leg dat eens uit. "De KNAC is een club voor autoliefhebbers, de ANWB richt zich op weggebruikers in de ruimste zin van het woord. Het gebruiken en genieten van auto's, dát is wat wij verdedigen. Met een specifiek verzekeringspakket, met leuke bijeenkomsten, zoals Cars & Coffees en kaartleesritten, met lezingen van autoriteiten en met films. We hebben in Pathé Utrecht een filmavond georganiseerd met *Le Mans '66*, met Gijs van Lennep erbij om erover te vertellen. We hebben die avond twee keer extra mochten organiseren, de filmzaal zat elke keer bomvol."

"Bij pech helpen we via de Wegenwacht, ook bij ritten en rally's, wat bij de ANWB is uitgesloten. Als je auto strandt of total loss raakt, wordt hij door ons altijd gerepareerd, ongeacht de economische waarde. Voor een reparatie kun je zelf uitkiezen waar je heen gaat – we laten je daar vrij in. We helpen onze leden ongeacht de auto waarmee ze op reis zijn, we kijken niet naar het kenteken, we helpen altijd, zelfs als je met een huurauto onderweg bent. Het helpen van onze leden, dat is waar de KNAC voor staat."

