

Mbt 2.1 Kentekening tractoren niet nieuw

De laatste zinnen luiden:

‘In 1956 werden de laatste nog in omloop zijnde provinciale nummerbewijzen vervangen door het huidige (nationale) kentekensysteem. Daarmee kwam ook een eind aan de kentekens voor tractoren.’

Dit is echter niet correct. Het einde kwam al eerder. Eind veertiger jaren.

In het kader van de ‘wederopbouw’ heeft de Regering toentertijd overwogen dat het belangrijk was de lonen in ons land dermate te matigen dat nijverheid en industrie zo snel mogelijk zouden kunnen opbloeien.

Een dergelijke matiging van de lonen vereiste wel dat ‘de eerste levensbehoeften’ zo goedkoop mogelijk beschikbaar zouden blijven.

Te dien einde werden de financiële lasten van overheidswege op de landbouwproductie zoveel mogelijk beperkt. In dit kader werd de kentekenplicht voor landbouwtractoren buiten werking gesteld.

Deze instelling van overheidswege heeft ook ruimte gegeven voor het toelaten dat de landbouw overschakelde op het gebruik van petroleum als brandstof voor de tractoren toen de accijns op benzine aanmerkelijk verhoogd werd. Op het moment dat de dieselmotoren in zwang kwamen liet de overheid de landbouw ruimte om daarvoor ‘huisbrandolie’ -de ‘rode’ diesel- te gebruiken. Met de ‘vergroening’ van de belastingen de laatste jaren is daar inmiddels een eind aan gekomen.

In deze zelfde sfeer heeft de overheid bij de invoering van de btw ook een ‘laag’ tarief ingesteld.

In deze benaderingen heeft ons land overigens niet alleen gestaan. Het was algemeen gebruikelijk in Europa.

Mbt 3.7 Snelheidsverhoging

De voorlaatste zin luidt:

‘Verhoging van de snelheidslimiet kan alleen voor voertuigcombinaties die binnen de wettelijk maximum afmetingen voor wegverkeer vallen’.

De wettelijk toegestane breedte voor landbouwtractoren en -werktuigen is drie meter. Wanneer de geciteerde volzin deze voertuigen wegens ‘grotere breedte dan toegestaan voor bedrijfsauto’s’ uitsluit, komt er van de beoogde snelheidsverhoging in de praktijk niets terecht.

De normalisatie -in de vijftiger jaren- van de onderlinge rijenafstand waarin de landbouwgewassen gezaaid worden heeft erin geresulteerd dat het kleinst gemene veelvoud van die onderlinge afstanden 150 cm is. De ‘normale’ werkbreedte van al het landbouwmaterieel is daardoor drie meter.

Omdat het algemeen onpractisch is om de aandrijving binnen de eigenlijke werkbreedte te situeren, of, de dragende wielen van een werktuig over het te bewerken of bewerkte grondoppervlak te laten lopen, is de totale breedte van het merendeel van de (getrokken) werktuigen groter dan drie meter.

Wanneer het de bedoeling is om uit oogpunt van verkeersveiligheid voor voetgangers en fietsers het langzame verkeer niet langer door bebouwde kommen en over fietspaden te

dwingen, maar daar -dus- de rondwegen en ontsluitingswegen voor open te stellen, zal toch rekening met het bovenstaande gehouden moeten worden.

Tenslotte

Met het kentekenen van deze voertuigcategorieën komt ook de kwestie van het slopen in eigen beheer in beeld. Zopas heeft u daar een einde aan gemaakt voor andere voertuigcategorieën. Verplicht u nu de 'erkende' demontagebedrijven ook landbouwtrekkers en -werktuigen (en dergelijke) te accepteren en dwingt u de landbouwmechanisatiebedrijven hun overtollig gekentekend materieel daar af te zetten?