



ERKENNING VOOR DE LANDBOUWTRUCK

Job Rikken is overtuigd voorvechter voor de inzet van landbouwtrucks. Hij maakte zich daarom hard voor de wettelijke erkenning van zijn ingrijpend verbouwde Ginaf 8x8. En met succes.





Flinke jongens, die Flotation Tracs.

Opgegroeid in het Gelderse Groesbeek was Job (33) al vroeg bekend met de inzet van aangepaste vrachtwagens in de landbouw. Deze opvallende, vaak imposante trucks, kennen volgens de enthousiaste loonwerker een groot aantal voordelen. „Met dit soort voertuigen heb je altijd druk op de aangedreven assen“, vertelt hij. „Zeker wanneer het zwaar wordt en de bodem nat is, biedt dat veel voordelen ten opzichte van een relatief lichte trekker die een zware kipper zonder aangedreven assen voortsleurt. De wielen van een kipper slaan dan regelmatig door en trekken sporen of beschadigen de ondergrond“. Job, die na zijn studietijd in Dronten in de polder bleef hangen, vestigde zich in Rutten (bij Lemmer) en begon een eenmans-loonbedrijf. In 2011 besloot hij tot de aanschaf van een landbouwtruck. Bij Ginaf Service in Edeveen stond een kant-en-klaar exemplaar te koop, maar daar hing een flink prijskaartje aan.



Job gelooft heilig in het concept van de landbouwtruck.



De Ginaf voor zijn metamorfose.

Bij Terberg in Benschop liep zijn zoektocht ook dood, maar in het Brabantse Mill, een half uur verwijderd van zijn geboortegrond, had hij meer succes. CE-HO, het specialistische bedrijf van Cornelis Houweling, had flink wat ervaring met dergelijke ombouwklussen en was direct bereid mee te denken over de ideeën die Job had.

Ombouw

Samen begonnen de mannen de zoektocht naar een voor ombouw geschikte truck. In de handel vonden ze een Ginaf 8x8 zandkipper uit 2002. „Een nette truck die bij Aannemingsmaatschappij Markus in Amsterdam dienst had gedaan. De Euro 3-truck had nog een ouderwetse brandstofpomp in plaats van een common rail-systeem en daar had ik ook meer vertrouwen in. Je tankt soms toch bij boeren en dan heb je met zo'n brandstofpomp minder gauw problemen.“ Er volgden talloze ritjes tussen Rutten en Mill, soms meer dan twee keer in de



De eerste door de RDW erkende landbouwtruck.

week. Job is er niet de man naar om rustig toe te kijken en sleutelde volop mee. En er was genoeg werk te doen. Zo zijn de originele achterbumper, spatborden, het hydraulische systeem en de kipperbak met subframe verwijderd. De luchtketels zijn verplaatst, er is een nieuw hydraulisch systeem gemonteerd en een gereviseerde haakarm geplaatst. Vervolgens werden de stuur- en spoorstangen aangepast aan de brede banden en moesten er velgen op maat worden gemaakt. Deze huizen onder de nieuwe brede spatborden. Boven de nieuwe bumper kwam een trekhaak. Tussendoor werden



Van Tuyt Loonwerken uit Driezum had deze Ginaf F 351A tot voor kort in gebruik.



Ook in het stro staat de Ginaf zijn mannetje.

'MET DIT VOERTUIG HEB JE ALTIJD DRUK OP DE AANGEDREVEN ASSEN'

zowel het chassis als de cabine gestraald en opnieuw gespoten. Pas toen er een extra compressor en een regelsysteem voor de bandenspanning op zaten, was Job tevreden. Inmiddels had hij zich ook op de wetgeving rondom dit soort voertuigen gestort: „Als ik een pakweg ton in een voertuig steek, wil ik ook dat het legaal geregistreerd is.“

Registratie

Het liefst had Job de truckregistratie van de Ginaf gelaten zoals die was, dus met bijbehorende kenteken en andere voordelen van dien, maar dat zat er simpelweg niet in. „Boven de 2,50 meter breedte lukt dat niet. Door de brede Flotation Trac banden, voor 650/55 R26.5 en achter 750/45 R26.5, komt de totale breedte uit op 2,92 meter.“ Registratie als motorvoertuig met beperkte snelheid (MMBS), de categorie waar bijvoorbeeld terminaltrekkers in vallen, lijkt dan een voor de hand liggende oplossing. Maar

als je die inzet voor goederenvervoer, geldt er een maximumbreedte van 2,60 meter. „Daarom hebben we de Ginaf als niet-gekentekende landbouwtrekker laten keuren. Hiervoor bestaat een categorisering van T1 tot en met T5. Bij T4 moet je denken aan grotere trekkers die maximaal 40 kilometer per uur mogen. De T5 categorie kent deze snelheidsbegrenzing niet. Hierbij gaat het om trekkers die ingericht zijn voor een snelheid boven de 40 kilometer per uur. Het voordeel van een truck is dat deze al aan veel eisen voldoet die aan deze categorie gesteld worden“. Als voorbeeld noemt Job de stuurinrichting die niet hydraulisch, maar mechanisch moet zijn. „Verder wordt in de regelgeving expliciet beschreven dat dit type voertuigen ingericht kan zijn voor het vervoer van lading voor land- of bosbouwdoeleinden en dat hij niet op een trekker hoeft te lijken. Dat komt dus helemaal overeen met de inrichting van de Ginaf.“. De mannen van de RDW in Den

Bosch gingen mee in Jobs redenering en zo werd zijn trots de eerste door de RDW erkende landbouwtruck.

Brandstof

Waar Job, en met hem de gehele landbouwsector, tot januari nog profiteerde van de goedkopere rode diesel, is dat tijdperk nu definitief over. En hoewel het prijsverschil de laatste jaren niet zo groot meer was als vroeger, scheelt dat toch gauw drie tientjes op een volle tank. Gelukkig is het verbruik van de Ginaf gemiddeld een derde lager dan dat van een trekker in het vergelijkbare werk. Ter vergelijking: bij 50 km/u maakt de motor van de Ginaf 1.100 toeren. Dat ligt bij een trekker al gauw rond de 1.600 en dikwijls nog veel hoger. Ziedaar een ander voordeel van dit concept! Naast het verbruik roemt Job het laadvermogen van de Ginaf. Dat ligt wettelijk gezien rond de 25 ton; het eigen gewicht van de truck met opbouw van de 45 kuubs container ligt rond de 21 ton. „Technisch gezien kan ik tot 60 ton totaal-gewicht gaan“, lacht Job breed zonder op de details in te gaan. Met de veertien tons vooras en zestien tons achterassen zal dat inderdaad geen probleem zijn. De 8x8 voelt zich dan ook ▶

DE TRUCKREGISTRATIE LATEN ZOALS DIE WAS, ZAT ER SIMPELWEG NIET IN



Op het land tijdens de oogst .

STEEDS MEER OPDRACHTGEVERS VRAGEN JOB SPECIAAL OM DE GINAF

prima thuis in het loonwerk, dat bijzonder veelzijdig blijkt te zijn. „Vooral in de oogsttijd moet de Ginaf vol aan de bak“, vertelt Job. „Bijvoorbeeld bij de oogst van gras, mais en aardappelen. Maar ook in het grondverzet, het plaatsen van strandhuisjes en het transport van stro heeft hij zich al bewezen“. Het werkgebied van de opvallende Ginaf ligt daarbij ook ver over onze landgrenzen heen. Zo was de landbouwtruck vorig jaar volop in actie in de buurt van Maagdenburg, Anklam (niet ver van Polen) en Flensburg. En de route daar naartoe legde hij gewoon af over de Bundesstraßen!

Grensverkeerkenteken

Juist om zijn buitenlandse tripjes wilde Job na de officiële erkenning van de Ginaf als T5-voertuig ook een grensverkeerkenteken. „Nederland kent op dit moment nog niet de verplichting van een kenteken voor trekkers; andere Europese landen wel. Dat kenteken heb je dus gewoon nodig als je

naar het buitenland gaat. Bovendien bieden die gele platen op de truck nog een ander voordeel. Daardoor denken veel agenten dat dit gewoon een truck is en zullen ze je eerder met rust laten“. Hier heeft Job een punt, ook al hoeft hij zich totaal geen zorgen te maken: hij heeft immers het officiële T5-keuringsrapport in zijn truck liggen. Ook de op handen zijnde kentekenplicht voor landbouwvoertuigen ziet Job positief tegemoet. „Deze Ginaf is al volledig RDW-gekeurd, dus ik verwacht slechts een administratieve handeling“. De intussen ruim geworden ervaring met de officiële instanties maakt dat natuurlijk tot een peulenschil. Betekent dit succesverhaal nu dat we een toename van officieel erkende landbouwvrachtwagens zullen zien? Job denkt van wel. „In Duitsland zie je dit fenomeen veel meer omdat daar de wetgeving duidelijker is. In Nederland heerste lange tijd onzekerheid en dat helpt niet“. Ook het toenemend aantal opdrachtgevers dat

MEESTER IN ELK TERREIN

De stuuruitslag van de Ginaf is, dankzij de aangepaste stuurstangen, zeer groot gebleven. Door de gestuurde assen wringen de banden niet, zodat de truck ook inzetbaar is op kwetsbare ondergronden zoals grasland. Om maximaal profijt te hebben van de brede banden is het voertuig uitgerust met een systeem om de bandenspanning te regelen. Hiermee kun je tijdens het rijden de spanning in de banden aanpassen. Op weinig draagkrachtige bodem kun je met 1,2 bar rijden, terwijl op de verharde weg een druk van 4 bar slijtage, weerstand en brandstofverbruik vermindert.

speciaal om de Ginaf vraagt, bevestigt Jobs geloof in de landbouwtruck. „Het voorkomen van schade aan de ondergrond is belangrijk bij boeren. En daar is een landbouwtruck absoluut kampioen in!“ ★

KLAAS-JAN VAN ROEKEL
FOTOGRAFIE: JOB RIKKEN, LAURENS HESSELING
EN HERO DIJKEMA