

Bieten direct weg

Loonbedrijf Willems (Ravenstein) en Loonbedrijf Gerrits (Gassel)

Het is nog een experiment en experimenten kosten tijd, maar al op de eerste dag lijkt het direct laden van bieten - ondanks wat tegenslag - een goede kans van slagen te hebben. De loonbedrijven Willems en Gerrits werken samen aan een gedurfd experiment, dat al na de eerste proefnemingen leidt tot extra vraag van de klanten.



STERK WERK

Zes auto's zijn er deze dag door de suikerfabriek ingeroosterd om bij deze proef de bieten direct vanaf het land naar de fabriek te vervoeren. Allemaal zullen ze deze dag twee keer rijden tussen Ravenstein en Puttershoek. Bij de start, 's morgens om acht uur, vormt zich al snel een rijtje. De chauffeurs zijn op tijd, dus het is wachten op de rooier. Toch kan na het openbreken van het perceel de eerste vrachtwagen al snel weg. En binnen anderhalf uur zijn de eerste drie geladen en op weg naar de fabriek. Dan gebeurt datgene wat je altijd zult zien als je een proef doet die met argwaan wordt bekeken: in de rooier breekt een bodemketting. Jan Willems, een van de twee samenwerkende loonwerkers, baalt ervan. "Een week geleden hebben we een stuk ijzer in de machine gehad. Waarschijnlijk is de ketting toen niet goed gericht."

De chauffeurs van de twee auto's die nog staan te wachten, kijken het gelaten aan. Gelukkig is er koffie van de akkerbouwer, die wel blij is met het experiment. "Anders hadden mijn bieten zes kilometer over de weg gemoeten, want dit is gehuurd land. En ik sla ze altijd thuis op."

Grote winnaar

De akkerbouwer is net als de andere weggebruikers de grote winnaar van het experiment. Dankzij het direct laden van de bieten wordt het tussentransport van de bieten tot een minimum beperkt. Onder de natte omstandigheden van deze maandagmorgen is het niet moeilijk om je voor te stellen hoe de weg er had uitgezien als tientallen wagens de weg op waren gegaan.

Voor Jan Willems is het beperken van de vervuiling van de weg een van de voornaamste redenen om dit in gang te zetten. Hij merkt dat met de toenemende aandacht voor verkeersveiligheid dit soort situaties steeds kritischer worden bekeken. "Veel automobilisten weten niet meer hoe de landbouw werkt en moet werken. Dat betekent ook dat ze geen idee hebben van het gevaar van modder op de weg. Tegelijk wordt de handhaving steeds strenger, dus moet je er ook aandacht aan besteden. Maar op dagen als deze is het gewoon onmogelijk om de weg tijdens het werk schoon te houden."

Met het experiment spelen Willems en Gerritsen ook in op een andere gedachte, die leeft bij de suikerfabrieken. Op zoek naar een nog efficiëntere verwerking van bieten tot suiker is daar al eerder gefilosofeerd over de mogelijkheid om bieten feitelijk direct vanaf het land te verwerken. Het scheelt opslag en

de daarbij behorende verliezen. Daarnaast zijn er veel gebieden waar maar beperkt verharde opslag beschikbaar is, waardoor er kans is op extra tarra bij het verladen.

Bietenoverlaadwagen

Al denkend over mogelijkheden om de bij het injecteren van mest gebruikte Holmer Terra Variant meer te kunnen inzetten, kwamen de beide loonwerkers op het idee van een overlaadwagen voor de bieten. Een eerste uitvoering werd in de winter van 2009 gebouwd en vorig jaar ingezet voor het transport van de bieten vanaf de rooier naar de hoop. "Dat werkte prima," vertelt Gerritsen, "want door de 1050-banden kun je met lage bodemdruk het veld in. Toch een verschil met een trekker met kipper, die er veel eerder doorheen gaat. Kijk maar eens wat er zou gebeuren als je daar vandaag mee naast de rooier zou moeten rijden. Dan waren de sporen veel dieper en had je een flinke trekker nodig om de boel op gang te houden."

De overlaadunit is een eigen ontwerp, dat is opgebouwd met zoveel mogelijk standaardcomponenten uit de Holmer-bietenrooier. "Dat is belangrijk omdat je dan altijd snel een beroep kunt doen op de mensen van Holmer en er ook altijd reserveonderdelen op voorraad zijn", verklaart Gerritsen. Op de overlaadwagen zijn die onderdelen snel te ontdekken. Zo is de hele afvoer herkenbaar als de afvoer van een gewone bietenrooier. Deze hangt in een bok die is gebouwd op de driepuntshefinrichting waarin normaal de bemester hangt.

Direct op de wagen

Het idee voor direct laden na het rooien ontstond toen Willems te maken kreeg met de discussie bij de suikerfabriek over het veel meer vanuit de fabriek gestuurd rooien. "Wij hebben juist grote problemen met de rondgang van de kranen, waarbij je twee weken heel veel werk hebt en daarna weer twee weken niet. Nu je bij de aardappels ook ziet dat die in het najaar steeds meer gewoon af land direct in de vrachtwagen geladen worden, vroegen wij ons af of dat ook niet bij de bieten zou kunnen. Nu stuurt de suikerfabriek elk uur een aantal auto's naar een kraan, maar waarom zou je dat ook niet direct op het veld kunnen doen? Hoewel het even duurde voor Willems de zaakvoerder en de fabriek voor zijn idee had gewonnen, besloot Suiker Unie wel mee te doen aan het experiment.

De eerste boer waar de bieten direct weggingen, blijkt nog enthousiaster wanneer hij de tarracijfers terug heeft. Ondanks de natte

Samenwerking

Twee jaar geleden besloten Willems uit Ravenstein en Gerrits uit Gassel om hun bietenareaal samen te voegen en met één rooier verder te gaan. Gezamenlijk kregen ze zo bijna 500 hectare te rooien, voldoende om de Holmer rendabel te maken. Het probleem was op dat moment de oude bietenrooier van Gerritsen, die niemand wilde inruilen. De oplossing kwam toen Holmer ook de Terra Variant ging bouwen. Gerritsen kocht deze met mestuitvoering en kon zo zijn bietenrooier kwijt. Beide loonbedrijven zijn sterk agrarisch georiënteerd en werken met heel weinig personeel.



omstandigheden blijft de tarra beperkt tot zo'n vijftien procent. Keurig, onder deze omstandigheden, vindt Willems. "Zeker als je bedenkt dat er ook rond de vier procent koptarra bij in zit." Het succes blijkt zich ook rond te praten. Inmiddels heeft Willems al van verschillende boeren de vraag gehad om ook direct op de auto te rooien. "We kunnen zeker nog 40 hectare zo doen, als we dat zouden willen, alleen dat krijgen we op dit moment niet meer geregeld. Het geeft echter wel aan dat er belangstelling voor is als je dit goed doet. Zelfs een paar fervente tegenstanders hebben zich al gemeld. En sommigen willen toch overladen. Die blijven met de kipper op de weg, om zo toch de weg schoon te houden."

Goede planning

Dat het wachten bij een goede planning meevalt, blijkt wel als de rooier na anderhalf uur sleutelen is voorzien van een nieuwe bodemketting. Al snel zijn dan weer twee van de drie wachtende vrachtwagens geladen. In krap een half uur is dan de benodigde 35 tot 37 ton bieten bij elkaar. Geen wonder, want met een rijsnelheid van 5,5 kilometer per uur is er een theoretische rooicapaciteit van anderhalve hectare per uur. Praktisch moet je dan tussen de 1,0 en 1,25 hectare per uur kunnen oogsten. Met de geschatte opbrengst van 70 ton bieten haal je dan gemakkelijk twee vrachtwagens per uur. Dat blijkt als de derde wagen onder de lader staat. Nog even en dan vormt de rooier niet langer de beperkende factor, maar het ontbreken van een vrachtwagen. Dat geeft de mogelijkheden ook aan, denkt Willems. "Communicatie is tegenwoordig geen probleem, dus het moet mogelijk zijn om dat op elkaar af te stemmen. Dan mag het wachten ook geen factor meer zijn, want in de hele keten zijn we dan gewoon sneller en efficiënter."

Tekst & foto's: **Toon van der Stok**



◀ Door de machinepech vormt zich een flinke rij wachtende vrachtauto's. Binnen twee uur zijn ze allemaal weer weg.



◀ De overlaadwagen is opgebouwd met veel elementen uit de Holmer-rooier. Door recht naar achteren te lossen, ontstaat een mooie, vloeiende stroom bieten.



◀ Tijdens het transport kan de afvoer helemaal naar binnen worden geklapt. Bij de auto's haalt deze een hoogte van ruim 4,50 meter.



Discussie op Beet Europe

De mogelijkheid om bieten direct achter de rooier naar de fabriek te transporteren, is een van de onderwerpen van de ontbijtsessie op Beet Europe 2010. Jan Willems zal hier het direct verladen toelichten. Gert Sikken van de Suiker Unie zal het hebben over zijn visie op het efficiënter verwerken van bieten en de toekomst van de teelt. Als derde spreekt Dirk Jan Beuling, akkerbouwer in Tweede Exloërmond, over zijn manier om samen met de loonwerker de teelt zo efficiënt mogelijk in te richten. De bijeenkomst is op 14 oktober 's morgens om acht uur. Leden van CUMELA Nederland zijn van harte welkom; koffie en een broodje staan klaar. Meld u wel aan via grondig@cumela.nl of via de fax die u heeft ontvangen. Wanneer de bijeenkomst is afgelopen, start de demonstratie van de tien deelnemende rooiers.