

Golf en golfkarren, een haat-liefde verhouding?



Op Amerikaanse banen zie je vaak meer golfkarren dan spelers. Op veel banen is het huren van een kar zelfs een verplicht nummertje. Op die manier is de golfkar uitgegroeid tot cashcow bij uitstek. In Nederland staan we over het algemeen wat ambivalentier tegenover golfkarren. We vinden het prima dat mensen met een handicap gebruik maken van een handicart, maar gewone jongens en meisjes van de Wit moeten volgens onze calvinistische natuur hun rondje golf maar gewoon te voet afleggen. Golf is sport en daar hoort een beetje afzien bij. Toch is ook in Nederland een voorzichtige kentering waar te nemen. Op de nieuwe banen wordt meer en meer rekening gehouden met het gebruik van golfkarren. Een goed voorbeeld daarvan is de pay & play baan Naarderbos, waar bij de keuze van soort verharding op de paden heel nadrukkelijk wordt gekeken naar het gebruik van karren.

Auteur: Hein van Ierse!

Infrastructuur

Op het moment dat je als baan kiest voor het grootschalig toelaten van karren op je baan zul je moeten zorgen dat je infrastructuur in orde is. Om te beginnen natuurlijk met het padenstelsel. De paden op de oudere clubs zijn vaak niet breed of duurzaam genoeg om meer karren te verdragen als de incidentele handicart of de kar van de steward. Nu zijn er de laatste 4 jaren natuurlijk heel veel mooie alternatieven op de markt gekomen die een natuurlijke uitstraling combineren met duurzaamheid. Al langer bekend zijn natuurlijk de halfverhardingen op basis van tenniszand en lava. Overwegingen, die bij de keus van het materiaal een rol kunnen spelen zijn: kleur, duurzaamheid, stofvrij, gemakkelijk te verwerken, onkruidremmend, makkelijk te profileren. Een belangrijk voordeel van halfverhardingen is dat deze paden snel en eenvoudig aan te leggen zijn. Uitspreiden kan met de hand, een kleine shovel of topdresser. Daarna kan het pad afgewerkt en nagewalst worden. Veel van deze paden zijn door de half kalk fractie erg onvriendelijk voor inwaaiende onkruidzaden. Op golfbanen wordt vaak gebruik gemaakt van schelpenpaden die natuurlijk ook aan te merken zijn als halfverhardingen. Nadeel van deze paden is dat ze bij extreme droogte zullen stuiven. Stuiven is voor de lopende golfer slechts zelden een probleem, maar bij een intensief karrenverkeer is het probleem van stuiven zeer reëel. Meer informatie over halfverhardingen kunt u onder andere vinden op de site van Holcim (www.holcim.nl). Een nieuwer product zijn paden op basis van kleurloos bitumen. Deze paden zijn weliswaar redelijk stevig aan de prijs, maar daar staat tegenover dat ze absoluut niet stuiven en even sterk zijn als een asfaltweg. Het kleurloze bitumen is door allerlei materialen heen te mengen. Dat betekent een ontelbaar aantal kleuren en materiaalkeuzes. Op dit moment worden zelfs proeven gedaan om dit bitumen aan te mengen met schelpenpaden. Meer informatie vindt u op www.latexfalt.nl. De Nunspeetse heeft sinds

enige tijd ervaring met dit soort paden (zie: GREENKEEPER 1, 2005 pag. 28). Niet alleen de keuze van de paden is belangrijk als je karren wilt toelaten op je baan. Ook de afscherming van de paden is belangrijk. De ervaring van veel greenkeepers leert jammer genoeg dat golfers maar al te snel de gebaande paden zullen verlaten en op de fairways gaan rijden. Een keertje is dat misschien geen ramp, maar omdat dit meestal op dezelfde plaats gebeurt zul je heel gauw slijtplekken zien. Een van de redenen dat veel golfbaanbestuurders tegen het gebruik van karren zijn, is wellicht ook terug te voeren op de vaak ontsierende hekjes en kettingen die nodig zijn om karren van de baan af te houden. Als je meteen bij de aanleg van een baan al de keuze maakt om karren op je baan te gebruiken kun je natuurlijk de paden zo 'neerleggen' op de baan dat de overlast minimaal is.

Onderdak

Op het moment dat je als bestuur of golfbaanexploitant besluit om golfkarren toe te laten op je baan, ben je er niet met een goed gepland netwerk van paden. Ook aan het onderdak van de karren moet gedacht worden. Een handicart vindt meestal wel een plekje in de tassenloods, maar op het moment dat je over een tiental karren praat moet er meestal bijgebouwd worden of in ieder geval voorzieningen getroffen worden. Op het moment dat een groter aantal karren tegelijk aan de lader gaan kan dit consequenties hebben voor het elektriciteitsnetwerk. Daarnaast moet er aan gedacht worden om te zorgen voor voldoende ventilatie. Bij het laden van elektrokarren ontstaat er in de accu's door hydrolyse waterstofgas. Als u weet dat de meer populaire naam van waterstofgas knalgas is, dan beseft u meteen het gevaar van explosies.

Rondjes golf

Een populair argument voor het verhuren van golfkarren is het idee dat karren zorgen voor een betere doorstroming. Als dit al zo zou zijn, geldt

het alleen als iedereen gebruik maakt van karren. Anders zouden karren zelfs kunnen leiden tot het optreden van files op banen. Dus plekken waar een of meerdere karren achter een lopende golfer gaan.

Grote drie

De meeste banen kiezen op dit moment nog voor karren van een van de grote drie aanbieders van Amerikaanse en Japanse karren. Dit zijn EZ-GO, Clubcar en Yamaha. In Amerika hebben deze drie merken meer dan 90% van de markt in handen. Maar ook in golfkarren land is het label 'Made in China' in opkomst. Inmiddels zijn er in Nederland al een aantal banen, die gekozen hebben voor Chinese klonen van Amerikaanse of Japanse karren. Het prijsverschil is natuurlijk aanzienlijk. De gevestigde merken bagatelliseren de opkomst van deze merken door te wijzen op de onzekere toekomst van de bedrijven die achter deze klonen staan. De levering van reserve-onderdelen zou slechts zeer beperkt kunnen worden gegarandeerd. Alle merken bieden hun karren aan in combinatie met leasecontracten. Hierbij wordt gesproken over dagtarieven van minder dan vijf euro. Bij één keer verhuren per dag tegen een tarief van minimaal 20 euro zou dit dus al profijtelijk kunnen zijn. Zorg dat u in uw calculatie wel alle verborgen kosten meeneemt. Dus voor opladen van de accu's, onderdak, reparaties, instructie, infrastructuur en slijtage aan de paden, etc.

Conclusie

Een golfkar is op papier een gouden investering. In de dagelijkse Nederlandse praktijk, waar bij de aanleg geen rekening is gehouden met golfkarren is de werkelijkheid toch iets weerbarstiger. Als u kiest voor grootschalige verhuur van karren zorg dan voor de juiste infrastructuur. Zowel in de baan als voor onderdak van de karren. Het argument dat karren voor meer rondjes zorgen is slechts ten dele waard. Dit geldt alleen als iedereen verplicht een kar huurt.

overzicht golfkarren

Merk	Type	Vermogen in PK	Brandstof	Motoromschrijving	Kabine
Divaco Benelux, Molenvliet 10, 3961 MV Wijk bij Duurstede, www.divaco.com, tel 0343-416 484					
Club Car	DS Player	9 pk	Benzine	4-tact	Kabine optioneel
Club Car	Precedent Professional	9 pk	Benzine	4-tact	Kabine optioneel
Club Car	Precedent Champion	9 pk	Benzine	4-tact	Kabine optioneel
Club Car	DS Player IQ	3,3 pk	Elektro		Kabine optioneel
Club Car	Precedent Professional	3,3 pk	Elektro		Kabine optioneel
Club Car	Precedent Champion	3,3 pk	Elektro		Kabine optioneel
Duchell bv, Sterrenbergweg 40, 3769 BT Soesterberg, www.duchell.com, tel 0346-350 550					
E-Z-GO	TXT Electric	3 pk	Electric	36 Volt, series wound, high efficiency	Ja
E-Z-GO	TXT Gasoline	9 pk	Benzine	twin cylinder 4 cycle, 295cc, air cooled	Ja
E-Z-GO	TXT 2+2 shuttle	9 pk	Benzine	twin cylinder 4 cycle, 295cc, air cooled	Kabine optioneel
E-Z-GO	TXT 4 shuttle	11 pk	Benzine	twin cylinder 4 cycle, 350cc, air cooled	Kabine optioneel
E-Z-GO	TXT 6 shuttle	11 pk	Benzine	twin cylinder 4 cycle, 350cc, air cooled	Kabine optioneel
AWZ Handelsonderneming BV, Dorpstraat 80, 6909 AP Babberich, www.electrocar.nl, tel 0316-25 75 40					
Melex	Electrocar Golf-Line	2,8 pk	Elektro	Gelijkstroom elektromotor	Dak en voorruit standaard
Renocar, Plesmanweg 4a, 7602 PE Almelo, www.renocar.nl, tel 0546 671102					
Renocar	Renogolf ii	9 pk	Elektro	48 volt motor	Standaard dak + ruit
Oxland bv, Marconiweg 5, 3899 BR Zeewolde, www.oxland.nl, tel 036-521 92 90					
Yamaha	G-Max	11,4 pk	Benzine	1 cylinder, 4-takt met spatsmering	Kabine optioneel
Yamaha	G-Max	3,4 pk	48 volt elektrisch	Microprocessor gestuurde shunt-gewikkelde motor	Kabine optioneel

EZ GO 954



Melex



Banden	Aantal zitplaatsen	Formaat br. x l. x h. in cm	Ledig gewicht kg	Actieradius	Opmerking
18x8,5-8	2	120 x 232 x 174	281	30 maal 18 holes met 1 tank (= 25 l.)	Geheel aluminium frame
18x8,5-8	2	120 x 232 x 174	271	30 maal 18 holes met 1 tank (= 25 l.)	Geheel aluminium frame
18x8,5-8	2	120 x 232 x 174	271	30 maal 18 holes met 1 tank (= 25 l.)	Geheel aluminium frame
18x8,5-8	2	120 x 232 x 174	226	min 3 maal 18 holes met volle acculading	Geheel aluminium frame
18x8,5-8	2	120 x 232 x 174	225	min 3 maal 18 holes met volle acculading	Geheel aluminium frame
18x8,5-8	2	120 x 232 x 174	225	min 3 maal 18 holes met volle acculading	Geheel aluminium frame
18x8,5x8,4 ply	2	120 x 235 x 166	250	19-24 km/h	
18x8,5x8,4 ply	2	120 x 235 x 166	255	19-24 km/h	
18x8,5x8,4 ply	4	120 x 300 x 166	255	19-24 km/h	
18x8,5x8,4 ply	4 + bagage	120 x 350 x 166	275	19-24 km/h	
18x8,5x8,4 ply	6	120 x 350 x 166	275	19-24 km/h	
Turfsaver	2 optioneel 4	236 x 120 x 175	430	Tot 65 km	Regeneratief remsysteem
18x8,5x8	2	118 x 118 x 235	254	80 km	
4x Kenda 18x8,5-8 4ply	2	120 x 238,5 x 190	304	Tot 250 km	Door-en door gekleurde Olefin carrosserie delen, in verschillende kleuren leverbaar.
4x Kenda 18x8,5-8 4ply	2	120 x 238,5 x 190	249 (zonder batterijen)	Tot 50 km	Door-en door gekleurde Olefin carrosseriedelen, in verschillende kleuren leverbaar.



Clubcar 45



Renocar Golf



Yamaha