



Officieel erkend als T5-voertuig

Job Rikken zet landbouwvrachtwagen in Flevoland op de kaart

Job Rikken brengt samen met Corné Vinke (Cintégro in Luttelgeest en Ens) de landbouwvrachtwagen in Flevoland op de markt. Het resultaat van een dubbele strijd waarvan deel één, een officiële erkenning als T5-voertuig, inmiddels succesvol is afgesloten. Deel twee, de klanten overtuigen, is in volle gang.

“Een DAF-bak schakelt altijd wat zwaar als hij koud is, maar dat weten alle DAF-rijders, Belangrijker voor mij is de kwaliteit van een Ginaf. Gemaakt voor het zware werk, uitgerust met een veertientons vooras en zestientons achterassen van het merk Sisu. Als je ziet wat er in het grondverzet gebeurt, hebben deze voor de landbouw over. Wij willen immers bodemvriendelijk boven blijven.”

Naast zich heeft Job Rikken een vaste plek voor de map met bewijsmateriaal. “Ik ben nog niet aangehouden, maar ik verwacht geen problemen. Volgens mij heb ik de zaken goed voor elkaar”, zegt hij. Tijdens ons bezoek had Rikken de T5-verklaring nog niet binnen, maar na ons bezoek ontving hij van de RDW officieel het goedkeuringsbewijs behorend bij de erkenning als T5-voertuig (trekker die technisch ingericht is voor een snelheid boven de 40 km/u). “Ik wil nog een GV-kentekenplaat. Die kan ik waarschijnlijk met dit rapport zonder extra keuring verkrijgen. Dan is het plaatje helemaal rond.”

Job is blij met de officiële erkenning. “Hero Dijkema van CUMELA Nederland heeft er voor mij bij de RDW flink achteraan gezeten om de T5-goedkeuring op papier te krijgen. Dat is goed uitpakend en dat is goed nieuws voor onze sector. Ik denk dat ik de eerste T5-erkende landbouwvrachtwagen in mijn bezit heb”, aldus Rikken. Daarmee is voor hem deel één van zijn strijd om de landbouwvrachtwagen legaal in Flevoland op de kaart te zetten gestreden. “Wij willen de zaken goed voor elkaar hebben. Daar hoort ook een officiële erkenning van de landbouwvrachtwagen bij. Het ging niet vanzelf, maar onze inspanningen zijn met die erkenning beloond.”

In de genen

Job is opgegroeid in de buurt van Groesbeek. Hij heeft daar de landbouwtrucks altijd bij de werktuigenvereniging Groesbeek zien draaien. Hij kent dus de meerwaarde van die voertuigen. “Vier aangedreven assen zijn onder lastige

omstandigheden beter dan een trekkend voertuig met een kipper zonder aangedreven assen. Het brandstofverbruik is lager. Reken voor een trekker met een gelijkwaardige capaciteit, een drieassige carrier, maar zo'n 25 liter diesel per uur. Deze doet het dan met circa achttien liter per uur. Dat heb ik in de praktijk al ervaren. De landbouwvrachtwagen heeft een ruimere cabine, is comfortabeler en is goedkoper in aanschaf en onderhoud. Let op, hij gaat meer terugkomen", voorspelt Rikken. Hij noemt zo een paar cumelabedrijven die onlangs hebben geïnvesteerd in een landbouwvrachtwagen. "Die zullen blij zijn met deze erkenning", stelt hij. Voor langer transportwerk over de weg acht hij de truck niet zo geschikt. "Dan ben je dief van eigen bandenportemonnee. Daar hebben we hem ook niet voor gekocht."

Rikken is als zzp'er actief in de Noordoostpolder. Hij werkt veel voor Cintégro en zit in het najaar onder meer op de zelfrijdende rooier van dat bedrijf. Corné Vinke zag wel wat in het project en doet voor de helft mee. Daarna zijn ze aan de slag gegaan om de landbouwvrachtwagen als zodanig erkend voertuig binnen te halen. Rikken had al van de RDW vernomen dat het gezien de breedte van meer dan 2,50 meter niet mogelijk is de machine gekentekend goedgekeurd te krijgen. "Voor mij is kentekening met de bijbehorende eisen - zoals belasting en brandstof - geen probleem, maar breder dan 2,50 meter is niet toegestaan. Dan houdt dat traject op."

Ook goedkeuring als MMBS (motorvoertuig met beperkte snelheid) bleek niet mogelijk. "Zo'n voertuig mag drie meter breed zijn, maar als het wordt ingericht voor goederenvervoer is de maximale breedte 2,60 meter. Onze conclusie was dus dat keuring als niet-gekentekende landbouwtrekker de enige optie was. We hebben de bijbehorende keuringseisen goed bestudeerd en de truck klaargemaakt voor keuring bij de RDW in Den Bosch."

Job heeft samen met dealer CeHo in Mill een geschikte Ginaf M4446 TS met grondkipperopbouw opgespoord en deze helemaal klaargemaakt als landbouwvrachtwagen. Dat wil zeggen: kipperopbouw met bijbehorend subframe eraf, gehele truck inspecteren, stralen, spuiten, een haakarm monteren, bredere Vredesteins 650/55R26.5 voor en 750/54R26.5 achter, luchtdrukwisselsysteem opbouwen, bredere spatborden monteren, dubbele zwaailampen, twee dubbelwerkende hydrauliekventielen erop en een zware trekhaak, rondom markering en de stuurstangen verzwaren. De hele truck is geïnspecteerd en weer als nieuw. De aandrijflijn zelf is onveranderd gebleven.

Ter keuring

Het keuren bij de RDW in Den Bosch duurde even. Dat is geen verrassing, omdat Rikken de (oude) eisen van een driepuntheft, een aftakas en een begrenzing van de maximumsnelheid niet heeft meegenomen. "De haakarm heeft de moderne functie van hef en de hydraulische aansluitingen zijn er voor het aandrijven van machines. Een kniktrekker heeft ook geen aftakas en ook geen hef", is zijn uitleg. De ambtenaren doken eerst in de papieren om de legaliteit van zijn project te controleren.



◀ De combinatie staat op Vredesteins, 650/55R26.5 voor en 750/45R26.5 achter. De combinatie weegt met lege 46-kuubs container 22 ton.



◀ Job Rikken: "Ik heb altijd geloofd in de meerwaarde van de landbouwtruck. Met deze truck gaan wij het verschil maken. Let op, er gaan er in de toekomst meer komen."

Denken in kansen

Rikken werkt nu volop aan het in de markt zetten van de truck bij klanten en potentiële klanten. Met een wettelijk laadvermogen van 28 ton en een technisch laadvermogen van 40 ton, volledige lengte en dwarsperren op alle vier aangedreven assen en een hydraulisch geveerd onderstel met waterpasfunctie heeft hij een kanon in handen. Met een eigen gewicht van (met opbouw) 22 ton is de truck nagenoeg even zwaar als een vergelijkbare zware trekker met drieassige carrier, maar dan heb je wel vier aangedreven assen. Rikken heeft inmiddels zilveruitjes direct van het land naar de verwerker gereden. Hij geeft aan dat er onder telers nog wat angst is voor een vrachtwagen op het land. Dat is volgens hem vooral een gevoelskwestie en optisch bedrog. "Een truck lijkt groter en dus zwaarder. Ze moeten het ervaren. Dat is beter dan theoretische verhandelingen over voetprints en dergelijke. Hoe sterk ik daarmee met mijn bandendrukwisselsysteem ten opzichte van trekkers met kippers ook sta."

Rikken ziet goede kansen bij diverse oogstwerkzaamheden in gras, maïs, witlof (containers volrijden), bieten (onder slechte omstandigheden en hoge bulten kipper). Daarnaast zijn er volgens hem goede mogelijkheden in diverse cultuurtechnische en grondverzetprojecten. "We gaan dit jaar zaaien. Ik verwacht dat we over een aantal jaren meerdere niet-gekentekende T5-trucks in onze vloot hebben."

Rikken rekent inclusief brandstof circa € 80,- per uur. "Dat is flink hoger dan een trekker met tweeassige kipper en even hoger dan een trekker met drieassige carrier. Je moet de meerwaarde wel in de praktijk bewijzen en het één en ander uitleggen, omdat er anders toch vrij ongenueanceerd naar het tarief wordt gekeken."

De Ginaf-combinatie uit 2002, met ruim vier ton op de teller, kost compleet met opbouw zoals hij er nu staat ongeveer een ton. "Je mag het niet zeggen, maar van mij mag het best een beetje een nat najaar worden. Dan kan ik bewijzen dat met mijn combinatie als geen ander de oogst van het land kan worden gereden."

De vierassige Ginaf heeft een haakarm-systeem. Voor veel oogstwerkzaamheden zit daar deze 46-kuubs container-opbouw op. Rikken heeft er ook nog een 22,7-kuubs grond-container bij. ►



De voertuigbreedte is met het forse landbouwschoeisel 2,90 meter. Hiervoor zijn de spatborden en de markering aangepast. Volgens de richtlijnen heeft de cabine twee zwaailampen. ►



Een trekhaak is nog steeds een eis. Voor het aandrijven van werktuigen zijn twee dubbelwerkende hydrauliekventielen gemonteerd. Die worden met bunker-opbouw gebruikt voor het bedienen van de dakluiken. ►



De truck heeft een luchtdruk-wisselsysteem. In de cabine kan eenvoudig van veld (minimaal 1,2 bar) overgeschakeld worden op transport (4 bar). ►



Job geeft aan dat het huidige voertuigenreglement voor de niet-gekentekende trekker ruimte biedt voor zijn oplossingen. "Er staat expliciet omschreven dat het voertuig ingericht kan zijn voor het vervoeren van lading voor landbouw of bosbouwdoeleinden. Dat is precies wat ik heb gedaan. Ook staat er in de regelgeving dat het voertuig niet hoeft te lijken op een trekker en dat het zelfs sterk kan lijken op een bedrijfswagen. Dat doet deze combinatie", zegt Rikken. Vanwege het officieel bestaan van trekkerklasse T5 (trekkers met maximumsnelheid boven de 40 km/u) heeft hij de bak niet begrensd.

Nadat een aantal mensen bij de RDW zich met deze variant hadden bemoeid, bleek dat Jobs uitleg klopte. Toen de keuringsambtenaren van de RDW hiermee akkoord waren, volgde de keuring van de truck conform de geldende eisen voor trekkers in categorie T5. Na deze grondige inspectie werden de kentekenplaten doorgeknipt en werd het papieren kenteken ingenomen met de mededeling dat Rikken officieel bericht zou krijgen dat het voertuig voortaan officieel buiten de kentekenregistratie zou vallen. Ruim twee weken later ontving Rikken een brief van de RDW waarin officieel werd bevestigd dat de truck was goedgekeurd en dat het kenteken van de vrachtwagen was ingenomen. Omdat alleen bij het onderwerp van de brief de term 'land- of bosbouwtrekker' te vinden was, heeft Rikken gebeld of hij een keuringsrapport of iets dergelijks kon krijgen waarop staat dat het voertuig goedgekeurd is als T5-voertuig. De eerste reactie van de RDW was dat dit niet nodig was, omdat de brief waarop staat dat het kenteken is ingenomen voor de politie voldoende zou moeten zijn. Rikken wilde de T5-goedkeuring toch graag hebben en met hulp van CUMELA Nederland is dit dus ook rondgekomen. "Het voertuig is destijds als T5-voertuig ter keuring aangeboden en als zodanig goedgekeurd. Dat wil ik dan ook graag op papier hebben. Deze bevestiging neemt alle twijfel van de erkenning bij controlerende instanties weg."

Tekst & foto's: **Gert Vreemann**

Ginaf Service Ederveen: "Belangstelling groeit"

Ginaf in Ederveen geeft aan dat de belangstelling voor de landbouwvrachtwagen er nog steeds is en zelfs groeit, vooral bij onze oosterburen. Bij Ginaf Service gaan er jaarlijks circa vijftien vrachtwagens als landbouwvrachtwagen de deur uit. Het merendeel betreft gebruikte trucks, maar er zitten ook nieuwe tussen. Het grootste deel gaat naar Duitsland. Registratie in Nederland is volgens Ginaf geen enkel probleem Ginaf levert ze meestal op 2,87 meter breedte, maar begrenst de maximumsnelheid wel op de officiële 25 km/u. Voor controle hoeft u volgens Ginaf niet bang te zijn. Het chassisnummer van een niet-gekentekend voertuig is officieel geregistreerd bij de RDW en dus na te trekken door controlerende instanties.