

Regelgeving knelt bij trekkers

Nieuwe generatie zelfrijders voor berm- en slootonderhoud komt eraan.

Wetgeving, emissie-eisen, hoge belasting en ergonomie maken de trekker steeds minder geschikt voor het berm en slootwerk. Fabrikanten spelen daarop in met het ontwikkelen van gespecialiseerde zelfrijders. Het aanbod stijgt snel. Daarmee levert de trekker weer een markt in op een gespecialiseerde zelfrijder. De problematiek en enkele nieuwkomers kort langsgelopen.

Honderden zo niet duizenden trekkers met maaïarmen rijden er rond in de Cumelasector. Daar geldt dat ze moeten voldoen aan de eisen van de Regeling voertuigen. Een regeling waar bij handhavers steeds meer aandacht is voor landbouwverkeer. Dat ziet ook beleidsmedewerker (land) bouwverkeer Hero Dijkema van Cumela Nederland. "Met deze maaïarmen bevinden we ons in een grijs gebied. De wetgeving zegt dat je goed ongehinderd zicht moet hebben, maar wat dat precies is, blijft onduidelijk. Een trekker is nu eenmaal een soort werktuigdrager. Een uitlaat of stijl hindert nu eenmaal ook het zicht. In dat gebied zit ook de maaïarm die voor de trekker ligt. We zien ook dat hiervoor nauwelijks bekeuringen uitgedeeld worden."

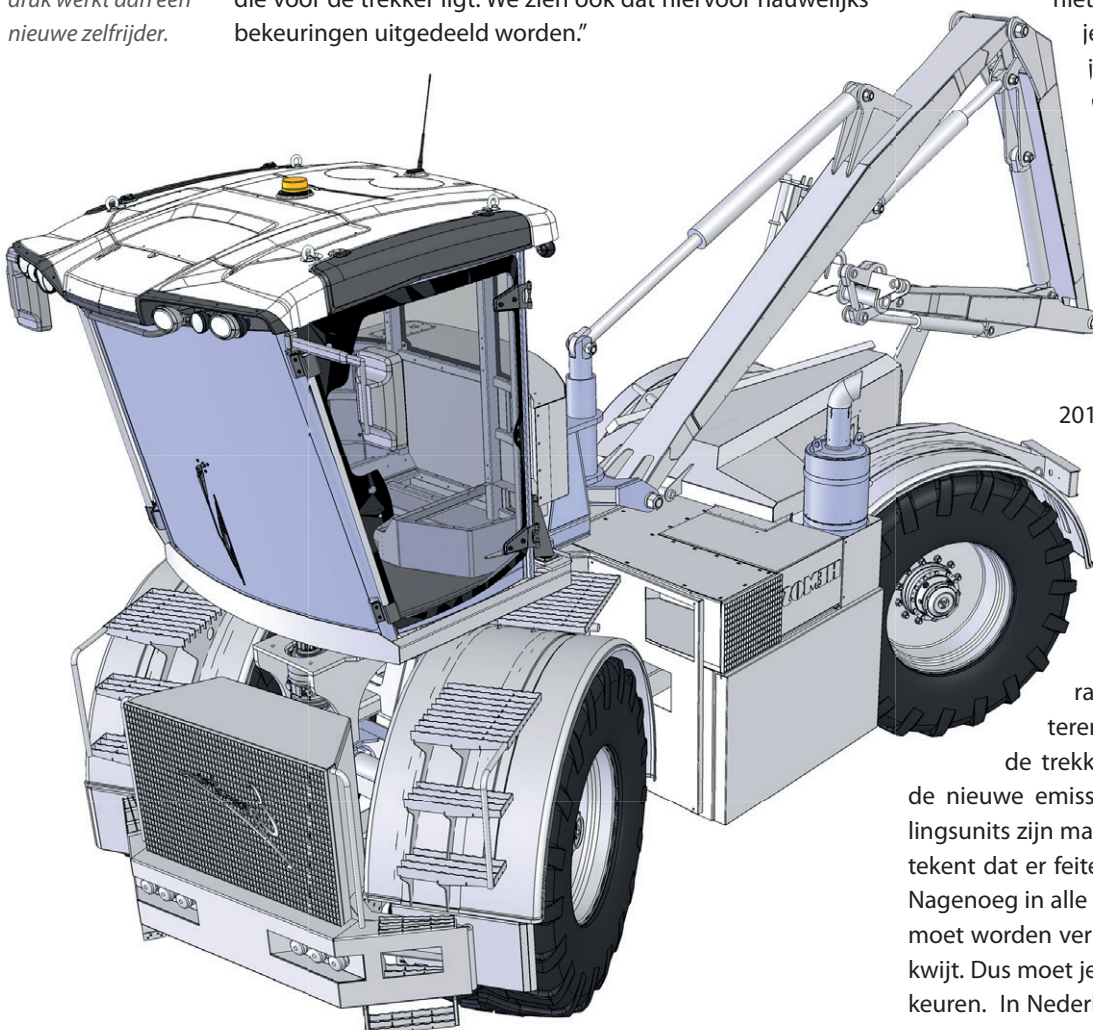
Hemos is één van de fabrikanten die druk werkt aan een nieuwe zelfrijder.

Nieuwe wetgeving

Nieuwe regelgeving die 1 april dit jaar is ingegaan levert wel een beperking op aan gebruikers van deze apparatuur. In een nieuwe bepaling is namelijk opgenomen dat verwisselbare gedragen uitrustingsstukken maximaal 3,5 meter voor het hart van het stuurwiel van de trekker uit mogen steken. Dan hou je maar heel weinig ruimte over voor de neus. Steekt iets verder uit, dan moet de bestuurder maatregelen nemen om veilig over te kunnen steken. Mogelijke oplossingen zijn volgens Dijkema een camera voorop de machine waarmee je twee kanten op kunt kijken of 90 graden spiegels. "Heb je die niet, dan mag je nog wel de weg op, maar zul je iemand vooruit moeten sturen die kijkt of je veilig kunt oversteken of de weg oprijden vanuit onoverzichtelijke situaties." Hoewel deze regeling al per 1 april is ingegaan, hoeven bedrijven nu nog niet bang te zijn dat ze een bekeuring krijgen, tempert Dijkema al te snelle ongerustheid. "De overtreding staat namelijk nog niet in de boetecatalogus. Dit betekent dat een agent de hele wet moet napluizen om een boete uit te schrijven. Per 1 januari 2018 wordt het echter wel opgenomen en is er wel een feitcode voor. Dan zal er ongetwijfeld ook gehandhaafd worden."

Aanpassingen knelpunt

Maar er is meer dat de maaïarm opgebouwd op de trekker onder druk zetten, constateren de fabrikanten van maaïapparatuur. Want de ruimte om een arm te monteren wordt steeds kleiner. Niet alleen omdat de trekkers compacter worden, maar vooral door de nieuwe emissienormen. De plek uitlaatgasnabehandlingsunits zijn massaal rechts bij de cabine gekozen. Het betekent dat er feitelijk geen plaats meer is voor de maaïarm. Nagenoeg in alle gevallen betekent dit dat de uitlaatgasunit moet worden verplaatst. Bij zo'n ingreep raak je je toelating kwijt. Dus moet je na opbouw de trekker officieel weer laten keuren. In Nederland een minder knelpunt omdat we geen



Alternatieven blijven

Niet iedereen zal genoeg uren maken voor een specialis-
tische machine. Daarvoor blijven er alternatieven op de
markt. Denk aan de Mecalac Greenjob en in dit verband de
nieuwe JCB Hydradig, die in dit marktsegment nationaal en
internationaal al orders gescoord heeft. En natuurlijk zijn er
die minder uren maken en in dat verband kiezen voor een
trekker met (losse aanbouw) of een mobiele graafmachine
met aangepaste giek of specifiek met een rupsgraafmach-
ine. Dat zal ongetwijfeld blijven en daarvoor zijn producten
in de markt die voldoen aan de wetgeving.



toelatingskeuring hebben. Feitelijk mag het niet zonder die
keuring. Verder spelen hier transportafmetingen. De 4 m
hoogtebeperking is niet altijd haalbaar en in specifieke ge-
vallen worden aslasten overschreden. In alle gevallen speelt
dat bij veranderingen aan de trekker de CE geregeld moet
worden tussen de leverancier en de trekkerfabrikant. Je moet
wel weten of en hoe dit geregeld is. Een specifiek verhaal
dat verschilt per trekker en per opbouw. Overschrijding van
toegestane aslasten is op te lossen met een extra steunwiel.
Mits dit niet alleen in werkstand benut wordt.

Arbo telt ook

Een derde bedreiging voor de huidige maairm zijn de Arbo
regels. Want dat zal iedereen erkennen die wel eens vanaf
een trekkerstoel zo'n arm heeft bediend, het zicht is zeker bij
het maaikorven verre van optimaal. Half gedraaid in een trek-
kerstoel kun je afhankelijk van het merk nog over het spat-
bord heen kijken en zien wat er naast je gebeurt. Bij het kle-
pelen valt dat vaak nog wel mee, omdat je dit vaak nog wat
schuin voor je kunt doen, Corina van Zoest, Arbo deskundige
van CUMELA Nederland waarschuwt dat je als werkgever ook
verantwoordelijk bent en moet voorkomen dat iemand ge-
zondheidsschade oploopt door bijvoorbeeld een verkeerde
houding. "Je bent verplicht om maatregelen te nemen of ie-
mand bijvoorbeeld regelmatig tijd te geven om even af te
stappen en wat anders te doen." Bedenk ook welke risico's
je loopt zegt ze. "Als werkgever ben je wel verantwoordelijk.
Daarbij zit niemand te wachten op mensen in de ziektewet
door het werken in een verkeerde houding."

Zelfrijders op komst.

Leveranciers van maaïarmen willen problemen natuurlijk
voor zijn. Dat is mede de reden dat we nu een aantal zelfrij-
ders op ons af zien komen. CEO Peter Mouthaan van Dutch
Power Company geeft bij het onthullen van de plannen voor
de eigen zelfrijder Herder Concept One, is helder "Met een
zelfrijder maken we een stap vooruit in ergonomie bij de be-
diening, maar kunnen we ook eenvoudiger aan de (verkeers)
wetgeving voldoen. We denken ook dat een gespecialiseer-
de machine beter op zijn taak berekend is en dat zich dat te-
rug betaalt in een langere levensduur en betrouwbaarheid.
Daarbij komt service en garantie dan in één hand, ook dat is
een voordeel voor de gebruiker." Foppe Mosterman van He-

mos die al een zelfrijders bouwt voegt daaraan toe dat een
zelfrijder tegenwoordig in aanschaf en kostprijs concurre-
rend is aan een trekker met alles erop en eraan inclusief aan-
passingen. Marco Hobelman van Hobelman Halle BV. geeft
aan dat voor maaikorven een trekker niet geschikt is en dat
dan sowieso een graafmachine al de voorkeur heeft. Dat is
ook hun vertrekpunt voor hun nieuwe (wiel)mobiele Hooby.
Voeg daarbij de komst van de Berky en de Noremat VSV zelf-
rijders op onze markt en het is duidelijk dat de markt een
omslag aan het maken is. Fabrikant Veldhuizen Wagenbouw
kennende kunnen die ook zo nog met een verrassing komen.
En dan is er nog altijd de Unimog die vanuit dit oogpunt al ja-
ren voor dergelijke maaitoepassingen gebouwd is. De spoel-
ing wordt dikker. Ook dat is een helder signaal dat de trekker
als drager van zware maaï/korfcombinaties grenzen bereikt.
De specialistische extra smalle voertuigen voor snelwegen
(vluchtstrookgeschikt) hebben we buiten dit verhaal gelaten.

TEKST: Toon van der Stok en Gert Vreemann

*Een ander alterna-
tief is het gebruik
van een extra
verlengstuk op de
rupsgraafmachine.
Vaak is de beschik-
bare hoeveelheid
olie dan beperkend.*



Nieuwe Hemos Excentrac bijna klaar

Op dit moment werkt Hemos volop aan de volgende generatie Exentra zelfrijders voor dit segment. Hemos mikt op een universele machine voor berm-, sloten- en boswerk. Deze wordt uitgerust met de giekbevestiging op een draaikrans boven de vooras. Daarmee kan de giek afhankelijk van het werk naar keuze links, recht voor, rechts of achter (voor transport) veresteld worden. Boven de draaikrans komt een ruime cabine op een aparte draaikrans, zodat deze los van de giekkranen gedraaid kan worden. Een belangrijke daarbij is de transportstand waarbij de giek met aanbouw achterop samenvouwt en de cabine naar voren draait voor onbelemmerd zicht bij transport over de weg. Verder krijgt de nieuwkomer twee geveerde assen die voorbereid zijn op snelverkeer en die door Hemos versterkt zijn voor de zware inzet. De assen zullen net als de eerdere Excentrac uitgerust worden met vierwielbesturing met desgewenste volgordebesturing en uiteraard ook hondengang. De aandrijving is volledig hydrostatisch met voor Nederland primair 40 km/uur uitvoering. De machine zal dankzij een 20 cm smal kokerframe buitenwerks maximaal 2,55 m breed zijn op 80 cm brede banden met voldoende stuuruitslag. De machine krijgt de nieuwe generatie Hemos dichte gieken met het touchscreen. Optioneel kan deze bediening ook uitgebreid worden met geheugenfuncties voor de repeterende functies bij het maaiorven. Hemos voert deze automatiek dan zo uit dat je bij repeteren ten allen tijde met de bediening kunt corrigeren zonder de repeteerfunctie te verlaten. Hemos verwacht de eerste machine deze maand al gereed te hebben.



Herder komt met zelfrijder

Herder uit Middelburg komt in haar jubileumjaar met een nieuw concept voor het onderhoud van bermen en sloten. Het Herder One Concept is ontstaan vanuit de gedachte dat arm en voertuig één worden, en één servicepunt hebben. Bij dit concept vormen maaiarm en drager en is het chassis zo geconstrueerd dat torsiëkrachten goed opgevangen en verdeeld kunnen worden. Zeer zware assen zorgen voor een hoog toelaatbaar gewicht. De giek als middenbouw wordt de standaard, maar optioneel is een andere positie ook mogelijk, met meer dan 8 meter bereik. Verder zijn fronthef en front PTO als optie verkrijgbaar. Herder speelt ook in op kentekening. Zo wordt de zelfrijder op 600/70 R30 banden buitenwerks 255 cm breed bedraagt de transporthoogte 400 cm en is deze en maximaal 350 cm naar voren, gemeten vanaf het hart stuurwiel.

De zelfrijder krijgt een meedraaiende cabine, die onafhankelijk draaibaar is ten opzichte van het giekensetel. De cabine is extra ruim en krijgt Herder besturing voor gieken en de zelfrijder. De machine is geschikt voor de klepelmaaier en de maaior. Maar ook voor andere werktuigen, zoals vangrailmaaiers of onkruidborstels. De 224 pk sterke Concept One is vierwiel-aangedreven en krijgt vierwielbesturing waarbij in hondengang gewerkt kan worden. Herder wil het One Concept begin november introduceren tijdens het 70-jarig jubileum in de fabriek in Middelburg.

Hooby breedspoor wielversie in de maak

Hooby fabrikant Hobelman-Halle is mede vanuit de ervaringen op het eigen cumelabedrijf overtuigd dat het werken met een maaikorf geen werk is voor een trekker maar voor een graafmachine. Argumenten daarvoor zijn het altijd meedraaien met het werk, goed zicht op het werk en tegenwoordig het belangrijke argument van het in lengterichting kunnen lossen. Dat laatste speelt niet alleen (verplicht) op wegen maar ook steeds vaker midden op het maaipad omdat boeren het maaisel dan gemakkelijker kunnen ruimen en omdat waterschappen meer kiezen voor het plaatsen van de afrasteringen aan de rand. Hobelman-Halle bouwt al jaren giekken die hiervoor geschikt zijn en heeft er de gespecialiseerd rupsmobiele Hooby voor.

Hobelman-Halle heeft nu concrete plannen om een Hooby breedspoor wielversie te ontwikkelen met dezelfde kenmerken als hun rupsmobiele Hooby. Met speciaal geconfigureerde giekken zodat maaisel direct naast de machine, maar ook in de lengte achter de machine gelost kan worden, dezelfde vol automatische functies, volledige binnen draaier, vierwielbesturing met "hondengang", 40 km/uur, Faunatronic, hoogte begrenzing, ca 11,5 ton eigengewicht en een laag zwaartepunt. Hobelman denkt in dit geval aan ca. 10 m giekbereik en min. 6,5 m maaikorf. Om aan de wegenverkeerseisen te voldoen zal de maaikorf inklappen en de unit zo opvouwen dat deze binnen de wettelijke kaders gaat vallen. Hobelman streeft erna de eerste machines al komende winter klaar te hebben.



Meer zelfrijders

Vanaf pagina 28 meer over de zelfrijder van Berky en nieuwe maaïarmen.

Noremat VSV naar Nederland

De Franse fabrikant Noremat heeft in 2013 deze eigen Noremat VSV zelfrijder geïntroduceerd voor het maaien en onderhouden van bermen en openbaar groen. Importeur RAMM Equipment wil de machine op de beurs Groentechniek Holland introduceren. De machine is hydrostatisch aangedreven met een vast aangebouwde stuuras en een pendelende niet-gestuurde achteras. De achteras wordt afhankelijk van de stand van de maaïarm meer of minder gestabiliseerd. De giekophanging zit direct achter de cabine. In transport wordt de maaïarm achter de cabine opgevouwen en blijft daarmee binnen de voertuigbreedte van 2,45 m en onder de 4 m hoogte. Desgewenst is de VSV uit te breiden met Cat. II fronthef-/aftakas en achterhef-/aftakas. Noremat heeft de motor bewust aan de zijkant tegenover de maaikant gezet zodat deze als contragewicht werkt. De machine heeft uitgebreide elektronica en automatiek voor het bedienen en de werking van de maaïunits. Noremat levert de zelfrijder met 85-110 kW (116-149pk) Perkins 4-cilinder Stage IV motoren. De machine weegt kaal 5,7 ton en is toegelaten voor een totaalgewicht van 32,5 ton in Frankrijk. Hij is buitenwerks 2,45 m breed bij bandenmaat 365/80R20. Snelverkeersversie is niet leverbaar. De machine wordt standaard uitgerust met een 6,4 of 7,3 m Noremat maaïarm. Deze zijn niet uitgelegd voor maaikorven. Noremat biedt een uitgebreide range werktuigen om de VSV jaarrond in te kunnen zetten. Er draaien inmiddels al ruim 120 machines in Frankrijk en Zwitserland.

