

Veewagen moet vooral degelijk zijn

Ruilverkaveling en beperking van de weidegang deed de markt voor veewagens slinken. Maar waar de wagen onmisbaar is, moet hij ook goed zijn. Vooral kleine constructiebedrijven leveren de wagens op maat aan hun klanten.

Tekst Frits Huiden – Foto's: Frits Huiden, leverancier

De veewagen is niet het belangrijkste werktuig op het bedrijf. Hij wordt immers maar een paar dagen per jaar goed gebruikt als het vee naar binnen of naar buiten gaat. Vervolgens staat hij, als hij geluk heeft, weer een tijd in de schuur en niet buiten. Daarom heeft niet iedereen er veel geld voor over. Zeker nu in veel Nederlandse polders al ruilverkaveling is geweest, is de noodzaak van een veewagen kleiner geworden. Dat geldt minder in het buitenland waar wel meer met vee wordt gesjouwd. Ook het langer binnenhouden van de dieren maakt de veewagen vaker overbodig, vertellen handelaren. Maar er blijft een vaste markt voor het werktuig. Dat is bij de veehouders die het transporteren

van de koeien of jongvee vlug en veilig willen laten verlopen over meer locaties en buitenstukken. Daarbij kan de kar ook nog wel eens voor andere transportklussen worden ingezet dan het verplaatsen van vee.

▪ Populairder in buitenland

Dat een veewagen niet hoog op het verlanglijstje staat, blijkt ook wel uit het feit dat er maar weinig grote fabrikanten zich met het werktuig bezig houden. Het Belgische Joskin is de enige grote fabrikant die in Nederland een veewagen aanbiedt. In landen als Duitsland, Frankrijk en België is de veewagen nog wel een populair product en dus zijn er meer fabrikanten die er op in springen. Tekenend is



dat Joskin, ondanks de malaise voor de veewagenbranche, toch een plekje heeft weten te veroveren in de diverse landen waar het actief is. "Nu iedereen onze wagen kent, is onze productie gestegen van 5 tot 40 wagens per jaar voor de Benelux", aldus Joskin. Naast Joskin zijn bijvoorbeeld de Belgische fabrikant Macer en het Franse Rolland actief. Zij bouwen duurdere wagens die vaak volledig uit gegalvaniseerd staal zijn opgetrokken. Bovendien leveren zij de optie om de bodem van de wagen hydraulisch naar de grond te laten zakken. De dieren hoeven dan niet meer de laadklep op te lopen en er is (in het geval van de Betimax van Joskin) maar een instaphoogte van 14 cm terwijl de wagen in transport 63 cm van de grond komt. Bijkomend voordeel van de hydraulische verstelling van de as is dat deze ook eenvoudig geveerd kan worden via accumulatoren.

▪ Klantspecifiek

In Nederland is het gros van de markt in handen van mechanisatie- en constructiebedrijven. Vele lassen af en toe een wagen in elkaar. Er zijn enkele constructiebedrijven zoals Bano uit Noordeloos, Gerlsma uit Workum of de Witte Smid uit Warnsveld die er elk zo'n 10 per jaar verkopen. Al deze bedrijven melden dat zij een

decennia geleden nog 40 tot 50 wagens per jaar verkochten. Alleen Mulder Wagenbouw uit Westervelde heeft dit jaar een onverklaarbare opleving van 40 wagens. De wagens hebben prijzen van 3.000 tot 6.000 euro. Dat is stukken goedkoper dan de luxe Joskin Betimax die begint bij zo'n 9.300 euro. Door de kleinschaligheid waarop de wagens gebouwd worden, kunnen er wel veel klantspecifieke eisen doorgevoerd worden. En dat is handig omdat het aantal opties groot is.

▪ Constructie

De veewagens hebben een stalen karkas, hard houten bodem en houten of betontriple wanden. Soms zijn de balken volbad gegalvaniseerd. Natuurlijk is het belangrijk dat de constructie stevig is en dus voldoende staanders en dwarsbalken heeft. Zeker als je bedenkt dat 8 koeien van ieder 600 kilo makkelijk mee moeten kunnen. De wagen van Mulder Wagenbouw heeft er zeker genoeg. De diktes van de wanden en vloeren

Websites enkele leveranciers

- www.wittesmid.nl
- www.mulderwagenbouw.nl
- www.gerlsma.nl
- www.joskin.be
- www.remorquerolland.com
- www.macer.be
- www.degamersesmid.nl



Koeien inklemmen met een beugel is veiliger voor de dieren en bij het dichtdoen van de klep. Deze wagen is verder uitgevoerd met een antislipvloer en een degelijk weggewerkte verlichting.



De Joskin met drijfhekken aan een geleiderails zodat ze recht achter de wagen schuiven. Daardoor hebben zij weinig ruimte nodig.

varieert tussen de verschillende merken van 30 tot 50 millimeter. Vooral de vloer en de onderkant van de wanden zijn kwetsbaar voor mest en urine. Het ammoniak heeft een slopende werking en de levensduur mag dan ook niet veel hoger geschat worden dan zo'n 10 jaar. Er zijn diverse beschermende coatings verkrijgbaar om de levensduur te verlengen. Ook de vloer kan worden uitgevoerd met een kunststof coating van bijvoorbeeld polyurethaan. Door er tijdens het coaten gelijk wat licht grind door te strooien, werkt het tevens als antisliplaag om uitglijden van het vee te voorkomen. Een extra coating op de vloer kost bij een 4,5 meter lange wagen 400 tot 600 euro. Een rubbermat leggen is ook mogelijk. Om de levensduur te verlengen, kan een vee-

wagen ook geheel in kunststof uitgevoerd worden in plaats van hout.

■ Wielen in of naast de bak

Het blijft bij het bouwen van een veewagen altijd een compromis tussen ideale instaphoogte en transportbreedte. Wil je de koeien overdwars laden zodat je de ruimte goed

benut en de beesten ook weer makkelijk kunnen uitstappen zonder al te veel te hoeven te draaien, dan kom je al snel op een bakbreedte van 2,20 meter. In een smallere bak moeten de laatst geladen dieren achteruitlopend van de wagen af. Tegelijkertijd wil je een lage instaphoogte en het liefst geen wieluitsparingen in de bak. Dat is immers maar een obsta-

kel voor de dieren. Wielen naast de bak geven een transportbreedte die snel richting de 3 meter schiet. Dat is lastig. Wielen onder de bak zonder wieluitsparingen maakt de instap te hoog en in de bak geeft dus een obstakel aan beide kanten. De meeste boeren kiezen toch voor de laatste optie. De instaphoogte is dan vaak zo'n 45 tot 55 cm en de breedte zo'n 2,80 meter. Veewagens met een hoge instap worden bijna niet verkocht.

■ Accessoires

De veewagens kunnen in allerhande uitvoeringen verkocht worden. Voorbeelden van geleverde opties zijn een ontsnappingsdeur, afvoerputje, hydraulische steunpoot, - laadklep, - vering, - dissel en - remmen. Maar ook dekzeil, opsluitbeugels en vanghekwerken behoren tot de mogelijkheden. Het dekzeil kost zo'n 30 euro per vierkante meter. Een ontsnappingsdeur wordt weinig gevraagd, ervaren enkele constructiebedrijven. Het is echter wel makkelijk om even snel een kalf in te laden. Gerlsma bouwt een wagen waar zowel voor als achter een laadklep zit. Door de puntige voorkant als de boeg van een schip met daarin de 1,20 meter brede laadklep, kunnen de dieren rechtdoor zo de wagen weer af. De koeien hoeven dus niet te draaien en de bak kan smaller blijven wat weer ten goede komt aan de transportbreedte. Een afvoerputje is altijd welkom. Zeker in wagens waarin een drempel naar buiten zit. Gier hoeft daar dan niet overheen gespoten te worden. Een hydraulische laadklep wordt weinig verkocht. Naast de hoge prijs ontbreekt vaak afstandsbediening waardoor je het vanaf de trekker moet doen. De meeste laadkleppen zijn wel van een spiraal- of gasveer voorzien. Hydraulische remmen zijn pas nodig vanaf 3.500 kg, ofwel een wagen voor zo'n vijf tot zeven koeien. De bevestiging van opsluitbeugels varieert bij de verschillende merken van handige kliksystemen op een rails tot lastige borgpennen.


■ Handige drijfhekken

Drijfhekken zijn doorgaans van licht aluminium en hangen aan beugels naast de wagen. Joskin bedacht een nieuw systeem. In plaats van beugels plaatste het bedrijf de hekken in een rails. De hekken kunnen nu makkelijk achter de wagen worden getrokken zonder al te veel krachtsinspanning (prijs: 715 euro). Voordeel ten opzichte van een scharnierend systeem (518 euro) dat Joskin ook heeft, is dat de hekken aan de rails niet veel ruimte nodig hebben bij het uitvouwen. Doordat de hekken recht achter de wagen schuiven kan er ook langs een muur worden geladen. ■

De Witte Smid, Warnsveld	
Aantal koeien	6/8
Breedte	220 cm
Schothoogte	150 cm
Lengte	460 cm
Vloerdikte	24 mm
Zijschotten, dikte	18 mm
Enkel, banden	11.5 x 15
Hoogte grond - vloer	ca. 55 cm
Houtsoort	watervast hechthout
Prijs	vanaf 5.300 euro (excl. coating)



Gerlsma, Workum	
Aantal koeien	4
Breedte	170 cm
Schothoogte	150 cm
Lengte	460 cm
Vloerdikte	45 mm
Zijschotten, dikte	23 mm
Tandem, banden	235 x 15
Hoogte grond - vloer	ca. 40 cm
Houtsoort	vurenhout
Prijs	3.200 euro



Mulder Wagenbouw, Westervelde	
Aantal koeien	8
Breedte	2,40 cm
Schothoogte	2,10 cm
Lengte	500 cm
Vloerdikte	50 mm
Zijschotten, dikte	23 mm
Tandem, banden	11.5 x 15
Hoogte grond - vloer	ca. 57 cm
Vloersoort	Douglashout, geïmpregneerd
Wandsoort	Fins betonplex
Standaardprijs	5.700 euro



Joskin RDS 5000, Soumagne (B)	
Aantal koeien	7/8
Breedte	2,23 cm
Hoogte	2,10 cm
Lengte	500 cm
Vloerdikte	4 mm
Zijschotten, dikte	4 mm
Tandem, banden	435/50R19.5
Hoogte grond - vloer	ca. 57 cm
Vloer/wandsoort	gegalvaniseerd staal
Standaardprijs	9.795 euro

