



Studieclub verdiept zich in het besparen van brandstof

Het nieuwe trekkerrijden

Op 1 januari 2013 is een liter diesel voor de landbouw ruim 18 cent duurder geworden. Een extra reden om nog zuiniger met brandstof om te gaan. De Vereniging Bedrijfsvoorlichting Midden Zuid-Holland nodigde DLV-adviseur Luc Remijn uit om de besparingsmogelijkheden op een rijtje te zetten.

Wie op de A12 tussen Gouda en Zoetermeer rijdt, ziet ingeklemd tussen kassen en bedrijventerreinen aan weerszijden van de weg een akkerbouwgebied. Hier doorkruist de snelweg het hart van de regio waarin de leden wonen van De Vereniging Bedrijfsvoorlichting (VVB) Midden Zuid-Holland. In de sporthal van Moerkapelle ontmoeten zij elkaar vandaag voor een avond over brandstofbesparing. Een thema

dat aardig leeft, zo blijkt uit de goed gevulde zaal.

De aanleiding voor het bestuur om de avond te organiseren, is natuurlijk het wegvallen van het accijnsvoordeel voor de landbouw, op 1 januari van dit jaar. Spreker Luc Remijn van DLV Plant begint zijn presentatie dan ook met het op een rijtje zetten van wat die overstap van rode naar witte diesel betekent. Was de accijns op landbouwdiesel in 2012

nog 258,86 euro per 1.000 liter, sinds 1 januari moet ook de akkerbouwer het 'witte' tarief van 440,28 euro per 1.000 liter betalen. Een stijging van 18,14 cent per liter. En dat terwijl de brandstofkosten de laatste tien jaar toch al flink gestegen waren.

De telers blijken goed op de hoogte van de overgangsregeling voor het hebben van voorraden rode diesel. Wel vraagt een aantal telers zich af hoe lang sporen van rode diesel

nog zichtbaar blijven en hoe streng hier op wordt gecontroleerd. Veel kan Remijn daar niet over zeggen. „Ik kan alleen adviseren: rijd de tank zo goed mogelijk leeg voordat je er witte diesel in doet.“ Wel kan hij onduidelijkheid wegnemen over de regel dat er na 1 juli geen restanten van rode diesel meer op het bedrijf aanwezig mogen zijn. Dankzij de lobby van loonwerkersorganisatie Cumela komt er een uitzondering voor machines die pas na 1 juli in actie komen. „Iedereen die de maaidorser of rooimachine netjes heeft afgevuld, hoeft zich dus geen zorgen te maken. Wel moet je er melding van maken. Binnenkort is hiervoor op de website van de Belastingdienst een speciaal formulier te downloaden.“

Wedstrijdje zuinigheid

Terug naar de brandstofkosten. „Valt er volgens jullie veel te besparen?“, vraagt Remijn zijn toehoorders. Hij wijst op de overheids campagne rond Het Nieuwe Rijden, waarin de 'Doeks uut Hasselt' de automobilist uitleggen dat ze vroeg moeten opschakelen en de bandjes op spanning moeten houden. Agrarisch cursuscentrum PTC+ biedt tegenwoordig een agrarische variant aan van deze bewustmakingscampagne. In een speciale cursus krijgen trekkerchauffeurs hierbij training in het zuinig omspringen met brandstof. Niet iedereen in de zaal blijkt overtuigd van het nut hiervan: 'als je veel op de weg zit, valt er misschien wat te halen. Maar in het land heb je niet altijd keus'. Henk Lievaart, akkerbouwer in Moerkapelle, denkt daar anders over. „Ik denk dat de meeste akkerbouwers heel eenvoudig 5 procent of meer kunnen besparen. Ik rijd zelf regelmatig op de vrachtwagen. Als chauffeur krijg je verplichte trainingen in defensief en zuinig rijden. Je staat versted hoe veel geld transporteurs daar mee besparen. Nu de boordcomputers standaard de rijscore bijhouden, wordt het zelfs een soort wedstrijdje onder chauffeurs: wie kan het zuinigst?“ Ook op de trekker is Lievaart er bewust mee bezig. „Het zit hem in kleine dingen. Even de trekker uitzetten als je langer dan een paar minuten bezig bent met de boel afstellen of schoonsteken, nooit vol gas ploegen en ook niet te hard over de weg. Je moet je afvragen: weegt de tijdswinst die ik

heb als ik 40 in plaats van 30 kilometer per uur rijd wel op tegen de extra brandstof die je er mee kwijt bent? Ik denk dat het in veel gevallen niet zo is.“

Akkerbouwer en voorzitter van de studieclub Huib Bos werkt ook altijd met een blik op de brandstofmeter. „Als je op taaie grond aan het spitten bent, en het verbruik begint op te lopen naar 38 liter per uur, dan word ik daar niet vrolijk van. Dan rijd ik liever wat minder snel.“

Spaaraftakas

Na een korte koffie- en theepauze zet Remijn de besparingsmogelijkheden voor zijn toehoorders op een rij. „Nou begin ik bijna Duits te praten. Want veel cijfers zijn afkomstig van Duitse testinstituten. In Nederland is er weinig onderzoek gedaan op dit gebied.“ Hij begint met de invloed van het perceel. Niet echt iets waar je als teler veel invloed op hebt. Toch is het een eyeopener dat bewerkingen die weinig vermogen vragen, op een 10 hectare groot perceel nog geen 60 procent brandstof vragen van wat een trekker nodig heeft op een perceel van 1 hectare. Keren en steken is kortom niet zuinig. Precisie technieken helpen de teler op dat punt ook vooruit, aldus Remijn: „Met behulp van rtk-gps een werkgang overslaan werkt niet alleen gemakkelijk, maar bespaart dus ook brandstof. Bovendien heb je minder overlap.“ Goed onderhoud van de trekker, voldoende frontgewichten als de trekker flink moet trekken en een lage bandenspanning in het veld tikken ook allemaal door in het brandstofverbruik. Vuistregel is dat elke centimeter dieper insporen 10 procent meer brandstof vraagt. Andere cijfers die Remijn toont, laten zien dat de motor niet onnodig stationair laten draaien 1,3 procent brandstof bespaart, de meest gunstige versnelling kiezen 8 procent en het gebruikmaken van de spaaraftakas 14 procent. Bij zware werkzaamheden, zoals spitten, kan dat laatste meestal niet.

Maar er zijn meer mogelijkheden dan je denkt, vindt ook Rinco van der Vendel, technisch medewerker bij maatschap van der Wel in Zevenhuizen. Hij probeert zo veel mogelijk van de spaarstand gebruik te maken. „Uienrooien doen we standaard op de spaaraftakas, maar ook de loofklapper ►

Martien Paul,

„Een beetje overbemeten moet wel“



Huib Bos,

„Een blik op de brandstofmeter houden“



Henk Lievaart,

„Meeste chauffeurs kunnen zo 5 procent zuiniger“



Rinco van der Vendel,

„Waar het kan op de spaaraftakas“



SERIE STUDIECLUBS

Samen weet je meer dan alleen. Daarom delen veel Nederlandse akkerbouwers hun kennis met collega's, om zo hun teelten en bedrijfsprestaties op een hoger plan te brengen. In studieclubverband komen de cijfers op tafel, worden elkaars bedrijven bezocht of helpen externe deskundigen bij het beantwoorden van vragen. Akker Magazine brengt in deze serie een aantal akkerbouwstudieclubs in beeld, van de traditionele akkerbouwgewassen tot grove groenten en van teeltechniek tot economie. Deze keer de Vereniging voor Bedrijfsvoorlichting Midden Zuid-Holland.

Vereniging voor Bedrijfsvoorlichting Midden Zuid-Holland

De VVB Midden Zuid-Holland kent een lange geschiedenis. Van 77 jaar om precies te zijn, want in de oprichtingspapieren staat het jaartal 1936 genoemd. Waren er vroeger ook veehouders lid, nu zijn de 90 leden voornamelijk akkerbouwers. Het 13-koppige bestuur organiseert in het groeiseizoen twee veldbijeenkomsten en een zomerexcursie. Die excursie gaat naar akkerbouwbedrijven. Vaak is dat een akkerbouwer die zijn bedrijf heeft verplaatst naar een ander deel van het land. In de wintermaanden zijn er meestal vier bijeenkomsten met diverse sprekers, waarvan er één standaard gaat over de actualiteit in de gewasbescherming.

en de rijenfrees kunnen we er prima mee op toeren houden. De frees heeft hiervoor meer messen. Dat vraagt iets meer vermogen, maar de motor kan het dan wel op 1.600 toeren doen en dat bespaart brandstof."

Ken de motor

Ook bij ploegwerk zeggen veel telers te proberen om het motortoerental rond de 1.600 te houden. „Een goed streven”, vindt Remijn. „Daarmee zit je bij een moderne motor een paar honderd toeren boven het maximum koppel. Je hebt dan ruimte om de motor nog iets terug te laten zakken als het even zwaarder gaat. Let bij aanschaf goed op het motorkarakteristiek, zodat je weet wat je aan de motor hebt en in welk

toerenbereik hij het meeste kracht heeft.” Een moderne motor staat doorgaans zuiniger afgeregeld dan een motor in een oude trekker. Hij hoeft minder omwentelingen te maken voor hetzelfde vermogen. Toch hebben veel telers het gevoel dat een moderne trekker niet zuiniger is dan eentje van pakweg 15 jaar geleden. Samen met Remijn vullen ze de oorzaken hiervoor in: veel meer toeters en bellen die vermogen vragen, zoals extra koelpakketten en airco. Maar ook de CVT-transmissie waarvoor steeds meer telers kiezen, lijkt minder zuinig dan je in eerste instantie zou verwachten. Remijn: „De overbrenging via lamellen kost nou eenmaal meer energie dan een simpele tandwieloverbrenging. Het voordeel moet komen uit het feit dat je altijd het juiste verzet hebt.”

Wat ook meespeelt bij nieuwe trekkers is een gevoelsmatig groter brandstofverbruik doordat een nieuwe trekker vaak ook een zwaardere is. Akkerbouwer Martien Paul is zich daarvan bewust, maar relativiseert de stelling dat een trekker vaak overbemeten is. „Als je het helemaal goed zou willen doen, dan moet je voor elk werk en voor alle omstandigheden een passende trekker hebben. Maar in de praktijk koop je een trekker die ook onder zware omstandigheden het werk kan doen. Als dat net het verschil is tussen doorgaan en stilstaan, dan kijk ik niet op tien liter brandstof meer of minder. Wel let ik erop dat op momenten dat de trekker het eigenlijk te gemakkelijk heeft, de motor laag in toeren blijft. Dan is het extra verbruik nog wel te overzien.” ■

