

Maaivoertuigen voor langs de snelweg

Het meeste bermonderhoud kan uitstekend door landbouwtrekkers worden uitgevoerd. Maar hoe kom je met een trekker legaal tussen de rijbanen van een snelweg terecht? Precies, dat is lastig. Vandaar dat alternatieve voertuigen volop in de belangstelling staan.



Met een landbouwtrekker mag je de snelweg niet op, maar de berm tussen de rijbanen moeten wel worden gemaaid. En dus moeten de aannemers voor het maaien van de middenberm de weg oversteken. De enige manier om dat legaal te doen? De trekker op een aanhanger of een vrachtwagen zetten en hem er in de middenberm weer afrijden. Dat is lastig, maar te doen. Maar een beetje snelweg heeft om de zoveel kilometer ook nog een viaduct en vaak kun je alleen via de rijbaan weer aan de andere kant van de middenberm komen. En dan wordt het al snel erg onpraktisch om dat binnen de regels van de wet te doen. De enige oplossing is de keuze voor een voertuig dat als vrachtwagen is gekentekend en ook als zodanig de snelweg op mag. Dat beperkt de keuze aanzienlijk. En in de praktijk wordt de keuze nog verder ingeperkt doordat de breedte van het voertuig ook nog een rol speelt. Hoe smaller het voertuig

namelijk is, hoe eenvoudiger het is om op minimaal 1,10 meter van de witte streep vandaan te blijven. En dat is de maat die wordt gehanteerd om zonder afzetting van een rijbaan langs de weg te mogen werken. Dat scheelt niet alleen in de kosten, maar ook in de hinder voor het verkeer. Een maaiaarm op een vrachtwagen bouwen, is in theorie mogelijk, maar vergt in de praktijk zoveel aanpassingen aan het voertuig dat het financieel onhaalbaar is. Bovendien werkt het dan nog niet handig. En dus blijven eigenlijk maar een paar voertuigen over die met een vrachtwagenkenteken kunnen worden geleverd. De Unimog bijvoorbeeld. Die heeft alles in huis om goed overweg te kunnen met een maaiaarm en kan geleverd worden met een kenteken voor snelverkeer. De U400 is 2,30 en de U500 is 2,40 meter. Mede door de geschetste problematiek is de Unimog weer bij een aantal Nederlandse aannemers in gebruik voor het bermwerken. Enigszins vergelijkbaar met de Unimog is de Bremach. Dat is een Italiaans 4x4-voertuig dat gereden mag worden met het lichte vrachtwagenrijbewijs C1. En omdat het voertuig maar 1,77 meter breed is, kan die vaak voldoende ver van de witte streep blijven, zodat die mag werken zonder dat een rijbaan hoeft te worden afgezet.



De Unimog heeft alles in huis om goed overweg te kunnen met een maaiaarm en kan geleverd worden met een kenteken voor vrachtverkeer. De motoren voldoen aan de Euro 6-emissienorm.

Duits kenteken

Andere alternatieven voor de trekker zijn de min of meer speciaal voor dit werk gebouwde voertuigen. Zo levert Wim van Breda in Geldermalsen de Kantonnier, die ook op kenteken geleverd kan worden en dan dus legaal met het verkeer mee over de snelweg mag rijden. Daar komt bij de Kantonnier wel een omweg aan te pas: de Kantonniers staan namelijk op een Duits kenteken. Een Nederlands kenteken is onmogelijk omdat de RDW dit voertuigtype als zodanig niet kent. In Duitsland wordt de Kantonnier aange-merkt als 'Zugmaschine Geräteträger' en daar heeft de Duitse TÜV keuringseisen voor opgesteld die op een aantal punten afwijken van de eisen die aan een vrachtwagen worden gesteld. Een van de redenen dat de Kantonnier in Nederland niet op kenteken kan worden



De Bremach uit Italië is maar 1,77 meter breed en kan daardoor op veel wegen 1,10 meter van de witte streep afblijven. En dan mag je werken zonder wegafzetting.



De Hovertrack is gebaseerd op vrachtwagentechnologie van Iveco. En daarom kan de RDW het voertuig van een Nederlands vrachtwagenkenteken voorzien.

geleverd, is dat de motor niet voldoet aan de emissie-eisen. Ook het feit dat de besturing volledig hydraulisch is, speelt een rol. Er is geen vaste verbinding tussen het stuurwiel en het stuurmechanisme. En dat betekent dat je niet kunt sturen als de hydrauliek uitvalt, iets wat bij stuurbevestiging wel mogelijk is. Bij de Kantonnier is dat veiligheidsaspect overigens opgelost door een dubbel hydraulisch systeem te monteren. Standaard uitgevoerd op 65 cm brede banden heeft de Kantonnier een totale breedte van 2,20 meter.

Iveco-vrachtwagentechniek

De Hovertrack van Veldhuizen uit Groenekan is wat inzetbaarheid betreft een enigszins vergelijkbaar voertuig, maar kan wel met een Nederlands kenteken voor vrachtwagenverkeer worden geleverd. Reden is dat de Hovertrack is gebaseerd op Iveco-vrachtwagentechniek en daardoor past bij de eisen die de RDW stelt. De breedte van de Hovertrack met een maaiarm en opvangbak is afhankelijk van de uitvoering 2,35 tot 2,40 meter.

De JCB Fastrac was lange tijd ook op vrachtwagenkenteken leverbaar, maar inmiddels niet meer. Niet omdat de trekker technisch

niet geschikt zou zijn om op de snelweg met het verkeer mee te rijden. De reden is dat de motoren die JCB toepast niet voldoen aan de eisen die gelden voor 'vrachtwagens'. Zo voldoen Fastracs aan de Stage 3b-normen, terwijl voor het kenteken inmiddels Euro 6 als norm wordt gesteld. Overigens zou een Fastrac ook in Duitsland juridisch legaal te registreren zijn door hem te keuren als 'Selbstfahrende Arbeitsmaschine T5' (sneller dan 40 km/h). Op die manier zou de Fastrac met een Duits kenteken in Nederland kunnen rondrijden.

De Euro 6-norm geldt voor zwaar vrachtwagenverkeer sinds 31 december 2012 voor nieuwe voertuigtypen en per 31 december van dit jaar voor alle nieuwe vrachtwagens. In tegenstelling tot de Fastrac is de Unimog wel voorzien van motoren die voldoen aan Euro 6-emissionorm en kan dus geleverd worden op Nederlands kenteken.

Variotransmissie

Er doen geruchten de ronde dat Fendt in Duitsland een trekker test die zou voldoen aan de eisen die gelden voor het vrachtwagenkenteken. Het zou zomaar kunnen. Het is bekend dat variotransmissies in veel gevallen technisch de potentie hebben om

een snelheid van 80 km/h te halen. Als Fendt erin slaagt om aan allerlei andere zaken als emissie-eisen, besturing en remmen te voldoen, is het denkbaar dat de trekker geleverd kan worden met een vrachtwagenkenteken.

Maar daarmee is een trekker met een vrachtwagenkenteken nog niet ideaal voor het bermmaaieren. Probleem is namelijk de maximale toegestane breedte van 2,55 meter. Een grote trekker met een flinke arm die ook nog knap op de banden staat, is al snel 2,60 meter breed. Overigens mag een landbouwtrekker (een trekker zonder kenteken) in Nederland maximaal 3 meter breed zijn en je kunt zelfs een ontheffing aanvragen voor een breedte van 3,50 meter.

Kenteken

Hoe het ook zij, aannemers voelen zich steeds meer genoodzaakt om langs de snelweg voertuigen in te zetten die op kenteken staan en daarnaast ook nog smal zijn. Waar r vraag is, ontstaat vanzelf aanbod dus wie weet wat de toekomst ons nog zal brengen. ■