



*Op de TKD was deze drieasser op 1,70 meter hoge en 80 centimeter brede banden een van de aandachttrekkers. De reacties waren zowel lovend als sceptisch. De praktijk moest het uitwijzen en dus zochten we Harm Dunnink van het gelijknamige grondverzetbedrijf in Staphorst op. Zijn ervaringen rekenen af met de vooroordelen. Als je in het veen beter boven blijft...*

# “Door waar een tandemasser stopt”

## Dunnink Grondverzet zet drieasser op grotere banden

**Gert Vreemann**  
tekst & foto's

“Hier hoeft je nu niet met een volle tandemasser achteruit het land in te steken. Dan snij je door het veen en dan is het over. Met deze drieasser gaat het wel, zoals je ziet. Daarom hebben wij bewust gekozen voor deze drieasser op 1,70 meter hoge banden”, vertelt Harm Dunnink.

We rijden op dat moment op een onverharde weg langs de weilanden rondom Staphorst. “Het is hier puur veengrond, variërend van circa één tot twee meter dikte. Met wisselende draagkracht, van redelijk tot slecht op de losse, natte modderplekken.”

Dunnink kent de grond op zijn duimpje. “Zolang de banden er niet doorsnijden, blijf je boven. Als ze er doorgaan, dan ga je. Snel doorrijden is dan het enige wat telt.”

We zien de grond onder ons golven, maar dankzij de dunne zandlaag op de toegangsweg rolt de combinatie

met circa 23 kuub grond (circa 1500 kilo per kuub) erover. Aan het gebruik van de nieuwe New Holland T8030 is te horen dat er niet voor niets zo'n buffel van een trekker voor staat. “We rijden in het veen constant ‘tegen de bult op’. Daarom kiezen wij standaard voor zware trekkers.”

Even achteruit het weiland insteken, lossen en weer weg. Het gaat allemaal goed. Zo goed dat het hier volgens ons ook wel met

een tandemasser kan. “Daar twijfel ik aan, want het is natter dan je denkt. Zolang je boven blijft, heb je het idee dat er niets aan de hand is. Het verschil tussen boven blijven en erdoor snijden is in het veen klein en dat moet je kennen.”

### **Boven blijven**

Dunnink heeft in het halfjaar dat hij de drieasser bezit genoeg ervaring opgedaan om de balans op te kunnen maken. “We hebben op projecten gereden waar wij met onze drieasser met achttien kuub in de bak duizend kuub probleemloos wegreden en dat even later een tandemasser met de helft in de bak vast kwam te staan omdat die toch niet boven bleef. Dat is meerdere malen gebeurd. Dan kunnen we er met de kraan heen en dan hoeft ik niet lang te rekenen.”

Dunnink vertelt dat hij de combinatie puur heeft gekocht voor dat stukje in de bouwput en in het land. “We doen veel transportwerk vanaf projecten in de stad en dergelijke. Daarvoor is een 8x4-vrachtauto op de weg meer geschikt, maar we kunnen er hier het veld niet mee in. Ook kom je er niet mee onder in een bouwput. Datzelfde geldt voor een gelede 6x6-dumper. Prima op de harde zandbaan, maar de 6x6 komt met die gladde banden niet overal weg. Onze trekker-drieassercombinatie met zijn nokken wint het dan toch. Deze combinatie heb je in feite voor die laatste essentiële meters. Dat geeft de doorslag.”

*Harm Dunnink: “We zijn een puur grondverzetbedrijf en werken veel in de aannemerij. We zien dat de markt van de tandemdumpers verzadigd is. Met deze drieasser onderscheiden we ons.”*



## Primeur dakluiken

Dunninks drieasser is uitgerust met de vernieuwde dakluiken van Jan Veenhuis, zoals die deze maand op de markt zijn gebracht. Veenhuis heeft ze ten opzichte van vorige versies steviger gemaakt, de constructie vereenvoudigd en het scharnierprincipe aangepast. De fabrikant heeft gekozen voor kunststof panelen (vanwege de torsiestijfheid) in combinatie met stalen profielen. Aan die laatste kunnen loonwerkers zonodig zelf lassen. De dakluiken klappen met de nieuwe geleidingsconstructie nog meer van bovenaf dicht. Daardoor schuiven ze niet in een kop lading. Helemaal achteraan steunen de einden af op de bakrand, zodat de luiken niet klapperen.

De scharnierconstructie heeft dezelfde cilinders als de achterklep. Door een handig kantelmechanisme is de ketting-tandwielconstructie vervallen. Dat levert minder onderhoud op, want bij de oude constructie bestond de kans op het afbreken van het tandwiel en het slijten en rekken van de ketting. De arm is aan het uiteinde van het dakluik bevestigd, zodat dit stabiel wordt aangetrokken.



Volgens Dunnink is vooral die grote diameter van 1,70 meter bepalend. "De oprijhoek is zo minder steil. Je snijdt er dan minder snel door in vergelijking met de bekende 24R20.5-Michelins. En het scheelt trekkracht. Daar komt de extra breedte dan nog bij, plus op natte stukken de lengte van het contactvlak. Als je een gedempte sloot oversteekt, heb je altijd een wielstel op de wal."

### Twée tegen één

Lang rekenen hoeft Dunnink daarom niet. "We weten nu uit eigen ervaring dat deze drieasser het dubbele doet van een tandemasser. Los van het langer doorrijden op het veen is de rekensom dan eenvoudig. Voor het rijden met tandemassers heb je twee chauffeurs nodig - goede zijn schaars - en je moet twee combinaties verzekeren en twee trekkers aftanken. Dat laatste is toch altijd zeg maar

twee keer 145 tegen eenmaal 220 liter op een lange dag met veel transportwerk. In slijtage zijn het acht kipperbanden en acht trekkerbanden tegen zes en vier bij deze combinatie. Dan reken je eerlijk. Kijk je naar het tarief van een tandemasser, dan zou je voor deze combinatie dus theoretisch zeg maar twee maal € 50,- is € 100,- per uur kunnen rekenen. Wij werken op kuubsbasis. In kostprijs gaat zo'n combinatie richting de € 75,- per uur. We kennen allemaal de marges van de tandemascombinaties."

Daarmee is het verhaal voor Dunnink rond, maar nog niet voor alle aannemers. "We merken dat ze sceptisch zijn over die grote combinatie. Eerst kom je er niet tussen. Totdat je de kans krijgt. Ik heb al een paar keer gehad dat ze achteraf tegen me zeiden dat deze drieasser het in kuub-prijsverhouding veel beter doet dan ze hadden verwacht."



De combinatie staat op de nieuwe Vredestein 750/60R30.5 Flotation Trac met 8,2 ton draagvermogen bij 65 km/u. Ze houden zich tot dusver in de hiel en qua slijtagebestendigheid goed.



Dunnink heeft zijn eigen wensen verwerkt in de machine, zoals hier het automatisch smeersysteem, uitgevoerd met degelijke hydrauliekleidingen. Het waterpas zetten wordt met de trekkerhydrauliek geregeld.



Veiligheid vindt Dunnink belangrijk. Naast twee camera's (achteruitrij en boven op de bak) heeft hij deze handige dodehoekspiegels aangebracht.