



Elektrische werktuigdragers winnen terrein in openbaar groen

Bunnik Groep: 'Emissie-eisen, comfort en inzetbaarheid versnellen de inzet'

De elektrificatie van het materieelpark in het openbaar groen is in volle gang. Elektrische werktuigdragers spelen daarbij een steeds grotere rol. Zo werkt Bunnik Groep inmiddels met meerdere machines van Alltrec, geleverd via Kraakman. Volgens Arjo Nap, verantwoordelijk voor planning, werkplaats en voertuigbeheer, gaat het succes echter niet alleen over duurzaamheid. 'Voor onze machinisten is elektrisch werken gewoon comfortabeler en rustiger.'

Auteur: Karlijn Raats

De eerste kennismaking van Bunnik Groep met een elektrische werktuigdrager kwam enkele jaren geleden, toen het bedrijf op zoek was naar nieuwe oplossingen voor onderhoudswerk in de openbare ruimte. Nap vertelt: 'Dat begon in 2019 met een 4810T, de driewieler met branderdek voor een project in Leiderdorp. Die beviel goed. Hij kon toen al twee hele dagen draaien, al was de wendbaarheid nog niet optimaal en was de cabine nog wat simpel. Maar hij rijdt nog steeds hoor, hij doet het nog altijd prima.'



Groeiende elektrificatie van het machinepark

Na de eerste ervaringen groeide het aantal elektrische werktuigdragers in het machinepark van Bunnik Groep geleidelijk. 'Voor een project hadden we twee borstelmachines nodig om het werk goed aan te nemen,' vervolgt Nap. 'Toen hebben we twee 8015F-machines met borstel aangeschaft. Die bevielen eigenlijk meteen goed. Vooral de dichte cabine en het prettige rijgedrag van de machine vielen op. Inmiddels hebben we er meerdere draaien. In 2024 hebben we de eerste 8015F met maaidek



Arjo Nap

aangeschaft en volgende week komt er alweer een nieuwe bij. Maa- en borstelwerk zijn bij ons de belangrijkste toepassingen.'

De ervaringen van machinisten en monteurs

De ervaringen van de machinisten die dagelijks met de machines werken blijken een belangrijke factor in de acceptatie van elektrisch materieel. 'De chauffeurs zijn er echt over te spreken,' aldus Nap. 'Het grootste verschil zit 'm, zoals ik al zei, in het geluid en het rijgevoel. Het is veel rustiger werken. Je zit niet continu in het lawaai van een dieselmotor en in het opwaaiende vuil en stof, dat merk je gewoon aan het comfort. Elektrisch rijden voelt anders. Het is soepeler en stiller. Voor de mensen die er elke dag op zitten, maakt dat echt verschil. Dat soort dingen worden soms onderschat, maar voor een machinist is het belangrijk.' Peter Schouwenaar van Kraakman wijdt er wat meer over uit: 'De machine is duidelijk ontworpen met de gebruiker als uitgangspunt. Vrijwel alles is instelbaar: van de armleuningen tot de luchtgeveerde stoel. Daarnaast zijn er praktische voorzieningen zoals een kleine koelbox en stoelverwarming. Die stoelverwarming blijkt in de winter vaak al voldoende comfort te bieden, zonder dat er veel energie uit de batterij nodig is.'



Peter Schouwenaar

Bunnik Groep heeft een eigen werkplaats, waarin de monteurs opmerken dat je een Alltrec niet als een maaier moet zien, maar als werktuigdrager met een maaidek. Nap legt dat uit: 'Bij de borstelmachines gaat het goed, maar bij de maaidekken zien we dat sommige onderdelen van wat lichter materiaal zijn. Dat zou soms wat zwaarder mogen. Het maaidek is qua breedte ook beperkter dan bij een elektrische volwaardige maaier.' Schouwenaar beaamt dit: 'Daarom vraagt het concept van een elektrische werktuigdrager om een andere manier van kijken naar machines voor groenbeheer. De voordelen zijn een hele comfortabele cabine, waarmee in deze tijd van arbeidstekort de duurzame inzetbaarheid van personeel erg belangrijk is. En de brede inzetbaarheid: voor veel gebruikers zijn een onkruidborstel en een maaidek al voldoende om een groot deel van hun werkzaamheden uit te voeren. Maar je kunt ook denken aan toepassingen zoals klepelmaaieren, heggensnoeien haagsnoeiers, straatborstelen veegmachines of zelfs een palletvork om materiaal te verplaatsen. Daarmee wordt de machine sneller terugverdiend. In Scandinavië gebruiken ze hem zelfs in het winteronderhoud.'

Werkduur en slijtage

Een veelgestelde vraag bij elektrische machines blijft hoe lang er daadwerkelijk gewerkt kan worden op een acculading. 'Dat gaat in de praktijk eigenlijk heel goed,' zegt Nap. 'Een volledige werkdag is geen probleem en vaak hebben ze aan het einde van de dag nog capaciteit over. Bij ons is zes uur effectief draaien al een werkdag, maar als het gras hoog staat in het groeiseizoen, kunnen ze 's avonds gerust nog een uur langer doorwerken. Dat is geen enkel probleem. Ze hoeven de machine niet weg te zetten en een andere te pakken.'

'Opdrachtgevers betalen vaak bewust voor de inzet van elektrische machines'



De 8015F met maaiarm

Elektrische machines verschillen technisch behoorlijk van dieselmachines, vooral als het gaat om onderhoud. Schouwenaar: 'Aan de werktuigdrager zelf heb je minder slijtageonderdelen. Dat merk je wel. Elektromotoren hebben minder bewegende delen en daardoor heb je daar minder onderhoud aan.' Nap vult aan: 'Aan het werktuig zelf blijft het werk natuurlijk wel. Een borstel of maaidek slijt gewoon door gebruik. Dat verandert niet. Het is dus niet zo dat onderhoud helemaal verdwijnt. Daarnaast vraagt de nieuwe techniek soms om een andere aanpak in de werkplaats. Sommige dingen kunnen onze monteurs bijvoorbeeld niet zomaar zelf uitlezen. Omdat we er nu vijf of zes hebben draaien, probeert onze werkplaats korte lijnen te houden met zowel Kraakman als de fabrikant. pakken dat goed op, maar we willen ook goed kijken wat we in de toekomst zelf kunnen oppakken.'

Aanbestedingen

Naast techniek en gebruiksgemak speelt ook de markt een belangrijke rol in de opkomst van elektrische machines. 'Bij aanbestedingen kun je fictieve kortingen krijgen via EMVI-criteria.

Dat maakt elektrisch materieel aantrekkelijker. Als opdrachtgever daar punten voor geeft, wordt het automatisch interessanter om ermee te werken. En opdrachtgevers die ernaar vragen kiezen en betalen daar vaak ook bewust voor.'

Laden op meerdere locaties

Elektrificatie vraagt ook om een goede laadinfrastructuur, zowel op de werf als op locatie. 'Op dit moment zitten we gelukkig nog goed met onze laadcapaciteit. Aan het einde van de dag worden de machines gewoon op de zaak opgeladen, op dat moment van de dag hebben we onze bedrijfswagens al opgeladen. In Leiderdorp hebben we zelf een laadpaal bij het werk geplaatst en in Woerden hebben we een depot waar we ook kunnen laden. Als je het goed organiseert, kom je een heel eind.' Voorlopig levert dat volgens Nap nog geen problemen op. 'We zitten nog niet klem met het laden qua netcongestie. Maar als je heel veel laadpunten nodig gaat hebben, moet je daar natuurlijk wel goed over nadenken.' Door de uitdaging van netcongestie zal de elektrificatie volgens Nap stap voor stap gaan, binnen het bedrijf maar ook in de branche. 'Dat is ook

prima. We hoeven ook niet per se koploper te zijn. We kijken vooral naar de vraag uit de markt en naar de werkzaamheden die we aannemen.

De beste in zijn klasse

'Ik verwacht dat er in de toekomst nog meer werktuigen beschikbaar komen en dat de machine nog wendbaarder breder inzetbaar wordt,' sluit Schouwenaar af. 'Tegelijk moet je wel blijven beseffen dat het een werktuigdrager is en geen pure maaimachine. Maar in de basis is het een fantastische machine. Wat mij betreft is het momenteel een van de beste in zijn klasse.'



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!