

verkeers knooppunt

VAKTIJDSCHRIFT VOOR VERKEERSPROFESSIONALS



REGELGEVING
ONDERZOEK
REGELGEVING
TECHNIEK
REGELGEVING
TECHNIEK
ONDERZOEK

LEMA en EMG: nieuwe educatieve maatregelen voor notoire overtreeders
Belang van scherp zien in verkeer soms overdreven
Milieusticker in Duitsland ook voor Nederlandse voertuigen verplicht
Auto door middel van triangel achter camper of kraanwagen
Met de triangel manoeuvreren door drie soorten regelgeving
Anti-ongevallensystemen in 3000 vrachtwagens op de proefbank
KNMV deelt kennis motoropleidingen met andere landen

september 2008

166



AUTO ACHTER CAMPER OF KRAANWAGEN: DE NIEUWSTE ONTWIKKELINGEN

Gebruik van triangel neemt toe

» Tienduizenden mensen in Amerika, Canada en Australië trekken hun personenauto mee achter hun camper. Op bestemming koppelen ze hun auto af en gaan er de omgeving mee verkennen, winkelen, vrienden en familie in de omgeving bezoeken en genieten van de vrijheid en het gemak van een kleine auto. Met de opkomst van steeds meer campers komt deze rage ook naar Europa en Nederland en worden we onderweg geconfronteerd met campers die door middel van een zogenaamde 'triangel' een auto(otje) meetrekken.

Een dergelijke triangel is echter ook goed te gebruiken voor chauffeurs van bijvoorbeeld kraanwagens die – eenmaal op hun werkterrein aangekomen – bij een meerdaagse klus de auto afhaken om er 's avonds mee naar huis te rijden. In dit artikel de nieuwste ontwikkelingen op het gebied van triangels die we onderweg bij controles kunnen aantreffen.



Een beeld dat we in de nabije toekomst steeds vaker zullen tegenkomen: een luxe camper met daarachter een 'boodschappenauto'.

Voordelen trekken van auto

Een kleine personenauto achter je camper meenemen heeft diverse voordelen. Ter plekke kun je de camper laten staan en de veel zuiniger auto gebruiken voor boodschappen, uitstapjes zoals stadsbezoek, enz. Het bespaart brandstof (en milieu), je manoeuvreert makkelijker op toeristische weggetjes en je hoeft in je camper niet eerst alles in te pakken, vast te zetten, elektriciteit af te koppelen en de luifel op te trekken. De auto brengt je overal waar je met de camper niet kunt of mag komen. En... 's avonds is je mooie plek op de camping niet weg.

Genoeg over de voordelen. Nu aandacht voor de techniek. Met de nieuwste triangels kun je net zo gemakkelijk en veilig een auto van 1000 kg achter de camper koppelen als een caravan van 1000 kg achter je auto.

Hoe werkt een trekstang

Een goede trekstang is gemaakt van hoogwaardig en liefst ook lichtgewicht staal en verbindt de auto met

het trekkende voertuig (bijvoorbeeld camper) op drie punten (twee voor aan de getrokken auto aan een speciaal daarvoor ontworpen 'bracket' en één aan de trekhaak van het trekkende voertuig. Het aankoppelen is eenvoudig en neemt slechts enkele minuten in beslag. Vrijwel elke personenauto met handversnelling kan op deze manier worden aangekoppeld en getrokken. Dit geldt overigens ook voor de meeste auto's met een automatische versnellingsbak.

Wie rijdt de auto terwijl hij wordt getrokken? De bestuurder van het trekkende voertuig (bijvoorbeeld camper)! Het stuur van de getrokken auto draait vrij en de trekstang voegt zich automatisch naar de bochten. De auto blijft recht achter het trekkende voertuig.



Dit is volgens de Amerikaanse ontwerper de veiligste en stevigste manier om de beide veiligheidskabels aan het trekkende voertuig bevestigen. De doorsnee van de zware ring is dusdanig dat hij niet meer over de kogel kan schuiven als beide karabijnhaken van de veiligheidsdagen eraan vast zitten.

Rechtstreeks aan het chassis

Om de te trekken auto aan te haken maak je de trekstang vast aan de verwijderbare brackets die vooraf op het chassis van de te trekken auto zijn bevestigd. Daarna koppel je de triangel aan de trekhaak. Je sluit de veiligheidskabels en de electriciteit aan (voor o.a. de remlichten). Deze procedure duurt slechts enkele minuten. De StowMaster All Terrain trekstang trekt veilig tot 2.700 kg, is onder alle omstandigheden gemakkelijk aan en af te koppelen en kan worden opgevouwen en



De trekstang kan worden opgevouwen en (met of zonder hoes) worden opgeborgen aan de voorkant van de te trekken auto (of kan helemaal worden weggehaald) als hij niet wordt gebruikt. Zie op pag. 14 de tekst in het Voertuigreglement inzake scherpe delen aan voorkant voertuig.

opgeborgen aan de voorkant van de te trekken auto (of kan helemaal worden weggehaald) als hij niet wordt gebruikt. De bracket, die aan het chassis van de auto is geschroefd, vormt een veilig verbindingspunt voor de trekstang. Elke bracket is aangepast aan het type van het te trekken type auto en wordt rechtstreeks aan het chassis bevestigd. De twee zichtbare delen zijn te verwijderen, zodat de bracket alleen maar zichtbaar is

Rijden met de triangel gaat soepel. De getrokken auto spoort keurig achter het trekkende voertuig.

als het voertuig wordt getrokken. Veiligheidskabels die zowel aan de auto als aan de camper bevestigd zijn, vormen een extra veiligheidssysteem. Net zoals bij een caravan zijn de remlichten, richtingaanwijzers en verlichting van de auto verbonden met de camper. Een systeem van diodes (waarbij de elektriciteit slechts in één richting kan stromen) wordt gebruikt om de elektrische signalen van het trekkende voertuig naar de te trekken auto te laten gaan.



De Even Brake zorgt voor remkracht in de te trekken auto. Hij staat tussen de bestuurdersstoel en het rempedaal geklemd. Het apparaat treedt automatisch in werking zodra het trekkende voertuig afremt, zodat het getrokken voertuig proportioneel (!) 'mee remt'. Het apparaat is gemaakt om te werken zonder dat de rembekrachtiger van het getrokken voertuig werkt (deze motor staat immers uit).



Typisch Amerikaans: om het te trekken voertuig te beschermen tegen opspattend spijt en ander vuil kan er in enkele seconden een opvouwbare lichtgewicht beschermplaat op worden gestoken en geborgd.

Uniek extra remsysteem

Bij zware getrokken voertuigen is het sterk aan te bevelen er een extra remsysteem bij aan te sluiten. Roadmaster heeft hiervoor de Even Brake ontwikkeld, die tussen de bestuurdersstoel en het rempedaal wordt geplaatst (zie ook foto). Het apparaat treedt automatisch in werking zodra het trekkende voertuig afremt, zodat het getrokken voertuig proportioneel 'mee remt'. Het apparaat is gemaakt om te werken zonder dat de rembekrachtiger van het getrokken voertuig werkt (deze motor staat immers uit).

Een ingebouwde computer checkt 30 keer per seconde of het trekkende voertuig afremt en zo ja hoe sterk. Tevens checkt het de accuspanning en remdruk van de Even Brake die in de getrokken auto staat. De gegevens worden draadloos doorgegeven aan een monitor bij de bestuurder in het trekkende voertuig. «



Vooraf het unieke remsysteem krijgt bij controle onderweg de nodige aandacht.

MET DE TRIANGEL MANOEUVREREN DOOR DRIE SOORTEN WET- EN REGELGEVING

Stap voor stap door diverse regels

In de wegenverkeerswetgeving kun je grofweg een soort driedeling maken van regels voor het wegverkeer:

1. In de 'Wegenverkeerswet 1994' staan bijvoorbeeld de bepalingen over het rijbewijs en kentekenbewijs, de leeftijd van bestuurders en de APK-plicht;
2. In het 'Voertuigreglement' vinden we allerlei voorschriften waaraan 'voertuigen' moeten voldoen, van fiets tot en met vrachtauto;
3. Het 'Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990' (RVV 1990) bevat alle verkeersregels en ook borden die we elke dag in het verkeer nodig hebben.

Alléén op grond van de in het RVV 1990 opgenomen verkeersregels is een gesleepte auto een aanhangwagen, voor de rest van de verkeerswetgeving blijft het gewoon een 'zelfstandige' auto..

Dit betekent dat er slechts voor wat betreft de naleving van bepaalde verkeersregels met een 'aanhangwagen' wordt gereden. Denk dan aan de maximumsnelheid, het verbod om personen in aanhangers te vervoeren, bepaalde verbodsborden etc.

Reglement verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)

Hoofdstuk 1.

Begripsbepalingen, Artikel 1

In dit besluit en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- a. aanhangwagens: voertuigen die door een voertuig worden voortbewogen of kennelijk bestemd zijn om aldus te worden voortbewogen, alsmede opleggers;

Voor wat betreft de bepalingen in het Voertuigreglement is het gesleepte voertuig echter géén aanhangwagen, zodat noch de bepalingen voor 'aanhangwagens', noch die voor 'samenstellen van voertuigen' van toepassing zijn. De gesleepte auto is immers niet 'betemd' om achter een andere auto te worden gekoppeld, in tegenstelling tot een echte aanhanger.

Voertuigreglement

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1.1

In dit besluit en de daarop berustende regelingen wordt, voor zover niet anders is bepaald, verstaan onder:

- a. aanhangwagen: voertuig dat is bestemd om aan een motorrijtuig te worden gekoppeld, met inbegrip van een oplegger; als aanhangwagen wordt voorts aangemerkt een dolly met een oplegger;
- az. samenstel van voertuigen: trekkend voertuig met een of meer aanhangwagens;

Op grond van de Wegenverkeerswet 1994 is het gesleepte voertuig evenmin een aanhangwagen:

Wegenverkeerswet 1994

Hoofdstuk 1. Algemene bepalingen

Artikel 1

1. In deze wet en de daarop berustende bepalingen wordt verstaan onder:

- d. aanhangwagen: voertuig dat kennelijk is bestemd om te worden voortbewogen door een motorrijtuig. In het bepaalde krachtens deze wet kan onder aanhangwagen tevens worden verstaan een voertuig dat door een ander voertuig wordt voortbewogen of kennelijk is bestemd om door een ander voertuig te worden voortbewogen;

Dit betekent dat alle bepalingen aangaande een rijbewijsplicht met betrekking tot 'aanhangwagens' niet van toepassing zijn. Het vereiste rijbewijs voor het alleen maar het trekkende voertuig is altijd voldoende, ongeacht het eventuele gewicht van de gesleepte auto, die voor de WVW 1994 dus geen aanhangwagen is. Het houdt ook in dat de kentekenbepalingen voor 'aanhangwagens' niet van toepassing zijn. De gesleepte auto, een zelfstandig motorrijtuig, zal dan ook aan alle verplichtingen voor motorrijtuigen moeten voldoen, waaronder de kentekenplicht. Dit betekent dat achter op de gesleepte auto gewoon het 'eigen' kenteken moet zijn aangebracht en dat dit ook goed zichtbaar moet zijn.

Andere punten:

Er moet sprake zijn van een geldige APK. De APK is namelijk niet gekoppeld aan het gebruik van de weg maar, net als de WAM-plicht (en de houderschapsbelasting), aan het 'bezitten van' een kenteken. De plek waar het voertuig staat of rijdt is daarbij absoluut niet van belang. Het verslepen van een niet APK-gekeurd en/of onverzekerd voertuig is daarom níét toegestaan, ook niet op deze manier.

Voor het gesleepte voertuig gelden óók de verplichtingen aangaande de WAM voor wat betreft de geldige autoverzekering. Hoewel een gesleept voertuig ook onder de WAM-dekking van het trekkende voertuig valt, blijft de gesleepte auto een zelfstandig motorrijtuig en is daarom een zelfstandige verzekering van de gesleepte auto tóch verplicht.

Als het kenteken van het gesleepte voertuig is geschorst, mag eventueel óók de WAM-verzekering zijn geschorst, terwijl de APK-plicht automatisch is geschorst. Een schorsing van het kenteken vervalt echter onmiddellijk op het moment dat met dat voertuig gebruik van de weg wordt gemaakt: zelfstandig rijdend, gesleept, stilstaand of geparkeerd. Dit betekent dus dat tijdens het slepen – ook met een triangel - zowel de WAM-plicht als de APK-plicht voor een gesleept voertuig van kracht zijn. Door ermee op de weg te komen is de schorsing immers onmiddellijk beëindigd. Bij vervoer op een auto-ambulance blijft een schorsing wél intact.

Het slepen van een motorrijtuig is niet aan speciale voorwaarden verbonden. Dit mag plaats vinden met een sleepkabel, een sleepstang maar ook met een triangel. Omdat er – zoals aangegeven – geen sprake is van een aanhangwagen in de zin van de WVV 1994 en het Voertuigreglement, is er qua regelsgeving eigenlijk heel weinig aan de hand.

Bepalingen over de gebruikte koppeling of een eventuele beremming van het getrokken voertuig zijn niet aan de orde, wéér omdat het géén aanhangwagen is. De op deze manier gesleepte auto hoeft dus niet als aanhangwagen beremd te zijn (natuurlijk moet de auto op zich wél beremd zijn). Dat hieraan soms risico's zijn verbonden lijkt me duidelijk. Dit heeft ondermeer te maken met de gewichtsverhouding tussen het slepende en gesleepte voertuig. Mocht de gebruikte koppeling/trekdrichhoek niet voldoen aan de eisen die daar uit veiligheidsoverwegingen aan mogen worden gesteld, blijft er weinig anders over dan artikel 5 van de WVV 1994. In het Voertuigreglement wordt namelijk uitsluitend gesproken over het koppelen en voortbewegen van 'aanhangwagens'.

Wegenverkeerswet 1994
Hoofdstuk II. Verkeersgedrag
§ 1. Gedragsregels
Artikel 5

Het is een ieder verboden zich zodanig te gedragen dat gevaar op de weg wordt veroorzaakt of kan worden veroorzaakt of dat het verkeer op de weg wordt gehinderd of kan worden gehinderd.

Lastiger ligt het voor wat betreft de achterverlichting, richtingaanwijzers en remlichten. Deze lichten van het trekkend voertuig zouden goed zichtbaar moeten zijn. Dat lukt nu niet, dus zou er iemand in de gesleepte auto moeten zitten om de lichten van dit 'zelfstandige' motorrijtuig te bedienen. Dat is volstrekt onwerkbaar, zodat de gekozen oplossing: een 'verlichtingsbalk' aanvaardbaar lijkt. Let wel: op deze balk mag dus níét het kenteken van het trekkende voertuig zichtbaar zijn, want de gesleepte auto is immers géén aanhangwagen.

Hieronder nog enkele bepalingen die van belang kunnen zijn:

Reglement Verkeersregels en verkeerstekens 1990 (RVV 1990)
Hoofdstuk II. Verkeersregels
§ 31. Vervoer van personen in of op aanhangwagens en in laadruimten
Artikel 61b

1. Het is verboden personen te vervoeren in de open of gesloten laadruimte van een motorvoertuig of bromfiets en in of op een aanhangwagen achter een motorvoertuig of bromfiets.
2. Het eerste lid is niet van toepassing:
 (...)
- c: "op het vervoer van een persoon op de bestuurderszitplaats in een motorvoertuig of op een bromfiets op meer dan twee wielen die door een ander motorvoertuig of een andere bromfiets op meer dan twee wielen wordt voortgetrokken en op het vervoer van passagiers van het getrokken voertuig als hier bedoeld, voor wie geen zitplaats in het trekkende voertuig als hier bedoeld beschikbaar is."
 (...)

Artikel 61b is 1 mei 2005 in werking getreden. Hiermee wil de wetgever vrijwel ieder denkbaar vervoer van personen in laadruimtes en in aanhangwagens verbieden.

De uitzondering in lid 2 onder c maakt het mogelijk om in geval van pech een motorvoertuig of bromfiets op meer dan twee wielen te slepen, terwijl er nog personen in het gesleepte voertuig zitten.

Hoewel het formeel wel lijkt toegestaan om iemand (maar zelfs meer mensen) in de triangel-gesleepte auto te laten zitten is het natuurlijk ongewenst personen ter vervoeren in het getrokken motorvoertuig omdat de noodzaak van hun aanwezigheid daar volledig ontbreekt.

Toen dit artikel werd opgenomen in de regelgeving was het gebruik van een triangel om een motorvoertuig voort te trekken nog niet echt in beeld en dus ook niet het vervoer van personen in een op die manier gesleept motorvoertuig.

Fabrikanten van personenauto's maken al jaren kunststof bumpers voor de voertuigen om letsel bij andere weggebruikers in geval van botsing zoveel mogelijk te beperken. Na elke rit moet dan ook niet alleen de triangel van het gesleepte voertuig gedemonteerd worden, maar ook de buiten de auto stekende bevestigingssteunen en dergelijke. Zie het onderstaande artikel.

Voertuigreglement

Hoofdstuk 5. Permanente eisen

Afdelingen 2 Personenauto's

Artikel 5.2.48 lid 1, 2 en 3

1. Personenauto's mogen geen scherpe delen hebben die in geval van botsing gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers kunnen opleveren.
2. Onverminderd het bepaalde in het eerste lid moeten uitstekende delen van personenauto's, die in geval van botsing het gevaar voor lichamelijk letsel voor andere weggebruikers aanzienlijk kunnen vergroten, zijn afgeschermd.
3. Het bepaalde in het eerste en tweede lid is niet van toepassing op voertuigdelen die zich hoger dan 2,00 meter boven het wegdek bevinden.

Iemand opperde onlangs het idee om twee auto's tegelijk op een dergelijke manier mee te slepen. Dat zou economisch zijn bij het wegbrengen van bijvoorbeeld huurauto's. Het blijft echter bij één auto, omdat artikel 5.18.2 van het Voertuigreglement meer dan dat verbiedt.

Voertuigreglement

Hoofdstuk 5. Permanente eisen

Afdeling 18. Gebruikseisen voertuigen

§ 0. Algemeen

Artikel 5.18.2

Met een motorrijtuig mag niet meer dan één motorrijtuig of samenstel van voertuigen worden voortbewogen. Een afsleepdolly en een zich daarop bevindend motorrijtuig worden als één motorrijtuig beschouwd. Met een motorrijtuig mag geen tweewielig motorrijtuig worden voortbewogen. Met een tweewielig motorrijtuig, een gelede bus of een samenstel van voertuigen mag geen motorrijtuig of samenstel van voertuigen worden voortbewogen.

Artikel 5.18.3

De bestuurder mag bij het besturen van het voertuig niet door passagiers, lading of op andere wijze worden gehinderd.

Het is belangrijk om na te gaan of u in het buitenland ook met een dergelijke sleeptriangel mag rijden. Overtuigt u zich er dus eerst van of deze vorm van vervoer ook daar is toegestaan voordat u zo op pad gaat. Garantie tot aan de grens ...

Paul Enkelaar

*Expertisecentrum Verkeer en Vervoer
Kennissetwerk - Politieacademie -
Apeldoorn*