

TRAILERPERIKELEN

Nieuwe kentekenregeling voor trailers

Zoals u wellicht al ondervonden heeft is uw auto reeds voorzien van zogenaamde Europese kentekenplaten met het blauwe NL logo links van de cijfer letter combinatie, na deze verplichte omzetting van de kentekenplaten heeft u bij bezit van een trekhaak ook een wit/zwarte kentekenplaat ontvangen, welke door een aantal mensen ook wel verbasterd werden tot Duitse kentekenplaten.

Waarschijnlijk is dit zelfs bij het Rijksdienst voor het Wegverkeer (RDW) in Veendam doorgedrongen en hebben de dames en heren aldaar niet stilgezeten. Ze hebben zelfs een nieuw plannetje bedacht! Het is de bedoeling om alle getrokken voertuigen met een laadvermogen hoger dan 750 kilo te voorzien van een **EIGEN** kentekenplaat. Voor onze Vlaamse zuiderburen is dit al de normaalste zaak van de wereld want hier hebben alle getrokken voertuigen reeds een eigen kenteken. En nu moeten wij Nederlanders er ook aan geloven, enerzijds schijnt dit om criminaliteit/diefstal tegen te gaan en anderzijds om de getrokken voertuigen beter te registreren, nou als dat geen mooi verhaal is ???

Voor de bezitters van een boottrailer/caravan of aanhanger met een laadvermogen kleiner dan 750 kilo verandert er niets en blijven de zaken zoals ze nu zijn, ook de wit-zwarte kentekenplaat kan gewoon blijven zitten waar die zit. Maar voor de bezitters van een geremde boottrailer of een caravan met een laadvermogen meer dan 750 kilo zijn er wat ingrijpende wijzigingen aan de orde.

Het huidige registratiebewijs met alle technische gegevens van de aanhanger vervalt en wordt vervangen door een kentekenbewijs zoals wordt gehanteerd bij auto's. Dus in korte lijnen betekent dit iets als kentekenbewijs deel-II. **Deze conversie van registratiebewijs naar kentekenbewijs gaat in per 1 september 2002 en tot 31 augustus kan dit omgezet worden op het lokale postkantoor na overleg van het aanwezige registratiebewijs.** De nieuwe kentekenpapieren bestaan uit "slechts" 3(!) delen. Kentekenbewijs deel I vermeldt de technische gegevens van de aanhangwagen en legt het bouwjaar vast. Op deel II worden naam- en adresgegevens van de eigenaar vermeld. Daarnaast wordt op deel II vastgelegd op welke datum de aanhangwagen tennaamgesteld is.

Het overschrijvingsbewijs, tenslotte, is nodig bij de overdracht van een voertuig, zoals bijvoorbeeld in geval van verkoop.

Mocht er sprake zijn van de situatie dat het registratiebewijs niet (meer) aanwezig is, dan kunt u bij overleg van het voertuigidentificatienummer welke in het frame ingeslagen is (chassisnummer) en de gegevens van het typeplaatje alsnog naar het postkantoor voor de aanvraag van het kentekenbewijs. Het kan echter voorkomen dat bij controle in de archieven van de RDW de aanwezige gegevens niet overeenkomen met de opgegeven informatie, in dat geval vereist de RDW een aanvullende voertuigenkeuring, als deze positief uitvalt wordt er alsnog een kentekenbewijs afgegeven anders wordt er een nader onderzoek ingesteld naar de herkomst van het voertuig.

Een eventuele keuring brengt ook kosten met zich mee welke verschilt per voertuig. Ook bij afgifte van het nieuwe kentekenbewijs worden kosten aangerekend voor de afgifte van het kentekenbewijs en aanschaf van de nieuwe kentekenplaat. De nieuwe geregistreerde aanhangers (>750kilo) worden voorzien van eenzelfde soort kentekenplaat zoals deze op auto's gemonteerd zijn, geel-zwart met het blauwe logo links. Ongeregistreerde aanhangers (<750 kilo) behouden de huidige wit-zwarte kentekenplaat. Zoals u ziet zijn dit ingrijpende wijzigingen welke op een aantal van ons Deltavissers zeker van toepassing zijn. Houdt er trouwens rekening mee dat zelfbouwtrailers en/of Amerikaanse "stallingtrailers" ook onder deze regeling kunnen vallen mits deze het laadvermogen van 750 kilo overschrijden, waardoor een RDW keuring noodzakelijk is. Voor meer informatie kunt u terecht op de site van de RDW te vinden op www.rdw.nl

Goede visserij en veilig de weg op,

Arnaud Teigeler, Delta-419

TRAILERPERIKELEN

De mooiste trailer van de wereld, maar niet gehomologeerd...

Het zal je maar overkomen. Je hebt voor een vermogen aan rvs-profielen gekocht, de hele winter in de schuur bezig geweest met lassen, zagen, schuren, vijlen, passen nog eens vijlen... En dan, eindelijk, is die nieuwe trailer klaar en kan de boot er op. Zo ben je dan op een mooie morgen, trots als



een pauw, op weg naar de helling wanneer je aan de kant gezet wordt door een politiepatrouille. "Goeie morgen meneer, papieren graag en ook die van de trailer..." Dan gaan de poppen aan het dansen, want je hebt helemaal geen papieren van die trailer... Resultaat: een dikke, vette prent, je dag om zeep en je mooie trailer kan terug naar de schuur want hij mag niet in het verkeer omdat er geen keuring op is.

Omdat er de laatste tijd meerdere leden op deze manier een flinke boete opliepen, ben ik op zoek gegaan naar eventuele mogelijkheden om een zelfbouw trailer toch goedgekeurd te krijgen. Laat ik beginnen met te stellen dat het kan, maar... Het kost behoorlijk wat geld, heel veel tijd en de nodige kennis van technisch tekenen en het schrijven van een bouwverslag. Als je denkt: "Dat kan ik allemaal wel", lees dan vooral verder. Heb je nu zoiets van: "Technisch wat?", koop dan gewoon een degelijke merktrailer.

U woont in België:

Om te weten te komen hoe het in België in z'n werk gaat volstond één enkel telefoontje naar "Aanhangwagens Louben" te Wommelgem. De zaakvoerder heeft me zonder meer gewoon uitgelegd wat je moet doen, waarvoor dank.

Je moet bij het Ministerie van Verkeer (Wetstraat 145, 1040 Brussel) een aanvraag indienen voor homologatie van uw trailer als prototype. Bij die aanvraag moet een tot in de puntjes gedetailleerd plan zitten waarop **alle** maten nauwkeurig aangegeven zijn. Daarmee wordt niet alleen bedoeld op lengte en breedte, maar ook materiaal, materiaal dikte, as, enz... Elke bout, elke moer, remschema, alles moet op het plan/bouwverslag terug te vinden zijn. Je moet dus al behoorlijk goed met de tekenpen of de autocad uit de voeten kunnen, wil je dit tot een goed einde

brenge. Als je voor die tekening iemand onder de arm moet nemen, gaat de meter behoorlijk lopen... Ook op het ministerie is dit alles niet gratis, of wat had je gedacht. Zo'n aanvraag kost je minstens € 500,- en dan duurt het nog ongeveer één jaar alvorens je een pvg-nummer* krijgt. Als je dat nummer een keer binnen hebt, kan je met de trailer naar de technische inspectie. Daar wordt dan de hele trailer opgemeten, gewogen en gecontroleerd op verlichting, remmen, koppelingen, kogeldruk, en alle andere technische specificaties waaraan een voertuig moet voldoen. Gesteld dat hij goedgekeurd wordt voor deelname aan het verkeer, kan je nadat je die inspectie betaald hebt, de trailer inschrijven in het voertuigenregister (kentekenregistratie). Ook hier zal je weer langs de kassa moeten passeren. Het stopt nog niet, ook de verzekering staat onmiddellijk met de hand open...

Als je dit allemaal doorstaan hebt en je bent nog niet helemaal kierewiet van al die papieren en rekeningen, mag je jezelf de eigenaar noemen van een gehomologeerde zelfbouwtrailer. Voor alle duidelijkheid, dit is het allergunstigste scenario. Ik kan me voorstellen dat je aanvraag een aantal keren terug komt omdat dit of dat niet in orde is. En de volgende keer vinden ze weer wat anders...

Ik ben best een handige jongen, maar hier

* proces verbaal van goedkeuring

TRAILERPERIKELEN

begin ik niet aan, laat dat duidelijk zijn. Een zelfbouw is een stuk goedkoper, toegegeven, maar als bovenstaand verhaal er bij komt lijkt het me al niet meer zo interessant. Gewoon naar een dealer stappen en een goedgekeurde trailer aanschaffen lijkt mij aan het eind van de rit niet eens zo'n slechte optie. Je koopt dat ding en 2 weken later rij je lekker richting helling, geen gedoe, klaar af!

U woont in Nederland:

Een mailtje naar het Ministerie van Verkeer en Waterstaat leverde volgend antwoord op.

Bij een aanhangwagengewicht **kleiner of gelijk aan 750 kg**, is een registratiebewijs **niet vereist**. Bij een aanhangwagengewicht **groter dan 750 kg is een registratiebewijs wel verplicht**. Bij een zelfbouwaanhangwagen van boven de 750 kg, is een registratiebewijs dus eveneens verplicht en moet de aanhangwagen gekeurd worden. In dit geval bent u zelf de fabrikant en moet u een zogenaamde 'Route A aanvraag' indienen. Bij deze aanvraag dient u alle relevante gegevens te overleggen, zoals rem-schema, bouwtekeningen, stootbalkcertificaat, enz.

Indien de aanvraag accoord wordt bevonden, kunt u uw aanhangwagen ter keuring aanbieden bij een RDW keuringsstation. Hier wordt de eerder ingediende aanvraag gecontroleerd met de aanhangwagen, en vindt er een technische controle plaats.

Om een afspraak te maken voor de keuring van het voertuig, kunt u telefonisch contact opnemen met een medewerker van een keuringsstation. Deze kan u de juiste informatie geven over de documenten die u mee moet nemen. Het telefoonnummer is 0900-07 39 (10 eurocent per minuut). Keuringsstations zijn bereikbaar van maandag t/m vrijdag van 08.30 tot 12.15 uur en van 13.00 tot 16.45 uur.

De technische keuring is een toelatingskeuring om in Nederland op de weg te mogen rijden. Hier zijn wettelijke eisen op van toepassing, die u terug kunt vinden in bijvoorbeeld de staatscourant of het voertuigreglement. Deze liggen ter inzage bij elke grote openbare bibliotheek.

De kosten van de 'Route A aanvraag' en de keuring zijn aanzienlijk, en niet precies van tevoren aan te geven.

Zoals je kan lezen is het zowel in België als in Nederland een hele toer om je zelfbouwtrailer geregistreerd te krijgen. Over de kosten in Nederland kon men ons niets vertellen, maar reken er maar op dat het bijzonder prijzig is. Je wil als Nederlander je zelfbouwtrailer toch gehomologeerd krijgen, maar in Nederland is de hap je te zout, dan heb ik hier nog een truukje waarmee het misschien wel lukt en de kosten gedrukt worden. Nu ja, gedrukt... minimaal €500,- blijft een hele hap centen. Mij is verzekerd dat het 100% legaal is, maar het weer zo'n typisch Belgische achterpoort. Daarvoor zijn we dan ook wereldberoemd.

Je zoekt iemand met een adres in België (ik ben géén kandidaat) die voor je zelfbouw als "zijn" trailer een aanvraag tot goedkeuring indient bij het Ministerie van Verkeer te Brussel. Je belooft het hele parcours zoals op de eerste pagina van dit stukje is beschreven. Als die trailer dan eenmaal goedgekeurd is, breng je hem in België in het verkeer. Dat wil zeggen: inschrijven in het voertuigenregister (kenteken), verzekering en technische keuring. Na goed 2 maanden kan je die trailer zonder problemen "verkopen" als tweedehands in Nederland en daar legaal in het verkeer brengen.

Hoe je het ook draait of keert, het blijft een hele opgave om een zelfbouw gekeurd te krijgen. Prettig is het niet, het kost een hoop geld en moeite en niks of niemand kan de goede afloop garanderen. Ook als je trailer afgekeurd wordt, kost het je een hoop centen en sta je nog geen stap verder.

De handige jongens onder ons doen er wellicht goed aan om bij een erkende constructeur een kaal chassis, met papieren, te kopen en dat dan zelf verder af te bouwen. Met een chassis bedoel ik: as, oplooppem, dwarsbalk en kader. Dat is voldoende om in orde te zijn. Het is een stuk voordeliger dan een kant-en-klare trailer en je bent met alles in orde.

Koen De Bièvre
Delta 498