



Voorkom problemen met je aanhangwagen: essentiële keuringen en onderhoudstips

Geen 'slepend drama' achter je werkbus

Wanneer mag je met een aanhangwagen de weg op? Moet je hem laten keuren? En hoe zit het ook alweer met de kentekenplaten? In ieder geval moet je veilig op de openbare weg kunnen rijden. En de veiligheid, daar kun je zelf ook veel aan doen door regelmatig onderhoud en een goed gebruik van de accessoires.

Auteur: Broer de Boer

Een hovenier die een aanhangwagen aanschaft in Nederland, neemt doorgaans een van de vele gerenommeerde merken. Je staat er vast niet bij stil, maar je zult weinig merken van keuringsinstanties als de Rijksdienst voor het wegverkeer (RDW). Dat is het pakkie-an van de producent en de leverancier. Maar pas op: bouw je zelf een aanhangwagen of pas je een bestaande aanhangwagen aan? Dan heb je goedkeuring van de RDW nodig als je ermee de weg op wilt in Nederland. Deze keuringsinstantie meldt op de site (red: <https://www.rdw.nl/particulier/voertuigen/aanhangwagen-of-caravan>) dat er onderscheid wordt gemaakt tussen lichte, zware en speciale aanhangwagens. Voor lichte en zware aanhangwagens kun je terecht bij een RDW-keuringsstation; speciale aanhangwagens keurt de RDW op locatie.

Wat is er nodig?

Krijg je te maken met zo'n RDW-keuring, dan spelen de volgende zaken mee. Je hebt tegen-

woordig een voertuigidentificatienummer (VIN) nodig. Je moet met goedgekeurde onderdelen werken en dit kunnen aantonen. Dat heeft onder meer betrekking op het remsysteem en de mechanische koppeling, inclusief de dissel. Maar ook, voor zover aanwezig, op de stootbalk en het besturingssysteem. Indien de mechanische koppeling een EU- of ECE-keurmerk heeft, hoef je daarvoor geen goedkeuringsdocument te overleggen. Bij goedkeuring van een zelfgebouwde aanhangwagen ontvang je een individueel goedkeuringscertificaat. Daarmee mag een aanhangwagen met een maximaal gewicht van 750 kg (maximale lading meegerekend) de weg op. Als het een zwaardere aanhangwagen betreft, krijg je binnen vijf dagen een nieuw kentekenbewijs en volledige tenaamstellingscode. Gaat het om een aanhangwagen met een gewicht van meer dan 3.500 kg? Dan ontvangt je als aanvrager een 'conformiteitsbewijs'. Dat geeft aan dat het voertuig gebouwd is volgens de Europese richtlijnen voor gewicht.

Kenteken en apk

Een aanhangwagen met een gewicht van 750 kg of meer heeft naast de goedkeuring een eigen kentekenbewijs nodig. Bij aanhangwagens zwaarder dan 3.500 kg (maximale lading meegerekend) is naast goedkeuring en een kentekenbewijs óók een jaarlijkse apk-keuring vereist. Een datum om goed in de gaten te houden: de RDW geeft aan dat bepaalde voertuigen vóór 1 januari 2025 een gele kentekenplaat moeten voeren. Dat geldt voor de volgende twee situaties. De eerste is: het getrokken voertuig heeft een registratieplicht en je rijdt er sneller dan 25 km/uur mee. De tweede is: het getrokken voertuig heeft een registratie- en ontheffingsplicht. Vanaf 1 januari 2025 geldt namelijk een algemene kentekenplaatplicht voor voertuigen die een registratieplicht hebben. Dat geldt zelfs als je er niet harder dan 25 km/uur mee rijdt. En dan is er nog de witte kentekenplaat. Wanneer is die nodig? De RDW schrijft hierover: 'Als het trekkend voertuig een kentekenplaat heeft, moet het getrokken voertuig een witte kentekenplaat hebben. Dat geldt bovendien als de kentekenplaat van een trekkend voertuig niet goed zichtbaar is door een gedragen uitrustingsstuk. Het uitrustingsstuk moet dan een witte kentekenplaat hebben. Die witte kentekenplaat mag ook een witte volplaat zijn van een van de trekkende voertuigen van dezelfde eigenaar/houder.' En de kentekenplaatverlichting? Die was bij ingebruikname na 31 december 2017 al verplicht!

Ook brancheorganisatie Fedecom is met de VA-keur actief en heeft een erkende keuring voor de groensector. Het VA-keurmerk is toepasbaar op alle arbeidsmiddelen, van klein gereedschap tot las- en snijapparatuur en van ladders en trappen tot aanhangwagens. Dit maakt het keurmerk praktisch, eenvoudig toe te passen en kostenbesparend. De VA-keur is ISO 27001-gecertificeerd. Onder de gespecialiseerde dealers van aanhangwagens is momenteel nog maar een beperkt aantal gecertificeerde VA-keur-bedrijven geregistreerd.

BOVAG-keuring

Voor de categorieën aanhangwagens waarvoor een wettelijke apk ontbreekt, biedt de BOVAG-keuring een oplossing. Bedrijfsmatig

ben je natuurlijk graag veilig onderweg met je materieel. Na het doorstaan van een BOVAG-keuring door een erkend bedrijf ontvang je een keuringsrapport en certificaat. Dat kan van groot belang zijn voor de verzekering, en deze keuring is eveneens erkend als VCA-keuring. Bij zo'n BOVAG-keuring worden alle essentiële dragende en draaiende onderdelen van de aanhangwagen gecontroleerd. Dat betreft het remsysteem, de wielen, de verlichting en het chassis; alles wordt gereinigd, gesmeerd, afgesteld en indien nodig in overleg vervangen. Als fysiek bewijs van goedkeuring wordt de aanhangwagen voorzien van een BOVAG-keuringssticker. Deze keuring geschiedt aan de hand van een checklist. Je kunt deze dingen ook zelf controleren; daarvoor heeft deze brancheorganisatie een blog met alle tips en tricks voor aanhangwagenonderhoud.

Onderhoud

In beginsel zit er op je aanhangwagen na ingebruikname geen apk-verplichting, tenzij je aanhangwagen meer dan 3.500 kg weegt, de maximale lading meegerekend. Goed onderhoud is uiteraard wel van belang. Dat mag en kun je zelf uitvoeren. Volgens De Witte Smid bieden

professionele gebruikers van aanhangwagens hun bezit toch periodiek bij hen aan voor een onderhoudsbeurt. De monteurs beoordelen dan bijvoorbeeld als eerste de slijtage van de wiellagers en de remschoenen. Het goed functioneren van de (oploop)beremming is uiteraard van levensbelang. Een onderhoudsspecialist bij deze onderneming vertelt: 'Vaak merken we aan het functioneren van de handrem al dat er iets niet in orde is. De remkabels lopen onder de bak door en staan bloot aan vuil, vocht en pekel. Voor een hovenier is het zaak om deze ook zelf schoon te houden. Wij reinigen ze in ieder geval.'

'We blazen dan ook kabelleidingen door en laten er wat olie in lopen. Als je een beetje handig bent, kun je dat ook zelf doen. Verder besteden we aandacht aan de oploopremcilinder. Die vormt één geheel met het remsysteem. Remschoenen die (ongelijk) versleten zijn of teveel speling hebben, kunnen de cilinderkop van de oplooprem beschadigen, waardoor er onveilige situaties kunnen optreden bij abrupt remmen.' Nu we toch vooraan beland zijn bij de dissel, kijken we ook daar even naar wat onderdelen. Bij zware, lange aanhangwagens

Vele opdrachtgevers stellen een VCA-certificaat verplicht



Controle van de oploopberemming is van groot belang.

Denk bij vervanging van onderdelen aan je eigen veiligheid!



‘Goed op de bandenspanning letten is een must!’

VCA-certificaat

Er zijn in ons land een aantal partijen, zoals verenigingen voor verkeersveiligheid, die voorstander zijn van de invoering van een verplichte periodieke keuring. Want helaas komen verkeersongelukken die te wijten zijn aan onvoldoende of geen onderhoud aan aanhangwagens nog vaak voor. Enkele verzekeraars, maar zeker ook vele opdrachtgevers stellen een VCA-certificaat verplicht als ze met een hovenier in zee gaan. En in die situatie is een periodieke aanhangwagenkeuring uiteraard wél verplicht. Voor dit Veiligheidscertificaat voor aannemers zijn bedrijven namelijk verplicht om hun aanhangwagens jaarlijks te laten keuren. Vaak ligt dit verankerd in eventuele ISO-certificeringen van een bedrijf. Vele dealers in de groentechniek kunnen zo'n VCA-keuring verzorgen.

hebben de specialisten zeker aandacht voor eventuele scheuren in de dissel, losse lasnaden of loszittende bouten en moeren. Ze beoordelen daarvoor het gehele chassis. Een vaak gehoorde klacht is dat de spindel van het steunwiel zo zwaar draait. In de werkplaats van De Witte Smid zeggen ze hierover: ‘Dat heeft niets met veiligheid te maken, maar wel met gemak. En daarvoor is er een heel simpele oplossing: haal het hele neuswiel uit elkaar en smeer het van binnenuit met het juiste vet. Die spindel is namelijk op twee plaatsen gelagerd en het draadeind moet helemaal in het vet zitten. Gebruik van WD40 is een oplossing, maar er hoort vet in! Die spindel nemen we dus mee bij een onderhoudsbeurt.’

Slijtage en speling

‘Terugkomend op veiligheid: velen beseffen niet dat ze slijtage en speling in de aankoppeling in de gaten moeten houden. Bij aanhangers kun je dat zelfs aan de buitenkant zien. Er staan namelijk signaaltekens op: een plusteken, een kruisje en een minteken. Staat de handel in aangekoppelde staat bij het minteken, dan zul je vanwege de veiligheid dit onderdeel moeten vervangen.’ Tja, en de verlichting en dergelijke van je aanhangwagen? Dat is van oudsher iets wat vaak hoofdbrekens kostte. De invoering van twee kabelbomen: één voor links en één voor rechts, is gemeengoed geworden. Evenals de aangelaste *click and play*-connectoren die je in de daartoe bestemde waterdichte ledarma-

tuurtjes kunt steken. Dit alles maakt de verlichting een behoorlijk stuk bedrijfszekerder. De monteur wijst daar dan ook op: ‘Bij storingen vervang je simpelweg zo'n kabelboom inclusief de 13P-stekker. De kunststof van de verlichtingsarmaturen moet overigens doorschijnend en zonder scheuren zijn. En laten we meteen even kijken naar de accu en de hydraulische pomp. Doorgaans kun je daar alleen bij als de bak in de gekipte stand staat. Als je daaraan moet sleutelen, gebruik dan even een dikke stevige balk, die je beschermt als de bak toch onverhoeds naar beneden valt. Er zijn aanhangwagenfabrikanten die daarvoor al een voorziening aangebracht hebben.’

Bandenspanning

De vakman adviseert verder: ‘Goed op de bandenspanning letten is een must! Het gaat hier vaak om hogedrukbanden, die je niet bij elk brandstofstation kunt oppompen. Als je met een te lage spanning rijdt, kan het binnenwerk beschadigd raken. En dat kan lekkage of zelfs een klapband tot gevolg hebben. Dus ... handhaaf die 6,5 bar als dat voorgeschreven is. Ach, en wat verdere slijtdelen betreft: we kijken bij een beurt altijd de lagers van de wielen na. Bij intensief gebruik kunnen ook de sluitmechanismen op de opzetborden slijten. Geef ook die eens een drupje olie. Dan functioneren ze beter en gaan ze ook langer mee, is onze ervaring.’



BE SOCIAL
Scan, lees & deel!