CAMPERTIPS *van Arie*

Arie, schrijver van het eerste camperhandboek van Nederland, praat u bij over alles wat met de camper te maken heeft. De camper speelt in een grote rol in het leven van hem en zijn vrouw Tineke die ook nog speciale camperrijlessen geeft aan vrouwen. En heeft u vragen aan Arie, wil u iets specifieks weten of reageren, laat het ons weten. En nu laten we Arie aan het woord...

Arie de Ruijter, auteur van „Dus u wilt een camper?"
www.dusuwilteencamper.nl - www.vrouwrijdtcamper.nl

BOEM!

Onze camper was in perfecte toestand. Goed op de banden. Twee verse accu's. Een nieuwe waterpomp. Een gerepareerde EGR-klep. Onderhoud aan de motorairco. Een grote beurt. Een uitgedokterd zelf gebouwd bergsysteem in de garage. Alle halogeenverlichting vervangen door led-lampjes. Ook de vakantie in Normandië en Bretagne was meer dan perfect. Goed weer. Mooie fietstochten. Prachtige uitzichten op camperplaatsen. Interessante musea. Bedrijvigheid in haventjes. Wat kan een mens zich nog meer wensen? Op de terugweg ging het mis. Door het oog van de naald.

ERTUSSENIN

Op de Autoroute-Péage onder Lille remde een vrachtauto tot stilstand. Een noodstop. Wij ook. Ze reden op aanzienlijke afstand achter ons. Het duurde even, maar ze kwamen dan toch: twee vrachtauto's die we eerder waren gepasseerd. Boem! Met een hoop lawaai boorde de eerste achterligger met 24 ton suiker zich in de aluminium achterzijde van onze camper en schoof ons op onze voorligger. De tweede achterligger wist ternauwernood zijn collega te ontwijken door de vluchtstrook op te sturen. We hadden nog geluk. Als we eerder hadden stilgestaan was de impact groter geweest. Daarna was het oorverdovend stil. We hadden het overleefd. Geen schrammetje. De chauffeurs klopten aan en vroegen bezorgd hoe het met ons was. Met knikkende knieën stapten we naar buiten.

Daarna ging het snel. We maakten foto's. Binnen 10 minuten meldde de politie zich. Geen lichamelijk letsel? Kunt u nog rijden? Dan snel van de snelweg af. De file moet worden opgelost. De economie moet draaien. Doorrrr! Ze wilden geen koffie. De dienst zat er al op. Ze konden niets voor ons betekenen. We hadden immers geen letsel. Ze hielpen nog even met het invullen van het schadeformulier. Het glas van de rijverlichting achter was stuk, maar de lampen branden nog tot ieders verbazing. Het chassis was niet geraakt. We mochten verder rijden.

De verzekering gebeld. De eerste vraag was hoe het met ons was. Die vraag is op dat moment best belangrijk en het werkt. Je wordt er rustig van. De tweede vraag was of we pechhulp nodig hadden. Nee dus. Dan wordt er alleen melding gemaakt van het ongeval en wacht de verzekeraar op het schadeformulier. Simpel.

De camper reed zonder mankeren. We zetten onze aanvankelijke plannen door en zochten een camping in midden Nederland. Daar konden we aan den lijve ondervinden wat de schade werkelijk was. De douchevloer was enigszins ontzet, maar niet stuk. Het frame van het dwarsbed achterin was door de vrachtauto simpelweg van linksachter naar rechts midden gedrukt. Niet veel. Enkele cm. Genoeg om de zijwand een stuk op te vouwen en achterwand en meubilair te ontzetten. Van het opbergsysteem in de garage was niet veel meer over. Gelukkig is het maar materiaal.

REMMEN: SNELHEID, REACTIETIJD, REMWEG

Het had heel slecht met ons kunnen aflopen. Op de Autoroute-Péage ter plekke geldt een snelheidsbeperking van 80 km/h voor voertuigen vanaf 3500 kg en een verplichting op de rechter rijstrook te rijden. Onze camper heeft een technische en een toegestane maximum massa van 4500 kg. Rijbewijs C of C1. Wij gingen dus ook met 80 km/h rechts rijden.

SNELHEID: Maar wat betekent dat? Deel 80 km/h door 3600 seconden. Iedere seconde leg je dus 22,22 meter af. Bij 100 is dat 27,77 m/s en bij 130 36,11 m/s.

REACTIETIJD: Een mens heeft enige denktijd nodig om een verkeerssituatie te overzien en te handelen. Wetenschappers rekenen met een seconde. Alleen Max Verstappen reageert sneller. Je bent dus al een goede 20 meter verder voordat je daadwerkelijk begint met remmen.

REMWEG: Dan het remmen. De remweg is de afstand die een voertuig nodig heeft om tot stilstand te komen. Een vrachtauto kan wel 50 ton wegen. Daar zijn de remmen op berekend. Een camper is altijd maximaal beladen. Ook de remmen van de camper zijn daar gelukkig op berekend. Voor een personenauto geldt:

Personenauto's in gebruik genomen na 31 december 2011, moeten zijn voorzien van een bedrijfsrem waarvan de remvertraging op een droge of nagenoeg droge en ongeveer horizontaal liggende weg ten minste 5,8 m/s² bedraagt, bij een pedaalkracht van niet meer dan 500 N.

Voor een kampeerwagen is een remvertraging van ten minste 4,5 m/s bij 700 N voorgeschreven, maar verreweg de meeste campers blijven „personenauto's" volgens het kentekenbewijs. Dus bij de apk geldt de remvertraging van een personenauto. Voor een zware bedrijfsauto geldt tenminste 7.0 N. De normen gelden voor een vlakke en droge weg. In ons geval was het mooi, droog weer.

De formule om de remweg te berekenen is: $S= V^2 / 2xA$. De remweg (S) is afhankelijk van snelheid in m/s (V) en remvertraging (A). Het resultaat is de remweg in meters. Snelheid staat in het kwadraat en telt dus heel erg door.

STOPAFSTAND: De reactietijd kost meters. Dan komt de remweg, afhankelijk van veel factoren. Bij elkaar is dat de stopafstand. Je staat dus niet zomaar stil.

Reactietijd + remweg = stopafstand.

VOLGAFSTAND: De praktijk is nog lastiger. Of een vrachtauto beladen of onbeladen is kan je vaak niet zien. Een vrachtauto zonder belading zal ongelofelijk krachtig remmen. De remafstand van een lege vrachtauto is veel korter dan die van een volle camper.

Het is dus zaak om voldoende afstand tot een voorliggende vrachtauto in acht te nemen.

Hoeveel? Volgens de „2 seconden regel" hoor je tenminste de afstand die je in 2 seconden aflegt in acht te nemen als volgafstand. Rijd je 80 km/h? Dan is het dus 2 maal 22,22 m = 45 meter volgafstand . Bij 130 is het tenminste 72 meter. Er is een andere regel: deel je snelheid door 2 en tel daar 10% bij op. Bij 100 km/h rijdt betekent dat dus tenminste 55 meter volgafstand.

ER IS MEER

We zijn er nog niet. De achterliggende vrachtauto kan maximaal beladen zijn. De remafstand is dan groot. Dan sta jij met je personenauto of camper stil, maar de massa van die achterligger schuift jouw voertuig met gemak meters vooruit, tegen de voorligger. Als je geluk hebt zie je naderhand hoe je wanden van je camper zijn opgerold. Als je pech hebt maak je dat niet meer mee.

"Maar die vrachtautochauffeurs rijden altijd zo hard en zo dicht op elkaar" is een veel gehoord argument. "Ze appen en hebben hun voeten op het dashboard."

Het zijn geen valide argumenten. Iedereen kan fouten maken, en daar moet je rekening mee houden. Wat koop je ervoor in het revalidatiecentrum te kunnen zeggen dat die ander de schuld had? Als het fout gaat, gaat het goed fout. Jij bent verkeersdeelnemer en jij bent primair verantwoordelijk voor je eigen veiligheid en die van anderen door afstand naar je voorligger en naar achterop komend verkeer te bewaren. Een vrachtauto die je in je nek hijgt gaat echt wel langzamer rijden als jij zelf voorzichtig langzamer gaat rijden. Hij moet wel. Zo creëer je een veilige afstand. Gaat hij vervolgens gefrustreerd inhalen, dan ben je hem gelukkig kwijt.

Met concrete voorbeelden wordt het makkelijker. Dan ga je schrikken van de remweg bij een vertraging van 6 m/s, een alerte, niet afgeleide chauffeur, goede remmen, goede en optimaal aangepast type banden, niet overbelast, normaal wegdek, een vlakke weg, een rechte weg en goed weer, anders wordt de remafstand nog langer.

Nog concreter? Een voetbalveld is ongeveer 100 meter lang en 50 meter breed. Kijk nu nog even naar de voorbeelden.

REPAREREN OF TOTAL LOSS

De verzekeraar reageerde snel. Een taxateur stelde een schaderapport op. De dagwaarde was natuurlijk voor discussie vatbaar. Van een VW Golf van een bepaald bouwjaar en een bepaalde motor, kilometers en opties is veel vergelijkingsmateriaal. Voor een camper ontbreekt dat simpelweg. Dat onze camper nieuwe accu's heeft en in perfecte onderhoudstoestand verkeert is niet zo heel interessant. Dagwaarde? Aanschafwaarde? Taxatiewaarde? Second opinion? Deskundige die het werk van first en second opinion moet overdoen? Al die tijd zonder camper, als je die vrijwel maandelijks gebruikt?

De reparatiekosten werden berekend op meer dan ⅔ van de dagwaarde. Economisch total loss. Een nieuwe achterwand. Ontzet meubilair terugplaatsen. Een gedeeltelijk nieuwe zijwand. Wordt dat mooi en wordt de reparatie op den duur toch zichtbaar? Heeft de verwarming ook een beuk gehad? Wat kom je misschien later nog tegen? De opbouw heeft een flinke dreun gehad en dat kan betekenen, dat de kitnaden tussen dak en wanden op den duur gaan lekken. Alles kan worden gerepareerd, maar je moet er zelf ook wel voldoende vertrouwen in hebben. Dat vertrouwen heeft ook „waarde".

Gecontracteerde opkopers deden biedingen. De hoogste bieder kocht de camper. Het verschil werd door de verzekeraar onder aftrek van het eigen risico betaald op grond van de all risk verzekering. De verzekeraar heeft een bureau ingeschakeld om de schade op de Duitse chauffeur of diens bedrijf te verhalen. Uiteindelijk wordt ook het eigen risico terug betaald.

OPVOLGER

Met de dagwaarde gingen wij op zoek naar een nieuwe identieke camper. Die camper is er niet. De vraag is groter dan het aanbod. De markt is overspannen. Het is zoeken naar een speld in een hooiberg. We vonden er een. Geen vloeistofverwarming, maar van hete luchtverwarming krijg je ook geen bevriezingsverschijnselen. Geen woonruimteairco, maar die hebben we nooit gebruikt. Geen luchtvering, maar met hydraulische stelpoten gaat het levelen ook prima. Dwarsbed. Achttien cm korter, een technische maximum massa van 4500 kg, net als de vorige. Veel minder kilometer. Een stuk jonger. Nog mooier. Veel duurder. Best blij.

SCHADEVRIJE JAREN

Wij hebben meer dan 43 schadevrije jaren. Driemaal is onze geparkeerde personenauto in elkaar gereden. En nu dit?

Een ongeluk zit in een klein hoekje. Je kunt zelf nog zo safe denken te rijden, jij kunt in een moment van onachtzaamheid een fout maken en een ander kan dat ook.

Wij mogen in onze handen knijpen. Het was alleen maar materiële schade. Dat beseffen we ons maar al te goed en steeds beter. De vrachtautochauffeur en zijn achterligger hadden maar een fractie van een seconde later hoeven te reageren, of ze hadden ons met hun massa en snelheid vol tegen onze voorganger gedrukt. Opgevouwen. Dan heb je geen veiligheidsriemen en airbags meer nodig.

VEILIG RIJDEN

Als je met je camper gaat reizen wensen familie, buren en vrienden je altijd een veilige reis. Dat is niet voor niets. In het verkeer nemen wij met zijn allen risico's voor lief. Te hoge snelheid. Te weinig afstand. Dode hoek. Niet gezien. Haast. Even appen. Inhalen. Doden. Gewonden. Een ongeluk zit in een klein hoekje. Afstand houden is zo gek nog niet.