

# Indien mogelijk omkeren

Het heeft even geduurd, maar de eerste navigatiesystemen voor trucks zijn nu te koop. Truckstar ging op pad met de TomTom Work en de Truckmate. Absoluut nuttige hulpmiddelen voor een chauffeur, maar perfect zijn ze nog niet.

Voor onze test hebben we twee listige routes uitgestippeld, eentje in Zuid-Holland en eentje in Gelderland. We hebben ingevoerd dat onze truck 16,40 meter lang, 2,50 meter breed en 3,90 meter hoog is. Tijdens de eerste rit doen de twee navigatiesystemen het uitstekend, bij de tweede laten ze beide wat steekjes vallen. Het eerste adres dat we tijdens de rit door Zuid-Holland invoeren, is heel gemeen: Zuwe 3 in

Baambrugge. De meest logische route voert vanaf Abcoude of Loenersloot via de Rijksstraatweg, maar dan moet je in Baambrugge over een klein brugje dat maximaal 10 ton asdruk aankan en een hoogtebeperking heeft van 3,5 meter. Een instinkertje, maar de twee navigatiesystemen hebben het door. Beide geven een route aan via een – zij het zeer smal – weggetje dat tot precies voor de deur van het opgegeven adres voert. Petje af

voor de trucknavigatiesystemen. Dan voeren we een adres in op industrieterrein Breukelerwaard. De kortste route is via de Westkanaaldijk, maar die is voor vrachtwagens verboden gebied. Ook dit is bij beide systemen bekend, ze voeren ons netjes naar de A2 en dan naar het bedoelde industrieterrein. Ook op weg naar Haarzuilens is er een gedeelte dat voor trucks verboden is. Zowel de TomTom als de Truckmate heeft dat door en

laat ons omrijden. Het is een forse omweg, maar we komen zonder overtredingen op de plaats van bestemming.

## Forse omweg

De route die we uitgezet hebben, voert verder via Woerden naar Bodegraven. In Woerden gebeurt er iets merkwaardigs. De Truckmate constateert op de Boerendijk een gewichtsbepaling tot 3,5 ton en stippelt een route uit via de A12, een forse omweg. Vol-



## Renault Premium

Gewoon een huurauto, deze bakwagen, geleend van Clovis, de huurtaak van Renault. De auto ziet er echt nog nieuw uit. Het interieur is afgewerkt in een wat harde, glanzende plastic soort. Past goed bij huurtrucks, maar echt fijn is het natuurlijk niet. Verder is alles makkelijk te vinden in deze Renault, die een digitale tachograaf van VDO heeft. De handbak is even wennen, de derde en vijfde gang liggen aardig dicht bij elkaar, maar na een kwartiertje rijden is dat geen probleem meer. Meteen valt op hoe fijn en rustig de zeven liter Volvo-motor draait. De stoelen zitten fijn, al zien ze er niet bijzonder uit. De besturing is aan de indirecte kant, maar het is goed 'mikken' met de Premium bakwagen in woonkernen. Handig, want voor deze klus moest er heel wat gemanoeuvrerd worden.

gens de TomTom is er echter niks aan de hand; die stuurt ons vrolijk de Boerendijk op. We zijn alert, maar constateren nergens een gewichtsbepaling. Zonder problemen rijden we via het Rietveld naar Bodegraven. Hier heeft de Truckmate zich dus vergist.

Daar constateren we nog een verschil tussen de TomTom en de Truckmate. Het adres dat we hebben opgegeven, bevindt zich in het centrum van Bodegraven en daar geldt een verbod voor vrachtwagens, met uitzondering van bestemmingsverkeer. De TomTom trekt zich niks aan van het vrachtwagenverbod (klopt, we zijn immers bestemmingsverkeer), maar de Truckmate stippelt een alternatieve route uit die ons op het allerlaatste moment pas leidt over de weg waar alleen trucks mogen rijden als ze bestemmingsverkeer zijn. Blijkbaar is de Truckmate een stuk voorzichtiger ingesteld dan

de TomTom. Tijdens onze test levert dat een paar kilometer omrijden op.

## Listige route

Ook in Gelderland hebben we een 'gemene' route uitgezet, waarbij we tussen Deventer en Arnhem adressen links en rechts van de IJssel en van twee spoorlijnen moeten aandoen. Hier bevinden we ons echter in een gebied dat door Navteq, waar Truckmate de elektronische kaarten van betreft, niet helemaal gedekt is. Wat de hoofdwegen betreft houdt de Truckmate wel rekening met de beperkingen van de vrachtwagen die we hebben ingevoerd, maar op de kleinere wegen laat hij verstek gaan. Daar gaat hij over op het gewone personenautosysteem, wat vervelende gevolgen heeft. Het groene vinkje onderaan het beeldscherm, wat aangeeft dat er 'truckdekking' is, verandert dan in een rood kruis.

## PETJE AF VOOR DE TRUCKNAVIGATIE: HET KAN HEEL WAT IRRITATIE VOORKOMEN

We hebben een adres ingevoerd aan de andere kant van het station in Deventer en de TomTom geeft aan dat we de rondweg op moeten om eerst met een wijde boog om het centrum heen te rijden. De Truckmate geeft als kortste route echter gewoon de weg door de binnenstad aan – en dus onder het te lage viaduct door. Dat brengt ons in problemen: met de Renault Premium waarmee we onderweg zijn, moeten we keren in een drukke straat en hinderen daarbij andere weggebruikers. Boze gezichten zijn ons deel. Sorry, het kwam door het systeem.

## Verboden brug

We rijden weg uit het centrum en tikken we een bestemming in Eefde in. Het kleine lampje rechts-

onder op de Truckmate geeft aan dat hij op de N348 weer dekking heeft en vrolijk rijden we langs de IJssel. In Eefde wijst een bord naar links, waar onze bestemming ligt. Op het bord is duidelijk vermeld dat deze route via een voor vrachtwagens verboden brug leidt en TomTom geeft dan ook aan dat we eerst verder richting Zutphen moeten rijden en pas veel verder linksaf moeten slaan. Truckmate geeft echter aan: hier linksaf. Hoe kan dat? Nadere inspectie leert dat het kleine lampje rechtsonder weer op rood is gesprongen. Het systeem heeft hier voor vrachtwagens geen dekking meer. Op het moment dat dat wordt aangegeven ben je echter al te ver en kun je jezelf dus klemrijden. Hetzelfde gebeurt ons voor de Oude IJsselbrug in Zutphen. ▶



Verskil van mening: TomTom (links) wil afslaan, Truckmate rechtdoor. Het rode kruis rechtsonder geeft aan dat er geen truckdekking is.



Dit soort borden kom je liever niet tegen.



De TomTom stuurt ons onder dit viaduct bij Rheden door: het gaat, maar is erg krap.

**DIVERSE EXTRA'S**

Behalve de 'goede' route aangeven, bieden beide navigatiesystemen nog diverse extra's. Zo kun je de systemen laten waarschuwen voor snelheids- of roodlichtcamera's. Bij de Truckmate kun je ook instellen dat hij waarschuwt voor krappe afritten of scherpe bochten. Tijdens de test merken we dat hij ook waarschuwt voor afritten die je niet van plan bent te nemen. Het begeleidende alarmgeluidje zullen de meeste gebruikers na verloop van tijd zachter of uitzetten. Wij wél in elk geval. Positief van de Truckmate is dat hij op het schermje laat zien waar zich voor trucks verboden weggedeelten bevinden. Ook niet gebruikelijke verkeersborden zoals 'zij- en rukwinden', voor een vrachtwagen van groter belang dan voor een luxewagen, geeft de Truckmate netjes aan. En op het scherm is ook te zien waar onderdoorgangen te laag zijn. De TomTom heeft deze optie niet en waarschuwt ook niet voor te lage viaducten of zwakke bruggen als je de aanbevolen route negeert en op eigen houtje verder rijdt.

**ER ZITTEN AARDIG WAT BRUGGEN, NAUWE DOORGANGEN EN LAGE VIADUCTEN OP ONZE TESTROUTE**



De Truckmate (links) geeft op het schermje duidelijker aanwijzingen dan de TomTom.

Om bij een adres aan de andere kant van de IJssel te komen, beveelt TomTom een route aan via de nieuwe IJsselbrug. Dat is kilometers om, maar leidt niet via de oude brug, die zowel een hoogte- als een gewichtsbeperking kent. De Truckmate dirigeert ons naar de Oude IJsselbrug; pas vlak voor de brug springt het lampje rechts- onder van groen op rood. Beter zou zijn als de Truckmate bij het berekenen van de route meteen aan had gegeven dat die niet geheel gedekt is voor vrachtwagens.

Dan ben je gewaarschuwd. Overigens krijgt elke gebruiker van de Truckmate van importeur Versluis Automotive gratis updates totdat heel Europa voorzien is van een goede 'vrachtwagendekking' op alle wegen. Dat is naar verwachting eind dit jaar het geval. Een eerlijk is eerlijk, ook Tomtom Work heeft nog geen honderd procent vrachtwagendekking. Lang niet alle hoogte- en breedtebeperkingen etc. zijn verwerkt, alleen krijg je daarvan geen aparte vermelding op het beeldscherm.

**'Veel omrijden door navigatiesystemen'**

Volgens de ADAC, de Duitse ANWB, wordt er heel wat omgereden als gevolg van foute aanduidingen van navigatiesystemen. Bijna tweederde van de Duitse gemeenten klaagt over trucks die straten inrijden waar ze niet horen. Dit wordt onder andere veroorzaakt door chauffeurs die een autonavigatiesysteem in de truck gebruiken. Dit geldt volgens de ADAC in een derde van de gevallen. Het Duitse vakblad Lastauto Omnibus laat weten dat de beloften over navigatiesystemen (een brandstofbesparing van vijftien procent en een achttien procent efficiëntere invulling van de rijtijden) lang niet gehaald worden. De beschikbare systemen 'kennen' de truckbeperkingen onvoldoende en werken met een categorisering van bedrijfswagens die wereldvreemd aandoet, aldus de ADAC.



Lang van tevoren waarschuwen borden dat je met een truck niet over de Oude IJsselbrug moet.

**Twee systemen voor vrachtwagens**

De eerste aanbieder die durfde te roepen dat het over een navigatiesysteem voor trucks beschikte, was VDO Dayton. Op de RAI van 2007 was er een demo van te zien op de DAF-stand. Inmiddels is VDO gestopt met de verkoop aan de aftermarket: het systeem wordt voortaan alleen nog in nieuwe vrachtwagens ingebouwd. Zoals bekend worden er dan andere prijzen gehanteerd. Op de IAA in Hannover kwam Blaupunkt, onderdeel van Bosch, ook met een navigatiesysteem voor trucks. Voor de Blaupunkt geldt hetzelfde als voor VDO: je kunt het alleen in nieuwe trucks bestellen. Op dit moment zijn er eigenlijk maar twee systemen die je als chauffeur kunt kopen, maar waarmee je wel een stuk goedkoper uit bent dan wanneer je een systeem bij je nieuwe truck bestelt van VDO of Blaupunkt. De twee die je zelf kunt kopen, zijn de Truckmate, een Engels product, en de Tomtom Work van Nederlandse makelij. De elektronische kaarten waarmee navigatiesystemen werken, zijn in het geval van de TomTom afkomstig van Tele Atlas terwijl de Truckmate kaarten van Navteq komen. Dat verklaart waarschijnlijk voor een groot deel de verschillen die we tussen beide systemen ontdekten.



De omloop bij het station van Arnhem kent een lengtebeperking.

Verder met de route. We rijden binnendoor van Zutphen naar Arnhem. Op de route ligt tussen Dieren en Velp een spoorbrug die volgens de kaart 3,90 meter hoog is. Onze Renault bakwagen meet 3,80 meter, maar we hebben beide systemen wijsgemaakt dat we 3,90 meter hoog zijn. Deze keer doet de TomTom het fout. De Truckmate stuurt ons vanuit Die-

ren de snelweg op zodat we het lage viaduct omzeilen. TomTom laat ons rechtdoor rijden en heeft geen problemen met het 3,90 hoge viaduct. Ook al zal zo'n viaduct enkele centimeters hoger zijn, je mag in dat soort situaties geen risico's nemen. Vanaf Velp rijden we het centrum van Arnhem in. Onze bestemming is een omloop bij station Velperpoort, die beperkt

is voor trucks met een lengte van twaalf meter. In onze navigatiesystemen hebben we ingevoerd dat onze truck 16,40 meter lang is, maar geen van beide mijdt de omloop. Zowel de TomTom Work als de Truckmate denkt dat we geen enkel probleem krijgen als we de omloop oprijden. Ze vergissen zich allebei: zelfs met onze bakwagen moeten we stapvoets manoeuvre-

ren om zonder schade langs alle obstakels te komen. De conclusie is duidelijk. Dit soort navigatiesystemen voor trucks is een verrijking voor de chauffeur, maar opletten en goed nadenken blijft geboden. Maar daar ben je als chauffeur tenslotte ook vakman voor. ★★

TIM DE JONG/BERT MATEBOER



Bij TomTom: weergave alternatieve route.



Voordat je wegrijdt, type voertuig invoeren.



De Truckmate geeft beperkingen weer.

**TOMTOM WORK OOK ALS LOSSE SD-KAART TE KOOP**

De verschillen tussen de trucksoftware van Tomtom en de 'gewone' versie zitten hem niet alleen in beperkingen voor hoogte, breedte of inrijverboden. Tomtom Work kent voor trucks andere waarden aan wegen toe dan voor luxewagens. Het systeem kan voor een truck een andere route berekenen dan een luxewagen, ook al is de route voor de luxewagen op zich wel berijdbaar voor een truck, maar bijvoorbeeld door een veelheid aan verkeerslichten qua brandstofverbruik minder aantrekkelijk. Dat alle truckspecifieke informatie nog lang niet compleet op de kaartinfo verwerkt is, geeft Tomtom onmiddellijk toe. Zaken als venstertijden voor trucks zijn bijvoorbeeld nog nauwelijks verwerkt. Via onder meer feedback van gebruikers, het zogenaamde Mapshare, moeten de data steeds completer worden. Tomtom Work is opgezet als een systeem waarmee een wagenpark beheerd kan worden en kun je sinds kort ook als los systeem kopen. Veel chauffeurs gebruiken immers al een navigatiesysteem in hun truck, waarbij ze zelf rekening moeten houden met beperkingen voor hun vrachtwagen. Als je een Tomtom hebt vanaf de 720-series met actuele software, is het voldoende om alleen een sd-kaart met Tomtom Work software aan te schaffen voor € 149,-. Verkooppunten van Tomtom Work vind je op [www.tomtomwork.com/nl/sales/resellers.xml](http://www.tomtomwork.com/nl/sales/resellers.xml).

**TRUCKMATE: GRATIS UPDATES TOT DEKING COMPLEET IS**

De Truckmate kost € 499,- exclusief BTW en is is alleen te bestellen als compleet systeem. Dat kan via [www.truckmate.nl](http://www.truckmate.nl) of via merkdealers van DAF, Volvo, Scania en Intertruck. In tegenstelling tot bij Tomtom, waar kaartupdates geld kosten, krijgen gebruikers van de Truckmate gratis updates van importeur Versluis Automotive tot heel Europa truckdekking heeft. Naar verwachting is eind 2009 heel Nederland voorzien van truckdekking.