

De bedrijven in de akker- en tuinbouw groeien. Dat maakt dat meer vrachtwagens nodig zijn om de producten naar de afnemer te vervoeren. Arbeid- en energiekosten die nodig zijn om al die vrachtauto's te laden en te lossen, nemen hierdoor toe. Bedrijven kiezen steeds meer voor een laad- en loskuil.

Met gemak laden en lossen dankzij **kuil**



Voor de maatvoering is het van belang om te kijken wat voor vrachtwagen op het bedrijf komt

Een scheve laadkuil geeft grote problemen met laden en lossen. Vrachtwagens met luchtvering kunnen nog wel wat corrigeren, maar (Oost-Europese) wagens op bladveren kunnen dat absoluut niet.

PREFAB

Een alternatief voor een kuil op heipalen is een prefab kuil. Deze kuilen worden gebruikt als de ondergrond heien vereist, en men niet te veel wil investeren. Een prefab kuil is te maken van grondkerende prefab wanden ('sleufsilo-wanden') en prefab betonplaten als bodem. Ook deze zal zakken, maar dit is wel te herleggen. Onder de prefab betonplaten moet dan wel een goede laag aangetrild zand aanwezig zijn. Om dat aan te trillen moet het grondwater daar voldoende diep zitten.

Het nadeel is echter dat zo'n kuil niet waterdicht is. Zolang het grondwater onder de laadkuil goed wordt afgevoerd (mits het grondwater diep genoeg zit) is dat geen probleem. Als dat niet kan, is het risico dat de betonplaten gaan drijven op het zandbed. Ze zullen wegzakken in de rijsporen. Dit probleem ontstaat vooral als de zandlaag matig is verdicht.

MAATVOERING

Voor de maatvoering is het van belang om te kijken wat voor vrachtwagen op het bedrijf komt. De meeste laadkuilen zijn 1,20 m diep. Dit komt overeen met de hoogte van de laadvloer van de meeste vrachtwagens. Om op die diepte te komen is een hellingbaan nodig. Een vrachtwagen zonder oplegger of aanhanger stelt hieraan de minste eisen. Een grootvolume oplegger met koeling stelt de hoogste eisen. Deze kan name-

Een laad- en loskuil kan veel gemak geven. Chauffeurs kunnen sneller hun producten laden. Hulp van het bedrijf is niet meer nodig. Zelfs bij een dichte vrachtwagen, kan dan met een heftruck of een palletwagen geladen worden. Het sjoeren aan zware pallets is verleden tijd. Ook kan worden volstaan met een vrachtauto zonder laadklep. Het laatste voordeel is, dat tijdens het laden en lossen er geen 'deurgat' is. De warmte blijft binnen en er ontstaat weinig tocht. Toch is een laad- en loskuil niet voor alle bedrijven weggelegd. Soms is de kuil niet inpasbaar op het erf. Voor andere bedrijven is een laadkuil niet rendabel. De aanleg is duur en het gebruik ervan gering. Voor die ondernemingen helpt het soms dat het transportbedrijf korting geeft als een laadkuil aanwezig is.

Voor de kostprijs maakt het nogal wat uit wat voor type laadkuil men kiest.

Andere vragen die belangrijk zijn: moet de kuil geheid worden en is een prefab kuil een optie? Als dan vervolgens de laadkuil wordt aangelegd, moet rekening gehouden worden met de juiste maatvoering en afwatering.

UITVOERINGSASPECTEN

Om te bepalen wat de juiste uitvoering van de laadkuil is, zijn het bedrijf en de bedrijfsomstandigheden belangrijk. Het type vrachtauto dat op het bedrijf komt, de frequentie van het transport en de investeringsmogelijkheden moeten eveneens meegenomen worden. Om te beginnen met het laatste, de investeringskosten zijn sterk afhankelijk van de uitvoering. Een enkele laadkuil, die deels is geïntegreerd in wanden en waar geen heipalen onder hoeven, is uiteraard de goedkoopste uitvoering. Vaak komt een laadkuil echter op kleigrond. Dan zijn wel heipalen nodig. Als de laadkuil zakt, komt hij scheef te liggen.



Voor de kostprijs maakt het nogal wat uit wat voor type laadkuil men kiest



lijk maar een beperkte knik in de laadkuil aan. Neem in dat geval een hellingshoek van maximaal 5-7°. Om het hoogteverschil van 1,20 m te overbruggen is dus 17 m schuine kuil nodig. In de praktijk zal dat met iets minder toekunnen, omdat de weg of het erf waarop de laadkuil aansluit vaak lager ligt dan de schuur.

Maak de laadkuil daarnaast ook breed genoeg. Een vrachtauto is maximaal 2,60 m breed. Vaak is het handig dat de vrachtwagen ook zijn deuren achter open kan doen. Aan beide kanten is

dan minstens 1,30 m vrije ruimte nodig. Daarnaast moet de vrachtwagen uiteraard ook manoeuvreerruimte houden. Een kuil voor één laadplaats zal dan minstens 5,50 m breed moeten worden, mits men dit combineert met wieldwingers. Door deze wieldwingers komt de vrachtauto altijd recht voor de deur te staan.

DE BODEM

Onder in de kuil komt een vlak stuk te liggen. Hier moet in principe een complete vrachtwagen vlak kunnen staan.

Dit betekent dat deze ruimte voor een combinatie ongeveer 10 m moet zijn. Als er ook opleggers komen, zal deze ruimte 15 m moeten zijn. Omdat de laadkuil multifunctioneel moet zijn, kan men het beste minimaal 15 m vlak kiezen. Een kortere laadkuil is eventueel mogelijk, als er altijd sprake is van vrachtwagens met luchtvering.

AFWATERING

In dit vlakke stuk moet ook een afwatering komen voor het regenwater. De meest eenvoudige oplossing is om in het midden van het vlakke deel een gootje te maken. De vrachtwagen blijft dan relatief vlak staan. Een gootje tegen het gebouw aan, is een goed alternatief. Omdat het vlakke deel op afschot ligt, staat de voorkant van de vrachtauto dan wel iets hoger. Het hellende deel kan dan iets korter worden uitgevoerd. Het nadeel is wel dat het laden van de vrachtwagen dan tegen de zwaartekracht in moet gebeuren. Zolang dat met een heftruck gaat, zal dat geen probleem zijn.

Kijk daarnaast ook eens naar het gebruik van de laadkuil. Wordt hij veel in de winter gebruikt? Denk dan na over rijspoorverwarming. Het leggen van de verwarmingslangen in het beton zijn zeer beperkte kosten. Zeker als men toch al (vloer)verwarming elders in het gebouw heeft, is dit aan te bevelen. Denk tenslotte ook aan zaken als een hekwerk rondom de laadkuil en de plaats van de deur (en trap) van de laadkuil naar de bedrijfsruimte.