

Maximale flexibiliteit en lagere CO₂-footprint

Voordelen van open tankwagens

De gesloten tankbulktrucks vormen een vertrouwd beeld op de weg. Relatief nieuw is de open tankwagen. Met dit type voertuig is er meer flexibiliteit voor de wijze van vullen. De Vlaamse bulktruckerfabrikant Lambrecht Trailers speelt met de open bulktrucker in op de nieuwste laad- en lostrends.

De in onze contreien zo vertrouwde tankbulktrucks zijn in de loop der jaren beetje bij beetje geoptimaliseerd en anno 2021 zeer betrouwbaar. Dit type truck heeft vele vulopeningen van meestal 50



Met een open trailer verminderen lege kilometers CO₂-footprint en kostprijs.

centimeter doorsnee. Omwille van die niet al te grote openingen, moeten de vakken van de tank vanuit een pijp worden gevuld. Wil je optimale flexibiliteit voor de wijze van vullen, dan is een open tankwagen de ideale oplossing. Een dergelijke open tank, is nog een onbekend fenomeen.

In het Belgische Kortemark zetelt Lambrecht Trailers als bulktruckerfabrikant. Zij haken naast de universele bulktrucker in op de veranderingen die er zijn ontstaan bij zowel de laad- als losplaats. "De CO₂-uitstoot per ton veevoer kan sterk worden gereduceerd met onze open bulktrucker", vertelt technisch directeur Francis Verhelst. In het kort wordt deze bewering ondersteund door de veranderende omstandigheden, met name bij de laadlocaties. "Trek jouw oplegger helemaal open als een bakwagen en je vult hem simpel met bijvoorbeeld een transportband of een shovel", aldus Verhelst. "Ook bij ontvangende partijen zijn er veranderingen. Lossen gebeurt niet meer alleen in bulktrucker's maar ook in bakken, schuren en op hopen, graag zonder al te veel stofontwikkeling. De open trailer maakt je als vervoerder erg flexibel. Daardoor kun

je lege kilometers verminderen en dus ook de footprint én de kostprijs", aldus Verhelst.

Assortiment

In grote lijnen zien de mogelijkheden en uitrusting er bij Lambrecht Trailers als volgt uit: allereerst is er de bulktrucker met vakken in de tank en vulopeningen en losmogelijkheid zoals die breed wordt toegepast in West-Europa: de universele bulkoplegger.

Optie twee is het vervangen van de vele kleine openingen met schuiven door een compleet open vulmond, wél met vakken die je handig afdekt met een oprolbaar zeil zoals we die kennen bij bakwagens. Het kleed rol je er gemakkelijk op en af en de rol ligt naast de vulopening van 1,30 meter. Het lossen kan anders dan met de kiepende bakwagens, door de schuiven onder de vakken te openen en het product met een sleepketting naar achteren te trekken. Daar is een sluisblowerinstallatie die het product in de silo blaast. Ook kan er desgewenst via een glijgoot razendsnel worden gelost in bijvoorbeeld een ontvangstput bij de fabriek of op een transportband bij een klant. De schuiven maken het ten opzichte van de bakwagens, bulktrucker's,

mogelijk een onafhankelijke losvolgorde te volgen en een restant is ook minder desastreus.

Multitrailer

De derde mogelijkheid is de Multitrailer: een oplegger met een grote zwenkarm voorzien van een forse schroef die in ruste op de tank ligt en hydraulisch naar iedere gewenste losplaats kan zwenken en zo met hoge capaciteit zonder onnodige stofontwikkeling een silo of schuur kan vullen. Deze loswijze is uitgerust met een PLC-besturing die ervoor zorgt dat alle losfuncties, zowel bij het leegdraaien in de stortput, in de silo of schroefflossing, zelfstandig werken. De voertuigen hebben laadvermogens tot 32 ton, de grote van de vakken kunnen op maat worden gemaakt naar wens van de klant.

Alle mogelijke as-sturingen op de oplegger zijn mogelijk: stangensturing, elektro-hydraulische fusé-sturing met handmatige bijsturing. “De schraapketting is uitgerust met speciale meenemers die de schraapgoot zeer goed reinigen”, aldus Verhelst. Optioneel kan de trailer ook worden uitgerust met een reinigingsturbine die alle minieme restjes of stofdeeltjes na de losbeurt verwijdert. De reinigingsturbine staat voorop de schraapketting waardoor het volledige lossysteem efficiënt en snel wordt gereinigd na een losbeurt. Optie vier is voor met name grote vervoerders die flexibel willen zijn met hun trekeenheden. Voor deze groep plaatst Lambrechts soms motoren en blowers op de oplegger, zodat iedere truck, ongeacht zijn uitrusting, kan lossen.

Verhelst is uiteraard bekend met het fenomeen losfouten en weet dat dit erg veel werk en soms zelfs pittige claims oplevert. Zijn bedrijf heeft daarom geïnvesteerd in digitale ondersteuning en bewaking van het losproces. Hij noemt het een bijzonder mooie uitdaging foutloos te lossen en zijn bedrijf garandeert onder de noemer ‘Digitrailer4.0’ foutloze lossing. “Ons gepatenteerd ‘Smart silo-los-systeem’ zorgt niet enkel voor een veilige en traceerbare losbeurt, maar slaat ook allerhande data op die we aanwenden voor silo- en transportmanagement van laden tot en met lossen.”



De multitrailer heeft een zwenkarm die naar ieder gewenste losplaats kan zwenken.

Klantervaring

Een Nederlands bedrijf dat gebruikmaakt van een Lambrecht-trailer is HBT/ Bronkhorst in Uddel. “We komen van oudsher uit de kalvermelkpoeders, maar door veranderingen bij de klanten, zijn we ons steeds meer gaan toeleggen op de gehele veevoederstroom. We rijden nog wel veel kalvermelkpoeder, maar ook muesli, poeders en ander veevoeder”, vertelt Arjo Bronkhorst van HBT/ Bronkhorst.

De vraag waarom is gekozen voor een Lambrecht-trailer is snel beantwoord: “Wij hebben in ons wagenpark van circa 50 stuks vele Welgro’s rijden, waar we zeker tevreden over zijn, maar de omstandigheden om ons heen veranderen en dan wil je daarop kunnen anticiperen”, legt Bronkhorst uit.

HBT hanteert als stelregel dat als je verder dan 100 kilometer van de laadplaats rijdt, je eigenlijk retour of moet doorladen. “Nu zijn we erg gebonden aan onze rundveesector, dus we houden te allen tijde rekening met de geldende eisen van de klant en GMP als het om laadvolgorde gaat. Door wijzigende omstandigheden willen we dus andere laadplaatsen en andere producten kunnen laden. Met het oog daarop ligt de keuze voor een open oplegger voor de hand”, verklaart Bronkhorst.

Om die reden heeft het bedrijf twee Lambrecht-trailers in gebruik, die eerst zijn getest in de praktijk. “We zetten deze trailers vooral in om onze lege kilometers te reduceren in een krimpende agrarische transportmarkt. Zo verbeteren we de efficiëntie, verminderen we onze kosten en zorgen we voor een betere footprint.



VanDrie Group rijdt met een trailer van Lambrecht.

Op het moment dat wij met deze trailers bij een veehouder lossen, hebben we al gekeken welke productstroom het beste is te combineren ten aanzien van retour- of doorvracht. Op de fabriek waar we lossen, maakt het niet uit of het een stortput is, op een vloer of blazen in een silo, na reinigen kunnen wij aansluitend weer laden. Voor zowel klanten als HBT is dat een win-win-situatie.”

Sturing

Bronkhorst is groot voorstander van de stangen-sturing. Deze ‘gedwongen’ mechanische sturing, die altijd functioneert, zorgt voor een goede wendbaarheid van de opleggers en een lage wrijving op het wegdek.

“Bedenk dat we door heel Europa komen en dan kan retourvracht van alles zijn. Niet alleen grondstoffen voor diervoeding, maar ook volledig andere producten. Laden met een band of met de shovel is dan veel gebruikelijker dan via een storttrechter. Ik ben enthousiast over de snelle lossing met een sleepketting door een grote goot. Na een half uur ben je leeg.

Vanwege GMP/HACCP kan de oplegger eventueel met lucht of water snel na gebruik worden gereinigd. VanDrie Group, aan de overzijde van de straat, waar het bedrijf Alpuro staat, produceert nu geen melkpoeder meer maar muesliachtige producten. “Melkpoeder kan, als het vers is en een lange afstand moet afleggen, flink inklinken, maar met woelers en trilapparatuur op de oplegger kunnen we ons prima redden”, stelt Bronkhorst. “Met de universele bodems red je het niet in dit werk.”