

VLAAMS INSTITUUT VOOR LOGISTIEK

# Ladingzekering bij multi-stops



Het verzekeren van de lading bij gemengde ladingen en verschillende stopplaatsen is niet eenvoudig.

Vooral bij gemengde ladingen en meerdere stops is het voldoen aan de richtlijnen voor ladingzekering een probleem. Het VIL heeft daar een studie aan gewijd.

Goed stuwen en de lading op de juiste manier vastzetten zijn een essentieel onderdeel van een goed en veilig transport. De Belgische wetgeving legt in dat verband strenge regels op voor het stuwen van lading in trailers en vrachtwagens. Wettelijk wordt bepaald dat ladingen voor een voldoende kracht, zowel voorwaarts, zijdelings als achterwaarts moeten gezekerd worden. In de praktijk blijkt echter dat ladingzekering een pijnpunt is.

## Gedeelde verantwoordelijkheid

Het zekeren van de lading is in zowat alle Europese landen een gedeelde verantwoordelijkheid, waarbij de exacte verantwoordelijkheden van de verschillende betrokken partijen in de meeste landen niet duidelijk zijn afgebakend.

In België is dat wel het geval: de vervoerder moet zorgen voor een geschikte zekering van de lading, de opdrachtgever (verlader) moet zorgen voor een voldoende stevige transportverpakking om een goede ladingzekering mogelijk te maken. De vervoerder kan ook aan de verlader richtlijnen vragen over hoe de lading moet gezekerd worden. In opdracht van VIL werden door de KU Leuven labotesten uitgevoerd om de dynamische krachten van diverse types goederen nauwkeurig te meten. Daaruit bleek al dat naast de gekende parameters (gewicht, versnelling, speling, wrijving) ook de schokgevoeligheidsklasse van het product een duidelijke impact heeft op de omvang van de klap bij een botsing tegen een wand. Uit de testen op circuit blijkt heel duidelijk dat schuivende of kantelende pallets sequentieel tegen de

## ONTWIKKELING ALGORITME

In samenwerking met de partners heeft VIL een algoritme ontwikkeld om laadpatroon en route gelijktijdig te optimaliseren.

De brochure Ladingzekering bij multi-stops is aan te vragen bij het Vlaams Instituut voor de Logistiek ([www.vil.be](http://www.vil.be) - [info@vil.be](mailto:info@vil.be)).

wand botsen, waardoor de krachten van de individuele pallets niet simpelweg bij elkaar mogen opgeteld worden om de maximale kracht te bepalen.

## Aanbevelingen voor veilig laden

- Goederen die op een pallet worden vervoerd dienen met de pallet als één vormvast geheel te worden verpakt.
- Palletladingen worden vervoerd met voertuigen die beschikken over een XL-certificaat.
- Vermijd speling in de rijrichting tussen pallets onderling en ten opzichte van het kopschot.
- Harde, niet vervormbare goederen genereren veel hogere krachten dan zachte, vervormbare

goederen. Vandaar dat harde goederen met zo min mogelijk speling moeten worden geladen.

- Vermijd meerdere, zware pallets achter of naast elkaar, zelfs indien het zachte goederen betreft en zelfs indien zonder speling wordt geladen.
- Vermijd dat er na elke stop – en dus het afladen van een deel van de goederen – situaties ontstaan waarbij er achter een lage pallet een pallet komt te staan die dubbel zo hoog is of nog hoger.
- Antislipmatten werken veelal nadelig op het vlak van ladingzekering, omdat pallets hierdoor eerder zullen gaan kantelen dan schuiven.

Hendrik De Spiegelaere