

“De beslissers hebben totaal geen knowhow”

Onlangs stelde de Europese Commissie een besluit uit over nieuwe, strengere regels op het gebied van veetransporten. Varkenshandelaar en -vervoerder Cowetra in Buinerveen, waarvan de directie wordt gevormd door Riekus Elting en Jochum van der Wielen, heeft sinds enige tijd een drie-assige Scania-bakwagen rijden die als voorbeeld kan dienen voor het dierenwelzijn in de veevoervoersector.

“We zijn met deze auto bij het Europees Parlement in Brussel geweest om te pleiten voor het nemen van een besluit ten aanzien van kwalitatief hoogwaardig veevoer. En natuurlijk hadden we wel een beetje een vooroordeel, zo van die lui hebben toch weinig kijk op de praktijk. Maar toch was het een verrassing om vast te stellen, dat degenen die over deze materie moeten besluiten, hierover echt totaal geen knowhow hebben”, zegt Elting. “Wel was het leuk om mee te maken dat chauffeurs van veevagens de vragen van de Dierenbescherming zonder meer konden beant-

woorden. Dat we met deze auto een uitdraai kunnen maken van het temperatuurverloop en van de luchtvochtigheid in de laadruimte, maakte indruk. De luchtvochtigheid was in het verleden namelijk het grootste probleem.”

Elting wijst op een witte computer die in de Scania terzijde van het dashboard is gemonteerd, waarmee de chauffeur alle functies kan activeren. En dat zijn er nogal wat. Het voornaamste is, dat er bij deze drielaags opbouw sprake is van een gesloten constructie. Dat is een voorwaarde om de temperatuur in de laadruimte goed te kunnen regelen.

“We hebben inmiddels enkele verladers die vermoeden dat de dieren die ze met deze auto aangevoerd krijgen beter zijn dan dieren die met een niet-geregelde auto worden aangevoerd. Dat wordt nu onderzocht”, zegt Van der Wielen. In de regel maakt de Scania drie binnenlandse ritten per dag, altijd met varkens of biggen, meestal in de drie noordelijke provincies. Met behulp van ventilato-

ren wordt de luchtcirculatie geregeld. Ook kan de chauffeur vanuit zijn cabine de temperatuur instellen. Verder kunnen de dieren drinken van een drinknippelinstallatie die op alle niveaus langs de zijkant van de laadruimte loopt. Om goed in de drie lagen van de laadruimte terecht te kunnen, is de auto zodanig geconstrueerd, dat de chauffeur met het gebruik van enig hang- en sluitwerk daadwerkelijk overal bij kan. Er is zelfs sprake van een hydraulisch uitschuifbaar hefdek en er zijn klapvloeren, die eenvoudig magnetisch vergrendeld kunnen worden.

Geen discussie

De lift is voorzien van een weeginstallatie zodat er geen discussie ontstaat over het gewicht van de aangevoerde dieren. Hebben de dieren de laadruimte verlaten, dan doet de chauffeur alles dicht en kan hij de ontsmettingsinstallatie in werking stellen. “Met een druk van 150 bar vernevelt die de ontsmettingsstoffen, die vervolgens met behulp van de ventilatie worden weggeblazen”, legt Elting uit. “En in het geval er geen hogedrukspuit beschikbaar is bij de losplaats, heeft de chauffeur die zelf bij zich, inclusief een eigen watervoorziening”, vult Van der Wielen aan.

Beide heren zijn erg blij met de auto, die in de hete zomer van 2003 heeft bewezen dat temperatuurregeling van de laadruimte het welzijn van de dieren flink ten goede komt. De transporten van Cowetra voldoen derhalve aan de certificeringseisen van het Kwaliteits Certificaat Veehandel en de Kwaliteits Registratie Veetransport. “Wij doen zowel handel als transport, dus dan kun je daar niet omheen. En vanuit die positie zeggen we, dat de vervoerder mede verantwoordelijk is voor de kwaliteit. Dat is niet alleen de verantwoordelijkheid van de handelaar.” ■

Tim de Jong

Voorbeeld

De drie-assige Scania van Riekus Elting (l) en Jochum van der Wielen is een voorbeeld voor de branche.





380 pk

De Scania Topline van Cowetra heeft een 380 pk motor, wat voldoende is voor het werk. Let op de glad afgewerkte, gesloten opbouw die normaal gesproken niet wordt geassocieerd met veetransport.



Kassabon

Het temperatuurverloop wordt nauwkeurig bijgehouden. De verlader kan een 'kassabon' krijgen met het temperatuurverloop tijdens de rit. De printer is makkelijk te bereiken.



Overzicht

Naast het dashboard beschikt de chauffeur over een paneel waarmee alle functies voor het varkensvervoer kunnen worden bediend. Achterop de opbouw zit een camera, vandaar het TV-schermpje.



Achterklep

Een kastje met bedieningspanelen zit bij de achterklep, die ook van hier uit bediend wordt.

Diervriendelijk

De achterklep is een gecompliceerd stuk techniek dat tot doel heeft de varkens veilig verantwoord te lossen.



Eigen reiniger

Mocht er bij de verlader geen hogedrukreiniger zijn, dan heeft de chauffeur die zelf bij zich, inclusief watervoorziening.



Opslag

Onder de drielaags opbouw bevinden zich de kachel (links) en de accu's (midden). Ook is er een mogelijkheid om stro op te slaan.



Opticruise

Vanwege het vele stop 'n go werk, is de Scania uitgerust met Opticruise.



Drinknippels

De varkens beschikken op alle niveaus over drinknippels.



Doordacht

De Berdex-carrosserie die Cowetra gebruikt is doordacht. Het aluminium is licht, het hang- en sluitwerk voelt degelijk aan.



Schuifdak

Het is een vereiste dat de chauffeur elk hoekje van de drie etages tellende opbouw kan bereiken. Daartoe beschikt hij over een hydraulisch schuifdak. Let ook op de forse ventilatieroosters op de voorgrond.

Carrosseriebouwer Berdex verdubbelt productie

Carrosseriebedrijf Berdex uit het Brabantse Wanroij is specialist op het gebied van veevoervoer. Daarbij dienen twee tegengestelde eisen in acht te worden genomen, te weten op- en inbouw van allerlei apparatuur ter bevordering van het dierenwelzijn, en het construeren van een zo licht mogelijke opbouw.

Veevoerders die rijden met een combinatiegewicht dat hoger is dan 44 ton mogen niet meer de grens over. De benodigde exportvergunning wordt bij dergelijk 'overgewicht' niet geleverd. Deze regel is nu een jaar of vier van kracht, en het gevolg is dat bedrijven als Berdex het druk hebben gekregen. Niet alleen met orders, maar ook met het ontwerpen van zo licht mogelijke constructies. Berdex beschikt daartoe over een eigen ontwerpafdeling die op de wensen van de klanten inspeelt.

"We bouwen zo licht mogelijk, maar we maken géén aluminium chassis", legt Huub van Schijndel van Berdex uit. "Aluminium chassis zijn te duur en ze zijn te moeilijk te repareren. We bouwen zelf chassis, maar dan wel van speciale staalsoorten."

Van Schijndel is druk bezig om Berdex van een nationale in een internationale fabriek te veranderen. "Inmiddels is

Zelf repareren

Berdex heeft een aparte reparatie-afdeling.



Dicht bijeen

De nieuwe producten van Berdex staan vrij dicht bij elkaar in de huidige productielocatie.

België duidelijk ons tweede land geworden, reden voor ons om te exposeren in Kortrijk." Bij die expositie kreeg Berdex de Innovation Award uitgereikt, een prettige ondersteuning voor de verdere

verbreiding van de naamsbekendheid van het bedrijf.

Uitbreiding EU

Tot dusverre bouwde Berdex circa 35 eenheden per jaar. Maar Berdex wil dat aantal verdubbelen. Om dat te kunnen realiseren, werkt men aan een uitbreiding van de bedrijfshallen met circa 1.500 meter. Die verbouwing moet eind dit jaar afgerond zijn. Van Schijndel verwacht wel verschuivingen in de markt als gevolg van de uitbreiding van de Europese Unie. "Er gaat in elk geval meer gereden worden. Landen als Polen zijn typisch landen met een grote landbouwsector. Zo'n land biedt Europa heel veel mogelijkheden. Rusland is nog niet stabiel, maar wanneer dat wel het geval is, komen er naar ik vermoed nog meer verschuivingen."

De tendens in het veevoervoer om voornamelijk met motorwagen-aanhangwagencombinaties te rijden, wordt volgens Van Schijndel veroorzaakt door de mogelijkheid om op meerdere plaatsen vee te laden en te lossen. "Maar in Brabant bestaat juist een tendens naar opleggers, omdat daar in toenemende mate met complete ladingen wordt gewerkt. Ook in het buitenland verkopen we meer opleggers. Moderne veebedrijf-



Aluminium

Al het werk aan aluminium opbouwdeelen doet Berdex zelf.



Schijfremmen

Het aandeel schijfremmen bij nieuwe Berdex-producten groeit.

ven doen aan schaalvergroting. Ze worden groter of ze verdwijnen.”

Berdex is in staat een tweelaags aanhanger te bouwen met een gewicht van 6.200 kg, die van alle gemakken is voorzien. “Daarmee voldoet een veevoerder niet alleen aan de wet ten aanzien van het combinatiegewicht, maar ook ten aanzien van de aslasten”, aldus Van Schijndel, die vermoedt dat van het huidige bestand vervoerders viervijfde moet oppassen voor aslastoverschrijdingen omdat ze volgens hem met relatief zwaar materieel rondrijden. ■

Tim de Jong



Overtreddingen

Van Son: “We worden ingehaald door beelden van bedrijven die de wet structureel overtreden. Dit is hooguit één procent van het totaal aantal dierenvervoerders.”

Saveetra pleit voor GPS als controlemiddel

“Brussel heeft een kans gemist”

Voorstellen van onder meer Saveetra, de Nederlandse vertegenwoordiging van veevoerders, hebben het in Brussel niet gehaald. “Voorlopig”, verwacht Saveetra-secretaris Debby van Son, “worden regels die de kwaliteit van diertransport in Europa ten goede komen, niet aangescherpt.”

Recentelijk stonden vee-auto's uit diverse Europese lidstaten bij de ingang van de gebouwen van de Europese Unie in Brussel. Het werd de hoogste tijd dat de vaak als bureaucraten aangeduide Europese bestuurders zelf eens gingen kijken wat dat nu was, zo'n veewagen. En dat deden ze. “Tot en met medewerkers van de Europese Commissie aan toe hebben rondgekeken in de veewagens”, zegt Van Son. “Ze waren, net als verschillende dierenbeschermingsorganisaties, onder de indruk.”

De veewagens kwamen ook uit andere landen dan uit Nederland, maar een van de modernste auto's was volgens Van Son die van Cowetra, die elders in deze reportage wordt belicht. Met deze actie zetten de Saveetra en andere betrokken belangenorganisaties hun argumenten kracht bij, om te komen tot scherpere controles op vee-transporten in Europa. “En GPS is daartoe een prima instrument. Vanwege de plaatsbepaling weet men waar zich een auto bevindt, of hij de juiste route volgt, en of er geen vreemde afwijkingen in de route zitten”, legt Van Son uit.

Een procent

Zij schat het aantal bedrijven dat structureel de wetgeving ernstig overtreedt op welgeteld één procent van het totaal. “Bedrijven die de betrokkenen, dus ook bij overheid en politie, allemaal kennen. Wanneer er met GPS gewerkt wordt, dan is de pakkans op bijvoorbeeld het illegaal bijladen van varkens een stuk groter.”

Van Son legt uit dat opdrachtgevers de dieren klaar zetten voor transport. “Als

teveel dieren aangeboden worden voor transport en de vervoerder neemt ze toch mee, dan is de vervoerder hiervoor verantwoordelijk. Maar de opdrachtgever, die bewust teveel dieren meegeeft, is in mijn ogen mede verantwoordelijk. Daarom pleiten we ervoor dat bij dergelijke overtredingen niet alleen de vervoerder, maar ook de verlader wettelijk aansprakelijk wordt gesteld.” Nu is er geen enkele prikkel richting opdrachtgever om zich aan de wet te houden, want alleen de vervoerder wordt gestraft.”

Dierenwelzijn

Van Son verwacht niet, dat de forse uitbreiding van de Europese Unie grote gevolgen heeft voor veevoerend Nederland. “We verwachtten in eerste instantie dat de kwaliteit van het veevoer in de nieuwe lidstaten ver onder de maat zou zijn. Maar men is zich goed bewust van dierenwelzijn, en er is sprake van een relatief modern wagenpark.” Van Son is niet negatief over de uitbreiding van de EU, en voorziet zelfs in zekere mate kansen voor Nederlandse vervoerders.

Van Son waakt ervoor, ook bij de achterban, dat Nederland zich in Europa op de borst gaat slaan en roept dat het voorop loopt. “Kijk, die auto van Cowetra is een van de modernste veewagens van Europa. Maar het is er een. Ik houd het erop dat Nederland als veevoerend land geen slecht land is, en dat de Nederlandse veevoerders tot de besten van Europa behoren. Des te betreurenswaardiger is het dat we dan worden ingehaald door beelden van bedrijven die de wet structureel en ernstig overtreden en die nu het beeld van de hele sector bepalen. Het wordt tijd dat de bonafide bedrijven het beeld van het Nederlandse dierenvervoer gaan vormen”, betoogt Van Son. ■

Tim de Jong

“Niet alleen de vervoerder, maar ook de verlader moet wettelijk aansprakelijk worden gesteld.”