

Door een akelig smal dorp, gaat het verder door de bagger om te eindigen bij een vrij nieuwe stal.



Race tegen de klok

Het transport van biggen mag tussen het moment van laden en lossen maximaal 24 uur duren. Daarnaast staat ook het dierenwelzijn hoog in het vaandel, dus is rust geboden en is stress uit den boze. Frits van Amerongen doet verslag van zo'n transport.



Liggen veetransporten al tijden onder een vergrootglas, de laatste jaren is de belangstelling hiervoor niet verminderd. Een extra motivatie voor mij om zelf eens zo'n transport mee te maken. Uiteraard met de juiste man, Bob de Jong (38) van VBL, die voorzien van alle vereiste certificaten de ambassadeur van het biggentransport mag worden genoemd. De Scania V8 met 590 pk is ons op onze reis naar Zuid-Nederland voorgegaan en zal worden geladen door Rini, een zeer ervaren rot in het biggenvervoer. Dat laden mag namelijk alleen gebeuren onder toezicht van de NVWA-dierenarts en kan pas starten wanneer die aanwezig is. In het reisjournaal schrijft de dierenarts de aanvang van de laadtijd op. Vanaf dat moment gaat de klok lopen en moeten de biggen binnen 24 uur op het losadres zijn gelost. Ook controleert de dierenarts vooraf alle documenten van het voertuig, de drinknippels, de ventilatoren en het R&O-boekje, het logboek van het reinigen en ontsmetten. Ook worden de CBR-certificaten van de chauffeurs bekeken, dus ook die van mij. De dierenarts telt het aantal te vervoeren biggen en controleert de biggen bij het binnenlopen van de Cuppersoplegger. De dieren moeten fysiek gezond zijn en geen bloedingen, breuken, open huid of ontstoken oren

hebben. Bij twijfel wordt het dier afgezonderd en gaat het niet mee op transport. Daarnaast moeten de biggen minimaal tien kilo wegen als ze langer dan acht uur op transport gaan.

Schuiven dicht

Tijdens het transport moet stress worden voorkomen, zowel bij het laden als bij het rijden en lossen. Dat kan eigenlijk alleen als de laders rustig zijn. Er gaan zo'n 1.450 dieren mee. Per vak zijn dat ongeveer zestig biggen, waarbij de beren en zeugen apart worden gehouden. Hoe rustiger de reis verloopt, hoe beter dit is voor het welzijn van de dieren én dat van de chauffeur zelf. Vanuit de cabine kunnen we de temperatuur in de oplegger in de gaten houden. Verder controleren we de biggen bij elke chauffeurswissel. Bij vertrek is het best koud, met veel wind, dus staan de schuiven dicht, zodat de dieren geen last hebben van wind of regen.

1. Het R&O-logboek.

2. Controle voorafgaand aan het transport door de NVWA-dierenarts.

3. Bob neemt de auto van Rini over.



1. De biggen zijn niet echt onder de indruk van de aanstaande reis.

2. Chauffeurswissel tijdens de nachtelijke rit.

3. Een prachtig uitzicht tijdens het ochtendgloren.

4. Lege wegen in Spanje.

5. De biggen ruiken de stal.

6. Bob, chauffeur bij VBL, bij zijn Scania V8 met 590 pk.

7. Onze 'gids' neemt ons op sleeptouw.

8. In het dorp is er maar net voldoende ruimte.

We hebben afgesproken dat ik als eerste zal gaan rijden en zo gaan we op weg naar Spanje. Ter hoogte van Brussel belanden we in de file. Door het voertuig mooi te laten 'stromen', levert die file verder geen ongemak op voor de lading. Voorbij de grens, op een veilige parking, meldt onze Smarttacho I dat we ons in landcode F bevinden. Dat moeten we alleen nog wel bevestigen. Bij de Smarttacho II blijkt dat niet meer nodig te zijn. Vlak voor Parijs draag ik het stuur over aan Bob en zo rijden we telkens ongeveer vier uur en een kwartier per persoon. Leeg weegt de combinatie door al zijn dekken, schotten, lift en drinkvoorziening ongeveer 22.500 kilo en daarbij hebben we nu 18.500 kilo aan biggen aan boord. Met dit gewicht gaat vlak rijden prima. Nu moeten we echter de Pyreneeën in en daar is het bar slecht weer, met veel regen en harde wind op de kop. Het gaat ook best wel stevig op en neer. De 590 paardenkrachten gaan dan ook hard aan het werk, wat een machtig geluid oplevert. De retarder bij het dalen maakt het rijden extra plezierig.

NVWA kijkt mee

Ons losadres ligt tussen Pamplona en Zaragoza, maar voordat we daar terecht kunnen, moeten we wegen bij een coöperatie. Onderweg zijn er al contacten met de

coöperatie en de boer geweest en bij de weegbrug staat onze 'gids' al te wachten. Hierna vervolgen we onze weg door een akelig smal dorp en gaan we de bagger in, om uiteindelijk bij een vrij nieuwe stal te gaan lossen. We zijn daar om half negen 's ochtends. Zodra de klep open gaat, ziet de NVWA door middel van GPS-tracking waar het voertuig zich bevindt en dat er wordt gelost. Bob blijkt ook een deskundig operator bij het bedienen van de lift, de vloerlagen en het dak. Soepel en in alle rust opent hij de schotten tussen de biggen en brengt hij ze naar de lift, waarna de boer met zijn helpers de biggen naar hun stallen brengt. Het lossen gaat vlot en relaxed. Ook inspecteert Bob met de boer nog even de stallen, waar de dieren hun klaar staande voer oppeuzelen. De kunst van dit soort transporten is dat dit in rust verloopt, waardoor de dieren geen stress ervaren en gewicht verliezen.

Na het lossen gaan we naar een voor Bob bekende wasplaats, waar de auto tiptop wordt schoongemaakt en hij na afloop ook weer zijn R&O-boekje moet laten afstempelen. De wasplaats c.q. parking is gevestigd op een enorm terrein met vooral veewagens. Hier maken veel veevoerders hun tussenstop van 24 uur bij een langere afstand. Het is een mooi gezicht. We kunnen daar ook douchen en naar de wc, al is

De 590 paardenkrachten gaan hard aan het werk, wat een machtig geluid oplevert



die laatste niet het gewenste model, maar een hurk-wc, zoals je die in Frankrijk wel vaker ziet. Er staat voor ons een auto klaar, waarmee we naar een restaurant rijden. Daar kennen ze Bob, met zijn sympathieke kop. Na een verrukkelijke maaltijd rijden we voldaan terug naar hotel Scania voor onze verplichte rust.

Terug naar Frankrijk

Na negen uur is het tijd voor vertrek en gaat het richting Irun, de laatste plaats voor Frankrijk, waar we diesel tanken en AdBlue bijvullen. Vervolgens rijden we via Bordeaux de nacht in en gaan we het slechte weer tegemoet. Wat enorm opvalt, zijn de rustige snelwegen in Frankrijk: er is geen kip op de weg. Met de cruise control erop, de downhill ingesteld en met een behaaglijke temperatuur en een goed muziekje trekken de kilometers met gemak aan ons voorbij. Bij een tankstation wisselen we, gaan naar de wc, zetten een bakkie koffie en eten een broodje. Daarna trekken we verder. We genieten van het uitzicht en het rijden zelf, iets wat bij ons in Nederland eigenlijk onmogelijk is geworden.

De klokt tikt door, dus pakken we even een péage mee, want het wordt krap en dus is concentratie nodig. We rijden naar Roy, tussen Parijs en Lille. Daar zullen we



1



3



6



9



2



4



7

8



10

wachten op Julian, die een oplegger met biggen komt brengen. We eten en douchen daar en slapen totdat Julian arriveert. Dan is het wisselen van trailer en het controleren van de biggen. Onze verplichte rust zit er ruim op.

De biggen zijn geladen om half drie 's middags en wij hebben nu ruim voldoende rijtijd om de dieren in hetzelfde dorp bij een andere boer te gaan lossen. Het is maar een half vrachtje, met 850 biggen, die heerlijk liggen te slapen of staan te drinken. Eigenlijk best mooi om te zien. In de ochtend nemen we net voor Spanje nog een aantal croissantjes mee. Zo verwennen wij ook onszelf.

Voorspoedige terugreis

Om kwart over twaalf zijn we op de weegbrug en vijftien minuten later bij de wat oudere stal. Hier gaat het lossen weer heel gemakkelijk. De biggen zijn heel goed te sturen naar hun hokken, waar het voer al klaar ligt. Binnen een uur zijn we leeg en op weg naar de wasplaats, waar de combinatie nu een stuk gemakkelijker en sneller schoon te maken is. Een stempel in het R&O-boekje en door naar het restaurant, waar we om half vier binnenlopen. Even is Bob in de veronderstelling dat we te laat zijn voor de warme maaltijd, maar hij heeft het mis.

Stress moet worden voorkomen, zowel bij het laden als bij het rijden en lossen



5

Hoewel het volle bak is, wordt er direct een tafel gedekt en kunnen we heerlijk smullen.

Na afloop gaan we terug naar de Scania, waar we in een bulderende storm gaan slapen. Slapen en snurken lukt ons beiden gelukkig heel goed. Midden in de nacht starten we de terugreis, waarbij we elkaar weer zullen afwisselen. Wat tijdens de nachtelijke rit in Spanje opvalt, is dat de belijning zo goed zichtbaar is en dat ook de verkeersborden erg schoon zijn. Dat maakt het rijden een stuk veiliger en gemakkelijker.

We passeren we regelmatig verlaten dorpjes en af en toe een auto, maar verder is er niemand te zien. Wat een verschil met Nederland, waar het alleen maar steeds voller wordt gebouwd. Ook spotten we geregeld een Spaanse Super Eco Combi van 32 meter met zwaailichten voor- en achterop. Volgens mij is dit al jaren de toekomst.

We passeren Parijs voor de vierde keer deze week, maar telkens lukt het ons in een uur. We kiezen ervoor om via Brussel naar Bennekom te rijden. Er is wat file, maar we staan toch mooi om acht uur 's avonds op de dam. Missie geslaagd, met 2.300 biggen gezond in twee stallen in Spanje. ■

FRITS VAN AMERONGEN



Prachtige rit

Terugkijkend heb ik een prachtige rit met Bob en de biggen gemaakt. Wat ik door mee te gaan heb ontdekt, is dat de dieren niets te lijden hebben. Alles gaat gewoon relaxed. De Scania 590S met zijn luchtgeveerde vooras stuurt strak. In Eco Roll, Overdrive met 950 toeren 89 km/u en 1.200 toeren in de twaalfde gang rijdt hij fantastisch. We hebben 5.300 kilometer gereden en 1.470 liter diesel en 150 liter AdBlue verstoekt. Dat komt neer op een verbruik van 1 op 3,6. De helft van de rit is echter leeg en erg zwaar waren we niet bij de 'opreizen'. Wel was het zeer slecht weer, met harde wind en lage temperaturen, en dat heeft een forse invloed op het verbruik.

1. Parkeerplaats voor veetransporten.

2. Dat wassen duurt even.

3. De beloning is groot en vooral lekker.

4. Wissel van trailer met Julian.

5. Operator Bob aan de slag met vloeren en lift.

6. Slechts 850 biggen op deze rit: ze zijn heerlijk rustig.

7. Deze big weet de drinknippel feilloos te vinden.

8. Met de kudde richting stal.

9. Nog even rusten voor het nachtelijke vertrek.

10. Verlaten wegen en rustige dorpjes: dit is ook Europa.