



Verslag reis Wezep NL naar Rabat Marokko 2011



Doel: in opdracht van André van Olst een reis mee maken naar Marokko om te ervaren/zien of zij het transport volgens de rij- en rusttijd correct uitvoeren. En of dit geconditioneerde vervoer ook exact volgens de HACCP (hygiëne) gebeurt. Zij doen dit al jaren zo, maar André wil dat een extern persoon hier naar kijkt. Bedrijfsblindheid.



Op zondag 8 mei vertrekken de zeer ervaren Peter en ik om 15.30 uur vanuit Wezep richting Niort in Frankrijk. Voor die tijd zijn de Scania R480 en de Heering oplegger gecontroleerd: o.a. olie en koelvloeistof.

Zeker de oplegger heeft een stuk geavanceerde apparatuur aan boord. Een 4700 cc diesel die weer een 400 Volts generator aan moet drijven. En deze generator moet weer alle ventilatoren/koel- en verwarmingsmachine aandrijven.



Het is een fabriek op zich . Op deze manier kunnen de kuikens op de juiste temperatuur vervoerd worden. Dit is noodzakelijk, omdat een kuiken zijn/haar eigen temperatuur (41,5) niet kan regelen. Het regelen wordt ook gedaan via de ventilatie inlaat kanalen. De

openingen kunnen vergroot/verkleind worden. Daarin speelt de buitentemperatuur een belangrijke rol. Al deze zaken kunnen vanuit de cabine gecontroleerd en aangepast worden. Is er een alarm dan gaat er een zoemer over. (Werkt die niet dan zijn voor op de oplegger, in het zicht van de linker buitenspiegel zijn rode lampen geplaatst die de chauffeur weer



kunnen waarschuwen). De temperatuurmeters geven voor/midden en achter de temperatuur aan. Je ziet ook via een klein rood of groen lampje dat hij aan het koelen of verwarmen is. Het zijn zaken waar je verstand van moet hebben en ook weten hoe je daar mee om moet gaan. Tenslotte is het een kostbare vracht: levende dieren met een kostbare waarde. (€ 200.000,-). De oplegger is de dag ervoor bij Van Olst schoongemaakt en ontsmet. In kader van HACCP uitermate belangrijke zaken.

Peter geeft mij de eerste uren de gelegenheid om te rijden, zodat ik aan het voertuig kan wennen. Vermogen genoeg, maar is leeg een zware combinatie (24,5 ton) met 2 assen op de oplegger. De achterste wordt gestuurd vanuit de schotel. Geladen daarna is hij "slechts" 28,5 ton. Met zoveel vermogen natuurlijk een plezier om mee te rijden. We stoppen bij De Meern (NL-B) waar we aftanken en eten. Het smaakt ons goed. Peter neemt over en zo rijden we al wisselend (rijtijd 4,5 uur goed in het oog houdend) naar Niort. Bij het Routiers



Restaurant

"De Pyramide" zetten we de combinatie om 05.30 uur stil. We gaan hier slapen en wachten op de kuikens die ongeveer om 17.00 uur zullen arriveren met de documenten. Wij maken ondertussen onze verplichte normale rusturen. Peter slaapt beduidend beter als mij en ik ben dan ook weer vroeg van bed af. De standairco is bijzonder prettig, want buiten is het alweer 28 °C. Om 17.15 uur komt de combinatie binnen. De kuikens zijn vanmorgen uit het ei gekomen, haantjes en hennetjes gescheiden en in dozen verpakt. De dieren kunnen vanuit het ei 72 uur in goede conditie blijven. Ze teren op de energie vanuit de dooier. Tevens wordt voedsel toegevoegd

in de dozen voor de lange reis. Wij allen kleden ons om in hygiënische kleding (overall, overtrekschoentjes en mutsjes) In 1 ½ uur hebben we alles aan boord. De motor draait al voluit en als laatste worden de karren lading gezekerd We gooien de kleding in een afvalcontainer, douchen en vertrekken. We gaan op reis door het laatste gedeelte van Frankrijk en heel Spanje.



We tanken in Irun=Spanje (grens F en Spanje) alles af en weer verder.

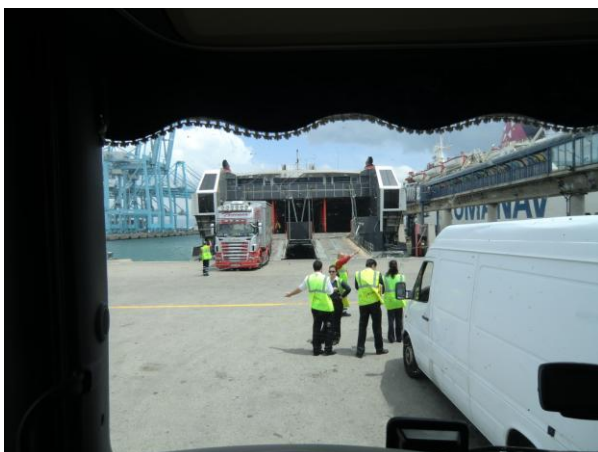


Een totale reis van 1600 km, geschatte rijtijd 19 uur en vertrek boot 14.00 uur. En dat bijna exact geschat ! In de nacht worden we aangehouden door de Baskische politie bij een Tolpoort. Een makkelijke fuik om vrachtauto's op te wachten en te controleren. De politie komt aan boord en maakt een "print out". Ik lig op bed en kijk mee op het document en geef aan dat er niets fout kan zijn. Hij kan niets ontdekken, dat is mooi, maar ik wil ook nog een aantekening met een handtekening van hem, omdat bij een eventuele volgende controle dit alles meetelt voor een correcte wijze van de rij- en rusttijd. Peter en ik wisselen constant op het juiste moment. Op een parkeerplaats of op de oprit van een afslag. In Spanje heb je geen tankstations aan de snelweg. Wel er net af, maar dan kun je soms pas veel verder weer op de snelweg komen. En we hebben onze tijd hard nodig, maar formeel klopt alles. We drinken en eten in de cabine. Peter heeft alle voorzieningen aan boord, behalve een WC. In Spanje zien we regelmatig het beeld van een vechtstier



Het Spaanse "logo".

We zien ook echte vechtstieren en gieren die een kadaver aan het opeten zijn. Een prachtige en uitgebreide natuur. Enorme vergezichten, waar alle gewassen er prachtig mooi bij staan. De weg is ook een plaatje en rustig. Heerlijk. De kilometers vreten we weg. We hebben ondertussen contact met de



expediteur in Algeciras (naast Gibraltar)



waar we de boot op moeten.

Het zal erom gaan spannen, want we hebben tijd tekort. De kapitein geeft aan dat hij tot 14.15 uur wil wachten. Hier blijkt ook weer hoe belangrijk het contact tussen expediteur en de rederij is. We komen om 14.10 uur het haventerrein op rijden. Iedereen moet aan de kant en we rijden direct achteruit het schip op. We staan nog niet stil, maar het schip is al los van de kade. Volgens André van Olst wacht de boot nooit en ik ga mee en hij wacht. Prachtig toch. Mooie vergezichten van de berg van Gibraltar, Europa en het gebergte van Marokko, Afrika. De catamaran gaat met 45 km over het water en een aantal dolfijnen volgt ons. Het is net of ze ons willen begeleiden. Toch weer enorm genieten van deze momenten. Aan boord stempelen we ook onze paspoorten af door de Marokkaanse douane.



We komen aan in de havenplaats Tanger-Med. Een hele nieuwe haven in ontwikkeling. Wij rijden als eerste van boord, tussendoor een corridor van hekken door (vluchtelingen tegen houden)

We rijden direct door naar de veterinaire dienst. Hier staat een expediteur ons bij en doet alle afhandelingen bij de veterinaire dienst, douane en politie. Dit gaat bijzonder vlot, zodat we mooi net buiten Tanger-Med bij een tankstation kunnen gaan staan. Op deze manier doen we formeel alles voor de Digitale Tachograaf correct. We kunnen daar eten en slapen. Peter heeft ondertussen contact gehad met de "boer".



In het engels gaat alles. De boer wil ontzettend graag dat we doorkomen met de kuikens. Peter overlegt met Van Olst en die weer met de kuikenleverancier. Maar we moeten blijven staan i.v.m. de rijtijdenwet. Wel is het zo dat natuurlijk de oplegger de optimale condities biedt aan de kuikens. En deze zijn nu 'pas' 36 uur onderweg. Om 02.30 uur kunnen, formele rusttijd, we weer gaan rijden. Ik vind dat de doorgaande weg er keurig bij ligt. Wel is er een verandering ontstaan, we zouden eerst aan de snelweg overladen, maar moeten nu naar de stallen. De manager zal bij de afslag Kenitra Nord op ons wachten en begeleiden. Ongeveer 4 uur rijden. Hij staat met zijn chef inderdaad te wachten en geeft aan dat alles smaller zal gaan worden. Dat hebben we geweten. Slecht, slechter en nog slechter. Zo smal met door een haag cactussen. Risico van krassen en lekke banden. Uiteindelijk komen we bij de losplaats. Een vijftal losse stallen met een nauwe doorgang. We

proberen de poort in te komen, maar we nemen de beslissing omdat het niet te doen. (schade voorkomen). We kleden ons eerst weer helemaal om en zetten dan de dozen met kuikens op een pick up van het bedrijf. Met een groep van 5 man en wij in de oplegger duurt het een goed uur. Dan geeft men aan dat er 2 dozen, à 78 kuikens, missen. We besluiten dat ik mee de stallen inga om te controleren. Iets wat blijkbaar ook nooit gebeurd, maar nu net wel weer. Grappig. De dozen komen boven water, want ze hadden verkeerd geteld. Tijdens het lossen heeft Peter 30 inlegvellen uit 30 dozen gehaald. De kuikens hebben hier hun uitwerpselen op gedeponerd. Deze inlegvellen worden verdeeld in 6 zakken, waarvan de klant er twee krijgt en de rest mee naar huis gaat. De chauffeur en de klant hebben beide ondertekent. Mocht achteraf een claim komen omdat er in de stal een ziekte is geweest, dan valt dat te controleren via de inlegvellen. (salmonella)



Als dit allemaal is afgehandeld, moeten we eerst de combinatie draaien. Na twee keer vast zitten lukt ons dat uiteindelijk. Wat opvalt is de hulp van de mensen, want het is toch wel vervelend om op zo'n plek vast te komen zitten. En is een te uitgebreid verhaal.

We gaan weer via het zandpad, cactushaag terug



naar de snelweg. We vervolgen onze reis richting het zuiden. We komen dwars door de hoofdstad Rabat en bij

de afslag Skirad worden we opgewacht door een dame in een auto. (gekleed volgens de moslim kledingsvoorschriften)

We rijden door de "stad" en zien wat winkels en veel paard/muilezel/ezel met wagen. Via zandwegen en "getto", enorm armoedige woningen aan elkaar gebouwd, komen we uit bij een meelfabriek. Daar staat een "kuiken?" vrachtauto, waarin we overladen. Dat gaat bijzonder snel. De zakken met ondervellen worden



ondertekent. En de bazin!!! geeft ons een hand. Klus geklaard, speciale kleding ook weer uit, en op weg weer terug naar de haven. 450 km terug. Mooie snelweg en enorm hoog opgestapelde bestelbussen. Onvoorstelbaar en ongelooflijk dat ze zover zijn gekomen. Want ze komen wel uit NL/B/F en



SP. We eten in bij een "ÄFRICA" tankstation met restaurant. Onder toezicht van het personeel staat de vrachtauto, terwijl wij door een prettige bediening van eten worden voorzien. Smaakt heerlijk, maar ik kijk toch met verbazing hoe Peter een KG vlees naar binnen werkt. Tijdens de terug reis zien we nog dromedarissen en rijden we door een stuk delta. Marokko ligt ook aan de oceaan met zijn eb en vloed invloeden. In de haven allerlei formaliteiten,

controles en een scan of er geen vluchtelingen/drugs aan boord zijn. Wij worden weer ondersteund door de expediteur. Alles gaat vlotjes en komen bij de opstelplaats. Daar wachten we op de boot. Dat duurt nog wel een poosje. Op de terugreis stormt het flink en wij zitten voorin de punt. Een geweldige ervaring hoe de catamaran op



en neer klapt. In Spanje worden we weer gecontroleerd en doorzocht. Gelukkig allemaal niets aan de hand en we gaan slapen op een bewaakte parkeerplaats in de haven. Zonder voorzieningen!

In de ochtend rijden we weg, met als doel voorbij Niort (Frankrijk) te komen. Dus heel Spanje en half Frankrijk door. Daar zullen we gaan rusten. Het doel is dan om vrijdagavond om 18.00 uur te starten en dan bij een broeierij in Frankrijk kuikens op te laden (vrachtauto eerst schoon maken en ontsmetten) door naar het vliegveld van Frankfurt in Duitsland.



om daar te lossen voor Saoedie Arabie, en daarna direct terug naar Wezep. Dit alles in 20 uur wat formeel met 2 man mag en voor 15.30 uur weer op zaterdag op de standplaats om op die manier binnen de 6 maal 24 uur van een chauffeur van een week te blijven. Het lukt allemaal. Het betekent dat we alles binnen de rij- en rusttijd hebben gered. 6250 km in 6 dagen hebben gereden met 2 klanten in Marokko en op de terugreis nog een vracht gedaan. Het heeft wel 1800 liter dieselolie gekost en natuurlijk de uren van 2 man.

Conclusie: voor mijzelf is het een prachtig avontuur geweest. Als chauffeur een “machtige” truck onder je kont, heerlijke vrije wegen en veel panorama om je heen. Ik ben toch tegen een aantal zaken aan gelopen die zeer waardevol zullen zijn voor André van OIst. Dit zal ik natuurlijk met hem persoonlijk bespreken. Al met al dus: mooi en zinvol.

Frits van Amerongen

Barneveld

