

**In één week twee keer met biggentransport en Bob van VBL
naar Spanje in maart 2024.**



Op 25 maart 2024 gaan Bob en ik naar Zuid-Nederland, waar we zijn Scania V8 met 590 PK van 2022, die dan bijna geladen is, zullen oppakken. Die werd vast vooruit gereden en geladen door Rini, een zeer ervaren rot in het biggentransport. Dat laden mag alleen



gebeuren onder toezicht van de NVWA arts en kan dus nooit eerder starten. De arts schrijft dan ook bij

aanvang van het Reisjournaal de aanvang laadtijd op en vanaf dat moment moeten de biggen in 24 uur op het losadres gelost zijn. Vooraf heeft de arts dan ook alle documenten van het voertuig gecontroleerd, met de drinknippels en de ventilatoren. Het R & O, reinigen en ontsmetten boekje en de CBR Certificaten Veetransport van de chauffeurs. Dus die ook van mijzelf.



GETUIGSCHRIFT VAN VAKBEKWAAMHEID VEETRANSPORT (conform verordening (EG) nr 1/2005 van 22 dec. 2004) CERTIFICATE OF COMPETENCE FOR TRANSPORT OF LIVESTOCK	
1 GEGEVENS OVER DE BESTUURDER/VERZORGERS DRIVER/ATTENDANT IDENTIFICATION	
1.1 FAMILIENAAM / SURNAME	Amerongen, van
1.2 VOORNAMEN / FIRST NAMES	Fredrik
1.3 GEBOortedatum / DATE OF BIRTH	24/10/1957
1.4 GEBOORTEPLAATS EN -LAND PLACE AND COUNTRY OF BIRTH:	Nijkerk / Nederland
1.5 NATIONALITEIT / NATIONALITY:	Nederlandse
2 NUMMER GETUIGSCHRIFT CERTIFICATE NUMBER:	
2.1 DIT GETUIGSCHRIFT IS GELDIG TOT THIS AUTHORISATION IS VALID UNTIL:	50411861 02/09/2028

Deze Veetransporten staan al enorm in de belangstelling en was voor mijzelf een extra motivatie

om dit zelf ook te gaan uitvoeren, met al de gestelde eisen/certificaten en met de juiste man Bob. De ambassadeur voor het o.a. Biggentransport.

Dan telt de arts het aantal biggen mee en bestudeerd de biggen bij het binnenlopen van de Cuppers oplegger. Het dier moet fysiek gezond zijn en geen bloedingen, breuken, openhuid of ontstoken oren vertonen. Bij twijfel wordt het dier afgezonderd en gaat dan ook niet mee op Transport. Tevens moeten de biggen minimaal 10 kg zijn als ze langer dan 8 uur op Transport gaan.

In het hele gebeuren moet stress voorkomen

bij het laden, rijden en lossen. En eigenlijk

gebeuren als de laders rustig zijn (met dat er

worden geplaatst met

telt

worden

kan dat alleen

ongeveer 60 biggen in een vak, beren en zeugen apart,

een in totaal van nu 1450 stuks) en dat

tijdens het rijden net zo. Hoe

rustiger alles, hoe beter dat dit

is voor het dierenwelzijn en

de kwaliteit van het dier

en wat te denken voor

de chauffeur zelf. Net zo

belangrijk. Met dat we

in de cabine de

temperaturen van de

lagen met biggen

kunnen controleren. Dit

doen we ook bij elke

chauffeurswissel. Nu is het



best koud en veel wind, dus de schuiven staan daarom dicht, zodat ze geen last hebben van wind of regen. We hebben afgesproken dat ik als eerste zal gaan rijden en daarom worden de bestuurderskaarten gestoken met zeker het Manueel toevoegen. We gaan op pad en ter hoogte van Brussel raken we in de file. Door het voertuig mooi te laten "stromen" rijden we die dikke V 8 gemakkelijk door de file heen. Het feit dat deze Tacho een Smarttacho I is, stoppen we ruim voorbij de grens op een veilige P en laat de Tacho al weten dat Landcode F is, maar moet je nog wel bevestigen. Dat hoeft dan niet meer bij de Smarttacho II. Tot voor Parijs rij ik en neemt Bob over en zo gaan we met ongeveer 4.15 uur rijden per persoon naar Spanje, waar we ook weer Landcode E maar nu ook met verplicht provincie





Baskenland (PV) bevestigen. Het feit dat de Truck eerst leeg is gewogen en daarna geladen weer gewogen hebben is er ongeveer 18.500 kg aan biggen aan boord. Leeg weegt de combinatie door al zijn dekken, schotten, lift en drinkvoorziening ongeveer 22.500 kg. Met dit gewicht gaat vlak rijden prima, maar het is bar slecht weer met veel regen en harde wind op de kop. Dan moeten we de Pyreneeën in en dan gaat het best wel op en neer, stevig. Maar die 590 pk

gaan dan zeker aan het werk en is een machtig geluid en met het dalen de retarder erbij, maakt het rijden extra plezierig. Tussen Pamplona en Zaragoza ligt ons losadres en voor die tijd moeten we wegen bij een Coöperatie. Onderweg zijn er al contacten met de Coördinator en de boer geweest en bij de weegbrug staat dan ook al onze "gids" te wachten. We volgen door een akelig smal dorp en gaan de bagger in om bij een vrij nieuwe stal te gaan lossen. We zijn daar 08.30 uur en dan als de klep/lift open gaat, ziet de NVWA met de GPS, van waar het voertuig is en de klep open gaat voor het lossen. Hier blijkt Bob zijn deskundigheid, operator want hij moet de lift, de vloerlagen en het dak bedienen, soepelheid om in alle rust tussen de biggen de schotten te openen en naar de lift te brengen, waar daarna de boer met zijn helpers de biggen naar hun stallen brengt. Het lossen gaat vlot en mooi en Bob neemt met de boer nog even de stallen door, waar de dieren hun klaar staande voer oppeuzelen.

De kunst voor vooral met het Transport is dat de dieren met rust dan ook geen stress ervaren en gewicht verliezen. Na het lossen gaan we naar een bekende wasplaats voor Bob, binnendoor, waar de auto weer tip/top schoongemaakt moet worden en na afloop ook weer



zijn R & O boekje moet laten afstempelen. Het is een enorm terrein met ook vooral veewagens, want hier maken ook veel koeien hun tussenstop van 24 uur bij een langere



afstand. Mooi gezicht. We kunnen daar ook douchen en naar wc. Niet het model waar Bob van houdt, hurk WC.

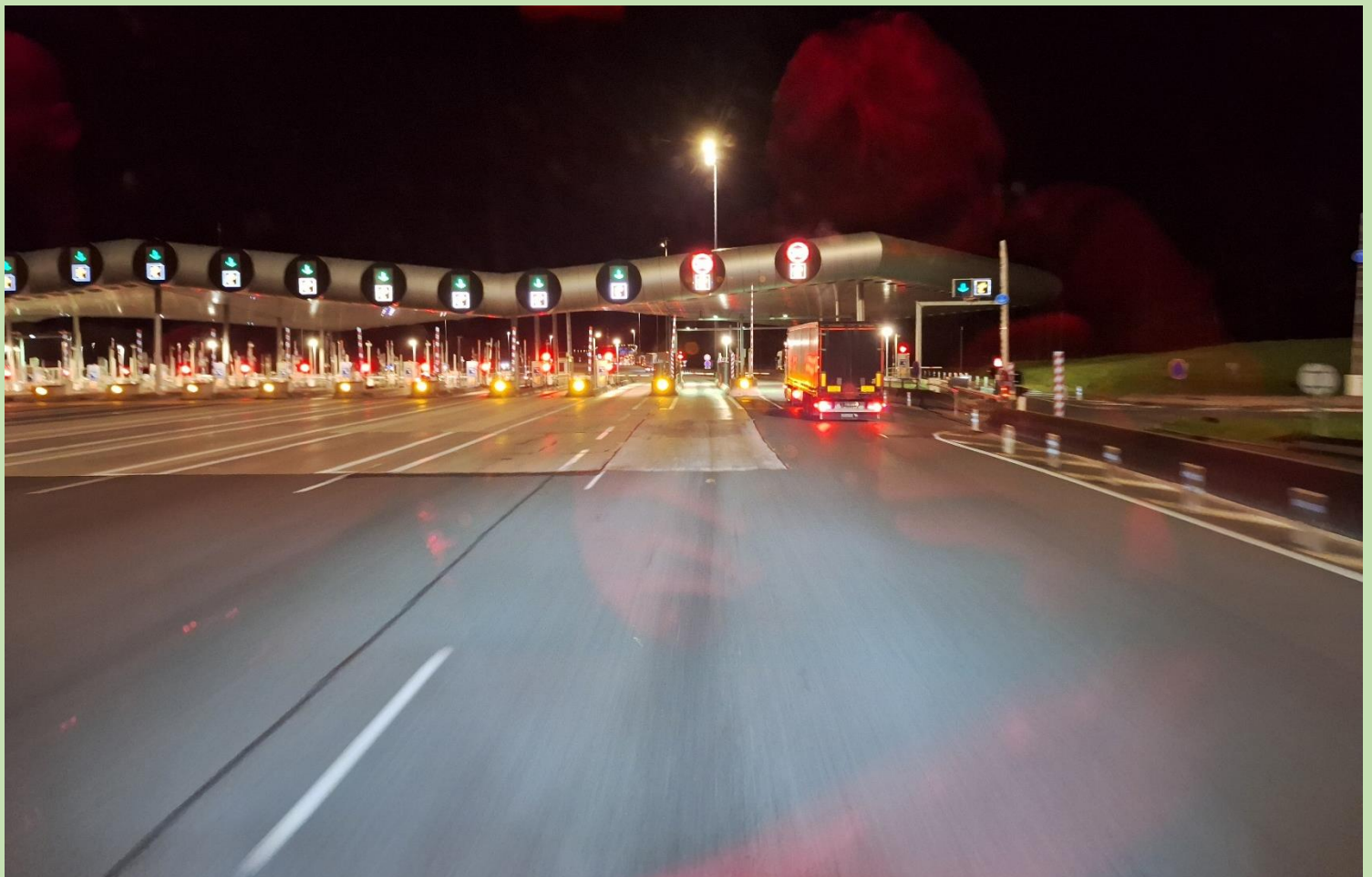


Er staat ook een auto voor ons klaar waar een restaurant bij een Camping is. Ze kennen Bob met zijn sympathieke "kop" en we hebben daar



een verrukkelijke maaltijd. Terug naar de Scania waar we in ons mandje gaan liggen en zo formeel al onze uren gebruiken. Na onze 9 uur rust vertrekken we weer richting Irun, laatste plaats voor F, waar we de tanks en Ad Blue bijvullen. En weer door de nacht in via Bordeaux en het slechte weer. Wat enorm opvalt zijn de rustige autosnelwegen in F, geen "kip" op de weg. De cruise erop, down-hill ingesteld, behagelijke temperatuur en goed muziekje gaan de uren/km met gemak voorbij. Wisselen onder de

pomp, wc, zetten een bakkie koffie met een broodje en ik kan enorm genieten van het uitzicht en het rijden. Bij ons in NL eigenlijk onmogelijk geworden. En op zijn tijd weer even een PEAGE meepakken. Krap en dus concentratie.



We rijden naar Roy tussen Parijs en Lille. Daar wachten we op Julian, die een oplegger met biggen komt opbrengen. We eten/douchen en slapen daar tot dat Julian arriveert.



We wisselen de trailer, controleren de biggen, en gooien onze was spullen over. Onze verplichtte rust zit er ruim op en de biggen waren geladen om 14.30 uur en wij hebben nu ruim voldoende rijtijd om de dieren in

hetzelfde dorp, andere boer, te gaan lossen. Het is maar een ½ vrachtje, met 850 biggen, die heerlijk liggen en/of slapen of staan te drinken. Eigenlijk best mooi om te zien, als we dat telkens controleren bij het wisselen. In de ochtend nemen we net voor E wat croissantjes mee en zo verwennen wij ook ons zelf.



Om 12.15 zijn we op de weegbrug en 15 minuten later bij de al wel wat oudere stal. Hier gaat het lossen weer heel gemakkelijk en de biggen zijn heel gemakkelijk te sturen naar hun hokken waar het voer klaar ligt.



Binnen een uur leeg en op weg naar de wasplaats waar de combinatie nu een stuk makkelijker en sneller schoon te maken is. Wij ontvangen de stempel op het R & O boekje, men was wat gejaagd, want de volgende dag = goede vrijdag, was iedereen vrij. Gelukt en op weg naar het restaurant waar we om 15.30 binnen lopen met Bob zijn veronderstelling dat we niet meer konden warm eten. Mis. Het was volle bak en voor ons werd weer direct een tafel gedekt en heerlijk smullen.



Na afloop naar de Scania, waar we in een bulderende storm tot middernacht gingen slapen. Slapen en snurken lukt ons beiden dus ook blijkbaar heel goed. In de nacht starten we voor de terugreis die we in de juiste stappen/wisselen maken. Wat ook zo opvalt in Spanje is dat de belijning zo goed zichtbaar is, met dat ook de verkeersborden erg schoon zijn. Maakt het rijden veiliger en gemakkelijker.

Ook met het rijden door Spanje zie je regelmatig verlaten dorpjes, een aantal auto's, maar verder niemand meer te zien. Wat een verschil met NL met wat alleen maar vol gebouwd moet worden.



Ook zien we regelmatig de Spaanse SEC, 32 meter, aan de andere kant van de weg. Zwaailichten voor en achterop. Volgens mij al jaren de toekomst.



Parijs passeren we voor de 4^{de} keer deze week, maar telkens in een uur gelukt en de keuze was nu via Brussel, stuk file, maar toch mooi om 20 uur in Bennekom op de dam. Missie geslaagd met 2250 biggen gezond in een stal van Spanje.



Conclusie: een prachtige rit met Bob en de biggen gemaakt. Wat ik nu zelf heb ontdekt, door zelf mee te gaan, is dat dieren in mijn visie niks te lijden hebben. Alles gewoon relaxed. De ervaring met de S 590 met zijn lucht geveerde vooras is strak sturen, Eco Roll, Over Drive met 950 toeren 89 km/h en 1200 toeren in de 12^{de} gang rijdt fantastisch. We hebben 5300 km gereden en 1470 liter diesel met 150 liter Ad Blue verstoekt. Een verbruik van 1 op 3,6. Maar de helft van de rit is leeg en erg zwaar waren we niet bij de "opreizen". Wel zeer slecht weer/harde wind/koud en dat heeft forse invloed op het verbruik. Vandaar de Testritten in NL met Trucks waarin ze de file's eruit rekenen klinkt mooi, maar dit is de praktijk. Maar wel genoten, heerlijk en weer veel kennis opgedaan.

Frits van Amerongen.





