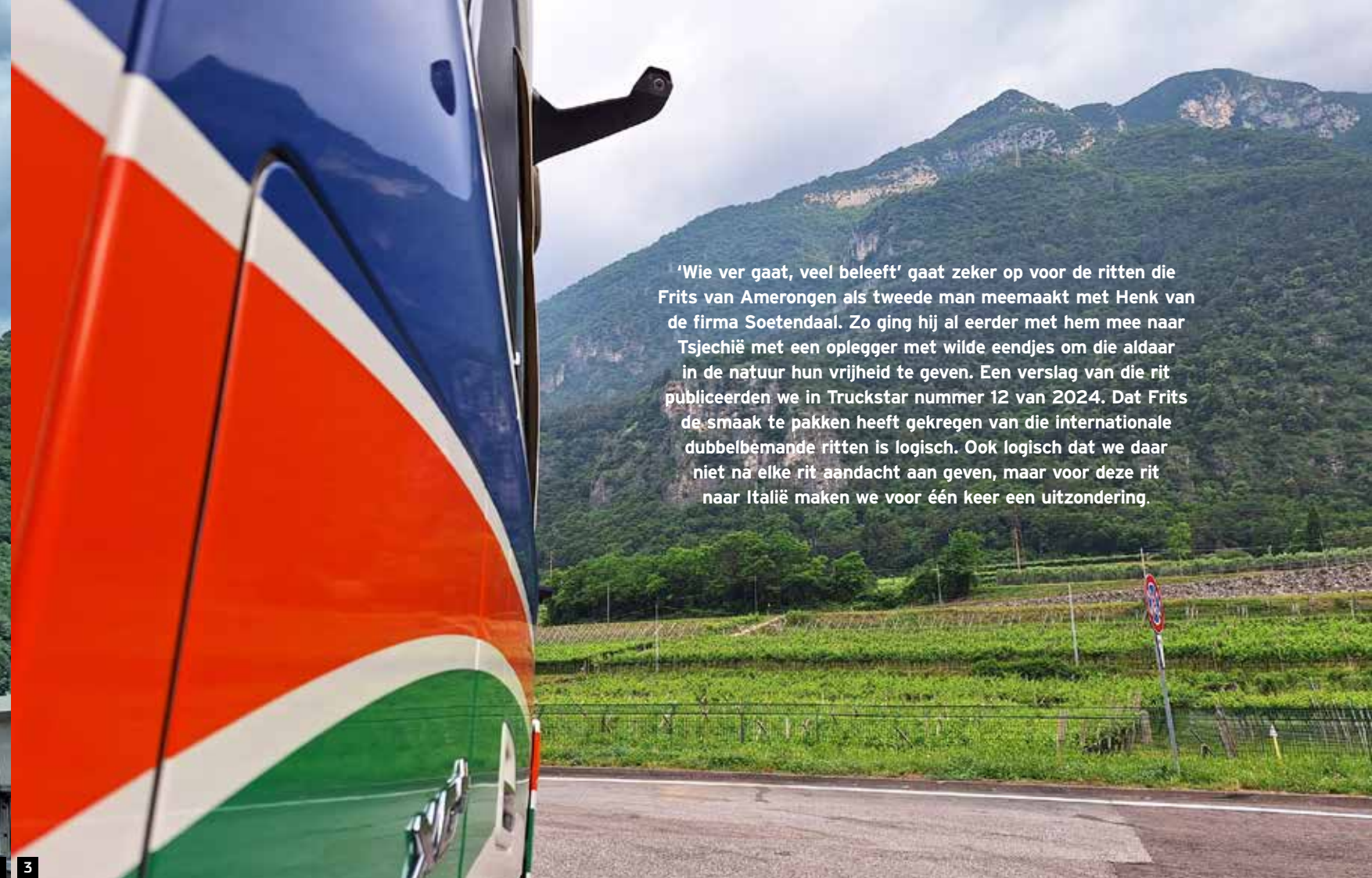


Hitte, pech en boetes

1
2

Maar liefst drie trucks van Soetendaal zullen dit keer richting Italië rijden. Alle drie vertrekken we met een dubbele bemanning. Zo kunnen Johan en Jos, Edwin en Gerwin en Henk en ik de rit met gemak binnen onze rijuren halen.



'Wie ver gaat, veel beleeft' gaat zeker op voor de ritten die Frits van Amerongen als tweede man meemaakt met Henk van de firma Soetendaal. Zo ging hij al eerder met hem mee naar Tsjechië met een oplegger met wilde eendjes om die aldaar in de natuur hun vrijheid te geven. Een verslag van die rit publiceerden we in Truckstar nummer 12 van 2024. Dat Frits de smaak te pakken heeft gekregen van die internationale dubbelbemande ritten is logisch. Ook logisch dat we daar niet na elke rit aandacht aan geven, maar voor deze rit naar Italië maken we voor één keer een uitzondering.

In de zeer vroege ochtend van een maandag in juni, om half drie, vertrekken Henk en ik uit Ede in zijn DAF XF+ 480 en een lege oplegger met containers richting Maastricht, Luik en Luxemburg, om vervolgens ter hoogte van Verdun in Frankrijk een vracht jonge leghennen te gaan laden. Het plan is om daar om half tien te arriveren en dat lukt. In België hebben we nog even 1.200 liter getankt, zoals veel meer Nederlandse transporteurs doen. Deze maandag zullen er drie trucks van Soetendaal na elkaar worden geladen met jonge leghennen. Wij zijn de eersten en pakken daarom eerst onze negen rusturen, zodat we na het laden in één keer vanaf Verdun door Frankrijk, Duitsland en Oostenrijk via de Brenner naar het Italiaanse Verona door kunnen rijden en vervolgens naar het uiteindelijke losadres. Net zoals de andere twee trucks, die na ons komen.

Binnen de 21 rijuren

Het is vanaf het laadadres nog ongeveer 1.000 kilometer, zodat wij met gemak dubbelbemand binnen onze rijuren ter plaatse kunnen komen. Het is deze maandag al wel behoorlijk warm en dat voel je dan ook goed buiten, terwijl in de cabine de stand-airco draait, net als de ventilator in de oplegger, die voor verkoeling voor de leghennen zorgt.

Er is een grote ploeg om te laden, dus dat gaat vlot en zodra we vol zijn, vertrekken we dan ook direct richting Straatsburg, waar we de grens met Duitsland oversteken om daarna via Stuttgart naar München te rijden. Bij München is er een wegomleiding, zodat ik door de stad moet rijden. Het is wel midden in de nacht en daarom is er gelukkig weinig verkeer. Dat gaat dus gemakkelijk. Dan gaan we via Kiefersfelden Oostenrijk in, waar een nachtrijverbod geldt van tien uur 's avonds tot vijf uur 's ochtends, maar daar hebben wij met 'live animals' geen last van. Via de Brenner, die aan de Oostenrijkse en Italiaanse kant een Baustelle heeft, gaat het verkeer via één rijstrook verder en zo vreten we de kilometers op. We wisselen bij de pomp van bestuurdersplaats en komen nu toe aan het laatste stuk binnendoor. Daar rijden we even verkeer via een weggetje met een restrictie tot 7,5 ton. Aan deze weg zitten wat meer boeren met kippen, dus het ziet eruit als bestemmingsverkeer.

Na de vogelgriep

Uiteindelijk, na een zandweg, melden we ons bij het gesloten hek van ons losadres. Dat hek wordt vlot geopend en onmiddellijk gaan de ontsmettingsproeiers aan. Zo rijden we het terrein op, waar een grote groep

1. Op de weg naar de Brenner in A

2. Tanken in de ochtend in België.

3. Wissel op een parkeerplaats met zicht op de Alpen.



1



3



6



8



2



4



7



9

Nu komen er voor de eerste keer weer leghennen binnen en de boer is daar erg blij mee

1. Alle drie auto's gelost en rusturen maken bij meer dan dertig graden.

2. Het ventilatiesysteem in de oplegger.

3. Altijd via een ticket/tolafdracht door een poort naar de autostrada.

4. Wissel bij Ulm om de tweede trailer mee te nemen en daarna terug naar de boer ten zuiden van Verona.

5. Weg door een dorp.

mensen ons staat op te wachten om te lossen. Ondanks de hitte gaat dat erg snel. De stallen hebben hier vanaf begin januari 2025 leeggestaan vanwege een enorme uitbraak van vogelgriep in deze regio. Nu komen er dus voor de eerste keer weer leghennen binnen en de boer is daar erg blij mee. Zodra we leeg zijn, kunnen we direct in de hoek de truck wassen, iets wat erg belangrijk is. Ondertussen is de tweede truck ook gearriveerd en die kan nu direct gaan lossen. Wij hebben onze truck leeg en gewassen in de hoek gezet en gaan onze rusturen maken. Het is nu buiten zeker dertig graden of meer, dus de stand-airco moet flink aan het werk. We praten, eten wat en proberen nog wat te slapen. Na de verplichte rust vertrekken we, want ondertussen hebben nog eens drie trucks bij dezelfde boer bij Verdun geladen, waarvan er twee ergens onderweg zullen gaan koppelen en de derde met het duo Dick en Gijs zelf doorrijdt naar Verona. Wij zullen wisselen met Kylian.



5

Hij moet tussendoor alleen nog wel 45 minuten pauze maken, dus we houden contact. Uiteindelijk wisselen we tot op de minuut nauwkeurig bij de Shell bij Ulm en na een korte babbel met Kylian zijn we binnen vijf minuten alweer onderweg met een nieuwe vracht leghennen. We willen namelijk zo snel mogelijk terug zijn bij de boer. Opnieuw gaat het via München en de Brenner. Daar is het nu na vijf uur in de ochtend en er is dus veel meer verkeer op de weg. Uiteindelijk valt het niet eens tegen en rond de middag zijn we weer bij ons losadres.

Laadklep met motorpech

Het gaat weer lekker snel met het lossen en daarna het wassen van de combinatie. Vervolgens gaan we aan de slag om de lege containers weer in de oplegger te zetten. Als we bijna bij de laatste containers zijn, houdt de laadklep er echter mee op. Dat is vervelend, want we wilden nog een stuk gaan rijden binnen onze 21 uur dubbelbemande rijtijd. We proberen met veel mensen, stroom via verlengde accukabels en hulp van een heftruck en shovel de boel weer aan de gang te krijgen, maar het mag allemaal niet baten. Daarom wordt er via de dealer in Nederland contact gezocht met de dealer van Dhollandia, het merk van onze laadklep, in Italië. Die stuurt in de avond een

24-uurs servicemonteur: een toppertje. Hoewel hij zeer ervaren is, kan hij ons echter toch niet uit de brand helpen. Wij hebben de pech dat de motor kapot is en die moet uit Milaan komen. Die komt mogelijk wel, maar misschien ook niet in de nacht. Een voordeel bij dit nadeel is dat ons nu wel een goede nachtrust te wachten staat.

Kunstje geklaard

De volgende ochtend om kwart over acht bellen we opnieuw naar de dealer en vragen hem naar de stand van zaken. Het blijkt dat de 'brenger' van de motor nog moet vertrekken. Ook in Italië is het dus 'rustig aan en komt het vandaag niet, dan morgen wel'. Rond het middaguur is hij er, alleen blijkt hij geen monteur, maar een verkoper te zijn. Het praten lukt dus goed, maar de motor eronder zetten niet. En dus moet er worden overlegd met de monteur, maar ja, het is Italië en in Italië wordt er van twaalf tot twee geluncht. Het kan dus nog even duren. Gelukkig lopen er bij de boer ook nog twee technische mannen rond. Die hebben al snel door hoe het kunstje moet worden geklaard en willen dat wel doen. De verkoper ziet dat echter niet zitten en begint direct al van 'geen garantie meer'. Uiteindelijk gaat het, na

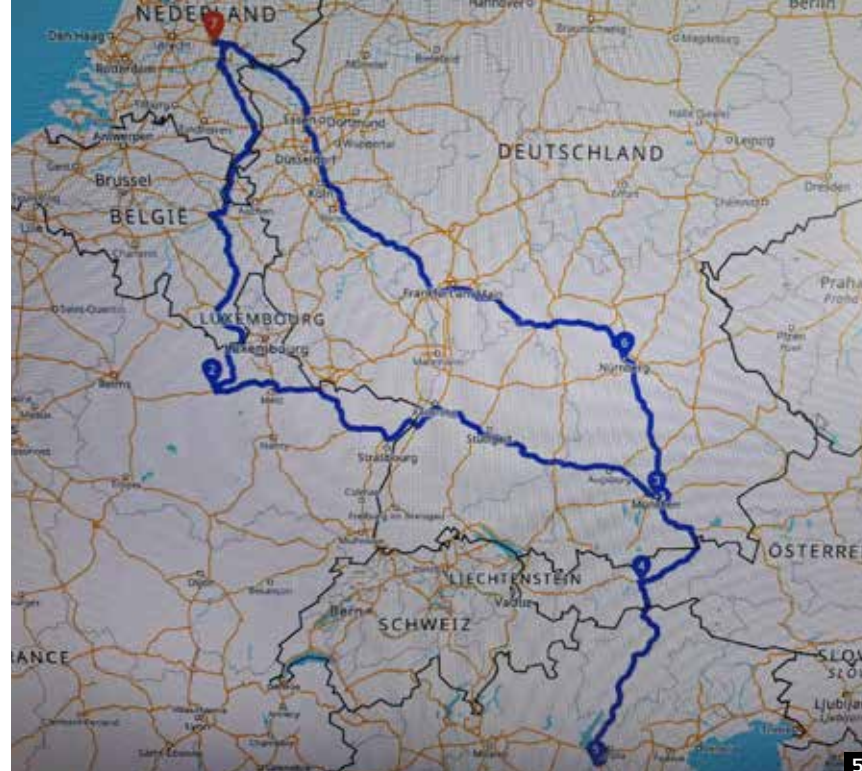
6. De tweede vracht met mooie jonge leghennen wordt gelost.

7. De laadklep functioneert niet meer.

8. Slimme elektro-monteur van het eigen leghennenbedrijf.

9. Uitzicht over de Alpen.





Dat de retarder en/of motorrem alleen maar op de trekas afremt, is een aandachtspuntje



1. Heerlijke maaltijd met Henk.

2. Restaurant Europabrücke. (Foto Google).

3. Foto uit het achterraam van de Europabrücke-restaurant, waar je een prachtig uitzicht hebt. Je staat dan boven een afgrond.

4. Topmaat Henk bij Soetendaal

overleg, toch door. Soms moet je gewoon vertrouwen hebben in mensen en dat pakt ook hier goed uit. Vijftien minuten later werkt de laadklep weer en kan hij weer formeel dicht.

Zo vertrekken we ongeveer 24 uur later dan gepland leeg naar Ede. We rijden omlaag vanaf Viperteno in Italië naar de Brenner omhoog, met een hele lading volk voor ons uit. In Oostenrijk is het ook weer aanschuiven op de Brenner. Dan, precies in een dikke Baustelle, zien we een afslag naar een restaurant. Die nemen we. We moeten daarvoor wel een heel korte bocht maken, onder de snelweg door, en aan de andere kant na weer een korte bocht komen we uit voor het restaurant Europabrücke. Het blijkt een uitstekend restaurant, waar Henk en ik de enige gasten zijn. Na een heerlijke maaltijd bedragen de kosten nog geen twintig euro per persoon. Nooit gedacht - en daarom ook nooit gedaan - dat je op de Brenner zo lekker kunt eten.

Normaal wil je zo snel mogelijk door Oostenrijk rijden en dus gaat Henk naar zijn kooi en stuur ik de nacht in, terwijl het ondertussen heftig begint te regenen. Op de Irschenberg richting München zet ik de DAF op cruise control en down hill rijden bij ongeveer 83 km/h. Bij het zakken pakt de retarder hem op, maar het is zo

steil dat ook de motorrem ingrijpt. Het stuur begint gewoon te klapperen en ik zie dat de trailer over links begint te komen. De cruise gaat eraf en de rem erop om zo via de trailer eerst te gaan afremmen en dan de combinatie recht te trekken. Gelukkig gaat alles daarna gewoon probleemloos, maar dit is toch weer een puntje van aandacht: de wetenschap dat de retarder en/of motorrem alleen maar op de trekas afremt.

Eenmaal tussen Rosenheim en München vallen me de talrijke extra parkeervakken naast de vluchtstrook op, waar vrachtwagenchauffeurs formeel hun rust kunnen pakken. Wij kunnen gelukkig goed doorrijden en op vrijdagmorgen, met een vertraging van ongeveer vijf uur vanwege files onderweg, rijden we bij Soetendaal de dam weer op. Klusje geklaard! We zijn tijdens deze reis maar liefst vier keer de Brenner gepasseerd en hebben alle leghennen gezond afgeleverd bij een best wel blije boer.

Fikse boetes

Het was een prachtige rit met veel mooie vergezichten. In totaal hebben we 3.835 kilometer gereden met een verbruik van 28 liter per 100 kilometer. Dat is toch ruim 1.000 liter diesel. Daarbij moet ik wel de kanttekening



plaatsen dat hier ook veel stationair draaien bij zit om de stand-airco te helpen de cabine koel te krijgen en te houden. Verder had een van de collega's bij een controle in Oostenrijk een kopie van zijn Pluimveecertificaat bij zich en niet het origineel. Dat leverde hem een boete op van € 1.100,-. Ook lag hij onder het rijden op bed: € 830,- boete.

Oplossing gevraagd

Inmiddels heb ik contact gehad met de RDW om te proberen tot een oplossing te komen voor dit probleem. Er zou bijvoorbeeld een goedgekeurd net voor het bed kunnen worden gespannen, dat dezelfde veiligheid biedt als de gordel. Dat zou vervolgens na keuring ook op het kenteken kunnen worden vermeld. Het verzoek loopt, dus hoe dit gaat aflopen, is nog niet bekend. We houden je op de hoogte. Gezien de steeds heterere zomers heb ik ook maar gelijk bij DAF nagevraagd of het mogelijk is om ook koeling boven in de cabine te krijgen. Daar word je nu overdag gekookt tijdens het slapen en dan rust je zeker niet uit. Overigens hebben andere merken hetzelfde probleem. Ook een antwoord hierop houd je nog te goed. ■

FRITS VAN AMERONGEN

5. De totale rit van deze week.

6. Vanaf de Brenner naar beneden afzakken.

7. Bij het vallen van de avond even een korte stop.

8. Beeld van de schermen in de cabine.