

| Werkgever: NVWA / LNV |

| Naam: Henk van Veen |

| Functie: Inspecteur |

| Datum: 14 mei 2012 |



„We halen alles van de weg dat landbouwgerelateerd is.“ Dat doet de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit 's nachts op snelwegen; soms samen met marechaussee en de politie. Maar ook overdag en in de binnenlanden. Verslag van een deels nachtelijke controle.

Nachtelijke uren

02.00 uur. Henk van Veen staat samen met collega Gezinus van der Scheer opgesteld langs de snelweg op 15 kilometer voor de laatste parkeerplaats voor de Duitse grens. De controleurs van de het vervoersteam van de NVWA (Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit) zien een wagen naderen. Als de mannen de vrachtwagen goed kunnen zien, start één van hen de auto. De bestuurder checkt op de laptop of laad- of losmeldingen mest bekend zijn over het transport. Als het interessant lijkt, gaan ze erachteraan. Na een afrit halen ze de vrachtwagen in en geven ze hem een volgsignaal en vervolgens een stopteken.

Stinkende uien

05.00 uur. Er zit een luchtje aan deze lading. Niet dat er iets mankeert aan de papieren die de aangehouden chauffeur overhandigt aan de NVWA'ers. Ook niet omdat er anderszins gesjoemeld zou zijn met bijvoorbeeld data. Nee, het gaat hier om stinkende uien. Die - helaas voor de teler - op weg zijn naar een Duitse vergister. De chauffeur van de vrachtwagen verblijft of verbloest niet. „De transportwereld is gewend aan controles“.

Vaste mest

7.00 uur. Met de volgende vrachten (voornamelijk wortelen) die de inspecteurs van de weg halen, is niets mis. Als het team is teruggereken naar hun tijdelijke standplaats komt een mesttransport in beeld. Dat treft, want deze controle is vooral gericht op mest. Als Van Veen en zijn compagnon de wagen tot stilstand hebben gebracht, blijkt het geen vaste mest, maar ijzer. Dat ze even geen verbinding konden krijgen met het Digitaal Dossier is nu dan ook niet van belang. „De controles werken vooral preventief“, zegt Henk van Veen.

Lege wagens

08.00 uur. Eigenlijk checkt het vervoersteam meer de transportwereld dan de boeren. „Vaak hebben mestproducenten een contract met een vervoerder en hebben de boeren geen zicht op de losplaats van hun mest.“ „Wat we ook doen, is de lege vrachtwagens voor drijfmest aanhouden. Pas ná het lossen staat namelijk de losplaats ingevuld en die

kunnen we checken in het dossier. Het gebeurt nogal eens dat varkens- of kippenmest uit overschotgebieden niet bij een akkerbouwer terecht komt, maar bijvoorbeeld bij een melkveehouder in Friesland. Deze krijgt de mineralen dan niet op naam en dat kan niet“, zegt Van Veen.

Eigen glazen

9.00 uur. Telefoon van een inspecteur in de buurt. Het andere team van de NVWA haalde een mesttransport van de weg dat niet voldeed aan de eisen. De opgegeven transportdatum klopte niet. „Dat bedrijf kreeg dus een boete.“ Van Veen weet dat dit vaak komt omdat de vervoerder in verband met de transportkosten verzekerd wil zijn van een lading voor de terugweg. Dan kiest hij een andere dag of een niet opgegeven losplaats, dichtbij de laadplaats voor een retourvracht. „Sommige Duitse deelstaten kampen ook met een mestoverschot. Wij zijn ervoor om de Nederlandse export van mest veilig te stellen. Middels deze controles proberen we te voorkomen dat Nederland zijn eigen glazen ingooit.“

Tijdens een achtervolging constateert de NVWA een spoor van vocht uit een wagen met kippen. De chauffeur rijdt met een ander kenteken dan op het exportcertificaat staat. Een boete volgt.

Schreeuwende beren

11.00 uur. Het oog valt op een lading met drie lagen varkens. „Waarschijnlijk slachtvarkens voor Duitsland“, zeggen de NVWA'ers met hun ruim dertig jaar ervaring. De wagen wordt gemaand tot stoppen. De chauffeur pakt de papieren erbij. Van Veen maakt er foto's van en checkt met Van der Scheer de belading. De beren schreeuwen om het hardst. De NVWA neemt notie van de oormerken, kijkt of er geen zieke of gewonde dieren aanwezig zijn en checkt de ruimte die de beren en gelten hebben. Van Veen controleert de transportvergunning, bewijs van bekwaamheid en identiteitspapieren, het laatste bewijs van ontsmetting, het goedkeuringsbewijs van de trailer en het gezondheidscertificaat. Alles blijkt oké. Binnenkort zullen de inspecteurs zich tijdelijk meer toeleggen op het uitrijden van mest. „Zeker nu het met ingang van dit jaar ook op zandgrond verplicht is om te injecteren.“ ■



Transportcontroles levende have en mest

