

Transportcontroles

levende have en mest



Nachtelijke uren

02:00 uur. Henk van Veen staat samen met collega Gezinus van der Scheer in de startblokken. Op 15 kilometer voor de laatste parkeerplaats van de grens met Duitsland zien zij een wagen naderen. Als de mannen de vrachtwagen goed kunnen zien op de verlichte plaats waar ze staan opgesteld, start één van hen de auto van de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit (NVWA). De bijrijder controleert op de laptop of laad- of losmeldingen mest bekend zijn over het transport. Als het interessant lijkt, gaan ze er achteraan. Na een afrit halen ze de vrachtwagen in en geven hem een volgsignaal en vervolgens een stopteken. De chauffeur verblijft of verbloedt er niet van. „De transportwereld is gewend aan controles”, zegt Henk van Veen van het vervoersteam. De lading stinkt. Niet omdat er iets mankeert aan de papieren die de chauffeur overhandigt aan de NVWA'ers. Ook niet omdat er anderszins zou zijn gesjoemeld met bijvoorbeeld data, maar omdat het uien betreft. Uien die, helaas voor de teler, op weg zijn naar een Duitse vergister. De container gaat weer dicht en de lading (‘voor Duitse maatstaven te zwaar’) vervolgt zijn weg.

Lege wagens

05:00 uur. Met de volgende vrachten die de inspecteurs van de weg halen is niets mis. Als het team is teruggereden naar hun voorlopig vaste startplaats komt een mesttransport in beeld. Dat treft, want deze controle is met name gericht op mest. Als Van Veen en zijn compagnon de wagen verderop tot stilstand hebben gedwongen, 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. Eigenlijk controleert het vervoersteam van de NVWA 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 controleren in het dossier. Het gebeurt nogal eens dat varkens- of kippenmest uit overschotgebieden niet bij een akkerbouwer, maar bij een melkveehouder in bijvoorbeeld Friesland terecht komt. Die krijgt de mineralen dan niet op naam en dat kan niet”, zegt Van Veen.

„We halen alles van de weg dat landbouw-gerelateerd is.” Dat doet de Nederlandse Voedsel- en Warenautoriteit 's nachts op snelwegen en soms samen met de politie. Maar ook overdag en in de binnenlanden. Een verslag van een dag.



Werkgever: NVWA / LNV | Naam: Henk van Veen | Functie: Inspecteur | Datum: 14 mei 2012



Eigen glazen

08:00 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 en dat maakt controle lastig. „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 vracht voor de terugweg. „En omdat wij ervoor zijn de Nederlandse export van mest veilig te stellen en sommige Duitse deelstaten ook met een teveel kampen, proberen we door middel van deze controles te zorgen dat Nederland zijn eigen glazen niet 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. Een blik op het welzijn van de Duitse kuikens verradert geen bovenmatige narigheid. De NVWA belt de politie over de straatvocht die op het wegdek en in de berm loopt. De NVWA gaat namelijk niet over de 'afvallende lading'.

Schreeuwende beren

11:00 uur. Na diverse verschillende ladingen, valt het oog op drie lagen vol varkens. „Het zijn waarschijnlijk mestvarkens voor de slacht in Duitsland”, zeggen de NVWA'ers met hun meer dan dertig jaar ervaring. Na een rustige achtervolging van ruim 20 kilometer, houdt de wagen halt. De chauffeur van Handelshuis Schuttert pakt de papieren erbij. Van Veen maakt er foto's van en controleert 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 zij controleren de oppervlakte die de beren en gelten hebben.

Van Veen controleert intussen de transportvergunning, het CCV (vergunning NVWA om dieren te mogen vervoeren, bewijs van bekwaamheid en identiteitspapieren), het laatste bewijs van ontsmetting, het goedkeuringsbewijs van de veetrailer en het gezondheidscertificaat, het veterinaire document. Dan zet de chauffeur de wagen weer in beweging.

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.”