

naam **Helma Lodders**
leeftijd **57 jaar**
huidige functies (o.a.) **voorzitter Vee&Logistiek Nederland sinds 2021, voorzitter Landelijk Overleg Consumentenbelangen Openbaar Vervoer, landelijk bemiddelaar voor het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat in het programma onbewaakte spoorwegovergangen**
vorige functies (o.a.) **voorzitter Vergunde Nederlandse Online Kansspelautoriteiten, lid Tweede Kamer voor de VVD, voorzitter raad van toezicht Omroep Flevoland, voorzitter Bedrijfskring Zeewolde, wethouder gemeente Zeewolde**



‘Er is geen ruimte meer voor “cowboys” in veehandel en transport’



‘Veehandel kent zijn verantwoordelijkheid’

Handel en transport van vee liggen onder een vergrootglas, als het gaat om bioveiligheid, om dierenwelzijn en om wet- en regelgeving. Helma Lodders, voorzitter van Vee&Logistiek Nederland, ervaart het dagelijks. ‘Maar in de sector werken professionele vakmensen. Ze kennen hun verantwoordelijkheid.’

TEKST WICHERT KOOPMAN

Het telefoontje kwam eigenlijk net iets te snel. Bijna elf jaar draaide Helma Lodders werkweken van tachtig, negentig uur als Tweede Kamerlid voor de VVD, met onder andere landbouw in haar portefeuille. Toen ze zich in 2021 niet opnieuw verkiesbaar stelde, wilde ze even gas terugnemen. Maar de nieuwe Kamer was nog maar nauwelijks geïnstalleerd, toen een vertegenwoordiger van Vee&Logistiek Nederland belde. Of ze er iets voor voelde om Henk Bleker op te volgen als voorzitter van de brancheorganisatie ... Zonder dat de vragensteller het wist, raakte hij een gevoelige snaar. Lodders' beide grootvaders en haar grootmoeder van moederskant waren actief in de rundvee- en kalverhandel. Mooi volk had ze veehandelaars altijd gevonden, hun werk een mooi vak. Ze herinnert zich bezoekjes aan de veemarkt in Den Bosch en vond laatst bij een oude tante op zolder nog rekeningen uit de jaren vijftig. Bij een kennismakingsgesprek met het bestuur voelde ze direct weer ‘de klik’. Lodders wilde een pas op de plaats maken, maar realiseerde zich dat deze kans maar één keer in haar leven voorbij zou komen. Het kantoor van Vee&Logistiek in Den Haag is nu alweer meer dan vier jaar haar uitvalsbasis.

Het voorzitterschap van Vee&Logistiek Nederland is een parttime functie maar vast heel dynamisch. Neem alleen al de voortdurende dreiging van besmettelijke dierziekten Hoe gaat uw sector hiermee om?

‘Wij snappen dat kritisch naar veehandel en transport gekeken wordt als het gaat over bioveiligheid. Maar mensen die actief zijn in onze sector, kennen hun verantwoordelijkheid. Velen hebben de mond-en-klauwzeercrisis in 2001 meegemaakt of ten minste de verhalen meegekregen. Ze weten wat de impact van een uitbraak kan zijn. Als ergens in Europa een dierziekte uitbreekt, krijg ik persoonlijk telefoontjes van leden die vragen wat dit voor hen betekent. Daarom zitten we boven op de actualiteit. Via e-mail en digitale nieuwsbrieven informeren en adviseren we direct onze leden, als het nodig is dagelijks.’

‘De mond-en-klauwzeeruitbraak in Duitsland begin dit jaar heeft aangetoond dat de sector de zaken op orde heeft en risico's beheerst. Kalveren uit de verdachte regio waren door de kalverbranche razendsnel getraceerd en geïsoleerd. Wij hebben als brancheorganisatie overigens geen wettelijke bevoegdheid om zoiets als importverboden op te leggen. Maar we kunnen wel adviseren en wijzen op de gevolgen. Dat hebben we bijvoorbeeld gedaan naar aanleiding van de uitbraken van lumpy skin disease in Frankrijk.’

Maar veehandelaars en transporteurs zijn ‘vrije jongens’. Ik kan me voorstellen dat het best lastig kan zijn om iedereen op een lijn te houden?

‘Ik zou onze leden geen “vrije jongens” – en ook meisjes trouwens – willen noemen. Het zijn professionele vakmensen die hun verantwoordelijkheid kennen. Maar het zijn,

net als veehouders, ook zelfstandige ondernemers die te maken hebben met regelgeving die de uitvoering van het werk niet altijd gemakkelijk maakt. Veehandel en transport worden streng gecontroleerd. Boetes op overtredingen zijn torenhoog en een administratief foutje kan grote gevolgen hebben. Daarom verzorgen we vanuit de Veehandels-Academy opleidingen voor jonge veehandelaars en werkt Vee&Logistiek bewust ook aan zelfregulering. Denk aan de invoering van het Kalfvolgsysteem voor nuchtere kalveren. Voor “cowboys” is in onze sector, ook wat mij betreft, echt geen ruimte meer.’

Uw sector ligt maatschappelijk onder een vergrootglas als het gaat om dierenwelzijn. Hoe ervaart u dit?

‘Onze leden nemen het welzijn van de dieren waarmee ze werken zeer serieus. We hebben bijvoorbeeld de erkenningsregeling Quality Livestock Transport, QLT, ontwikkeld, waarin onder andere is vastgelegd hoe we omgaan met dieren tijdens transport. Maar helaas worden discussies over dierenwelzijn vaak gevoerd op basis van emoties en weinig op basis van feiten. Incidenten worden uitvergroot en er is een hopeloos gebrek aan praktijkkennis. Zo gaan er stemmen op om de maximale dagtemperatuur waarbij veetransport is toegestaan, te verlagen van 35 naar 30 graden Celsius. Dat klinkt sympathiek, maar is onnodig. Dat wij als sector zelf allang een hitteprotocol hanteren, wordt gemakshalve vergeten. Ons hitteprotocol gaat al in bij een temperatuur van 27 graden Celsius en houdt onder andere in dat we werken in de koelere uren van de nacht en vroege ochtend. Ook laden we minder dieren.’

Een lastige kwestie als het gaat over dierenwelzijn is de transportwaardigheid van geblesseerde dieren. Hoe raakt dit uw leden?

‘Als een transporteur een dier op een slachthuis aanvoert, waarvan de inspecteur van de NVWA vaststelt dat het niet transportwaardig is, krijgt ook de transporteur een stevige boete. Deze discussie raakt ons dus zeer. Het is in de praktijk heel lastig om



‘Je wilt niet weten wat
**veehandelaars en transporteurs
over zich heen krijgen**’

eenduidig vast te stellen of een dier transportwaardig is. Daar worstelt de NVWA ook mee. Daarom zitten we, mede op ons initiatief, met sectorpartijen en de NVWA om tafel om duidelijke richtlijnen voor transportwaardigheid te ontwikkelen. Niemand wil dieren onnodig leed aandoen. Maar het is ook niet wenselijk als geblesseerde dieren die consumptiewaardig zijn “in de put” belanden. Daarom pleiten wij bijvoorbeeld voor meer ruimte in regelgeving voor noodslachtingen in regionale slachthuizen.’

Afgelopen zomer is het Convenant Dierwaardige Veehouderij gesloten.

Vee&Logistiek Nederland was hier niet bij betrokken. Waarom eigenlijk niet?

‘Goede vraag. Wij hebben er meerdere keren op aangedrongen om mee te mogen praten, maar ons verzoek is steeds afgewezen. Over het effect van dit convenant, en de uitwerking in een Algemene Maatregel van Bestuur door het ministerie, hebben we grote zorgen. Zo zijn afspraken over huisvesting ook van toepassing op verzamelcentra. Maar een verzamelcentrum waar dieren enkele uren verblijven, is natuurlijk heel iets anders dan een stal waarin dieren permanent gehouden worden.’

Wat doet **Vee&Logistiek Nederland**?

Vee&Logistiek Nederland is de brancheorganisatie voor ondernemers in veehandels, vee-transport, veeverzamelcentra, veemarkten en import en export van levend vee. Vee&Logistiek Nederland behartigt de belangen van deze sectoren in Den Haag en Brussel en is het aanspreekpunt voor overheid, politiek, ketenpartners en maatschappij.

De organisatie heeft in Den Haag een kantoor met acht medewerkers en wordt aangestuurd door een bestuur van zeven sectorvertegenwoordigers en een onafhankelijk voorzitter. Dit bestuur legt verantwoording af aan een ledenraad die de algemene ledenvergadering vertegenwoordigt.

‘En wat te denken van de eis om kalveren minimaal 28 dagen op het melkveebedrijf te houden? Het is nog maar helemaal de vraag of dit beter is voor de gezondheid en het welzijn van kalveren. Maar het heeft wel grote gevolgen voor kalverhandelaren. Zwaardere kalveren maken hun werk fysiek zwaarder, velen zullen hun trailers moeten aanpassen en ze zullen met minder kalveren in de trailer meer ritten naar verzamelcentra moeten maken. Zo drijven maatregelen in het convenant de kostprijs op. Wie gaat daarvoor straks de rekening betalen?’

In Brussel lopen onderhandelingen over aanscherping van de Europese transportverordening. Ook hierover heeft u uw zorgen uitgesproken. Wat zijn uw zorgen?

‘De huidige transportverordening is al streng, maar wordt nog lang niet in alle landen gehandhaafd. Zo lang dat niet het geval is, komen extra eisen neer op symbolpolitiek. En maatregelen die worden voorgesteld, zijn niet altijd goed overdenkt. Minder dieren in een vrachtwagen klinkt bijvoorbeeld goed, maar is niet per definitie gunstig voor het welzijn. Natuurlijk moeten dieren voldoende ruimte hebben om te liggen. Maar te veel oppervlakte per dier kan tijdens het transport ook leiden tot onnodige verwondingen. En bij een transport van varzen of koeien wil je niet dat ze in de hoogte zoveel ruimte hebben dat tochtige dieren elkaar kunnen bespringen.’

Vee&Logistiek Nederland is een van de initiatiefnemers van het Meldpunt Agro Intimidatie. Waarom is zo’n meldpunt volgens u nodig?

‘Wij vinden dat de overheid deze vormen van activisme onvoldoende in beeld heeft en de impact onderschat. Sinds de oprichting begin dit jaar zijn al zo’n honderd meldingen binnengekomen.’

‘Je wilt niet weten wat onze leden over zich heen krijgen. Dat varieert van scheldpartijen tegen chauffeurs tot gevaarlijk hinderen van vee-transporteurs op de snelweg tot inbraken bij verzamelcentra om camera’s op te hangen. Mensen in onze sector hebben een dikke huid en zullen niet snel aangifte doen, ook al omdat ze het gevoel hebben dat er niets mee wordt gedaan.’

‘Het aantal WOO-verzoeken om gegevens openbaar te maken loopt de spuigaten uit. Hoe makkelijk wil je het kwaadwillende activisten maken? En het is toch te gek dat illegaal verkregen, suggestief gemonteerde beelden als bewijsmateriaal worden opgevoerd in rechtszaken? Vakmensen in de veehandels en transport verdienen beter dan dit.’ |