



In de stromende regen proberen een container open te krijgen.

Greetings from Ghana

Op deze grauwe zaterdagochtend in het van zichzelf al niet opwekkende Amsterdamse westelijk havengebied, staat Chris Velthoen van de VROM-Inspectie voor een dichte deur. Dan maar de directeur van het te inspecteren bedrijf gebeld, die na enige tijd zowaar verschijnt en de deuren glimlachend ontsluit. Terwijl buiten de hemelsluizen opengaan, druppelen werknemers het bedrijf binnen. Ze blijven opvallend goedgehumt als zestien ambtenaren in oranje hesjes de vergaderruimte in beslag nemen. Vandaag worden er containers voor Afrika gecontroleerd.

Chris Velthoen brieft elf collega's van VROM, een KLPD'er, een RIVM'er en twee agenten van het Amsterdamse Bureau Houtmankade. De KLPD en de politie hoorden per toeval van de controledag en daar wilden ze wel bij zijn. Het RIVM doet mee omdat onlangs een fikse partij gescheurde plastic zakken met een geel poeder werd aangetroffen, waarvan de handelaar zei dat hij in plaats van kunstmest per ongeluk landbouwgif had gekregen. Zoiets kan vandaag weer gebeuren. We bevinden ons in een kantoortje op het terrein van een Ghanees bedrijf dat containers verhuurt aan derden en gedeeltelijk zorgt voor transport naar Ghana.

Amsterdam heeft vijf van dergelijke ondernemingen. De inhoud van de containers is zeer gevarieerd: huisraad, kleding, losse autodeuren, oude accu's, brandblussers, lekkende gasflessen, stapels oud papier. Soms is een deel van de lading afkomstig van diefstal. Maar voornamelijk gaat het toch om papier, motoren, koelkasten en oude tv's. Die apparaten moeten

dit nog werken, anders is het afval, en is de export illegaal. Dat gaan Velthoen en zijn collega's deze zaterdag controleren. „En als er te veel in zit om vandaag te controleren, verzegelen we de container en komen later in de week terug.” Vanuit de tegenovergelegen ruimte, onder een bewerkte klok met daarop de tekst 'Greetings from Ghana', worden de handhavers met onverholen nieuwsgierigheid gadeslagen door medewerkers. Op tafel liggen – naast een stapel dossiers van containers – checklists voor de controleurs, én standaardbrieven aan de ondernemer bij verzegeling van zijn container.

Betonschaar en slijptol

„Vandaag controleren we alleen de containers die volgens dossiers van het bedrijf op dit moment worden geladen.” Hoe weet hij dat de overige niets bevatten? „Je loopt er langs en geeft er een schop tegen. Dan hoor je snel genoeg of er wat in zit.” Vijf minuten nadat de controleurs in koppels over het terrein zijn uitgewaaid

komen er al twee doorweekt van de regen terug: „Op twee containers passen de sleutels niet en er staat er een open waarvan geen dossier is.” Velthoen, laconiek: „In de auto liggen een betonschaar en een slijptol.” Vanachter een kop koffie in het geconfisqueerde kantoor legt hij uit: „We nemen een representatieve steekproef. Een container vol tv's? Aansluiten met het verlengsnoer en kijken of er sneeuw verschijnt.” De hevige regenval maakt de controle er niet gemakkelijker op: vooral dat testen van de elektrische apparatuur is soms gevaarlijk. „Kapotte elektrische apparatuur is afval. Maar Ghana zit vol handige jongens die van drie oude tv's één nieuwe maken. De vraag is echter wat ze doen met het restafval: deponeren bij de derde palmboom links? Daarom moeten die dingen nog werken als ze op transport gaan. Hoe lucratief deze handel kennelijk is, bleek in het verleden al uit transportcontroles van de VROM-Inspectie en douane, waterpolitie en Openbaar Ministerie. Voorlichting werpt niet altijd vruchten af”, vertelt Velthoen. De VROM-Inspectie verpreidde een cd-rom met EVOA-informatie. Bedrijven kunnen daarop zien wat wel en niet mag. Deze informatie heeft in Amsterdam de export van dichtgelaste auto's met afval voor Afrika teruggedrongen, maar in de containerexport wordt nog volop gesjoemeld

>>



Briefing in de bedrijfskantine.



Een eigenaresse van een zeecontainer komt polshoogte nemen.



Oud papier is geld waard in Ghana.



Als ze nog spelen, is het geen afval.

Dwangsommen

De exporteur waar we controleren is een oude bekende van de Inspectie. De strikte regels vormen een bedreiging voor de inkomsten van het bedrijf: hoe minder lading is toegestaan, hoe kleiner de omzet. Velthoen: „Deze jongens zijn creatief: vorige week onderschepten onze Antwerpse collega's nog dertien containers met oude meuk die op kleine binnenvaartschepen hier vandaan waren gekomen, om vanuit België naar Ghana te verscheppen.” Waarmee eens te meer het belang van Europese samenwerking in de handhaving is onderstreept. En van voortdurend controleren. Volgens de EVOA zijn alle instanties die aan dergelijke transporten te pas komen, zoals eigenaar, opdrachtgever, vervoerder en documentmaker in gelijke mate verantwoordelijk voor de lading. In dit geval vervult het bedrijf zelf dus een aantal van die taken. Genoeg reden voor regelmatige inspecties, inclusief vele hercontroles. „Dit bedrijf heeft al een dwangsom van vijfduizend euro per overtreding aan de broek. Voor elke nieuwe fout wordt niet alleen de dwangsom verbeurd, maar ook proces-verbaal opgemaakt voor de onderneming en voor de afzender van de goederen.”

Medicijnen

De eerste tussenstand: drie foute containers, twee 'schone'. 'Foute' containers worden verzegeld en de eigenaar moet binnen veertien dagen het afval afvoeren naar een erkend inzamelaar. Doet hij dit niet, dan doet VROM dit op zijn kosten. Een aantal keren per

jaar controleert het Inspectieteam op een dergelijke manier. „Eigenlijk te weinig”, meent Velthoen. „We treffen namelijk niet alleen kapotte koelkasten en tv's aan, maar ook overjarige medicijnen en zelfs munitie.” De eerste lunchpakketten worden aanbroken. De geur van gebakken vis drijft inmiddels door het gebouwtje. Achterin blijkt zich inmiddels een groot aantal Ghanezen in de keuken te hebben verzameld. Terwijl de Nederlandse inspecteurs hun krentenbollen verorberen wordt er elders stevig Afrikaans gekookt. Een doorweekte controleur stapt binnen: „Zojuist een container geopend met motorblokken waar de oliedrab uitdruipt.” Een verbaasde klant kijkt even om de deur en verdwijnt schielijk als hij een politie-uniform ziet.

Relatief begrip

Niet EG-landen kunnen volgens de EVOA te kennen geven welke afvalstoffen zij uit de EG willen ontvangen. Welke afwegingen daaraan ten grondslag liggen – de wens van de bevolking, imago, nut – doet niet terzake. De Ghanese overheid wil helemaal geen afvalstoffen – ook geen oud papier. Maar juist dat oude papier is lucratieve waar in Ghana. „Het wordt vermengd met mest om er een soort papier-maché van te maken. Ze gebruiken het als bouw materiaal, als brandstof, het wordt gebruikt als luiers, en natuurlijk als toilet papier.” De beleidslijn die de controleurs hanteren, biedt enige speling: een twintigvoetscontainer mag maximaal één kuub oud papier bevatten, een veertig-

voetscontainer twee. Het argument: verpakkingsmateriaal voor wat er verder in de container zit. „Dat argument is ingegeven door verpakkings eisen. Men mag geen oude tv's in containers storten. Dus dan kunnen ze in papier.” De aanwezige juriste beschrijft waar het eigenlijk om gaat: „Afval is een relatief begrip. Wij gaan uit van de Europese standaard.” Velthoen: „Wat hier afval is, is daar nog handel. En die wordt hier veelal voorbereid door particulieren uit het wijldvertakte ooms- en nevennetwerk, die transporten regelen. Voor vijftienhonderd euro huur je een container. Die prop je in drie weken tijd vol en dan zorgen dat de opbrengst van de inhoud de huur- en verzendkosten dekt.”

Aan de poort

Later op de dag – de tussenstand is dan vijf 'fout', acht conform – beginnen de aanvankelijk zo amicale ondernemers inmiddels ook figuurlijk natigheid te voelen. Ze zien zelf de gestufte containers met kapotte vrieskasten, motoronderdelen, emmers vol afstandsbedieningen en lekkende motoren. In een container staat een stretcher: blijkbaar gebruikt iemand deze ruimte als slaapplek. „Je ziet ze denken: de dwangsom, de pv's... Terwijl drie weken containerverhuur slechts 1500 euro opbrengt.” „Hoe kan ik alles in die containers controleren?”, vraagt de eigenaar zich met veel omhaal af. „Wat is de oplossing?” Een van de meegekomen juristen heeft zijn antwoord klaar: „Controle aan de poort meneer. U zet een man-

netje neer die eerst de inhoud van de containers checkt.”

Voorlichting

Velthoen meldt een week later de resultaten van de hercontrole. „We zijn nog niet klaar. We moeten nog acht containers afhandelen waarvan de huurders niet kwamen opdagen. Dat is overigens heel gebruikelijk.” De voorlopig laatste tussenstand na de controle van 35 containers: dertien processen-verbaal en dertien inningen van de dwangsom voor evenzevele overtredingen. „Bij de hercontrole troffen we nog een container aan met 29 CFK-houdende koelkasten. Dat is zowel een overtreding op het handelsverbod ingevolge het Besluit beheer wit- en bruingoed, de EG-verordening als de EVOA.” De directeur van het bedrijf heeft inmiddels te kennen gegeven dat hij graag een gesprek wil met de VROM-Inspectie. Hij stoorde zich vooral aan de omvang van het team handhavers. „Zijn klanten schrokken en liepen weg. En hij wilde toch nog meer uitleg over afvalstoffen, ondanks de bepaald niet kinderachtige voorlichting die we al hebben gegeven.” Maar benadrukt Velthoen: praten kan altijd. „We zullen weer informeren over wat wel en niet mag. De dwangsommen worden uiteraard ook geïnd.”

Verbetering

De cultuuromslag, de mentaliteitsverandering bij bedrijven, het is een lang verhaal. Toch luidt de algemene indruk van de betrokken toezichhouders dat het stap voor stap schoner en veiliger wordt in het westelijk havengebied.

Velthoen: „Bij onze eerste controles hier was zowat elke container fout. Nu nog ongeveer de helft; het gaat dus beter.” Drie dagen later treft de douane op hetzelfde terrein een met oud papier en foute koelkasten volgestouwde container aan. Velthoen:

„Ik hoop dat dit bedrijf ooit gaat rekenen: het jaarsalaris van twee controleurs bij de poort tegenover de huidige reeks boetes en dwangsommen.”

Tekst: Joost Swanborn
Foto's: NFP Fotografie

