

‘En daar stomen we even op af’

„Natuurlijk kennen we niet alle regels en vergunningen uit ons hoofd, maar je weet vaak gevoelsmatig of iets door de beugel kan of niet, en dat check je.” Tjis de Boer (52) en Michiel Wekking (35) varen uit met de P65 vanaf hun hoofdkwartier aan de Westerdoksdijk. Aan boord twee radarschermen, een GP (Global Positioning)-systeem, twee marifoons en twee mobilifoons. Het is een grauwe, grijze dag. „Op het water heb je te maken met wetten die je op de politieschool niet leert.”

„Vanmorgen vroeg hing ik met Rijkswaterstaat aan de telefoon over toepassing van het Bouwstoffenbesluit bij het dempen van een vaargeul. Er is wel degelijk een intensieve samenwerking bij milieuwethandhaving”, pareert De Boer eventuele kritiek nog voordat ze is uitgesproken. „We werken ook samen bij milieucontroles op transport. We boeken daar kleine succesjes mee: vooral bij bestellingen voor ether en kerosine letten we extra op, want dat wordt veel gebruikt bij de productie van drugs.” Milieudienst, Rijkswaterstaat, Rijksverkeersinspectie, marechaussee en douane, elk heeft zijn eigen specialiteit, somt Wekking op. „Als we iets zien waarvan we niet weten of het kan, vragen we de vergunning op en bellen we collega-handhavers: hebben jullie toestemming gegeven, of een melding ontvangen?”

Er is veel om in de gaten te houden: afvalstroomnummers bij baggeren en afgraven, lozingen, een oude parkeerboot die illegaal wordt gesloopt en cacao-loosden vol ongedierte. Niet alleen rond het IJ, ook in de binnenstad komen ze

veel tegen: het afspreken van muren voor renovaties, bootjes met brandstof die zinken, olie op het water bij woonschepen, volle opvangbakken bij scheepswerven, overslag, slordig laden en lossen. „We krijgen ook veel door uit de helikopter. Vorige week voer hier een binnenvaartschip met een oliespoor achter zich aan; wij zien dat vanaf hier niet. Die schipper had niets in de gaten en wij er achter aan. Bleek dat zijn gasoliebunkers niet goed waren afgesloten. Het wordt allemaal vastgelegd op video of met foto's. In zo'n geval maken we meteen proces-verbaal op.”

Asbestboten

Terwijl de P65 over het IJ glijdt, wijzen Wekking en De Boer op een scheepssloperij aan stuurboord. „Die mijnenvenger van de Franse marine zit vol asbest. Sloop heeft veel voeten in de aarde. Eerst moet door een officieel bureau de vervuiling worden vastgesteld. Dan moet die onder strikte voorwaarden worden verwijderd en vervolgens vindt er een nacontrole plaats. Dan pas mag het schip worden gesloopt worden.” Even verder ligt de beruchte Otapan, die ook

vol zat met asbest. Dat materiaal is op kosten van VROM verwijderd. Even later varen we langs de Sandrien, die op last van minister Pronk aan de ketting is gelegd. De Boer: „Alleen het havengeld is inmiddels al een fortuin.”

En die grote afvalverwerker aan bakboord? „Als je zo'n bedrijf met z'n allen integraal controleert, kom je vast wel van alles tegen wat niet door de beugel kan. Maar wie doet hun werk, als je de tent sluit?”

Op een kade staan tientallen trucks op elkaar gestapeld. De KLPD te water verdiept zich dan ook regelmatig in de EVOA-richtlijnen. „Dit stuwadoorsbedrijf laadt auto's in voor export naar Ghana en Nigeria. Dat mag dus geen schroot zijn, maar een handelsvoorraad. De motoren moeten zijn afgetapt en er mogen geen gevaarlijke stoffen meer in zitten.”

Wekking vertelt dat er enkele weken geleden een truck met zestig koelkasten werd ontdekt. „Ook brandstof en olie druipen soms uit die wrakken. Allemaal overtredingen van de Wet milieubeheer.”

Bedrijfsblind

Conform de internationale Marpol (maritime pollution)-afspraken controleren ze ook de oliehuishouding van schepen. Wekking: „Afgewerkte olie moet worden afgegeven en betaald. Dus die administratie wordt gecheckt en de tanks worden gepeild. Daar valt niet straffeloos mee te sjoemelen. We lopen

in Nederland met dit onderdeel voorop in de handhaving. Het is echter ook een kwestie van mentaliteit en er zijn nog vele bananenrepublieken. Ze blijven het proberen.”

De surveillanten groeten een passerende marechausseeboot. Ondanks de regelmaat en de intensiteit van de surveillance lijkt het wat weinig, één boot voor een havengebied vol stapels schroot, bergen hout- en ander afval, vele binnenvaartschepen en honderden kleine bedrijfjes.

Gassing

Bij een kunstmestfabriek haalt De Boer luidruchtig zijn neus op. „Als de wind goed staat, ruik ik dit thuis in Aalsmeer. Dat hoort erbij.” Ze wijzen ondernemers op de verplichte good housekeeping-maatregelen in hun vergunning. „Je komt veel bedrijfsblindheid tegen. Als ze daar bij die weegtoerens veevoerders, granen of kunstmest laden en lossen boven een open boot, en die grijpers gaan erin, dan wordt dat een enorme stofbende, ook op het water. Misschien geen milieucalamiteit, maar Rijkswaterstaat is er duidelijk in: het is gewoon verboden. En cacao wordt gegast met methylbromide of fosforwaterstof, gevaarlijk spul. Als je in de krant weer eens leest dat er iemand in de haven niet goed is geworden, komt dat vaak doordat hij een container onder gas te vroeg heeft geopend.”

Maar beiden constateren ook verbeteringen. De Boer vertelt van een container-

bedrijf waar het vervuilde hemelwater niet werd afgevoerd naar de waterzuivering. Dit water stroomde rechtstreeks het IJ in. Inmiddels zijn er door het bedrijf voorzieningen getroffen om dat te voorkomen.

Bilgebootje

In een doodlopend zijhaventje ligt het troosteloze wrak van wat eens bedoeld was als asielzoekersboot. Motregen ondersteunt het vervallen beeld. „Hij ligt op de bodem”, meldt De Boer laconiek. „Deze schuit werd door tegenstanders van dit opvangplan in brand gestoken. Door het bluswater is het gezonken. Later bleek ook dit schip vol asbest te zitten. We varen hier regelmatig langs om te zien of dat niet illegaal wordt verwijderd. Want officiële sanering kost de eigenaar rond de drie ton.”

Hij pakt zijn verrekijker. „En daar stomen we even op af.” Aan de overkant ligt een bilgebootje, een soort varende pomp, die schepen voorziet van olie, en op de kade staat een ronkende truck. Er loopt een slang van de boot naar boven. Wekking stuurt naar de wal en De Boer springt behendig op de kade, trotseert de inmiddels met bakken vallende regen. Hij praat met de schipper en verdwijnt vervolgens in de cabine van de truck. „Ik heb zijn procedures en papieren gecheckt. Alles was oké”, meldt hij later. En voegt daar bijna verontschuldigend aan toe: „Soms is alles gewoon in orde, hoor.”

Korps Leuke Politie Dingetjes

Amsterdam, de grootste cacaohaven ter wereld, de zevende zeehaven van Europa, 40.000 arbeidsplaatsen. Het werkterrein van de Amsterdamse Waterpolitie van het Korps Landelijke Politiediensten omvat de havens, het IJ en de stadsgrachten. Zo'n 25 medewerkers surveilleren dag en nacht in de IJmond en in de stad tussen 7.00 uur en 23.00 uur. De onderbezetting is momenteel 33%. De dienst in Amsterdam heeft de beschikking over enkele speedboten en een laag overdekt schip om in de stad onder bruggen door te kunnen varen. Op het IJ vaart de trots van de vloot, de P65. Bijna 19 meter lang, ruim 5 meter breed en voorzien van twee zescilindermotoren met een vermogen van ruim 600 PK plus een hydraulische boegschroef die zijwaarts varen mogelijk maakt. Topsnelheid 42 km per uur. Een dag op het water met de KLPD. Ofwel het Korps Leuke Politie Dingetjes, zoals deze Amsterdammers zeggen.

Nadere inlichtingen: Waterpolitie Amsterdam, tel 020-5230230; KLPD Driebergen, tel 0343-535555.

Tjis de Boer aan boord van de P65: „Je komt veel bedrijfsblindheid tegen.”

