



Foto boven: Politieagente Anja van Deursen van het regionale milieuteam Politie Midden en West Brabant buigt zich samen met haar Belgische collega Ives Lauwers van de politie Turnhout over de vereiste papieren van een vrachtwagenchauffeur.

Foto onder: Sommige agenten pleiten voor controles op vaste plekken in plaats van met vliegende brigades. Het gevaar bestaat dat vrachtwagens dan gaan omrijden.

# Speuren naar illegaal varkenshaar en tijdschriftkratjes

**Vijftien procent van de Europese afvaltransporten voldoet niet aan de regels voor grensoverschrijdend afvaltransport (EVOA). Zo bleek vorig jaar bij een Europees handhavingsproject. Eind maart gingen Nederlandse en Belgische agenten, in de regio tussen Antwerpen en Breda, voor het eerst samen op zoek naar illegale afvaltransporten.**

Het is bijna 11.00 uur als vier gemengde patrouilles van Belgische en Nederlandse agenten vertrekken vanaf het politiebureau in Zundert. Anja van Deursen van het regionale milieuteam Politie Midden en West Brabant stapt in bij haar Belgische collega Ives Lauwers van de politie Turnhout. Voor beiden vormt de grensregio het werkterrein en is het de eerste keer dat zij op pad gaan met een collega van de andere kant van de grens. Controles van afvaltransporten zijn daarentegen niet nieuw voor Lauwers. „Een aantal malen per jaar hebben wij een actie. Maar niet eerder in internationaal verband. Wij controleren aan onze kant van de grens. De Nederlanders aan hunne kant, maar ge ziet elkaar gene keer”, vertelt Lauwers, terwijl hij zijn busje over smalle weggetjes manoeuvreert naar het eerste controlepunt in België. Dat is een stukje provinciale weg, vlak bij de afrit van de snelweg E34 (Eindhoven-Antwerpen), waar veel vrachtverkeer van en naar het industrieterrein in Beerse rijdt. „De weg is daar extra breed. Dat is voor ons ideaal om camions te controleren.”

## De Belgische fuik

„Dus dit is een binnenlands transport?”, informeert Van Deursen bij Lauwers. De twee staan in het poli-

tiebusje gebogen over een geel formulier dat de inhoud van de lading aangeeft van een witte tankauto met aanhanger. Lauwers' collega's hebben de vrachtwagen even daarvoor naar de kant van de weg gedirigeerd. De papieren blijken in orde en even later trekt de vrachtwagen weer de weg op. „Bedankt, u heeft weer fantastisch gesorteerd”, staat in grote letters op de zijkant van de vrachtwagen die Lauwers even later aanhoudt. Hij vraagt de chauffeur om rijbewijs en vrachtpapieren, waarmee hij vervolgens naar een politiebusje van de Belgische collega's loopt. „Dit is echt handig”, knikt Van Deursen naar het kopieerapparaat. „Dat bespaart een hoop schrijfwerk en tijd.” Even later staat ze te overleggen met Lauwers. „Die wagen was net leeg. Ik zou dan niet meer om de vrachtpapieren hebben gevraagd”, zo licht ze de Nederlandse werkwijze toe. „Wij controleren dat wel”, reageert Lauwers. „Wij sturen dat op naar Brussel, naar de cel leefmilieu van de centrale dienst politie. De vracht wordt dan vanuit daar administratief gevolgd.” Van Deursen vraagt zich af hoe haar Belgische collega's afvaltransporten van andere transporten onderscheiden. „Hoe zie je dat?” Dat is inderdaad lastig, beaamt Lauwers. „Vrachtwagens die in Duitsland afval transporteren hebben een bord met

de hoofdletter A erop. Anders ga je af op de vorm van de vrachtwagen, de transporteur. Maar soms is het gokken, ja.”

## De briefing

Een paar uur daarvoor, om precies 10.00 uur, zitten zes Nederlandse en vijf Belgische agenten in de kantine van het politiebureau in Zundert. Ze luisteren naar de briefing van Cor van Kapel over deze Belgisch-Nederlandse actie om grensoverschrijdende afvaltransporten te controleren. Jan Thielens van de Belgische VROM-Inspectie, die als eerste Belg in Zundert arriveerde, is dan alweer vertrokken. Dat is eigenlijk maar beter, blijkt uit de woorden van Carla Meessens, die de actie vanuit Belgische zijde heeft gecoördineerd. „Het Benelux-verdrag geldt alleen voor de politie. Als alles goed gaat, alla, maar als er iets misloopt ...”

Met de actie geeft de politie handen en voeten aan het Benelux-verdrag. „Dat houdt in”, vertelt Van Kapel, „dat wij gezamenlijk op pad mogen en dat Belgische auto's in Nederland een stopteken mogen geven. Maar ook de papieren mogen vorderen en de lading mogen controleren.” Om het zekere voor het onzekere te nemen, vragen Nederlandse agenten in Nederland naar de papieren en doen Belgische agenten dat in België. Verder blijken de agenten uit beide landen niet dezelfde bevoegdheden te hebben. „Belgische agenten mogen geen monster nemen, wij mogen dat wel. Voor jullie gaat dat via Jan >>



Foto links en midden: De beide politiemannen Frank van Geel (NL) en Nico van den Bulck (België) controleren de lading van een zojuist aangehouden chauffeur.

Thielens”, zo richt Van Kapel zich tot de Belgische agenten.

„Als het aankomt op geweld”, vult de operationeel chef van het milieu-team Johan Geleijns aan, „zijn de Nederlandse regels strenger dan de Belgische. Als er een wapen betrokken wordt, moet dat worden gemeld. Ik weet niet hoe dat in België zit.” Meessens: „In België is pas sprake van vuurwapengebruik als er geschoten wordt. Als ge er iemand mee op de kop slaat, is het geweld, maar geen vuurwapengebruik.” Dan geeft Van Kapel de vier koppels een mapje informatie mee – de grensoverschrijdende transporten die zijn aange meld, een lijst van transporteurs die grensoverschrijdende afvaltransporten uitvoeren en het Benelux-verdrag – en gaan de patrouilles op pad.

#### De containervrachtwagen

Om 13.15 uur hebben Lauwers en Van Deursen geluncht in het politiekantoor van Beerse, waar de Belgen zich verbazen over de pakjes melk in de Nederlandse lunchpakketten. Daarvandaan zet Lauwers via kruip-door-sluip-doorweggetjes, langs de weiden over de dorpen Ravels, Weelde en Poppel, koers naar Nederland. Na drie kwartier arriveren de twee in Goirle, waar Lauwers zijn busje bij een kruispunt draait, om vervolgens vijfhonderd meter terug te rijden en in een parkeerhaven te stoppen om vrachtwagens te gaan spotten.

„Het aanbod is hier niet zo groot”,

constateert Van Deursen een minuut of vijf later. Dan opeens komt een groene containervrachtwagen met aanhanger van de andere kant aanrijden. Een afvaltransport? Lauwers keert zijn auto over de dubbele doorgetrokken streep, slipt in de door regen week geworden grasberm en geeft flink gas. Even verderop staat de vrachtwagen, met een erachter een paar personenauto’s, te wachten voor een rood stoplicht. „Zal ik er langsrijden en hem laten stoppen?” „Als hij de A58 opgaat, halen we hem in en laten hem bij een parkeerplaats stoppen”, antwoordt Van Deursen. Als de vrachtwagen de snelweg opdraait, schiet het politiebusje erlangs en leidt de vrachtwagen naar de parkeerplaats

anderhalve kilometer verderop. Daar neemt Van Deursen de gegevens over van de begeleidingsbrief (die vervoer van metaalschroot aangeeft) en speurt Lauwers bij de vrachtwagen naar een plekje waar hij erop kan klimmen. Zien is geloven, vindt hij. Maar de laddertjes aan de containers zijn kapot. Dan maar via de trekhaak. „De voorste is vol, de achterste is halfvol”, meldt hij, als hij weer naar beneden is geklommen.

#### Op de vluchtstrook

Een kilometer of twee verderop houden Frank van Geel van de Politie Midden en West Brabant en zijn Belgische collega Nico van den Bulck een blauwe vrachtwagen aan op de

## Proces-verbaal voor oud papier

Naast de internationale patrouilles gaan op deze 25 maart ook nationale patrouilles op pad aan beide zijden van de grens. In Nederland speuren Cor van Kapel van Politie Midden en West Brabant samen met Piet van den Brink van de VROM-Inspectie naar illegale afvaltransporten. Op de A58 stuit het tweetal op een vrachtwagen met oud papier die van Tilburg richting Breda rijdt. Volgens de papieren zit de ontdoener van het afval in Heesch en de ontvanger in Weurt. „Hoe komt dat nou? Zeg ik tegen de chauffeur. Je rijdt de verkeerde kant op”, vertelt Van Kapel. „Nee, zegt die meteen, ik ga naar Frankrijk. Aan de grens staat mijn maat.” Daarop gaan Van Kapel en Van den Brink ook naar de grens. Daar staat inderdaad een andere vrachtwagen met oud papier. Met vervoerspapieren voor beide vrachtwagens, maar met daarop de transporteur als de genoemde afzender. „Op het originele papier staat de reële afkomst, maar geen reële bestemming. Op bijlage VII (het verplichte EVOA-document) is dat precies andersom.” Van den Brink: „De puzzel klopt niet. Waarschijnlijk hebben twee handelaren zaken met elkaar gedaan, maar willen ze elkaar niet laten zien wie hun klanten zijn.” De twee vrachtwagens mogen doorrijden naar hun Franse eindbestemming, maar krijgen wel een proces-verbaal. „De kern van de EVOA is dat het transport inzichtelijk is.”



*Ives Lauwers klimt via de trekhaak naar boven om zelf een blik in de container te kunnen werpen en de inhoud van de lading vast te stellen.*

oprit naar de snelweg. „Zet de motor maar even uit”, zegt Van Geel tegen de chauffeur, die wil weten waarom hij moet stoppen. De man reikt vanuit de cabine zijn papieren aan. Die zijn in orde, maar Van Geel wil toch een blik op de lading werpen. Blauwe kratjes met tijdschriften. In zijn auto beoordeelt Van Geel de papieren. „Bravo, Juliet, Hotel, Papa, 33”, zo geeft Van den Bulck het kenteken door. „Het hád wel eens afval kunnen zijn”, vindt de Belgische agent achteraf. Zo lang er geen schroot of puin uit de container steekt, is het voor toezichthouders lastig te zien of een vrachtwagen afval vervoert.

Op de terugweg naar het politiebureau in Zundert passeren de twee op de snelweg een colonne vrachtwagens. „Rijden we net nu zo'n hele rij voorbij”, zegt Van Geel, met spijt in zijn stem. „Moeten wij er nog eentje pakken?”, vraagt hij zijn Belgische collega. Dan in elk geval geen glascontainer, vindt die. „Daarvan zijn de papieren welhaast zeker in orde.” De twee schatten per vrachtwagen of er afval in zit. „Die container is leeg”, meent Van Geel, „anders zou hij niet zo hoog op de wielen staan.” Toch sturen ze hem vlak voor de Belgische grens op de vluchtstrook. „Leeg”, laat Van den Bulck een minuut later weten. „Hij had varkensharen getransporteerd.” Binnen een vloek en een zucht is de controle voorbij en schiet de VW Touran weer de snelweg op.

### De debriefing

Het aantal controles is deze dag mager, zo blijkt als alle patrouilles weer terug zijn op het politiebureau voor de debriefing. De vier politiebureaus die in de grensstreek op pad zijn geweest, hebben achtereenvolgens een, drie, vier en zeven controles uitgevoerd. Processen-verbaal zijn niet uitgeschreven. Voor deze vijftien controles waren een internationaal contract, een samenwerkingsconvenant en uitvoerig grensoverschrijdend overleg nodig. „Wat mij opviel is dat wij op dezelfde manier alles doen en alles benaderen”, concludeert de Belgische agent Van den Bulck. „Tot aan de documenten toe, die bijna hetzelfde zijn. Waarom moeten de voorbereidingen dan zo enorm zijn, voor zo'n simpele controle? Maar goed”, berust hij, „wij hebben nu een contact hier in Nederland en ik hoop dat jullie dat ook zo zien voor België.” Sommige agenten pleiten ervoor om een volgende keer op vaste plekken te controleren, in plaats van met vliegende brigades. Zo hopen ze meer te vangen. Van Kapel: „Onze ervaring is dat vrachtwagens dan gaan omrijden. Dus als je ergens vast gaat staan, dan liefst maar voor een half uur of drie kwartier.”

Vanwege het beperkte aantal controles op deze dag vragen de agenten of ze een volgende keer een paar uur eerder kunnen starten? „Je kunt beter om 06.00 uur beginnen en er vol invliegen”, meent een Belgische

agent. „Want na 13.00 uur gebeurt er bijna niks meer.”

Niettemin beoordelen ze deze actiedag als zinvol. Ze hebben kennis uitgewisseld, collega's leren kennen die op een steenworp afstand opereren, en weten nu dat Belgische politieagenten op bijna dezelfde manier optreden als de Nederlandse. Maar verbeterd daarmee ook de kwaliteit van de handhaving? Is het toezicht beter als Belgische en Nederlandse agenten samen op pad gaan? Nogal wiedes, klinkt het. De agenten onderstrepen het belang van het kennen van een collega aan de andere kant van de grens. Van Geel: „Stel je voor dat een Nederlandse transporteur afval naar België brengt, wat niet mag. Dan weet je dat je ze kunt bellen en dat er ook nog iets mee gebeurt.”

„Ik denk dat wij vanuit de informatievoorziening nog wel een paar slagen te maken hebben”, meent divisiechef Ron van Heiningen, die voor de debriefing is aangeschoven. „Toch hoor ik aan deze tafel alleen enthousiasme. Het begint bij samenwerking tussen de mensen. Afvalcriminaliteit wordt steeds Europees. Ik juich dit soort gecombineerde acties toe. Wat mij betreft doen wij dit een paar keer per jaar.”

Tekst en foto's: Harry Perrée