



Foto boven: Overleg tussen collega's van de Dienst waterpolitie, de Belgische scheepvaartpolitie en de Inspectie Verkeer en Waterstaat.

Foto onder: Een politievaartuig ligt naast een binnenschip dat is geladen met 220 containers.

Kreekraksluizen speuren naar 'onzichtbaar vervoer'

Van de vijftien binnenvaartschepen die gevaarlijke stoffen vervoerden, bleken er acht in overtreding. Veertien containers met rubberafval die onderweg waren naar India gingen retour naar de afzender. Het succes van de handhavingsactie op de wateren tussen Rotterdam en Antwerpen ligt vooral in de samenwerking, zo vindt de politieman die de actie coördineerde.

Op de eerste verdieping van het sluisgebouw van de Kreekraksluizen zit politieman Theo van der Linde. Door het raam aan zijn linkerhand kijkt hij uit op het Schelde-Rijnkanaal met in de verte Tholen, via het raam aan zijn rechterhand ziet hij in de verte de kerncentrale van Doel liggen. Een verdieping hoger doet de sluiswachter zijn werk. Hij leidt de boten die van Antwerpen naar Rotterdam varen of vice versa, door de sluis. Eind mei was deze eerste verdieping drie dagen lang de commandopost voor een gezamenlijke handhavingsactie van de KLPD, de Inspectie Verkeer en Waterstaat (IVW), de Zeehavenpolitie, Rijkswaterstaat, de Scheepvaartpolitie Antwerpen en de Douane. De aanleiding? „Kijk”, wijst Van der Linde naar een schip vol schroot dat net de sluis in vaart. Dat is een bulkschip, je ziet wat het vervoert. En daar een tanker. Dan weet je dat het gevaarlijke stoffen vervoert. Bij containers weet je dat niet. Je kunt niet zien wat er in zit. Ik noem dat onzichtbaar vervoer.”

Dat was de afgelopen jaren ook een bezwaar van de Zeeuwse overheden. Ze wisten niet wat er aan transport van gevaarlijke stoffen door het gebied heen ging, zo schetst de poli-

tieman in een omweg de aanleiding voor de recente actie.

Bezwaar

De lokale en regionale overheden verzetten zich dan ook toen de minister van Verkeer & Waterstaat in 2006 overwoog om EG-verordening 11 in te trekken. Die intrekking zou tot gevolg hebben dat er alleen nog regels gelden voor afval (EVOA) en voor gevaarlijke stoffen (Wet vervoer gevaarlijke stoffen), maar niet meer voor overige ladingen (verordening 11 EEG). „Dan weet je niet meer wat er wordt vervoerd, en dat lijkt me een probleem”, zegt de politieman. De minister bleek gevoelig voor de bezwaren en kondigde meteen een handhavingsactie aan. Zo zou duidelijk worden hoe goed of hoe slecht de binnenvaart de regels naleefde.

En dus werden in juni 2006 drie dagen en nachten achter elkaar alle containerschepen gecontroleerd. „52 procent van de schepen bleek toen in overtreding”, blikt Van der Linden terug. In het ene geval ontbrak het stuwplan, dat per verdieping aangeeft waar gevaarlijke stoffen staan. In het andere geval ontbrak de gevarendocumentatie, die aangeeft hoe om te gaan

met stoffen. In weer een ander geval klopte de seinvoering niet, of waren de vereiste metingen niet verricht. Een jaar later volgde een vergelijkbare actie met soortgelijke resultaten. De handhavingsactie van dit jaar was bedoeld om de peilstok nog eens in het binnenwater te steken. Meer in het bijzonder, om na te gaan of binnenvaartschepen de verplichte ladinginformatie wel bij zich hebben en of ze voldoen aan de Regeling communicatie rijksbinnenwateren. „Schipper moeten aan de sluis melden, via mail, fax of marifoon, wat de naam is van het schip, de inhoud van de lading en de bestemming. Gaat het om gevaarlijke stoffen, dan moeten ze nog veel meer gegevens melden”, licht Van der Linden die regeling toe. Deze informatie belandt in het Informatie- en VolgSysteem (IVS). „Als er brandweer of hulpverleners aan boord moeten gaan, dan is het belangrijk dat men ook weet wat er aan boord is.” Ook voor het toewijzen van een ligplaats is het belangrijk. „Een schip met gevaarlijke stoffen kan niet zomaar overal afmeren. Daar zijn aangewezen ligplaatsen voor.”

Oogst

Door IVS wisten de toezichthouders eind mei precies wat er aankwam bij de Kreekraksluis, althans wat er gemeld was. „We zien door de informatie van IVS bijvoorbeeld op onze computer: hé, daar komt een contai-

>>



Theo van der Linde: „Een schip met gevaarlijke stoffen kan niet zomaar overal afmeren.”

nerschip. Dan gaan we daar met een politieboot heen”, zo beschrijft Van der Linde het verloop van een controle. „Een ploeg van drie man; een bemanningslid, een specialist gevaarlijke stoffen en een specialist afval, gaat dan aan boord en voert een eerste, snelle scan uit.” Want aan boord liggen misschien wel tweehonderd documenten, aldus de KLPD'er. „De vraag is dan: welke komt er voor vastlegging in aanmerking? Dat beoordeelt de specialist. Op de politieboot maken ze een scan en die kunnen we op hetzelfde moment hier op de commandopost lezen. De analist die hier zit, gaat meteen met die gegevens aan de slag. Betreft het bijvoorbeeld een lading afvalstoffen, dan raadpleegt hij AMICE (het meldsysteem van VROM voor afvalstoffen, red. HH). De vraag is dan of er een driedagenmelding is gedaan. Zijn er onduidelijkheden, dan belt hij de afzender. Laat je dat de politieman aan boord van de boot doen, dan kan hij maar een of twee controles op een dag doen. Met de backoffice gaat het veel sneller”, aldus Van der Linde, die als chef Operatiën van de actie niet zelf aan boord van de binnenvaartschepen ging. „Vroeger wel, ja. Gevaarlijke stoffen was een hobby van mij. Toen ik midden jaren tachtig begon met controles was het nog een wild west: schippers wisten niet wat ze aan boord hadden.” En dan is het natuurlijk de vraag wat de oogst is geweest van deze drie dagen toezicht, waaraan veertig tot vijftig toezichthouders deelnamen en waarvoor vier patrouilleboten (twee

in de buurt van de Kreekraksluizen, een in Rotterdam, een in Antwerpen) werden ingezet. „Er zijn in totaal 29 containerschepen gecontroleerd. Je merkt hier ook dat het recessie is; het is minder druk dan normaal. Van die schepen hadden er vijftien gevaarlijke stoffen aan boord en daarvan waren er acht in overtreding. Het ging om dezelfde overtredingen als voorgaande jaren, maar dan minder ernstig.” Van de ruim 1600 gecontroleerde containers werden er tijdens de driedaagse marathonactie 57 'geblokkeerd' en dus uit de vaart gehaald.

Cliché

Een forse overtreding kwamen de toezichthouders op het spoor toen ze in het Schelde-Rijnkanaal aan boord stapten van een boot die 27 containers rubberafval vervoerde, bestemd voor India. Terwijl de boot doorvoer naar de haven van Antwerpen, bleken bij nadere controle de papieren niet te kloppen. Toen dat duidelijk was, liet de Scheepvaartpolitie Antwerpen de containers op de kade zetten en onderzocht deze. Van der Linde: „Er zijn veertien containers rubberafval teruggestuurd naar de afzender.” De rest van de containers mocht hun reis vervolgen. „Het rubber kon nog worden gerecycled”, motiveert hij de beslissing. „Die beoordeling is gemaakt door de Belgische politie en de Federale Leefmilieu Inspectie, de Belgische tegenhanger van de VROM-Inspectie, in overleg met de meldkamer van VROM.” Het officiële rapport met de resulta-

ten van de actie moet nog verschijnen, maar Van der Linde vindt de actie zeker een succes. „Waarom? Nou, dan kom je toch al snel op het cliché van samenwerking. Wij hadden hier continu drie mensen van de IVW zitten. Dat kom je niet vaak tegen. Tijdens de actie stond ons systeem en dat van de IVW voor elkaar open.” Omdat er actie nodig was in de haven, was ook de douane een belangrijke partner. „Want die heeft ruime bevoegdheden. Die heeft daar zijn ingangen, kent alle partijen in het havengebied en heeft inspectieplekken. Je kunt niet zonder hen.” Inmiddels zijn de verschillende toezichthouders weer ieder voor zich op pad. Als samenwerking zo belangrijk is, waarom vindt die dan alleen incidenteel plaats? „Ja, dat is zo. Maar er wordt wel meer informatie uitgewisseld. Ik lees bijvoorbeeld net vanmorgen”, knikt hij naar zijn laptop, “van een schip waar de IVW aan boord is geweest en de inspecteur heeft gemerkt dat de schipper naar alcohol rook. De stuurman zei dat de schipper wel vaker dronken is. Als ik zoiets lees geef ik dat door aan ons DIC (Dienst Informatie Centrum). Die boot gaat nu ongetwijfeld aandacht krijgen van de waterpolitie. Dat gebeurde een paar jaar geleden niet.”

Nadere inlichtingen

Theo van der Linde, Dienst Waterpolitie
Theo.van.der.Linde@klpd.politie.nl

Tekst: Harry Perrée
 Foto's: KLPD