



Boa zijn is een vak

Van onbekendheid met de term boa tot het niet voor vol worden aangezien en onbegrip van collega's. Het zijn zaken waar de buitengewoon opsporingsambtenaar in zijn of haar werk dagelijks tegenaan loopt. Daarnaast zijn er nog de discussies over taken en bevoegdheden, over de uitstraling en professionalisering; de boa valt vaak tussen wal en schip. Met het ontstaan van de Politiewet in 1994 werd ook de functie van boa in het leven geroepen. We zijn een kleine twintig jaar verder. Hoe is het om buitengewoon opsporingsambtenaar te zijn in 2014?

In deze serie proberen we altijd een goede mix te vinden tussen boa's die werkzaam zijn in de diverse kleursporen. Groen (natuur) is altijd goed vertegenwoordigd, grijs (milieu) wordt al iets minder, om van de andere sporen maar helemaal niet te spreken. Voor dit nummer hebben we weer eens contact gezocht met een boa uit het milieuveld. Voor dit interview hoef ik niet ver te rijden en begeef ik mij op bekend terrein. Ik ga op bezoek bij Gerrit Markvoort, boa bij de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) met als werklocatie Arnhem. Gerrit is een directe collega en met recht, zoals hij zelf ook zegt, letterlijk en figuurlijk een grijze boa.



Tijdens zijn werkzaamheden in het veld zag Gerrit de natuur steeds verder achteruit gaan.

Na de reorganisatie bij het Kadaster werden de kadasterwerkzaamheden ondergebracht bij het ministerie van Volkshuisvesting en Ruimtelijke ordening.

Vervolgens werd milieubeheer bij dat ministerie gevoegd. Milieu was toen hot en we zaten midden in de tijd van de "Ver-thema's".



Letterlijk en figuurlijk een grijze boa.

Het kan raar lopen

Gerrit is op iets latere leeftijd in het milieuvak gerold. In feite zit er een constructiebankwerker/construictietekenaar tegenover mij. Hierna volgden nog een paar baantjes, "gewoon om geld te verdienen", zegt hij.

Na zijn diensttijd ging hij werken bij het Kadaster, waar hij de ambtenarenstatus kreeg, want het Kadaster viel onder het ministerie van Financiën.

In de Nationale Milieubeleidsplannen is een aantal zogenaamde ver-thema's beschreven. Het doel daarvan is te komen tot een duurzame samenleving.

Het themagerichte milieubeleid beschrijft het beleid dat is gericht op de milieuproblemen binnen deze zogenaamde ver-thema's, te weten:

- Verandering van klimaat
- Verzuring
- Verspreiding
- Verwijdering
- Verstoring
- Verdroging
- Verspilling
- Vermesting
- Verontreiniging van de bodem (sinds NMP 3)

Tijdens zijn werkzaamheden in het veld zag Gerrit de natuur steeds verder achteruit gaan. De ver's

stonden op zijn netvlies gebrand. Zijn aandacht voor milieu was gewekt. Een studie milieukunde was de volgende stap.

Naast zijn dagelijkse werkzaamheden had hij een studiebelasting van ongeveer twintig uur in de week.

Voor kadastermedewerkers werd in die tijd ook een ervaringstage opengesteld bij het toenmalige ministerie van VROM. "Daar heb ik toen voor geselecteerd", zegt Gerrit, "en dat was mijn eerste kennismaking met milieu. Toen in die periode een arbeidsplaats bij de Hoofdinspectie milieuhygiëne, afdeling bestrijding dierplagen vrijkwam, heb ik gesolliciteerd en werd ik aangenomen. Het kan raar lopen".

Reorganisatie na reorganisatie

"Vanaf dat moment moest ik ook mijn boa-akte halen", zo vertelt Gerrit. "Dat was in verband met toezicht op gebruik en toepassing van bestrijdingsmiddelen. De boa-opleiding was toen uitgesmeerd over meerdere maanden. Wij moesten gemeenten adviseren. Van strafrechtelijk optreden kwam niet veel.

Na drie jaar werd die afdeling opgeheven en werd ik geplaatst bij de Regionale Inspectie Milieuhygiëne (RIMH) Oost, later VROM-Inspectie in Arnhem. Ik belandde in de wereld van de afvalstoffen. Ik was o.a. verantwoordelijk voor stortplaatsen, toezicht en handhaving op de grensoverschrijdende overbrenging van afvalstoffen en het Besluit inzameling afgewerkte olie. Vanaf die tijd was net de Europese Verordening Overbrenging Afvalstoffen (EVOA) van kracht.

In die tijd heb ik grote onderzoeken gedaan over



stortplaatsen (illegale uitbreiding van stortplaatsen en het niet voldoen aan de afdekplicht en acceptatieprocedure). Deze onderzoeken deed ik samen met de politie en de provincie. Een aantal van deze zaken heeft zelfs de pers gehaald. Uiteindelijk is de zaak bestuurlijk afgedaan en is alles hersteld. Voor mij een genoegdoening omdat de natuur in oude staat werd hersteld en daar was het mij in eerste instantie ook allemaal om te doen.

Na diverse reorganisaties werk ik nu bij ILT. De werkzaamheden zijn vrijwel gelijk gebleven alleen is de naam van de organisatie weer eens gewijzigd en ligt de focus nu voornamelijk op de EVOA.

Bij de VROM-Inspectie belandde ik in de wereld van de afvalstoffen.

ILT

De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) bewaakt en stimuleert de naleving van wet- en regelgeving voor een veilige en duurzame leefomgeving en transport. ILT staat voor een goede dienstverlening, rechtvaardig toezicht en adequate opsporing. Dit zoveel als mogelijk in samenwerking met andere inspecties, risico-gestuurd, uitgaande van vertrouwen en gericht op de reductie van de toezichtlast. Beleidmakers bepalen de regels, burgers en bedrijven zijn verantwoordelijk voor de uitvoering en de inspectie ziet toe op de naleving.

De domeinen Leefomgeving zetten zich in voor het behoud van een veilige en gezonde woon- en werkomgeving en het beperken van belastende invloeden op het milieu. Denk hierbij aan het toezicht op de veiligheid van bouwwerken en drinkwater, de beperking van risico's van gevaarlijke stoffen en industrieën, de verantwoorde verwerking van afval en de preventie en sanering van vervuilingen in bodem en water.

De transportdomeinen zetten zich in voor een veilig transport over de weg, over het water en door de lucht. Denk hierbij aan het toezicht op bedrijven werkzaam in deze sectoren, de infrastructuur op het spoor en in de luchtvaart en de eisen gesteld aan de rij- en rusttijden, vakbekwaamheid, belading en onderhoud.

De werkzaamheden zijn vrijwel gelijk gebleven alleen is de naam van de organisatie weer eens gewijzigd.



Wat doe je nu

"Ik ben nu inspecteur bij ILT afdeling Handhaving Afval / EVOA. Ik ben daar als boa voornamelijk actief op het gebied van grensoverschrijdende (illegale) overbrengingen van afval. Ik werk nog steeds veel samen met binnen- en buitenlandse politieor-

ganisaties, met de douane en diverse omgevingsdiensten.

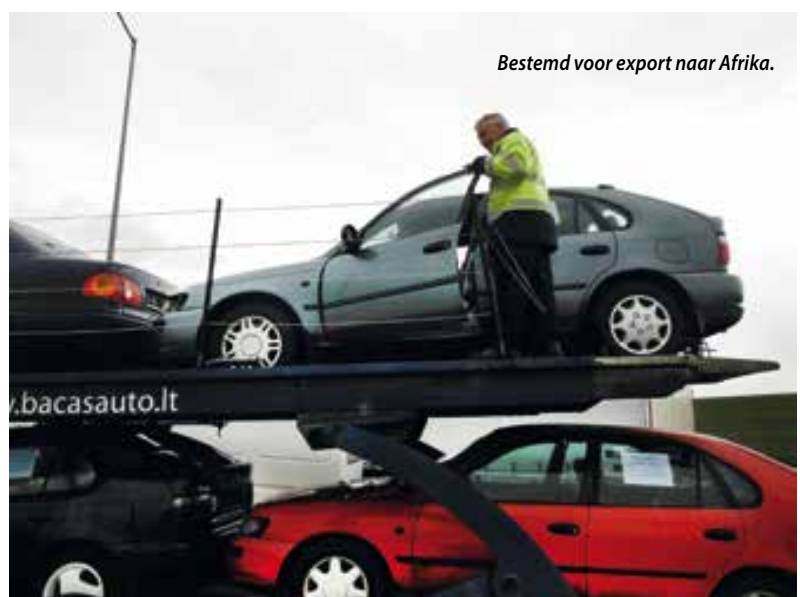
Naast dit werk neem ik ook deel aan uitwisselingen en controles in het buitenland. Hier proberen we van elkaar te leren, gegevens uit te wisselen en elkaar te helpen".

Controle in Passau

Tijdens een van onze uitwisselingsdagen werd bij een grenscontrole aan de Duits/Oostenrijkse grens bij Passau een Nederlandse vrachtauto gecontroleerd. Deze vrachtauto was geladen met gebruikte, gesorteerde kleding uit Nederland. De chauffeur had een begeleidingsbrief bij zich, een zogenoemde CMR (Convention Relative au Contrat de Transport International de Marchandises par Route). Hij vertelde dat hij naar Bulgarije moest, maar wist niet precies waar hij daar moest zijn. Hij vertelde eerst dat hij voor een kerkelijke instelling in Putten hulpgoederen wegbracht. Op verzoek van de Oostenrijkse politie heb ik contact gezocht met die instelling. In het verre verleden hadden ze wel een project gehad, maar hier wisten ze niks van. De Oostenrijkse politie werd steeds nieuwsgieriger en bekeek de lading met toenemende argwaan. Vervolgens werd mij verzocht om informatie op te vragen bij de Nederlandse politie Landelijke Eenheid. De chauffeur, zijn bijrijder en de vrachtauto zijn bij de politie door de systemen gehaald. Met de vrachtwagen en de bijrijder was niets aan de hand. De chauffeur bleek net weer op vrije voeten, nadat hij een straf had uitgezeten voor XTC handel. Dit was aanleiding voor de Oostenrijkse politie om de snuffelhond in te zetten. De hond heeft in de lading niets gevonden. Het transport mocht verder gaan mits de chauffeur exact kon aangeven waar hij de lading naar toe bracht. Dit heeft hij uiteindelijk gedaan. Met een flinke boete voor het overtreden van de rij- en rusttijd kon hij zijn weg vervolgen.

Tijdens deze controle werd ook een vrachtwagen geladen met oude busjes, ELV's (End of Life Vehicle), gecontroleerd. Deze waren bestemd voor export naar Afrika. De busjes waren gesloten en geblinddoerd. De Oostenrijkers hebben de vrachtwagen naar een locatie laten rijden waar de busjes afgeladen konden worden. Daar werden ze opengemaakt (gebroken) en bleek dat ze geladen waren met afgedankte elektronica. De elektronica is in Oostenrijk naar een erkende verwerker gebracht en de busjes zijn leeg weer op de vrachtwagen geladen en naar Antwerpen gebracht voor verscheping naar Afrika. De eigenaren van de busjes, Afrikaanse handelaren, waren al weer terug in Afrika en dus ongrijpbaar voor de autoriteiten in de EU. Uit deze casus blijkt hoe belangrijk EU samenwerking is. Als die er niet is komen die handelaren er altijd mee weg en blijft de illegale afvalstroom naar Afrika in stand.

Een vrachtauto was geladen met gebruikte, gesorteerde kleding uit Nederland.



Bestemd voor export naar Afrika.

De twee petten theorie

Je hebt te maken met strafrecht en bestuursrecht. Is het niet moeilijk om dit steeds goed gescheiden te houden?

“Nee” zegt Gerrit, “je moet vooraf de taken goed scheiden. Als ik met de politie ergens naar toe ga, maken we van te voren goede afspraken. Als boa kan ik ook goed zelfstandig optreden. Je moet veel doen als boa, maar op zich is het wel duidelijk en is het ook af nadat je een zaak hebt afgerond.

Ik ben soms wel verbaasd over het feit dat een bestuursrechter heel anders tegen een zaak aan kijkt dan een strafrechter. Af en toe is de uitspraak van een bestuursrechter niet te volgen. Naar mijn gevoel houdt de bestuursrechter erg veel rekening met de belangen van het bedrijf. Als de strafrechter het bewijs overtuigend vindt dan is het duidelijk en ligt er een uitspraak. Voor de bestuursrechter is de zaak vaak nog open. Het missen van die duidelijkheid is vaak wel erg frustrerend. Uiteraard weet ik dat de bestuursrechter andere afwegingen moet maken. Het houdt je wel scherp als je op beide gebieden werkzaam bent.

Op Europees niveau heb ik ook nog te maken met verschillende landen en rechters. Alhoewel we een Europese verordening hebben wordt die vaak op heel veel verschillende manieren uitgelegd door rechters en bevoegde instanties. Dat maakt dat ik mij regelmatig flexibel op moet stellen en/of hard moet blijven staan voor mijn zaak. Uitspraken van het Europese hof maken sommige zaken wel duidelijker”.

Hoe hou je je kennis bij

“Ik moet uiteraard de bijspijkerkursus boa volgen. Wij hebben de laatste jaren diverse vormen van vervolgopleidingen/bijspijkerkursussen gehad. Het was vaak niets. De opzet zoals we die nu volgen in de vorm van terugkomdagen is wel beter. Het voordeel is dat je steeds bij blijft ten aanzien van je bevoegdheden. De dagen waarbij we met een acteur moeten werken mogen ze wat mij betreft afschaffen. Het

dagelijks optreden hoeven ze de oude categorie boa's niet meer te leren. Verder praten wij op het werk ook veel in vakgroepen en met andere boa's. Een welkome aanvulling blijft het contact met de politie en het gezamenlijk oppakken van een grotere zaak. Dit dwingt je weer om alles goed op de juridische rij te zetten”.

Oude auto's

In augustus 2009 werd de VROM Inspectie door de Politie Twente op de hoogte gebracht van de aanwezigheid van een zeer groot aantal Duitse slooppauto's op een terrein in Geesteren bij Tubbergen. Het was in de tijd dat men in Duitsland in het kader van een milieumaatregel een slooppremie kon ontvangen voor een auto van negen jaar of ouder.

Het was de bedoeling van de Duitse regering dat deze auto's gesloopt zouden worden. Echter de sloper rook winst en dacht ze te exporteren naar Afrika. Zo zou hij er nog een aardige zakcent aan overhouden. Wij trokken in deze casus gezamenlijk op met de Politie Twente, de provincie Overijssel en de gemeente Tubbergen, waar Geesteren onder valt. Na een inventarisatie op het terrein in Geesteren, bleken er 2295 auto's te staan. In september hebben we de Duitse sloper, die eigenaar van deze auto's bleek te zijn, bezocht. Hij verklaarde dat hij kampte met opslagruimte en dat dat de reden was om de auto's in Nederland te parkeren. In samenwerking met het Duitse bevoegde gezag is een vergunningprocedure gestart om al deze voertuigen terug te voeren naar de sloper in Duitsland. Uiteindelijk zijn alle voertuigen met een EVOA-beschikking teruggevoerd naar Duitsland. Het Duitse bevoegde gezag heeft toezicht gehouden op de vernietiging van alle voertuigen.

Voorafgaand hadden we duidelijke afspraken gemaakt wie bestuurlijk en wie strafrechtelijk op zou treden. De politie heeft het strafrechtelijk deel op zich genomen en proces-verbaal opgemaakt. De VROM Inspectie nam het bestuurlijk traject betreffende de illegale overbrenging op zich en de provincie het bestuurlijk traject tegen de eigenaar van de grond betreffende de opslag van een grote hoeveelheid afvalstoffen. De gemeente heeft de eigenaar bestuurlijk aangeschreven in verband met de brandveiligheid en het overtreden van het bestemmingsplan. Door deze hele actie is voorkomen dat deze bijna 3000 oude auto's verscheept zijn naar Afrika.

Het was in de tijd dat men in Duitsland in het kader van een milieumaatregel een slooppremie kon ontvangen voor een auto van negen jaar of ouder.



Na een inventarisatie bleken er 2295 auto's te staan.

Netwerk

"Handhaven zonder netwerk nationaal en internationaal is niet mogelijk. Regelmatig gaan we naar het buitenland om daar tijdens controles goed af te stemmen met collega's. Dit is belangrijk. We handhaven zoals gezegd een Europese verordening en proberen zoveel mogelijk eensluidend op te treden. Een netwerk hebben is overigens één ding, maar het onderhouden daarvan is net zo belangrijk.

Vroeger hadden we op regionaal en lokaal niveau de milieu handhavingsoverleggen. Daar konden we informatie delen en zaken bespreken. Nu zit het allemaal in systemen, maar daarmee weet je nog niet hoe het echt zit. Je moet dan eerst nog maar eens uitzoeken welke vraag je moet stellen om de juiste informatie te krijgen. Internationaal werken we veel samen via gestructureerde projecten en organisaties".

Zuiveringsslib

Onze afdeling vergunningverlening kreeg van de regering van de Duitse noordoostelijke deelstaat Mecklenburg-Vorpommern het verzoek om 40.000 ton bewerkt zuiveringsslib terug te halen naar Nederland. Het was door een Nederlands bedrijf daar illegaal naar toegebracht.

Een Duitse handelaar had het slib als bodemverbeteraar in Nederland gekocht en geleverd aan een akkerbouwbedrijf in Marnitz. Door een toezichthouder was het daar ontdekt. Hij heeft een analyse gedaan en vastgesteld dat het slib niet voldeed aan de eisen voor gebruik in de landbouw. Volgens het bedrijf in Nederland voldeed het wel aan de hier geldende norm van het BOOM (Besluit overige organische meststoffen). Wij hebben de Duitse overheid verzocht de analysegegevens omtrent de samenstelling van het slib op te sturen. Het bleek dat zij slechts één parameter gemeten hadden en dat was zink; de overschrijding was gering. Als we meer wilden weten konden zij betere en duurdere analyses laten uitvoeren op kosten van Nederland. Na overleg met de toenmalige VROM Inlichtingen- en Opsporingsdienst (IOD) is besloten dat wij zelf zouden gaan bemonsteren en de analyse in Nederland zouden laten doen.

Hierop zijn we naar Marnitz getogen. Het RIVM met twee personen, een informatierechercheur van de IOD en ik van de toenmalige VROM Inspectie. We vertrokken een dag voor de monsterneming. De volgende dag hebben we de partij representatief bemonsterd. Het werd een lange dag van 10 uren monsternemen. Vervolgens de volgende dag met de monsters naar het laboratorium. De uitslag van de analyse was dat het slib op geen enkele manier voldeed aan het BOOM. Kortom het retourverzoek was geheel terecht.

40.000 ton zuiveringsslib naar Nederland halen en het vervolgens met een EVOA kennisgeving naar een locatie in Sachsen-Anhalt vervoeren is milieu- hygiënisch niet uit te leggen. Na veel overleg intern en met het openbaar ministerie (OM) is voor een unieke constructie gekozen. Er is een EVOA kennisgeving gedaan van export van zuiveringsslib van Nederland via Marnitz (laadplaats) naar een stortplaats in een oude bruinkoolmijn in Sachsen-Anhalt. Hiermee is voor het milieu de maximale winst behaald. Voor het Nederlandse bedrijf was dit financieel ook niet slecht. Echter het OM heeft bij de bepaling van de hoogte van de boete hier wel ernstig rekening mee gehouden. Het Nederlandse bedrijf heeft de gangbare boete die toen gold, 250 gulden per ton, en het financiële voordeel wat het dacht te halen, moeten betalen. In samenwerking met de IOD heb ik nog gepoogd de tussenpersoon te vinden. Deze bleek onvindbaar, zowel voor de Duitsers als voor ons. Hij is, voor ons helaas, de dans ontsprongen".



Ik neem mijn kennis mee en kan het niet aan een jongere collega overdragen.

Regelmatig gaan we naar het buitenland om daar tijdens controles goed af te stemmen met collega's.

Heb je nog zorgpunten

"Ik zou het niet weten, ik ben bijna met pensioen. Overigens zal ik het werk wel gaan missen". Maar dan noemt Gerrit toch nog iets heel belangrijks: "Nu ik er nog eens over nadenk komt er toch nog wel een zorgpunt bij mij op. Ik ga weg en er komt niemand terug. Ik neem mijn kennis mee en kan het niet aan een jongere collega overdragen. Als

dit de komende jaren zo doorgaat, wordt de hele organisatie uitgehold. Ik zou dat erg jammer vinden, temeer omdat er voldoende jongere, goed opgeleide mensen staan te trappelen om het stokje over te nemen."

Tekst en foto's: Koos Kasemir

