

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 Opsporings Ambtenaar te zijn in 2013?

Na Lemmer gepasseerd te zijn, rij ik rustig langs het Tjeukemeer richting Joure. Ik geniet van het waterrijke landschap, dat zo kenmerkend is voor de mooie provincie Friesland. Vandaag ga ik op bezoek bij het Wetterskip Fryslân. Op een werklocatie van dit waterschap in Joure ga ik Henk Haarstra (53 jaar) ontmoeten.

Henk is geen onbekende voor mij. Een aantal keren hebben we samen met en op de boot van het KLPD controles uitgevoerd op de Friese wateren naar de grond- en waterwerken op en langs het water. Ik ken Henk als een deskundige en gepassioneerde handhaver en ben nu ook weer benieuwd wat deze toezichthouder/BOA over zijn vak te vertellen heeft.

Wat is je functie bij het Wetterskip?

"Mijn functie is toezichthouder/milieu-inspecteur. Naast milieutoezicht zie ik toe op de naleving van de 'Keur' en voer ik zogenaamde heffingcontroles uit. De Keur heeft betrekking op het waterkwantiteitsbeheer, zoals dempingen van watergangen en werken in kaden. Bij controles op heffingen stel ik vast wat de wijze van lozen is. Dit bepaalt uiteindelijk de hoogte van de heffing. Vanuit Bureau Heffingen worden regelmatig projecten opgestart. Bij een bepaalde branche wordt dan geïnventariseerd wat en hoe er op het oppervlaktewater wordt geloosd. Daarmee probeert het Wetterskip inzichtelijk te krijgen wat een bepaald

bedrijf aan vervuilingseenheden (VE's) loost en voor welk bedrag het bedrijf moet worden aangeslagen. Dit is dus in feite een belastingaanslag.

De toezichtstaak bestaat uit toezicht op bedrijven en directe lozingen vanuit deze bedrijven op het oppervlaktewater. Het toezicht op indirecte lozingen, zoals het lozen op de openbare riole-ring ligt sinds de invoering van de Waterwet bij de omgevingsdienst van de provincie Friesland, de Fryske Utfieringstsjinst Miljeu en Omjouwing (FUMO), oftewel de Friese Uitvoeringsdienst Milieu en Omgeving.

Het werkgebied van het Wetterskip Fryslân omvat de gehele provincie Friesland en het Westerkwartier van de provincie Groningen. De Friese Waddeneilanden Vlieland, Terschelling, Ameland en Schiermonnikoog horen daar natuurlijk ook bij. Dit grote gebied is opgedeeld in drie regio's. Ik sta samen met mijn collega Lieuwe Veenstra aan de lat voor de regio zuidwest, die ingeklemd wordt door de lijn Harlingen-Leeuwarden-Heerenveen."

Dit is een verhaal over een BOA, hoe ben jij BOA geworden?

"Ik ben in 1978 bij de Koninklijke Marechaussee begonnen. Al snel kwam ik er achter dat ik bepaald geen militair in hart en nieren was. Na vier jaar en het in de avonduren behalen van het politiediploma ben ik overgestapt naar de gemeentepolitie Heerhugowaard. En dat als geboren en getogen diehard Fries!

Ik kwam in de kost bij brigadier Bloemhof. Dat was het tehuis voor ontheemde Friezen en het opstapje naar zelfstandig wonen.

Na twee jaar ben ik overgestapt naar de politie Heerenveen en zo dus weer teruggekeerd naar Friesland. Eind jaren '80 ben ik verplicht naar een milieucursus gestuurd, zo ging dat toen. Tot aan dat moment had ik geen bijzondere interesse voor milieu, laat staan voor de handhaving van milieu-regelgeving.

Ik kan wel stellen dat dat tijdens deze cursus wel anders werd. Met name de bijzondere en specifieke wetgeving wekte mijn interesse. Dit vond ik veel leuker dan het standaard werk! Zoals dat in die periode diverse collega's overkwam, werd ook ik bevangen door het 'milieuvirus'. Ik beet me daar toen volledig in vast. Ik volgde allerhande aanvullende cursussen en werd bij mijn korps aangesteld als milieucontactambtenaar. Dat was toen een neventaak. Ik werkte veel samen met de toezichthouders van de gemeente.

Bij controles op heffingen stel ik vast wat de wijze van lozen is.



De gemeente deed altijd de eerste aanschrijving - dus de bestuurlijke aanpak - bij het vaststellen van een overtreding. Als daarna vermoed werd dat er nog steeds niet werd nageleefd, ging ik tijdens de hercontrole mee. Als de overtreding dan weer werd vastgesteld kon ik strafrechtelijk optreden. Later is deze werkwijze opgenomen in het Friese draaiboek milieuhandhaving. Daarin stonden de afspraken voor een uniforme aanpak door de diverse Friese overheden, belast met milieuhandhaving. Nu is dat de landelijke handhavingstrategie geworden. In die periode heb ik me toegelegd op het zogenaamde 'grijze' milieuspoor en dan vooral de opsporing van inrichting gebonden milieudelicten. Op een gegeven moment werden de milieutaken weggehaald bij de reguliere politie en ondergebracht bij het Regionale Milieuteam Friesland. Dat heeft me toen enorm veel pijn gedaan. Hier eindigde dus in feite mijn milieutaak bij de politie. Ik heb er zelfs een tijdje van wakker gelegen ...

In 2002 kwam het Wetterskip Fryslân in beeld. Daar was de functie van milieu-inspecteur vrijgekomen en daar heb ik op gesolliciteerd. Ik was zeer verheugd toen ik werd aangenomen en ik heb er tot nu toe nooit spijt van gehad want ik werk er nog steeds met heel veel plezier! Ik kon toen nog vijf jaar lang op basis van mijn politiediploma als BOA bij het Wetterskip werken. Nu zit ik in het PHB-traject (Permanente Her- en Bijscholing)."

Hoe is het gesteld met de samenwerking met handhavingspartners?

"De belangrijkste samenwerkingspartners zijn de gemeenten (nu FUMO) en Rijkswaterstaat. Het is heel jammer dat de afdeling waterpolitie van het KLPD (nu Landelijke eenheid) door interne verschuivingen binnen Friesland niet meer in de samenwerking aanwezig is."

Op dat moment herinner ik me de gezamenlijke controles met de KLPD, het Wetterskip Fryslân, RWS en andere handhavingspartners. Tijdens deze controles kwam ik Henk voor het eerst tegen. Dat waren absoluut nuttige en effectieve samenwerkingsprojecten. Het samen optrekken, relevante informatie uitwisselen, elkaar ondersteunen vanuit ieders deskundigheid, bleek zeer waardevol voor een efficiënte uitvoering van ketenhandhaving. Inderdaad jammer dat dit soort controles niet meer worden georganiseerd. Zie ook PDM nr. 2011/4 (DN).

"De FUMO is vanaf 1 januari 2014 van start gegaan, dus de samenwerking moet nog wel een plek krijgen en geïntensiveerd worden. Op persoonlijk vlak zijn de contacten als vanouds prima.



Met de inwerkingtreding van de Waterwet is het toezicht op indirecte lozingen, dus op de gemeentelijke riolering, van ons overgegaan naar de gemeenten. Het Wetterskip heeft toen met de gemeenten afgesproken dat zij namens hen het toezicht zou blijven uitvoeren. Wij hadden er namelijk een groot belang bij dat dit adequaat gebeurt in verband met het continueren van de goede werking van de rioolwaterzuiveringsinstallaties (RWZI's). En de gemeenten hadden toen ook niet de expertise om die taak goed uit te voeren. Nu is een collega inspecteur van het Wetterskip voor de helft van zijn baan gedetacheerd bij de FUMO en voert namens de FUMO het toezicht uit op die indirecte lozingen.

Een mooie vorm van samenwerking is het project 'Zomertoezicht'. Dit is een samenwerkingsproject waar behalve het Wetterskip ook de regiopolitie en de provincie bij betrokken zijn. Het project loopt tijdens de gehele zomerperiode als Friesland wordt overstroomd door veel toeristen. Friesland is zoals je weet een waterrijke provincie, dus de drukte op het water neemt dan exponentieel toe en dat vereist dan het nodige extra toezicht. Met dit project hebben de drie handhavingspartners in de zomerperiode het toezicht op en langs de Friese wateren gewaarborgd. We hebben dan tijdens de daglichturen de gehele dag twee boten met wisselende samenstelling continue in de wateren aanwezig. Je kunt je voorstellen dat dit geen overbodige luxe is, zeker ten tijde van de Sneekweek en het Skûtsjesilen. Dat zijn evenementen die duizenden mensen aantrekken. Tijdens die periode ben ik inzetbaar als 'volledig' BOA. Dat wil zeggen dat ik dan ook als BOA kan optreden voor zaken die buiten de competenties van het Wetterskip vallen. Een voorbeeld hiervan is te snel varen.

Zoals dat in die periode diverse collega's overkwam, werd ook ik bevangen door het 'milieuvirus'.



Het Wetterskip zal namens de gemeenten het toezicht blijven uitvoeren.

Op een bedrijfsterrein was een vrachtauto te water geraakt.



Het monsternemen gaat ook wel eens mis, vooral als de hengel breekt.



Samen met een aantal collega's van het Wetterskip heb ik daarvoor ook het vaarbewijs gehaald. Een hele mooie periode om dan op het water te zitten en samen met m'n collega's ontzettend nuttig en leuk om te doen."

Calamiteitenorganisatie

"Eén keer per zeven weken heb ik een week lang piketdienst. Dat betekent dat ik dan zeven dagen, 24 uur per dag, bereikbaar moet zijn voor het Milieualarmnummer Fryslân.

Het Milieualarmnummer Fryslân staat 24 uur per dag klaar voor een directe reactie op meldingen van water- en bodemverontreiniging, vissterfte, olielozingen, geluidsoverlast of stank- en stofoverlast van fabrieken. Een milieuableider van de provincie Fryslân of ons Wetterskip neemt de zaak onmiddellijk in behandeling en zoekt zo snel mogelijk een passende oplossing. Als het nodig is, worden de gemeente, politie of brandweer ingeschakeld. Wij krijgen via de meldkamer van dit Alarmnummer zo'n 500 meldingen per jaar.

Recentelijk kreeg ik nog een bijzondere melding waar ik mee aan de slag ben gegaan.

Via het alarmnummer kwam een melding binnen dat er op een bedrijfsterrein een vrachtauto te water was geraakt. De vrachtauto, gevuld met zestien ton los gestort veevoermeel, was achteruit gerold en geheel in het naastgelegen kanaal terechtgekomen. Gelukkig zat de chauffeur niet meer in de cabine en waren er geen andere personen bij betrokken. In een dergelijk geval gaan we direct ter plaatse en fungeren daar dan als CPO'er (coördinator plaats ongeval). In deze casus heb ik de brandweer opdracht gegeven een oil boom (herbruikbaar olie-

scherm) van 75 meter te plaatsen. Daarna is overleg gepleegd met de eigenaar van de vrachtauto, het bedrijf en de verzekeringsmaatschappij hoe de calamiteit/ongeval met de minste milieuschade opgelost kon worden. De vrachtauto is met twee grote mobiele kranen eerst vastgezet en vervolgens is met een zuigauto de lading uit de vrachtauto gehaald, waarna de berging kon plaatsvinden.

In dit geval is er niet strafrechtelijk opgetreden tegen de veroorzaker/het bedrijf. Er was geen sprake van opzet of (grove) onachtzaamheid. De calamiteit is keurig gemeld, dus was het alleen onze zorg om hem op te lossen. Als men echter zo'n calamiteit niet meldt, of als er wel sprake is van (grove) onachtzaamheid, dan wordt door ons strafrechtelijk opgetreden, hetzij middels BSBm (Bestuurlijke Strafbeschikking milieu) of proces-verbaal."

Milieuvluchten

"Als milieucontactambtenaar bij de politie heb ik een opleiding gevolgd voor opstapper en waarnemer tijdens milieuvluchten, die indertijd met een helikopter van de Rijkspolitie werden uitgevoerd. Ook bij het Wetterskip ben ik doorgegaan met milieuvluchten. Deze vluchten worden door het Wetterskip samen met Rijkswaterstaat uitgevoerd. Tijdens de vlucht heb ik een laptop op schoot en als ik iets waarneem vul ik gelijk een digitaal waarnemingsformulier in. Aan dit formulier wordt direct een topografische kaart en gedetailleerde situatiekaart gekoppeld. Samen met de foto's die ik van die situatie vanuit de heli maak, stuur ik dit formulier via internet rechtstreeks naar mijn collega op de grond. Die kan dan eventueel meteen in actie komen en ter plaatse gaan."

Henk toont me op zijn PC een aantal foto's, genomen tijdens een milieuvlucht. Op die foto's is te zien hoe een laadschip op de wal een baggerschuit met baggerspecie aan het laden is. Op de foto's is duidelijk te zien dat er geen voorzieningen zijn getroffen om morsing in het oppervlaktewater te voorkomen. Duidelijk is ook te zien hoe materiaal vanuit de bak van de laadschip tijdens het laden in het oppervlaktewater loopt.

Henk gaat deze locatie binnenkort met een bezoek vereren. (DN)

"Een van de speerpunten is toezicht en handhaving van het Besluit bodemkwaliteit (Bbk). De bagger wordt vaak opgeslagen op zogenaamde weilanddepots. Het verdringingswater wordt vervolgens geloosd op het omringende oppervlaktewaterlichaam. Het Bbk is met artikel 7 van toepassing op deze lozing. De vraag is dan of de lozer voldoet aan dit zorgplichtartikel. De noordelijke waterschappen hebben hiertoe beleid gemaakt met de nota "Zorg

om de zorgplicht ". Als er niet conform deze nota wordt gehandeld kunnen wij PV opmaken. Een BSBm is geen mogelijkheid voor een zorgplicht-artikel, dus moet er 'ouderwets' PV worden opge-maakt.

Momenteel zit ik in een landelijke werkgroep Bestuurlijke Strafbeschikking (BSB). Hierin vertegenwoordig ik de waterschappen van Noord-Nederland. Het doel van deze werkgroep is om het middel BSB onder de aandacht te krijgen van de waterschappen en dat het een werkbaar middel is en wordt. Dus eigenlijk om waterschapsfeiten in het BSB-feitenboekje te krijgen. Zo komt er jaarlijks een update van dit BSB-feitenboekje."

Wat frustrereert je het meest als BOA?

"Waar ik me aan erger is de afhandeling van processen-verbaal door het functioneel parket in Zwolle. Met name het niet informeren van de betrokken BOA('s) over de justitiële afhandeling en afloop van de door de BOA('s) ingediende zaak is erg frustrerend. Als BOA zijn we verplicht om deel te nemen aan de PHB-cursus. Dit alles om het door de BOA's ingediende werk kwalitatief te doen verbeteren, op zich een prima doel. Mogen wij als BOA's dan ook verwachten dat diezelfde kwaliteitsverbetering ook bij het OM plaatsvindt? Als je een uitgebreid proces-verbaal instuurt verwacht je dat het parket dit zorgvuldig beoordeelt en als deze zaak voorkomt, dat de behandelend Officier van Justitie zich dan voldoende heeft voorbereid. In een aantal gevallen ben ik hierin ernstig teleurgesteld."

Het wetterskip neemt een grondmonster.



Tot slot

Het feit dat we ons er toe moesten aanzetten om het gesprek te beëindigen zegt in feite genoeg. Zo bleek ons gemeenschappelijk verleden bij de politie aanleiding tot het uitwisselen van diverse anekdotes. Verhalen die ons over en weer zeer bekend voorkwamen en ons tenslotte al mijmerend deden opmerken: "Wat is er inmiddels toch veel veranderd". Maar goed, daar blijven we niet te lang bij stilstaan en zeker Henk niet. Dat blijkt wel uit het enthousiasme en de deskundigheid waarmee hij zijn milieutaak nog steeds uitvoert. Hopelijk dat we ooit weer eens samen, met de andere partners, inspecties kunnen uitvoeren. Maar tja, die tijden lijken helaas ook veranderd. Henk, bedankt voor je inspirerende verhaal en veel succes en plezier toegewenst met je werk!

Tekst en foto's: Dick Nijhof/Henk Haarstra



De vraag is dan of de lozer voldoet aan het zorgplichtartikel.

Ook bij het Wetterskip ben ik doorgestaan met milieuvluchten.