



Streng handhaven met begrip voor de schipper

De Amsterdamse haven behoort tot de drukste in Europa. Per jaar doen bijna tienduizend zeeschepen het havengebied aan. Ook vinden er regelmatig grote evenementen plaats, zoals het vijfjaarlijkse SAIL en de huldiging van het Nederlands elftal na de WK-finale. Een dynamische omgeving vraagt om een dito toezichthouder. Haven Amsterdam bezit die flexibiliteit dankzij haar multi-inzetbare en betrokken handhavers. Met vijf patrouillevaartuigen houden ze het gebied continu in de gaten. Voor havenbeambte Patrick Babel is het de mooiste baan die er is. „Het is een voorrecht om dit al twintig jaar te mogen doen.”

„Wij zijn de ogen en oren die van alles signaleren”, vertelt Babel in het stuurhuis van de Port of Amsterdam (PA)7, één van de patrouillevaartuigen van Haven Amsterdam, voorheen het Gemeentelijk Havenbedrijf. Babel houdt toezicht op het gebruik van vaarwegen, de haven en ligplaatsen. Daarbij geeft hij informatie en aanwijzingen aan het scheepvaartverkeer, neemt hij maatregelen om het havengebied en vaarwater veilig en bevaarbaar te houden en verleent hij

assistentie aan brandweer en bevoegd gezag bij calamiteitenbestrijding. Daarnaast is Babel toezichthouder en handhaver met betrekking tot gevaarlijke stoffen en milieu. Zo controleert hij op vergunningen en ontheffingen en handhaaft hij de wet- en regelgeving als Buitengewoon Opsporingsambtenaar (BOA). Babel: „Samen met mijn collega's scan ik voortdurend of er geen rare dingen in de haven gebeuren. En er gebeurt hier veel.”

De haven van Amsterdam heeft een belangrijke nationale en internationale functie. Het is de vierde haven van Europa en één van de belangrijkste economische pijlers van ons land. Het totale gebied bestaat naast de havens van Amsterdam uit die van Zaandam, Beverwijk en Velsen/IJmuiden. Dit komt neer op 700 hectare vaarwater en 1900 hectare aan haventerreinen, kades, wegen, spoorwegen en sloten. Het Havenkantoor is gevestigd op de De Ruyterkade aan het IJ. Vanuit

Patrick Babel: „Door mijn achtergrond als schipper vind ik bij de handhaving de juiste balans.”

Foto: Casper Ferwerda

daar exploiteert en ontwikkelt Haven Amsterdam de haven. De organisatie is de afgelopen jaren sterk gegroeid. Op dit moment werken er ruim 300 mensen, waarvan 52 medewerkers die zich bezighouden met toezicht en handhaving op het water met patrouillevaartuigen. Dat gaat 24 uur per dag door. Haven Amsterdam houdt zich bezig met de operationele veiligheid, het ligplaatsenbeleid, afvalheffingen, het vervoer van gevaarlijke stoffen en het innemen van brandstof, en voert hier controles op uit.

Inleven

Naast ervaring is volgens Babel een achtergrond als binnenvaartschipper erg belangrijk. Vrijwel alle buitendienstmedewerkers van Haven Amsterdam waren voorheen zelf schipper. Zo ook Babel. Hij voer jarenlang op een gastanker. „Na de binnenvaartschool heb ik negen jaar gevaren bij Chemgas in Rotterdam. In 1986 ben ik naar de haven van Amsterdam gegaan. Daarvoor heb ik korte tijd bij de gemeentepolitie op het land gewerkt. Maar dat beviel niet echt. Als je eenmaal het nautische in je bloed hebt, dan raak je dat niet meer kwijt.” Zijn ervaring als schipper komt goed van pas bij zijn huidige werk als handhaver. „Ik kan me goed inleven en begrijp hoe een schipper werkt. Wanneer hij een loopje met me wil nemen, zeg ik hoe ik er over denk. Dan leg ik uit dat ik zijn handelen begrijp, maar dat het niet kan wat hij doet. Ik spreek hun taal. Dat wil overigens niet zeggen dat je slap bent in de handhaving. Ik vind juist dankzij mijn achtergrond de juiste balans voor handhaving.”

Samenwerking

De handhavers van Haven Amsterdam hebben vaak een schakelfunctie. „Het begint bij ons”, vertelt Babel. „We signaleren een incident en schakelen de ketenpartners in als we niet bevoegd zijn om op te treden. Over het algemeen is het duidelijk waar onze taken en bevoegdheden liggen. Maar natuurlijk zijn er ook grijze gebieden. Het is dan belangrijk dat je elkaar weet te vinden. We hebben gelukkig, net als

Met vijf vaartuigen wordt het havengebied van Amsterdam dag en nacht in de gaten gehouden.

Foto: Haven Amsterdam



met het KLPD, ook een goede samenwerking met de andere ketenpartners zoals de douane, de marechaussee en Rijkswaterstaat (RWS).” De partners overleggen wekelijks met elkaar zodat ze van elkaar weten wat er gebeurt in de haven. Daarbij wordt teruggekeken op incidenten die extra aandacht nodig hebben en vindt er afstemming plaats. Goede samenwerking is van groot belang volgens Babel. „We komen wel eens in spannende situaties terecht waarbij we het KLPD om assistentie vragen. Wanneer een schipper bijvoorbeeld lang heeft gevaren en niet is gediend van een controle. Die wil dan wel eens kribbig zijn. Of wanneer er ’s nachts een verdachte motorboot voorbij schiet en wij die niet bij kunnen houden. Daarnaast doen we een beroep op het KLPD als er meer onderzoek nodig is voor een proces-verbaal.”

Een recent incident waarbij de schakelfunctie van Haven Amsterdam goed naar voren kwam, was het zinken van een sleepboot in mei. Een hoeveelheid olie kwam in het oppervlaktewater terecht. RWS werd ingeschakeld aangezien die over het beheer van de waterkwaliteit gaat. Maar voordat RWS ter plaatse was, verrichte Haven Amsterdam de eerste acties. Babel trad op als coördinator. „Met vier vaartui-

gen probeerden we zoveel mogelijk de verontreiniging in te dammen. Haven Amsterdam is bij dergelijke calamiteiten als eerste vaartuig ter plaatse en de havenbeambte verzorgt de coördinatie. Er komt dan veel op je af. Je geeft aanwijzingen hoe je het wilt hebben, zoals het aanbrengen van olieschermen.” Ook bij zwaar weer moeten de handhavers van de Havendienst vaak de eerste beheersmaatregelen nemen. Zo kan in een storm een zeeschip van de boei slaan. „Je gaat naar het schip en bekijkt of het schade kan aanrichten. Ook al heb je de ervaring niet, je moet proberen om het schip in positie te houden in afwachting van de loods. Dat is zeker spannend.” Babel en zijn collega’s bestellen bij dergelijke calamiteiten ook sleepers; zelf slepen doet Haven Amsterdam niet. „In principe hebben de sleepdiensten altijd vaartuigen klaar liggen. Zeker als er slecht weer is voorspeld.”

Milieuwetgeving

Haven Amsterdam houdt zich ook bezig met milieuwetgeving. Deze werkzaamheden zijn de afgelopen jaren toegevoegd, constateert BOA Babel. „Er komt steeds meer op ons af. We richten ons nu ook op zaken als vaartijden, afvalstoffenbesluiten en milieucontroles.” Eén van de milieuzaken waar de >>



De handhavers van Haven Amsterdam hebben een schakelfunctie en werken veel samen met het KLPD, de douane, de marechaussee en Rijkswaterstaat.
Foto: Haven Amsterdam

Haven Amsterdam zich mee bezig houdt, is het Scheeps Afvalstoffen Verdrag (SAV). Babel: „Elk schip dat laadt of lost, maakt afspraken over wat hij met de rest van de lading doet. Daarvoor moeten documenten aan boord zijn en die controleren wij.” Ook voert Haven Amsterdam de Scheepvaart Milieu Controle (SMC) uit, soms samen met de RWS. Aan de hand van een formulier van RWS wordt op een aantal hoofdpunten gecontroleerd. Bijvoorbeeld of de voorschriften worden nageleefd. Is er een geldig olieafgifteboekje aan boord en zijn alle scheepsafvalstoffen afgegeven aan de bevoegde ontvangstvoorziening? Ook zijn er preventieve controles, zoals bij de schroefassmering en of er olie in het oppervlaktewater terecht kan komen. Tot slot worden de afvalstoffen aan boord nagekeken, waaronder afgewerkte olie, poetsdoeken en gebruikte verblikken. Haven Amsterdam is verder voor bepaalde artikelen toezichthouder voor de Waterwet. Babel: „We maken op dit gebied zelf proces-verbaal op. De proces-verbalen zoals bij de Wet Milieubeheer doen we niet. Dat vergt te veel tijd. Met een overtreding van het binnenvaartpolitiereglement (BPR) ben je in een half uur klaar, maar op milieugebied moet je meer onderzoek doen. Daarvoor doen we dan beroep op het KLPD en RWS.” Bij meeste milieu-proces-verbalen die Haven Amsterdam opstelt, gaat het om een overtredingen van de Wet vervoer gevaarlijke stoffen en de Wet verontreiniging oppervlaktewateren. „In 2009 maakten we negen processen-verbaal op”, aldus woordvoerder Anja Vonk van Haven

Amsterdam. „Zes daarvan hadden betrekking op het vervoer van gevaarlijke stoffen, bij drie ging het om waterverontreiniging tijdens het laden en lossen of bunkeren van brandstof.” Volgens Haven Amsterdam schommelt het aantal processen-verbaal sterk per jaar. Vonk: „Maar we hebben wel het beeld dat de incidenten de laatste decennia sterk zijn afgenomen. Dit door verbetering in de veiligheid aan boord en op de wal.”

De juiste balans

In de Amsterdamse haven is het elke dag een drukte van belang. Naast het gebruikelijke vrachtverkeer zijn er regelmatig grote evenementen. Zoals onlangs het vijfjaarlijkse SAIL. „Het was weer een mooie, georganiseerde chaos”, aldus Babel. „Het is erg massaal en je moet zorgen dat de boel blijft drijven.” Om alles vlot te laten verlopen, namen Haven Amsterdam, het KLPD en de Dienst Binnenwaterbeheer Amsterdam (BBA) diverse maatregelen, zoals een verplichte vaarrichting op het water, stremmingen, een snelheidsbeperking en een aanmeerverbod. Babel: „We proberen zoveel mogelijk te reguleren, het KLPD heeft dan de handhavingstaak en zet er een speciale eenheid op.” Tijdens SAIL was er vooraf een gezamenlijke briefing met de ketenpartners. Zelf zet Haven Amsterdam alle vaartuigen in en wordt gewerkt met een twaalfuurdienst in plaats van de normale acht uren. Ook varen ‘s nachts vier boten in plaats van de gebruikelijke twee. Een ander evenement dat onlangs extra bezetting vroeg, was de huldiging van

het Nederlands elftal na de WK-finale. Babel: „Op maandag na de finale werd pas besloten dat er de volgende dag, ondanks het verlies, toch door de Amsterdamse haven gevaren ging worden. Dan moet je veel organiseren zodat je dinsdag de boel compleet hebt en het evenement veilig kan verlopen. Maar we kunnen snel improviseren. Onze flexibiliteit is dan heel belangrijk.” De toezichthouders op het water van Haven Amsterdam zien zich af en toe geconfronteerd met lastige dilemma’s. Babel: „Zo is het voorgekomen dat een schip van een groot bedrijf zijn lading wilde lossen. Als havenbeambten vonden we dat om gegronde redenen niet goed, maar het bedrijf ging vervolgens bellen om het toch voor elkaar te krijgen. Dan gaan ook economische factoren meespelen en hebben we soms een dilemma: ga je door met handhaven of niet? Je moet een goede balans vinden en onderscheid maken tussen hoofd- en bijzaken.” Maar voor Babel is dit steeds weer een uitdaging. Hij gaat elke dag met plezier naar de PA’s aan de De Ruyterkade. „Ik werk hier meer dan twintig jaar. Ook veel andere collega’s zijn er al lang. Dat zegt wel wat. We zijn allemaal trots op het bedrijf. Het is een voorrecht om dit te mogen doen.”

Nadere inlichtingen:

- Anja Vonk, communicatie Haven Amsterdam, anja.vonk@portofamsterdam.nl, (020) 5234875

Tekst: Casper Ferwerda