

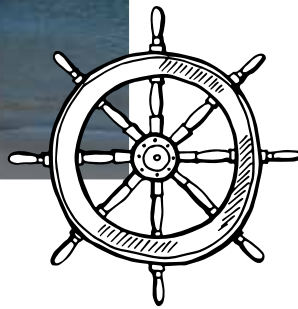
'WE HEBBEN OVERAL OREN EN OGEN'

GRENSBEWAKERS *van de* WADDENZEE

De meeste mensen kennen de douane van de poortjes op Schiphol, maar ook op de Waddenzee is de douane actief. Ze controleren op goederen en belastingen en op het naleven van wetten en regels. Met razendsnelle FRISC-vaartuigen gaan zij op patrouille.

TEKST MARLOES DE MOOR FOTOGRAFIE MARLOES DE MOOR, XXXX





'WIJ ZIJN GETRAIND IN
HET ONDERSCHIPPEN VAN
ONGEBRUIKELIJKE VAARROUTES
EN ONREGELMATIGHEDEN'

toestemming gevraagd om langs zij te komen varen. Het is een van de disciplines die elke douaneschipper tot in de puntjes moet beheersen.

Aan boord voor een controle van het MS Friesland gaan ze niet. Het is immers maar een oefening. 'Maar ook als het dat niet was, zouden we het niet doen,' zegt Bob Kuiper, coördinator team Fysiek Toezicht. 'Als wij een melding krijgen over goederen of mensen op de veerboot, dan zullen wij de betrokkenen bij de haven op Terschelling of Vlieland opwachten. Anders geeft het veel te veel commotie.' Kuiper werpt een blik door het raampje boven hem, waar nu al iets van die opschudding te merken is en de passagiers het tafereel geïnteresseerd gadeslaan. Marcel draait de RR901 weg van de veerboot en vaart verder op de Waddenzee.

Ongeveer vier dagen per week gaat de douane samen met de Koninklijke Marechaussee de Waddenzee op voor controles. De FRISC wordt bemand door een schipper, een navigator, een douanecontroleur (voor goederen) en iemand van de marechaussee (voor vreemdelingen). De taken zijn niet anders dan die op land: goederen stoppen aan de grens, controleren of iedereen op het water zich aan de wet- en regelgeving houdt en belastingen innen en heffen.

Bekend met alle zijweggetjes op zee

Harlingen is naast de Eemshaven de uitvalsbasis van waaruit de FRISC-vaartuigen vertrekken. Vroeger voer het douaneschip De Stormmeeuw de hele dag op de Waddenzee. De bemanning loste elkaar om de drie dagen af. Sinds 2016 beschikt de douane over twee snelle FRISC-vaartuigen en is een efficiëntere werkwijze ingevoerd. >

Majestueus glijdt het MS Friesland van Rederij Doeksen door de grijze Waddenzee. Achter zich aan sleept het een schuimend wit kielzog. Aan dek laven passagiers zich aan de aarzelende zonnestrallen en de zilte zeewind. Totdat plotseling een rank, bloedsnel vaartuig een scherpe bocht naar bakboord maakt en zich brutaal langs zij voegt. De zwarte, rubberen stootrand deint een armlengte naast de reusachtige veerboot, ter hoogte van een deur naar het ruim. Met stomheid geslagen staan de opvarenden op van de witte banken. Nieuwsgierig hangen ze over de reling. Beneden in de diepte bevindt zich de 12 meter lange RR901, een van de twee FRISC (*fast raiding interception and special forces craft*)-vaartuigen die de douane en de Koninklijke Marechaussee 24 uur per dag tot hun beschikking hebben.

Dezelfde taken op zee en land

Marcel, schipper in opleiding, voert onder leiding van instructeur Sebastiaan een oefening uit. Eerder heeft hij de kapitein van het MS Friesland via de marifoon om



'JE LEERT IN TE
SCHATTEN WELK SCHIP
EEN CONTROLE WAARD IS'

'We werken met informatie-gestuurde controleopdrachten vanuit het Douane Landelijk Tactisch Centrum in Rotterdam. Die zijn gebaseerd op een risicoanalyse. Zo'n melding komt voort uit bijvoorbeeld tips van derden, informatie uit ons netwerk of incidenten die eerder met een schip zijn geconstateerd. We hebben overal oren en ogen,' legt Ingmar Klooster, teamleider Fysiek Toezicht, uit.

'Mensen die iets te verbergen hebben en liever niet met ons te maken krijgen, houden daar natuurlijk rekening mee. Wij zijn getraind in het onderscheppen van ongebruikelijke vaarroutes en spelen in op onregelmatigheden. De douaneschippers maken dan ook niet alleen gebruik van de bekende vaargeulen, maar kennen alle zijweggetjes en vertakkingen op zee. Zo kunnen zij schepen opsporen of opwachten.'

Geoefend oog, ervaring, gevoel

Daarnaast krijgt de douane controleopdrachten die erop gericht zijn om informatie te verkrijgen. Het gaat dan om controles die steekproefsgewijs bij de beroepsvaart en pleziervaartuigen worden gedaan. Via de marifoon laten de douaniers het schip weten dat zij aan boord willen komen voor een controle. 'Die steekproeven doen we op basis van een geoefend oog, veel ervaring en een *fingerspitzengefühl*. Als een schip bijvoorbeeld erg diep ligt of er verwaarloosd uitziet, kan dat onze aandacht trekken. Het hoeft niet altijd te betekenen dat er iets mis is, maar we varen dan wel even langs om een praatje te maken,' vertelt Bob Kuiper. Het wordt volgens Sebastiaan op een gegeven moment een tweede natuur. 'Je leert in te schatten welk schip een controle waard is. Onderweg letten we ook op verdachte objecten. Zo dachten we net een jerrycan aan een boei te zien liggen. Criminelen leggen hun spullen soms vast aan een boei om het later op te halen. Het bleek in dit geval om een fuik te gaan.'

Vuurwapengevaarlijke drugscriminelen

Als Sebastiaan en Marcel piketdienst hebben, kunnen zij elk moment opgeroepen worden om de Waddenzee op te gaan. Ze ogen even stoer als de boot waarin ze varen. Breedgeschouderd, onderkoelde blik, zwart met donkergroene uniformen en een flinke bewapening. Vanwege die uitrusting worden ze nog wel eens verward met politieagenten. 'De wapens hebben we nodig om onszelf en elkaar te beschermen. Je weet niet wie je aantreft aan boord. Het kunnen vuurwapengevaarlijke drugscriminelen of wapenhandelaren zijn. We moeten ons kunnen verdedigen. Anders dan de politie handelen wij niet aanvallend. We mogen wel iemand aanhouden,' vertelt Sebastiaan.

Zowel aan boord als in de haven doet de douane veel standaardcontroles op de

juiste papieren, goederen, zoals drank, sigaretten, verdovende middelen of namaakkleding en rode diesel. Rode diesel is alleen bedoeld voor de beroepsvaart, maar omdat het goedkoper is maakt de pleziervaart er soms, tegen de regels in, toch gebruik van. De douanemedewerkers nemen bij een controle een monster uit de tank.

'Daar gaat ook een preventieve werking vanuit. Als andere watersporters zien dat we bezig zijn om 400 liter rode diesel uit een schip te pompen en dat dat vervolgens een boete van duizenden euro's oplevert, zullen zij het een volgende keer wel laten,' zegt Klooster.

Schepen die van buiten de EU komen – op de Waddenzee zijn dat vaak zeiljachten –, moeten in- en uitklaren. Dat wil zeggen dat ze zich officieel moeten melden bij een douanekantoor. 'Als de juiste procedures niet zijn gevolgd, volgen sancties.'

Ook kunnen douanecontroleurs altijd vragen naar een bewijsstuk, een aankoopnota of invoerdocument, waaruit blijkt dat btw is betaald bij invoer van de boot in Nederland of een ander EU-land. 'Niet iedereen heeft die facturen bij zich. Het is daarom mogelijk om bij de Belastingdienst/Douane een btw-verklaring aan te vragen. Die verklaring toont aan dat de btw betaald is en hoort bij het schip,' vertelt Kuiper.

Drank, hout of sigaretten

De beroepsvaart mag op zee legaal accijnsvrije goederen zoals sigaretten en gedistilleerd aan boord hebben. Maar zodra ze in de haven liggen, mogen die niet meer gebruikt worden. Pas als de trossen los gaan, mag de kast met genotsmiddelen weer open. Om die reden is de douane veel rond de viskotters in de havens te vinden. Kuiper: 'Wij controleren wanneer de >





EEN PAAR WAPENFEITEN

9 AUGUSTUS 2009:

De douane vond op een zeiljacht in de sluis in Kornwerderzand 3400 kilo hasj. Het schip kwam van de Waddenzee en lag in de sluis om het IJsselmeer op te gaan. Twee medewerkers van de douane zagen dat het jacht wel erg diep in het water lag. Aan boord troffen ze de drugs, met een straatwaarde van tussen de 10 en 15 miljoen euro, aan.

1 MAART 2017:

Bij een controle van een jacht vond de douane meerdere vuurwapens. De Amerikaanse eigenaar werd aangehouden omdat hij niet de juiste vergunningen kon overhandigen. De douaniers waarschuwden de Koninklijke Marechaussee en de politie. Ook twee andere mannen werden aangehouden.

11 JUNI 2017:

Douanemedewerkers vonden 300 kilo cocaïne op een Belgische vissersboot die onder begeleiding van de kustwacht en politie de haven van Harlingen werd binnengebracht. De drugs hadden een straatwaarde van naar schatting 10 miljoen. Er zijn vijf mensen aangehouden.

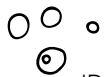
sigaretten of flessen drank zijn gekocht en of het aantal sinds ze de haven zijn binnengekomen, is verminderd.'

De vissers zijn net als de jutters op de Waddeneilanden niet altijd even blij met de komst van de douanecontroleurs. Is er een container met schoenen, hout of sigaretten aangespoeld? De douane is er als de kippen bij. De strandvonder beheert de spullen, zorgt ervoor dat ze opgeslagen worden en niet verwijderd zonder voorkennis van de douane.

Over een paar planken of schoenen zal de overheidsdienst doorgaans niet moeilijk doen, maar als het gaat om grote aantallen die veel waarde hebben voor de eigenaar of verzekeringsmaatschappij en waarvoor rechten zijn verschuldigd aan de staat, dan moet aan de regels worden voldaan. Dat geldt ook voor zaken die schadelijk zijn voor het milieu, de gezondheid, de veiligheid of de economie. Om die reden was de douane in januari van dit jaar ook aanwezig bij de containerramp op de Waddeneilanden; 270 containers vielen van een vrachtschip en spoelden voor een deel aan.

Gestrande potvis of vinvis

Ook een gestrande potvis of vinvis zal de douane niet aan zich voorbij laten gaan. 'Mensen zijn soms verbaasd dat wij er bij zijn. De reden is dat het om een bedreigde diersoort gaat. Bijkomstig is het feit dat bijvoorbeeld de tanden van ivoor zijn. Ivoor mag niet verhandeld worden. Als potvissen ziek zijn, groeit bovendien amber, ook wel *ambre gris* of grijze amber genoemd, in hun darmstelsel. De parfumerie-industrie is daarin zeer geïnteresseerd. Ze gebruiken het in hun geuren en komen meteen op zo'n vis af,' legt Kuiper uit. Om goed op de hoogte te blijven van wat zich op de Waddeneilanden afspeelt, kent de douane zogeheten relatiebeheerders. 'Dit zijn douanemensen die relaties onderhouden met burgemeesters, vuurtorenwachters, boswachters of politiemensen op het eiland. Zij houden ons op de hoogte als ze iets zien wat niet in de haak is.'



'DEZE BAAN VRAAGT VEEL
VAN JE EN HOUDT MEER IN
DAN EEN BEETJE VAREN'

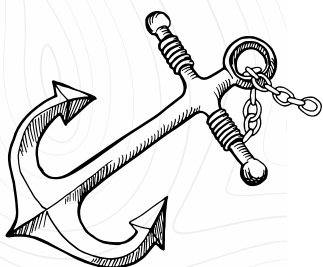


Monster van het Waddengebied

Marcel duwt intussen de gashendels van de twee motoren, samen goed voor ruim 700 pk, ver naar voren. Met een diepgang van slechts 90 centimeter stuift de FRISC over de Waddenzee. Marcel en Sebastiaan zitten stoïcijns voor het elektronische dashboard met radarschermen, boordcomputer en kaarten. Het snelheidsmetertje loopt op naar 82 kilometer per uur. De veerboot doet er twee uur over naar Terschelling, met de FRISC ben je er in een half uur. "Het monster van het Waddengebied" wordt de FRISC ook wel genoemd. Om dit "bootje" op hoge snelheid, in noodweer en ook 's nachts door de zee te kunnen loodsen zijn een gedegen opleiding, stuurmanskunst en een fysiek goede conditie onontbeerlijk. Sebastiaan leerde tijdens zijn instructeursopleiding de FRISC te besturen bij het korps Mariniers. Daarbij kreeg hij een training bij de KNRM. Hoewel het vaartuig beschikt over vijf luchtgeveerde stoelen die de klappen voor de bemanning kunnen reduceren, is de impact op het lichaam zwaar, vertelt Sebastiaan. Zeker bij slechte weersomstandigheden en een voortdurende hoge snelheid. Op de terugweg, tegen de wind en golven in, stuitert de FRISC flink om steeds met een harde klap weer neer te dalen. Niet voor niets informeert Sebastiaan voor vertrek naar de gezondheid en eventuele rug-of-nekkachten.

Overleven op zee

Voordat de FRISC de zee opgaat, vindt bij de opstapplaats aan de Nieuwe Vissershaven altijd eerst een briefing plaats. De schipper vermeldt de weersomstandigheden. In dit geval: windkracht 3 à 4, toenemend tot 4 à 5, kans op lichte regen, zicht goed. Vervolgens geeft hij uitvoerige veiligheidsinstructies voor het geval zich een calamiteit voordoet. Ook worden voorafgaand aan elke rit de olie en de motoren van de FRISC gecontroleerd. 'Lekker baantje, een beetje varen,' hoort Sebastiaan wel eens. 'Met de werkelijkheid heeft zo'n uitspraak niets te maken,' vindt hij. 'Deze baan vraagt veel van je en houdt meer in dan een beetje varen.'



Als Sebastiaan er niet op uit hoeft met de FRISC, surveilleert hij in de haven. Hij moet 70 van de ongeveer 2000 wetten, besluiten, regelingen en (internationale) verordeningen beheersen om alle controles goed uit te oefenen.

De opleiding voor schipper op de Waddenzee duurt ongeveer een jaar. Daar leren de nieuwe douaniers langs zij liggen, overstappen op alle soorten schepen, 's nachts en onder extreme omstandigheden varen en de weg vinden in moeilijke vaargebieden.

'De vaar- en navigatievaardigheden worden ook later steeds herhaald in oefeningen, zodat je ze goed bijhoudt,' zegt Sebastiaan. Daarnaast volgen de medewerkers externe trainingen voor bijvoorbeeld overleven op zee, EHBO aan boord, reanimeren in een kleine ruimte en ontsnappen als de boot op de kop komt te liggen.

Met hond of heli op patrouille

Kuiper: 'En dan hebben we nog allerlei specialisaties zoals flora- en faunaspecialisten, een duikteam dat getraind is in zoeken naar wapens en verdovende middelen. Ook hondengeleiders gaan met hun viervoeters mee het water op. De honden worden met een speciaal tuigje aan boord van het schip getild om tabaksmiddelen of verdovende middelen op te sporen. Soms gaan we met de helikopter de lucht in voor een patrouille. Van boven af scannen we de hele omgeving. Een goede methode, want op het water kun je je niet verstoppen.'

Met het oog op de Brexit heeft de douane landelijk ruim 900 extra mensen aangetrokken. Voor de regio Groningen, waaronder het toezicht op de Waddenzee valt, zijn dat ruim 50 nieuwe medewerkers. 'Veel is nog onzeker, maar als de Brexit doorgaat, zullen wij alle schepen die vanuit Engeland komen, behandelen als land buiten de EU. En dat zijn er, vooral in de zomer, nogal wat. Dat betekent dat wij het veel drukker krijgen. Daar zijn we op voorbereid,' zegt Kuiper.

Marcel koerst af op de skyline van Harlingen. Voordat hij de haven indraait, gaat het gas eraf en komt de FRISC tot bedaren. Kalm vaart hij terug naar de opstapplaats. ①