



‘Het kan gebeuren dat een klant ontploft zodra hij een bedrijfsauto van het waterschap ziet voorrijden’

Tekst Barbara Schilperoort | Beeld iStockphoto, e.a.

Een grijze winterse dag, sneeuwresten kleuren de weilanden wit, zwermen vogels bevolken de oevers. De IJssel is breed in deze tijd van het jaar. Nog even en de bomen langs de kant staan in het water. “Dan verplaatsen we de tonnen die een veilige vaarroute markeren,” vertellen Richard en Johan. Het verzetten van die bakens bij vallend en stijgend water is één van hun taken als ‘mobiel verkeersleider’ bij Rijkswaterstaat. Hun boot is hun werkplek en de rivier en de wijde (water)omgeving hun werkgebied.

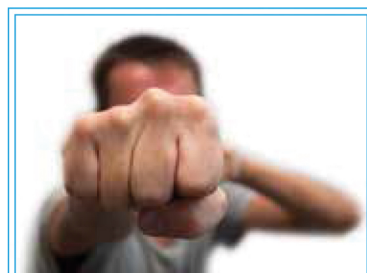
Handhaving is een ander onderdeel van hun werk. “Er valt veel te controleren want de regeldruk binnen de beroepsvaart is groot. Afhankelijk van de afmetingen van een schip moet een bepaald aantal bemanningsleden aanwezig zijn. De schipper moet een vaarbewijs hebben, mag zijn schip niet te zwaar beladen, moet een hele boekhouding bijhouden, ook over zijn vaar- en rusttijden.”

Schippers zijn verplicht om de mannen aan boord te laten en controles te laten uitvoeren. Door de marifoon kondigen ze hun komst aan. Dan manoeuvreert hun gezagvoerder de boot langs zij en stappen ze varend over. Niet altijd is alles in orde. De boetes bedragen al snel enkele honderden euro’s of meer. “Je komt aan de portemonnee van mensen, dan kunnen de emoties hoog oplopen.”

UITZONDERINGSSITUATIE

“Vergeleken met andere rivieren is de IJssel maar een slootje,” vervolgt Johan. “Bochtig en lastig te bevaren voor grotere schepen. Dan gaat wel eens iets mis. Zoals die keer dat een schipper te snel voer, de wal raakte en een brug beschadigde. Op dat moment was ik alleen met de gezagvoerder aan het werk. Uit veiligheidsoverwegingen stappen we eigenlijk alleen over op een ander schip als we met zijn tweeën zijn. Maar dit was een uitzonderingssituatie, dus ging ik in mijn eentje toch aan boord. De schipper gedroeg zich zo agressief dat ik snel weer wegging. Daarna heb ik politie ingeschakeld die hem vervolgens heeft aangehouden en beboet.”

In een ander geval gingen ze samen aan boord. “Omdat een ponton naast het schip lag, moest er eigenlijk een extra bemanningslid aanwezig zijn. Dat was niet het geval, zodat de schipper niet verder mocht varen. Daarvoor moeten we via de Inspectie Leefomgeving en Transport een bevel aanvragen. Het duurde een tijdje voordat dat binnenkwam. De spanning liep zozeer op dat de schipper ons beiden vastgreep en tegelijkertijd door de deur van zijn stuurhut naar buiten wilde duwen. Dat lukte niet, maar wij zijn wel van boord gegaan, hebben de politie ingeschakeld en een aanklacht ingediend. Tijdens een rechtszaak werd de schipper schuldig bevonden maar kreeg geen straf of boete. Dat zou betekenen dat men ons en onze collega’s voortaan straffeloos kon aanvallen!” Daar lagen ze pas echt wakker van. Meer dan door de agressieve reactie zelf. Daarom zijn zij, gesteund door hun leidinggevenden, in hoger beroep gegaan. De schipper is toen wel beboet. >



TWINTIG PROCENT VOELT ZICH BEDREIGD

55 procent van de waterwegbeheerders werd in 2016 een of meerdere keren agressief bejegend tijdens het werk. Meer dan twintig procent voelde zich bedreigd. Dat bleek uit een onderzoek dat het Platform WOW (Water Ontmoet Water/Wegbeheerders Ontmoeten Wegbeheerders) liet uitvoeren en in november vorig jaar werd gepubliceerd. De enquête werd door 513 medewerkers van met name Rijk, provincies en drinkwaterbedrijven en waterschappen ingevuld.