

„Een goed begin!“. Elton Westmaas moet lachen als hij en collega Tarkan Sebit hun VW-bus parkeren op een pleintje in de Amsterdamse Pijp. Het is een van de eerste *hotspots* op hun dagelijkse ronde. Naast de containers ligt een sliert platgestampt karton en lege dozen van een bezorgdienst.

De toezichthouders stappen uit en trekken hun mobiel. Op zoek naar etiketten en adressen. Westmaas snijdt een natte plastic zak open. „Aha, expats.“ Sigaretten, junkfood. Geen adres. Meer geluk hebben ze bij de dozen. Mensen scheuren hun adres er vaak af, zegt Westmaas, maar dat is niet de enige manier om de herkomst van afval te achterhalen. „Er zijn meerdere wegen die naar een schone stad voeren, laten we het daarop houden.“

Soms lukt adressen wegmoffelen ook maar half. „Mensen snijden het label uit een doos en gooien het in een vuilniszak die ze ernaast zetten“, zegt Sebit. Dom, want toezichthouders snijden bijgeplaatste zakken open. Het mooiste zou natuurlijk zijn, zeggen de twee, als mensen zich aan de regels houden: dozen snijden en plat de container in doen. Sebit: „Dan past er drie keer zoveel in.“ Ook hinderlijk: burgers die het deurtje van een container open wrikken om er toch nog iets in te gooien - of er juist iets uit te halen.

Een campagne van de gemeente („samen snijden we de stad schoon“) moet burgers meer kartonbewust maken. Dat is hoognodig want sinds iedereen online shopt en eten inkoopt, stikt Amsterdam in het karton – en daar zijn de papierbakken niet op berekend. Karton is niet het enige probleem. Nu zijn door de hele stad de statiegeldstropers opgedoken, de jongste plaag van de afvalwereld en een ergernis voor de hele keten. Vuilnisbakken worden open gewrikt op zoek naar statiegeld, de zak kapotgescheurd.

Teamleider Zouhair el Baoudi, die in zijn auto een ronde maakt langs zijn zeven veegploegen in het centrum, trapt op de rem bij het Centraal Station. In de motregen staat een belader te foeteren naast een vuilnisbak. Statiegeldjagers hebben de blauwe zak aan flarden gescheurd, alles is eruit gerold. Die zak kan hij er niet meer uit trekken, hij moet nu de bak optillen en omkieperen. De pest voor je rug. „Je wordt er schijtziek van“, brijst hij, „mensen graven en doen maar in die bakken.“ El Baoudi probeert de belader vanuit de auto te troosten: heus, er komt snel weer een wagen met grijper. Dat moet helpen.

Afvalmensen praten graag over hun dienstverlening, over „een stukje service aan de burger“, „bewustwording“ en het „correct aanbieden“ van afval. Maar soms wordt het ook hen teveel. „Ik vind het een eer om te mogen werken voor

Amsterdam. De stad schoon houden maakt me blij', zegt El Baoudi . Maar ook hij ziet de statiegeldstrooptochten door de stad. Bij de Dam wijst hij op een prullenbak met een aangehecht rekje met ronde gaten. Een proef van de gemeente: passanten kunnen hun lege blikjes plaatsen in een 'doneringsrekje'. Dat moet voorkomen dat de stropers de bakken opentrekken. Een succes is het nog niet, in het rekje prijken alleen koffiebekers. „Altijd andere objecten”, zucht El Baoudi hoofdschuddend. Hij geeft gas.

De inspectie op het plein levert intussen een handvol 'constateringen' op. Die gaan naar de BOA's om boetes uit te schrijven: de eerste keer 100 euro voor burgers, 500 voor ondernemers. Minutenlang staan Westmaas en Sebit data in te tikken op hun telefoons. Bewijsmateriaal moet compleet zijn en in tweevoud bevestigd zijn, burgers kunnen tenslotte bezwaar aantekenen. Resultaat: in 2,5 jaar tijd schreven de Amsterdamse BOA's zo'n 57.000 afvalboetes uit.

Daarna begint het opruimen. Grof vuil moet apart worden afgevoerd door „de collega's van grof”, voor ander 'bijgeplaatst' afval komen de DAF-trucks van het Team Afval Meldingen. Maar wat past, gaat meteen de container in. In de wereld van *waste management* geldt het *broken window*-principe: laat één ruitje te lang kapot en het hele gebouw holt al snel achteruit. „Ik ben intussen een slager van karton”, grijnst Sebit, terwijl hij de ene doos na de andere langs de vouwranden in stukken snijdt en in de container laat glijden.

Ook een mooie meevaller: dat fietsenfabrikant VanMoof failliet is. Chauffeur Melvin Sirach van het TAM-team lacht. „Dat scheelt weer een tonnetje per week.” Met collega Melvin Robijn rijdt hij zijn route langs meldingen van bijgeplaatst afval. Losse zakken, het „spreekwoordelijke winkelkarretje”, strijkplanken, babybadjes, matrassen („vaak een uitzetting”), bankstellen, keukenkastjes, alles komt langs. De twee duwen het in de container, gooien het in hun kraakpers-truck of doen een melding aan de collega's van grof vuil. „Mensen hebben zoveel haast”, zegt Sirach, „er is weinig sociale controle, dat helpt ook niet.”

Hoe hou je een stad schoon met een zeventiende-eeuwse grachtengordel, een ring oude wijken met nauwe straten, een wereldberoemde rosse buurt, bijna 900.000 inwoners, per jaar 13 miljoen dagjesmensen en 7 miljoen bezoekers die langer dan een dag blijven? Lukt dat met 20.000 containers (14.000 ondergronds), 12.000 prullenbakken en een gemeentebestuur dat de afval-aanpak een paar jaar geleden grondig heeft omgegooid?

De hoofdstedelijke afvalketen is lang en ingewikkeld. Vele directies, afdelingen en diensten hebben een aandeel: Afval en Grondstoffen, Stadswerken en 'Thor' (Toezicht, Handhaving en Openbare Ruimte). Samen zorgen die voor een reeks afvalcycli die dagelijks door de stad draaien en goed in elkaar moeten grijpen: vuilniswagens, veegploegen, toezichthouders en handhavers, het Team Afval Meldingen (TAM) en buurtconciërges die contact met burgers en ondernemers houden. Het is een wereld op zichzelf. De afvalcollega's kennen elkaar en hun wagenpark: kijk, daar gaat een truck van 'grof', die is van 'ondergronds', zij zijn van het TAM-team en daar loopt een 'buco'.

Met die permanente cyclus van ophalen, reinigen en handhaven volgt de stad sinds 2019 een nieuwe 'integrale' aanpak. In plaats van eigen diensten voor elk stadsdeel die alle taken in één gebied uitvoeren, grijpen de schakels van de keten nu door heel de stad in elkaar. Geen 'eilandjes meer', maar dezelfde aanpak, data-verzameling en uitwisseling en hetzelfde materieel.

Het is wennen, zegt iedereen in de keten Teamleiders onderstrepen efficiëntie en samenwerking, in de cabines van de trucks en in de kantine klinkt gemopper over nieuwe zakelijkheid en een geringere band met de buurt en met collega's. „Het is bedrijfsmatiger geworden”, zegt een chauffeur, „je staat verder af van de bewoners.” Ja maar, zegt coördinator handhaving Maurice Jörissen op kantoor bij de toezichthouders, er kan nu via het systeem en de app veel beter onderling worden gecommuniceerd en sneller worden gehandeld: „Je kunt ook op een digitale manier nader tot elkaar komen. Er is iemand voor je, altijd. Ook buiten je eigen stadsdeel. Samenwerking staat voorop.”

Bedoeling is dat zoveel mogelijk *hotspots*, vaste plekken met afval-overlast, promoveren van een D (de slechtste score, meer dan vijf stuks afval naast de containers) naar A (schoon). Tegelijk moet 'signaleren en infomeren' in de peiling houden welke plekken de omgekeerde route volgen en afglijden van A richting D. Doel is dat 90 procent van de containers een B of A te laten scoren. Dat lukt nog niet, recent schommelt het percentage van 82 (april) tot 86 procent (juni). Een geval apart is het stadscentrum met de „rode loper”, de toeristische corridor van Centraal Station naar de binnenstad. Daar is het dweilen met de kraan open, ook al omdat er door de zachte bodem van de grachtengordel maar weinig ondergrondse containers zijn.

Maar 'informatie-gestuurd werken' is één ding, de afvalpraktijk is weerbarstig – en onvoorspelbaar. Behalve de 'doneringsrekjes' en de campagne voor karton probeert de gemeente nog van alles om de inwoners afvalbewust te maken,

vertelt Zoulikha el Mouzaine, teamleider 'aanpak bijplaatsingen'. Tijdens een wandeling langs hotspots in Oost wijst ze naar 'groene graffiti' op de stoep. Ook dat is een proef: een „gronduiting” in groene letters met aanwijzingen naar de dichtstbijzijnde container, vaak net om de hoek. El Mouzaine: „Mensen kijken tegenwoordig toch al de hele tijd omlaag op hun telefoon, dus misschien zien ze dit dan ook.” Met één hand werpt ze zelf ook snel wat bijgeplaatst afval in een container. Lachend: „Ik ben erg van het opruimen.”

Nog een poging: een containertuintje. Rond de containers heeft de gemeente plantenbakken geplaatst die bijplaatsen van afval moeten voorkomen. Maar zoiets werkt eigenlijk alleen goed als er ook 'adoptanten' zijn, zegt El Mouzaine. Burgers die er een of meer containers adopteren, schoonhouden en verkeerd geplaatst afval melden. Dat moet met voorrang worden opgehaald. Momenteel engageren 2.910 van de 900.000 Amsterdammers zich op die manier met afval. Samen hebben ze 4.559 containers onder hun hoede.

Er is altijd nog de gemeentelijke 'bucó'. Buurtconciërges zoals Mohammed Frafri, een levendige net-zestiger die met zijn enige „wapen”, de telefoon, dagelijks door zijn buurt patrouilleert. Bucó's spreken bewoners en ondernemers in hun buurt aan, signaleren afval-overlast en seinen via de app of telefoon andere schakels van de afvalketen in. „Wij zijn de verbinders”, zegt Frafri trots.

Terug in de garage van de toezichthouders is het een *high five* voor collega Ilias, die net terug is met zijn wagen. Hij had vanochtend „in één keer” beet: een volle laadbak kartonnen dozen van een hippe bistro in Oud-Zuid. Hij heeft er een „warm-koud gevoel” bij. Een mooie vangst geeft „voldoening”, maar is ook weer een teken van slordige afvalmanieren. Hét psychologische dilemma van de hele afvalketen: „Je wilt wat vinden, maar ook weer niet.”