

HESTER DUURSEMA (ESO-SECRETARIS)

“Hard gewerkt aan een organisatiestructuur waarbij we tot daden kunnen komen”

ROTTERDAM Hester Duursema is sinds maart 2015 secretaris-generaal van de Europese Schippers Organisatie (ESO). Sinds haar aantreden is er veel gedaan aan de organisatiestructuur binnen ESO. Zo zijn er verschillende commissies opgezet voor de diverse werkteerren en er vindt beter overleg plaats voordat een definitief standpunt wordt ingenomen. Een standpunt dat primair is gebaseerd op de achterban. “Ik wil de ESO graag dichterbij de ondernemer brengen”, aldus Duursema.

SANNE VERHOEFF

Naast secretaris-generaal van de ESO, is Hester Duursema zoals bekend tevens directeur van Koninklijke BLN-Schuttevaer. Voor de meeste mensen is het redelijk duidelijk wat deze brancheorganisatie doet. Wat ESO betreft is dat een ander verhaal, terwijl ook hier het afgelopen jaar behoorlijk wat bereikt is. “Bij mijn aantreden zag je dat iedereen zich eigenlijk overal verantwoordelijk voor voelde binnen de ESO. De technische eisen, bemanningsvoorwaarden, vergroening, enzovoort. De structuur was alleen niet zo dat je concreet met daden kon komen”. Om nu te voorkomen dat er binnen ESO vooral heel veel overlegd wordt, is er hard gewerkt aan de vorming van een organisatiestructuur. Hierdoor kunnen er uiteindelijk concretere stappen genomen worden en tevens standpunten worden ingenomen die goed onderbouwd zijn en voldoende draagvlak bij de leden van de lidorganisaties hebben. Inmiddels zijn er vijf commissies opgezet die de volgende werkgebieden omvatten: infrastructuur, milieu & veiligheid, markt & economie, onderwijs/sociaal, tankvaart & ADN. “Die laatste commissie loopt al een tijdje, vanuit de praktijk is hiervoor veel input voor beleidsdiscussies”.

Duursema: “De ESO-raad keurt nu goed wie er in de betreffende commissies zitten namens ESO. Daarbij worden de standpunten die worden ingenomen, eerst voorgelegd aan de raad. In deze raad heeft elk land drie bestuurders zitten. Voordat het standpunt wordt ingenomen, wordt overlegd met de achterban. Op die manier wordt ook de juiste kennis meegenomen, waarna gefundeerde besluiten genomen kunnen worden”. Duursema constateert dat er in Europa vooral heel veel OVER de binnenvaart wordt besloten. Ze vindt het daarom erg belangrijk dat er ook goed naar de binnenvaartondernemers wordt geluisterd. Bij het kiezen van de nieuwe Rijnvaartcommissaris, Dick van Doorn, is dat wat haar betreft goed gelukt. “Dit is iemand die goed luistert en politiek heel handig is. Het is belangrijk hem goed te voeden vanuit de ondernemers als het gaat om wat hij meeneemt vanuit de Nederlandse delegatie richting de CCR”. De bedoeling is uiteindelijk dat elk ESO-land een van de commissies voorziet. Zo neemt Frankrijk waarschijnlijk het voortouw in de commissie Markt en Economie, Duitsland de commissie Onderwijs & Sociaal, België Tankvaart & ADN en Nederland Infra en Milieu & Veiligheid. De juiste kennis op de juiste plek, dat is belangrijk. Ook dat er standpunten gevormd worden die aangedragen zijn door de achterban. “We willen ervoor zorgen dat er een juiste wisselwerking is tussen de lidorganisaties en ESO”. Volgens Duursema verschilt het per lidstaat welke belangen voorop gesteld worden. “Frankrijk heeft bijvoorbeeld een hele tijd gebezigd ‘wij hebben helemaal geen crisis’. Wij nemen die verschillen in belang niet weg. Je bent immers niet vriend of vijand van elkaar. We proberen de gezamenlijke belangen te vinden en te behartigen”.

Betere marktobservatie

Wat betreft de commissie Markt & Economie gaat de CCR aan de slag met een betere marktobservatie, waarin ook prognoses van de goederenstromen en de vlootcapaciteit worden opgenomen. Dus; hoeveel schepen komen eraan, hoeveel zijn er in de markt. “We beschikken nu over onvoldoende data”, aldus Duursema. Een betere marktobservatie biedt meer inzicht in capaciteit en vraagbehoefte. Op die manier kan bijvoorbeeld beoordeeld



Hester Duursema.

worden of het verstandig is een nieuw schip te bouwen. Men is momenteel met CCR in gesprek om te bekijken of geregeld kan worden dat ondernemers zelf data afgeven, op anonieme basis. Volgens Duursema is marktobservatie en transparantie voor ESO heel belangrijk. “Voor EBU in mindere mate want die heeft een andere achterban”. CCR gaat hier nu mee aan de slag, mede omdat ESO hiervoor gelobbyd heeft. Binnen de commissie Markt en Economie wordt tevens onderzoek gedaan naar de financieringsbehoefte voor innovatie en modernisering in de binnenvaart. Duursema: “Dit na signalen dat er geen leningen meer worden afgegeven. De banken zitten op slot. En dat terwijl de Europese Commissie allerlei ambities heeft als het gaat om het ‘groener’ maken van de sector”. Om dit te bereiken zijn echter investeringen nodig. Met behulp van een enquête, die nog loopt tot het einde van het jaar, wordt de financieringsbehoefte van ondernemers geïdentificeerd. De enquête is te vinden via de link: <http://survey.crup.hr/index.php/244988?lang=nl>. Als uit de enquête blijkt dat er een financieringsbehoefte is, dan is de Europese Investeringsbank (EIB) bereid in een behoefte te voorzien, aldus Duursema. “Bijvoorbeeld middels een publiek-privaat fonds”.



IK WIL ESO
DICHTER BIJ DE
ONDERNEMER
BRENGEN

Milieu en Veiligheid

Binnen de commissie Milieu en Veiligheid heeft ESO, samen met EBU, EFIP (de binnenvaart) en ESPO (de zeehavens), een sterke lobby om het voorstel voor de toekomstige normen (Euro 6), gelijk te trekken met de Amerikaanse norm (EPA Tier 4). Duursema legt uit: “Het voorstel voor de norm is nu scherper dan de Amerikaanse norm. Veel motoren worden echter geleverd door Amerikaanse producenten. De Europese binnenvaartmarkt is relatief klein dus fabrikanten moeten iets nieuws leveren voor een hele kleine markt. Die kosten moeten ergens verhaald worden. Dat is dus heel duur. Wat gaan ondernemers dus doen... reviseren. Daarom willen wij voorstellen wat

betreft de norm een kleine stap terug te doen. Uiteindelijk zal er dan meer vergroening plaatsvinden. Momenteel vindt de trilogie discussie plaats tussen de Europese Commissie, het Europees Parlement en de Raad van Ministers over deze norm. Begin volgend jaar verwacht Duursema de uitkomst. “Dat is een flinke lobby geweest”.

Wat betreft bestaande motoren lobbyt ESO voor stimuleringsmaatregelen, bijvoorbeeld schepen die korting krijgen op de havengelden als ze ‘groen’ zijn. Geen goed voorbeeld is volgens Duursema het feit dat de haven van Rotterdam voorschrijft dat schepen beneden de CCR-2 norm vanaf 2025 de haven niet meer in mogen. “Hoe schoon een schip is hangt immers af van meerdere factoren. Logischer zou zijn om te zeggen: ‘wij willen dat de uitstoot maximaal ... is’. Er zou veel meer ruimte aan de ondernemer overgelaten moeten worden, hoe de vergroening in te vullen. Iemand kan immers met een CCR-2 motor alsnog meer uitstoot hebben dan iemand met een motor beneden deze norm. Het hangt ervan af hoe je ermee omgaat. Oudere motoren kunnen heel schoon zijn. Daar komt bij dat de businesscase van vergroening beter moet worden. Ook de verladers moeten voor groen gaan betalen”, aldus Duursema.

Veiligheid en Technische eisen

Met betrekking tot de technische eisen wordt voor nieuwe regelgeving beter bekeken welk doel een nieuwe eis stelt. ‘Factfinding’ en ‘impact assessment’ zijn de mooie woorden voor een nieuwe manier van omgaan met de technische eisen. “Er wordt beter bekeken welke impact een regel op de vloot heeft. Denk hierbij bijvoorbeeld aan de geluidseisen. De eisen moeten veel beter geënt worden op de realiteit. Soms is iets technisch gewoonweg niet haalbaar. Voor de bestaande regelgeving is er te weinig kennis ingebracht, met te weinig verstand van hoe een schip in elkaar zit”. Het terugdraaien van deze bestaande regelgeving is volgens Duursema erg lastig, omdat een deel van de markt al is meegegaan in de eisen. De belangen liggen dan ineens uiteen, terwijl aan de voorkant de belangen grotendeels gelijk zullen zijn.

Infrastructuur

De commissie Infrastructuur heeft een lastige taak volgens de ESO-secretaris. De Europese Commissie kan immers wel gelden besteden aan

nieuwe infrastructuur, maar het onderhoud is de verantwoordelijkheid van de lidstaten. Duursema: “Daar zie je dat er een verschil is tussen de diverse lidstaten. In Duitsland vindt men de binnenvaart bijvoorbeeld veel minder relevant en dat geldt ook voor Frankrijk. Neem nu het plan van VNF om de bedieningstijden aan te passen. Deze analyse is wat ESO betreft niet goed opgebouwd. Onze ambitie is een modal shift ten gunste van de binnenvaart. Ons appèl is dan ook: niet bezuinigen op de sluizen. We willen meer geld voor de binnenvaartinfrastructuur. Dit om zowel de wegen te ontlasten als wel een opstopping bij de zeehavens en belemmering van de aanvoer van het achterland te voorkomen. Dat is ook onze lobby richting de Europese Commissie en de lidstaten”.

Sociaal en Onderwijs

Flexibilisering van de bemanningseisen is een belangrijk onderwerp binnen de commissie Sociaal & Onderwijs. De huidige eisen zijn dertig jaar geleden bedacht en moeten daarom aangepast worden aan de moderne tijd, samen met de werknemers. Momenteel wordt een studie gedaan naar de belasting van het personeel. Op basis daarvan wordt gekeken naar aanpassing van de huidige regelgeving op de lange termijn. Wat betreft onderwijs vindt Duursema het belangrijk dat competenties overal hetzelfde gemeten worden, en dat iedereen overal op dezelfde manier beoordeeld wordt. “Een diploma moet overal dezelfde waarde hebben”. Daarvoor is het belangrijk dat de competenties goed bekeken worden. “Dus welke competenties horen bij welke functie en hoe gaan we dat op een betrouwbare manier meten/toetsen. Deze gesprekken lopen”.

Toekomst

Wat betreft het komende jaar verwacht ESO-secretaris Duursema veel van marktobservatie en flexibilisering. “Dit gaat veel opleveren”. Duursema hoopt daarnaast dat ESO dichterbij de ondernemers komt te staan. “We zijn een koepelorganisatie en staan daardoor best ver van de ondernemer af, we verdedigen echter wel hun belangen. Daarbij stellen wij onszelf de vraag ‘hoe zorgen we dat de stem van de binnenvaartondernemer in Europa gehoord wordt?’ De nieuwe organisatiestructuur is daarbij zeker een goed begin om dit doel te bereiken.