

Cultuurpodia Voortbestaan cultuurschip Stubnitz bedreigd door nieuwe regels

'Stubnitz was altijd moeilijk project



Het unieke drijvende cultuurpodium de Stubnitz dreigt te verdwijnen door scherpere veiligheidseisen. „De eisen gaan niet samen met de publieke functie van het schip.”

Door onze redacteur

TOON BEEMSTERBOER

AMSTERDAM, 12 NOV. Kapitein Urs Blaser is in een lang telefoongesprek verwickeld over de problemen met zijn schip, de Stubnitz. Het unieke drijvende cultuurpodium dreigt te verdwijnen. Het gesprek gaat over veiligheidseisen, vergunningen en de Amsterdamsse haven. Blaser is er niet gerust op dat zijn levenswerk nog lang zal blijven bestaan.

Blaser redde de Stubnitz begin jaren negentig van de sloop. Met een paar andere Duitse cultuurliefhebbers kocht hij het moederschip van een Oost-Duitse vissersvloot voor 150.000 Duitse mark en toverde het om tot een futuristisch cultureel laboratorium, dat al vijftien jaar langs Europese steden vaart met concerten en theatervoorstellingen. Ze zijn al in Sint Petersburg, Amsterdam, Rotterdam, Kopenhagen, Brugge, Hamburg en Malmö geweest. Het schip is inmiddels een monument.

Maar nu dreigt de Stubnitz te verdwijnen door de verscherpte veiligheidswetgeving voor internationale scheepvaart die de Europese Commissie in 2004 heeft ingevoerd. Het schip moet in elke haven omringd zijn door hekken. Ook moeten er checkpoints zijn, waar de lading gecontroleerd wordt. Bezoekers moeten langs een uitgebreide identiteitscontrole. De nieuwe eisen werden na 11 september 2001 ingevoerd om terrorisme en smokkel tegen te gaan.

„Deze regels snijden hout voor grote vrachtschepen met 10.000 containers, maar niet voor de Stubnitz”, zegt Blaser. „Zulke eisen gaan niet samen met de publieke functie van het schip. Bezoekers hebben geen zin om langs eindeloze controles te gaan.”

Blaser heeft na de invoering van de nieuwe wetgeving een veiligheidsplan voor de Stubnitz gemaakt, dat ook werd goedgekeurd. Hij kreeg een veiligheids-certificaat en kon de havens in Europa blijven bezoeken. „Maar elk jaar werden de eisen verder aangescherpt en werd het moeilijker om nog evenementen te organiseren.”

De Duitse autoriteiten waren toeschietelijk en vonden een maas in de wet. „Ze gaven ons een vrijbrief, waardoor we niet aan de eisen hoefden te voldoen.” Dit ging goed totdat de Stubnitz in 2007 Amsterdam aanded. Een ambtenaar van de Nederlandse Inspectie van Verkeer en Waterstaat bracht een bezoek aan de Stubnitz en zette vraagtekens bij de vrijbrief. Het Nederlandse ministerie van Ver-

De regels zijn voor containerschepen, niet voor de Stubnitz

keer en Waterstaat wendde zich tot het Europese Directoraat voor Energie en Verkeer in Brussel.

Acht dagen voordat de Stubnitz dit jaar opnieuw in Amsterdam aankwam, meldde het directoraat zijn beslissing. „De Stubnitz is wél een commercieel schip, want het verdient geld, en moet zich gewoon aan de regels houden”, zegt Willard Elissen, woordvoerder van Inspectie Verkeer en Waterstaat. „De vrijbrief was een illegale constructie. Brussel is bang voor een precedentwerking. Als ieder land creatief met die regels omgaat, missen die hun effect.”

Desondanks mocht de Stubnitz in juli zonder veiligheidscertificaat in de haven van Amsterdam aanmeren. Er was al een programma voor de komende drie maanden gemaakt, dat eind augustus tijdens de Uitmarkt kon starten. „Amsterdam heeft ook belangen, daarom hebben we gezocht naar een pragmatische oplossing”, zegt Elissen. „Maar voordat het schip over drie maanden vertrekt moet het in bezit zijn van een nieuw veil-



Drijvend cultuurpodium Stubnitz. De oude vriesruimte (r.) is nu concertzaal. Foto's Bram Budel

heidscertificaat.”

Dat betekent waarschijnlijk het einde van de Stubnitz, aangezien het schip zich dan in alle havens aan de eisen moet houden. Het programma van de Stubnitz dat in december in Hamburg van start zou gaan, is al afgeblazen. Blaser heeft een aanvraag gedaan om langer in Amsterdam te blijven. Hij hoopt nog op een oplossing, maar gelooft er niet echt in.

„De Stubnitz is altijd een moeilijk project geweest”, zegt Blaser. „We waren niet erg commercieel ingesteld en het schip moest wél worden onderhouden. Dat kost veel geld. Bovendien werd de olie steeds duurder, waardoor we steeds minder ver konden varen. Toch is het al die jaren goed gegaan. We hebben nog steeds optredens van geweldige artiesten op het programma staan. Neem bij-

voorbeeld de Japane jazzsaxofonist Kazutoki Umezu.”

Blaser tovert meteen daarop de inventieve jazzrock van Kazutoki Umezu's Kiki Band uit de speakers. „Geweldig hè, het klinkt alsof Miles Davis en Jimi Hendrix samen aan het jammen zijn.” Blaser kijkt erbij met een mengeling van trots en melancholie alsof hij wil zeggen: het is toch zonde als dit verdwijnt?