

AH 2306
2021Z03286

Antwoord van minister Van Nieuwenhuizen Wijbenga (Infrastructuur en Waterstaat) (ontvangen 12 april 2021)

Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020-2021, nr. 2005

Vraag 1

Hoe beoordeelt u de uitspraak dat de geplande nieuwe vrachthaven op Bonaire grote schade kan aanrichten aan het koraalrif voor de kust?¹²

Antwoord 1

Vooralsnog is er geen sprake van een besluit tot het bouwen van een nieuwe vrachthaven(locatie). Er wordt momenteel een technische houtskoolschets van een nieuwe haven gemaakt om tot een idee van een raming van de kosten te kunnen komen. Tevens is reeds in 2017 door het Bestuurscollege van Bonaire een voorkeurslocatie aangewezen voor een eventueel nieuw te bouwen vrachthaven. Het besluit of er daadwerkelijk, en zo ja waar, een nieuwe vrachthaven(locatie) dient te komen is aan het Bestuurscollege van Bonaire. De aanvaardbaarheid van een dergelijk besluit hangt onder meer af van een nog uit te voeren Milieu Effect Rapportage (MER) in opdracht van het Bestuurscollege.

Vraag 2

Waarom heeft u een samenwerkingsconvenant ondertekent dat de bouw van deze haven ondersteunt?³

Antwoord 2

Het Bestuurscollege van Bonaire heeft een aantal jaren geleden een havenbeleidsplan Bonaire opgesteld waarin is opgenomen dat binnen een termijn van 5 à 10 jaar een nieuwe haven noodzakelijk is om de economische groei op te kunnen vangen en de havenfunctie efficiënter uit te kunnen voeren. Daarbij moeten overslag, opslag en distributie op één locatie worden geconcentreerd. De huidige haven ligt in het centrum van Kralendijk en veroorzaakt veel verkeeroverlast en vertraging.

Gezien de mogelijke voordelen van een nieuwe vrachthavenlocatie en het ontbreken van uitbreidingsmogelijkheden op de huidige locatie is in het Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire afgesproken nader onderzoek te verrichten naar de haalbaarheid van een nieuwe vrachthaven(locatie). Mogelijke voordelen zijn onder andere: veiligere en vlottere scheepsafwikkeling en veilige doorstroom van het verkeer van vrachtauto's en passagiers van cruiseschepen. De beoogde nieuwe haven(locatie) betreft een kleinschalige veelzijdige haven voor de aanvoer van voor het eiland benodigde goederen en levensmiddelen. Op basis van voornoemd convenant assisteert het Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

¹ De Volkskrant, 4 februari 2021, 'Verzet tegen nieuwe vrachthaven Bonaire, aanleg zou 'ecocide' zijn' (<https://www.volkskrant.nl/nieuws-achtergrond/verzet-tegen-nieuwe-vrachthaven-bonaire-aanleg-zou-ecocide-zijn~bba630f2/>)

² Bonaire Reporter, 27 januari-24 februari 2021, 'Conservebonaire.org opposes Hato port' (https://bonairereporter.com/current_issue/current.pdf)

³ Staatscourant 2020, 15790

het Bestuurscollege om met zo volledig mogelijke informatie en middels de geëigende procedures tot een weloverwogen besluit te komen.

Vraag 3

Zijn het uitvoeringsprogramma, het verzelfstandigingsonderzoek en de maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) gereed? Zo ja, kunt u deze delen met de Kamer? Zo nee, wanneer worden deze verwacht?

Antwoord 3

Nee, deze zijn nog niet gereed. Momenteel wordt een technische houtskoolschets van een nieuwe haven gemaakt om tot een idee van een raming van de kosten te kunnen komen. Indien de nieuwe haven financieel haalbaar wordt geacht volgen vervolgonderzoeken, waaronder een MKBA. U zult hierover te zijner tijd worden geïnformeerd.

Vraag 4

Is bij de verkenning van de nieuwe vrachthaven overeenstemming bereikt met de beheerder van het onderwaterpark Stinapa en is dit zorgvuldig uitgewerkt in de Milieu Effect Rapportage (MER), zoals afgesproken in het convenant? Zo ja, kunt u dit delen met de Kamer?

Antwoord 4

De verkenning bevindt zich momenteel nog in de fase van het opstellen van een technische houtskoolschets. Indien de nieuwe haven financieel haalbaar wordt geacht, zullen vervolgonderzoeken van start gaan. Uiteraard zal in dit kader, en meer specifiek de MER, met de beheerder van het onderwaterpark Stinapa (Stichting Nationale Parken) contact worden gelegd en hun advies worden ingewonnen, en met andere milieuorganisaties en belangengroepen.

Vraag 5

Bent u ervan op de hoogte dat de huidige vrachtpier net voor enkele miljoenen is gerenoveerd? Zo ja, hoe verklaart u dat deze dan niet meer wordt gebruikt zou worden na de aanleg van de nieuwe haven?

Antwoord 5

Gezien het grote achterstallige onderhoud van de pieren in de huidige haven was renovatie op zeer korte termijn geboden. Daarnaast was verlenging van de Zuidpier gewenst met het oog op het sneller en veiliger de- en embarkeren van passagiers. De renovatie en verlenging van de bestaande pieren is inmiddels met succes afgerond. Indien er een nieuwe vrachthaven(locatie) zal komen, zullen de pieren in de toekomst alsnog worden gebruikt, maar dan voor de cruisevaart, een en ander zoals ook opgenomen in het havenbeleidsplan Bonaire van het Bestuurscollege.

Vraag 6

Is het u bekend dat het drinkwater voor het hele eiland gemaakt/gezuiverd gaat worden van het water dat bij de haven onder de schepen ingenomen wordt, en dat dit straks de meest vervuilde plaats rond Bonaire is?

Antwoord 6

Het OLB heeft met WEB afgestemd dat een mogelijke nieuwe vrachthaven naast de drinkwaterplant kan worden gebouwd, waar WEB drinkwater uit zeewater

maakt. WEB zal bij komst van een eventuele vrachthaven de waterintake stroomopwaarts verplaatsen. Bovendien zal WEB het waterinname punt op grotere diepte en grotere afstand van de kust aanleggen. Het water wordt door WEB gezuiverd en de kwaliteit wordt continu gecontroleerd.

Vraag 7

Is het u bekend dat in de geplande vrachthaven bij Hato/WEB, vrachtschepen én olieschepen samen van de faciliteiten gebruikmaken en dat er bij een mogelijk olielek door de aanwezige noordelijke stroming de duiklocaties van de helft van Bonaire besmeurd zullen raken en de economie van Bonaire voor vele jaren verloren zal zijn?

Antwoord 7

De kwetsbaarheid van de natuur en de invloed hiervan op de economie van Bonaire is bekend en vormt een essentieel uitgangspunt bij alle (zeehaven)infrastructuurele kwesties. Ook de risico's van olieschepen zijn bekend en zullen hierbij worden meegenomen.

Vraag 8

Hoe verhoudt de mogelijkheid om de bestaande infrastructuur en havenfaciliteiten uit te breiden of te verbeteren zich tot de aanleg van deze nieuwe haven? Hoe beziet u die mogelijkheid in verhouding tot de hoge kosten en grote impact op natuur?

Antwoord 8

Zie antwoord op vraag 2 waarom onderzoek wordt gedaan naar een nieuwe vrachthaven(locatie). Indien de nieuwe haven financieel haalbaar blijkt, zullen uiteraard ook de natuureffecten worden onderzocht middels de daarvoor formeel geëigende procedures en worden meegenomen bij een uiteindelijk besluit.

Vraag 9

Klopt het dat de haven voor 60% medegefinancierd wordt door de Nederlandse overheid en de overige 40% door het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB)? Zo nee, door middel van welke fondsen wordt deze haven betaald?

Antwoord 9

In het Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire is opgenomen dat de kosten van de onderzoeken voor 60% voor rekening komen van het ministerie van I&W en 40% voor het OLB. De kosten van een eventuele nieuw te bouwen haven vallen buiten de scope van het convenant. Er zijn hierover dan ook geen afspraken gemaakt.

Vraag 10

Deelt u de mening dat dit geld beter aan andere doeleinden kan worden besteed, bijvoorbeeld de aanleg van adequate afvalwaterzuivering?

Antwoord 10

Zoals uiteengezet in antwoord op vraag 2, biedt een eventueel nieuwe haven voordelen en kan deze van mogelijk belang zijn voor de economie, ook gelet op de bevolkingsgroei op het eiland. Op het gebied van afvalwater is er de afgelopen jaren geïnvesteerd in een rioolwaterzuiveringsinstallatie en de vervanging van de irrigatieleiding. Daarmee kan gezuiverd effluent hergebruikt worden voor

beregeningsdoeleinden. Aanvullend stelt het Openbaar Lichaam Bonaire een uitvoeringsagenda op waarin onder andere acties worden benoemd voor het verder uitbouwen van het afvalwaterbeheer. Rijkswaterstaat heeft daarbij geadviseerd.

Vraag 11

Bent u ervan op de hoogte dat de wet voorschrijft dat de minimale afstand van een containerhaven tot een woongebied in verband met geluidsoverlast 300 meter dient te zijn en dat dat op deze locatie maar 5 meter is? Zo ja, hoe vallen die twee dingen met elkaar te rijmen en kan de overheid dit een geschikte locatie noemen? Zo nee, als zoiets in Nederland als absoluut ondenkbaar wordt gezien, zou u dan ook hier in dit stukje Nederland niet afstand nemen van deze locatie?

Antwoord 11

Indien wordt besloten een nieuwe vrachthaven te bouwen, dan zal dit uiteraard moeten gebeuren in overeenstemming met de wet- en regelgeving zoals die op Bonaire van toepassing is. Daartoe zal dan in de MER de geluid-, geur, en stofoverlast van de nieuwe haven in beeld worden gebracht en getoetst worden aan de wet- en regelgeving met betrekking tot geluid en andere hinderaspecten in relatie tot geluidgevoelige objecten. Bij de vergunningverlening zullen maatregelen worden opgenomen ter beperking van de overlast.

Voor bestaande en mogelijk toekomstige activiteiten in de kuststrook van Bonaire geldt dat de aanvaardbaarheid hiervan getoetst wordt aan het vigerend bestemmingsplan, de eisen in de MER procedure, de Wet Maritiem beheer BES, de Wet Vrom Bes en lokale verordeningen.

Vraag 12

Bent u ervan op de hoogte dat het WEB-terrein in Hato momenteel een "Industrie 1&3"-bestemming heeft bij Ruimtelijke Ordening (lichte industrie), en dat de wet voorschrijft dat voor een dergelijke haven "Industrie 4"-classificatie nodig is? Zo ja, klopt het dat deze Industrie 4-classificering grondwettelijk niet te realiseren is conform het ruimtelijke ordeningsplan?

Antwoord 12

Voor de aanleg van een eventuele nieuwe haven is een wijziging van het bestemmingsplan (Ruimtelijk Ontwikkelingsplan Bonaire 2010) noodzakelijk. Bij het vaststellen van genoemd bestemmingsplan is daar al in voorzien door het opnemen van een Wijzigingsbevoegdheid door het Bestuurscollege, waardoor het bestemmingsplan via geldende procedures kan worden gewijzigd.

Vraag 13

Bent u van mening dat met het marktfalen van Bopec het verstandig is om eerst de situatie aldaar af te wachten en aansluitend ook de Bopec-locatie mee te nemen in de overwegingen van een nieuwe locatie, aangezien op die locatie het koraal al door schepen vernield is, al in een zwaar industriegebied ligt en dit werk zou opleveren voor de mensen van Rincon?

Antwoord 13

Deze locatie is eerder onderzocht bij het bepalen van voorkeurslocaties in 2017; de conclusie was toentertijd dat de locatie qua golfbescherming ongunstig is. Het gebruik van een bepaalde locatie wordt doorgaans bepaald door de eigenaar en in het geval van Bopec momenteel door een curator. Een nieuwe functie voor de locatie zal instemming behoeven van de rechthebbenden en bovendien in dat

geval mogelijk grote investeringen vergen omdat het terrein gesaneerd moet worden. Ook bij de Bopec locatie zal een functiewijziging pas aan de orde kunnen zijn na gedegen onderzoek naar natuurwaarden en toetsing aan de vigerende maritieme en milieuwetgeving.

Vraag 14

Is het u bekend dat er overheidsplannen zijn om het cruisetoerisme op Bonaire sterk te reduceren en dat daarmee de dringende noodzaak van een nieuwe haven komt te vervallen? Zo ja, waarom wordt hier dan niet op geanticipeerd? Zo nee, is het dan niet verstandiger geduld te betrachten en op basis van de nieuwe situatie én de situatie bij Bopec te zijner tijd, indien nog noodzakelijk, een actueel plan te maken?⁴

Antwoord 14

Het Bestuurscollege heeft een visie vastgesteld betreffende de cruisevaart naar Bonaire. Daarin is vastgesteld dat de cruisevaart van groot belang is voor de economie van het eiland, maar dat de groei beperkt moet worden en dat men zich wil richten op het hogere segment van de cruisemarkt. Zoals uiteengezet in antwoord op vraag 2, biedt een eventueel nieuwe haven mogelijk meerdere voordelen, ook wat betreft de plannen voor het cruisetoerisme.

Vraag 15

Kunt u garanderen dat de leden van de Stuurgroep Vrachthaven Bonaire géén persoonlijk belang/gewin hebben die hun keuzes zouden kunnen beïnvloeden? Zo nee, is het niet verstandig dat wél te kunnen garanderen?

Antwoord 15

De Stuurgroep Zeehavens Bonaire, onder voorzitterschap van de Gezaghebber, bestaat uit de betrokken bestuurders en ambtenaren van het OLB en ambtenaren van de ministeries van I&W en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties. De stuurgroep is onder andere opgezet om onafhankelijke besluitvorming te waarborgen en om vanuit meerdere partijen advies, sturing en regie op proces en uitkomst te kunnen faciliteren. Bovendien zal aan eventuele financiële bijdragen van het ministerie van I&W standaard als voorwaarde worden verbonden dat bij de financiering geen partijen betrokken worden die een direct of indirect belang bij het gebruik van de haven hebben en dat voor het finale financieringsvoorstel de instemming van de minister vereist is. Ook zal de aanbesteding van het project volgens de geldende aanbestedingsregels moeten worden uitgevoerd.

Vraag 16

Bent u van mening dat de enorme kosten van een nieuwe vrachthaven opwegen tegen het zeer beperkte prijsvoordeel voor de bevolking van Bonaire? Zo ja, bent u bekend met het rapport van Ecorys "Onderzoek naar Prijzen in Caribisch Nederland" en heeft u die informatie meegenomen in uw besluit?⁵

Antwoord 16

Een toekomstbestendige haven is van groot belang voor de leveringszekerheid van producten. De voordelen hiervan zijn veel breder dan alleen het gunstige

⁴ Trouw, 14 februari, 'Edison Rijna, gezaghebber van Bonaire: 'We zijn ons eiland aan het prostitueren'' (<https://www.trouw.nl/nieuws/edison-rijna-gezaghebber-van-bonaire-we-zijn-ons-eiland-aan-het-prostitueren~b9be08de/>)

⁵ Ecorys, 13 juli 2017, 'Onderzoek naar prijzen in Caribisch Nederland'

effect op prijsvorming. Het gaat om de zelfredzaamheid van het eiland: kunnen garanderen dat essentiële producten te allen tijde aanwezig zijn of snel geleverd kunnen worden.

Vraag 17

Bent u ervan op de hoogte dat er al maandelijks containerschepen direct vanuit Antwerpen op Bonaire varen en dat dit prima met de huidige infrastructuur gaat? Zo ja, hoe verhoudt dit zich tot het argument dat de nieuwe containerhaven er moet komen zodat schepen direct (zonder tussenkomst van Curaçao) op Bonaire kunnen aanmeren?⁶

Antwoord 17

Het is mij bekend dat sinds een aantal jaren een rederij in haar maandelijkse dienst naar Bonaire ook een klein volume containers mee neemt. In 2019 ging het om 4% van de totale container aanvoer. Een dergelijk klein volume kan op de bestaande pieren behandeld worden. De pieren zijn niet geschikt voor grootschalige aanvoer van containers, daar is een containerkraan voor nodig die niet op de bestaande pier kan worden geplaatst.

Vraag 18

Vindt u het verstandig dat het OLB over dit project geen openheid van zaken geeft naar de Bonairiaanse bevolking, ook niet middels het volledig beantwoorden van een WOB-verzoek? Zo nee, kunt u die openheid op korte termijn realiseren?

Antwoord 18

Het project bevindt zich nog in een verkennende fase. Indien uit onderzoek meer informatie naar voren komt, dan is het aan het OLB om hierover te communiceren.

Vraag 19

Bent u van mening dat de bouw van deze nieuwe haven noodzaak is? Zo nee, welke middelen heeft u om de bouw van deze haven op deze locatie of op een andere locatie te voorkomen?

Antwoord 19

Een toekomstbestendige haven is essentieel voor Bonaire. Het is hierbij van belang dat in de voorbereidende fase de juiste procedures worden gevolgd en goed wordt onderzocht wat de financiële haalbaarheid is en met welke effecten rekening gehouden moet worden. Het is aan het Bestuurscollege van Bonaire om hierin een afweging te maken.

Vraag 20

Deelt u de mening dat dit rif niet alleen belangrijk is voor het ecosysteem, maar ook voor de economie aangezien het veel toeristen trekt? Zo ja, welke actie gaat u ondernemen om deze te beschermen?

Antwoord 20

Ik ben van mening dat de koraalriffen van Caribisch Nederland beschermd dienen te worden. In het Natuur en Milieu Beleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 (NMBP) zijn strategische doelen geformuleerd die de komende jaren gehaald

⁶ Bonaire.nu, 28 februari 2019, 'Zeevracht naar Bonaire rechtstreekt mogelijk' (<https://bonaire.nu/2019/02/28/zeevracht-naar-bonaire-rechtstreeks-mogelijk/>)

moeten worden. Strategisch doel 1 luidt "De trend van koraalrifdegradatie keren om gezonde, veerkrachtige en weerbare koraalriffen te creëren die een waarborg vormen voor het welzijn in Caribisch Nederland". Om dit doel te halen moeten de drukfactoren op het koraal beheerst worden. Per strategisch doel zijn daarom mijlpalen vastgesteld die noodzakelijk worden geacht voor het behalen van de doelen. De belangrijkste mijlpalen betreffen inzet met betrekking tot thema's zoals het voorkomen van erosie, afval en afvalwater. Voor wat betreft infrastructurele voorzieningen zoals pieren treft u in het plan de beoogde mijlpalen aan onder het hoofdstuk "Duurzame kustontwikkeling". Deze mijlpalen betreffen zaken als het herzien van ruimtelijke ontwikkelingsplannen waaronder het instellen van bufferzones. Daarnaast gelden mijlpalen voor duurzame alternatieven voor grondstoffen voor bouwprojecten en de inzet van MER procedures en strategische milieu beoordelingen.

De potentiële effecten op het mariene ecosysteem, in het bijzonder het koraalrif, moeten worden vastgesteld op basis van een natuuronderzoek alvorens uit een dergelijk onderzoek conclusies kunnen worden getrokken.

Vraag 21

Bent u op de hoogte dat het rif onder andere beschermde zeeschildpadden herbergt?

Antwoord 21

Ik ben op de hoogte van het feit dat zeeschildpadden voorkomen in de wateren rondom Bonaire.

Vraag 22

Zijn er cijfers bekend omtrent de economische en ecologische waarde van de koraalriffen in Bonaire en Caribisch Nederland in het algemeen? Zo ja, kunt u deze delen met de Kamer? Zo nee, kunt u dit onderzoeken?

Antwoord 22

Ja, er zijn cijfers bekend omtrent de economische en ecologische waarde van de koraalriffen in Bonaire en Caribisch Nederland in het algemeen. De ecologische waarde van de koraalriffen in Caribisch Nederland is groot. Koraalriffen zijn ecosystemen met een hoge biodiversiteit aan verschillende soorten en soortengroepen. De staat van instandhouding van de natuur in Caribisch Nederland stelt dat met name het koraalrif bij Bonaire en van de Saba Bank van groot regionaal belang zijn.

De economische waarde van de natuur in Caribisch Nederland en Bonaire is berekend in respectievelijk 2012 en 2008 als onderdeel van de zogenaamde "TEEB-NL" (TEEB: 'The Economics of Ecosystems and Biodiversity') studies. Daarbij zijn de totale economische waarde en de werkelijke gebruikswaarde berekend voor Caribisch Nederland in het geheel en voor Bonaire, Sint Eustatius en Saba afzonderlijk. De totale economische waarde omvat ecosystemendiensten die (nog) niet vertaald worden naar werkelijke financiële inkomsten voor de eilanden. De totale economische waarde van de natuur in Caribisch Nederland is \$122 mln. per jaar, de werkelijke gebruikswaarde is \$59 mln. per jaar. De totale economische waarde van de natuur op Bonaire is meer dan \$105 mln. per jaar, de werkelijke gebruikswaarde is \$37 mln. per jaar.

Vraag 23

Deelt u de mening dat de bouw van de nieuwe haven niet past binnen het Natuur- en milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030, dat als doel heeft om de

natuur en het koraal te beschermen in Caribisch Nederland?

Antwoord 23

De potentiële effecten op het mariene ecosysteem, in het bijzonder het koraalrif, moeten worden vastgesteld op basis van een natuuronderzoek alvorens uit een dergelijk onderzoek conclusies kunnen worden getrokken. De uitkomsten van een dergelijk onderzoek dienen ook getoetst te worden aan de uitgangspunten van het Natuur en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030.

Vraag 24

Wanneer kan de Kamer de uitvoeringsagenda's verwachten behorend bij het Natuur-en milieubeleidsplan?

Antwoord 24

De eilandelijke uitvoeringsagenda's zullen rond de zomer 2021 door de openbare lichamen vastgesteld worden waarna deze uw Kamer worden aangeboden.

Vraag 25

Hoe gaat u zorgen dat dergelijke activiteiten, die een aanzienlijk gevaar vormen voor de natuur in Caribisch Nederland, structureel worden voorkomen en of getoetst?

Antwoord 25

De aanvaardbaarheid van nieuwe (zeehaven)infrastructuur dient het Bestuurscollege van Bonaire in een MER procedure te beoordelen. In een MER zullen meerder aspecten worden getoetst aan de wet- en regelgeving zoals die op Bonaire van toepassing is, waaronder de bescherming van de natuur. Niet alleen zullen alle belangen bij de keuze van een besluit worden meegenomen, uiteraard zullen de belangen ook daarna meespelen bij de inpassing van het gekozen besluit. Bij een positief besluit zal het OLB verder ook vergunningen moeten aanvragen. Het ministerie van I&W is bevoegd gezag op grond van de WmbBES. Het Ministerie van LNV is verantwoordelijk voor de naleving van het Protocol betreffende de bijzondere beschermde gebieden en de in de natuur levende dieren en planten (ook wel bekend als het 'SPAW Protocol') op grond van de Wet grondslagen natuurbeheer en -bescherming BES. Rijkswaterstaat is vergunningverlener en het ministerie van LNV adviseert daarbij. Aan een eventuele vergunning zullen onder andere voorwaarden met betrekking tot de natuur worden verbonden en zullen er diverse natuurorganisaties betrokken bij het beheer van natuur en wetenschappelijke instituten om advies worden gevraagd.