

35 632

Oprichting Bonaire Brandstof Terminals B.V.

Nr. 5

Verslag van een schriftelijk overleg

Vastgesteld 22 april 2021

De vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat heeft een aantal vragen en opmerkingen voorgelegd aan de minister van Economische Zaken en Klimaat over de brief van 9 november 2020 over de oprichting van de 100% beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V. (Kamerstuk 35 632, A/nr. 1).

De vragen en opmerkingen zijn op 15 april 2021 aan de minister van Economische Zaken en Klimaat voorgelegd. Bij brief van 19 april 2021 zijn de vragen beantwoord.

De fungerend voorzitter van de commissie,
Azarkan

Adjunct-griffier van de commissie,
Yaqut

Inleiding

Hierbij zend ik u, mede namens de staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat (IenW), de staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (BZK) en de minister van Landbouw, Natuur en Voedselkwaliteit (LNV), de antwoorden op de vragen van de vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat, en in het bijzonder van de leden van de fracties D66, Partij van de Arbeid en Partij voor de Dieren, over de oprichting van de 100% beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V. (Kamerstuk 35 632, nr. A/nr.1), ingezonden op 15 april 2021.

Ik wil hierbij nogmaals de urgentie van de oprichting van Bonaire Brandstof Terminals B.V. (BBT) benadrukken voor de Bonairiaanse samenleving. Hierover heeft de gezaghebber van Bonaire uw vaste commissie voor Economische Zaken en Klimaat op 8 april jl. ook een brief gestuurd. De leveringszekerheid van brandstoffen voor het weg- en luchtverkeer en voor de elektriciteits- en drinkwaterproductie is in gevaar, met alle risico's van maatschappelijke ontwrichting van dien. Daarnaast is het vanuit veiligheidsoptiek van belang om zo snel mogelijk over te schakelen op nieuwe opslagfaciliteiten die voldoen aan de modernste milieu- en veiligheidsnormen, waarbij bovendien geen transport op slecht onderhouden wegen door woonwijken nodig is. De eerste noodzakelijke stap daartoe is oprichting van BBT.

Momenteel is de leveringszekerheid van brandstoffen met tijdelijke noodmaatregelen geborgd. Voor de toevoer en opslag van brandstof zijn opslagtanks in gebruik waarvoor tijdelijke vergunningen zijn verleend. Deze vergunningen lopen echter in juni 2021 (benzine/diesel) en augustus 2021 (kerosine) af. Voor het verlengen van de tijdelijke vergunningen voor het gebruik van deze tanks moet er concreet zicht zijn op een structurele oplossing voor de brandstofproblematiek. De eerste noodzakelijke stap daartoe is de oprichting van BBT. Zonder verlenging van de tijdelijke vergunningen ontstaat per juni en augustus 2021 een illegale situatie en zal de Inspectie Leefomgeving en Transport handhavend moeten optreden als gevolg van de beginselplicht tot handhaving met als risico dat gebruik van de opslagen niet meer wordt toegestaan. Hierdoor komt de leveringszekerheid van brandstof in gevaar. De huidige noodmaatregelen kunnen dan immers niet gecontinueerd worden, aangezien voor deze noodmaatregelen gebruik gemaakt wordt van de opslagtanks, met als gevolg dat vanaf medio juni 2021 het licht uit gaat op Bonaire, drinkwaterproductie niet kan plaatsvinden, dat het wegverkeer stil komt te liggen en dat vliegtuigen vanaf augustus niet langer kunnen tanken op de luchthaven van Bonaire. In het belang van de Bonairiaanse bevolking dient BBT dus op korte termijn te worden opgericht.

De kwetsbaarheid van de huidige situatie wordt onderstreept door een recente gebeurtenis bij een van de opslagtanks. Op 13 april jl. vond er een incident plaats bij Curoil HATO, waarbij diesel in twee benzinetanks is gepompt en benzine in de dieseltank. Daardoor bevatten alle tanks een mengsel van benzine en diesel met een hoger brandrisico. Inmiddels is het mengsel teruggepompt naar een tankschip en afgevoerd. Dit soort situaties kunnen niet meer gebeuren bij de nieuwe opslagen die BBT beoogt te bouwen, omdat de nieuwe opslagen volgens de zogenoemde Best Beschikbare Technieken worden ingericht en het daarmee technisch niet mogelijk zal zijn om vulslangen onjuist te koppelen.

Met verdere vertraging van de oprichting van BBT blijft de huidige uit veiligheidsoogpunt kwetsbare situatie op Bonaire langer in stand en komt tegelijkertijd het ernstige risico van

maatschappelijke ontwrichting op Bonaire dichterbij.

Ik doe hierbij een dringend verzoek aan uw Kamer om eventuele moties die tijdens het aankomend tweeminutendebat op dinsdag 20 april a.s. over de oprichting van BBT worden ingediend zo snel mogelijk, doch in ieder geval voorafgaand aan het meireces, dus uiterlijk op 22 april a.s., in stemming te brengen.

Vragen en opmerkingen vanuit de fracties en reactie van de bewindspersonen

Vragen en opmerkingen van de leden van de VVD-fractie

De leden van de VVD-fractie hebben kennisgenomen van het voornemen tot oprichting van de beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V.. Deze leden lezen dat de minister het belang en de urgentie van de oprichting van deze deelneming sterk benadrukt om de vitale voorzieningen op het eiland Bonaire in stand te houden. Zij lezen ook dat, naast de oprichting van deze beleidsdeelneming, de minister doorgaat met de verduurzaming van de energievoorziening van Bonaire. Deze leden zijn van mening dat er geen risico genomen mag worden met de veiligheid, de energievoorziening en de vitale infrastructuur van Bonaire.

Vragen en opmerkingen van de leden van de D66-fractie

De leden van de D66-fractie hebben met interesse kennisgenomen van de stukken ten behoeve van het schriftelijk overleg 'Oprichting van de 100% beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V.'. Deze leden willen benadrukken dat de energievoorziening op de eilanden geborgd dient te zijn. Tegelijkertijd willen zij benadrukken dat het noodzaak is dat de natuur wordt beschermd en de omslag richting een klimaatneutrale samenleving wordt gestart. De leden zien de noodzaak van het oprichten van de Bonaire Brandstof Terminals (BBT) maar hebben hier nog wel enkele vragen over.

Veiligheidsrisico's

De leden van de D66-fractie vragen of nogmaals uiteengezet kan worden welke voordelen het opzetten van de BBT heeft voor Bonaire en de energievoorziening. Welke veiligheidsrisico's worden met het opzetten van de BBT precies weggenomen en hoe verhoudt dit zich tot de Nederlandse situatie waarbij brandstof wordt vervoerd over de weg?

Antwoord

De bestaande brandstofinfrastructuur wordt gekenmerkt door jarenlang gebrek aan onderhoud. Brandstof ten behoeve van de elektriciteitsvoorziening werd tot aan mei 2020 opgeslagen bij BOPEC. Dit bedrijf is op 18 maart 2021 failliet verklaard en de locatie operationeel maken vergt zeer aanzienlijke investeringen. Opslag van brandstof voor de elektriciteitsvoorziening vindt nu tijdelijk plaats bij de Terminal Hato. In de regel zou in de milieuvergunning voor dit soort activiteiten de zogenoemde "Best Beschikbare Technieken" moeten worden voorgeschreven. Dit houdt in dat voor het bereiken van een hoog niveau van bescherming van het milieu en veiligheid de meest doeltreffende technieken worden toegepast om de emissies en andere nadelige gevolgen voor het milieu, die een inrichting kan veroorzaken, te voorkomen of, indien dat niet mogelijk is, zoveel mogelijk te beperken. Dit geldt ook op Bonaire gezien de ligging nabij het beschermde mariene park en woningen. Het voorschrijven van Best Beschikbare Technieken is niet verplicht, en in lokale omstandigheden kan hiervan tijdelijk worden afgezien. Deze omstandigheden doen zich hier voor omdat het toepassen van brandveiligheidseisen op Best Beschikbare Technieken niveau

aanzienlijke consequenties voor het ontwerp en bediening van de bestaande terminal heeft, en nieuwbouw een betere oplossing biedt. Voor Hato is daarom een tijdelijke vergunning afgegeven met daarin brandveiligheidseisen die minder ver gaan dan Best Beschikbare Technieken niveau. Zo is op grond van de tijdelijke vergunning een brandweerauto geplaatst die afhankelijk is van bediening van het personeel in plaats van brandbestrijding door middel van automatische installaties. Deze situatie geldt eveneens voor de terminal op de luchthaven. Beide situaties worden weggenomen als de op te richten beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V. een nieuwe infrastructuur realiseert die wel aan Best Beschikbare Technieken voldoet.

Opgemerkt wordt dat bij de luchthaven de opslagen niet alleen niet voldoen aan Best Beschikbare Technieken, maar evenmin aan de eisen die gesteld worden in de tijdelijke vergunning. De Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft op 17 december 2020 de inrichtinghouder een waarschuwing last onder dwangsom gestuurd.

Als de nieuwe opslagfaciliteiten zijn gerealiseerd door BBT, zal Terminal Hato worden opgeheven en de functie van die terminal naar de nieuwe luchthavenlocatie (Airport zuid) verhuizen. Dat geldt ook voor de huidige kerosineopslag bij de luchthaven. Hiermee ontstaat een eindsituatie waarin de commerciële brandstoffen naar de luchthaven locatie Airport zuid verhuizen en de stookolieopslag nabij de elektriciteitscentrale is gerealiseerd. In deze eindsituatie worden de risico's van transport van stookolie over slecht onderhouden wegen per vrachtwagen (voorheen de situatie bij BOPEC), dat vanuit veiligheidsoogpunt kwetsbaar is, weggenomen omdat het transport dan wordt gerealiseerd via een pijpleiding van een kleine pier naar de opslag.

In de huidige situatie wordt met noodmaatregelen gewerkt, waarbij transport van stookolie per vrachtwagen plaatsvindt vanaf Terminal Hato van zuid naar noord Bonaire. Transport over de weg is niet vergelijkbaar met de Europees Nederlandse situatie, omdat de lokale situatie als het gaat om wegen, transport en beschikbaarheid van personeel anders is. Met de realisatie van een nieuwe terminal worden de veiligheidsrisico's hier eveneens aanzienlijk gemitigeerd.

Noodoplossing

De leden van de D66-fractie lezen dat momenteel een alternatieve noodoplossing wordt voorbereid waarbij gebruik gemaakt zal worden van de bestaande pier bij de luchthaven van Bonaire. Waarom is de situatie met noodoplossingen op de lange termijn 'onwenselijk vanuit veiligheidsoverwegingen'? Welke veiligheidsproblemen signaleert de minister hier? Waarom wordt de huidige situatie als noodsituatie beschouwd? Is het mogelijk om de huidige tijdelijke milieuvergunning te verlengen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee, dit is niet mogelijk, omdat de huidige Terminals Hato en Luchthaven ten aanzien van brandveiligheid al meerdere jaren niet aan de eis van Best Beschikbare Technieken voldoen. Dit heeft consequenties voor de omgeving maar ook voor de wijze waarop brandstof naar de elektriciteitscentrale wordt vervoerd. Zowel de noodoplossing (opslag en transport vanuit Terminal Hato) als een alternatieve oplossing met de tijdelijke laad- en losfaciliteit bij de luchthaven kennen het nadeel dat transport van brandstof meerdere malen per week, drie tot vier keer per dag, met een tankauto door de bebouwde kom over slecht onderhouden wegen van Kralendijk en Rincon van zuid naar noord Bonaire moet plaatsvinden. Dit is voor een periode van 20 jaar onwenselijk vanuit veiligheidsoverwegingen, maar echter op korte

termijn onvermijdelijk.

De overslag bij Terminal Hato betreft slechts diesel en benzine. Diesel is een onnodig dure brandstof voor de productie van elektriciteit. Investeren in technieken die voldoen aan Best Beschikbare Technieken is kostbaar. Daarbij grenst de terminal aan een woonwijk waardoor de ligging ongunstig is. Daarom is besloten de functies naar Airport zuid te verhuizen en het terrein ruimtelijk een nieuwe bestemming te geven.

De tijdelijke laad- en losfaciliteit bij de het vliegveld beschikt niet over een opslagtank. Als tijdelijke drijvende opslag wordt een barge of ponton ingezet, wat duur is en vanuit milieuoogpunt niet veilig en wenselijk. De steiger waaraan de drijvende opslag wordt vastgelegd (en die ook nodig is voor kerosine-overslag) is niet gebouwd om er permanent een drijvende opslag bij te kunnen aanmeren.

Deze situatie met noodoplossingen is dus onwenselijk op de lange termijn vanuit veiligheidsoverwegingen, mede daarom is een structurele oplossing noodzakelijk. De leveringszekerheid van brandstoffen voor elektriciteits- en drinkwaterproductie en wegverkeer is nu met noodmaatregelen geborgd onder tijdelijke vergunningen. Deze vergunningen lopen echter in juni 2021 (benzine/diesel) en augustus 2021 (kerosine) af. Er moet concreet zicht zijn op een structurele oplossing (oprichting van BBT) voor de brandstofproblematiek als voorwaarde om de tijdelijke vergunningen te laten verlengen. Als BBT niet wordt opgericht, dan is er geen grond om de vergunningen te verlengen en ontstaat een ernstige situatie met ingang van medio juni 2021, omdat voor ILT een beginselplicht tot handhaving geldt met als gevolg dat opslag niet meer wordt toegestaan. Hierdoor komt de leveringszekerheid van brandstof in gevaar met alle gevolgen van maatschappelijke ontwrichting van dien. De vergunningen zijn immers nodig om de huidige noodmaatregelen te kunnen continueren. Als de tijdelijke vergunningen voor de huidige opslagen niet worden verlengd, waarvoor oprichting van BBT een vereiste is, dan bestaat zodoende een groot risico dat vanaf medio juni 2021 het licht uit gaat op Bonaire, de drinkwaterproductie en het wegverkeer stil komt te liggen en vanaf augustus 2021 ook het luchtverkeer. Het is daarom van groot belang dat BBT op korte termijn wordt opgericht.

Bonaire Brandstof Terminals B.V.

De leden van de D66-fractie vragen of aan het opzetten van de BBT een milieuraapportage ten grondslag ligt en of deze gedeeld kan worden met de Kamer? Wat staat er in de oprichtingsakte van de BBT? Kan deze gedeeld worden met de Kamer? Is er voldoende ruimte om de omschakeling te maken naar schone energievoorziening? Deze leden hebben vernomen dat bij het opzetten van de BBT een nieuwe stijger aangelegd zal worden maar dat hiervoor nog geen locatie bekend is. Klopt dat? Zo ja, welke milieu- en natuur rapportages liggen ten grondslag aan het aanleggen van de toekomstige stijger? Zijn er al specifieke locaties waaraan gedacht wordt? Wordt ook de oude locatie van het bedrijf BOPEC in acht genomen bij deze besluitvorming?

Antwoord

Er is nog geen milieuraapportage opgesteld. BBT zal uiteraard de gebruikelijke stappen doorlopen en de benodigde milieu- en omgevingsonderzoeken laten verrichten. Voor de pier ten behoeve van de brandstofaanvoer voor de elektriciteitscentrale is nog geen definitieve locatie bepaald, maar deze zal in de nabijheid van de centrale zijn. Hier zal een MER aan voorafgaan en voorafgaand aan een MER de noodzakelijke (natuur) surveys. De locatie van de oude pier (de zgn. “material jetty”) van BOPEC wordt hier inderdaad ook in meegenomen.

De oprichtingsakte van BBT is met de brief van 9 november 2020 ‘Oprichting Bonaire Brandstof Terminals B.V.’ (Kamerstuk 35 632, A/nr. 1) met uw Kamer gedeeld. De oprichtingsakte bevat in feite de grondregels van BBT, waaronder naam, doel, kwaliteitseisen voor bestuurders, commissarissen en aandeelhouder(s), de bevoegdhedenverdeling tussen de algemene vergadering, het bestuur en de raad van commissarissen. Het in de oprichtingsakte geformuleerde doel van BBT is o.a. de realisatie, het beheer, het onderhoud en de exploitatie van veilige brandstofopslag- en overslagvoorzieningen en daarbij behorende infrastructuur op twee locaties op Bonaire gericht op de leveringszekerheid op lange termijn.

De oprichting van BBT vormt geen rem op de verduurzamingsontwikkelingen, maar is een realiteit omdat Bonaire op dit moment grotendeels afhankelijk is van fossiele brandstof.

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat uiteindelijk de natuur erop vooruit dient te gaan en dat achteruitgang van de natuur ontoelaatbaar is. Is de minister het met deze leden eens? Zo nee, waarom niet en welke schade acht de minister toelaatbaar en waarom? Zo ja, wat gaat de minister doen om dit te waarborgen?

Antwoord

De achteruitgang van de natuur in de regio staat vast en is te wijten aan een groot aantal drukfactoren. Factoren zoals afval, afvalwaterlozingen en erosie spelen een belangrijke rol als het gaat om achteruitgang van het mariene milieu. De Kamer is over de stand van zaken op 25 februari 2019 (Kamerstuk 30 825, nr. 218) geïnformeerd in de aanloop naar de vaststelling van het Natuur en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland. De uitvoering van dit plan is essentieel om de achteruitgang tegen te gaan en herstel en ontwikkeling in te zetten. Specifiek voor de bouw van de terminals worden de benodigde milieu- en omgevingsonderzoeken gedaan, juist ook om het effect op de natuur in kaart te brengen. Op basis van deze rapportages moeten keuzes en vervolgstappen, waaronder bijvoorbeeld de mogelijkheden voor eventuele natuurcompensatie, worden bepaald.

Op Bonaire zijn nog twee andere olie-inlaatstijgers, namelijk op Hato en het vliegveld, welke ook gebruikt kunnen worden om olie op te slaan. Kan de minister uitleggen wat de specifieke reden is dat deze opslagplekken niet langer voldoen en dat een nieuwe opslagplek gevonden moet worden? Kan er uiteen worden gezet wat de huidige staat is van de opslagplaatsen? Is het thans niet mogelijk om de bestaande voorzieningen op te kalefateren? Kan een milieueffectenrapportage gemaakt worden betreffende de locatiekeuze voor de langere termijn?

Antwoord

Zie het antwoord op uw vraag inzake veiligheidsrisico's. Er wordt inderdaad een milieueffectenrapportage opgemaakt voor de locatiekeuze van de opslag en infrastructuur van BBT.

Energievoorzieningen

De leden van de D66-fractie zijn van mening dat de omslag richting een energie-neutrale en klimaatneutrale samenleving noodzakelijk is en daarnaast ook onderdeel is van het huidige klimaatbeleid. Is de minister dit met de leden eens? Zo nee, waarom niet? Zo ja, welke stappen gaat de minister nemen om deze transitie in te zetten? Op welke manier past het aanleggen van een nieuwe stijger en andere voorzieningen die worden benoemd bij het opzetten van de BBT binnen deze transitie? Deze leden vragen de minister welke

investeringen nodig zijn om het eiland energie-neutraal te maken? In welke staat is de huidige energievoorziening? Welk aandeel van de huidige energievoorziening bestaat uit hernieuwbare bronnen?

Antwoord

Er zijn verduurzamingsstappen mogelijk in de energietransitie op Bonaire voor waar het de opwek van elektriciteit betreft. Alternatieven voor gebruik van brandstoffen in lucht- en scheepvaart, cruciaal voor het eiland, zijn veel minder voorhanden. Een eventuele ondersteuning vanuit de Rijksoverheid hierbij laat ik als demissionair minister aan een nieuw kabinet.

De gezaghebber van Bonaire heeft uw commissie op 8 april jl. een brief gestuurd (nr. 65 op de brievenlijst met besluiten behorende bij de procedurevergadering van dinsdag 13 april 2021, gedateerd 14 april 2021) over het standpunt ten aanzien van de oprichting van BBT en doet in die afweging ook een verzoek aan uw Kamercommissie om Bonaire te helpen de transitie naar hernieuwbare elektriciteit te versnellen door steun te geven aan de plannen die er nu liggen en de oprichting van BBT te steunen.

De elektriciteitsvoorziening draait nu voor 70% op brandstofgeneratoren. Het huidig aandeel elektriciteitsopwekking uit duurzame bronnen is nu 30% (windenergie). De productiemiddelen van de energievoorziening zijn overwegend in goede staat. De elektriciteitsproducent en de eilandelijke distributeur zijn in overleg over verdere verduurzaming. Hierin staat een projectplan voor verduurzaming tot 70% centraal. Voor deze stapsgewijze (verdere) verduurzaming is energie uit zon en wind inclusief batterijopslag financieel het gunstigst. De totale investering bedraagt ongeveer USD 45 miljoen. Op Bonaire is het effect op het elektriciteitsstarief van een dergelijk project van doorslaggevend belang, omdat energieprijzen een grote druk leggen op het besteedbaar inkomen. Dit effect hangt in hoge mate af van de financieringslasten (rente) en het tarief van het alternatief, zijnde voortgaan met productie op fossiele brandstof. Het tarief van deze ‘grijze’ elektriciteit hangt zeer sterk af van de volatiele wereldolieprijzen. Boven een aandeel van 80% in de totale productie wordt fluctuerende zonne- en windstroom snel duurder, omdat onevenredig meer opslag nodig is. Het verduurzamen van de resterende 20% met wind en zon is technologisch ingewikkeld, omdat er sprake moet zijn van gegarandeerde elektriciteitsproductie – ook wanneer de zon niet schijnt en de wind niet waait. De technologische ontwikkelingen geven wel perspectief op een hoger aandeel van duurzame elektriciteit dan het huidig aandeel. Het verduurzamen van de resterende 20% is evenwel financieel kostbaar en zou in relatie tot de betaalbaarheid van elektriciteit op Bonaire moeten worden bezien. De betaalbaarheid is immers eveneens een belangrijk uitgangspunt van de elektriciteitsvoorziening op Bonaire.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdA-fractie

De leden van de PvdA-fractie steunen het streven van het kabinet naar een betrouwbare energievoorziening op Bonaire en zijn van mening dat dit op een voor het milieu zo verantwoord mogelijke manier geborgd dient te worden. Deze leden achten het vreemd dat de Nederlandse overheid investeert in meer fossiele infrastructuur in tijden van een klimaatcrisis waarvoor Bonaire zelf bij uitstek kwetsbaar is. Ook achten deze leden de huidige situatie met noodvergunningen en ondeugdelijke opslagtanks onwenselijk. Ook Bonaire zal immers in lijn met het Klimaatakkoord van Parijs de CO2-vervuiling moeten reduceren. Daarom hebben deze leden de volgende vragen aan de minister.

Wat zijn de plannen om de CO2-uitstoot op Bonaire in lijn te brengen met het Klimaatakkoord van Parijs? Hoe passen de plannen van de minister om nieuwe opslagtanks te bouwen in deze plannen? Over wat voor periode worden deze tanks afgeschreven, ofwel wordt er op deze manier niet een fossiele 'lock-in' gecreëerd? En in hoeverre wordt er bij de dimensionering van de opslagtanks rekening gehouden met een snelle verduurzaming van de energievoorziening op Bonaire? Heeft de minister de optie verkend om zo snel mogelijk Bonaire van de fossiele brandstoffen af te halen en duurzaam te maken?

Antwoord

Zoals toegelicht in het rapport 'Duurzame en betaalbare energie in Caribisch Nederland' uit 2017 (Kamerstuk 34 089, nr. 16) is energie een belangrijke voorziening die nodig is voor het functioneren van maatschappij en economie. Het energiebeleid in zowel Europees Nederland als Caribisch Nederland (Sint Eustatius, Saba en Bonaire) heeft tot doel een duurzame, veilige, betrouwbare en betaalbare energievoorziening en is gericht op de benodigde CO2-reductie conform het klimaatakkoord van Parijs. De doelstellingen van het energiebeleid zijn voor de verschillende delen van Nederland hetzelfde, de uitwerking is anders. Ieder deel heeft zijn eigen mogelijkheden en beperkingen. Op Bonaire speelt onder andere de financiering een rol. Momenteel wordt op Bonaire gemiddeld 30% van de elektriciteit middels windenergie opgewekt. Een andere maatregel in het kader van klimaatmitigatie is het tegengaan van verdere ontbossing en erosie door het vangen van loslopende dieren (m.n. geiten) en het op termijn herplanten van bomen.

De oprichting van BBT moet evenwel niet bezien worden in de klimaatambities, maar in de urgentie om de benodigde toevoer voor de elektriciteits- en drinkwaterproductie en het weg- en luchtverkeer op veilige te kunnen garanderen. BBT heeft geen invloed op verbruik van de verschillende soorten brandstoffen, maar is bedoeld om veiligheid en leveringszekerheid te borgen. Verduurzaming is op korte en middellange termijn geen afdoende en sluitend alternatief voor de leveringszekerheid en veiligheid die BBT beoogt te borgen.

Niettemin heeft de verduurzaming op Bonaire mijn aandacht, en worden er gesprekken gevoerd over de verdere verduurzaming van de elektriciteitsproductie met onder meer de producent Contour Global. Een eventuele ondersteuning vanuit de Rijksoverheid hierbij is aan een nieuw kabinet. De gezaghebber van Bonaire heeft uw commissie op 8 april jl. een brief gestuurd over haar standpunt ten aanzien van de oprichting van BBT en doet in die afweging ook een verzoek van Bonaire aan uw commissie om Bonaire te helpen de transitie naar duurzame energie te versnellen door steun te geven aan de plannen die er nu liggen en de oprichting van BBT te steunen. Een dergelijke ontwikkeling heeft evenwel eveneens tijd nodig. Voor een groot deel gaat BBT zich bovendien richten op het realiseren van opslag voor brandstof voor verkeer van, naar en op het eiland Bonaire. Het is onwaarschijnlijk dat op korte termijn gevlogen en getransporteerd kan worden op volledig duurzame wijze, zeker gelet op de grotendeels intercontinentale luchtvaart, die goed is voor ongeveer 30 à 40% van de brandstofopslag van de beleidsdeelneming.

BBT zal twee terminals realiseren:

- een opslagfaciliteit voor brandstof voor elektriciteitsproductie (circa 30%);
- een opslagvoorziening voor diesel en kerosine voor weg- en luchtverkeer (circa 70%).

De terminals worden afgeschreven over een periode van 30 jaar, wat bedrijfseconomisch een standaard termijn is voor dit soort activa. BBT onderkent ook het belang van de overgang naar duurzame energie, en houdt er rekening mee dat de terminals daardoor op een gegeven

moment versneld moeten worden afgeschreven. Op dit moment kan BBT dit nog niet inschatten. De doelstelling van BBT is om nu vanuit de grootst mogelijke urgentie zo snel mogelijk twee nieuwe tankterminals neer te zetten, die het eiland op een betrouwbare en veilige wijze van brandstoffen kunnen voorzien. Deze tankoperatie moet gezien worden als een middel tot borging van levering van energie op het eiland en niet als doel op zich.

In het ontwerp van de tanks is rekening gehouden met de toekomstige transitie naar duurzame elektriciteitsproductie en dat het gebruik van fossiele energie op een gegeven moment afneemt. De omvang van de tanks is daarom bewust kleiner ingeschaald ten opzichte van de huidige vraag, maar dit kan worden ondervangen door de frequentie van bevoorrading van de tanks op of af te schalen. De kerosinetanks worden mogelijk relatief groter gedimensioneerd, omdat de vraag naar kerosine, zo was althans de verwachting voor het uitbreken van de COVID-19-pandemie, het komende decennia blijft stijgen door bevolkingsgroei en groei van het toerisme.

Vragen en opmerkingen van de leden van de PvdD-fractie

De leden van de PvdD-fractie betreuren het dat zij nog steeds niet alle antwoorden hebben gekregen op alle vragen die zij hebben ingediend bij het schriftelijk overleg van 3 december 2020.

De leden vinden het teleurstellend dat de minister desalniettemin de druk opvoert om toch over te gaan tot oprichting van de 100% beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V. (BBT). Zij zijn van mening dat het democratische proces op deze manier verstoord wordt terwijl dat niet nodig is. De minister van Economische Zaken en Klimaat had de Kamer er namelijk ook over geïnformeerd dat hij goed functionerende noodvoorzieningen met dieselleveringen heeft getroffen die er al geruime tijd voor zorgen dat het eiland op veilige manier dagelijks wordt voorzien van voldoende energie. Zij zijn ook van mening dat de oprichting van BBT een risicovol project is, midden in de klimaat- en biodiversiteitscrisis, met een fossiele lock-in als gevolg. Het is logisch dat dat vragen oproept.

De leden van de PvdD-fractie verzoeken de minister om alsnog alle openstaande vragen uit het schriftelijk overleg van 3 december 2020 te beantwoorden. Omdat de minister van Economische Zaken en Klimaat onder meer na aandringen van de minister van Financiën, heeft nagelaten de openstaande vragen te inventariseren, hebben de leden dit nu zelf gedaan, ook al vinden zij het de taak van de minister om alle vragen te beantwoorden. De minister kan de openstaande vragen hieronder vinden.

Naast dat de leden van de PvdD-fractie antwoorden op vragen missen, vinden zij de kwaliteit van veel antwoorden bedroevend. Terwijl de leden doortastende vragen hebben geformuleerd om een begrip te vormen van de situatie op Bonaire, zijn de antwoorden op de vragen incompleet en ontwijkend, worden er vaak geen antwoorden op de gestelde vragen gegeven, ontbreken er stukken en andere onderbouwingen, en wordt er te vaak verwezen naar geheime stukken, waardoor het moeilijk is om hier openlijk een goed gesprek over te voeren. Over het algemeen roepen de antwoorden meer vragen op dan ze beantwoorden.

Openstaande vragen van Kamerlid Van Raan (PvdD) m.b.t. Oprichting Bonaire Brandstof Terminals B.V. (3 december 2020)

De leden van de PvdD-fractie krijgen graag meer inzicht in de problematiek rondom de huidige brandstofopslag- en overslagvoorzieningen.

1

Klopt het dat het hier gaat om de problematiek met betrekking tot de brandstofopslag- en overslagvoorzieningen van BOPEC? Zo ja, waarom is het BOPEC niet gelukt om de problematiek zelfstandig op te lossen?

Antwoord

Al langere tijd zijn er problemen met de brandstofopslagen op Bonaire. Het gaat hierbij niet alleen om BOPEC, maar ook om de brandstofopslagen van Curoil Hato (Terminal Hato) en Oil Trading Bonaire (OTB) op de luchthaven. In alle gevallen hebben de ILT en Rijkswaterstaat (RWS) veelvuldig moeten handhaven om de veiligheid voor mens en milieu te kunnen garanderen. De locatie van Terminal Hato – ook in gebruik voor de noodmaatregel om de elektriciteitscentrale van Contour Global van diesel te voorzien -, heeft een tijdelijke vergunning die medio juni 2021 afloopt. De tijdelijke vergunning van de locatie van OTB op de luchthaven loopt medio augustus 2021 af. Beide tijdelijke vergunningen zullen moeten worden verlengd om Bonaire van brandstoffen te kunnen blijven voorzien totdat de nieuwe terminals van BBT zijn gebouwd. BOPEC is op 18 maart 2021 failliet verklaard. Al sinds mei 2019 liggen alle commerciële activiteiten van BOPEC stil als gevolg van onder andere internationale sancties tegen het moederbedrijf van BOPEC, Petróleos de Venezuela, S.A. (PdVSA) waardoor BOPEC in ernstige financiële problemen is geraakt en niet meer in staat was, onderhoud te plegen, salarissen en de vele schuldeisers te betalen.

2

Welke private partijen, inclusief financiële instellingen, zijn er betrokken bij BOPEC en waarom hebben zij het zo ver laten komen?

Antwoord

Petróleos de Venezuela, S.A. (PdVSA), 100% staatsbedrijf van Venezuela, is de moedermaatschappij van BOPEC en de enige partij die hierbij betrokken is. De internationale sancties en de ernstige financiële problemen bij het moederbedrijf PdVSA en daarmee bij BOPEC spelen al langer en hebben ook al voor mei 2019 geleid tot ernstig achterstallig onderhoud. Daardoor moest BOPEC op last van de ILT ter bescherming van het milieu steeds meer opslagtanks buiten gebruik stellen en is in 2019 op last van Rijkswaterstaat een verbod opgelegd voor het gebruik van beide steigers.

3

Wat is de rol van de autoriteiten, zowel de Bonairiaanse als de Europees-Nederlandse, om private partijen aan hun verantwoordelijkheden te houden?

Antwoord

Grote overslagbedrijven als BOPEC, Terminal Hato en OTB op de luchthaven op Bonaire vallen onder het Besluit Grote Inrichtingen Milieubeheer (BGIM). Rol van de autoriteiten (hier specifiek de Europees-Nederlandse) is vergunningverlening en handhaving. Rijkswaterstaat verleent vergunningen en ILT en RWS houden toezicht. De ILT en RWS

hebben in de loop der jaren veelvuldig moeten handhaven en bij niet nakoming van de vergunningsvoorschriften deels activiteiten stilgelegd zoals bij BOPEC. De op 9 maart 2021 verleende surseance van betaling en het op 18 maart 2021 uitgesproken faillissement van BOPEC zijn uiteindelijk veroorzaakt door PdVSA/BOPEC zelf vanwege een ernstig tekort aan liquide middelen en het daardoor niet meer kunnen betalen van het personeel en een reeks aan andere (preferente) schuldeisers.

De leden van de Partij voor de Dieren-fractie komen zodoende bij de vraag hoe de minister de afweging heeft gemaakt tussen de verschillende alternatieven die uit doelmatig- en doeltreffendheidsoverwegingen overwogen moeten worden, conform artikel 3.1 van de Comptabiliteitswet.

4

Welke mogelijkheden heeft de minister onderzocht en kunnen stukken hieromtrent met de Kamer worden gedeeld?

5

Maakt het beëindigen van grootschalige op- en overslag daar onderdeel vanuit?

6

Welke alternatieven heeft de minister overwogen om de energie- en drinkwatervoorziening te garanderen?

Antwoorden op vragen 4, 5 en 6

In het rapport van KPMG betreffende de business case zijn alternatieve scenario's bekeken, in ieder geval voor de levering van brandstof voor de elektriciteitscentrale. Het rapport van KPMG betreffende de businesscase is al met de brief van 28 januari 2021 (Kamerstuk 35 632, nr. 3) vertrouwelijk ter inzage gelegd aan de Tweede Kamer.

Brandstoffen blijven in de komende decennia nodig om de beschikbaarheid van energie voor de verschillende toepassingen te garanderen en hier spitst het probleem zich op toe. Daarom lag de focus van de onderzoeken op brandstofsoorten, waarbij bovendien onderzocht is wat een toename van verduurzaming betekent voor de brandstofopslagen. De verschillende alternatieven qua brandstof die zijn onderzocht in de businesscase om de energievoorziening te garanderen zijn: HFO (stookolie), diesel en LNG. Voor de beoordeling is voor het Rijk allereerst zekerheid van beschikbare en betaalbare elektriciteit voor de eindgebruiker op Bonaire van belang en dat dit op een veilige manier geregeld is. Zo is diesellevering vanuit de opslag bij de luchthaven en toevoer naar de elektriciteitscentrale afgefallen vanwege de risico's zoals eerder omschreven. LNG bleek een duur alternatief, zeker als het aandeel hernieuwbare elektriciteitsproductie toeneemt. In het antwoord op de vraag van de leden van de D66-fractie over 'energievoorzieningen' ben ik reeds uitgebreid ingegaan op de verduurzamingsmogelijkheden.

Wat betreft uw vraag over beëindiging van de opslagfaciliteiten: het is het niet mogelijk om het lucht- en wegverkeer, de elektriciteitsvoorziening en het waterbedrijf op Bonaire in stand te houden zonder opslag van de benodigde brandstoffen. Een alternatief, waarnaar u vraagt, is niet voorhanden; er kan immers niet voor iedere brandstofaanvoer aan de luchthaven of elektriciteitscentrale een boot vanuit Curaçao komen varen. Dat is bovendien geen duurzaam alternatief. Zeker bij een eiland waarbij de toevoer ook vanwege weersomstandigheden kan staken, is een voorraad nodig.

Om het publieke belang van leveringszekerheid van brandstoffen en de veilige opslag daarvan op Bonaire structureel te borgen heeft het kabinet daarom besloten om onder verantwoordelijkheid van de minister van EZK een beleidsdeelneming op te richten. Waarom een beleidsdeelneming en niet een andere oplossing: Marktpartijen hebben niet kunnen aantonen de brandstofopslagen geheel zelfstandig te kunnen realiseren en onderhouden. Een gebrek aan (zelfstandige) marktinitiatieven maakt overheidsinterventie noodzakelijk. In de keuze voor de oprichting van een beleidsdeelneming heeft meegewogen dat voorkomen moet worden dat over een aantal jaren wederom een grote kapitaalinjectie nodig is, omdat onvoldoende is voldaan aan de noodzakelijke veiligheids-, milieu- en onderhoudsnormen. Er is daarom meer zeggenschap gewenst dan te realiseren is via wet- en regelgeving, subsidies of verlening van een bouwopdracht. Ook het oprichten van een agentschap of zelfstandig bestuursorgaan ligt niet voor de hand. Het bouwen en (doen) exploiteren van brandstofopslag- en overslagvoorzieningen behoort immers niet tot de expertise van de Rijksoverheid. Het is daarom gewenst om de bedrijfsvoering meer op afstand te zetten en rechtstreekse aansturing van de dagelijkse operatie door mij lijkt hier evenmin opportuun. Met het oprichten van deze beleidsdeelneming wordt aan de vier criteria voor het aangaan van een deelneming voldaan: het borgen van een nationaal publiek belang, een welomschreven beleidsdoelstelling in onder andere de doelbepaling in de statuten, rendement en periodieke toetsing. Ook heeft de minister overleg gevoerd over de voorgenomen oprichting van BBT met de Algemene Rekenkamer (conform artikel 4.7 lid 4 Comptabiliteitswet).

7

Is hierbij rekening gehouden met de wereldwijde klimaatcrisis die om een wereldwijde energietransitie vraagt en de klimaatdoelen waar de minister zich aan gecommitteerd heeft?

Antwoord

BBT is een oplossing voor een precare situatie in de brandstoffenketen op Bonaire en dient ook in dat licht te worden gezien. De gezaghebber heeft dit eveneens reeds verwoord in zijn brief aan uw Kamer. BBT wordt opgericht om de leveringszekerheid te garanderen en de kwetsbare veiligheidssituatie te verbeteren. De situatie op Bonaire vroeg en vraagt om snel handelen. BBT staat verduurzamingsambities van onder meer Bonaire zelf geenszins in de weg. Zie uitgebreider mijn antwoord op de vragen van de leden van de PvdA-fractie.

8

Waarom is door de minister niet besloten om verder in te zetten op het verduurzamen van de energievoorziening op Bonaire, terwijl hier perspectief voor is en er bovendien nog een wereld te winnen valt? Wat waren de voors en tegens?

Antwoord

Er zijn verduurzamingsstappen mogelijk in de energietransitie op Bonaire. De gezaghebber heeft aangegeven te streven naar maximale inzet van hernieuwbare elektriciteit. Een eventuele ondersteuning vanuit de Rijksoverheid hierbij is evenwel aan een nieuw kabinet.

De elektriciteitsproducent en de eilandelijke distributeur zijn in overleg over verdere verduurzaming. Hierin staat een projectplan voor verduurzaming tot 70% van de totale elektriciteitsproductie op Bonaire centraal. Voor deze stapsgewijze (verdere) verduurzaming is elektriciteit uit zon en wind inclusief batterijopslag financieel het gunstigst. De totale investering bedraagt ongeveer USD 45 miljoen. Op Bonaire is het effect op het

elektriciteitsstarief van een dergelijk project van doorslaggevend belang. Dit effect hangt in hoge mate af van de financieringslasten (rente) en het tarief van het alternatief: voortgaan met productie op fossiele brandstof. Het tarief van deze 'grijze' elektriciteit hangt zeer sterk af van de volatiele wereldolieprijzen. Boven een aandeel van 80% in de totale productie wordt fluctuerende zonne- en windstroom snel duurder omdat onevenredig meer opslag nodig is. Het verduurzamen van de resterende 20% met wind en zon is technologisch ingewikkeld omdat er sprake moet zijn van gegarandeerde elektriciteitsproductie, ook wanneer de zon niet schijnt en de wind niet waait. De technologische ontwikkelingen geven wel perspectief op een hoger aandeel van duurzame elektriciteit. Het verduurzamen van de resterende 20% is evenwel financieel kostbaar en zou in relatie tot de betaalbaarheid van elektriciteit op Bonaire moeten worden gezien. De betaalbaarheid is immers eveneens een belangrijk uitgangspunt van de energievoorziening op Bonaire.

Voor de helderheid: toekomstige verduurzaming neemt de noodzaak tot het oprichten van BBT niet weg, zoals ik hierboven heb uitgelegd o.a. in mijn antwoord op vragen 4, 5 en 6.

9

Met welke indicatoren is er precies rekening gehouden? Is hier ook rekening gehouden met de brede welvaart van Bonairianen, inclusief die van volgende generaties?

Antwoord

In de opzet van het ontwerp van de tanks en businesscase is rekening gehouden met vraagindicatoren, zoals bevolkingsgroei, toename van toerisme en groei van bedrijvigheid. Daarbij is ook rekening gehouden met prijsindicatoren zoals prijsindexcijfers, de inkomensgroei en de prijs van energie.

Wat betreft brede welvaart: Ik wil hierbij benadrukken dat het niet bieden van een structurele oplossing voor de brandstofopslagproblematiek grote, negatieve maatschappelijke gevolgen met zich brengt en de structurele oplossing, met als eerste stap de oprichting van BBT, in die zin juist tegemoet komt aan de brede welvaart van Bonairianen. Ook de gezaghebber heeft in zijn brief aangegeven dat een op de kortst mogelijke termijn oprichting van BBT in het belang is van de Bonairiaanse gemeenschap. De betaalbaarheid van nutsvoorzieningen is immers eveneens een belangrijk uitgangspunt voor Bonaire in verband met de relatief hoge kosten voor levensonderhoud op het eiland in vergelijking met de kosten voor levensonderhoud in Europees Nederland.

De leden hebben ook op onderstaande vragen geen antwoord gekregen:

10

Waarom gelden de klimaatdoelen niet voor Caribisch Nederland, waaronder Bonaire? Is de minister van mening dat het net zo belangrijk is om de inwoners van Caribisch Nederland te beschermen tegen klimaatverandering als om de inwoners van Nederland te beschermen?

Antwoord

De Europese reductieverplichtingen die voortvloeiden uit het VN Klimaatverdrag (UNFCCC), het Kyoto Protocol en de Overeenkomst van Parijs gelden alleen voor het Europese deel van het Koninkrijk. De eilanden van Caribisch Nederland zijn niet betrokken bij het Klimaatakkoord, waar aan de tafels onderhandeld wordt over de invulling van de reductiedoelstelling voor het Europese deel van het Koninkrijk. Zoals echter aangegeven in reactie op de vraag van de leden van de PvdA-fractie heeft het energiebeleid voor Caribisch

Nederland (Sint Eustatius, Saba en Bonaire) evenzeer tot doel een duurzame, veilige, betrouwbare en betaalbare energievoorziening en is het gericht op de benodigde CO₂-reductie conform het klimaatakkoord van Parijs. De uitwerking van het energiebeleid is evenwel anders omdat de omstandigheden verschillen, zowel klimatologisch als in kostenopbouw.

Eerder ben ik ingegaan op de verduurzamingsontwikkelingen. Een eventuele ondersteuning vanuit de Rijksoverheid specifiek voor Bonaire hierbij is aan een nieuw kabinet.

11

Hoe kijkt de minister in dit licht aan tegen zijn besluit om de fossiele industrie met belastinggeld in stand te houden op het eiland?

Antwoord

Het is vanuit veiligheidsoogpunt niet verantwoord om de korte termijn situatie en noodmaatregelen langdurig te laten voortduren. Het is daarom van groot belang dat de beleidsdeelneming wordt opgericht zodat gestart kan worden met de benodigde voorbereidingen van de bouw van de terminals opdat de leveringszekerheid structureel kan worden geborgd met nieuwbouw die voldoet aan modernste milieueisen. De beleidsdeelneming wordt dan ook opgericht vanwege deze urgentie en het belang om voorzieningszekerheid voor de inwoners van Bonaire te garanderen. Ook voor de verlenging van de tijdelijke vergunningen is het van cruciaal belang dat BBT wordt opgericht, omdat dit perspectief biedt op een structurele en veilige oplossing. Als de brandstoftoevoer wordt stilgelegd dat heeft dit vergaande maatschappelijke implicaties. Ook de gezaghebber geeft in zijn brief van 8 april jl. aan uw Kamer aan dat een op de kortst mogelijke termijn oprichting van BBT juist in het belang is van de Bonairiaanse gemeenschap.

Tegelijkertijd heeft de verduurzaming op Bonaire mijn aandacht, en worden er gesprekken gevoerd over de verdere verduurzaming van de elektriciteitsproductie met onder meer de producent Contour Global. Een dergelijke ontwikkeling heeft evenwel eveneens tijd nodig, en biedt geen soelaas voor de huidige noodsituatie, benodigde interventie en biedt bovendien geen volledige gegarandeerde voorzieningszekerheid.

12

Hoe is deze investering/staatsdeelneming te verenigen met de afspraken die de Nederlandse regering heeft gemaakt met het ondertekenen van het klimaatakkoord van Parijs?

Antwoord

Het kabinet zet met de afspraken met alle partijen van het Klimaatakkoord (Kamerstuk 32 813, nr. 193) vol in op het halen van de doelen van Parijs. Zoals ik in het antwoord op vraag 10 en 11 aangeef, gelden de doelen van Parijs ook voor Bonaire, maar staat de oprichting van BBT los hiervan en is de oprichting om meerdere redenen urgent.

13

Welke afweging heeft het bestuurscollege gemaakt en hebben zij, gelet op de ambitie van 100 procent duurzame energie, hierin duurzame alternatieven meegenomen? Zijn de risico's dat deze investering, vanwege klimaatbeleid of toenemende competitie van duurzame alternatieven, een 'stranded asset' wordt in kaart gebracht? Zo ja, kan deze analyse met de Kamer gedeeld worden?

Antwoord

De gezaghebber van Bonaire heeft uw commissie op 8 april jl. een brief gestuurd over haar standpunt ten aanzien van de oprichting van BBT en doet in die afweging ook een verzoek van Bonaire aan uw commissie om Bonaire te helpen de transitie naar duurzame energie te versnellen door steun te geven aan de plannen die er nu liggen en daarnaast de oprichting van BBT te steunen.

Uit mijn antwoord op de vragen van de leden van PvdA-fractie blijkt reeds dat rekening gehouden wordt bij de opslag nabij de elektriciteitscentrale met een toename van hernieuwbare elektriciteit die het benodigde volume van de opslag van BBT zal doen verkleinen. Indien volledig betaalbare voorzieningszekerheid kan worden gegarandeerd zonder fossiele brandstoffen, valt de noodzaak om de beleidsdeelneming en de gebouwde opslagvoorzieningen en infrastructuur in stand te houden weg. Dan zou de beleidsdeelneming kunnen worden opgeheven en de opslagvoorzieningen worden ontmanteld. Het kabinet ziet hier dan ook geen risico dat deze investering een 'stranded asset' wordt. Er is geen concrete termijn aan te geven wanneer dit (het wegvallen van de noodzaak om de beleidsdeelneming en de gebouwde opslagvoorzieningen en infrastructuur in stand te houden) precies zal zijn, maar in mijn antwoord op de vraag 'elektriciteitsvoorziening' van de leden van de D66-fractie heb ik reeds geschetst dat een volledige verduurzaming een buitengewoon complex proces is. Daarnaast is voor de andere opslag niet de verwachting dat op korte of op middellange termijn af wordt gestapt van fossiel brandstofverbruik, zeker gelet op de grotendeels intercontinentale luchtvaart die goed is voor ongeveer 30 à 40% van de brandstofopslag van de beleidsdeelneming.

14

Wanneer zal deze terminal weer gesloten moeten worden om te voldoen aan de klimaatafspraken van Parijs?

Antwoord

De oprichting van BBT moet niet bezien worden in de klimaatambities, maar in de urgentie om de benodigde toevoer voor de elektriciteits- en waterproductie en het weg- en luchtverkeer op veilige wijze te kunnen garanderen. Verduurzaming is geen afdoende en sluitend alternatief voor de leveringszekerheid en veiligheid die BBT beoogt te borgen. Sluiting van de terminals is daarom niet op afzienbare termijn aan de orde. Zoals gezegd heeft de verduurzaming op Bonaire mijn aandacht en gelden de doelen van Parijs uiteraard ook voor Bonaire.

15

Zijn de duurzame alternatieven voor deze opslag terminal in kaart gebracht, onder andere investeringen in hernieuwbare energie, openbaar vervoer of elektrische voertuigen? Zo ja, zou deze analyse beschikbaar gemaakt kunnen worden?

Antwoord

Het scenario dat inzet van hernieuwbare energie toeneemt op Bonaire is meegenomen in de business case in het rapport van KPMG, die bij de brief van 28 januari 2021 (Kamerstuk 35 632, nr. 3) in uw Kamer ter inzage is gelegd. Voor deze terminal zijn alternatieven aan de vervoerskant niet in kaart gebracht. Mocht in de toekomst blijken dat zich alternatieven aan

de vervoerskant zoals door u omschreven voordoen, dan zal dit leiden tot aanpassingen in de benodigde volumes van de opslag, wat niet tot problemen leidt.

16

Is er als onderdeel van eerder genoemde analyse ook gekeken naar rapporten die concluderen dat hernieuwbare energie nu in veel delen van de wereld de meest goedkope en aantrekkelijke optie is voor het voorzien in energiebehoeften?

Antwoord

Het klopt dat hernieuwbare energie nu in veel delen van de wereld de meest goedkope en aantrekkelijke optie is voor het voorzien in energiebehoeften en dat verschillend onderzoek dit ook onderschrijft. Er zijn verduurzamingsstappen mogelijk in de energietransitie op Bonaire, zeker omdat daar gunstige omstandigheden zijn voor verduurzaming met elektriciteit uit zon en wind. Een dergelijke ontwikkeling heeft evenwel eveneens tijd nodig, en biedt geen soelaas voor de huidige noodsituatie, benodigde interventie en biedt bovendien geen volledige gegarandeerde voorzieningszekerheid, zoals ik ook heb aangegeven in mijn antwoord op de vraag hierover van PvdA.

Op de onderstaande vragen is ook geen antwoord gekomen, omdat de minister verwijst naar de business case. De business case is alleen ter inzage gelegd voor Kamerleden, terwijl de leden denken dat niet alle onderdelen van de business casevertrouwelijk hoeven worden behandeld:

17

Wat is precies het effect van de fossiele beleidsdeelneming op de leveringszekerheid? Hoeveel olie bereikt het eiland per jaar?

Antwoord

Dergelijke cijfers over hoeveelheden olie die het eiland per jaar bereikt heb ik niet tot mijn beschikking. Cijfers over hoeveelheden olie die ik ter beschikking heb, hebben betrekking op de benodigde volumes voor de te bouwen brandstofopslagen van BBT en staan in de business case in het rapport van KPMG, die bij de brief van 28 januari 2021 (Kamerstuk 35632, nr. 3) in uw Kamer ter inzage is gelegd.

18

Hoeveel van deze olie blijft er per jaar op Bonaire voor eigen gebruik op het eiland? Hoeveel van deze olie wordt er per jaar door getransporteerd naar andere eilanden binnen het Koninkrijk voor eigen gebruik aldaar en hoeveel olie per jaar die opgeslagen is geweest op Bonaire verlaat het Koninkrijk? Voor hoeveel olie bieden de opslagterminals straks plaats op enig moment?

Antwoord

Alle olie die zal worden opgeslagen in de te bouwen opslagen is bestemd voor eigen gebruik op Bonaire. De beleidsdeelneming wordt niet opgericht met oog op het bouwen van voorzieningen voor het overslaan van brandstoffen om door te voeren of om andere delen van het Koninkrijk te voorzien van brandstoffen. Er zal dus geen olie worden getransporteerd vanuit de op Bonaire te bouwen opslagtanks naar andere eilanden binnen het Koninkrijk of elders. De opslagtanks worden qua volume berekend om een hoeveelheid brandstoffen te kunnen opslaan waarmee een brandstofvoorraad van twee weken kan worden aangehouden.

19

Wie zullen de toeleveranciers en afnemers zijn van de opslagterminals.

Antwoord

Curoil is reeds tientallen jaren lang de leverancier van diverse brandstoffen op Bonaire en is tevens beoogd exploitant/leverancier voor de opslagterminals. De afnemers zullen zijn: bedrijven zoals de elektriciteitscentrale, de luchthaven, tankstations, hotels en de lokale bevolking van Bonaire.

20

Ondanks het belang van Bonaire voor de olie-industrie en oliemultinationals is het niet gelukt om nieuwe brandstofopslagterminals door particuliere investeerders te financieren. Heeft dit ermee te maken dat het rendement te onzeker is?

Antwoord

De belangrijkste reden dat particuliere investeerders geen interesse hadden, is dat het rendement – commercieel gezien - te laag is. Dit houdt verband met de kleinschaligheid van de tankterminals als gevolg van de kleine omvang van de markt en de sterke positie van Curoil in de regio. De kleine markt lijkt aantrekkelijk voor slechts één aanbieder.

Zie in dit kader eveneens het door KPMG berekende rendement voor de businesscase; het rendement is voldoende om aan de rentekosten en aflossingsverplichtingen voor vreemd vermogen te kunnen voldoen en de (financiële) continuïteit van de onderneming te waarborgen, maar is niet voldoende hoog genoeg om aan de hogere rendementseis op eigen vermogen van een commerciële investeerder te kunnen voldoen. Wat dat betreft ligt de rendementseis van de Staat op de eigen bijdrage lager.

21

Kan de minister vertellen of dit ermee te maken kan hebben dat het door de jarenlange opeenstapeling van problemen commercieel niet interessant meer is?

Antwoord

Nee. Zoals in de vorige vraag beantwoord, heeft het “het niet commercieel interessant zijn van het project” te maken met de te kleine markt op Bonaire en de sterke positie van Curoil in de regio.

22

Hoe keken commerciële partijen tegen de business case aan? Waarom vonden zij deze niet levensvatbaar en waarom gaan zij het risico niet aan?

Antwoord

De businesscase gaat uit van levensvatbaarheid, maar het lagere rendement is voor commerciële partijen niet interessant genoeg, omdat deze partijen te maken hebben met de hogere rendementseis van hun aandeelhouders op dit soort investeringen. De rendementseis van de Staat ligt wat dat betreft lager, maar moet voldoende hoog zijn om BBT in staat te stellen om aan alle verplichtingen te kunnen voldoen.

23

Waarom vindt de minister dat de businesscase wel levensvatbaar is? En waarom gaat de Nederlandse overheid het risico wel aan? Voldoet de businesscase aan het deelnemingenbeleid? Waarom wel of waarom niet? Denkt de minister van Financiën er net zo over? Wat vindt de minister van Financiën van de oprichting van de fossiele beleidsdeelneming? Hoe heeft de minister van Financiën de businesscase beoordeeld?

Antwoord

Het voornemen tot oprichting van BBT is een kabinetsbesluit en is positief beoordeeld in de Ministerraad van 6 november jl. In de nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 (Kamerstuk 28 165, nr. 165) is opgenomen dat aan vier criteria moet worden voldaan voordat een staatsdeelneming wordt aangegaan. Eén van de criteria betreft rendement: de deelneming moet op termijn rendement behalen passend bij de risico's van de onderneming. Uit de door KPMG opgestelde businesscase blijkt dat het project levensvatbaar is, voldoende rendabel is om aan alle financiële verplichtingen te kunnen voldoen en voldoende financieel zelfredzaam is.

Ook bij het beheer van BBT zal het beleid uit de nota Deelnemingenbeleid Rijksoverheid 2013 als uitgangspunt dienen. Een gezond rendement draagt bij aan de continuïteit van de onderneming en draagt daardoor bij aan het borgen van de publieke belangen. De Staat stuurt op doelmatigheid en rendement en heeft aandacht voor gezonde vermogensposities en goede risicobeheersing bij een deelneming. De businesscase voldoet aan de door het deelnemingenbeleid gestelde eisen op zowel financieel gebied als ook op het gebied van risicobeheersing.

24

Hoe lang is de minister van plan om de beleidsdeelneming voort te laten bestaan, gezien zijn bereidheid om de eigen bijdrage te verhogen?¹

Antwoord

Indien volledig veilige en betaalbare leveringszekerheid kan worden gegarandeerd zonder fossiele brandstoffen, valt de noodzaak om de beleidsdeelneming en de gebouwde opslagvoorzieningen en infrastructuur in stand te houden weg. Dan zou de beleidsdeelneming kunnen worden opgeheven en de opslagvoorzieningen kunnen worden ontmanteld. Er is geen concrete termijn aan te geven wanneer dit precies zal zijn. De eigen bijdrage van de Staat wordt alléén verhoogd als het aantrekken van vreemd vermogen onverhoopt niet gerealiseerd zou kunnen worden. De eigen bijdrage van de Staat komt dan in de plaats van het deel aan vreemd vermogen dat voor de financiering van BBT gereserveerd is.

25

Valt de eventuele verhoging van het eigen vermogen via een aanvullende kapitaalinjectie door EZK onder het budgetrecht van de Kamer?²

¹ In de brief over de oprichting van Bonaire Brandstof Terminals B.V. van 9 november 2020 (Kamerstuk 35 632, A/nr. 1) staat: 'Indien het aantrekken van vreemd vermogen niet of beperkt mogelijk blijkt, kan de aanvullende kapitaalinjectie van EZK mogelijk via een verhoogd eigen vermogen worden ingebracht.'

² Deze vraag is als aanvullende vraag toegevoegd door de leden van de Partij voor de Dieren voor het schriftelijk overleg van 15 april 2021. Gezien het onderwerp en de aansluiting met de voorgaande vraag vonden zij dit de juiste plaats om deze vraag te stellen.

Antwoord

Een eventuele kapitaalinjectie loopt via de (suppletoire) begroting van EZK. De begroting van EZK valt onder het budgetrecht van de Kamer. Hiermee valt ook een eventuele verhoging van het eigen vermogen onder het budgetrecht van uw Kamer.

26

Wat zijn redenen om te stoppen en wat gebeurt er dan met de mensen op het eiland die voor hun inkomen afhankelijk zijn geworden van de beleidsdeelneming?

Antwoord

Een reden om met BBT te stoppen is op het moment dat het aanbod van duurzame energie een voldoende betrouwbaar alternatief vormt om het gehele eiland daarvan te kunnen voorzien. Dit zou dan zowel voor de opslag voor weg- en luchtverkeer gelden als voor de opslag voor de elektriciteitscentrale. Uit eerdere antwoorden blijkt reeds dat dit niet voorzien wordt voor komende jaren. Het is daarom niet opportuun om een uitspraak te doen over gevolgen voor de werkgelegenheid, zeker niet omdat nog de beleidsdeelneming nog niet is opgericht.

27

De minister schrijft dat de noodmaatregelen niet voldoende betrouwbaar zijn als oplossing op de lange termijn en dat met het oprichten van de fossiele beleidsdeelneming wordt voorkomen dat de energie- en brandstofvoorziening op Bonaire – ook op de lange termijn – in gevaar komt. Over welke lange termijn heeft de minister het precies?

Antwoord

Zoals hierboven aangegeven, noopt de precaire situatie op Bonaire tot snel ingrijpen en vervanging van de huidige opslagvoorzieningen. Ook voor de lange termijn blijft brandstof naar verwachting in de komende decennia nog nodig voor de elektriciteitsproductie. Er is geen concrete termijn aan te geven wanneer dit precies zal zijn. Nu wordt er fossiele brandstof gebruikt, maar mogelijk wordt duurzame brandstof zoals biobrandstof in de nabije toekomst een betaalbaar alternatief voor de klanten op Bonaire. In de elektriciteitsvoorziening zijn er plannen om brandstof te vervangen door duurzame opwekking. Daarnaast geldt dat de verwachting is dat ook bij een verdere uitbouw van duurzame energie nog steeds brandstoffen nodig zijn voor de elektriciteitscentrale, met name om de periodes op te vangen dat er minder duurzame energie (wind/zon) kan worden opgewekt. Voor de opslag die brandstoffen opslaat voor weg- en luchtverkeer is de verwachting niet dat deze op korte of middellange termijn afstapt van fossiel brandstofverbruik. Vooral voor de grotendeels intercontinentale luchtvaart, die goed is voor 30 à 40% van de brandstofopslag van de beleidsdeelneming, is de verwachting niet dat deze op korte of middellange termijn volledig afstapt van fossiel brandstofverbruik.

28

Heeft de minister bij het komen tot deze conclusie ook meegewogen dat olie niet de toekomst is en dat de handel vroeg of laat definitief instort en dat fossiel, zeker op de lange termijn, niet de oplossing is maar een probleem?

Antwoord

Het kabinet is het ermee eens dat olie niet de toekomst is. Verduurzaming van de energievoorziening is echter op korte en middellange termijn geen afdoende en sluitend alternatief voor de leveringszekerheid die BBT beoogt te borgen.

De leden van de PvdD-fractie zijn er niet van overtuigd dat BBT moet worden opgericht. Deze leden zijn van mening dat een duurzaam toekomstperspectief voor Bonaire ontbreekt en verwachten een grotere ambitie van het kabinet in de klimaatcrisis en energietransitie. Zij hebben aanvullende vragen. Het valt hen op dat het veiligheidsargument gemakkelijk gebruikt wordt, terwijl de gevaren niet worden toegelicht en de noodvoorziening met dieselleveringen al langere tijd goed en veilig werkt volgens het kabinet.

29

Is de minister het eens met de stelling dat de huidige tussenvoorziening met dieselleveringen per definitie veilig is, omdat anders geen vergunning had mogen worden verleend hiervoor?

30

Waarom is het vanuit veiligheidsoogpunt en financieel oogpunt niet verantwoord om de korte termijnsituatie en noodmaatregelen te laten voortduren?

31

Hebben zich in het afgelopen jaar, dat de huidige tussenoplossing in werking is, veiligheidsincidenten voorgedaan en kan de minister de formele meldingen/rapporten daarvan overleggen?

Antwoorden op vragen 29, 30 en 31

Op uw vraag over veiligheidsincidenten is het antwoord ja. Het ILT heeft de inrichtinghouder van de luchthavenfaciliteiten op 17 december 2020 aangeschreven om te voldoen aan de eisen van de tijdelijke vergunning waarbij gesteld wordt dat de situatie waarin op de locatie Airport geen blus- of koelvoorziening aanwezig is uiterst zorgelijk is. Er is een voornemen geuit om een last onder dwangsom op te leggen gezien de situatie.

Op de locatie Hato heeft zich op 15 april jl. een ongewoon voorval voorgedaan waarbij door een vulfout vanaf de barge diesel in de twee benzinetanks is gepompt en benzine in de dieseltank. Door het pompen van benzine in de dieseltank viel het product in een andere risicoklasse waardoor de risico's onvoldoende werden afgedekt.

Deze kwetsbare situatie wordt weggenomen als de op te richten beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V. (BBT) een nieuwe infrastructuur realiseert die aan Best Beschikbare Technieken voldoet.

32

Heeft de minister bij deze als onveilige situatie gekwalificeerde tussenoplossing dan ook politiebegeleiding ingezet? Indien nee, waarom niet?

Antwoord

De inzet van politie heft de kwetsbaarheid niet op. Het gaat om drie tot vier transporten per dag van zuid naar noord Bonaire door de bebouwde kom en over slecht onderhouden wegen.

33

Zou dezelfde tussenoplossing in Nederland ook als een onveilige situatie gekwalificeerd worden? Indien nee, waarom niet?

Antwoord

De situatie is niet te vergelijken met Europees Nederland. Door de beperkte opslagmogelijkheid bij Terminal Hato dient brandstof vaker vanuit Curaçao over zee aangevoerd te worden en eenmaal aangekomen ook over slecht onderhouden wegen door de bebouwde kom.

34

Waarom is het risico groot dat de elektriciteit langdurig stilvalt en de drinkwaterproductie langdurig stil komt te liggen en geen wegverkeer meer mogelijk is, met alle maatschappelijke ontwrichting van dien, terwijl de minister ook zegt dat hij heeft gezorgd voor een goed functionerende noodoplossing met dieselleveringen?

Antwoord

Risico: Als de tijdelijke vergunningen voor de huidige opslagen niet worden verlengd, waarvoor oprichting van BBT een vereiste is, dan bestaat een groot risico dat vanaf medio juni 2021 het licht uit gaat op Bonaire, de drinkwaterproductie en het wegverkeer stil komt te liggen en vanaf augustus 2021 ook het luchtverkeer. Bij de noodoplossing wordt immers gebruik gemaakt van deze opslagen. Het is daarom van groot belang dat BBT op korte termijn wordt opgericht.

Noodoplossing: De noodoplossing is een noodoplossing en geen structurele oplossing. De noodmaatregelen zijn als structurele oplossing onwenselijk vanuit veiligheidsoverwegingen, maar echter op korte termijn onvermijdelijk.

Er moet concreet zicht zijn op een structurele oplossing (oprichting van BBT) voor de brandstofproblematiek als voorwaarde om de tijdelijke vergunningen te laten verlengen. Als BBT niet wordt opgericht, dan is er geen grond om de vergunningen te verlengen en ontstaat een ernstige situatie met ingang van medio juni 2021, omdat voor ILT een beginselplicht tot handhaving geldt met als gevolg dat opslag niet meer wordt toegestaan. Hierdoor komt de leveringszekerheid van brandstof in gevaar met alle gevolgen van maatschappelijke ontwrichting van dien. De vergunningen zijn immers nodig om de huidige noodmaatregelen te kunnen continueren.

De leden van de PvdD-fractie hebben er ook sterke twijfels bij of de lange termijnoplossing die het kabinet beoogt wenselijker is dan het voortzetten van de huidige noodvoorzieningen met dagelijkse dieselleveringen.

34

Klopt het dat er in de tussenoplossing gebruik wordt gemaakt van Low Sulfar Diesel (LSD)? Waarom moet voor een structurele oplossing worden overgestapt van LSD op Heavy Fuel Oil (HFO), een van de meest vervuilende brandstoffen dat ook een lager energierendement heeft?

36

Klopt het dat het tijdelijk gebruikte LSD duurder is dan het goedkopere HFO? Speelt dit financiële aspect voor de minister een rol in de wens om snel tot oprichting van BBT over te gaan?

37

Klopt het dat in de huidige tussenoplossing per dag drie tankautorities van ongeveer 20 km worden gemaakt met diesel naar de elektriciteitscentrale? Kunt u een overzicht geven van de kosten hiervan per week of per maand?

Antwoorden op vragen 35 tot en met 37

Er wordt sinds eind april 2020, toen de levering vanuit BOPEC wegviel, gebruik gemaakt van (low sulfur) diesel. In vergelijking met stookolie (zoals HFO) is de fossiele CO₂-uitstoot een of enkele procenten lager per opgewekte kWh aan elektriciteit. De kwaliteit van zware stookolie kan sterk variëren en daarmee de milieuschade of -belasting door andere stoffen zoals zwavel. Hoe hoger de kwaliteit (reinheid) van stookolie, des te hoger de prijs.

De definitieve keuze voor een type brandstof dient nog door BBT te worden gemaakt.

HFO is inderdaad goedkoper dan LSD. Dit is niet de reden om over te gaan tot snelle oprichting van BBT. De urgentie hiervoor heb ik hierboven uitgebreid beschreven in meerdere antwoorden.

De weg van Hato naar de elektriciteitscentrale is ruim 20 km. De weg van de tijdelijke verlaadplaats van stookolie bij het vliegveld naar de elektriciteitscentrale is ongeveer 24 km. Dit zijn kosten die het bedrijf Curoil maakt. Overzicht van de kosten hiervan heb ik niet tot mijn beschikking.

38

Op welke termijn is de investering van 10 miljoen euro voor nieuwe brandstoffaciliteiten voor HFO financieel gezien voordeliger ten opzichte van deze tussenoplossing met diesel? In welk jaartal is dit? Kan de minister dit laten zien en in zijn berekeningen niet alleen rekening houden met de hogere prijs van de diesel, maar ook met het lagere energierendement van HFO ten opzichte van LSD?

Antwoord

Voor het Rijk is allereerst zekerheid van beschikbare en betaalbare elektriciteit voor de eindgebruiker op Bonaire van belang en dat dit op een veilige manier geregeld is. Een dergelijke berekening is daarom niet gemaakt.

39

Is het vanuit financieel oogpunt niet juist raadzaam om wat extra tijd te nemen en de nieuwe situatie die is ontstaan bij BOPEC beter te bestuderen als een mogelijk alternatief? Indien nee, waarom niet?

Antwoord

BOPEC is op 18 maart 2021 door de rechter failliet verklaard. De afhandeling van het faillissement van BOPEC vindt plaats door een door de rechtbank benoemde curator. De maandelijkse operationele kosten en boedelkosten zijn hoog en om deze kosten te kunnen dragen heeft de curator reeds een bijdrage aan het OLB moeten vragen om de kosten te dekken en zal de curator vermogensbestanddelen van BOPEC moeten gaan verkopen om de boedel voorlopig veilig in stand te kunnen houden. Spoedige afhandeling van het faillissement biedt de curator wellicht de mogelijkheid de vele – deels lokale schuldeisers – alsnog (deels) te kunnen betalen. Het is niet mogelijk om extra tijd te nemen, gezien de urgentie in verband met het op korte termijn niet verlengen van de vergunningen van de huidige opslagen, als geen zicht is op een structurele oplossing. Die urgentie is in andere antwoorden hierboven uitgebreider beschreven en is de reden tot oprichting van BBT.

De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat het faillissement van BOPEC een

belangrijke niet te negeren nieuwe context vormt, die aanleiding geeft om opnieuw te bezien wat de beste oplossing is voor Bonaire's energieprobleem.

40

Is de minister het ermee eens dat het faillissement van BOPEC niet genegeerd kan worden in de besluitvorming over de energievoorziening op Bonaire?

Antwoord

BOPEC speelt sinds medio 2019 vanwege het verlopen van zogenaamde OFAC-licenties van de Amerikaanse overheid al geen rol meer in de brandstoffenvoorziening van Bonaire. Voor medio 2019 werd door BOPEC – feitelijk als beperkte nevenactiviteit - zware stookolie geleverd aan de elektriciteitscentrale voor energieopwekking en drinkwaterproductie. De primaire activiteiten van BOPEC waren gericht op overslag van Venezolaanse olie in bulk voor de markten in het verre oosten.

Vanaf medio 2019 is daarom een noodmaatregel van kracht waarbij – zonder tussenkomst van BOPEC- via de opslagfaciliteit van Curoil Hato (Terminal Hato) met vrachtwagens diesel aan de elektriciteitscentrale wordt geleverd. De bestaande faciliteiten van BOPEC zijn in een zodanige ernstige staat van onderhoud dat de gehele locatie inclusief de door ILT en RWS buiten werking gestelde opslagtanks en de olieinfrastructuur als pijpleidingen en jetty's gerenoveerd of vervangen moet worden. Hiermee zijn zeer grote investeringen (en veel tijd) mee gemoeid, waar het inmiddels failliet verklaarde bedrijf niet over beschikt.

De situatie rondom Bopec is niet genegeerd in de besluitvorming. Gezien de al jarenlange ernstige staat van onderhoud, de complexe geopolitieke situatie en de ernstige financiële positie van Bopec is in het belang van de leveringszekerheid en de veiligheid gekozen voor een oplossing onafhankelijk van BOPEC/PdVSA.

De leden van de PvdD-fractie vinden dat, zolang Bonaire afhankelijk is van fossiele brandstoffen, gebruik moet worden gemaakt van de bestaande faciliteiten op het BOPEC-terrein, die waar nodig gerenoveerd moeten worden zodat ze voldoen aan de veiligheids- en milieuvoorschriften. Immers, nieuwe infrastructuur aanleggen zonder de oude op te ruimen legt een groot beslag op de natuur en de leefomgeving. Terwijl het kabinet zich inzet voor duurzamere vormen van energieopwekking heeft het gebruik van de bestaande faciliteiten de minste impact op natuur, milieu en klimaat.

41

Kan het zijn dat het renoveren van alleen het benodigde gedeelte van de voormalige BOPEC-faciliteiten voor olietransport naar de elektriciteitscentrale een goedkoper alternatief is? Indien ja, waarom wordt daar geen onderzoek naar gedaan? Indien nee, hoe komt de minister tot deze conclusie? Heeft de minister hier onderzoek naar gedaan? Kan hij dit onderzoek met de Kamer delen?

42

Is de minister van mening dat het hergebruiken van een gedeelte van voormalig BOPEC veel beter voor het milieu en het beschermde koraalrif zou zijn? Indien nee, waarom niet?

43

Zijn er volgens de minister aantoonbare redenen waarom hergebruik (na renovatie waar dat nodig is) van de voormalige BOPEC-faciliteiten in de komende jaren niet mogelijk zou zijn?

Zijn hier stukken van die u met de Kamer kunt delen?

Antwoorden op vragen 41, 42 en 43

De opslagfaciliteiten, pijpleidingen en jetty's van BOPEC verkeren in een zeer slechte staat van onderhoud veroorzaakt door internationale sancties, jarenlang ontbrekende financiële middelen van het Venezolaanse moederbedrijf PDVSA en gebrek aan commerciële activiteiten. Om deze terminal inclusief de infrastructuur aan de vigerende vergunningsvoorschriften te kunnen laten voldoen zullen zeer grote bedragen geïnvesteerd moeten worden. De curator van BOPEC zal dat in het kader van het faillissement te zijner tijd in beeld laten brengen. Bovendien zijn de primaire activiteiten van BOPEC gericht op bulk op- en overslag van olie voor markten in het verre oosten en niet op distributie van brandstoffen voor de lokale markt. BBT zal zich als beleidsdeelneming enkel richten op de relatief kleine Bonairiaanse markt om de leveringszekerheid en de veiligheid van de brandstoffenvoorziening te garanderen. Het is daarom nu niet aan de orde om onderdelen van BOPEC te hergebruiken, mogelijk met uitzondering van de 'material jetty'. Meer informatie over de material jetty vindt u in het antwoord op vraag 64.

Daarnaast vragen de leden waarom de minister de vergunningsverlening laat afhangen van een deelneming die nog moet worden opgericht en waar de Kamer nog over geïnformeerd moest worden en waar hij gezien de klimaat- en biodiversiteitscrisis veel kritiek op had kunnen verwachten.

44

Waarom heeft de minister ervoor gekozen om de vergunningverlening te laten afhangen van het zicht op een structurele oplossing en dat die structurele oplossing het nog op te richten Bonaire Brandstof Terminals is?

Antwoord

Bonaire kent – los van het failliete BOPEC - maar twee functionerende opslagterminals. Deze worden als vitale voorzieningen aangemerkt, omdat de energievoorziening hiervan afhankelijk is. De bestaande vergunningen zijn tijdelijk verlengd, omdat slechts met grote investeringen voldaan kan worden aan de reguliere veiligheidsnormen die gehanteerd wordt voor lange termijn exploitatie (de zogenaamde "Best Beschikbare Technieken"). In de praktijk mag in overgangssituaties tijdelijk van de norm worden afgeweken, maar enkel als er concreet zicht is op een definitieve oplossing. Hoe langer de afwijking in brandveiligheidsvoorzieningen duurt, hoe meer risico de omgeving loopt. De concrete oplossing is het sluiten van beide locaties. Dan wordt niet meer afgeweken van de norm. Dit kan enkel als de beleidsdeelneming BBT nieuwe opslagen realiseert die wel aan alle vergunningeisen voldoen. De aanwezigheid van opslagcapaciteit is immers een vitale voorziening.

In zijn reactie op de Kamervragen van het lid Van Raan van de PvdD over de bouwprojecten op Bonaire³ staat dat het Rijk verantwoordelijk is voor vergunningverlening, toezicht en handhaving als het gaat om milieu-, en maritieme thema's bij de realisatie van grote brandstofopslagen in Caribisch Nederland op grond van het Besluit grote inrichtingen Milieubeheer en de Wet Maritiem Bes.

³ Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2305

45

Waarom is het zo moeilijk om de vergunning voor de tijdelijke situatie voor olietransport naar de elektriciteitscentrale te verlengen?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 44

46

Klopt het dat de minister van I&W de vergunningen verstrekt?

Antwoord

Dat klopt. De minister is bevoegd gezag voor de vergunningverlening. RWS voert dit namens de minister uit.

47

Kan de minister uitleggen waarom deze vergunningen tot respectievelijk 17 juni en 13 augustus lopen en aan welke belangrijke gebeurtenissen/criteria/argumenten deze specifieke data gekoppeld zijn?

Antwoord

Deze data zijn gekozen op basis van de toenmalige planning dat de nieuwe opslagfaciliteiten in gebruik zouden zijn genomen in 2021.

48

Kan de minister uitleggen welke onwenselijke situatie er zou ontstaan als deze vergunningen verlengd zouden worden?⁴

Antwoord

De onwenselijke situatie is dat de tijdelijke vergunningen niet zullen worden verlengd. De redenen hiervoor heb ik u in eerdere antwoorden geschetst. Dit uiteraard voor zo'n kort mogelijke periode gezien het feit dat in de vergunning een verlaagde beschermingsniveau wordt voorgeschreven (zie uitgebreider eerdere vragen). Voor verlenging is noodzakelijk dat er concreet zicht is op een structurele oplossing, waarvoor oprichting BBT cruciaal is.

Op vraag 33 uit de set Kamervragen over de bouwprojecten op Bonaire schrijft de minister: 'Het OLB heeft de voorkeur uitgesproken voor een nieuwe doorstart van de terminal.'

49

Wat betekent dit precies?

50

Kan de minister in de beantwoording van deze vraag aangeven of het zo kan zijn dat er kan worden gekozen voor een doorstart van de terminal op het BOPEC-terrein, waardoor straks

⁴ De minister schrijft namelijk: *'De oprichting van BBT is nodig om een nieuwe tijdelijke vergunning te kunnen verkrijgen voor de brandstofvoorziening voor het wegverkeer en de tijdelijke noodmaatregel waarmee de publieke elektriciteitsvoorziening op dit moment is geborgd.'*

Dossier Koninkrijksrelaties, 1 april 2021 'Minister buigt voor Kamer: oprichting Bonaire Brandstof Terminals BV uitgesteld'

(<https://dossierkoninkrijksrelaties.nl/2021/04/01/minister-buigt-voor-kamer-oprichting-bonaire-brandstof-terminals-bv-uitgesteld/>)

een nieuwe terminal van BBT in gebruik wordt genomen en daarnaast ook de BOPEC-terminal in gebruik wordt genomen? Zo nee, wat wordt hier dan mee bedoeld?

51

Indien ja, welke redenen zijn er dan nog dat BBT deze terminal dan niet in gebruik kan nemen?

52

Wat verklaart dat er zo veel fossiele opslagcapaciteit nodig is op het kleine eiland Bonaire?

Antwoord op vragen 49, 50, 51, 52

Het Bestuurscollege heeft een uitdrukkelijk voorkeur uitgesproken voor een doorstart van de (BOPEC) olieterminal door een derde, betrouwbare partij die kan bijdragen aan de lokale economie, structurele werkgelegenheid levert en die garandeert aan alle moderne eisen van veiligheid en milieu te voldoen. Tevens garandeert een doorstart van de terminal nog enige diversificatie van de Bonairiaanse economie voor een eiland dat verder vooral afhankelijk is van het toerisme. Anders dan BBT richt deze terminal zich op de grootschalige op- en overslag van olie voor markten in het Verre Oosten. Dat is de reden waarom er op Bonaire als strategisch gunstig gelegen locatie veel op doorvoer gerichte op- en overslagcapaciteit is gerealiseerd in de jaren '70 van de vorige eeuw. BBT zal zich als beleidsdeelneming enkel richten op de relatief kleine Bonairiaanse markt om de leveringszekerheid en de veiligheid van de brandstofvoorziening te garanderen. Het gaat hierbij dus om de voorkeur van OLB om naast BBT ook een oplossing te vinden voor het BOPEC-terrein.

Op de vragen van 3 december 2020 over hoeveel olie er op het eiland aankomt, daar blijft, en wordt doorgevoerd heeft het kabinet gereageerd met een verwijzing naar de businesscase, die alleen voor Kamerleden ter inzage ligt. De leden van de PvdD-fractie zijn van mening dat deze feitelijke gegevens niet vertrouwelijk hoeven te worden behandeld en willen graag alsnog een antwoord op deze vragen.

53

Kan de minister aangeven hoeveel olie er de afgelopen tien jaar per jaar op het eiland aankwam, bleef en werd doorgevoerd? Welk percentage van alle olie die aankwam op het eiland per jaar was puur voor de energievoorziening van het eiland bestemd?

Antwoord

Dergelijke cijfers over hoeveelheden olie die het eiland per jaar bereikt heb ik niet tot mijn beschikking. Cijfers over hoeveelheden olie die ik ter beschikking heb, hebben betrekking op de benodigde volumes voor de te bouwen brandstofopslagen van BBT en staan in de business case in het rapport van KPMG, die bij de brief van 28 januari 2021 (Kamerstuk 35632, nr. 3) in uw Kamer ter inzage is gelegd.

54

De minister schreef dat BBT niet de doorvoer van olie moet regelen die niet bestemd is voor energievoorziening voor Bonaire. Is hier nog een markt voor, en waar en door wie zou de doorvoer dan verzorgd worden? Kan de minister uitsluiten dat dit opgevangen gaat worden elders binnen het Koninkrijk?

Antwoord

Mocht er een eventuele doorstart of overname van de strategisch gelegen BOPEC-terminal komen, zal olie uit het Caribische gebied of elders op Bonaire daar waarschijnlijk worden opgeslagen ten behoeve van bulkoverslag naar markten in het Verre Oosten. Dat staat los van BBT, zie ook mijn antwoorden op vragen 49, 50, 51 en 52.

In antwoord 39 van de set Kamervragen over bouwprojecten op Bonaire geeft de minister aan dat de haalbaarheidsstudie naar Ocean Thermal Energy Conversion (OTEC) niet is uitgevoerd omdat er geen draagvlak bleek te zijn bij het openbaar lichaam Bonaire. Hij schrijft ook dat bestuur en energiebedrijven op Bonaire de voorkeur geven aan verdere verduurzaming van zon en wind. Deze leden zijn van mening dat de urgentie van de energietransitie te groot is om deze haalbaarheidsstudie niet te verrichten.

55

Waarom is er voor en technisch onderzoek eigenlijk draagvlak nodig?

Antwoord

Het eilandsbestuur is primair verantwoordelijk voor de energievoorziening, waaronder de elektriciteitsproductie. Het is dus een samenspel van Rijk, eilandsbestuur en andere belanghebbenden hoe de voorziening zich verder ontwikkelt. Het opleggen van technologiekeuzes vanuit het Rijk is hierbij niet constructief. Er worden veel studies door onderzoeks- en adviesbureaus uitgevoerd voor Caribisch Nederland, maar de implementatiekracht van de eilanden is beperkt. Het eilandsbestuur en overheids-NV WEB Bonaire hebben te kennen gegeven niet bij te willen dragen aan de bekostiging van onderzoek naar OTEC, terwijl zij wel andere onderzoeken naar verduurzaming lieten uitvoeren.

56

Waarom woog voor de minister het draagvlak op lokaal niveau zwaarder dan de urgentie van de energietransitie en het publieke belang?

Antwoord

Het gaat niet om een afweging tussen de urgentie van de energietransitie en het lokale draagvlak voor de energietransitie. Het lokale draagvlak was minder voor een OTEC als technologiekeuze dan voor wind- en zonne-energie. Dit heeft te maken met de veel hogere kosten voor een investering in OTEC in vergelijking met wind- en zonne-energie. Vanwege de relatief hoge kosten voor levensonderhoud op Bonaire was de voorkeur voor verdere verduurzaming met wind- en zonne-energie. Hierom is Bonaire verder gegaan met plannen voor wind- en zonne-energie, niet voor OTEC.

57

Is de minister van mening dat draagvlak in dit geval niet het belangrijkste is?

Antwoord

In de energietransitie is draagvlak zeker ook van belang. Omdat deze op Bonaire groter is voor wind- en zonne-energie dan voor OTEC is afgezien van een studie naar OTEC. Bonaire biedt overigens ook goede omstandigheden voor een verdere ontwikkeling van wind- en zonne-energie. Zie voorts het antwoord op voorgaande vragen.

De leden van de PvdD-fractie vinden het een goed idee als de minister inzet op energieopwekking uit zon en wind. Zij zien alleen een probleem met de opslag en toevoer voor de momenten waarop de zon en wind er niet is.

58

Welke duurzame alternatieven zijn er nog meer?

Antwoord

Een duurzaam alternatief, om de momenten waarop de zon en wind er niet zijn te overbruggen, zijn elektriciteitsproductie op duurzame brandstof zoals biodiesel, groen gas of groene waterstof. Dit betreft opslag van energie in chemische vorm. Andere opslag is ook denkbaar zoals in batterijen.

59

Is de minister bereid om alsnog de haalbaarheidsstudie naar OTEC te doen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, per wanneer?

Antwoord

De voorkeur van belanghebbenden op Bonaire ligt bij wind- en zonne-energie. Bonaire beslist uiteindelijk formeel zelf of het investeringen in verdere verduurzaming wil en welke investeringen dat precies zijn. Hiernaast hebben de afgelopen jaren de twee bedrijven in Europees Nederland met de grootste OTEC-activiteiten hun OTEC-activiteiten gestaakt. Ik acht het daarom niet opportuun om een dergelijk onderzoek te gaan verrichten.

Deze leden krijgen signalen vanuit verschillende hoeken dat er breder getwijfeld wordt, ook op Bonaire, aan de noodzaak om nieuwe fossiele infrastructuur aan te leggen. De minister heeft ook geen groeipad gegeven om zo snel mogelijk naar een duurzame toekomst voor Bonaire te bewegen.

60

Welke visie heeft het kabinet voor Bonaire als het gaat om duurzame energievoorziening voor het eiland?

Antwoord

De visie Duurzame en betaalbare energie in Caribisch Nederland uit 2017 (Kamerstuk 34089, nr. 16), geldt voor het huidige kabinet nog steeds.

61

Is het aanleggen van nieuwe fossiele infrastructuur, binnen een groeipad naar een duurzame toekomst voor Bonaire, echt de beste overbruggingsmaatregel?

62

De leden zijn juist bezorgd over de versturende werking die BBT kan hebben in de energietransitie van Bonaire. Is de minister bereid om een second opinion op dit punt te vragen bij een Europees-Nederlandse instantie, bijvoorbeeld het Planbureau voor de Leefomgeving (PBL)? Zo nee, waarom niet?

Antwoorden op vragen 61 en 62

Ik heb in diverse antwoorden aangegeven dat BBT geen rem vormt op verduurzamingsontwikkelingen, dat er mogelijkheden zijn voor verdere verduurzaming en dat een eventuele ondersteuning vanuit de Rijksoverheid hierbij aan een nieuw kabinet is. Een second opinion acht ik daarom niet noodzakelijk.

Ook heb ik toegelicht dat ik geen andere mogelijkheden zie in deze urgente situatie dan de bouw van twee opslagfaciliteiten, met als eerste stap de oprichting van BBT. Dit wordt gedeeld door de gezaghebber van Bonaire, zoals toegelicht in zijn brief aan de Kamercommissie van EZK op 8 april jl.

Ook bij een toename aan duurzame energie is veilige opslag van brandstoffen nog steeds noodzakelijk. De keuze die gemaakt wordt door de oprichting van BBT is niet de keuze tussen fossiele energie of duurzame energie maar de keuze tussen een veilige voorziening of de huidige voorzieningen met kwetsbaarheden vanuit milieuveiligheid- en brandveiligheidsoverwegingen die niet voort kunnen duren en waarvoor binnenkort de vergunningen niet zullen worden verlengd als geen zicht is op een structurele oplossing.

De leden van de PvdD-fractie maken zich ook zorgen over de impact van nieuwe fossiele infrastructuur op natuur en milieu. Deze leden merken op dat de minister van I&W samen met de ministers van LNV en BZK zeggen dat ze de bescherming van het koraal prioriteit geven en hiertoe het Natuur-, en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 hebben vastgesteld. Deze leden begrijpen daarom niet waarom de ministers inzetten op het oprichten van nieuwe fossiele infrastructuur die mogelijke het koraal aantast. Bovendien blijkt uit beantwoording van de schriftelijke vragen over bouwprojecten op Bonaire van de PvdD⁵ dat er wederom ontwijkend is geantwoord op veel vragen. Zij zien zich daarom genooddaakt om sommige vragen weer te stellen.

63

Hoe sluit het verkennen en bouwen van een nieuwe verladingspier (stookoliepier) en een fossiele brandstof terminal aan op het Natuur-, en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030?

Antwoord

Er wordt ten onrechte gesuggereerd dat een besluit is genomen om in een koraalrif te gaan bouwen. Feit is dat brandstof aan land moet komen gezien de noodzaak om Bonaire de komende jaren van brandstof te voorzien. Het aantal locaties is beperkt gezien maritieme en veiligheidsoverwegingen. Het Natuur-, en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 maakt het daarbij niet per definitie onmogelijk om in zee te bouwen, wel zal verkend moeten worden of en waar belangrijke natuurwaarden voorkomen en dat is niet overal het geval. In een MER procedure zal vervolgens de aanvaardbaarheid worden getoetst. Het Natuur-, en

⁵ Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2305

Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 voorziet overigens in een brede aanpak van belangrijke milieu drukfactoren zoals afval-, en afvalwaterbeheer. Deze aanpak is cruciaal voor het redden van de koraalriffen.

64

Beamen de ministers dat er momenteel verkend wordt waar de permanente stookoliepier gebouwd kan worden en dat hierbij ook gekeken wordt naar de locatie bij Karpata, welke gelegen is in het Koning Willem Alexander Natuurreservaat? Zo ja, hoe strookt dit met de ambitie van de minister om bescherming van koraal prioriteit te geven?

Antwoord

De aanvoer van brandstof vanaf zee moet plaatsvinden in de nabijheid van de elektriciteitscentrale Contour Global. Er zijn verschillende opties mogelijk als het gaat om de realisatie van de projectelementen tankpark, leiding en jetty. Als het gaat om de stookoliepier (jetty) dan is een van de opties bijvoorbeeld het gebruik van de zogenoemde “material jetty” van BOPEC. Het betreft hier een oude verwaarloosde pier net ten zuiden van het bedrijf. Om de gevolgen van locatiekeuzes te kunnen waarden is ervoor gekozen om het onderzoeksgebied breed te vast te stellen. De totale lengte van het onderzoeksgebied bedraagt 1.700 meter. De zuidelijke begrenzing is de 25 meter dieptelijn. Het meest westelijke punt van het gebied wordt gedefinieerd als het punt 250 meter westelijk van de terreingrens van BOPEC. Het meest oostelijke punt wordt gedefinieerd als het punt 250 meter oostelijk van de westelijke terreingrens van Contour Global. Een deel van het onderzoeksgebied valt binnen het Koning Willem Alexander Natuurreservaat.

65

Wat is de stand van zaken aangaande alle benodigde milieu- en omgevingsonderzoeken met betrekking tot de locatie voor de stookoliepier?

Antwoord

Er is opdracht verleend aan een onderzoeksbureau om onderzoek uit te voeren als input voor een Milieueffectrapportage (MER). Hiervoor dient de bestaande toestand van het milieu te worden beschreven en daarvoor is inzicht nodig in de aanwezige natuurwaarden. Om dit inzicht te verkrijgen worden drie onderzoeksfases onderscheiden, te weten: literatuuronderzoek, indicatief onderzoek en gedetailleerd onderzoek. Op dit moment is literatuuronderzoek uitgevoerd en een gedeelte van het onderzoek op het land. Er is nog niet gestart met onderzoek naar mariene natuur, maar dit zal uiteraard ook worden afgerond voordat een besluit zal worden genomen.

66

Welke locaties worden/zijn onderzocht, wat zijn de resultaten en wat zijn de gevolgen voor het koraal en de natuur, graag per locatie uitgesplitst?

Antwoord

Er zullen twee locaties worden onderzocht. Het betreft het gebied tussen BOPEC en Contour Global en een zone in de omgeving van de bestaande pier bij de luchthaven. Er zijn nog geen resultaten beschikbaar.

67

Indien de onderzoeken nog niet voltooid zijn, wanneer zullen deze klaar zijn en kunnen de resultaten met de Kamer gedeeld worden?

Antwoord

De onderzoeksresultaten zullen naar verwachting eind juli 2021 gereed zijn. De resultaten zijn openbaar en worden gebruikt in vervolgpcedures, bijvoorbeeld de MER.

68

Beaamt de minister dat de Raad voor Rechtshandhaving⁶ stelt dat ‘bouwprojecten langs de kust van Bonaire negatieve gevolgen kunnen hebben voor het koraal in het Bonaire National Marine Park’ dat tussen de Karpata en Hato is gelegen?

Antwoord

Dat is juist. Het is mogelijk dat bouwprojecten langs de kust negatieve gevolgen kunnen hebben. Deze conclusie rechtvaardigt de noodzaak van adequate regels voor kustbebouwing en het optreden tegen illegale bouw dan wel bouw in strijd met deze regels. Dat is hier niet aan de orde.

69

Beaamt de minister dat wanneer gekozen wordt om de permanente stookoliepier te bouwen bij Karpata (in het Koning Willem Alexander Natuurreservaat) het koraal aangetast kan worden?

Antwoord

Zie het antwoord op vraag 64. Er zal eerst verkend moeten worden of en waar belangrijke natuurwaarden voorkomen. In een MER procedure zal vervolgens de aanvaardbaarheid worden getoetst.

70

Erkent de minister dat bij mogelijke aantasting van het koraal een ontheffing en/of een uitzondering aangevraagd zal moeten worden, aangezien het koraal niet achteruit mag gaan?

Antwoord

Er zijn verschillende formele procedures vereist om te mogen bouwen in zee. Met het doorlopen van deze procedures wordt in beginsel de aanvaardbaarheid beoordeeld. Op Bonaire zijn volgens het Eilandsbesluit natuurbeheer Bonaire alle koralen beschermd. Op basis van indicatief onderzoek zal eerst worden bepaald of en waar koraal aanwezig is en wat voor soorten het betreft. Om de locatie met minste impact te bepalen is daarom een groot onderzoeksgebied gekozen. Mocht binnen dit gebied aantasting van koraal niet voorkomen kunnen worden dan wordt op basis van gedetailleerd onderzoek het gebied van de footprint van de jetty plus het directe impactgebied alle koralen vastgelegd. Vervolgens zal moeten worden nagegaan welke mogelijkheden er zijn om de omvang en de kwaliteit van het koraal te behouden. Op basis van een aanvaardbare optie is ontheffing volgens de eilandverordening natuurbeheer Bonaire mogelijk.

⁶ Raad voor de Rechtshandhaving, 19 mei 2020 ‘Handhaving natuur- en milieuwetgeving Caribisch Nederland onder de maat’ (https://www.raadrechtshandhaving.com/nl_NL/handhaving-natuur-en-milieuwetgeving-caribisch-nederland-onder-de-maat/)

71

Kan de minister aangeven op basis van welke onderzoeken aangenomen is dat de bouw van een stookoliepier en een brandstof terminal (graag per item reageren) geen risico heeft op het kwetsbare koraal, op de vissen, haaien, schildpadden, roggen en zeezoogdieren en op de natuur op land? Kan de minister de reactie uitsplitsen naar risico's voor koraal, vissen, haaien, schildpadden, roggen en zeezoogdieren en de natuur op land?

Antwoord

Er zijn nog geen onderzoeksresultaten beschikbaar.

72

Erkent de minister dat het bouwen van een nieuwe stookoliepier, die het koraal kan aantasten, lijnrecht staat tegen het beschermen van koraal en de doelstelling om koraalrifdegradatie om te keren? Zo nee, waarom niet?

Antwoord

Nee. De doelstellingen van het Natuur- en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 zijn strategisch van aard. Tal van drukfactoren moeten worden aangepakt waaronder thema's als afval, en afvalwater, erosie. Het behalen van deze strategische doelen is van een andere orde van grootte dan het bouwen van een kleine pier op een minst bezwaarlijke locatie. Het is echter wel zo dat het bouwen van de pier het realiseren van deze strategische doelen niet in de weg staan.

73

Beaamt de minister dat het koraalrif rondom Bonaire zeer hard is achteruit gegaan in de laatste 40 jaar en dat elke vorm van negatieve druk weggenomen moet worden? Zo nee, waarom niet?

74

Beaamt de minister dat er niet nog meer natuur en kwetsbaar koraal verloren mag gaan en dat daarom de faciliteiten van het failliete BOPEC benut moeten worden in plaats van het aanleggen van een nieuwe fossiele infrastructuur (stookoliepier)?

75

Onderschrijft de minister dat het aanleggen van een stookoliepier in een gebied waar het koraal vernietigd wordt, waarna het de komende 100 jaar niet terugkomt, niet wenselijk is? Zo ja, ben is de minister bereid om te voorkomen dat deze pier er komt? Zo nee, waarom niet?

Antwoord op vragen 73 tot en met 75

Ik beaam dat het koraalrif hard achteruit is gegaan de afgelopen 40 jaar (bij Bonaire > 50%; zie hiervoor het rapport "Staat van de natuur in Caribisch Nederland 2017", Kamerstuk 30825, nr. 218). Het behoud en herstel van koraalecosystemen is daarom een belangrijke prioriteit en dit wordt tot uitdrukking gebracht met de inspanningen van het Rijk en lokaal bestuur om de strategische doelen uit het Natuur- en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 te behalen. De inzet van dit plan is het beheersen van alle belangrijke drukfactoren. Indien zwaarwegende belangen rechtvaardigen dat bepaalde menselijke activiteiten een negatieve druk op de genoemde ecosystemen zullen hebben dan past dit ook in de opzet van de strategische doelen uit het plan. Kustbebouwing is namelijk op grond van

het plan enkel toelaatbaar als de aanvaardbaarheid getoetst wordt in een MER. Het betreft hier vitale infrastructuur voor de gemeenschap van Bonaire.

De problemen met de brandstofvoorziening van het eiland zijn mede veroorzaakt door de afhankelijkheid van de infrastructuur van BOPEC. Dit heeft de afgelopen twee jaar verschillende malen geleid tot situaties waarbij de openbare orde in gevaar werd gebracht omdat de infrastructuur van BOPEC niet gebruikt kon worden, bijvoorbeeld omdat de installaties onveilig waren of omdat de brandstof afkomstig van eigenaar PDvSA gesanctioneerd werd door het Amerikaanse Office of Foreign Assets Control.

Gebruikmaken van de faciliteiten van BOPEC impliceert opnieuw een afhankelijkheid van een toekomstig nieuwe eigenaar. Dit zou, gezien de ervaringen, een risico voor de openbare orde met zich meebrengen. Overigens wordt wel gekeken naar mogelijk gebruik van een oude "material jetty" onmiddellijk ten zuiden van BOPEC. De andere twee pieren van BOPEC voor bulkoverslag zijn niet geschikt voor kleine schepen zoals gebruikt zullen worden voor brandstoftoelevering aan BBT.

76

Uit welke concrete acties en met welk resultaat blijkt dat de minister bescherming van koraal prioriteit geeft?

Antwoord

Dit blijkt uit het vaststellen van het Natuur- en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 en de acties die op grond van dit plan worden uitgevoerd. Het betreft concreet het opstellen van uitvoeringsagenda's en de lopende en nog te ondernemen acties op basis van deze agenda's.

77

Beaamt de minister dat waar de meeste menselijke activiteiten plaatsvinden het rif nauwelijks groeit of zelfs af kavelt ?

Antwoord

Dat beaam ik. Menselijke activiteiten kunnen nadelige gevolgen hebben voor koraal ecosystemen. Deze activiteiten en met name de activiteiten die grote druk op deze systemen veroorzaken moeten gereguleerd worden. Dit is het uitgangspunt van Natuur- en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 (Kamerstukken 33 576 en 26 407, nr. 190).

78

Is de minister het met de PvdD eens dat het *niet* bouwen van een nieuwe stookoliepier aantoonst dat bescherming van koraal prioriteit geniet?

Antwoord

Nee, koraal kan ook prioriteit hebben naast het vinden van een oplossing voor brandstofvoorziening op Bonaire. De uitgangspunten en prioriteiten voor bescherming van koraal worden verwoord in het Natuur en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030.

79

Klopt het dat de faciliteit (laad- en losfaciliteit voor olie/stookoliepier/verladingspier) nog in aanbouw is en naar verwachting in het voorjaar in gebruik genomen zal worden, zoals wordt

aangeven in antwoord op vraag 23⁷ van de PvdD? Zo ja, hoe strookt het in aanbouw zijn van de faciliteit met het verkennen van de locatie?

Antwoord

Het betreft hier de bestaande pier bij de luchthaven. Hier wordt in verband met de tijdelijke maatregelen een extra pijpleiding voor stookolie op de bestaande pier aangebracht. Deze leiding loopt vervolgens naar een laad- en losfaciliteit voor tankauto's in het kader van de noodmaatregelen. De huidige werkzaamheden betreffen vooral de aanleg van de laad- en losfaciliteit. Hiervoor is geen natuuronderzoek nodig. Dat is wel het geval voor de realisatie van de lange termijn oplossing. Deze brengt met zich dat de bestaande pier, naast de huidige functie (aanvoer kerosine), ook gebruikt zal worden voor de aanvoer van commerciële brandstoffen. Dan geldt op basis van MER richtlijnen dat een zone om de bestaande pier heen onderzocht moet worden.

80

Wat is de staat van het aanbouw van de faciliteit?

81

Zijn alle benodigde vergunningen al verstrekt voor de aanbouw van de faciliteit?

Antwoorden op vragen 80 en 81

De tijdelijke laad en los faciliteit is nog in aanbouw. Deze valt niet onder Bonaire Brandstof Terminals en zal naar verwachting in het voorjaar in gebruik genomen worden. Het is daarbij van belang dat alle benodigde vergunningen zijn verstrekt voordat deze in gebruik genomen kan worden. Op dit moment wordt met het Openbaar Lichaam Bonaire onderzocht of er nog een aanvraag moet worden ingediend voor een vergunning voor een mogelijk nog te bouwen opvangput bij de laad- en losfaciliteit om te voldoen aan eisen van de ruimtelijke ordening. Zodra en laad- en losfaciliteit en bestaande pier bij de luchthaven uiteindelijk klaar zijn voor ingebruikname, dient er nog een vergunningsaanvraag ten behoeve van ingebruikname te worden ingediend bij het agentschap Rijkswaterstaat. Pas daarna zullen alle benodigde vergunningen zijn verstrekt.

82

Is er een milieueffectenrapportage gemaakt? Zo ja, kan de minister de milieueffectenrapportage zo snel mogelijk met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

83

Kan de minister aangeven op welk onderzoeken de milieueffectenrapportage is gebaseerd?

Antwoord

Nee, voor het aanpassen van de bestaande pier bij de luchthaven als onderdeel van de tijdelijke laad/losfaciliteit is een milieueffectenrapportage niet vereist en daarom niet gemaakt. Dit staat los van de opslagfaciliteiten die BBT na oprichting beoogt te bouwen. Voor de opslagfaciliteiten van BBT dienen verschillende onderzoeken te worden uitgevoerd alvorens kan worden gebouwd, onder andere een milieueffectenrapportage zal worden gemaakt. De milieueffectenrapportage zal BBT pas na oprichting van BBT (laten) maken, deze wordt openbaar.

⁷ PvdD, 14 April 2021 (<https://www.partijvoordedieren.nl/vragen/vragen-van-raan-over-de-bouwprojecten-op-bonaire-die-koraalvernietiging-ecocide-kunnen-veroorzaken>)

84

Klopt het dat er nog steeds grote kennislacunes bestaan, zoals Wageningen University & Research (WUR) aangaf in 2018⁸, over veel soorten, soortgroepen en/of habitats en dat aanvullend onderzoek voor veel groepen noodzakelijk is?

Antwoord

Verwezen wordt naar het Natuur- en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030. Daarnaast is de Staat van natuur van Caribisch Nederland van belang. Voor Bonaire is relatief veel kennis voorhanden omdat daar sedert 1970 tot heden systematisch onderzoek is verricht.

85

Wat is de stand van zaken rondom de kennis aangaande koraalrif, vissen, haaien, roggen, schildpadden en zeezoogdieren?

Antwoord

Verwezen wordt naar het Natuur-, en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030 en de staat van de natuur voor Caribisch Nederland.

86

Wat zijn de grootste drukfactoren voor het koraalrif, vissen, haaien, roggen, schildpadden en zeezoogdieren?

Antwoord

De grootste lokale drukfactoren voor het koraalrif en het mariene milieu betreffen Natuur-, en Milieuthema's zoals genoemd in het Natuur- en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020-2030: afvalwaterlozingen, afval, erosie, overbevissing en kustbebouwing.

87

Hoe garandeert de minister dat er geen olie in de zee lekt vanaf de stookoliepier of brandstof terminal, welke negatieve gevolgen zal dat hebben voor het leven onder water?

Antwoord

Dit soort risico's worden beheerst door maatregelen en voorschriften op grond van de milieu-, en maritiem beheer vergunningen.

88

Wat is de stand van zaken met betrekking tot monitoring van natuur en milieu in Bonaire op land en zee?

Antwoord

De Kamer ontvangt vijfjaarlijks een rapportage over de Stand van de Natuur in Caribisch Nederland. Naar aanleiding van dit rapport in 2018 worden de monitoringsactiviteiten in samenwerking met de eilanden geïntensiveerd. De Kamer wordt over de uitvoering van het Natuur en milieubeleidsplan jaarlijks geïnformeerd. Ook vinden er internationale rapportages

⁸ Wageningen University & Research, 'Basisinventarisatie koraal' (<https://www.wur.nl/nl/Onderzoek-Resultaten/Onderzoeksinstituten/marine-research/show-marine/Basisinventarisatie-koraal-3.htm>)

plaats in het kader van de Conventie on Biological Diversity (CBD), Cartagena Conventie, Ramsar en de Interamerican Seaturtle Convention.

89

Hoe vaak wordt de stand van zaken gemonitord en door wie? Worden lokale natuurorganisaties bij het monitoren betrokken? Zo ja, wie en hoe vaak?

Antwoord

De monitoring betreft samenwerking tussen Rijk, beheerorganisaties van de natuurparken op de eilanden (STINAPA, STENAPA en SCF), Dutch Caribbean Nature Alliance en andere natuurorganisaties en commerciële bedrijven zoals duikscholen. Op de eilanden Saba en Sint Eustatius zijn inmiddels data monitoring officers aangesteld. Voor Bonaire zal dit nog dit jaar plaatsvinden. Wageningen Universiteit heeft in opdracht van het Rijk een database opgezet voor de verzamelde informatie: Dutch Caribbean Biodiversity Data base (www.dcbd.nl). Op basis van de verzamelde data wordt iedere vijf jaar een staat van natuur opgesteld (2024). Deze dient ook als basis voor de rapportage aan de CBD die zes jaarlijks plaatsvindt (2025).

90

Beaamt de minister dat het aanleggen van een permanente pier voor stookolie, een fossiele brandstof, tegenstrijdig is aan het behalen van de klimaat- en biodiversiteitsdoelstellingen van de Nederlandse overheid?

91

Op basis van welk onderzoek vormt het verbranden van fossiele brandstoffen en de uitstoot van CO₂ geen rem om de verduurzamingsontwikkelingen?

Antwoord op vragen 90 en 91

Zoals ook beschreven in het antwoord van de minister van I&W mede namens mij op uw vragen 19 en 22 over de bouwprojecten op Bonaire die koraalvernietiging/ecocide kunnen veroorzaken (Aanhangsel Handelingen II 2020/21, nr. 2305) wil het kabinet benadrukken dat het aanleggen van een nieuwe permanente pier bij Karpata en de verplaatsing van functies naar luchthaven zuid geen rem op verduurzamingsontwikkelingen vormt. Ook benadrukt het kabinet dat dit niet tegenstrijdig is aan het behalen van de klimaat- en biodiversiteitsdoelstellingen van de Nederlandse overheid. De elektriciteitsproducent en de eilandelijke distributeur zijn in overleg over verdere verduurzaming op Bonaire. Een eventuele ondersteuning vanuit de Rijksoverheid met middelen hierbij is echter aan een nieuw kabinet.

De minister van EZK schreef in zijn brief van 9 november 2020 over de oprichting van BBT: 'Ik vind het belangrijk dat de nieuwe beleidsdeelneming gezond en financieel zelfredzaam is. De door KPMG doorgerkende businesscase laat zien dat dit mogelijk is.'

92

Kan de minister aangeven of de businesscase uitsluitend positief was?

Antwoord

De businesscase voldoet aan de door het deelnemingenbeleid gestelde eisen op zowel financieel gebied als ook op het gebied van risicobeheersing. Ik verwijs u naar de ter inzage gelegde business case.

93

Wat is de kans dat de beleidsdeelneming niet gezond en financieel zelfredzaam is/wordt?

Antwoord

De kans dat de beleidsdeelneming niet gezond en financieel zelfredzaam is, wordt door KPMG als laag ingeschat. KPMG heeft alle belangrijke risico's rondom het project in kaart gebracht met een advies aan maatregelen om deze zoveel mogelijk te kunnen mitigeren, zoals het ontwikkel- en bouwrisico, milieurisico en volume- en afnamerisico. Het is aan BBT om deze maatregelen in de plannen en uitvoering mee te nemen. KPMG geeft daarbij ook aan dat risico's vooraf en tijdens de uitvoering nooit geheel zijn uit te sluiten, maar dat het overall risicoprofiel – met het oog ook op mitigatiemogelijkheden – als acceptabel en beheersbaar wordt beoordeeld. Op grond daarvan wordt de kans dat BBT niet gezond en niet financieel zelfredzaam is of wordt door KPMG als klein ingeschat.

94

Kan de minister uitsluiten dat de beleidsdeelneming niet gezond en financieel zelfredzaam is/wordt?

Antwoord

Op basis van de huidige beschikbare informatie is de beleidsdeelneming in staat om financieel gezond te opereren en financieel zelfredzaam te zijn. Gelet op het feit dat in de loop van de tijd zich altijd onverwachte ontwikkelingen kunnen voordoen, is het lastig om dit volledig uit te sluiten.

Het kabinet verwijst daarbij naar de businesscase die vertrouwelijk aan uw Kamer ter beschikking is gesteld.

95

Is de minister bereid om de businesscase alsnog openbaar te maken?

96

Zo niet, is de minister dan bereid om opnieuw te bezien welke delen wel en niet openbaar gemaakt kunnen worden en is hij bereid om deze delen mee te sturen met de beantwoording van deze vragen?

Antwoord op vragen 95 en 96

Het rapport van KPMG betreffende de businesscase is al met de brief van 28 januari 2021 (Kamerstuk 35632, nr. 3) vertrouwelijk ter inzage gelegd aan de Tweede Kamer. In verband met bedrijfsgevoelige informatie acht ik openbaarmaking van (delen van) de business case niet wenselijk.

De leden van de PvdD-fractie vinden dat er te weinig inzicht is in de besluitvorming omtrent BBT.

97

Kan de minister, gelet op het voornemen geformuleerd in de kabinetsreactie op de parlementaire onderzoekscommissie kinderopvangtoeslag en vooruitlopend op 1 juli, de stukken van alle ministeries met de Kamer delen die ten grondslag liggen aan het kabinetsbesluit om BBT op te richten?

Antwoord

In mijn brieven en ook bij de beantwoording van de onderhavige Kamervragen betracht ik jegens de Kamerleden alle zorgvuldigheid en transparantie om de achtergrond van het kabinetsbesluit tot oprichting van BBT toe te lichten. Het kabinet heeft per brief van 15 januari jl. uw Kamer geïnformeerd over het delen van departementale nota's met ingang van 1 juli aanstaande. De departementen treffen momenteel voorbereidingen om hieraan te kunnen gaan voldoen en de wijze om dat te realiseren in te richten. Ik wil daar nu niet op vooruitlopen.

Tot slot hebben de leden van de PvdD-fractie vragen omtrent Curoil.

98

In het rapport 'Kleinschaligheid vergt ondersteuning' van ADBTOPConsult⁹ staat 'De elektriciteitsvoorziening op Bonaire is grotendeels (70%) afhankelijk van het stoken van fossiele brandstof door Contour Global. De brandstof wordt geleverd via Curoil en Overheids-NV Oil Trading Bonaire (OTB). Deze overheids-NV functioneerde echter niet goed doordat voorwaarden in statuten niet werden nageleefd. Een probleem daarbij is het gebrek aan geschikte bestuurlijke capaciteit.' Hoe kan de minister garanderen dat de bestuurlijke capaciteit nu wel aanwezig is en de statuten wel nageleefd worden? Hoeveel van het beoogde BBT-personeel is afkomstig van OTB?

Antwoord

OTB speelde in het verleden en speelt ook nu geen rol bij de levering van fossiele brandstoffen (eerst Heavy Fuel Oil, nu diesel) aan Contour Global. De brandstoffen voor Contour Global worden enkel door tussenkomst van Curoil geleverd aan Contour Global. OTB speelt daarin geen enkele rol. Van het beoogde BBT-personeel zal niemand afkomstig zijn van OTB.

Een adequate corporate governance en een evenwichtige bevoegdhedenverdeling binnen BBT door onder meer de benoeming van (vak)kundige bestuurders die kennis hebben van de brandstofmarkt in brede zin, door instelling van een raad van commissarissen en door zeggenschap via het aandeelhouderschap in de algemene vergadering vormen een passende manier om de publieke belangen en naleving van de statuten te borgen.

99

In hetzelfde rapport staat ook: 'Door het geconstateerde onvoldoende functioneren van OTB en de moeizame relatie met Curoil werden door de ILT gesignaleerde problemen niet opgelost en dreigden rampen.' Waarom is het, hierop gelet, volgens u logisch om juist CurOil een monopoliepositie te geven voor alle brandstoffen op Bonaire? Klopt het dat OTB juist was opgezet om marktwerking te genereren? Wordt dat met BBT tenietgedaan? Kan de minister garanderen dat deze monopoliepositie niet gaat leiden tot te hoge prijzen en inferieure kwaliteit als er geen alternatieven meer mogelijk zijn?

Antwoord

Curoil wordt geen monopoliepositie "gegeven". Bonaire biedt een potentieel oliebedrijf een afgelegen en zeer kleine afzetmarkt. Marktwerking in de zin van meerdere bedrijven die ieder voor zich per schip olie aanvoeren en met elkaar concurreren op de zeer kleine markt van Bonaire is niet goed voorstelbaar. Op eilanden met een hogere vraag naar olie concurreren vaak meerdere aanbieders, omdat de omvang van de totale waardeketen op die eilanden meer ruimte biedt voor concurrentie. Het is daarom niet ongevoel dat Curoil al tientallen jaren

⁹ Kamerstuk 35 570 IV, nr. 35

leverancier is van diverse brandstoffen op Bonaire, omdat de vraag op het eiland Bonaire te klein is voor meerdere concurrenten. Dit blijkt ook uit de business case. Curoil heeft een centrale rol op Bonaire, omdat het bedrijf uniek gepositioneerd is om Bonaire vanuit Curaçao te bevoorraden. Curoil is tevens beoogd exploitant/leverancier voor de opslagterminals.

Blijkens de concept oprichtingsakte zal BBT bij het nastreven van haar (statutaire) doel de belangen van de met haar verbonden onderneming in acht, waaronder de rechtmatige belangen van consumenten, leveranciers, werknemers, aandeelhouders en de maatschappij en omgeving waarin de Vennootschap haar activiteiten verricht. Deze belangen worden onder meer behartigd door het voeren van een duurzaam beleid, gericht op de lange termijn, waarbij in het bijzonder ook rekening wordt gehouden met het veiligstellen van de betaalbaarheid van brandstof op Bonaire. Voorts is het aan BBT en Curoil om afspraken te maken over onder meer prijzen en oliekwiteit. Tot slot heeft het Bestuurscollege op grond van de Prijzenwet BES bevoegdheden ten aanzien van de vaststelling van brandstofprijzen.

100

De CurOil olie die geleverd wordt aan Bonaire wordt op Curaçao op kwaliteit gecontroleerd door de firma Bureau Telecommunicatie en Post (BTP). Wordt deze firma steekproefsgewijs ook gecontroleerd? Kunt u dit aantonen?

Antwoord

Bureau Telecommunicatie en Post is een overheidsbedrijf met onder andere publieke toezichtstaken van het land Curaçao. Ik ben niet bekend met de taken en/of controles van deze toezichthouder.