

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

2305

Vragen van het lid **Van Raan** (PvdD) aan de Ministers van Infrastructuur en Waterstaat, van Economische Zaken en Klimaat en van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties over *de bouwprojecten op Bonaire die koraalvernietiging/ecocide kunnen veroorzaken* (ingezonden 19 februari 2021).

Antwoord van Minister **Van Nieuwenhuizen Wijbenga** (Infrastructuur en Waterstaat), mede namens de Minister van Economische Zaken en Klimaat en de Staatssecretaris van Binnenlandse Zaken en Koninkrijksrelaties (ontvangen 12 april 2021). Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2020–2021, nr. 2007.

Vraag 1

Bent u bekend met de berichten «Verzet tegen nieuwe vrachthaven Bonaire, aanleg zou «ecocide» zijn» in de Volkskrant van 4 februari 2021 en «Beschermd koraal bij Bonaire in gevaar door plan nieuwe haven waar Nederland aan meebetaalt, natuurorganisaties slaan alarm» van EénVandaag van 17 februari 2021?¹

Antwoord 1

Ja

Vraag 2

Klopt het dat er momenteel op Bonaire twee bouwprojecten lopen: de tijdelijke laad- en losfaciliteit voor olie (hierna: de pier) bij Karpata in het Koning Willem Alexander Natuurreservaat en de vrachthaven bij Hato?

Antwoord 2

Nee. Bij de locatie Hato vindt onderzoek plaats naar de mogelijkheden voor een vrachthaven. Van een bouwproject is momenteel geen sprake. Bij de locatie Karpata wordt onderzoek gedaan naar de mogelijkheid om een kleine permanente verladingspier te realiseren ten behoeve van een structurele

¹ Volkskracht, 4 februari 2021, Verzet tegen nieuwe vrachthaven Bonaire, aanleg zou «ecocide» zijn (Verzet tegen nieuwe vrachthaven Bonaire, aanleg zou «ecocide» zijn | De Volkskrant); Eenvandaag, 17 februari 2021, Bescherm koraal bij Bonaire n gevaar door plan nieuwe haven waar Nederland aan meebetaalt, natuurorganisaties slaan alarm (<https://eenvandaag.avrotros.nl/item/beschermd-koraal-bij-bonaire-in-gevaar-door-plan-nieuwe-haven-waar-nederland-aan-meebetaalt-natuurorganisaties-slaan-alarm/>).

oplossing van de brandstofproblematiek en daarmee voor de energievoorziening van het eiland. Van een bouwproject is op dit moment evenmin sprake.

Vraag 3

Beaamt u dat zowel het koraal op locatie als het koraal elders door de projecten wordt aangetast, gezien de Raad voor Rechtshandhaving² stelt dat «bouwprojecten ... langs de kust van Bonaire negatieve gevolgen kunnen hebben voor het koraal in het Bonaire National Marine Park» welke tussen de Karpata en Hato is gelegen? Zo nee, waarom niet? Zo ja, bent u, in afwachting van het onderzoek naar de wenselijkheid van een nieuwe haven, bereid om de bouwplannen tijdelijk te stoppen?

Antwoord 3

Er is momenteel geen sprake van bouwprojecten tussen Karpata en Hato.

Vraag 4

Hoe garandeert u dat een nieuwe haven en pier niet tot ecocide (moedwillige vernietiging van koraal, natuur en habitat voor dieren, zoals zeeschildpadden) zal leiden? Kunt u dit uitsplitsen per bouwproject?

Antwoord 4

Infrastructurele initiatieven dienen te voldoen aan de uitgangspunten van ruimtelijke ordenings-, natuur-, en milieuwetgeving. Dit betekent dat plannen een proces moeten doorlopen waarin mogelijke voorkeurslocaties worden beoordeeld en definitieve bouwplannen pas mogelijk zijn nadat de aanvaardbaarheid hiervan getoetst is aan de kaders die gelden voor bouw-, milieu-, natuur-, en maritieme vergunningen. Deze procedures zijn openbaar, kennen bezwaar en beroepsmogelijkheden en een gang naar de bestuursrechter. Bovendien zullen niet alleen alle belangen bij de keuze van een besluit worden meegenomen, uiteraard zullen de belangen ook daarna meespelen bij de inpassing van het gekozen besluit.

Vraag 5

Kunt u bevestigen dat op Bonaire dezelfde regels gelden als in Nederland voor het aanleggen van een containerhaven direct gelegen tegen een woongebied en vakantieresort? Beaamt u dat voor het bouwen van de containerhaven en de pier ontheffingen zullen moeten worden afgegeven voor wat betreft de Wet natuurbescherming en geluidsnormen en dergelijke? Zo nee, kunt u aangeven waarom er geen ontheffingen nodig zijn? Kunt u dit uitsplitsen per bouwtraject?

Antwoord 5

In Caribisch Nederland gelden in beginsel dezelfde toetsingskaders voor het realiseren van infrastructurele projecten als in Europees Nederland. Zie het antwoord op vraag 4. Daarnaast gelden er internationale verplichtingen op grond van verdragen en heb ik samen met mijn collega's van LNV en BZK in 2020 een Natuur-, en Milieubeleidsplan (NMBP) vastgesteld (kst-33576-190). Het NMBP stelt, bijvoorbeeld ten aanzien van kustbebouwing, doelstellingen vast ter bescherming van het koraal. In dit opzicht zijn de regels anders dan in Europees Nederland.

Vraag 6

Kunt u bevestigen dat de vergunningen voor beide bouwtrajecten voldoen aan de nodige voorwaarden, aangezien de Raad voor Rechtshandhaving³ stelt dat vergunningen niet altijd voldoen aan de nodige voorwaarden en dat het lastig is of zelfs onmogelijk om handhavend op te treden?

² Rapport blz. 45 – Handhaving Natuur- En Milieuwetgeving In Caribisch Nederland – https://www.raadrechtshandhaving.com/nl_NL/handhaving-natuur-en-milieuwetgeving-caribisch-nederland-onder-de-maat/.

³ Rapport blz. 45 – Handhaving Natuur- En Milieuwetgeving In Caribisch Nederland – https://www.raadrechtshandhaving.com/nl_NL/handhaving-natuur-en-milieuwetgeving-caribisch-nederland-onder-de-maat/.

Antwoord 6

In de beleidsreactie op de aanbevelingen van het rapport van de Raad voor de Rechtshandhaving (Kamerstuk 2924548) wordt een aantal concrete maatregelen genoemd naar aanleiding van het rapport. In september 2020 is overleg gevoerd met het bestuur van Bonaire en zijn afspraken gemaakt over aanvullende ondersteuning met betrekking tot vergunningverlening, toezicht en handhaving. De reeds bestaande prioriteit met betrekking tot het moderniseren van milieuregels wordt concreet vormgegeven met de beoogde inwerkingtreding in 2022 van het Inrichtingen en activiteitenbesluit BES (IAB). De directies Ruimtelijke Ontwikkeling en Toezicht en Handhaving van het OLB worden momenteel ondersteund bij het verbeteren van benodigde interne processen vooruitlopend op de invoering van het IAB. Opgemerkt wordt 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.

Vraag 7

Wordt in het onderzoek naar de wenselijkheid van een nieuwe haven ook het feit betrokken dat de handhaving van natuur- en milieuwet- en regelgeving niet op orde is op Bonaire? Zo ja, hoe wordt dit betrokken? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 7

Zie het antwoord op vraag 6.

Vraag 8, 9 en 10

Hoe wordt de financiering van de haven geregeld? Bent u van mening dat een investering van bepaalde partijen, bijvoorbeeld cruiserederijen, onwenselijk is? Waarom en van welke partijen zou u financieringen onwenselijk vinden? Zo niet, waarom niet?

Hoe voorkomt u dat partijen door middel van financiering ongewenste invloed op het havenbeleid kopen?

Kunt garanderen dat de personen die sturend/leidend zijn bij de te maken keuzes voor al dan niet een nieuwe vrachthaven géén persoonlijk gewin hebben bij deze keuzes? Zo ja, heeft u dit onderzocht? Zo nee, vindt u dit een acceptabele situatie?

Antwoord 8, 9 en 10

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

De Stuurgroep Zeehavens Bonaire is daarnaast onder andere opgezet om onafhankelijke besluitvorming te waarborgen en om vanuit meerdere partijen advies, sturing en regie op proces en uitkomst te kunnen faciliteren. Bovendien zal aan eventuele financiële bijdragen van het Ministerie van I&W standaard als voorwaarde worden verbonden dat bij de financiering geen partijen betrokken worden die een direct of indirect belang bij het gebruik van de haven hebben en dat voor het finale financieringsvoorstel de instemming van de Minister vereist is. Ook zal de aanbesteding van een eventueel project volgens de geldende aanbestedingsregels moeten worden uitgevoerd.

Vraag 11

Bent u van mening dat het havenbedrijf tot de vitale infrastructuur behoort? Waarom vindt u privatisering wenselijk, terwijl Bonaire voor de vracht volledig afhankelijk is van het havenbedrijf dat door privatisering in handen van derden komt? Hoe voorkomt u monopolievorming?

Antwoord 11

Ik ben van mening dat het havenbedrijf van vitaal belang is voor Bonaire. Privatisering van het havenbedrijf acht ik mede daarom niet wenselijk. Het veiligheidsbeleid van de BES-zeehavens is géént op het Rotterdamse havenmeester model waarbij de verantwoordelijkheden voor vlot en veilig scheepvaartverkeer bij de havenmeester zijn ondergebracht. Dit betekent dat

de BES-havenbeheerders de veiligheid borgen en inzetten op het aantrekken van scheepvaartverkeer. Verzelfstandiging van het havenbeheer kan hierin een belangrijke rol spelen en lenW stimuleert de BES-eilanden dan ook de mogelijkheden hiertoe nader uit te werken. Privatisering is niet aan de orde bij eventuele verzelfstandiging, aangezien de aandelen van het havenbedrijf bij eventuele verzelfstandiging in handen blijven van de (lokale) overheid.

Vraag 12 en 13

Kunt u garanderen dat een nieuwe haven producten goedkoper zal maken? Waarop baseert u dat?

Klopt het dat een nieuwe vrachthaven nauwelijks prijsvoordeel voor de consumenten op Bonaire gaat bewerkstelligen (Ecorys rapport. d.d. 13-7-2017)? Zo ja, kan dit geld dan niet beter aan meer urgente problemen op Bonaire besteed worden, zoals duurzame energie? Zo nee, klopt dit rapport dan niet?⁴

Antwoord 12 en 13

Een mogelijk effect van een nieuwe haven zou goedkopere producten kunnen zijn, dit dient het OLB echter nog nader te laten onderzoeken in onder meer een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA). Een toekomstbestendige haven is ook van groot belang voor de leveringszekerheid van producten. De voordelen hiervan zijn veel breder dan alleen het effect op prijsvorming. Het gaat om de zelfredzaamheid van het eiland: kunnen garanderen dat essentiële producten te allen tijde aanwezig zijn of snel geleverd kunnen worden. De huidige haven ligt in het centrum van Kralendijk en kampt met een gebrek aan voldoende haventerrein. Dit veroorzaakt onder meer logistieke problemen, verkeersoverlast en vertraging. Dit is een groeiend probleem, vanwege de snel groeiende populatie op het eiland. Er zijn ook geen uitbreidingsmogelijkheden op deze locatie. De beoogde nieuwe haven(locatie) betreft een kleinschalige multi purpose haven voor de aanvoer van voor het eiland benodigde goederen en levensmiddelen. Met de aanleg van een nieuwe haven wordt het groeiende logistieke probleem bij de haven in Kralendijk ondervangen. Bovendien kan met een nieuwe haven het vrachtverkeer worden gescheiden van het cruiseverkeer, wat veiligere en vlottere scheepsafwikkeling bewerkstelligt. Een eventueel nieuwe haven biedt derhalve mogelijk meerdere voordelen.

Het is aan het Bestuurscollege van Bonaire om hierin een afweging te maken.

Vraag 14, 15, 16 en 17

Klopt het dat aan de grondslag van de wens om een nieuwe haven te bouwen het faciliteren van extra cruisetoeerisme staat? Kunt u de stukken overleggen?

Klopt het dat zowel Bonaire als het kabinet ernaar streven om het aantal cruisetoeeristen in te dammen en dat dit beleid schijnbaar tegenstrijdig is aan de grondslag om een nieuwe haven te bouwen? Zo nee, hoe verklaart u het dat de gouverneur van Bonaire dit wél in Trouw verkondigde?⁵ Zo ja, hoe gaat u voorkomen dat een nieuwe haven niet gaat leiden tot meer cruisetoeeristen?

Bent u van mening dat het predicaat «Bonaire blue destination» misleidend is met de plannen voor de olie-inlaat pier in een beschermd natuurgebied bij Karpata, de mogelijke koraalvernietiging bij de vrachthaven bij Hato, de dreiging van nog meer cruiseschepen en bijvoorbeeld het niet of amper beperken van sedimentinstroming in zee? Zo nee, waarom niet?

Kunt u bevestigen dat ecotoerisme op Bonaire niet samengaat met een sterke toeristische groei, omdat meer toerisme meestal hand in hand gaat met meer vervuiling en minder ruimte voor natuur? Zo nee, waarom niet? Bent u bereid de negatieve impact van toerisme te onderzoeken vóórdát u plannen voor een nieuwe haven doorgang laat vinden?

⁴ Website Ecorys, Onderzoek naar de prijzen van levensmiddelen op Caribisch Nederland (<https://www.ecorys.com/nl/nederland/our-work/onderzoek-naar-de-prijzen-van-levensmiddelen-op-caribisch-nederland>).

⁵ Trouw, 14 februari 2021, Edison Rijna, gezaghebber van Bonaire: «We zijn ons eiland aan het prostitueren» (<https://www.trouw.nl/nieuws/edison-rijna-gezaghebber-van-bonaire-we-zijn-ons-eiland-aan-het-prostitueren-b9be08de/>).

Antwoord 14, 15, 16 en 17

De aanvaardbaarheid van nieuwe infrastructuur dient het Bestuurscollege van Bonaire in onder andere een MER procedure te beoordelen. In een MER zullen meerdere aspecten worden getoetst aan de wet- en regelgeving zoals die op Bonaire van toepassing is, waaronder de bescherming van het natuur. Verder dienen uiteraard ook de andere belangen, waaronder ecotoerisme, te worden onderzocht en meegewogen. Het Bestuurscollege heeft een visie vastgesteld betreffende de cruisevaart naar Bonaire. Daarin is vastgesteld dat de cruisevaart van groot belang is voor de economie van het eiland, maar dat de groei beperkt moet worden en dat men zich wil richten op het hogere segment van de cruisemarkt. Zoals uiteengezet in antwoord op uw vragen 12 en 13, biedt een eventueel nieuwe haven mogelijk meerdere voordelen. Eén van de mogelijke voordelen is de scheiding van vrachtverkeer en cruiseverkeer, wat mogelijk efficiënter en veiliger scheepsverkeer oplevert ongeacht de hoeveelheid cruisetoeristen. Het is aan het Bestuurscollege van Bonaire om hierin een afweging te maken.

Vraag 18

Klopt het dat veruit het meeste afval op Bonaire nog steeds wordt gestort? Kan de afvalverwerking op Bonaire nog meer goederen aan? Hoe past een nieuwe vrachthaven, die een grotere toestroom van goederen naar het eiland mogelijk gaat maken, binnen het streven van het kabinet naar een circulaire economie op Bonaire?

Antwoord 18

Ja, dat klopt, het grootste deel van het totale afval op Bonaire wordt gestort. Het afvalbeheer op Bonaire heeft daarnaast te maken met een snelgroeiend aantal inwoners, bedrijven en bezoekers. Er wordt veel gebouwd, wat gevolgen heeft voor de stroom bouwafval, maar ook voor de volumes tuinafval die bij het bouwrijp maken van terreinen en onderhoud van tuinen vrijkomt. Met de groei nemen ook andere stromen afval toe. Er wordt al veel gescheiden ingezameld, ontvangen, tijdelijk opgeslagen en afgezet. Recent is een nieuw afvalscheidingscentrum mede met geld van IW tot stand gekomen, mede om een einde te maken aan illegale stort van afval. De reststroom wordt op de enige landfill van het eiland, Afvalcentrum Lagun, gestort. De capaciteit van de landfill nadert echter haar grenzen. Binnen het lokale programma "Afvalbeheer op Maat » zullen voor 2023 fundamentele keuzes worden gemaakt hoe om te gaan met restafvalvolumes die na scheiding overblijven. Naast storten of verbranden wordt onderzocht welke mogelijkheden er zijn om de restafvalvolumes af te voeren van Bonaire naar verwerkers buiten Bonaire. Een nieuwe vrachthaven past mogelijk in een scenario waarin restafval via een goederenhaven wordt verscheept.

Vraag 19

Klopt het dat de overheid van plan is een tijdelijke laad- en losfaciliteit voor olie in het Koning Willem Alexander Natuurreservaat te maken? Zo ja, hoe lang zou de pier moeten functioneren?

Antwoord 19

Er wordt geen tijdelijke pier voor stookolie aangelegd op Bonaire, maar gebruik gemaakt voor de noodvoorziening van de bestaande pier bij de luchthaven van Bonaire. Er wordt evenwel verkend op welke locatie een permanente pier voor stookolie moet worden gebouwd nabij de elektriciteitscentrale. Dit is noodzakelijk voor de brandstoftoevoer naar de te bouwen opslagfaciliteiten bij Karpata, door de nog op te richten beleidsdeelname «Bonaire Brandstof Terminals». Hiertoe dienen eerst alle benodigde milieu- en omgevingsonderzoeken te hebben plaatsgevonden voordat een definitieve keuze voor een locatie van een dergelijke pier gemaakt kan worden en deze vervolgens gebouwd kan worden.

Zoals in de kabinetsbrief «Oprichting Bonaire Brandstof Terminals B.V.» (Kamerstuk 35 632, nr. 1) van 9 november 2020 aangegeven, wordt vanwege de ontoereikendheid van de huidige opslagvoorzieningen de brandstoftoevoer voor de elektriciteitscentrale op dit moment via dieselleveringen in de vorm van een noodmaatregel geborgd. Bonaire is momenteel afhankelijk van de aanvoer van brandstof via de locatie Hato. Dit geldt als noodoplossing vanwege de uitval van Bopec, waarbij voorheen stookolie werd aangevoerd

en opgeslagen ten behoeve van de elektriciteitscentrale. Brandstof wordt momenteel vanuit Curaçao aangevoerd en bij Terminal Hato opgeslagen. Het opslagvolume is hier niet toereikend, waardoor frequent heen en weer gevaren moet worden vanuit Curaçao. Eenmaal opgeslagen bij Hato wordt de brandstof vervolgens per tankauto drie of vier keer per dag door de bebouwde kom van Kralendijk van zuid naar noord Bonaire vervoerd. Gezien de onwenselijke situatie bij Hato wordt een alternatieve noodoplossing voorbereid waarbij gebruik gemaakt zal worden van de bestaande pier bij de luchthaven van Bonaire. Deze pier wordt beperkt aangepast zodat naast het bestaande transport van kerosine ook stookolie aangevoerd kan worden. De stookolie moet in tankauto's worden verladen en daarom wordt op het terrein van de luchthaven een nieuwe verlaadplaats gerealiseerd. Deze situatie met noodoplossingen is op de lange termijn onwenselijk vanuit veiligheidsoverwegingen. Daarom wordt een structurele oplossing voorgesteld. Die zal onder andere bestaan uit de bouw van genoemde nieuwe faciliteiten in de nabijheid van de energiecentrale bij Karpata ten behoeve van de elektriciteits- en drinkwatervoorziening en op de luchthaven voor de commerciële brandstoffen. Dit zal gebeuren onder verantwoordelijkheid van de nog op te richten beleidsdeelneming «Bonaire Brandstof Terminals». In de beoogde eindsituatie zal de functie van Bopec zijn vervangen door de bouw van een kleine pier, een pijpleiding en opslagtank ten behoeve van elektriciteitsvoorziening voor de energiecentrale. De locatie van Hato zal voor opslag van brandstof in overleg met Curoil worden opgeheven en de functies zullen worden verplaatst naar het zuidelijk deel van de luchthaven. De bestaande opslag van kerosine op de luchthaven zal ook worden verplaatst naar het zuidelijk deel van het luchthaventerrein. Het kabinet wil benadrukken dat het aanleggen van een nieuwe permanente pier bij Karpata en de verplaatsing van functies naar luchthaven zuid geen rem op de verduurzamingsontwikkelingen vormt. Feit is echter dat de bestaande brandstofinfrastructuur van Bonaire vervangen dient te worden. De tijdelijk verleende milieuvergunningen voor de opslag bij Hato en die bij de luchthaven verlopen dit jaar. Een verlenging wordt zoals in eerdere Kamerbrieven aangegeven enkel verleend als zicht is op een structurele oplossing, waarvan de eerste stap bestaat uit de oprichting van Bonaire Brandstof Terminals. Zonder deze vergunningen bestaat het ernstig risico dat de brandstoftoevoer wordt stilgelegd. In dat scenario bestaat er een groot risico dat de elektriciteit langdurig uitvalt, de drinkwaterproductie langdurig stil komt te liggen en er geen wegverkeer meer mogelijk is. Dit met alle gevolgen van maatschappelijke ontwrichting van dien. De noodoplossing bij Hato zal worden beëindigd zodra de faciliteit bij de luchthaven (verlaadplaats en beperkte aanpassingen bestaande pier) bij de luchthaven gereed zijn.

Vraag 20

Is er onderzoek gedaan naar de wenselijkheid van een tijdelijke pier? Zo ja, wat waren de uitkomsten? Zo nee, waarop baseert u de wenselijkheid op?

Antwoord 20

Er is geen sprake van een tijdelijke pier. Zie mijn antwoord op vraag 19.

Vraag 21

Onderschrijft u dat het aanleggen van een tijdelijke pier in een gebied waar het koraal vernietigd wordt, waarna het de komende 100 jaar niet terugkomt, niet wenselijk is? Zo ja, ben u bereid om te voorkomen dat deze pier er komt? Zo nee, wat is de reden om de pier toch te bouwen?

Antwoord 21

Er is geen sprake van de aanleg van een tijdelijke pier. Er zal worden onderzocht of er een permanente pier moet komen bij de elektriciteitscentrale. Dit is onderdeel van de te bouwen opslagfaciliteiten door de nog op te richten beleidsdeelneming. Zoals in mijn antwoord op vraag 19 beschreven zou specifiek een mogelijk te bouwen pier in het gebied bij de elektriciteitscentrale het dagelijks transport van brandstoffen met tankauto's kunnen stoppen.

Vraag 22

Beaamt u dat het aanleggen van een tijdelijke pier voor stookolie, een fossiele brandstof, niet past bij het behalen van de klimaat- en biodiversiteitsdoelstellingen van de Nederlandse overheid?

Antwoord 22

Er is voor de uitvoering van de noodvoorziening geen nieuwe pier aangelegd. De bestaande kerosine pier bij de luchthaven wordt beperkt aangepast. Deze aanpassing is volgens de bestaande procedures uitgevoerd en past hiermee binnen de strategische doelen (kustbebouwing) van het NMBP. Het kabinet wil benadrukken dat het aanleggen van een nieuwe permanente pier bij Karpata en de verplaatsing van functies naar luchthaven zuid geen rem op verduurzamingsontwikkelingen vormt.

Vraag 23

Wat is de stand van zaken met betrekking tot de bouw van een tijdelijke laad- en losfaciliteit voor olie en het vergeven van vergunningen?

Antwoord 23

Zie mijn antwoord op vraag 19 over de tijdelijke oplossing. Hierbij wordt gebruik gemaakt van een bestaande pier bij de luchthaven. De faciliteit is nog in aanbouw 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 de voldoen aan eisen aan 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.

Vraag 24

Kunt u aangeven of er al begonnen is met de bouw van de pier of wanneer er begonnen zal worden?

Antwoord 24

Er is niet begonnen met de bouw van een pier. Na de oprichting van de beleidsdeelneming zal onderzoek worden gedaan naar een mogelijk te bouwen pier. Zie antwoord bij vraag 19.

Vraag 25

Klopt het dat Bonaire al maanden gebruik maakt van een tijdelijke oplossing met betrekking tot de aanvoer van olie? Zo ja, klopt het dan ook dat er momenteel geen noodsituatie is die oproept tot versneld vergeven van vergunningen en uitrollen van de pier? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 25

Van een versneld uitrollen van vergunningen en nu spoedig te bouwen pier is geen sprake. Wel geldt er een noodsituatie, omdat het transport vanuit Curaçao naar Hato en vervolgens naar de energiecentrale kwetsbaar is en nu tijdelijk bij noodmaatregel onder een tijdelijke vergunning plaatsvindt. Dit is een onwenselijke situatie qua veiligheid. Dit noopt tot snelle oprichting van BBT en bouw van een nieuwe opslagvoorziening met bijbehorende infrastructuur.

Vraag 26

Beaamt u dat de huidige (tijdelijke) oplossing tenminste 20 jaar mee kan gaan voor dezelfde kosten als de bouw van een tijdelijke laad- en losfaciliteit? Zo nee, waarom niet en kunt u uw berekening met de Kamer delen?

Antwoord 26

Op dit moment is de elektriciteitsproductie geborgd met dieselleveringen via de locatie Hato. Voor het kabinet is allereerst 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.

De locatie voor de alternatieve noodmaatregel bij de luchthaven is uit veiligheidsoverwegingen wenselijker dan de locatie bij Hato. Zowel de noodoplossing (opslag en transport vanuit 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 middels tankauto door de bebouwde kom van Kralendijk en Rincon van zuid naar noord Bonaire moet plaatsvinden. Dit is voor een periode van 20 jaar onaanvaardbaar, echter op korte termijn noodzakelijk. Er gaan kosten gemoeid met de Bonaire Brandstof Terminal, de huidige situatie kan echter door veiligheidsoverwegingen niet voortduren. Daarnaast klopt het dat de alternatieve noodmaatregel met ingebruikname van de bestaande pier gebruik maakt van een goedkopere brandstof voor elektriciteitsproductie. Dit beoogt ook de kosten van elektriciteit voor de eindgebruiker op Bonaire te beperken. Energiekosten op Bonaire zijn namelijk relatief hoog in vergelijking met Europees Nederland. Daarbij kan dan ook het aantal vaarbewegingen tussen Curaçao en Bonaire worden beperkt omdat met de alternatieve noodmaatregelen gebruikt gemaakt wordt van drijvende opslag voor de pier bij de luchthaven.

Vraag 27

Klopt het dat er momenteel gebruik wordt gemaakt van een duurdere brandstof met hoger rendement? Is het (mogelijk versneld) uitrollen van de pier gerelateerd aan het feit dat de huidige brandstof meer kost? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 27

Ja, er wordt op dit moment gebruik gemaakt van een duurdere brandstof (diesel). Met ingebruikname van de bestaande pier bij de luchthaven kan gebruik gemaakt worden van een goedkopere brandstof (zware stookolie). Dit is niet de reden van het oprichten van de Bonaire Brandstof Terminal. Het behoud van de huidige noodvoorziening is uit veiligheidsoverwegingen onwenselijk. De vergunning ervoor zal niet verlengd worden als er geen zicht is op een structurele oplossing. Die structurele oplossing is het oprichten van de terminal.

Vraag 28

Maakt de bouw van de pier onderdeel uit van de vitale infrastructuur die volgens het kabinet in handen moet komen van de 100% beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V., die het kabinet wil oprichten? Zo ja, kunt u bevestigen dat de bouw van de pier nog niet kan beginnen, aangezien de Tweede Kamer zich erover heeft uitgesproken dat zij nog niet voldoende is geïnformeerd over de voorgenomen oprichting van de 100% beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V.?

Antwoord 28

Nee, de aanpassingen van de tijdelijke faciliteit bij de luchthaven maken geen deel uit van de activiteiten van de beleidsdeelneming. Allereerst dienen de benodigde milieu- en omgevingsonderzoeken te hebben plaatsgevonden voordat een definitieve keuze voor een locatie van een nieuwe pier gemaakt kan worden en deze vervolgens gebouwd kan worden.

Met de brief van 9 november 2020 «Oprichting Bonaire Brandstof Terminals B.V.» (Kamerstuk 35 632, nr. 1) is de voorhangprocedure als bedoeld in de Comptabiliteitswet 2016 aangevangen en is uw Kamer geïnformeerd over de voorgenomen oprichting van de beleidsdeelneming Bonaire Brandstof Terminals B.V. («BBT»). Deze voorhangprocedure is op 11 februari 2021 geëindigd. Op uw verzoek is de oprichting van BBT niettemin aangehouden tot en met de procedurevergadering van de commissie van EZK op 13 april a.s. In afwachting daarvan heeft de Minister van EZK uw Kamer verzocht om eventuele extra of onbeantwoorde vragen per ommegaande te ontvangen om ze voor deze datum te kunnen beantwoorden. Er zijn geen vragen ontvangen. De urgentie van oprichting en de gevolgen van het uitblijven van oprichting van BBT voor o.a. de veiligheid van de bewoners van Bonaire zijn beschreven in de brieven aan uw Kamer van 28 januari jl. (Kamerstuk 35 632, nr. 1), 22 maart jl. (Kamerstuk 35 632, nr. 3) en 1 april jl. en is ook in het antwoord op vraag 19 nogmaals uiteengezet. Niet alleen wordt gestreefd om de situatie met de noodoplossingen zo kort als mogelijk te laten voortduren; de

oprichting van BBT is essentieel om de tijdelijke vergunningen voor de huidige opslagen te laten verlengen omdat voor een verlenging concreet zicht moet zijn op een structurele oplossing van de brandstofproblematiek. Als niet wordt opgericht dan is er geen grond om de vergunningen te verlengen en ontstaat een ernstige situatie met ingang van medio juni omdat voor de ILT een beginselplicht tot handhaving geldt. Het risico bestaat dat de leveringszekerheid van brandstof in gevaar komt met alle gevolgen van maatschappelijke ontwrichting van dien.

Vraag 29

Kunt u bevestigen dat de laatste dagen van Bopec geteld zijn⁶? Wat is de kans dat Bopec failliet gaat? Kunt u op de dag dat u de beantwoording van de vragen aangaande de brandstof opslagterminal naar de Kamer stuurt, het antwoord op deze vraag updaten?

Antwoord 29

Bopec is op 18 maart 2021 door de rechtbank failliet verklaard.

Vraag 30

Wordt bij een faillissement van Bopec de pachtovereenkomst van het perceel beëindigd? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 30

De erfpacht overeenkomst tussen Bopec en het OLB loopt tot en met 2034. De voortzetting van de erfpachtovereenkomsten tussen de curator van Bopec en het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB) in de huidige vorm is een aangelegenheid van het OLB en de curator. Hierover zijn voor zover bekend nog geen besluiten genomen.

Vraag 31

Kunt u bevestigen dat de veiligheids- en milieurisico's van de op- en overslagfaciliteiten van Bopec zo groot zijn dat de Inspectie Leefomgeving en Transport (ILT) heeft moeten ingrijpen om onder andere lekkage van de tanks te voorkomen?

Antwoord 31

De milieu en veiligheidsrisico's zijn door optreden van de ILT/RWS momenteel onder controle. ILT/RWS hebben meermaals maatregelen genomen om overtredingen van de milieuvergunning te voorkomen dan wel te beëindigen.

Vraag 32

Waarom mag Bopec blijven voortbestaan op Bonaire, terwijl de faciliteiten ver beneden de geldende standaarden zijn?

Antwoord 32

Bopec als rechtspersoon bestaat nog, maar het bedrijf heeft sinds kort geen commerciële activiteiten meer en is op 18 maart 2021 failliet verklaard. In juridische zin is er nog steeds sprake van een inrichting die olieproducten opslaat. Deze opslag is een activiteit die aan de eisen van de milieuvergunning dient te voldoen. Inmiddels is op last van de ILT alle nog op de locatie aanwezige olie verpompt naar twee in opdracht van de ILT gerepareerde en gekeurde opslagtanks op het terrein. De terminal wordt onder verantwoordelijkheid van de curator op dit moment beheerd door een beperkte, maar adequate bezetting.

Vraag 33

Kunt u garanderen dat de bodem op het Bopec-terrein niet gesaneerd hoeft te worden? Zo nee, wie draait er voor deze mogelijke kosten op bij een faillissement van Bopec? Zo ja, heeft u hier onderzoeksrapporten van en kunt u deze met de Kamer delen?

⁶ Antilliaanse Dagblad, Dagen Bopec lijken geteld, 7 januari 2020 (<https://antilliaansdagblad.com/bonaire/20732-dagen-bopec-lijken-geteld>).

Antwoord 33

Bopec is inmiddels failliet. De curator is belast met het beheer en de vereffening van de failliete boedel van het bedrijf. Het OLB heeft de voorkeur uitgesproken voor een doorstart van de terminal. Omdat het antwoord op de vraag of saneringskosten aan de orde komen nauw verbonden is met de mogelijke toekomstige bestemming van het terrein kan deze vraag op dit moment nog niet worden beantwoord.

Vraag 34 t/m 38

Klopt het dat de rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire nog steeds niet af is? Hoe wordt het afvalwater van Bonairiaanse huishoudens verwerkt? Klopt het dat het oppervlaktewater/regenwater nog structureel en veelvuldig de zee instroomt, dat het sediment meeneemt de zee in en dat dit zeer schadelijk is voor het koraal? Zo nee, waar baseert u dat op? Zo ja, wat gaat u hier aan doen?

Zijn deze problemen opgelost als de rioolwaterzuiveringsinstallatie op Bonaire klaar is? Wanneer verwacht u dat deze klaar is? Hoe zou u dit proces kunnen versnellen gezien de urgentie voor Bonairianen en het koraal? Bent u bereid versnellende maatregelen te nemen? Zo nee, waarom niet?

Is het correct dat in de plannen voor de komende twee jaar, er maar twee straten van afwatering voorzien worden en dat het tien jaar gaat duren voor dat dit overal gedaan is? Zo ja, beaamt u dat afwatering een hogere prioriteit zou moeten hebben dan het faciliteren van cruisetourisme met een nieuwe vrachthaven? Zo nee, waarom niet?

Beaamt u dat Nederland miljoenen uittrekt voor het beschermen van koraal, maar dat dit dweilen met de kraan open is, wanneer afwateringsproblemen en rioolwaterzuivering niet worden aangepakt? Zo nee, waarom niet?

Bent u het eens dat dit soort zeer fundamentele problematiek zoals het niet hebben van een gedegen riolering of gebrekkige afvalverwerking de hoogste prioriteit moeten hebben, aangezien Bonaire dezelfde standaarden mag verwachten als Europees-Nederland? Zo ja, wat bent u van plan hieraan te doen?

Antwoord 34 t/m 38

Het Openbaar Lichaam Bonaire heeft de zorgplicht voor de inzameling van huishoudelijk afvalwater. Het Water- en Energiebedrijf Bonaire beheert de rioolwaterzuiveringsinstallatie. Momenteel is zo'n 10% van de Bonairiaanse huishoudens en bedrijven aangesloten op de rioolwaterzuiveringsinstallatie. In de kuststrook van Hato tot Punt Vierkant is aansluiting op het riool verplicht. Daarnaast wordt bij een deel van de huishoudens de inhoud van de septic tanks en beerputten opgehaald met tankwagens en naar een afvalwaterzuiveringsinstallatie gebracht voor zuivering. De rioolwaterzuiveringsinstallatie zelf is al een aantal jaar in gebruik, maar aan de vervanging van de irrigatieleiding wordt momenteel nog gewerkt. Hiermee kan gezuiverd effluent hergebruikt worden voor beregeningsdoeleinden. De laatste oplevering hiervan wordt verwacht in juni 2021.

Met de oplevering van de rioolwaterzuiveringsinstallatie is het merendeel van het eiland nog niet aangesloten op de riolering en wordt nog niet al het afvalwater gezuiverd. De oplevering van de rioolwaterzuiveringsinstallatie, waaronder dus de irrigatieleiding, staat los van de afwateringsproblematiek op Bonaire. Erosie is door o.a. verharding, grazend vee, en een gebrek aan afwatering bij wegen een probleem voor de zeewaterkwaliteit. Hoe dit bij de renovatie van wegen wordt aangepakt, kunt u vinden in het antwoord op vraag 36.

De wegen van Bonaire verkeren voor een groot deel in een slechte staat van onderhoud en afwatering ontbreekt veelal. Het is niet correct dat de komende jaren maar twee straten van afwatering voorzien worden. Binnen het kader van het Meerjaren Onderhoudsprogramma Wegen Bonaire (MJOP) worden de komende jaren meerdere wegen gerenoveerd. Waar eerder vooral gekeken werd naar het vervangen van het wegdek (asfalt voor asfalt), wordt bij het huidige ontwerp van een weg gekeken naar de benodigde afwatering: hetzij een open rooi (greppel) constructie, rioolbuizen met straat- of trottoirkolken, roosterputten of andere kunstwerken. Met de huidige structurele middelen voor infrastructuur gaat het een aantal jaar duren voordat de wegen in het kader van het MJOP zijn aangepakt en van afwatering zijn voorzien.

Het Openbaar Lichaam Bonaire werkt aan een uitvoeringsagenda, zoals opgenomen in het Natuur Milieu Beleidsplan Caribisch Nederland, waarbij er o.a. acties worden vastgelegd ter verbetering van het afval(water)beheer, erosie, en regenwaterbeheer. Rijkswaterstaat heeft hierbij geadviseerd. In het kader van de uitvoeringsagenda worden de komende jaren de benodigde onderzoeken uitgevoerd en maatregelen vastgesteld. Hiermee werkt het Openbaar Lichaam Bonaire, met ondersteuning van IenW, de komende jaren aan de verbetering van o.a. het afvalwaterbeheer en wordt er toegewerkt naar een afvalwaterstrategie. De weging van prioriteit tussen verschillende beleidsvelden is een zaak voor de eilanden zelf.

Vraag 39

Onderschrijft u de conclusie uit het rapport van het Ministerie van Economische Zaken en Klimaat uit 2017 «Duurzame en betaalbare energie in Caribisch Nederland» dat Ocean Thermal Energy Conversion (OTEC) kan bijdragen aan volledige verduurzaming van de energievoorziening op Bonaire? Bent u bereid om de haalbaarheidsstudie naar OTEC, die al in 2017 aan de Kamer was aangekondigd, alsnog uit te voeren? Zo nee, waarom niet? Zo ja, per wanneer?

Antwoord 39

In het antwoord op Kamervragen (kenmerk 2018Z02937) is op 12 juni 2018 geschreven dat er geen draagvlak bij het openbaar lichaam Bonaire voor OTEC op Bonaire bleek te zijn. Hierdoor is de in het rapport «Duurzame en betaalbare energie in Caribisch Nederland» aangekondigde haalbaarheidsstudie niet uitgevoerd. Twee bedrijven die deze innovatieve technologie ontwikkelden hebben inmiddels hun activiteiten op het gebied van OTEC gestaakt. Bestuur en energiebedrijven op Bonaire geven de voorkeur aan verdere verduurzaming door middel van zon en wind.

Vraag 40

Bent u bereid om bescherming van het koraal de hoogste prioriteit te geven, ook gezien de boodschap van Minister-President Rutte tijdens de Biodiversity Summit van vorig jaar, waarin hij stelt dat Nederland investeert in de bescherming van het koraal?⁷

Antwoord 40

Ik ben samen met mijn collega bewindspersonen van LNV en BZK bereid geweest om de bescherming van het koraal prioriteit te geven en heb hiertoe het Natuur-, en Milieubeleidsplan Caribisch Nederland 2020–2030 vastgesteld. Dit plan benoemt een aantal strategische doelen die gehaald moeten worden. Deze doelen worden momenteel uitgewerkt in lokale uitvoeringsagenda's.

⁷ Biodiversity Summit video message PM Mark Rutte – YouTube.