



Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire

Ministerie Infrastructuur en Waterstaat en Openbaar Lichaam Bonaire

DE ONDERGETEKENDEN:

De Minister van Infrastructuur en Waterstaat, in de hoedanigheid van bestuursorgaan, hierna te noemen: "de Minister",

en

Het Openbaar Lichaam Bonaire, krachtens artikel 173 van de Wet Openbaar Lichaam BES vertegenwoordigd door de Gedeputeerde Elvis Tjin Asjoe, hierna aan te duiden als Het Openbaar Lichaam Bonaire (OLB);

Hierna te noemen Partijen

OVERWEGENDE DAT:

1. Bonaire een openbaar lichaam is in Nederlandse staatsbestel in de zin van artikel 132a van de Grondwet;
2. De taken die een Nederlandse provincie normaal gesproken heeft, op Bonaire deels door het openbaar lichaam zelf en deels door het Rijk worden uitgevoerd, waardoor het OLB meer taken en verantwoordelijkheden heeft dan een gemeente in Europees NL (ENL) van gelijke omvang;
3. De Minister de systeemverantwoordelijkheid draagt voor de veilige en vlotte afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar de haven(s)/afwikkelpieren op Bonaire;
4. Het OLB daarvoor de operationele verantwoordelijkheid heeft;
5. Het eiland Bonaire voor haar bereikbaarheid per schip volledig afhankelijk is van adequate haveninfrastructuur en -capaciteit voor de veilige en vlotte afwikkeling van de scheepvaart, de bevoorrading van het eiland en aanjagen van economische ontwikkelingen;
6. Het OLB in beginsel en naar (financiële) draagkracht zorg draagt c.q. laat zorgdragen voor afwikkeling van passagiers en goederen op het eiland en aanpalende ontvangstvoorzieningen aan het eiland;
7. Het voor de veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar Bonaire noodzakelijk is dat de nautische organisatie verder professionaliseert en de infrastructuur op Bonaire adequaat en toekomstbestendig wordt ingericht;
8. Het OLB over onvoldoende middelen beschikt om haar publieke havens geheel zelfstandig op een aanvaardbaar voorzieningenniveau voor de internationale scheepvaart te brengen en te onderhouden;
9. De adequate uitvoering van de nautische dienstverlening door de loodsen, sleepers en de roeiers mede afhankelijk is van private partijen en daardoor kwetsbaar is als gevolg van een te kleine markt;
10. Een gezamenlijke en langdurige inspanning van partijen nodig is om de veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar Bonaire op een voor Nederland aanvaardbaar niveau te brengen;
11. Het OLB heeft aangegeven graag gebruik te maken van de inzet, kennis en kunde van de Minister en/of Nederlandse zeehavens;
12. Partijen in een gezamenlijke Stuurgroep Zeehavens Bonaire (de Stuurgroep) onder voorzitterschap van de gezaghebber van het OLB, een open en op vertrouwen gebaseerde dialoog zijn gestart die heeft geleid tot heldere en transparante besluitvorming en de realisering van projecten;
13. Voor de gezamenlijke inspanning om de veilige, vlotte en duurzame afwikkeling van het scheepvaartverkeer van en naar Bonaire op een voor Nederland aanvaardbaar niveau te brengen in 2014 een



intentieverklaring is getekend, welke inspanning thans met dit Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire wordt herijkt en bestendigd.

KOMEN MET BETREKKING TOT HET DOEL EN UITVOERINGSORGANISATIE HET VOLGENDE OVEREEN:

Artikel 1

Partijen willen blijven voortbouwen aan maritieme verbeteringen gericht op de organisatie en dienstverlening van de nautische organisatie op Bonaire, het opstellen en implementeren van wet-regelgeving en het oprichten, beheren en onderhouden van haveninfrastructuur.

Artikel 2

Het overleg en samenwerking in de Stuurgroep zal worden voortgezet. De adviezen van de Stuurgroep zullen zwaar wegen bij verdere besluitvorming door het Bestuurscollege (BC) van Bonaire.

Artikel 3

De Stuurgroep zal proactief coördineren en de nodige informatie delen met andere relevante stuurgroepen.

Artikel 4

Partijen zullen, binnen twee maanden na de ondertekening van dit convenant, een Uitvoeringsprogramma met taken, verantwoordelijkheden en opleverdata opstellen, dat door de Stuurgroep zal worden vastgesteld.

Artikel 5

De Stuurgroep zal, binnen twee maanden na ondertekening van dit convenant, een projectmanager Zeehaven aanstellen die bekend is met het zg. Rotterdamse model van havenorganisatie.

Artikel 6

De projectmanager de uitvoering van dit convenant actief aanstuurt, de voortgang bewaakt, toeziet op de coördinatie en rapporteert als agenda-lid aan de Stuurgroep.

Artikel 7

De Stuurgroep ziet toe op de juiste en tijdige uitvoering van de geaccordeerde acties. Waar nodig adviseert de Stuurgroep het Bestuurscollege van het OBL over de acties.

Artikel 8

Partijen zullen derden uitnodigen een voorstel te doen voor het projectmanagement en Partijen zullen over dat voorstel gezamenlijk beslissen in de Stuurgroep ter advisering van het Bestuurscollege.

Artikel 9

Het OLB zal binnen twee maanden na de ondertekening van dit convenant uit de eigen organisatie een ambtenaar aanstellen met voldoende mandaat om de nodige acties binnen het OLB te coördineren en uit te (doen) voeren.

OVERWEGENDE MET BETREKKING TOT HET HAVENBEDRIJF BONAIRE EN NAUTISCHE DIENSTVERLENING DAT:

1. Het verder waarborgen en professionaliseren van de nautische organisatie strategisch noodzakelijk is voor een toekomstbestendig nautisch beheer rondom Bonaire;
2. Het OLB naar draagkracht zorgdraagt voor het havenbeleid, jaarprogramma met beheer en onderhoud en budget ten behoeve van het havenbeheer en de haven exploitatie op basis van een eigen verlies- en winstrekening;
3. Verzelfstandiging van de nautische organisatie in de vorm van een Havenbedrijf Bonaire de beste basis biedt voor de verdere ontwikkeling van de nautische dienstverlening zowel economisch als professioneel waarin de publieke (veiligheids-)belangen door middel van een zogenaamd havenmeesterconvenant moeten zijn geborgd;
4. Als eerste stap naar verzelfstandiging in 2014 een verzelfstandigingsonderzoek van het Havenbe-



drijf Bonaire is uitgevoerd en daaruit het huidige en mogelijk toekomstige verdienvermogen is bepaald;

5. De bereikbaarheid van Bonaire gebaat is bij de doelmatige inzet van middelen en expertise;
6. Een samenwerking van de zee- en luchthavenbedrijven in een "Bonaire Port Authority" onderzocht moet worden, waardoor een efficiënt bestuur, dienstverlening en toezicht mogelijk wordt;
7. De nautische dienstverlening een zeer belangrijk instrument is om de veiligheid in het milieugevoelige gebied rondom Bonaire te borgen;
8. Daarom in ieder geval het loodsen, slepen en vastmaken zodanig dienen te zijn ingericht dat de kwaliteit, kwantiteit en continuïteit van de dienstverlening niet in gevaar komen.

KOMEN MET BETREKKING TOT HET HAVENBEDRIJF BONAIRE HET VOLGENDE OVEREEN:

Artikel 10

Partijen zullen gezamenlijk opdracht geven aan een gespecialiseerd bureau om het verzelfstandigingsonderzoek uit 2014 te actualiseren.

Artikel 11

Bij het onderzoek, bedoeld in artikel 10, zal ook in beeld worden gebracht wat de voor- en nadelen zijn van het samenvoegen van de zee- en luchthavenbedrijven.

Artikel 12

Op basis van het verzelfstandigingsonderzoek zullen partijen op advies van de Stuurgroep binnen een redelijke termijn besluiten wat de optimale organisatie invulling, -bemensing en plaatsing is voor een verzelfstandigde en competente havenautoriteit.

Artikel 13

Partijen zullen gezamenlijk zorgdragen voor de overdracht van kennis en kunde met betrekking tot haven- en nautisch beheer en nautische dienstverlening door invulling te geven aan trainingen en stages in Caribisch en/of Europees Nederland. Als onderdeel van de trainingen en stages zullen partijen in een iteratief proces en met inbreng van nautische deskundigheid zorgen voor adequate regelingen met name een Havenreglement (=havenverordening), en -besluiten, een meldplichtregeling, een haventarievenstructuur en havenbelasting volgens Wet financiën openbare lichamen BES en op het eiland toegesneden werkwijzen, protocollen en procedures voor een optimale ontvangst van zeeschepen, goederenafwikkeling en -distributie en havenbeveiliging.

Artikel 14

Het Bestuurscollege zal er voor zorgdragen dat dit Havenreglement op 1 januari 2020 van kracht wordt.

Artikel 15

Partijen zullen gezamenlijk onderzoeken hoe adequaat toezicht binnen het Havenbedrijf Bonaire kan worden ingericht. Partijen inventariseren mogelijke knelpunten in wet- en regelgeving, met name de Wet maritiem beheer BES, de Loodsenwet BES en de Vaartuigenwet 1930 BES.

Artikel 16

Het OLB zal jaarlijks het eventuele batige saldo op de winst- en verliesrekening van het Havenbedrijf Bonaire reserveren voor ontwikkeling en investeringen in het Havenbedrijf Bonaire en uitvoering van dit convenant.

KOMEN MET BETREKKING TOT DE NAUTISCHE DIENSTVERLENING HET VOLGENDE OVEREEN:

Artikel 17

Partijen zullen gezamenlijk de huidige kwaliteit, kwantiteit en continuïteit van de nautische dienstverlening beoordelen of voor wat betreft het loodsen wordt voldaan aan de desbetreffende wet- en regelgeving en voor wat betreft het slepen en het vastmaken voldaan wordt aan de praktische noodzaak van de dienstverlening en inclusief de inzet bij calamiteiten en oefeningen daarvoor. Indien dit niet het geval blijkt te zijn maken partijen afspraken om verbeteringen door te voeren.



Artikel 18

Partijen zullen er voor zorg dragen dat de loodsdienst en de sleepbootondersteuning adequaat en transparant worden uitgevoerd door een set van eisen en verplichtingen voor de loodsdienst en de sleepbootondersteuning op te stellen die de kwaliteit, de kwantiteit en de continuïteit van de loodsdienst en de sleepbootondersteuning toekomstbestendig borgen.

Artikel 19

Partijen zullen de regeling van de nautische dienstverlening door sleepdiensten en vletterlieden/roeiërs opnemen in het nieuwe Havenreglement.

Artikel 20

Het toezicht op de nautische dienstverlening wordt namens Partijen uitgevoerd door de havenmeester, met een jaarlijkse rapportage aan de Stuurgroep.

OVERWEGENDE MET BETREKKING TOT DE INFRASTRUCTUUR DAT:

1. De huidige voorzieningen voor het afmeren en laden en lossen van vrachtschepen zeker gedurende het cruisesizoen en meer en meer ook daarbuiten, conflicteren met de afhandeling van cruiseschepen;
2. De aan- en afvoer van containers met vrachtauto's naar de los- en laadplaats veel verkeershinder oplevert voor het lokale verkeer, daar de afhandelingspiëren in het midden van Kralendijk zijn gesitueerd;
3. Het OLB gekozen heeft voor het vervangen en verplaatsen van de huidige afmeerplaats voor vrachtschepen;
4. Uit onderzoek is gebleken dat een pier/haven zou moeten worden ontworpen, die voldoende capaciteit zal hebben om containers, stuk- en projectgoederen te ontvangen die bestemd zijn voor "eigen gebruik" van Bonaire;
5. Partijen reeds in de periode 2012 tot 2015 onderzoek hebben laten uitvoeren naar mogelijke locaties voor een vrachthaven;
6. Dat het OLB op basis van deze onderzoeken een voorkeurslocatie heeft aangewezen, en een business case heeft laten opstellen;
7. Het OLB heeft besloten dat de optimale voorkeurslocatie op basis van de gezamenlijk vastgestelde verkenningsresultaten, het terrein Hato is;
8. Uit het onderzoek ook blijkt dat de aanleg van een nieuwe haven op de voorkeurslocatie levensvatbaar kan zijn en maatschappelijke baten kan opleveren, mits aan een aantal randvoorwaarden, zoals rechtstreekse lijndiensten op Bonaire en de doorvertaling van de lagere vervoerskosten in de consumentprijzen, wordt voldaan;
9. Uit onderzoek naar de geldstromen en verdien capaciteit van het Havenbedrijf Bonaire blijkt dat de verdiensten vrij eenvoudig kunnen worden verhoogd en verbreed, zeker indien het bedrijf meer zelfstandig kan opereren;
10. Bij de verkenning van de nieuwe vrachthaven de belangen van de natuurgebieden, waaronder het behoud en bescherming van het koraal, in samenspraak met de beheerder van het onderwaterpark Stinapa (Stichting Nationale Parken) zorgvuldig zal worden uitgewerkt in de Milieu Effect Rapportage;

KOMEN MET BETREKKING TOT DE INFRASTRUCTUUR HET VOLGENDE OVEREEN:

Artikel 21

Het OLB zorgt ervoor dat ten behoeve van de verbetering van de toegankelijkheid voor cruise- en vrachtvaart dit verkeer wordt gescheiden en daarmee de veilige en vlotte afhandeling van passagiers en vracht voor Bonaire te garanderen en daarmee het BC besluit effectueert.

Artikel 22

Het OLB zorgt ervoor dat de voorkeurslocatie beschikbaar blijft als toekomstig haventerrein en zal zo nodig deze verplichting nog aan de Eilandsraad voorleggen voor akkoord. Dit besluit kan niet worden herroepen zonder voorafgaande consultatie met de Minister.

Artikel 23

Het OLB zal de ruimtelijke ontwikkelingen in de omgeving van de voorkeurslocatie Hato die strijdig zouden kunnen zijn met de toekomstige havenfunctie op deze locatie voorkomen door het in het eerste kwartaal 2020 treffen van een voorbereidingsbesluit op grond van het Ruimtelijke beleidskader van Bonaire (EROB art 33 t/m 35).



Artikel 24

Partijen zullen de bestaande plannen gezamenlijk zo snel mogelijk verder herijken, uitwerken, en aanvullen waarbij de bevindingen worden vastgelegd in een gezamenlijk op te stellen masterplan Sea Ports Bonaire.

Artikel 25

Partijen zullen gezamenlijk opdracht geven voor:

- a. een maatschappelijke kosten-batenanalyse (MKBA) aan een deskundig bureau;
- b. het opstellen van een startnotitie voor een Milieu Effect Rapportage (MER) volgens de regelgeving van toepassing op Bonaire;
- c. een MER aan een deskundig bureau;
- d. een herziene businesscase voor het Havenbedrijf Bonaire inclusief de kosten van een nieuwe vrachthaven, verdere verbeteringen van de cruisehavens als onderdeel van een financieringsconstructie voor de verbeteringen van de infrastructuur.

Artikel 26

Een onderdeel van de financieringsconstructie zal in ieder geval investeringen van het Havenbedrijf Bonaire zelf behelzen, afkomstig uit het batig saldo door de verbeterde verdienpositie uit de haventarieven en zoals uit de jaarrekening van het Havenbedrijf Bonaire zal blijken.

Artikel 27

Partijen komen gezamenlijk tot de invulling van het zogenoemde "zicht op financiering" gegeven het besluit over de voorkeurslocatie op basis van het op te stellen MKBA. Bij het bereiken van "zicht op financiering" kunnen alle mogelijke financiële constructies aan bod komen, inclusief PPS en/of een beroep op de renteloze leningsfaciliteit.

Artikel 28

De Minister zal het OLB ondersteunen bij het aanvragen van (Europese) subsidie (dan wel een renteloze lening of toegang tot de Europees NL kapitaalmarkt) voor de maritieme verbeteringen.

Artikel 29

Indien de verkenning van de nieuwe vrachthaven resulteert in een verdere uitwerking in een Planstudie op de voorkeurslocatie, zullen Partijen bestuurlijke afspraken maken over financiering en de uitvoering vastleggen in een overeenkomst vóór die nadere uitwerking een aanvang neemt.

Artikel 30

Partijen stellen een onderhoudsplan op gericht op een tijdige uitvoering van de onderhoudswerkzaamheden van de in 2018 gerenoveerde pieren binnen de overeengekomen (budgettaire) randvoorwaarden.

KOMEN MET BETREKKING TOT DE KOSTEN HET VOLGENDE OVEREEN:

Artikel 31

Partijen zullen in goed onderling overleg de kosten van het op te stellen Uitvoeringsprogramma begroten en bepalen in de Stuurgroep waarna het met een positief advies voor akkoord wordt voorgelegd aan het BC.

Artikel 32

De Uitvoeringsagenda wordt minimaal 1 keer per kalenderjaar geëvalueerd en geactualiseerd.

Artikel 33

Partijen zullen in goed onderling overleg de kosten voortvloeiende uit de acties genoemd in dit convenant, dan wel nieuw te formuleren acties, begroten en bepalen en de kosten zullen voor 60% door de Minister en voor 40% door het OLB worden bekostigd.

KOMEN TOT SLOT HET VOLGENDE OVEREEN:



Artikel 34

Dit Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire beoogt een basis te scheppen voor de feitelijke, bestuurlijke en juridische uitwerking van de voornemens en afspraken zoals in onderhavig document opgenomen. Partijen beogen met het sluiten van dit samenwerkingsconvenant geen rechten en plichten jegens elkaar of jegens derden in het leven te roepen die in rechte afdwingbaar zijn. Dit samenwerkingsconvenant als zodanig is daarmee eveneens niet in rechte afdwingbaar.

Artikel 35

Elke partij kan de andere partij schriftelijk verzoeken deze overeenkomst te wijzigen of in te trekken. De wijziging of intrekking behoeft de instemming van beide partijen.

Artikel 36

Dit convenant treedt in werking met ingang van de dag na ondertekening door partijen en eindigt vier jaar na de dag van ondertekening door partijen. Partijen treden uiterlijk drie maanden voor laatstgenoemde datum in overleg over voortzetting van dit convenant.

Artikel 37

Binnen vier weken na ondertekening van dit convenant wordt de tekst daarvan gepubliceerd in de Staatscourant. Van wijzigingen in het convenant en van het toetreden, uittreden, opzeggen of ontbinden wordt melding gemaakt in de Staatscourant.

Artikel 38

Dit convenant kan worden aangehaald als Samenwerkingsconvenant Zeehavens Bonaire.

Getekend d.d. 2020-02-11

namens het Ministerie van infrastructuur en waterstaat

.... ..

C. van Nieuwenhuizen Wijbenga

Minister van Infrastructuur en Waterstaat

Getekend d.d. 2020-02-11

namens het bestuurscollege, Bonaire,

.... ..

E.T. Asjoe

Gedeputeerde Economische Ontwikkeling